

Sisekaitseakadeemia
Politsei- ja piirivalvekolledž

Henry Murumaa

**KOHALDATAVATE KARISTUSTE RAKENDAMISE
STRUKTUUR LUBATUD SÕIDUKIIRUSE ÜLETAJATE
SUHTES AASTATEL 2010 – 2011 PÕHJA PREFEKTUURI
NÄITEL**
Lõputöö

Juhendaja:
Andrus Reidi, MAG. IUR.
Kaasjuhendaja:
Tõnis Kaasik, tasemeõppe
vanemspetsialist

Muraste 2012

ANNOTATSIOON

Kolledž: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: September 2011 - Mai 2012
Töö pealkiri: KOHALDATAVATE KARISTUSTE RAKENDAMISE STRUKTUUR LUBATUD SÕIDUKIIRUSE ÜLETAJATE SUHTES AASTATEL 2010 – 2011 PÕHJA PREFEKTUURI NÄITEL	
Töö autor: Henry Murumaa Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:	
Lühikokkuvõte: Käesoleva lõputöö maht on 49 lehekülge. Töö eesmärgiks on Põhja Prefektuuri näitel uurida kohaldatavate karistuste rakendamise struktuuri lubatud sõidukiiruse ületajate suhtes. Autor püstitas uurimusküsimuse: „Kas menetlejad kasutavad kõiki seadusest tulenevaid võimalusi kiiruse ületajate ohjeldamiseks?“. Uurimusküsimusele vastuse saamiseks püstitab autor uurimisülesande, milleks on 2010. aasta ning 2011. aastal määratud karistuste vaatlemine ja võrdlemine ning nendest järelduste ja ettepanekute tegemine. Lõputöö autor jõudis statistikat uurides uurimusküsimuse vastuseni: menetlejad ei kasuta kõiki seadusest tulenevaid võimalusi kiiruse ületajate ohjeldamiseks. See on ilmselt üheks põhjuseks, miks on korduvrikkumiste arv suur. Töö tulemusena on autor teinud ettepaneku liiklusseaduse § 227 lõike 1 eest määratava sanktsiooni muutmiseks. Tulevikus saab lähtuvalt sellest tööst edasi uurida, kui suur osakaal on liiklusõnnetuste põhjustajate seas süstemaatilised kiiruseületajad ning neile määratavate karistuste mõjusust.	
Võtmesõnad: sõidukiirus, kiiruse ületamine, korduvus, menetleja, kiirmenetluse otsus, väärteprotokoll, rahatrahv, juhtimisõigus, arest.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: speed, speed limit violation, repeatability, investigator, decision, misdemeanour report, financial penalty, right to drive, detention.	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu ja arhiiv.	
Kaitsmisele lubatud	
Politsei- ja piirivalvekolledži direktor: Aivar Toopere	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Andrus Reidi	Allkiri:
Kaasjuhendaja: Tõnis Kaasik	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	2
SISSEJUHATUS.....	4
1. KARISTUSTE KOHALDAMISE ÜLDISED ALUSED	7
1.1. Karistuse kohaldamise alused ja eesmärk.....	7
1.2. Karistuste kohaldamise erisused vääртеomenetluses	13
2. KARISTUSTE MÄÄRAMINE PÕHJA PREFEKTUURI NÄITEL.....	21
2.1. 2010. aastal enam kui kolmel korral lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud karistused ning järeldused.....	21
2.2. 2011.aastal enam kui kolmel korral lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud karistused ning järeldused.....	29
KOKKUVÕTE.....	40
SUMMARY	43
KASUTATUD ALLIKAD	46
KASUTATUD ÕIGUSAKTID	46
JOONISTE LOETELU.....	48

SISSEJUHATUS

Käesolev lõputöö on kirjutatud teemal „Kohaldatavate karistuste rakendamise struktuur lubatud sõidukiiruse ületajate suhtes aastatel 2010 - 2011 Põhja Prefektuuri näitel“. Antud teemat ajendas autorit kirjutama oma igapäevases töös kokkupuutumine liiklusnõuete rikkujatega. Autor töötab Politsei- ja Piirivalveameti Põhja prefektuuri korrakaitsebüroo Lääne-Harju politseijaoskonnas väljuhina. Oma töös puutub ta igapäevaselt kokku lubatud sõidukiiruse ületajatega. Tööülesandeid täites suhtleb ta väga erinevate sõiduki juhtidega. Teostades liiklusjärelvalvet, tuleb samas täita ka kohtuvälise menetleja ülesandeid. Õigusrikkumise avastamisel alustab autor vääртеomenetlust ning koostab vääртеoprotokoll*i* või vormistab kohapeal kiirmenetluse otsuse. Viimane tähendab ka õigusrikkujale karistuse määramist. Tööülesannete täitmisel on lõputöö autor tajunud sageli, et määratud karistused ei täida karistuse peamist eesmärki – sundida sõidukijuhte hoiduma edaspidistest **liiklus**rikkumistest. Seega on peamiseks probleemiks kohtuvälise menetleja ametniku reageering õigusrikkumisele, so millise karistuse ta määrab ning millised võimalused on seaduses ette antud. Aegade jooksul on seadusandja karistusi karmistanud, kuid tegelikkus näitab, et määratud karistused ei avalda piisavat mõju. Lõputöö autori arvates on lubatud sõidukiiruse ületamine üks ohtlikumaid õigusrikkumisi liikluses, millega seatakse ohtu nii enda kui ka teiste liiklejate elu ja tervis ning ka vara.

Liiklusjärelvalve teostamise käigus keskendutakse palju lubatud sõidukiiruse ületajate tabamisele ja nende karistamisele. Karistamine ei ole seatud küll eesmärgiks omaette, vaid selleks on siiski sujuva ja ohutu liikluse tagamine. Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavad karistusraamid tulenevad liiklusseaduses sisalduvatest sanktsioonidest. Kuna lubatud sõidukiiruse ületamise osakaal on muude liikluses toimepandavate õigusrikkumiste hulgas suur, siis on autoril tekkinud arvamus, et kohtuvälise menetleja poolt kohaldatud karistused ei ole piisavad kõigi õigusrikkujate suhtes. Olenemata määratud karistustest jätkatakse õigusrikkumiste toimepanemist.

Autor on karistusi määrates tähele pannud, et liikluses on kahte sorti lubatud sõidukiiruse ületajaid. Eristada tuleb juhte, kes ületavad lubatud sõidukiirust tahtlikult nendest, kes on teinud seda tähelepanematusel. Esimesed moodustavad ohtlikuma kontingendi, kuna enamus juhtudel on ka rikkumine raskem. Autor on tähele pannud, et sellised isikud ületavad lubatud

sõidukiirust korduvalt. Teises rühmas on need juhid, kes ei jälgi spidomeetrit või ei pane tähele kehtestatud kiiruspiiranguid. Karistusõiguslikult tuleb siiski kõiki rikkujaid kohelda võrdselt, arvesse võttes kõiki asjaolusid. Sageli on toimunud liiklusõnnetuste põhjuseks just lubatud sõidukiirusest mitte kinnipidamine või siis liiklusoludele mittevastava sõidukiiruse valimine. Viimase puhul saab juhti küll karistada vaid siis, kui ta on põhjustanud liiklusõnnetuse. Liiklusnõuete rikkumistest väärivad surmaga lõppenud liiklusõnnetuste peamiste põhjustena riigi erilist tähelepanu lubatud piirkiiruse ületamine, mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis ning turvavöö kinnitamata jätmine.¹ Põhja Prefektuuris vormistati 2010. ja 2011.aastal kokku 2041 liiklusõnnetust, millest 445 juhul karistati juhti liiklusõnnetuse põhjustamise eest, kus selle põhjuseks oli valesti valitud sõidukiirus.² Seega on lubatud sõidukiiruse ületajate ohjeldamine korrakaitsepolitsei üks prioriteete.

Probleemiks on see, et teatud gruppi isikuid ei mõjuta neile määratud karistused samalaadseid rikkumisi edaspidi mitte toime panema. Nii mõningategi liiklusalaste rikkumiste eest on liiklusseaduses ettenähtud korduva rikkumise eest karmim karistus. Esimesel korral on karistus leebem, kuid kui rikkumine jätkub, on edaspidi karistused palju karmimad, et isikut mõjutada enam mitte toime panema samalaadseid rikkumisi. Kohtuvälised menetlejad peavad oskama neid mõjutusvahendeid rikkujate suhtes kasutama ja nad peavad isiku ütluste ja oleku järgi ära tundma, kas isikule on määratav karistus on mõjuv või mitte.

2011. aasta detsembrikuus jagas Politsei- ja Piirivalveamet Eestis 2500 sünete toonides jõulukaarti liiklusseaduse süstemaatilistele korduvrikkujatele. Politsei eesmärgiks oli koputada teistmoodi rikkujate südametunnistusele ning anda isikutele teada, et nad on kõrgendatud tähelepanu all. Üks tulevikuplaanidest korduvrikkujate ohjamiseks on nn „veapunktsüsteem“ kasutuselevõtt, mille eesmärk on välja selgitada kui ohtlikud juhid meie liikluses on ja tegeleda ohtlikema juhtidega individuaalselt. Korduvrikkujatele peaks autori arvates veel rohkem tähelepanu suunama ning neid uurima, kui seda on tehtud siiani.

Vaadeldava teema aktuaalsus seisneb selles, et Põhja prefektuuri haldusterritooriumil moodustuvad kõikidest liiklusalastest väärtegudest 38% lubatud sõidukiiruse ületamised,

¹ Official Journal of the European Union: Commission recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety (2004/345/EC), para 2.

² Politsei infosüsteem „ALIS“ andmetel, 14.03.2012.

millest omakorda 4% moodustavad kiiruse ületamised isikute poolt, kes ületavad lubatud sõidukiirust ühe aasta jooksul enam kui kolmel korral.³ Korduvrikkujatele määratud karistusi ei ole varem sellisest seisukohast uuritud ja autori arvates on korduvrikkujad liikluses väga ohtlikud ning tähelepanu suunamine sellele juhtide rühmale on igati põhjendatud. Uurides sellele sihtrühmale määratud karistusi, saab autor välja tuua lahendusi korduvrikkujate ohjamiseks ning teha ettepanekuid nende vähendamiseks. Lahendusi leides on kasutegur kogu inimkonnale sest iga kiiruseületaja seab ohtu iseenda kui ka teisi kaasliiklejaid.

Lõputöö eesmärgiks on Põhja Prefektuuri näitel uurida kohaldatavate karistuste rakendamise struktuuri lubatud sõidukiiruse ületajate suhtes.

Tulenevalt lõputöö eesmärgist püstitab autor uurimusküsimuse: „Kas menetlejad kasutavad kõiki seadusest tulenevaid võimalusi kiiruse ületajate ohjeldamiseks?“. Uurimusküsimusele vastuse saamiseks püstitab autor uurimisülesande, milleks on 2010. aasta ning 2011. aastal määratud karistuste vaatlemine ja võrdlemine ning nendest järelduste ja ettepanekute tegemine.

Töö on koostatud empiirilise kvantitatiivse uurimusena. Lõputöös on kaks peatükki ja neli alapeatükki. Struktuurne ülesehitus algab karistuse kohaldamise üldiste aluste ja eesmärkidega selgitamisega ning autor toob välja põhilised teoreetilised aspektid, millega kohtuvälise menetleja ametnik karistuse määramisel peaks arvestama. Lisaks tutvustab autor liikluseaduse sanktsioone ning seletab lahti vääртеomenetluse erinevad rakendamise võimalused lubatud suurima sõidukiiruse ületajate suhtes. Teises peatükis võrdleb ja analüüsib autor Põhja Prefektuuri haldusterritooriumil kahe aasta jooksul kiiruse ületamiste eest määratud karistusi. Esimeses alapeatükis analüüsib autor 2010. aastal määratud karistusi isikutele, kes on ületanud lubatud sõidukiirust aasta jooksul enam kui kolmel korral. Teises alapeatükis analüüsib autor 2011. aastal määratud karistusi eelnimetatud sihtrühmale. Autor on saanud Politsei- ja Piirivalveameti uurimistööde kooskõlastamise komisjonilt 01.02.2012 kirjaga nr 1.1-14/6-2 loa andmete kogumiseks. Töö kokkuvõttes esitab autor statistika kokkuvõtte ning omapoolsed soovitusel menetlejatele, millest karistuse määramisel lähtuda.

³ Politsei infosüsteem „ALIS“ andmetel, 26.01.2012.

1. KARISTUSTE KOHALDAMISE ÜLDISED ALUSED

1.1. Karistuse kohaldamise alused ja eesmärk

Karistuse kohaldamise üldised alused, eesmärgi ja karistuse määramisel arvestatavad asjaolud sätestab karistusseadustiku üldosa. Kedagi ei tohi süüdi mõista ega karistada teo eest, mis selle toimepanemise ajal kehtinud seaduse kohaselt ei olnud süütegu.⁴ Vastasel juhul on tegemist isikute põhiõiguste rikkumisega, millised tulenevad põhiseadusest ning üldtunnustatud tavadest.

Karistamise aluseks on karistusseadustiku § 56 lõige 1 kohaselt isiku süü. Karistuse kohaldamise all mõeldakse karistuse mõistmist kohtu poolt või karistuse määramist kohtuvälise menetleja poolt.⁵ Karistuse mõistmisel kohtu poolt või määramisel kohtuvälise menetleja poolt arvestatakse kergendavaid ja raskendavaid asjaolusid, samuti võimalust mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest ja õiguskorra kaitsmise huvidest. Lubatud sõidukiiruse ületamise eest karistamisel on eesmärgiks õigusrikkuja distsiplineerimine liikluses, vajadusel ka kõrvaldamine mõneks ajaks. Peamiseks eesmärgiks on aga üldise liiklusolukorra parandamine. See tähendab ka teiste sõiduki juhtide liikluskäitumise mõjutamist.

Karistuse määramisel tegutseb kohtuväline menetleja kindlates õiguslikes piirides, mis tulenevad nii karistusseadustiku üldosast kui ka liiklusseaduse konkreetse normi sanktsioonist. Karistuse määramine on peaaegu alati teatud valimine erinevate õiguslike variantide vahel või kõigi õiguslike tingimuste arvestamine. Etteantud õiguslikes piirides jääb kohtuvälisel menetlejal alati teatud otsustamisvabadus, mis ei allu õiguslikule regulatsioonile. Seega sõltub menetlusalusele isikule mõistetav karistus alati suuremal või vähemal määral kohtuvälise menetleja äranägemisest. Karistuse määramine on selles mõttes ka õiguslikult reguleerimata ja teaduslikult tuvastamatu suhteakt kohtuvälise menetleja ja menetlusaluse isiku vahel, mis ei sõltu mitte ainult menetlusaluse isikust, vaid ka kohtuvälise menetleja siseveendumusest.⁶ Menetleja poolt tehtava otsuse näol on tegemist kaalutusotsusega, kus ta

⁴ Karistusseadustik, 06.06.2001, jõustunud 01.09.2002- RT I 2001, 61, 364 ... RT I, 11.03.2011.

⁵ Sootak, J., Pikamäe, P., *Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2009), lk 228.

⁶ *Ibid.*, lk 228-229.

peab ette antud piirides, arvesse võttes kõiki asjaolusid, määrama karistuse. Sellega peavad olema tagatud karistuse eesmärk.

Karistuse kohaldamine läbib kindlad etapid:⁷

- 1) karistusraamide kindlakstegemine;
- 2) süü piiride määratlemine;
- 3) preventioonide ehk karistuse eesmärkide püstitamine;
- 4) põhi- ja lisakaristuse valik;
- 5) liitkaristuse mõistmine;
- 6) karistuse asendamine;
- 7) karistusest vabastamine.

Karistusraamid tehakse kindlaks enne karistuse aluste tuvastamist. Karistusraamid tulenevad eelkõige eriosa normis sisalduvast sanktsioonist, kus antakse karistuse liik ja määr.⁸ Liikluses toime pandud väärtegede korral lähtub kohtuväline menetleja liikluseaduse vastavas normis sisalduvast sanktsioonist.

KarS § 56 lõige 1 asetab karistuse kohaldamise alused kindlasse süsteemi.⁹ See tähendab, et kõiki nimetatud aluseid tuleb arvestada ning tuvastada seaduses toodud järjekorras – näiteks ei saa karistuse määramisel loobuda süü suuruse tuvastamisest ning lähtuda karistuse määramisel eelkõige eripreventiivsest prognoosist.¹⁰

Karistuse kohaldamisel tuleb arvestada, et karistatakse vaid teo eest, milline vastab seaduses sätestatud süüteo koosseisule, on õigusvastane ja isik on selle toimepanemises süüdi.¹¹

Kedagi ei või karistada sama süüteo eest mitu korda. Siinkohal tuleb arvestada, et sama süüteo eest ei või karistada sõltumata sellest, kas karistus on mõistetud Eesti Vabariigis või mõnes teises riigis.¹²

⁷ Sootak, J., Pikamäe, P., *Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2009), lk 229.

⁸ *Ibid.*

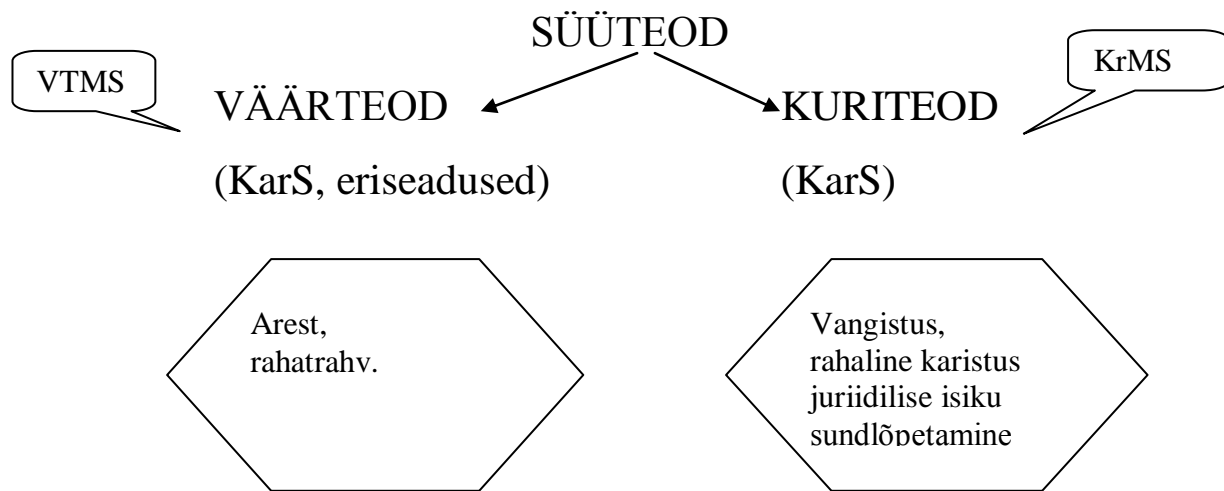
⁹ Karistusseadustik § 56 lg 1.

¹⁰ Sootak, J., Pikamäe, P., *Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2009), lk 230.

¹¹ Karistusseadustik § 2 lg 2.

¹² *Ibid.*, § 2 lg 3.

Süüteod jagunevad vastavalt võimalikule karistusmäärale väärteudeks ja kuriteudeks (Joonis 1).



Joonis 1. Süütegude liigitus ning karistused. (allikas: Karistusseadustik § 3).

Väärteod on kirjeldatud karistusseadustiku eriosas ja erinevates eriseadustes ning nende eest on põhikaristusena ette nähtud rahatrahv või arest. Kuivõrd liikluses toimepandud väärteod on kirjeldatud liikluseaduses, siis käesolevas töös vaadeldakse vaid neid.

Kehtiv karistusseadustik ei sätesta konkreetselt karistuse kohaldamise eesmärgi. KarS § 56 lõike 1 teisest lausest nähtub vaid, et karistuse mõistmisel kohtu poolt või määramisel kohtuvälise menetleja poolt arvestatakse võimalust mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest ja õiguskorra kaitsmise huvisid. Kui lause esimene osa kannab endas eripreventiivset eesmärki, so konkreetse õigusrikkuja mõjutamist, siis lause teisest osast tuleneb üldpreventiivne eesmärk. Karistusseadustik on loobunud negatiivsest ehk hirmutamispreeventsioonist, mis sisaldas varasemalt kriminaalkoodeksi § 20 lõikes 2, milline, seisnes konkreetse isiku karistamisega teistele isikutele hirmutava toime avaldamises.¹³ Seevastu positiivne üldpreventsioon seab oma eesmärgiks avaldada õiglase karistusega mõju, mis kinnitab inimeste usku normikehtivusse ja usaldust õiguskorra vastu. Praktiliselt arvestatakse üldpreventiivseid kaalutlusi olukorras, kus näiteks teatud liiki kuritegude suur levik on muutunud probleemiks.¹⁴ Samas aga ei tohi karistuse määramisel viidata

¹³ Kriminaalkoodeks RT 1992, 20, 288, § 20 lg 2, (seadus kehtetu). Justiitsministeerium (Õigusteabe AS Juura, 1994), lk 8.

¹⁴ Sootak, J, Pikamäe, P., *Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2009), lk 234.

üldsõnalisele süüteo ohtlikkusele. Karistumäära suurendamine ei tohi viia süüst suurema karistuse määramisele.

Lähtudes neist eesmärkidest leiab autor, et peamiseks eesmärgiks karistuse määramisel kohtuvälise menetleja poolt peab olema positiivse suhtumise kujundamine nii õigusrikkujas kui ka teistes liiklejates. Karistuse liigi ja määra valikul on kohtuvälisel menetlejal liikluseaduses sätestatud sanktsiooni piirides õigus otsustada, kuidas õigusrikkujat karistada. Hinnata tuleb eelkõige rikkumise, so süü suurust kui ka rikkumise toimepanemise asjaolusid. Samas ei tohi jätta tähelepanuta õigusrikkuja enda suhtumist toimepandusse. Väärtegude eest liikluses on karistuseks rahatrahv, juhtimisõiguse äravõtmine põhi- kui ka lisakaristusena ning arest. Autori arvates on rahatrahv tänapäeval küllaltki mõjuv karistus. Lühikesel perioodil kasutati Põhja Prefektuuris ka nn mõõdikute süsteemi. Menetlejale kirjutati ette rahatrahvi suurus, mis tuli määrata vastavalt rikkumise suurusele. Sisuliselt lähtuti ainult süü suurusest, arvestamata seejuures rikkumise asjaolusid kui ka karistust kergendavaid asjaolusid. Ka juhtimisõiguse äravõtmine oli seotud rikkumise suurusega. Selle tagajärjel esitati kohtuvälise menetleja otsuste peale aga palju kaebusi kohtusse. Autori arvates ei mõjutanud selline karistuse määramine karistuse kohaldamise põhieesmärki, so õigusrikkuja mõjutamine mitte enam väärteguisid toime panema. Juhtudel, kui kohus tühistas kohtuvälise menetleja otsuse, siis ilmselgelt õigusrikkuja tunnetas, et teda on karistatud ebaõiglaselt. Taolisest süsteemist ka loobuti. Kuigi kaebuste esitamine karistumäära peale kohtusse jätkub, siis nende rahuldamata jätmine näitab seda, et menetleja otsus on olnud õige ja ka õiglane. Seega, kui menetleja järgib seaduses sätestatud põhimõtteid, siis täidavad ilmselgelt tema poolt määratavad karistused oma eesmärgi. Autor leiab, et määratav karistus peab õigusrikkujale tunduma õiglane kui ka paistma väljapoole õiglasena. Selleks autor vaatleb järgnevalt tegureid, mis mõjutavad karistuse liiki ja määra mõjutavaid tegureid.

Karistuse määramisel kohtuvälise menetleja poolt tuleb arvestada kõiki seadusest tulenevaid asjaolusid, kaasaarvatud ka õigusrikkuja isiksust. Isiku tegu on karistatav üksnes siis, kui selles ilmneb lisaks koosseisupärasusele ja õigusvastasusele ka süü.¹⁵ Esmalt tuleb välistada süüd välistavad asjaolud. Tegu ei ole õigusvastane, kui see on toime pandud kasutades hädakaitset või hädaseisundis. Samuti ei ole tegu, millega rikutakse õiguslikku kohustust, õigusvastane, kui isik peab üheaegselt täitma mitut õiguslikku kohustust ja tal ei ole võimalik

¹⁵ Sootak, J., *Sanktsiooniõigus* (Tallinn: Juura, 2007), lk 120.

kõiki täita, kuid ta teeb kõik endast oleneva, et täita kohustust, mis on vähemalt sama oluline kui rikutav kohustus. Sellisel juhul on tegemist kohustuste kollisiooniga.¹⁶ KarS § 31 lg 1 sätestab ka eksimuse teo keelatuses.

Süü suurust mõjutavad asjaolud võivad olla objektiivsed (tegu ja tagajärge iseloomustavad) või subjektiivsed (motiiv ja eesmärk).¹⁷ Need ilmnevad eelkõige kergendavates ja raskendavates asjaoludes. Karistuse määramisel arvestatakse kergendavaid ja raskendavaid asjaolusid ning võimalust mõjutada süüdlast tulevikus hoiduma süütegusid toime panemast ja õiguskorra kaitsmise huvisid.

Karistust kergendavad ja raskendavad asjaolud on sätestatud karistusseadustiku üldosas, KarS §-des 57 ja 58. Karistuse määramisel lubatud sõidukiiruse ületamise eest saab kohtuväline menetleja KarS § 57 lõikes 1 loetletud kergendavatest asjaoludest arvestada järgmistega:

- 1) puhtsüdamlik kahetsus;
- 2) süüteo toimepanemist raske isikliku olukorra mõjul.

Antud sättes on loetletud veel rida kergendavaid asjaolusid, kuid autori arvates liikluses toimepandava väärteo, lubatud sõidukiiruse ületamise puhul, ei ole need kohaldatavad. Puhtsüdamliku kahetsuse arvestamine karistust kergendava asjaoluna on kohtupraktikas enim kaalutav alus karistuse mõistmisel.¹⁸ Ka lubatud sõidukiiruse ületajate suhtes arvestatakse enim just puhtsüdamliku kahetsust karistuse määramisel. Lõputöö autori arvates on kaheldav, et kiiruse ületamisel süüteo toimepanemisel oleks kergendavaks asjaoluks raske isikliku olukorra mõju, ähvarduse või sunni mõju, raseda või kõrges eas isiku poolt. Küll aga võimaldab sama paragrahvi lõige 2 karistuse kohaldamisel arvestada ka käesoleva paragrahvi lõikes 1 loetlemata asjaolusid. Karistuse määramisel peaks kohtuväline menetleja arvestama asjaolusid, millised on isiku majanduslik seisukord ning sõiduki juhtimisõiguse olemasolu vajalikkust (nt kutselised juhid). Liiklusseadus määratleb sanktsiooni määrad sõltumata isiku sissetulekust.¹⁹ Erinevates riikides on võimalus kohaldada karistust ka sõltuvalt isiku päevapalgamäärast. Autori arvates peaks otsuse tegemisel etteantud raamides ka võimaluse korral seda arvestama. Välistatud ei ole ka aresti kohaldamine rahalise karistuse asemel.

¹⁶ Karistusseadustik § 30.

¹⁷ *Ibid*, § 12 lg 2 ja lg 3.

¹⁸ Kruusamäe, M., „Karistuse kohaldamise alused Riigikohtu praktika järgi“, magistritöö, Tartu Ülikooli Õigusteaduskond (2010), lk 28.

¹⁹ Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011 – RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 17.03.2011, 21.

Puhtsüdamlikku kahetsust saab kergendava asjaoluna arvestada juhul, kui süüdlase käitumine on selline, mis annab alust järeldada, et ta on oma teo ohtlikkusest aru saanud ja kahetseb seda. Teoorias käsitletakse kahte kahetsusliiki - need on nn verbaalne kahetsus (isik lihtsalt lausub või kirjutab kohustuslikud sõnad) ja tegev kahetsus (kus koos verbaalse kahetsusega kaasnevad ka muud tegevused kahetsuse väljendamiseks, nagu vabandused, kahjude reaalne hüvitamine, muretsemine näiteks ohvri tervise pärast, haigla külastused jne). Antud süüteo puhul saab rääkida verbaalsest kahetsusest. Otsuse tegija hinnata on karistuse määramisel, kas ta arvestab eelnimetatud kahetsusi või mitte. Lõputöö autor leiab, et esitatud puhtsüdamlikku kahetsust saab arvestada kergendava asjaoluna, kui rikkumine ei ole suur või isikul puuduvad varasemad samalaadsed õigusrikkumised – st ta ei ole varem karistatud. Korduvrikkuja võib igal korral oma tegu puhtsüdamlikult kahetseda ja see kahetsus võib olla ka siiras. Kas aga seda karistuse määramisel saab arvestada karistust kergendava asjaoluna, otsustab igal konkreetsel juhul menetleja.

Süüteo toimepanemine raske isikliku olukorra mõjul võib esineda vaid siis, kui isik on selle toime pannud sellises seisundis, mille on esile kutsunud mingi ootamatu sündmus. Selliseks sündmuseks võib olla näiteks raskelt haige, vigastatu või sünnitama hakkava abikaasa juhi poolt haiglasse toimetamine, ületades seejuures lubatud sõidukiirust. Antud juhul esineb aga kohustuste kollisioon, kus juht ühest küljest peab järgima liiklusnõudeid ja teisest küljest peab ta aitama inimest, kelle elu või tervis võivad olla ohus. See on dilemma, kus isikul on üks õiguslik kohustus, mida ta suudab täita ainult teise õigusliku kohustuse täitmata jätmise hinnaga.²⁰ Sellises olukorras tuleks toimepandud liiklusnõuete täitmata jätmise lugeda mitte õigusvastaseks teoks ning vastutus selle eest oleks KarS § 30 järgi välistatud. Samas ei saa langetada otsust üheselt. Antud sätet ei saa kohaldada siis, kui mõlemad kohustused olid täidetavad. Sellisel juhul peab menetleja andma omapoolse hinnangu otsuse tegemisel, hinnates kõiki asjaolusid. Juhul, kui lubatud sõidukiiruse ületamine taolises olukorras ei olnud vältimatu, peaks menetleja karistuse määramisel arvestama võimaliku kergendava asjaoluna KarS § 57 lõikes 1 punktis 4 sätestatud.

KarS § 57 lõige 2 sätestab, et karistuse kohaldamisel võib arvestada ka käesoleva paragrahvi lõikes 1 loetlemata asjaolusid. Riigikohus on oma lahendis nr 3-1-1-70-98 märkinud, et seaduses nimetamata asjaolule toetudes peab kohus vastavat asjaolu täpselt kirjeldama ning

²⁰ Sootak, J, Pikamäe, P, *Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2009), lk 168.

põhistama, miks ta loeb vastavat asjaolu karistust kergendavaks.²¹ Autori arvates peaks kohtuväline menetleja karistuse määramisel lubatud sõidukiiruse ületamisel arvestama nii isiku materiaalsel seisundil kui ka tema töökohta – kas see on seotud sõiduki juhtimisega (näiteks kutseline autojuht, kelle sissetulekuks on ainult töötamine juhina).

KarS §-s 58 loetletakse karistust raskendavad asjaolud. Nimetatud asjaolude loetelu on erinevalt KarS §-s 57 toodud kergendavatest asjaoludest ammendav. Autori arvates vaadeldava väärtuse eest, so lubatud sõidukiiruse ületamise eest karistuse määramisel ei ole antud sättes loetletud raskendavad asjaolud kohaldatavad. Antud sättes esitatud loetelus ei ole selliseid asjaolusid, mis võiksid olla lubatud sõidukiiruse ületamise põhjusteks. Loetelu ei sisalda korduvust, see on varasemate kehtivate karistuste olemasolu. Praegu tulevad varasemad karistused karistuse mõistmisel õiguslikult arvesse ainult siis, kui need ei ole karistusregistrist kustutatud. Sisuliselt võib kohus varasemat kuritegu arvestada aga ainult siis, kui see on uue kuriteoga seotud ning näitab süüdlase hoolimatut suhtumist eelmisesse karistamisse kui hoiatusse, seega tema negatiivset sotsiaalõiguslikku meelestatust.²² Kuivõrd aga korduvus iseloomustab isiku käitumist liiklejana ja on teda iseloomustavaks asjaoluks, siis on autor seisukohal, et seadusandja poolt etteantud sanktsiooni piirides peaks karistuse määramisel arvestama varasemaid kehtivaid karistusi väärtuste toimepanemise eest liikluses. Kindlasti ei tohiks jätta arvestamata karistuse määramisel ka juba kustunud karistusi. Võimalusel tuleks arvesse võtta neid siis, kui on tegemist korduvate samalaadsete rikkumistega. See põhjendaks ka puhtsüdamliku kahetsuse mitteamestamist karistuse määramisel.

1.2. Karistuste kohaldamise erisused väärtemenetluses

Seadus ei sätesta lubatud sõidukiiruse ületamise mõistet. Suurim lubatud sõidukiirus on sätestatud liikluseaduses (edaspidi LS). Asulavälisel teel on LS § 15 lõike 1 punkti kohaselt suurimaks sõidukiiruseks 90 km/h, asulasisesel teel on selleks LS § 15 lõike 1 punkti 2 järgi

²¹ *Jaan Koltzini esitatud apellatsioonikaebus seoses kuriteo ümberkvalifitseerimisega ning taotlus karistuse määramisel arvestada tema rasket tervislikku olukorda, kriminaalkolleegiumi asi nr 3-1-1-70-98, Riigikohtu kriminaalkolleegium, kohtuotsus, 26.05.1998, lõik 15.*

²² Sootak, J., „Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus“, 7 *Juridica* (2001), nr 7, 475- 487, lk 477.

50 km/h. Lisaks on LS § 15 lõike 2 alates kolmandast punktist sätestatud jääteel, pukseerimisel, pukseeritava seadme veol, õuealal, bussidel, kus reisijad seisavad või istuvad küljega asuvatel istmetel, veoautodel, mopeedidel, liikurmasinatel, pisimopeedidel, tasakaaluliikuritel ning maastikusõidukitel suurimad lubatud sõidukiirused. Nimetatud õigusakt näeb ette ka erijuhud. LS § 15 lõike 2 punkti 5 kohaselt olenevalt liiklus- ja teeoludest, ohutusest ja sõiduki kategooriast võib teomanik vähendada käesoleva paragrahvi lõigetes 1 ja 2 nimetatud suurimat lubatud sõidukiirust. Sama paragrahvi lõikes 4 sätestatakse, et olenevalt liiklus- ja teeoludest, ohutusest ja sõiduki kategooriast võib majandus- ja kommunikatsiooniministri kehtestatud tingimustel ja korras maanteeamet suurendada asulavälisel teel suurimat lubatud sõidukiirust 120 kilomeetrini tunnis ning kohalik omavalitsus asulasisesel teel 90 kilomeetrini tunnis. Sellest tulenevalt peab juht teadma, kus ta asub ning kinni pidama liikluskorraldusvahendite nõuetest, mis kehtestavad lubatud suurima sõidukiiruse.

Vastutus lubatud sõidukiiruse ületamise eest on sätestatud LS § 227 lõigetes 1-5. Eelnimetatud paragrahvi lõige 1 näeb ette mootorsõidukijuhi poolt suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis (km/h) rahatrahvi kuni 30 trahviühikut. Lõikes 2 on sätestatud mootorsõiduki juhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 21 – 40 kilomeetrit tunnis rahatrahv kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni. Lõikes 3 on mootorsõiduki juhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest üle 41 - 60 kilomeetri tunnis ette nähtud rahatrahv kuni 200 trahviühikut või arest või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni ühe aastani. Lõikes 4 on mootorsõiduki juhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest üle 60 kilomeetri tunnis ette nähtud rahatrahv kuni 300 trahviühikut või arest või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kahekümne nelja kuuni. Lõige 5 punkt 1 sätestab selle, et kohtuväline menetleja või kohus võib kohaldada lõikes kaks sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kolme kuuni. Lõige 5 punkt 2 sätestab selle, et kohtuväline menetleja või kohus võib kohaldada lõikes kolm sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kuue kuuni ning lõige 5 punkt 3 sätestab selle, et kohtuväline menetleja või kohus võib kohaldada lõikes neli sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist kuuest kuust kuni kaheteistkümne kuuni. Kui kriminaalkorras karistatud isikule saab määrata põhikaristuse ka tingimisi, siis väärteo

ees määratavat või mõistetavat rahatrahvi saab kohaldada üksnes reaalselt, samuti saab ainult reaalselt kohaldada tasumata rahatrahvi asemel mõistetud asendusaresti.²³

Lähtuvalt eeltoodud karistusraamidest peab kohtuvälise menetleja ametnik tegema otsuse ja määrama õigusrikkujale karistuse. Sisuliselt on tegemist kaalutusotsusega, kus menetleja seadusandja poolt etteantud piirides peab otsustama, milline karistuse liik ja määr on õiglane. Autori arvates peaks kohtuvälise menetleja lähtuma samadest printsiipidest, millest kohtunik kohtuotsuse langetamisel lähtub. Sageli kaasneb õigusrikkuja kinnipidamisel olukord, kus mõlemad pooled, nii politseiametnik, kes teostab liiklusjärelvalvet kui ka õigusrikkuja, on mõlemad pinges seisundis.

Politseiametnikul, kes on rikkuja kinni pidanud, on võimalus toimida mitmeti. Ta võib teha otsuse kiirmenetluses kui ka üldmenetluses. Esmalt peaks ta kaaluma rikkumise situatsiooni ja rikkumise raskust ning õigusrikkuja isikut, et võtta vastu otsus menetluse liigi valikul. See ongi vääртеomenetluse eripära, mis võimaldab teha kaalutletud ja õiglast otsust. Kohtuvälise menetleja rollis peab politseiametnik jääma rahulikuks ja neutraalseks, et ta saaks hinnata objektiivselt kõiki rikkumise asjaolusid. Sellest tulenevalt, arvestama ka rikkumise suurust ja muudest asjaoludest lähtuvalt valima menetlusliigi.

Liiklusseadus sätestab olukorrad, kus kiiruse ületamine võidakse toime panna. Oluline on siinkohal just rikkumise koha, liiklustiheduse ja suurima lubatud sõidukiiruse ületamise suuruse arvestamine. Enamjaolt on lubatud sõidukiiruse ületamine asulasisestel teedel ohtlikum kui näiteks Harjumaa maanteedel (näiteks Tallinn-Tartu- Võru- Luhamaa maanteel või Tallinn-Narva maanteel). Eraldi tuleks kindlasti vaadelda kohaliku tähtsusega maanteed, mis oma liiklusolude poolest erinevad eespool mainitud maanteedest oluliselt.

Seadusandja on andnud võimaluse kohaldada antud õigusrikkumise eest põhikaristusena rahatrahvi, aresti või juhtimisõiguse äravõtmist. Lisakaristusena võib kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist. Kohtuvälisele menetlejale on kehtiv liiklusseadus andnud küllaldased võimalused kohaldada õiglast ja tõhusat karistust. Autori arvates tuleks rohkem kohaldada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Kindlasti tuleks kaaluda rohkem alternatiivse karistusena põhikaristusena lühiajalist juhtimisõiguse äravõtmist. Teatud

²³ *Ibid*, lk 483.

olukorras rahalise karistuse kohaldamine ei ole autori arvates õigustatud, kui isik seatakse sellega raskesse materiaalsesse olukorda. Osadele õigusrikkujatele, kelle materiaalne olukord on hea, rahalise karistuse määramine ei avalda aga piisavalt mõju, mistõttu hoopis tõhusam võib olla rikkuja mõjutamine juhtimisõiguse äravõtmisega pikemaks ajaks.

Nagu eelnevalt märgitud, mõeldakse karistuse kohaldamise all karistuse mõistmist kohtu poolt või karistuse määramist kohtuvälise menetleja poolt. Karistuse mõistab kohus nii kuriteo kui väärteo eest. Karistuse kohaldamise ehk mõistmise või määramise materiaaõiguslik lähtekoht on sama – see on seaduses kirjeldatud süütegu. Vastavalt Eesti Vabariigi põhiseaduse §-le 146 mõistab õigust ainult kohus.²⁴ Erinevus kahe karistuse kohaldamise liigi vahel ei ole üksnes sõnastuslik. Kohus mõistab karistuse raskemate süütegude eest ning kohaldab ka raskemat karistust, tehes seda vajalikke menetluslike garantiisid silmas pidades. Kui ametnik määrab väärteokaristuse, kehtib lihtsam menetluskord, ehkki ka siin on süüdistatavale tagatud vajalikud menetluslikud garantiid, eelkõige õigus ametniku poolt määratud karistus kohtus vaidlustada.²⁵

Kohtuväline menetleja võib kohaldada vaadeldava õigusrikkumise korral kiir- või üldmenetlust. Väärteomenetluse seadustik sätestab, millal kohaldatakse kiirmenetlust ning üldmenetlust.

Kiirmenetlust kohaldatakse väärteomenetluse seadustiku § 55 alusel vaid siis, kui väärteo toimepanemise asjaolud on selged,²⁶ see tähendab kui kohtuvälise menetleja arvates on väärteoasja menetlemisel kogutud piisavad tõendid. Lisaks eeldab kiirmenetluse kohaldamine menetlusaluse isiku kirjalikku nõusolekut ning isikule tuleb anda võimalus anda ütlusi väärteo toimepanemise kohta. Kiirmenetluse otsusega mõistetav karistusmäär on piiratud füüsilisele isikule kuni 100 trahviühikut. Kiirmenetlust ei kohaldata, kui menetlusalune isik ei nõustu kiirmenetluse kohaldamisega (isik ei anna allkirja nõusoleku kohta) või keeldub ütluste andmisest. Samuti ei kohaldata kiirmenetlust, kui menetlusalune isik on 14- kuni 18-aastane või psüühikahäiretega ning väärteoasja raames on vaja otsustada konfiskeerimise või aresti kohaldamine.²⁷

²⁴ Eesti Vabariigi põhiseadus 28.06.1992, jõustumine 03.07.1992 – RT 1992, 26, 349, § 146.

²⁵ Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne, Tallinn 2009, lk 228.

²⁶ Koolmeister, I., *et al Väärteomenetluse seadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2007), lk 92-94.

²⁷ Pajula, E., Ploom, T., *Väärteomenetlus II* (Sisekaitseakadeemia, 2004), lk 40.

Kui isik ületab sõidukiirust liikluseaduse § 227 lg 1 (mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis) ja lg 2 (mootorsõiduki juhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 21–40 kilomeetrit tunnis) piires, siis on võimalik süüteo toimepannud isikule määrata kiirmenetluse otsust ja karistuse määraks on rahatrahv esimese löike eest kuni 30 trahviühikut ja teise löike eest kuni 100 trahviühikut. Kiirmenetluse otsust saab määrata süüteo toime pannud isikule vaid juhul, kui isikul ei ole varem samalaadseid rikkumisi ja ta on vanem kui 18 eluaastat. Liikluseaduse § 227 lg 1 eest ongi ette nähtud vaid rahatrahv. Küll aga LS § 227 lg 2 eest on ette nähtud karistuseks rahatrahv kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni. Üldjuhul esmakordse kiiruse ületamise korral määratakse rahatrahv, korduva rikkumise korral aga kiirmenetluse otsust enam ei määrata ja alustatakse üldmenetlust.

Samas kiirmenetluse kasuks otsustamisel ei sõltu see väärteo (vähe-) tähtsusest. Oluline on menetluse kiiremaks muutmine, millega tagatakse menetluse ökonoomsus ja kiirus. Samas aga otsuse tegemine kiirmenetluse kasuks sõltub ikkagi menetleja kaalutlusest, kuigi kõik tingimused ja asjaolud võimaldavad kiirmenetlust kohaldada. Tänapäeva tehniliste vahendite juures on patrullpolitseinikul võimalik kontrollida õigusrikkuja tausta, so varasemaid õigusrikkumisi ja määratud karistusi. Pahatihti otsustatakse lihtsama lahenduse kasuks - rikkuja on andnud oma nõusoleku kiirmenetluse läbiviimiseks ja ütluste andmiseks. Kohapeal määratav rahatrahv kuni 100 trahviühikut ei ole aga piisav tema mõjutamiseks. Olukord võib kujuneda selliselt, et juht nii-öelda asub kauplema karistuse määra osas. Üldjuhul tähendab see seda, et rikkuja küsib ja uurib, kui suur on määratav karistus kiirmenetluses ning mis toob talle kaasa väärteo menetlemine üldmenetluses. Kui rikkuja leiab, et kiirmenetluses määratav rahatrahv on talle soodsam (kohapeal määratakse tavapäraselt kergem karistus), on ta kergelt pääsenud. Samas aga oleks põhjendatud olnud rikkuja suhtes lisakaristuse kohaldamine või siis juhtimisõiguse äravõtmine põhikaristusena. Seetõttu peaks menetleja igakord lähtuvalt nii toimepandud õigusrikkumise asjaoludest kui ka õigusrikkuja isiksusest kaaluma, kas kiirmenetluses tehtav otsus on ikka põhjendatud. Autori arvates peaks menetleja jääma karistuse määramisel sõltumatuks. Selleks tuleb menetlusalusele isikule täpselt selgitada tema õigused kiirmenetluses. Kiirmenetluse läbiviimist ei saa sõltuvusse seada määratavast võimalikust karistusest, vaid seaduses ettenähtud tingimuste olemasolust. Kui kõik nõutavad menetlusedokumentid on vormistatud, alles siis saab menetleja otsustada, millise karistuse ta

määrab. Määrates karistuse ja kirjutades selle otsusesse, teatab ta selle menetlusalusele isikule. Menetleja käitumine peaks olema analoogne kohtuniku käitumisega otsuse kuulutamisel.

Üldmenetlust alustatakse seadusega sätestatud juhtudel või kui kohtuväline menetleja otsustab kiirmenetlust mitte kohaldada. Liiklusseaduse §-s 227 ettenähtud kõikide väärteokoosseisude puhul võib kohaldada üldmenetlust.

Üldmenetlust alustades ei pea süüteo toime pannud isik andma ütlusi toime pannud teo kohta. Isikul on aega esitada omapoolne seletus või vastulause viieteist päeva jooksul. Samuti võib isik esitada tõendeid, mis tema süüd ümber lükkavad. Kohtuväline menetleja vaatab läbi kõik kokku kogutud tõendid ja ütlused ning koostab kirjaliku otsuse vähemalt 30 päeva pärast peale väärteoprotokolli koostamist.²⁸

Üldmenetluses saab kohtuväline menetleja määrata nii põhi- kui ka lisakaristust. Suurim karistus kohtuvälise menetleja poolt on juhtimisõiguse äravõtmine. Lisaks saab kohtuväline menetleja pöörduda kohtu poole ja taotleda isiku suhtes aresti kohaldamist.²⁹

Üldmenetluses määratavad karistused on reeglina karmimad. Samas võib menetlusalune isik ka ise, loobudes kiirmenetlusest, ennast efektiivsemalt kaitsta üldmenetluses, esitades tõendeid, mis võivad kergendada määratavat karistust. Ka menetleja võib sellel ajendil väärtegu menetleda üldmenetluses. Eelkõige aga tuleks kaaluda väärteo lahendamist üldmenetluses, kui on küsimuse all lisakaristuse kohaldamine või põhikaristusena võiks kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist. Arvestada tuleb eelkõige süü suurust, kehtivate karistuste olemasolu samalaadsete õigusrikkumiste eest ning isiku suhtumist toimepandusse. Juhul, kui isikut on varasemalt karistatud väärtegude toimepanemise eest liikluses, eriti lubatud suurima kiiruse ületamise eest, peaks autori arvates kindlasti karistuse määrama üldmenetluses. Põhjendatud vastulause esitamine või selle mitteesitamine on otsustavaks argumendiks otsustamisel, kas kohaldada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist või selle kohaldamist põhikaristusena.

²⁸ Väärteomenetluse seadustik 22.05.2002, jõustunud 01.09.2009, RT I 2002, 50, 313...RT I 14.03.2011, 3.

²⁹ *Ibid* § 73 lg 1 p1.

Karistusseadustik sätestab väärteo eest kohaldatava põhikaristusena rahatrahvi kuni kolmsada trahviühikut, aresti kuni kolmkümmend päeva ning sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist põhikaristusena kuni kaheks aastaks. Arest on kõige raskem füüsilisele isikule väärteo eest kohaldatav karistus. Aresti kohaldajaks saab olla vaid kohus. Mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmist võivad põhikaristusena määrata nii kohus kui kohtuväline menetleja. Juhtimisõiguse äravõtmist ei või kohaldada üheaegselt põhi- ja lisakaristusena. Lisaks ei või juhtimise õigust ära võtta isikult, kes kasutab mootorsõidukit liikumispuude tõttu. Kiiruse ületamise eest määratavad lisakaristused on sõiduki juhtimise õiguse äravõtmine kuriteo korral kuni kolmeks aastaks kohtu poolt ning väärteo korral kuni üheks aastaks kohtu poolt või kohtuvälise menetleja poolt seaduses sätestatud juhtudel.³⁰ Seega on menetleja otsus, millise menetluse kasuks otsustada, äärmiselt oluline.

Karistuse liigi ja määra valiku võimalused üldmenetluses on kohtuvälisel menetlejal laiemad kui kiirmenetluses. Menetleja võib kohaldada eeltoodust tulenevalt põhikaristusena nii rahatrahvi, juhtimisõiguse äravõtmist, aresti. Samuti on tal võimalus määrata lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine. Milline karistus määrata, sõltub eelkõige autori arvates siiski süü suurusest kui ka rikkumise asjaoludest. Rahatrahvi määramine on praktikas kõige tavalisem karistus. Kuni muudatuseni liikluseaduses, kus põhikaristusena lisandus ka juhtimisõiguse äravõtmine,³¹ kohaldati korduvrikkujate suhtes lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Aresti kohaldamist kohtult taotletakse erandjuhtudel, kui rikkumine on eriti suur.

Menetleja peab eriti hoolikalt kaaluma, millist karistust kohaldada. Kehtiv liikluseadus annab autori arvates piisavad võimalused karistuse individuaalseks kohaldamiseks. Karistuse määramisel peaks kindlasti arvestama ka õigusrikkuja materiaalsel olukorda. Rahatrahvi määramine peab olema mõjuv, kuid mitte asetama rikkujat olukorda, kus ta ei ole võimeline seda tasuma. Arvestades Eesti keskmist sissetulekut on rahatrahvi määrad karmid. See annab menetlejale piisava võimaluse tõhusa karistuse määramiseks. Samas on ka õigusrikkujad, keda rahatrahvi määramine ei mõjuta. Seadusandja on andnud võimaluse kohaldada ka põhikaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Teatud juhtudel on see mõjuvam karistus – rikkuja eemaldatakse mõneks ajaks liiklusest või siis tuleb tal korduseksam sooritada juhtimisõiguse taastamiseks. Karistusliigi ja määra valik sõltub menetleja siseveendumusest. Iga karistus on

³⁰ Sootak, J., Pikamäe, P., *Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2009), lk 208- 217.

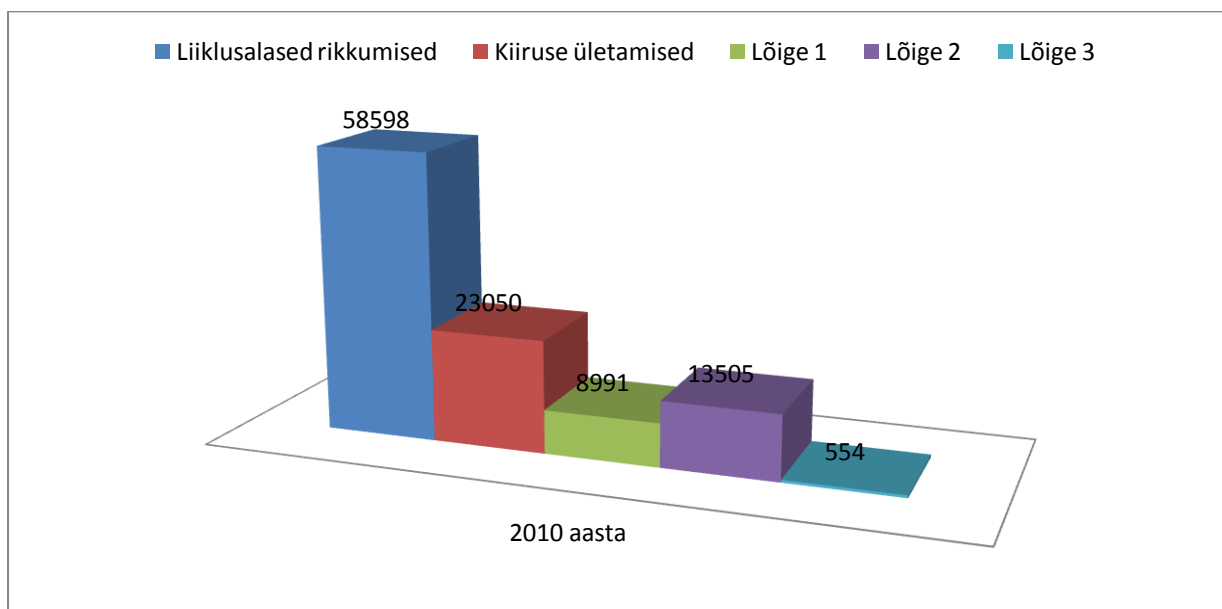
³¹ Liikluseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus, 19.11.2008, jõustunud 27.12.2008 – RT I 2008, 54, 304 punktid 21 ja 22.

teatav repressioon isiku suhtes, kuid selle eesmärgiks peab olema õigusrikkuja suunamine ja motiveerimine liikluseaduse nõuetest kinnipidamisele ning üldise liikluskultuuri parandamisele. Aresti kohaldamine on kindlasti rikkujale šokk. Sisuliselt on tegemist lühiajalise kinnipidamisega. Selle kohaldamine peaks aga siiski olema erandlik, kui on alust arvata, et muud mõjutusvahendid tulemusi ei anna.

2. KARISTUSTE MÄÄRAMINE PÕHJA PREFEKTUURI NÄITEL

2.1. 2010. aastal enam kui kolmel korral lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud karistused ning järeldused

Järgneva uurimuse aluseks on politsei infosüsteemis „ALIS“ sisalduvad andmed. Joonisel 2 on näha, et infosüsteemi „ALIS“ kohaselt registreeriti 2010. aastal Põhja Prefektuuris kokku 58598 liiklusalast rikkumist, millest 23050 (39%) moodustasid kiiruse ületamised. 2010. aastal registreeriti LS § 74²² lõike 1 järgi 8991 rikkumist, lõike 2 järgi 13505 rikkumist ning lõike 3 järgi registreeriti 554 rikkumist.

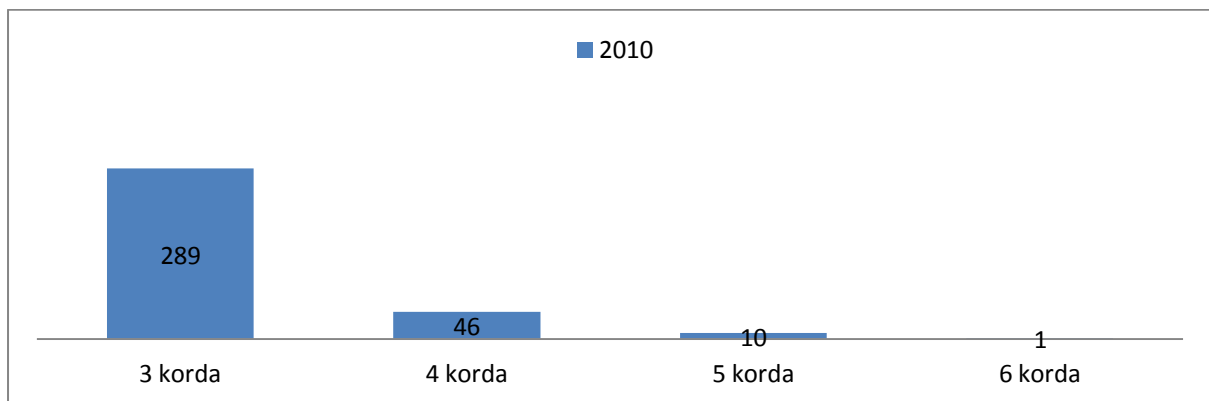


Joonis 2. Liiklusalased rikkumised Põhja Prefektuuri territooriumil 2010. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

Järgnevalt analüüsib autor statistika kitsamat sihtrühma, kus 2010-nda aasta jooksul LS §74²² lg 1, lg 2 ja lg 3 järgi Põhja Prefektuuris toime pandud rikkumisi isikute poolt vähemalt kolmel ja enamal korral ning millised karistused neile määrati suurima lubatud sõidukiiruse ületamiste eest. Statistika pärineb politsei infosüsteemist „ALIS“, mis on välja võetud 30.03.2011.

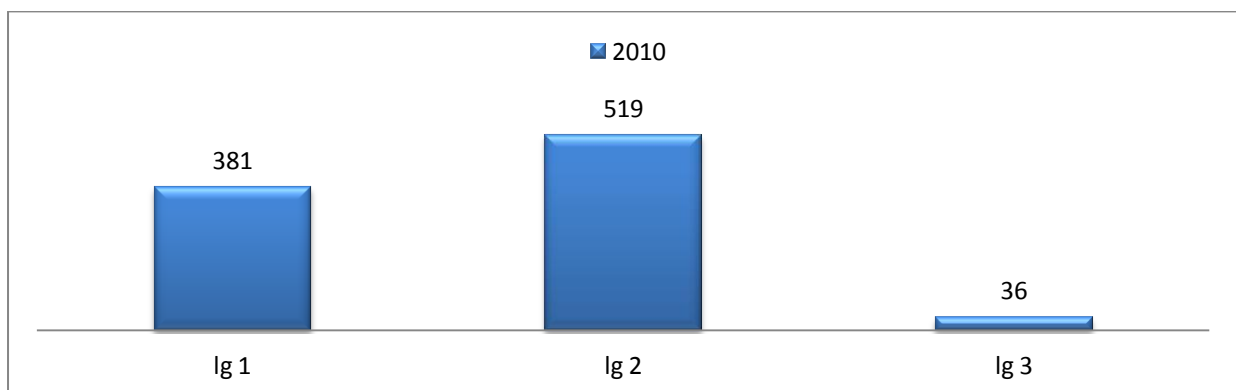
2010. aastal kolmel ja enamal korral ületas kiirust 289 isikut kokku 936-l korral. Ühel korral ületas kiirust 18770 isikut, kahel korral ületas kiirust 1672 isikut kokku 3344, kolmel korral

ületas lubatud sõidukiirust 232 isikut kokku 696-l korral. Neljal korral ületas lubatud sõidukiirust 46 isikut, kokku 184-l korral ning viiel korral 10 isikut, kokku 50-l korral. Kuuel korral ületas kiirust üks (joonis 3). Kuigi sihtrühma kiiruse ületamised moodustavad vaid 4% kõikidest 2010. aastal Põhja Prefektuuris vormistatud kiiruse ületamistest, on see piisavalt suur riskirühm, kes ei pea lugu liiklusõuetest. Autor julgeb väita, et nimetatuid isikuid ei mõjuta hetkel kehtiv seadus mitte enam toime panema samalaadseid rikkumisi ka pärast korduvate karistuste määramist.



Joonis 3. 2010. aastal kolmel ja enamal korral kiirust ületanud isikud. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

Joonisel 4 on näha, et uuritavast sihtgrupist ületati kõige rohkem lubatud sõidukiirust 2010. aastal LS §74²² lg 1 järgi 381 korral, LS §74²² lg 2 järgi kokku 519 korral ning LS §74²² lg 3 järgi 36 korral.

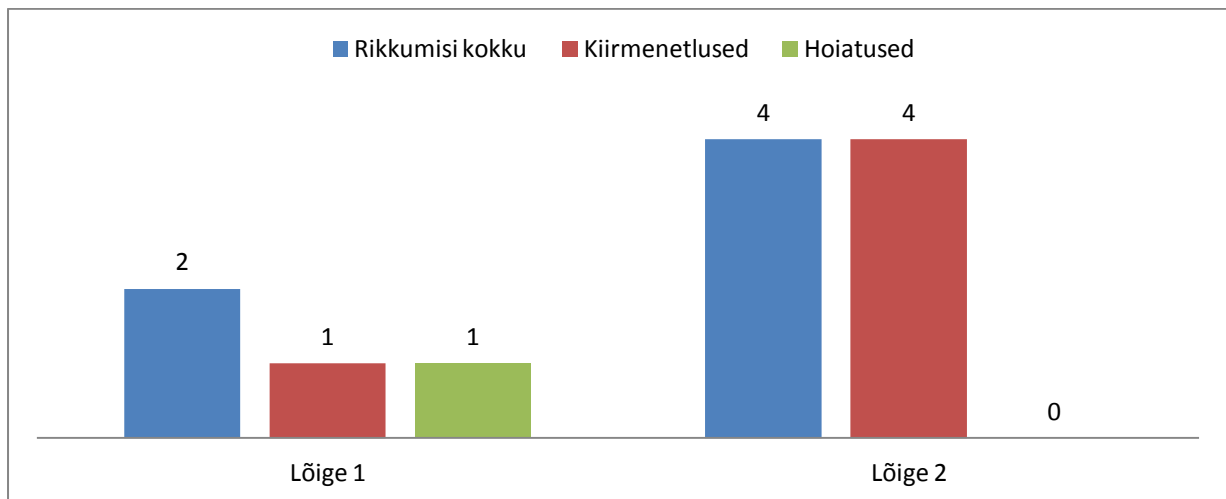


Joonis 4. Kiiruse ületamised lõigete kaupa 2010. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

2010. aastal ületas lubatud sõidukiirust kuuel korral üks isik, kellele esimesel korral koostas kohtuväline menetleja kirjaliku hoiatuse, järgnevate rikkumiste korral karistati teda

rahatrahvidega kiirmenetluse korras. Statistika järgi selgus, et isik rikkus LS §74²² lõikes 1 sätestatud nõudeid kahel korral ja sama paragrahvi lõikes 2 sätestatud neljal korral. Kordagi ei alustatud üldmenetlust, et isikul ära võtta juhtimisõigus (joonis 5). Karistused küündisid kuni 1200 kroonini, mis on ilmselgelt vähe, arvestades seda, kui palju isik samalaadseid rikkumisi toime pani. On ilmselge, et isiku jaoks ei ole sellised karistused piisavad hoidumaks edasisteks rikkumistest. Autori arvates kolmandal järjestikusel korral tulnuks alustada üldmenetlust, et kaaluda isikul juhtimisõiguse ära võtmist.

Ehkki KarS § 56 lg 1 ei nimeta karistamise alusena otsesõnu varasemaid kehtivaid karistusi, on nende arvestamine põhjendatud eeskätt hindamaks süüdlase edaspidisele õiguskuulekale käitumisele mõjutamise tõenäosust. Õiguskuulekale käitumisele mõjutamiseks oleks vajalik ka lisakaristuse kohaldamine.³²

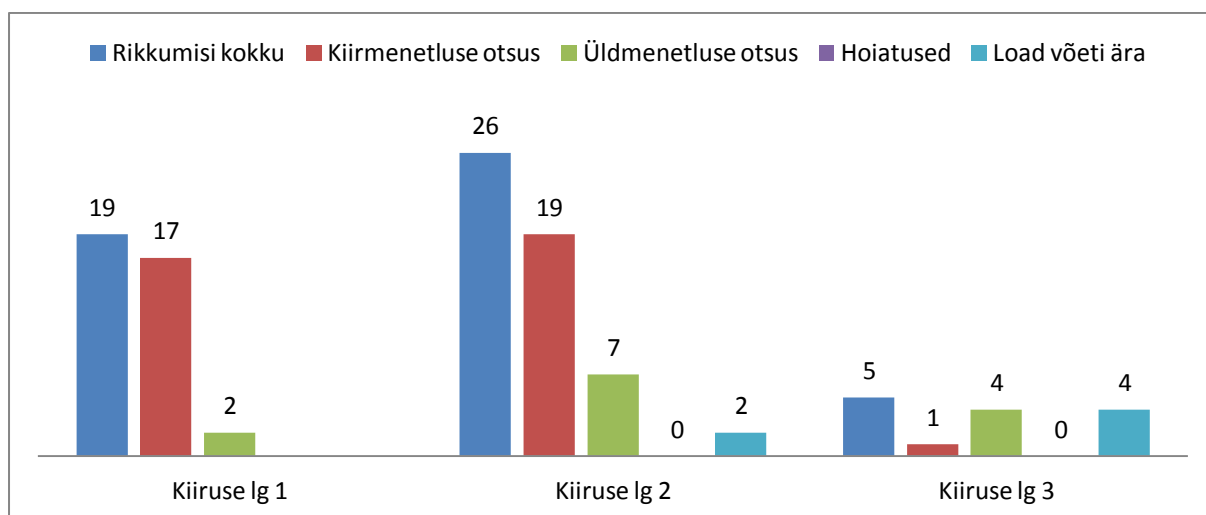


Joonis 5. 2010. aastal kuuel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

Viiel korral karistati 2010. aasta jooksul LS §74²² järgi kokku kümmet isikut. Viiekümnest karistusest kuuel korral rakendati mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmist, neist lühem periood oli üks kuu ja pikem periood oli kaksteist kuud. Statistikast ilmnes, et kahel korral oli määratud isikutele karistuseks vaid juhtimisõiguse äravõtmist, kuid rahatrahvi tehtud ei olnud. Mõnel üksikul juhul oli järgnev karistus väiksem kui eelmine. LS §74²² lg 1 järgi ületas kiirust 19 isikut, neist 17-l korral koostati kiirmenetluse otsus ja kahel korral üldmenetluse protokoll. Lõike 2 järgi ületas kiirust 26 isikut, neist 19-l korral koostati kiirmenetluse otsus ja

³² Andres Rätsepp kaebus Põhja Prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusmenetlustalituse 10.03.2010 otsusele, väärtetoasjas nr 4-10-1080, Harju Maakohus 18.05.2010 otsus, lk 4, lõik 6.

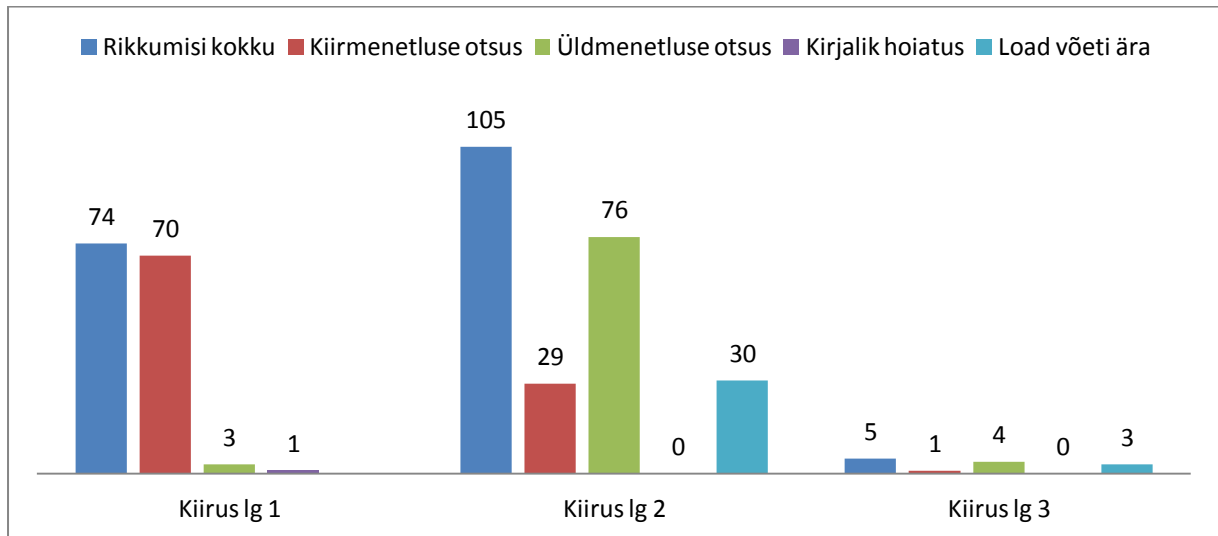
seitsmel korral koostati väärteprotokoll ning juhtimisõigus võeti ära kahel korral. Lõike 3 järgi ületas kiirust 5 isikut, neist ühel korral tehti kiirmenetluse otsus ja neljal korral koostati väärteprotokoll ning kõigil neljal korral võeti isikutelt juhtimisõigus ära. Neile kümnele isikule koostati kokku 37 kiirmenetluse otsust ja alustati 13 üldmenetlust, mille tulemusena võeti juhtimisõigus ära kuuel korral (joonis 6). Autori arvates on ka nende isikute suhtes karistuse määramisel olnud liiga leebe. Liiklusseaduse §74²² lg 2 järgi on liiga palju määratud karistusi kiirmenetlusotsus. Mõistlik oleks sellise kiiruse ületamise korral rohkem alustada üldmenetlust, et menetleja saaks kaaluda juhtimisõiguse äravõtmist.



Joonis 6. 2010. aastal viiel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

Neljal korral karistati 2010. aasta jooksul liiklusseadus § 74²² järgi kokku 46-t isikut, kes ületasid kiirust 184-l korral. Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist rakendati kokku 33-l korral, neist 4-l korral oli juhtimisõigus ära võetud kohtu poolt. Lühem periood oli 1 kuu ja pikem periood oli 12 kuud ja lisaks tehti sellele isikule ka rahatrahv 12 000 krooni. Statistikast tuli välja, et 11-l korral määrati karistuseks vaid juhtimisõiguse äravõtmine, ülejäänud 22-l korral kaasnes ka rahatrahv. LS §74²² lg 1 järgi ületati kiirust 74-l korral, ühel korral tehti isikule kirjalik hoiatus, 70-l korral koostati isikule kiirmenetluse otsus ning kolmel korral alustati üldmenetlust. Lõike 2 järgi ületati kiirust 105 korda, koostati 29 kiirmenetluse otsust, üldmenetlust alustati 76-l korral ning juhtimisõigus võeti ära 30-l korral. Lõike 3 järgi ületati kiirust 5 korda, neist neljal korral alustati üldmenetlust ning kolmel korral võeti isikult ära juhtimisõigus ja ühel korral tehti isikule kiirmenetluse otsus. Kokku koostati nendele isikutele 100 kiirmenetluse otsust, üldmenetlust alustati 83-l korral ning juhtimisõigus võeti

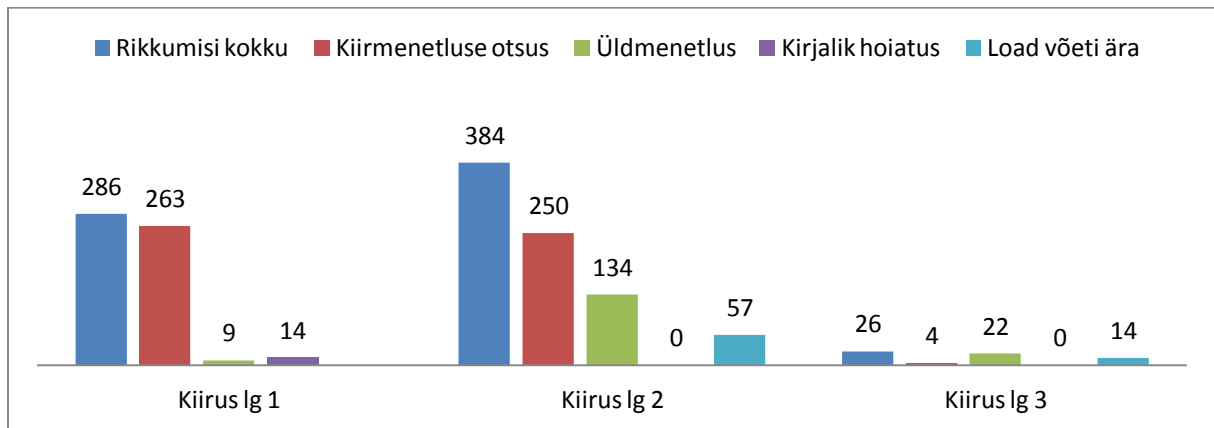
ära 33-l korral. Jooniselt nr 7 on näha, et üldmenetlust alustati tunduvalt rohkem kui nende isikute suhtes, kes ületasid 2010. aasta jooksul kiirust viiel korral. Autori arvates oleks mõjusam olnud lõike kahe järgi määrata juhtimisõiguse äravõtmist rohkem, kui seda tehti. LS §74²² lg 1 järgi on koostatud üks kirjalik hoiatus. Vahel on hoiatus palju tõhusam, kui karistus, kuid ilmselgelt ei ole see olnud piisav uuritavale sihtrühmale, seda enam, et isikul ei olnud hoiatuse saamine esimene taoline rikkumine.



Joonis 7. 2010. aastal neljal korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

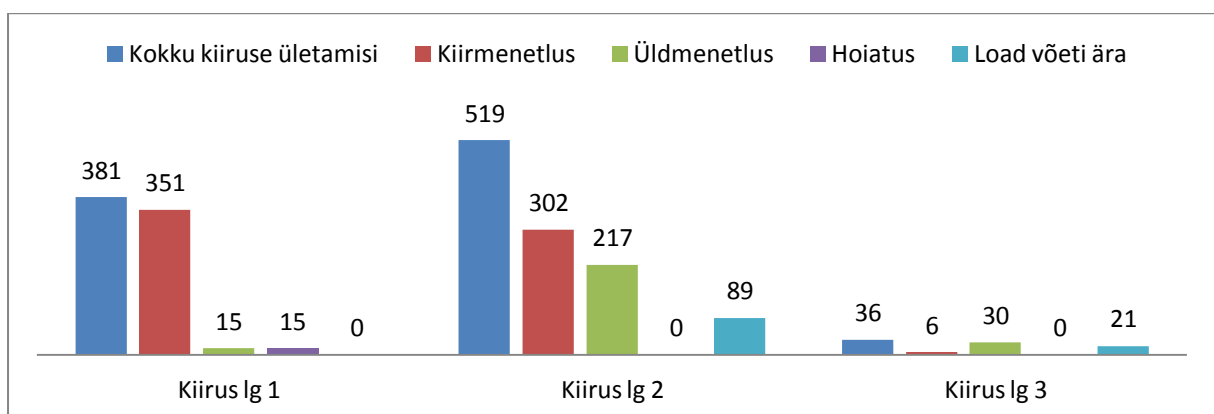
Kolmel korral karistati 2010. aasta jooksul LS §74²² järgi kokku 232 isikut, keda karistati 696-l korral kiiruse ületamise eest. Juhtimisõigus võeti ära kokku 71-l korral ja neist kuuel korral oli otsuse tegijaks kohus. Lühem periood oli jällegi 1 kuu ja pikem periood oli 12 kuud. Statistika järgi selgus, et 9-l korral oli karistuseks vaid juhtimisõiguse ära võetud ning 62-l korral määrati lisaks ka rahatrahv. LS §74²² lg 1 järgi ületati kiirust 286-l korral, 14-l korral tehti isikule kirjalik hoiatus, 263 korral koostati kiirmenetluse otsus ning 9-l korral alustati üldmenetlust. Lõike 2 järgi ületati kiirust 384-l korral, millest 250-l korral koostati kiirmenetlusotsus, 134-l korral alustati üldmenetlust ning juhtimisõigus võeti ära 57-l korral. Lõike 3 järgi ületati kiirust 26-l korral, neist 4-l korral tehti kiirmenetlusotsus, 22-l korral alustati üldmenetlust ning juhtimisõigus võeti ära 14-l korral. Kokku alustati 517-l korral kiirmenetlust, üldmenetlust kohaldati 165-l korral ning juhtimisõigus võeti ära 71-l korral. Jällegi on graafiliselt näha jooniselt 8, et lõike 2 järgi määratakse kiirmenetluse otsuseid liiga palju. 384-st rikkumisest on juhtimisõiguse ära võtmist kohaldatud vaid 57-l korral. Autori

arvates ei ole menetleja kasutanud kõiki võimalusi taoliste rikkumiste edasiseks ära hoidmiseks



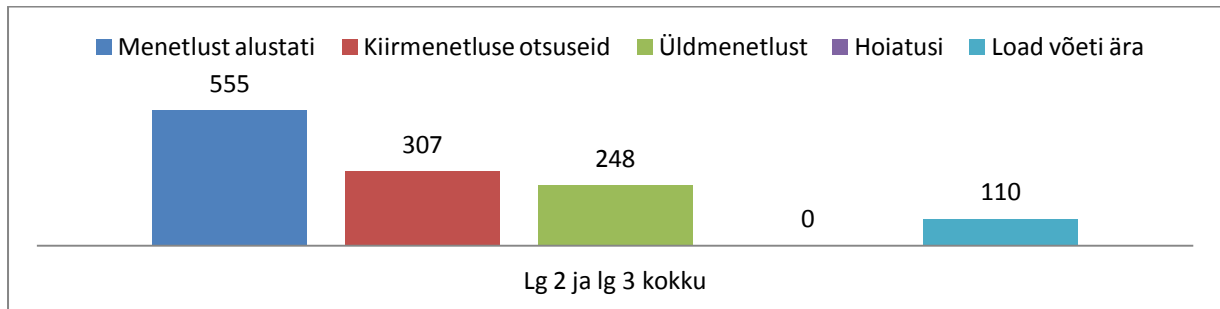
Joonis 8. 2010. aastal kolmel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

Uuritavast sihtgrupist ületati 2010. aastal LS §74²² lõigete kaupa lubatud sõidukiirust lõike 1 järgi 381-l korral, neist 351-l korral alustati kiirmenetlust, 15-l korral alustati üldmenetlust ning 15-l korral koostati kirjalik hoiatus. Sama seaduse lõike 2 järgi ületati lubatud sõidukiirust 519-l korral, kiirmenetlust alustati 302-l korral, üldmenetlust 217-l korral ning juhtimisõigus võeti ära 89-l korral. Lõike 3 järgi ületati lubatud sõidukiirust 36-l korral, millest kiirmenetlus koostati 6-l korral, üldmenetlust alustati 30-l korral ning juhtimisõigus võeti ära 21-l korral (joonis 9).



Joonis 9. Sihtrühm tervikuna karistuste kaupa 2010. aastal. (Allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03).

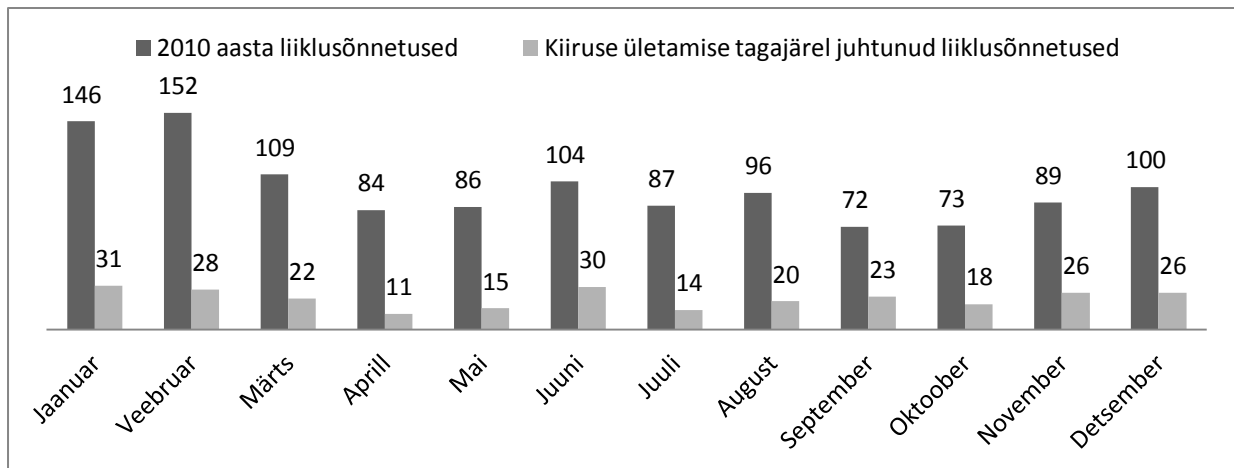
Joonisel 10 on autor välja toonud sihtrühma rikkumised lõike 2 ja 3 järgi 2010. aastal. Sellel aastal alustasid kohtuvälised menetlejad sihtrühma suhtes lõigete 2 ja 3 järgi menetlust 555-l korral, millest koostati 307-l korral kiirmenetlusotsus ning 248-l korral alustati üldmenetlus. Statistikast selgus, et rikkumiste, mille eest on ettenähtud juhtimisõiguse äravõtmine või arest, ei kohaldatud kordagi hoiatust. Mootorsõiduki juhtimisõigus võeti ära 110-l korral. Sihtrühmale määratud karistuste statistikas puudusid määratud arestipäevad.



Joonis 10. 2010. aastal uuritud sihtrühma karistused lg 2 ja lg 3 eest. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)

2010. aastal vormistas Põhja Prefektuuri avariipolitseinikud 1198 avariid, millest 264-l korral määrati avariid põhjustajale karistus liiklusõnnetuse põhjustamise eest lubatud sõidukiiruse ületamise tagajärjel. See moodustas 22% kõikidest liiklusõnnetustest. Järgnevas joonises toob autor välja 2010. aastal liiklusõnnetuste koguarvu Põhja Prefektuuri territooriumil kuude kaupa ning liiklusõnnetuste põhjustamised lubatud sõidukiiruse ületamiste tagajärjel.³³ Nagu joonisest 11 näha on, siis sõidukiiruse ületamise tõttu on palju avariisid ning lubatud sõidukiiruse ületajate suhtes peavad kohtuvälised menetlejad karmimad olema, et tagada kaasliiklejate ja ka enda turvalisus.

³³ Politsei infosüsteem „ALIS“ andmetel, 14.03.2012.

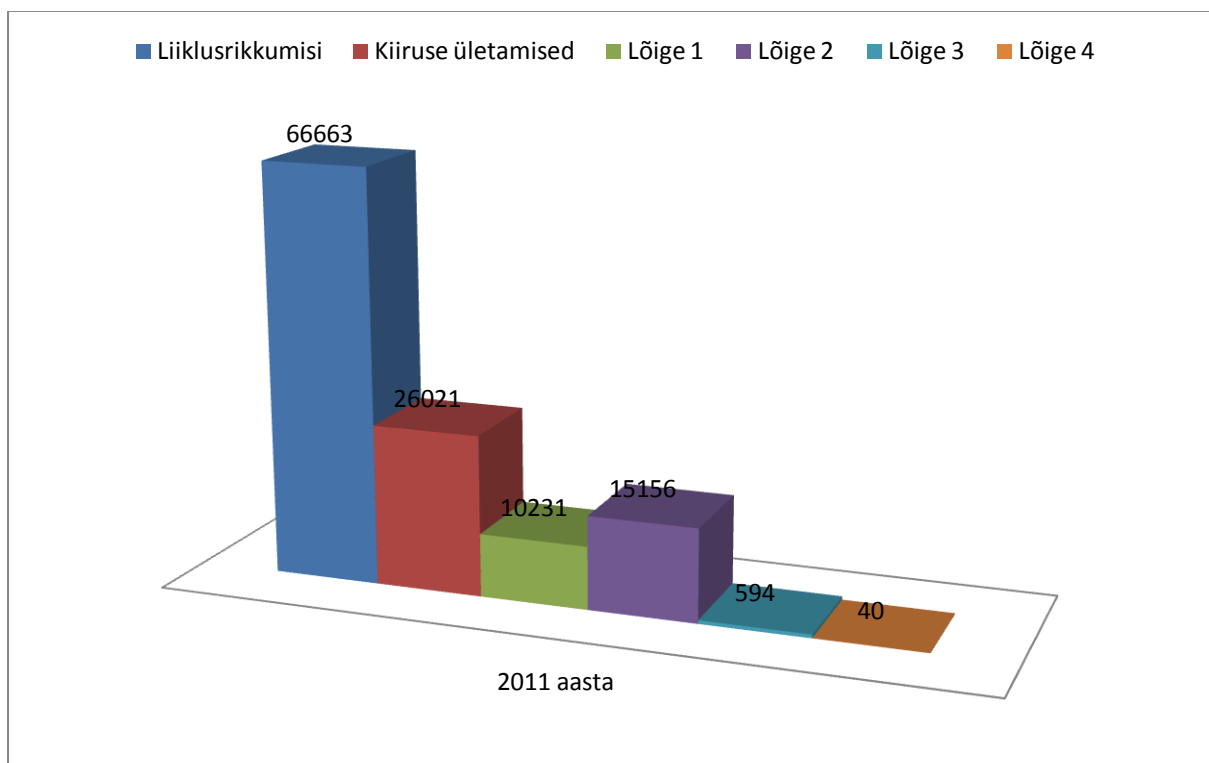


Joonis 11. 2010. aastal toimunud liiklusõnnetused Põhja prefektuuri territooriumil. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:03)

Statistikast on näha, et 2010. aastal koostati korduvatele lubatud sõidukiiruse ületajatele hoiatust, kiirmenetlust, üldmenetlust ning juhtimisõiguse äravõtmist nii kohtuvälise menetleja kui ka kohtu poolt. Lõputöö autori arvates koostasid politseiametnikud liiga kergekäeliselt sõidukiiruse ületajatele kiirmenetluse otsuseid ja ei andnud piisavalt võimalust kaaluda menetlejal lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Põhja Prefektuuri kohtuesindajate käest saadud andmetest on näha, et 2010. aastal esitati 126 kaebust, kus juhtimisõigus oli karistusena ära võetud. 126-st kaebusest olid 43 kaebust seoses LS § 74²² lg 3 ettenähtud rikkumistega, ülejäänud kaebused olid seotud LS § 74²² lg 2 rikkumistega. Nimetatud juhtudel kergendas kohus määratud karistust ehk andis juhtimisõiguse tagasi 15-l korral. Seega on olnud kohtuvälise menetleja poolt määratud karistused õiglasemad ning põhjendatud oli juhtimisõiguse äravõtmine vältimaks samalaadsete õigusrikkumiste uuesti toimepanemist. Vaadates statistikat, oleks olnud õiglane kaaluda rohkem üldmenetluse alustamist alates teisest rikkumisest. Lisaks ilmnes statistikast, et paljudest rikkumistest moodustas suur osa LS § 74²² lõikes 1 sätestatud rikkumistest, mille eest puudub võimalus juhtimisõiguse äravõtmiseks. Samuti tuli statistikast välja, et 2010. aastal toimunud liiklusõnnetustest, kus politsei menetluse alustas, oli liiklusõnnetuse põhjustamises 22% juhtudel süüdi valesti valitud sõidukiirus. Ilmselgelt on see kõrge protsent, kui tegemist on inimeste säästmise ja hoidmisega.

2.2. 2011.aastal enam kui kolmel korral lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud karistused ning järeldused

2011. aastal registreeriti liiklusalaseid rikkumisi kokku 66663, millest 24632 (37%) moodustasid kiiruse ületamised. Alates esimesest juulist 2011 muutus liiklusseadus, millega lisandus seni kehtinud sätetele lõige 4, mis sätestab sanktsiooni kiiruse ületamise eest enam kui 60 km/h. Joonisel 12 on näha, et 2011.aastal registreeriti lõike 1 järgi 10231 rikkumist, lõike 2 järgi 15156 rikkumist, lõike 3 järgi registreeriti 594 rikkumist ning poole aasta jooksul registreeriti lõike 4 järgi 40 rikkumist. Nagu esitatud andmetest nähtub, siis 2010 ja 2011 aasta ei erine väga palju üksteisest. Liiklusalaseid rikkumisi fikseeriti Põhja Prefektuuri territooriumil 2011.aastal 8065 enam kui 2010.aastal. Kuni 20 km/h tunnis kiiruse ületamisi fikseeriti 1240, 21-40 km/h kiiruse ületamisi fikseeriti 1651-1 korral ning 41-60 km/h fikseeriti 40-1 korral enam kui 2010.aastal. Kuna lõige 4, mis sätestab karistuse kiiruse ületamise eest rohkem kui 60 km/h hakkas kehtima alles juulist 2011, siis puudub sellekohane kahe aasta võrdlus.³⁴

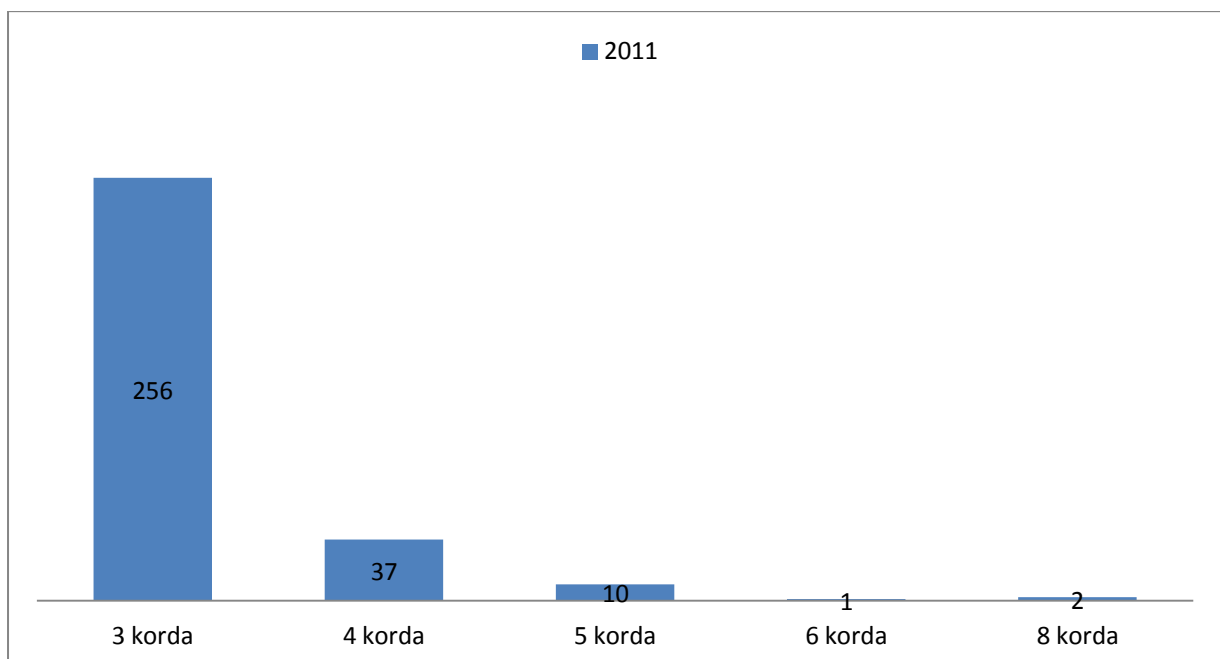


Joonis 12 Liiklusalased rikkumised Põhja Prefektuuri territooriumil 2011. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

³⁴ Politsei infosüsteem ALIS andmetel, 26.01.2012.

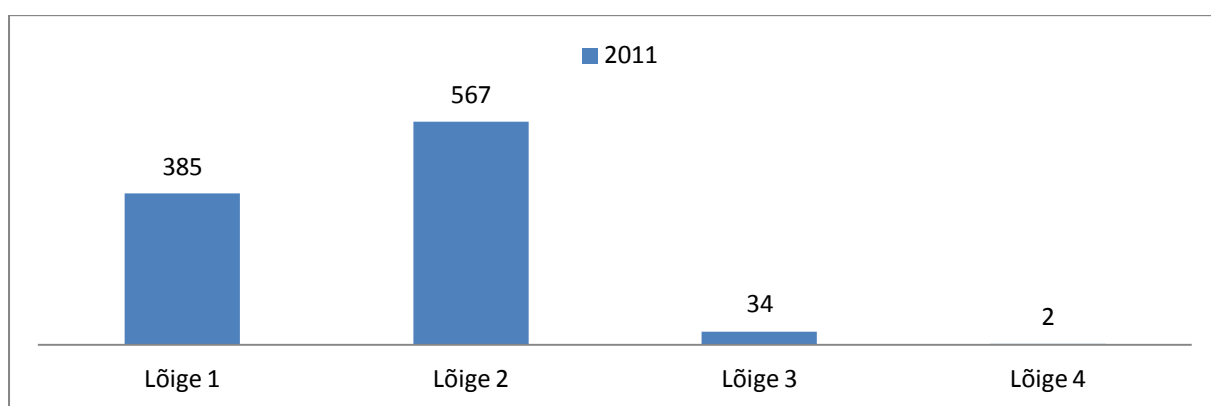
Järgnevalt analüüsib autor statistika kitsamat sihtrühma, kus liikluseaduse § 227 lg 1, lg 2, lg 3 ning lg 4 järgi kvalifitseeritavad rikkumised pandi toime Põhja Prefektuuri territooriumil 2011.aasta jooksul isikute poolt vähemalt kolmel ja enamal korral ning millised karistused neile määrati kiiruse ületamiste eest. Statistika pärineb politsei infosüsteemist „ALIS“, mis on välja võetud 26.01.2012.a

2011. aastal kolmel ja enamal korral ületas lubatud kiirust 306 isikut kokku 988 korral. Ühel korral ületas kiirust 19880 isikut, kahel korral ületas kiirust 1881 isikut kokku 3762-l korral, kolmel korral ületas lubatud sõidukiirust 256 isikut kokku 768-l korral, neljal korral 37 isikut kokku 148-l korral, viiel korral 10 isikut kokku 50-l korral, kuuel korral üks isik ning kaheksal korral kiirust ületanud isikuid oli kaks, kes kokku ületasid kiirust 16-l korral (joonis 13). Statistikast lähtub, et kolmel ja enamal korral kiirust ületanud isikute arv küll on kasvanud, aga kolmel ja neljal korral aasta jooksul rikkumise toime pannud isikute arv on vähenenud. Samale tasemele on jäänud viiel ja kuuel korral ületanud isikute arv. Kõikidest kiiruse ületajatest arv protsentuaalselt ei ole kolmel ja enamal korral suur, 1,398% 2010. aastal ning 1,389% 2011. aastal kõikidest sõidukiiruse ületajatest. See väike protsent kiiruse ületajatest võib osutada aga liiklusõnnetuse põhjustajaks, mille tagajärjel võib vigastada saada või hukkuda inimene., Seega on see piisav, et sellele tähelepanu pöörata.



Joonis 13. 2011. aastal kolmel ja enamal korral kiirust ületanud isikud. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

Uuritavast sihtgrupist ületati LS § 227 ja LS §74²² lõigete kaupa lubatud sõidukiirust 2011. aastal lõike 1 järgi 385-l korral, lõike 2 järgi 567-l korral, lõike 3 järgi 34-l korral ning lõike 4 järgi kahel korral (joonis 14). Lõigete kaupa on olnud kõige suurem kasv on võrreldes 2010.aastaga lõike 2 järgi, kus ületamisi on 48 võrra rohkem kui eelneval aastal. Kiiruse ületajaid, kes ületasid lubatud sõidukiirust kolmel ja enamal korral, jäi samale tasemele, mis oli 2010. aastal. Kui 2010. aastal oli neid 289, siis 2011. aastal oli neid isikuid kokku 306. Kuna tõus ei ole olnud märgatav, siis tuleb leida lahendusi, et vähendada nende isikute arvu. Autori arvates ei tohiks mitte mingil juhul lasta sellel arvul tõusta.



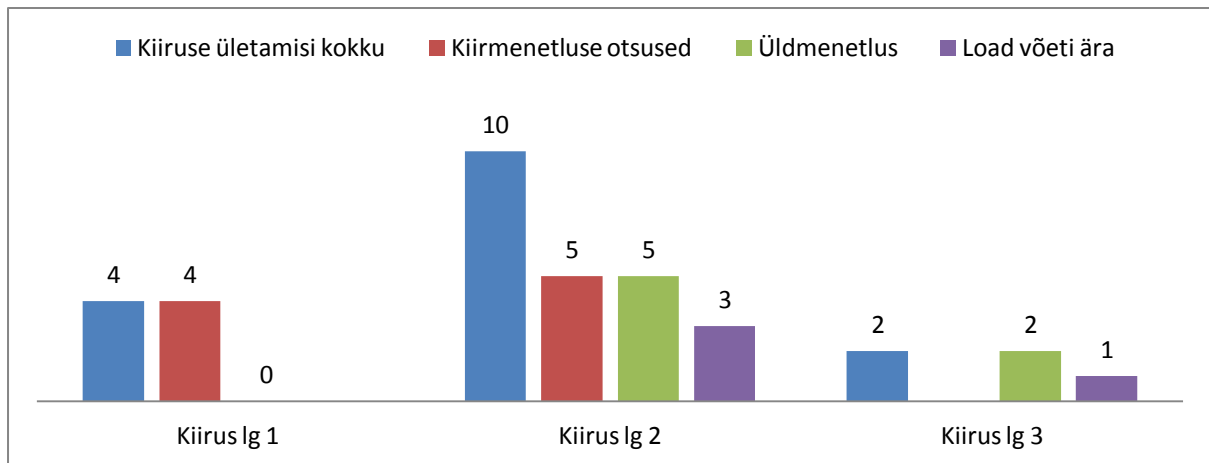
Joonis 14. Kiiruse ületamised lõigete kaupa 2011. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

Isikud, keda karistati kahe aasta jooksul kiiruse ületamiste järgi kaheksal korral, on kaks. Mõlemad ületasid lubatud sõidukiirust kaheksal korral 2011. aastal (joonis 15). Neile koostati väärteomaterjal lõike 1 järgi 4-l korral, lg 2 järgi 10-l korral ning lg 3 järgi 2-l korral. Juhtimisõigus võeti ära ühel isikul kahel korral, kokku 15-ks kuuks ning peale kaheksandat kiiruse ületamist määras kohus aresti lõike 2 järgi 7 päeva. Selle isiku puhul on kahjuks näha, et teda ei mõjuta määratud karistused ning ta jätkab samalaadsete rikkumiste toimepanemist. Peale kohtuotsuse jõustumist ei ole politsei enam tabanud isikut lubatud sõidukiiruse ületamisel. Teisel isikul võeti juhtimisõigus ära kolmel korral, kokku kuueks kuuks. Kumbagi isikut ei karistatud 2010. aastal kiiruse ületamiste eest. Autori arvates näitab kaheksal korral rikkunud isikute puhul statistika selgelt, et neid ei mõjutanud määratud karistused samalaadseid rikkumisi edaspidi mitte toime panema. Samas oli kahel isikul kokku 16 kiiruse ületamist ja vaid 4-l korral võeti ära juhtimisõigus. Ülejäänud 12-l korral isikud rikkusid liikluseaduse neid sätteid, mille eest oleks saanud ära võtta juhtimisõiguse, kuid seda tehti vaid 4-l korral. 2010. aastal ei olnud ühtegi isikut, kes oleks rikkunud nii paljudel kordadel

liiklusseaduse paragrahve, mis käsitlevad kiiruse ületamist. Nendel kahel rikkujal esines lubatud sõidukiiruse ületamist kuni 20 km/h kokku neljal korral, Ilmselgelt ei ole rahatrahvi saamine piisav mõjutusvahend. Liiklusseaduses ei ole suurima lubatud sõidukiiruse ületamise eest kirjutatud korduvuse elementi. Korduvus on sisse viidud näiteks turvavöö nõuetekohaselt kinnitamata jätmise eest, kui isikut on karistatud varem sama teo eest, siis on sanktsioon selle teo ees karmim.³⁵ Korduvuse puhul saab vahet teha lihtsal korduvusel kui uue süüteo toimepanemisel ja eriretsidiivil kui sama süüteo toimepanemisel. Kahjuks ei ole korduvuse element vääртеokoosseisudele omane.³⁶ Autori arvates peaks olema korduvuse element kirjutatud liiklusseaduse § 227 lg 1 eest, kui isikut on karistatud sama teo eest kahel korral ning korduvuse korral peaks olema ka selle teo eest võimalus juhtimisõigust ära võtta ning aresti kohaldamise võimalus. Liikluses osaleb palju inimesi, kes on majanduslikult hästi kindlustatud. Selline muudatus liiklusseaduses oleks autori arvates põhjendatud lähenemine ja see tooks kaasa kindlasti kiiruseületajate arvu kahanemise. Autori arvates ei ole esimesel korral juhtimisõiguse ära võtmine õigustatud, kuid korduvuse korral, motiveeriks see inimesi rohkem lubatud sõidukiirusest kinni pidama. Neid kahte mootorsõidukijuhti peaks uurima põhjalikumalt, et saada teada miks ületab isik kaheksal korral aasta jooksul suurimat lubatud sõidukiirust. Need kaks isikut joonistuksid ilusti välja veapunktsüsteemi olemasolul ja nendega saaks individuaalselt tegeleda, koolitades neid või saates arstlikku kontrolli. Sellised juhid on liikluses väga ohtlikud ja statistika näitab nende suhtumist kehtivasse liiklusseadusesse.

³⁵ Liiklusseadus § 239 lg 2.

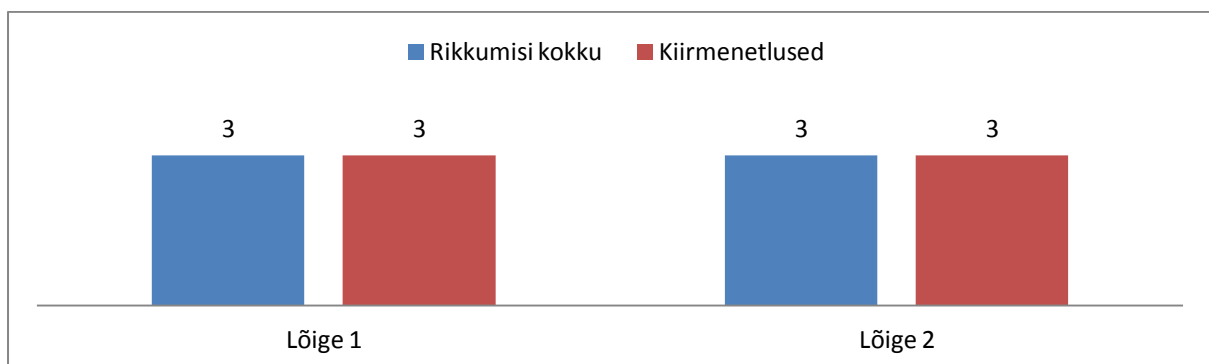
³⁶ Randvere, P., „Vääртеokoosseis Eesti karistusõiguses“, magistritöö. Tartu Ülikooli Õigusteaduskond (2009), lk 28.



Joonis 15. 2011. aastal kaheksal korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

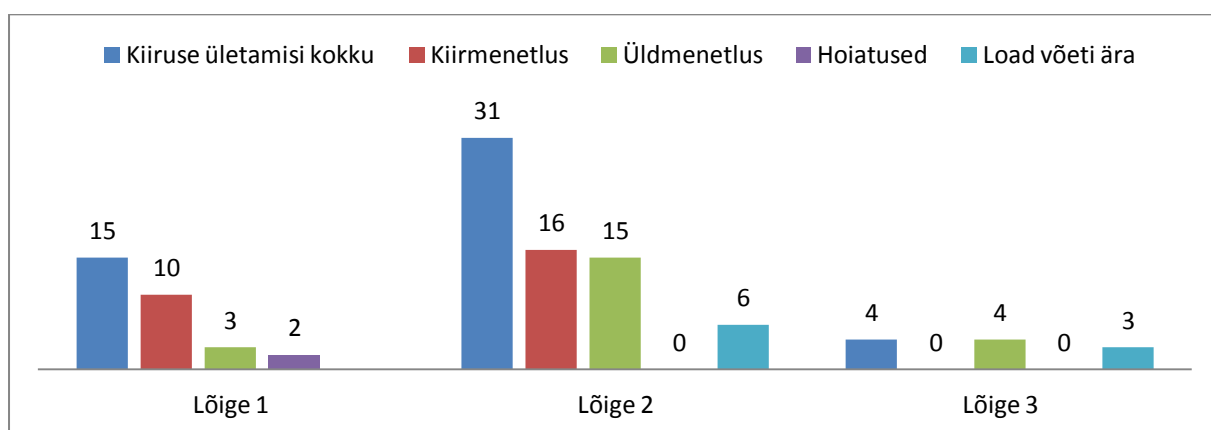
2011. aastal ületas kuuel korral kiirust Põhja Prefektuuri haldusterritooriumil üks isik. Ta ületas kiirust lõike 1 järgi kolmel korral ning lõike 2 järgi samuti kolmel korral. Selle isiku puhul on kõigil kuuel korral koostatud kiirmenetlusotsused (joonis 16). Kahel viimasel korral rikkus isik küll kiirust kuni 20 km/h ning selle rikkumise eest juhtimisõigust ära võtta ei saa, kuid neljas rikkumine oli isikul LS § 227 lg 2 järgi ning sel juhul tulnuks menetlejal alustada üldmenetlust. Mingil põhjusel aga seda ei tehtud. Autori arvates on kuuel korral kiiruse ületamine ilmselgelt palju ja see näitab, et isikut ei mõjutanud talle koostatud kiirmenetluse otsused edaspidiselt rikkumisi mitte toime panema.

Ka antud isiku näite puhul tuleks kaaluda seadusemuudatust, kus lõike 1 eest oleks võimalik korduvuse korral ära võtta juhtimisõigus. Kummalgi aastal ei koostatud kuue rikkumise korral isikutele üldmenetlust, et kohtuväline menetleja saaks kaaluda juhtimisõiguse äravõtmist kiiruse ületamiste eest 21-40 km/h.



Joonis 16. 2011. aastal kuuel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

2011. aastal ületas viiel korral kiirust samuti 10 isikut, kokku viiekümnel korral. Lõike 1 järgi ületasid isikud kiirust viieteistkümnel korral, lõike 2 järgi juba 31-l korral ning lõike 3 järgi neljal korral (kolmel korral ühe isiku poolt). Juhtimisõigus võeti ära üheksal korral, kokku 43-ks kuuks. Kiirmenetlus koostati lõike 1 eest 10-l korral, lisaks koostati veel ka kahel korral hoiatusmenetlust ning kolmel korral alustati üldmenetlust. Lõike 2 eest koostati kiirmenetlus 16-l korral, väärtemenetlust alustati 15-l korral ning kuuel korral võeti ära juhtimisõigus. Lõike 3 eest kohaldati kõikidel kordadel üldmenetlust ning neljast korrast kolmel võeti ära ka juhtimisõigus (joonis 17). Ka nendest numbritest on näha, et isikud on rikkunud 50-st kiiruse ületamisest 15-l korral lubatud sõidukiirust kuni 20 km/h. Suur on tõenäosus, et kuni 20 km/h kiiruse ületamine võib tulla tähelepanematuses ja selle eest pole kaitstud ükski inimene. Kuid igapäevaselt on näha, et politseiametnikud ei karista just väga tihti sõidukijuhte, kes ületavad lubatud sõidukiirust alla 10 km/h. Seega ületades kiirust juba üle 10 km/h peab see olema tahtlik rikkumine. Kui isik aga tahtlikult rikub liikluseaduse nõudeid, siis karistus, mis selle eest järgneb, peaks olema mõjus. Nende isikute puhul aga on näha, et rahaträhv ei ole piisav mõjutamiseks edasisi rikkumisi mitte toime panema. Lõike 2 eest koostati kiirmenetluse otsused 16-l korral ning üldmenetlust alustati 15-l korral. Autori arvates on selles osas kõik proportsioonis ja midagi ette heita ei ole. Samas ei ole võimalik statistika järgi välja tuua, miks võeti juhtimisõigus ära 15-st koostatud väärteprotokollist vaid kuuel korral.

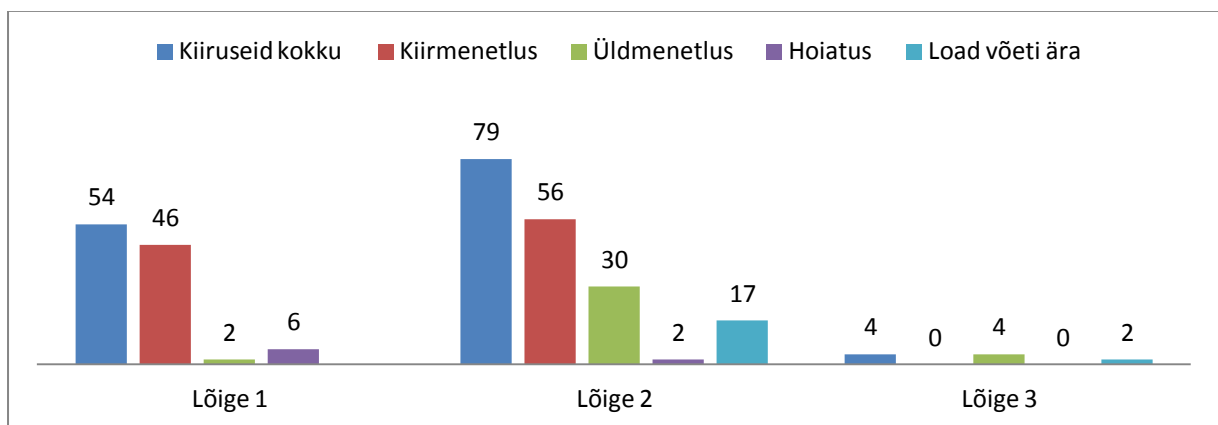


Joonis 17. 2011. aastal viiel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

2011. aastal ületas Põhja Prefektuuri haldusterritooriumil neljal korral kiirust 37 isikut, kokku 148-l korral. Lõike 1 eest koostati hoiatusmenetlust kuuel korral, kiirmenetluse otsus koostati 46-l korral ning üldmenetlus koostati kahel korral. Lõike 2 eest koostati kahel korral

hoiatusmenetlust, 56-l korral kiirmenetlust, 30-l korral üldmenetlust ning ühel korral tegi otsuse kohus, kus otsuseks oli arest. Load võeti ära lg 2 eest 17-l korral, kokku 52-ks kuuks. Lõike 3 eest koostati kõigil neljal korral üldmenetlus ning load võeti ära kahel korral, kokku 4-ks kuuks (joonisel 18).

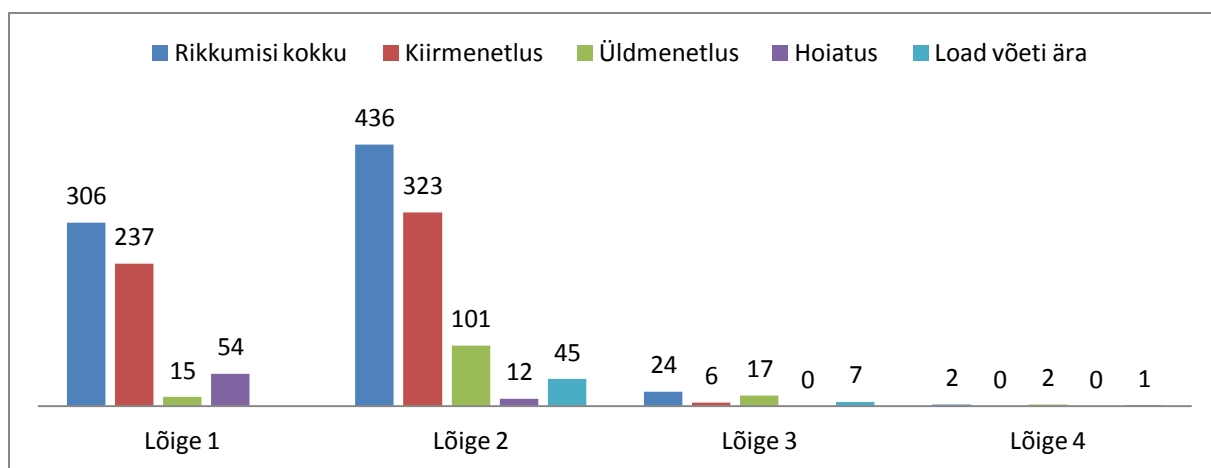
Statistikast on näha, et lubatud sõidukiirust 21- 40 km/h ületati 79-l korral ning 56-l korral koostati kiiruse ületajatele kiirmenetluse otsused. See moodustab 70% kõikidest teise lõike kiirustest. Autori arvates on nendele isikutele liiga kergekäeliselt karistatud kiirmenetluse korras. Autor on endiselt seisukohal, et kiiruse ületajatele tuleks rohkem kohaldada üldmenetlust, et saaks kaaluda juhtimisõiguse äravõtmist. Hea on märkida, et kolmekümnel juhul, kui koostati vääртеoprotokoll, on 17-l korral ka juhtimisõigus ära võetud. Kiiruse ületamine rohkem kui 41 km/h on väga suur rikkumine ning autori arvates väärib selline tegu alati ka karmimat karistust. Kuna antud statistikast ei ole võimalik välja lugeda määratud rahatrahvi määrasid, siis puudub selle kohta ka informatsioon, kas isik sai õiglase karistuse nii suure kiiruse ületamise eest. Antud sihtrühma puhul, kes ületas aasta jooksul lubatud sõidukiirust neljal korral, võinuks kohtuväline menetleja kaaluda juhtimisõiguse äravõtmist kõigil neljal korral.



Joonis 18. 2011. aastal neljal korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

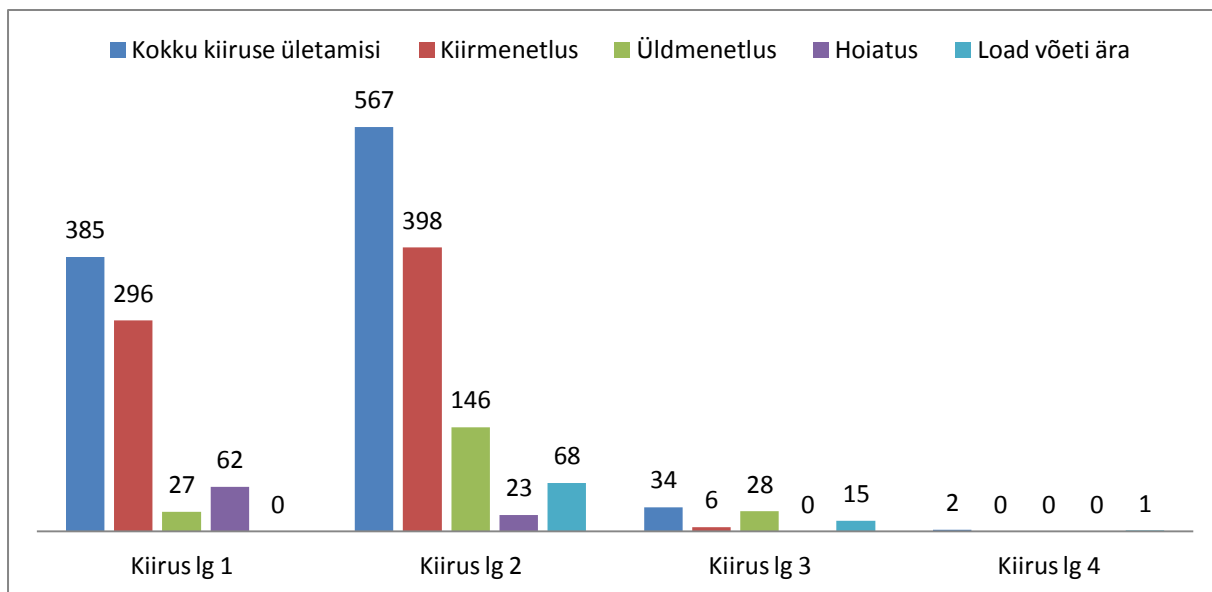
2011. aastal karistati kiiruse ületamise eest kolmel korral 256 isikut, kes kokku ületasid kiirust 768-l korral. Lõike 1 järgi karistati 306-l korral, neist hoiatus tehti 54-l korral, kiirmenetluse otsus tehti 237-l korral ning 15-l korral alustati üldmenetlust. Lõike 2 järgi karistati 436-l korral, millest hoiatus tehti 12-l korral, kiirmenetlusotsus 323-l korral, üldmenetlust alustati 101-l korral ning viiel korral tegi otsuse kohus. Juhtimisõigus võeti ära

45-l korral ning aresti määrati ühel korral kaheksa päeva. Lõike 3 eest karistati juhte 24-l korral, millest kuuel korral koostati isikule kiirmenetluse otsus, ning 17-l korral viidi läbi üldmenetlus, mille tulemusena võeti juhtimisõigus ära 7-l korral ja kokku 29-ks kuuks (joonis 19). Pikem aeg oli aasta ning lühem aeg oli kaheks kuuks. Lisaks määras kohus kahel korral isikutele ka aresti. Lõike 4 eest alustati kahel korral üldmenetlust ja ühel korral võeti ära juhtimisõigus 14-ks kuuks. Lõike 2 eest võeti juhtimisõigus 436-st rikkumisest vaid 45-l korral ära. Autori arvates on see ilmselgelt vähe. Samas jääb arusaamatuks, miks on menetleja vaid 101-l korral alustanud üldmenetlust.



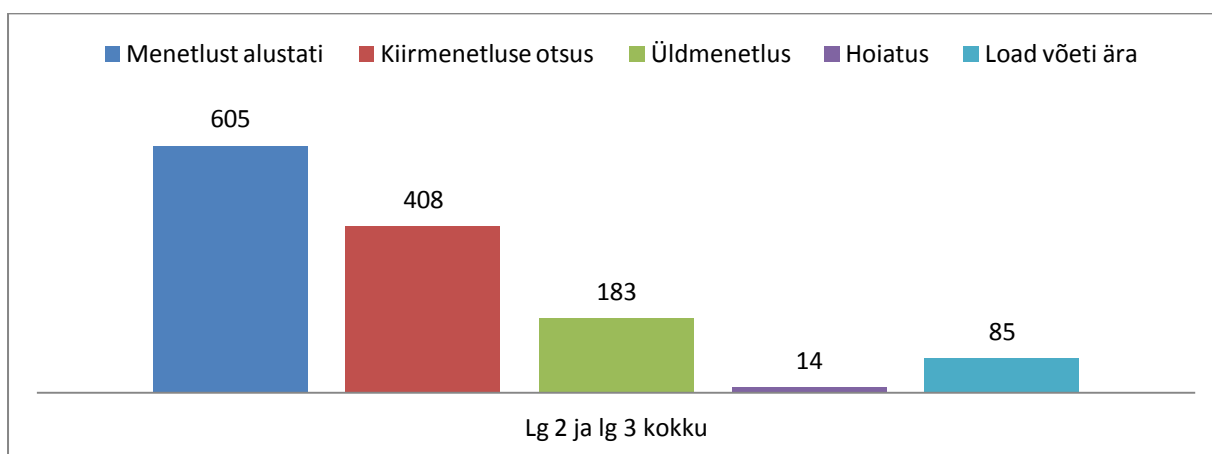
Joonis 19. 2011. aastal kolmel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

Uuritavast sihtgrupist ületati LS § 227 ja LS §74²² lõigete kaupa lubatud sõidukiirust 2011. aastal lõike 1 järgi 385-l korral, neist 296-l korral alustati kiirmenetlust, 27-l korral alustati üldmenetlust ning 62-l korral koostati kirjalik hoiatus. Sama seaduse lõike 2 järgi ületati lubatud sõidukiirust 567-l korral, kiirmenetlust alustati 398-l korral, üldmenetlust 146-l korral ja 23-l korral koostati sõidukiiruse ületajale kirjalik hoiatus ning juhtimisõigus võeti ära 68-l korral. Lõike 3 järgi ületati lubatud sõidukiirust 34-l korral, millest kiirmenetlus koostati 6-l korral, üldmenetlust alustati 28-l korral ning juhtimisõigus võeti ära 15-l korral. Lõike 4 järgi ületati kiirust 2011. aasta teisel poolel kahel korral ning ühel korral võeti ära juhtimisõigus (joonis 20).



Joonis 20. Sihtrühm tervikuna karistuste kaupa 2011. aastal (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

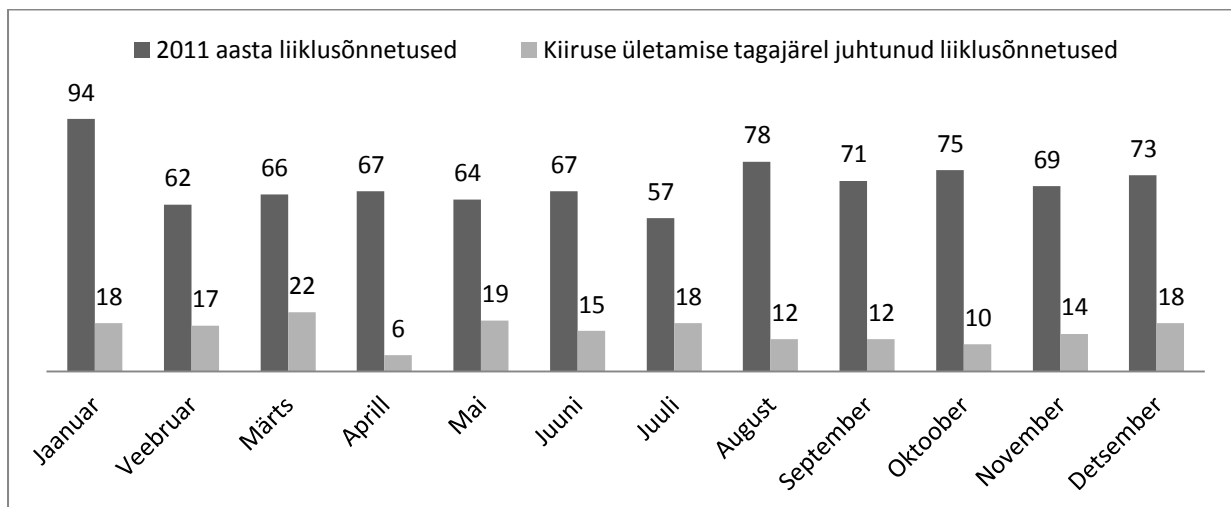
Kuna LS §74²² lg 1 alusel on suurimaks karistuseks rahatrahv kuni 30 trahviühikut, ei pea autor vajalikuks teha lisa analüüsi, kas menetleja poolt määratud karistused olid isikutele piisavad, hoidumaks samalaadsetest rikkumistest. Olulisem on kiiruse ületamised LS § 74²² lg 2 ja lg 3 ning uue seaduse järgi LS § 227 lg 2, lg 3 ja lg 4 alusel. Uuritava sihtrühmale koostasid 2011.aastal kohtuvälised menetlejad lõigete 2, 3 ja 4 järgi väärtomaterjali 605-l korral, millest 14-l korral koostati hoiatus, 408-l korral kiirmenetlusotsus, 183-l juhul alustati üldmenetlus. Mootorsõiduki juhtimisõigus võeti ära 85-l korral ning aresti määrati vaid neljal korral (joonis 21). Autori seisukohalt on menetlejad olnud liiga leebed ja pole kõiki oma võimalusi kasutanud, et isikud ei jätkaks samalaadsete rikkumiste toimepanemist.



Joonis 21. 2011. aastal uuritud sihtrühma karistused lg 2, lg 3 ja lg 4 eest. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)

Põhja Prefektuuri liiklusmenetluse talituse kohtuesindajate käest saadud andmetest selgub, et 2011. aastal esitati 67 kaebust kohtule, kus juhtimisõigus oli karistusena ära võetud. Neist 18 kaebust olid lõike 3 järgi koostatud rikkumiste eest ning 4 kaebust LS § 227 lg 4 järgi. Kohus rahuldas 8 kaebust ning rahuldamata jättis 39 kaebust. Viimane viitab selgelt, et menetleja otsus oli olnud põhjendatud.

2011. aastal vormistas Põhja Prefektuuri avariipolitseinikud 843 avariid, millest 181-l korral määrati avarii põhjustajale karistus liiklusõnnetuse põhjustamise eest lubatud sõidukiiruse ületamise tagajärjel. See moodustas 21,5% kõikidest liiklusõnnetustest. Joonises 22 toob autor välja 2011. aastal liiklusõnnetuste koguarvu Põhja Prefektuuri territooriumil kuude kaupa ning liiklusõnnetuste põhjustamised lubatud sõidukiiruse ületamiste tagajärjel. Sellest on näha, et suurt erinevust 2010. aastaga võrreldes ei ole, kuid siiski on 21,5% piisavalt suur protsent, et politsei peaks kiiruse ületajatele pöörama suuremat tähelepanu ning kohtuvälised menetlejad peaksid kaaluma korralikult läbi, millise karistuse määravad kiiruse ületajale, kes oma tegevuse tõttu võivad põhjustada liiklusõnnetuse.



Joonis 22. 2011. aastal Põhja Prefektuuri territooriumil toimunud liiklusõnnetused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:03)

Vaadates 2011. aasta statistilisi tulemusi, siis selgus, et enam kui kolmel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikutele määrati hoiatusi, kiirmenetlusi ning väärteoprotokolle. Statistikast tuli välja, et kohtuvälised menetlejad koostavad liiga kergekäeliselt kiirmenetluse otsuseid ja rahatrahvi summad ei ole mõjutanud isikuid mitte samalaadseid rikkumisi toime

panema. Ka 2011. aasta statistikast tuli välja, et paljud sõidukijuhid ületavad lubatud sõidukiirust kuni 20 km/h ning rahatrahvid sellise kiiruse ületamise eest ei mõjuta neid.

KOKKUVÕTE

Autor seadis lõputöö eesmärgiks uurida Põhja Prefektuuri näitel aastatel 2010 - 2011 kohtuvälise menetleja praktikat lubatud sõidukiiruse ületajate karistamisel ning saada vastus uurimusküsimusele: „Kas menetlejad kasutavad kõiki seadusest tulenevaid võimalusi kiiruse ületajate ohjeldamiseks.“

Eesmärgi saavutamiseks analüüsis lõputöö autor politseiinfosüsteemist „ALIS“ saadud andmeid 2010. ja 2011. aastal koostatud menetluste osas lubatud sõidukiiruse ületajatele. Kuna autori arvates tuleb karistuste mõjusust välja hästi korduvrikkujate vaatlemisel, siis oligi statistika uurimisel uuritavaks sihtrühmaks isikud, kes ületasid jooksva aasta jooksul lubatud sõidukiirust enam kui kolmel korral.

Käesolev lõputöö on suunatud esmajoonel liiklusjärelvalvet teostavatele politseiametnikele. Iga otsus on kaalutusotsus ja menetleja ei tohiks otsuseid teha liiga kergekäeliselt.

Statistikat uurides selgus, et politseiametnikud, kes peatavad lubatud sõidukiiruse ületaja kinni, teevad liiga kergekäeliselt kiirmenetluse otsuseid. Kiirmenetluse otsuse koostamine ei ole alati õige valik, et määrata õiglane karistus. Taolisele järeldusele võib tulla, kui vaadelda juhte, kes on rikkumisi toime pannud enam kui kolmel korral. Menetlejal on taolistel juhtudel otstarbekas kaaluda üldmenetluse alustamist. Kohtuvälisele menetlejale on kehtiv liikluseadus andnud küllaldased võimalused kohaldada õiglast ja tõhusat karistust. Autori arvates tuleks rohkem kohaldada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Kindlasti tuleks kaaluda rohkem alternatiivse karistusena põhikaristusena lühiajalist juhtimisõiguse äravõtmist. Nagu kohtupraktika analüüs näitas, siis üldmenetlusele järgnenud juhtimisõiguste äravõtmised olid ennast õigustanud ning kohus tühistas selliseid otsuseid 2010. aastal 126-st kaebusest vaid 15-l korral ning 2011. aastal 67-st kaebusest 8-l korral. Viimane viitab selgelt, et menetleja otsus oli olnud põhjendatud.

Loomulikult ei saa autor väita, et kõik kiirmenetlusotsused olid määratud ebaõiglaselt, kuna puuduvad andmed, millises kohas ületati lubatud sõidukiirust, kas olid ja millised olid õigusrikkuja poolt antud selgitused rikkumise asjaolude kohta jne. Kuid kui vaadata statistilisi andmeid, siis selgus, et kuuel korral lubatud sõidukiirust ületanud isiku suhtes kohaldati

kiirmenetlust. Nimetatud juhtudel menetleja oleks võinud kaaluda üldmenetluse kohaldamist, et kaaluda isikule lisakaristusena ka juhtimisõiguse äravõtmist või aresti kohaldamist.

Lõputöö autor jõudis statistikat uurides uurimusküsimuse vastuseni: menetlejad ei kasuta kõiki seadusest tulenevaid võimalusi kiiruse ületajate ohjeldamiseks. See on ilmselt üheks põhjuseks, miks on korduvrikkumiste arv suur. Kindlasti ei saa selles süüdistada ainult menetlejaid. Korduvrikkujate hulgas on mingi osa inimesi, keda määratud karistused ei mõjuta ja nad jätkavad sellest hoolimata samalaadsete rikkumiste toimepanemist. Samas võib tehtud uurimuse alusel väita, et menetlejad ei kasuta kõiki seadusest tulenevaid võimalusi.

Tulenevalt statistikast teeb autor ettepanekud:

- Muuta liiklusseaduse § 227 lõike 1 sanktsiooni korduvuse korral.
- Viia läbi menetlejatele sisekoolitus.

Lõputöö autor jõudis statistikat uurides järelduseni, et tuleks muuta liiklusseaduse § 227 lõikes 1 ettenähtud sanktsiooni. Seadusesse oleks vaja lisada § 227 lõike 1 järel punkt üks, kus on kirjas, et käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud teo eest, kui isikut on varem karistatud sama teo eest kahel korral- karistatakse rahatrahviga kuni X trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni X kuuni. Täht X tähendab mingit kindlat arvu, mille peab paika panema seaduse muutja. Autori arvates võiks kahel ja enamal korral ka väikese kiiruse ületamise eest olla juhtimisõiguse äravõtmise või aresti kohaldamise võimalus. Seaduse muudatus on vajalik, sest osadele isikutele, kelle materiaalne olukord on hea, ei ole rahalise karistuse määramine aga piisavalt mõjuv, mistõttu hoopis mõjuvam võib olla tema mõjutamine juhtimisõiguse äravõtmisega pikemaks ajaks. Selline seadusemuudatus tooks kindlasti kaasa sujuvama ja rahulikuma liikluse.

Autori arvates oleks vaja koolitada menetlejaid ja tuua välja kiiruse ületamise statistika, määratud karistused ning lubatud sõidukiiruse ületamise tagajärjel toimunud liiklusõnnetuste statistika. Kindlasti peaks analüüsima kohtupraktikat ning esitama menetlejatele nendest tulenevaid järeldusi. Autor arvab, et menetlejad lähevad kergemat teed, kui koostavad rikkujale kiirmenetluse otsuse. Iga politseiametnik on kohustatud kaasa aitama turvalisele ühiskonnale, mis algab ka õigete otsuste tegemisest menetluses. Käesoleva lõputöö statistikat

saab kasutada menetlejatele mõeldud sisekoolitustel, kus nad näevad ise, et teatud grupile ei mõju kerged karistused ja karistuse määramine peab olema põhjendatud ja õiglane.

Lõputöö autor leiab, et antud teemat oleks vaja edasi uurida, et teada saada süstemaatilistele kiiruseületajatele määratud karistuste mõjusust ning kui suure osakaalu moodustavad liiklusõnnetuste põhjustajate seas on süstemaatilisi kiiruseületajaid

SUMMARY

The author has set the goal of this thesis to study the practice of the body conducting extra-judicial proceedings in penalizing drivers exceeding the permitted speed limits on the example of North Prefecture during the years 2010 – 2011, as well as finding the answer to the research question: “Do the investigators use all possible measures arising from law to restrain speed limit exceeders.”

To achieve the set goal, the author analyzed data from the police information system “ALIS” on legislative proceedings in penalizing drivers exceeding the permitted speed limits formed in 2010 and 2011. For in the author’s opinion, the effectiveness of the penalties is seen best considering multiple offenders, the data study’s target group were drivers, who had exceeded the permitted speed limit more than three times during one year.

This thesis is mainly pointed to police officers enforcing traffic supervision. Every resolution is based on the right of discretion, for which the investigator should not be superficial.

The data research showed that police officers stopping the speed limit violators are too superficial in making the resolutions in expedited procedure. Leading expedited procedure is not always the right choice for imposing a fair penalty. This is the conclusion considering drivers, who have violated the speed limit more than three times. The investigator should, in this case, deliberate initiating general procedure. The valid Traffic Act has given the body conducting extra- judicial proceedings sufficient possibilities for implementing a fair and effective penalty. The author is in the opinion, that withdrawal of the right to drive should be implemented more often as a supplementary punishment and as an alternative, also as the principal punishment, a short-term withdrawal of the right to drive. As the analysis of the court practice showed, withdrawals of the right to drive as a result of general procedure were justified as the court annulled those kinds of resolutions only 15 out of 126 complaints in 2010 and 8 of 67 complaints in 2011. This shows that the investigators’ resolutions were justified.

The author cannot state, that all the expedited procedure resolutions were designated unfairly, for there is no information about the place where the speed limit was violated, which were, or

if there were there any explanations about the matters of the violation etc. Looking at the data, it is seen, that expedited procedure was implemented on a person, who had violated the speed limit six times. On such cases, the investigator should have deliberated initiating general procedure, to possibly apply detention or withdrawal of the right to drive as a supplementary punishment.

The author of this thesis, analyzing statistics, reached the answer of the research question: investigators do not use all possible measures arising from law to restrain speed limit exceeders. This probably is one reason for the great amount of multiple violations. This certainly is not only the fault of the investigators. A part of the multiple offenders are the type of persons, who are not affected by any kinds of penalties and who will continue same kind of violations regardless of the punishments. On the other hand, on the basis of the study conducted, one can state, that the investigators do not use all possible measures arising from law.

As a result of the statistics, the author gives the following suggestions:

- Changing the sanction on Traffic Act § 227 subsection 1 in case of repeatability
- Carry out an internal training for the investigators

The author of the thesis, analyzing the data, has come to the conclusion, that the sanction of the Traffic Act § 227 subsection 1 should be changed. The Act should be supplemented after § 227 subsection 1 with sub indent 1, which says that the deed described in the subsection 1 of the present section, if the person has been already penalized for the same deed twice, is penalized with a financial penalty up to X fine units, detention or withdrawal of the right to drive until X months. The letter X means a specific number, which has to be set by the law changer. The author is in the opinion, that there should be the possibility to withdraw the right to drive or implement detention also in cases of a minor speed limit violation, beginning from the second violation. Changing the law is necessary, because for some having a good financial situation implementing a financial penalty is not effective enough, for which withdrawal of the right to drive for a longer period could be more effective. This change of law would surely create a smoother and steadier traffic situation.

The author is in the opinion, that investigators should be trained giving the statistics of speed limit violations, penalties designated, traffic accidents as a consequence of speed violating. There surely should be an analysis of the court practice; the results should be presented to the investigators. The author's idea is that the investigators take "the easier path" implementing expedited procedure. Every police officer is obliged to give an effort in creating a safer society, which begins also from making justified fair decisions in procedure. The statistics of this thesis can be used in internal training, where everyone can see, that there is a certain group of violators, who cannot be affected by lighter penalties and designating a penalty must be justified and fair.

The author finds that the subject should be further studied, to find out the effectiveness of the penalties designated to systematical speed limit violators and how high is the rate of systematical speed limit violators among the participants in traffic accidents.

KASUTATUD ALLIKAD

Andres Rätsepp kaebus Põhja Prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusmenetlustalituse 10.03.2010 otsusele, vääртеoasjas nr 4-10-1080, Harju Maakohus 18.05.2010 otsus, lk 4, lõik 6.

Jaan Koltzini esitatud apellatsioonikaebus seoses kuriteo ümberkvalifitseerimisega ning taotlus karistuse määramisel arvestada tema rasket tervislikku olukorda, kriminaalkolleegiumi asi nr 3-1-1-70-98, Riigikohtu kriminaalkolleegium, kohtuotsus, 26.05.1998, lõik 15.

Koolmeister, I., *et al Väärteomenetluse seadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2007), lk 92-94.

Kriminaalkoodeks RT 1992, 20, 288, § 20 lg 2, (seadus kehtetu). Justiitsministeerium (Õigusteabe AS Juura, 1994), lk 8.

Kruusamäe, M., „Karistuse kohaldamise alused Riigikohtu praktika järgi“, magistritöö, Tartu Ülikooli Õigusteaduskond (2010), lk 28.

Official Journal of the European Union: Commission recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety (2004/345/EC), para 2.

Pajula, E., Ploom, T., Väärteomenetlus II (Sisekaitseakadeemia, 2004), lk 40.

Politsei infosüsteem „ALIS“ andmetel, 14.03.2012.

Randvere, P., „Väärteokoosseis Eesti karistusõiguses“, magistritöö. Tartu Ülikooli Õigusteaduskond (2009), lk 28.

Sootak, J., „Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus“, *7 Juridica* (2001), nr 7, 475-487, lk 477.

Sootak, J., Pikamäe, P., *Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne* (Tallinn: Juura, 2009), lk 228.

Sootak, J., *Sanktsiooniõigus* (Tallinn: Juura, 2007), lk 120.

KASUTATUD ÕIGUSAKTID

Eesti Vabariigi põhiseadus 28.06.1992, jõustumine 03.07.1992 – RT 1992, 26, 349, § 146.

Karistusseadustik, 06.06.2001, jõustunud 01.09.2002- RT I 2001, 61, 364 ... RT I, 11.03.2011.

Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011 – RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 17.03.2011, 21.

Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus, 19.11.2008, jõustunud 27.12.2008 – RT I 2008, 54, 304 punktid 21 ja 22.

Väärteomenetluse seadustik 22.05.2002, jõustunud 01.09.2009, RT I 2002, 50, 313...RT I 14.03.2011, 3.

JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Süütegude liigitus ning karistused. (allikas: Karistusseadustik § 3).....	9
Joonis 2. Liiklusalased rikkumised Põhja Prefektuuri territooriumil 2010. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)	21
Joonis 3. 2010. aastal kolmel ja enamal korral kiirust ületanud isikud. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)	22
Joonis 4. Kiiruse ületamised lõigete kaupa 2010. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03).....	22
Joonis 5. 2010. aastal kuuel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03).....	23
Joonis 6. 2010. aastal viiel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03).....	24
Joonis 7. 2010. aastal neljal korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03).....	25
Joonis 8. 2010. aastal kolmel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03).....	26
Joonis 9. Sihtrühm tervikuna karistuste kaupa 2010. aastal. (Allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03).....	26
Joonis 10. 2010. aastal uuritud sihtrühma karistused lg 2 ja lg 3 eest. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2011:03)	27
Joonis 11. 2010. aastal toimunud liiklusõnnetused Põhja prefektuuri territooriumil. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:03)	28
Joonis 12 Liiklusalased rikkumised Põhja Prefektuuri territooriumil 2011. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)	29
Joonis 13. 2011. aastal kolmel ja enamal korral kiirust ületanud isikud. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)	30
Joonis 14. Kiiruse ületamised lõigete kaupa 2011. aastal. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01).....	31
Joonis 15. 2011. aastal kaheksal korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01).....	33
Joonis 16. 2011. aastal kuuel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01).....	33

Joonis 17. 2011. aastal viiel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01).....	34
Joonis 18. 2011. aastal neljal korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01).....	35
Joonis 19. 2011. aastal kolmel korral lubatud sõidukiirust ületanud isikute rikkumised ja karistused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01).....	36
Joonis 20. Sihtrühm tervikuna karistuste kaupa 2011. aastal (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01).....	37
Joonis 21. 2011. aastal uuritud sihtrühma karistused lg 2, lg 3 ja lg 4 eest. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:01)	37
Joonis 22. 2011. aastal Põhja Prefektuuri territooriumil toimunud liiklusõnnetused. (allikas: „ALIS“ infosüsteem 2012:03)	38