Sisekaitseakadeemia

Politsei- ja piirivalvekolledž

Kaius Kruut

MOOTORSÕIDUKITE KONFISKEERIMISTE KOHTULAHENDITE ANALÜÜS KARISTUSSEADUSTIKU § 424 KURITEGUDES 2007-2010

Lõputöö

Juhendaja:

Tanel Järvet

Tallinn 2011

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja Piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: 05.2011
Töö pealkiri:. Mootorsõidukite konfiskeerimiste kohtulahendite analüüs KarS § 424 kuritegudes 2007-2010	
Töö autor: Kaius Kruut	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
Lühikokkuvõte: Lõputöö maht on 46 lehekülge, millele on lisatud 2 lisa 9 leheküljel. Töö on kirjutatud eesti keeles, võõrkeelne kokkuvõte on kirjutatud inglise keeles. Töö kirjutamisel on kasutatud 70 allikat. Töö on vormistatud vastavalt Sisekaitseakadeemia kirjalike tööde koostamise ja vormistamise juhendile. Töö eesmärgiks on uurida, mis juhtudel rakendatakse Eestis mootorsõiduki konfiskeerimist ja kui efektiivne see on isiku edasiste joobes juhtimiste ärahoidmiseks. Uurimisküsimustele vastuste leidmiseks viis autor 2011. aasta alguses läbi ekspertintervjuud prokuröridega, kes oma töös on puutunud kokku mootorsõidukite konfiskeerimistega KarS § 424 süütegudes. Uurimuse tulemusena selgus, et konfiskeerimine ei ole andnud piisavalt tulemust KarS § 424 kuritegude ärahoidmiseks, kuna seda ei ole piisavalt rakendatud (2007-2010 aastatel 44 vastavasisulist kohtulahendit). Töö lõpus teeb autor ettepanekuid: rakendada rohkem konfiskeerimist ning lisaks konfiskeerimisele võiks kasutada näiteks Põhjamaades väga edukaks osutunud ennetavaid meetmeid (alkoholilukk, mis takistab mootorsõiduki käivitamist; mootorsõiduki arestimist - kuni juhtimisõigus on taastunud), et vähendada joobesjuhtimist.	
Võtmesõnad: mootorsõiduki konfiskeerimine, mootorsõiduki joobesjuhtimine, joobesjuhtimise ennetamine, välisriikide praktika,	
Võõrkeelsed võtmesõnad: confiscation of motor vehicles, drunk driving, prevention of drunk driving, know-how of foreign countries.	
Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud Kolledži direktor:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja:	Allkiri:

SISUKORD

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON 2

SISUKORD 3

SISSEJUHATUS 4

1. MOOTORSÕIDUKI KONFISKEERIMINE JOOBES JUHTIMISE EEST 6

1.1. Konfiskeerimise eeldused ja eesmärk 6

1.2. Konfiskeerimise, kui omandiõiguse ja õigusloome võrdsuse põhimõtte riive proportsionaalsus 10

1.3. Mootorsõiduki konfiskeerimise sobivus, vajalikkus ja mõõdukus 12

1.4. Näited teistest riikidest 15

2. UURIMUS 19

2.1. Kohtulahendite analüüs 19

2.2. Ekspertintervjuude analüüs 33

2.3. Järeldused ja ettepanekud 35

KOKKUVÕTE 38

RESUME 40

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU 41

TABELITE JA JOONISTE LOETELU 47

LISA 1. 48

LISA 2. 49

SISSEJUHATUS

Joobeseisundis sõiduki juhtimine on Eestis jätkuvalt probleemiks, mida näitavad ka viimase nelja aasta joobesjuhtimise statistika (2007a. - 4835, 2008.a.-4179, 2009.a. - 3076, 2010.a.-3304).

Mootorsõiduki konfiskeerimise kooskõla Põhiseadusega Karistusseadustiku (edaspidi KarS) § 424 kuriteo puhul on hinnanud ka Riigikohtu üldkogu 2008 aastal.

Kuna käesoleval ajal ei saa Eestis konfiskeerida liisinguautosid, siis kajastab lõputöö uurimus vaid õigusrikkujale kuuluva mootorsõiduki konfiskeerimist.

Lõputöö eesmärgiks on selgitada, mis juhtudel rakendatakse Eestis mootorsõiduki konfiskeerimist ja kui efektiivne see on isiku edasiste joobes juhtimiste ärahoidmiseks.

Lõputöö uurimisülesanded on:

1. Selgitada, mis asjaoludel rakendatakse KarS § 424 asjades mootorsõiduki konfiskeerimist.

2. Selgitada, kas mootorsõidukite konfiskeerimine on andnud eesmärgipärast tulemust, s.t. kas isik on pärast mootorsõiduki konfiskeerimist veel toime pannud KarS § 424-s nimetatud kuritegu ja kas sõidukeid on isikutelt korduvalt konfiskeeritud.

Autor kasutas empiirilist uurimust ja kvalitatiivseid andmekogumise meetodeid: dokumendi vaatlust ja ekspertintervjuusid.

Autor analüüsis Eesti maakohtute kohtulahendeid 2007-2010. aastal. Samuti viis autor läbi ekspertintervjuud 12 prokuröriga, kes antud ajavahemikus (2007-2010) on osalenud süüdistaja poolena sõiduautode konfiskeerimise protsessis. Saadud vastuste analüüs on välja toodud lõputöö II peatükis.

Peamised allikad, mida autor on lõputöö koostamisel kasutanud: karistusseadustik, põhiseadus, karistusseadustiku kommenteeritud väljaanne, põhiseaduse kommenteeritud väljaanne, Eesti Vabariigi kohtulahendid, õigusajakiri „Juridica“, karistusõiguse õpikud, väliskirjandus.

Lõputöö on jaotatud kaheks peatükiks, mis omakorda jagunevad väiksemateks alapeatükkideks. Lõputöö esimene peatükk on teooria osa, milles autor tutvustab

konfiskeerimise regulatsiooni, ja toob näiteid teistest riikidest. Teises peatükis analüüsib autor 44 kohtulahendit st. lahendid, mis esinesid 2007-2010a. seoses KarS § 424 ja mootorsõiduki konfiskeerimisega (I kohtuaste kuni Riigikohus), esitab ekspertintervjuude tulemused ja järeldused ning ettepanekud.

Kokkuvõttes esitab autor analüüsi tulemused, ettepanekud ja vastused töö alguses seatud küsimustele.

Lõputöö autor soovib avaldada tänu töö valmimisele kaasaaidanud juhendajale Tanel Järvet'ile.

1. MOOTORSÕIDUKI KONFISKEERIMINE JOOBES JUHTIMISE EEST

1.1. Konfiskeerimise eeldused ja eesmärk

Konfiskeerimine jätab isiku ilma süüteovahendist ning seega võimalusest sama süüteovahendit süütegude toimepanemisel edaspidi kasutada. Konfiskeerimine on meetmeks, mis pärsib isiku võimalust sama süüteovahendiga korduvalt õigusvastaseid tegusid sooritada ning seeläbi teisi isikuid ohustada. Konfiskeerimise absoluutseks sihiks on ühiskondlikku julgeolekut ohustavate esemete, s.o asjade, mis ohustavad ümbrust oma liigi poolest või mida võidakse kasutada õigusvastaste tegude toimepanemiseks, kõrvaldamine.[1] Sellest tulenevalt peab nii süüteo vahend, kui ka objekt kujutama endast ohtu, et seda saaks konfiskeerida.

Konfiskeerimisel sarnaselt karistusega on nii eri- kui ka üldpreventiivne toime.[2] Ehk toime isikule endale, kui ka ühiskonnale.

Selleks, et tuvastada konfiskeerimise eeldusi, tuleb vaadata KarS § 83 lg 1.

Materiaalne eeldus - tuleb tuvastada, kas konkreetne süüteo toimepanemise vahend on ohtlik.

Formaalne eeldus - tuvastada, kas tegemist on süüteo toimepanemise vahendiga.

Konfiskeerimist kohaldatakse, siis kui: tegemist on vähemalt kolmandat korda joobes juhtimisega, millele lisandub see, kui süüdistatav on kõrvale hoidunud eelneva karistuse kandmisest ning isikul olnud joove on vähemalt keskmine või on põhjustanud joobe tõttu tõsise avarii.[3]

---

[1] Riigikohtu Kriminaalkolleegiumi lahend nr 3-1-1-27-07

[2] Leedu konstitutsioonikohus on sama arvamust väljendanud 13.12.1993.a. otsuses, kättesaadav *www.lrkt.lt/dokumentai/1993/n3a1213a.htm*, 22.03.2011.

[3] Selgus prokuröridega tehtud küsitlusest.

KarS § 83 lg 1 on sätestatud:

Kohus võib konfiskeerida tahtliku süüteo toimepanemise vahendi, kui see kuulub otsuse või määruse tegemise ajal toimepanijale.[4]

2008. aastal muudeti Karistusseadustikku, mille muudatus annab õiguse teatud juhtudel konfiskeerida mitte teo toimepanemise ese või vahetu objekt, vaid sellega seotud varalised õigused. See on vajalik põhjusel, et konfiskeerimine on meetmena suunatud teo toimepannud isiku vastu ning kolmandalt isikult konfiskeerimisele kui omandiõigust oluliselt riivavale meede kehtivad väga ranged piirangud. Sellest tulenevalt on ei ole võimalik konfiskeerida teo toimepanemise vahendeid, mida isik kasutab nt liisingulepingu alusel (nt mootorsõiduk KarS § 424 puhul). Muudatuse kohaselt on sellisel juhul võimalik konfiskeerida lepingust tulenev varaline õigus.[5]

Õiguskirjanduse kohaselt on süüteo vahend ese, millega rünnatakse süüteo objekti või mida süüdlane muul viisil oma teos kasutab, vahend on seega ese, mis tööriistana hõlbustab koosseisupärase teo toimepanemist. Kui süüteokoosseis näeb ette vahendi kasutamise, muudab see endast ühte objektiivse koosseisu tunnust.[6]

Süüteo toimepanemise vahendi ehk mootorsõiduki võib süüteo toimepanijalt konfiskeerida üksnes sellisel juhul, kui toimepandud tegu on koosseisupärane, õigusvastane ja süüline. Mootorsõiduki konfiskeerimine isikult tugineb isiku enda süül ja sellega väljendatakse hukkamõistu toimepandud teo eest. [7]

Süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine tugineb eeldusele, et teo toimepannud isik on oma tegevusega näidanud, et ta ei vääri vara kasutamist.[8]

---

[4] Karistusseadus § 83 lg 1vastuvõetud RT I 2001, 61, 364; RT I, 06.01.2011, 1- jõust. 01.01.2011

[5] Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. Kätte saadav interneti aadressil:

www.riigikogu.ee/?page=pub_ooc_file&op=emsplain&content_type=text/html&file_id=212148 06.05.2011.

[6] Riigikohtu üldkogu 12.06.2008 otsuse nr 3-1-1-37-07 punkt 16 kohaselt mootorsõiduk on KarS § 424 kirjeldatud kuriteo toimepanemise vahend.

[7] Vaata lisaks Riigikohtu üldkogu otsus asjas nr 3-1-1-37-07.

[8] Rahapesu ja terrorismi rahastamise tõkestamise seaduse, kohtutäituriseaduse, karistusseadustiku, kriminaalmenetluse seadustiku, riigiõigusabi seaduse ja täitemenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõu p3. internetivõrgus kättesaadav: web.riigikogu.ee/ems/sarosbin/mgetdoc?itemid=062570006&login=proov&password=&system=ems&server=ragne11 22.03.2011.

KarS § 83 lg 1 sätestatud konfiskeerimise eesmärki on käsitlenud ka Riigikohtu kriminaalkolleegium ning sõnastanud selle järgmiselt: KarS § 83 lg 1 ettenähtud tahtliku süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise eesmärk ei saa olla täiendava, varalise iseloomuga karistusliku meetme kohaldamine süüdimõistetule vaid pigem on siiski tegemist mõjutusvahendiga, mis peaks hoiatama isikuid edaspidiselt selliste kuritegude toimpanemisest hoiduma. Selline tõdemus lähtud asjaolust, et KarS § 83 paikneb karistusseadustikus muid mõjutusvahendeid sätestavas 7. peatükis.

See, et tegemist on mootorsõidukiga, ei saa koheselt väita, et sellega pannakse toime õigusvastane tegu, tuleb tuvastada konkreetse eseme ohtlikkus ümbrusele.[9] Samas on riigikohus kirjutanud, et kui konfiskeeritakse suhteliselt suure väärtusega, kuid vabas tsiviilkäibes olev asi, nagu seda on sõiduauto, saab möönda, et karistuslik mõju on domineeriv.[10]

Mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis on karistatav KarS § 424 järgi rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.[11]

KarS § 424 on oma iseloomult abstraktne ohudelikt, mille puhul võib kaitstavaks õigushüveks pidada liiklusohtust.

Et mootorsõiduk käesoleva paragrahvi mõttes on käsitletav kuriteo toimepanemise vahendina, siis võib kohus selle § 83 lg 1 alusel konfiskeerida. Sõiduki konfiskeerimise näol on tegemist formaalselt mõjutuvahendi, kuid materiaalses mõttes karitusena, sellest tulenevalt ei ole võimalik selle kohaldamise mõju süüdlasele hinnata üksnes eraldivõetuna. Õiglaseks ja mõistlikuks edaspidi uut kuritegu ärahoidvaks karistuse kohaldamiseks tuleb kohtul arvestada süüdlasele kõiki kohaldatavaid õigusjärelmeid kogumis. Mootorsõiduki, kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist võib pidada õigustatuks üksnes siis, kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid õigusrikkumisi toime ka edasipidi.

---

[9] Vaata lisaks Tallinna Ringkonnakohtu otsus asjas nr 21/613/03

[10] Riigikohtu üldkogu otsus asjas nr 3-1-1-37-07

[11] Karistusseadus § 424 vastuvõetud RT I 2001, 61, 364; RT I 2010, 44, 261 - jõust. 01.01.2011

Kusjuures leebemad meetmed (nt juhtumisõiguse äravõtmine lisakaristusena) pole suutnud mõjutada süüdlast uutest samalaadsetest süütegudest hoiduma. (RKKK 3-1-1-37-07).[12]

2008. aastal muudeti KarS-is mootorsõiduki joobes juhtimise osas vastutuse aluseid täpsemaks ja seatud karistuse raskus selgemalt vastavusse teo raskusega. Seaduse muutmise eelnõus loobuti joobeseisundis juhtimise karistusõigusliku vastutuse osas senisest süsteemist, kus isiku karistamine väärteo- või kriminaalkorras sõltus sellest, kas isikut on joobes juhtimise eest karistatud või mitte. Selline süsteem ei arvestanud isiku teo tegeliku raskusega – vastutus ei sõltunud isiku käitumise ohtlikkusest (sellest, kui tugevalt isiku võime sõidukit ohutult juhtida mõjutatud oli). [13]

Muudatusega kaotati KarS § 424 korduvuse nõue. Seega on kriminaalkorras karistatav ka esmakordne joobes juhtimine. Nimelt lähtus eelnõu sellest, et joobe puhul on juhi võime sõidukit ohutult juhtida tuntavalt halvenenud ja temast lähtuv liiklusoht on suur. Joobeseisundi mõiste KarS § 424 tähenduses tuleneb LS § 20 lg-st 3, alkoholijoobe puhul tuginetakse lisaks LS § 20 lg-le 3^1. [14]

Sellega viidi karistuslik vastutus mootorsõiduki juhtimise eest vastavusse käitumise ohtlikkusega ja seega ka teo toimepannud isiku süü suurusega. Kui seni vastutas isik kriminaalkorras sõltumata sellest, kui palju oli tema organismis alkoholi ning sellest, kuivõrd isiku võime mootorsõidukit ohutult juhtida on vähenenud, siis nüüd on kriminaalvastutus ette nähtud alates määrast, mille puhul on märkimisväärselt kasvanud raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse põhjustamise oht. [15]

Liiklusseaduse [16] § 20 lg 3 näeb ette, et juht ei tohi olla joobeseisundis ja lg 3^1 järgi loetakse juht joobes olevaks, kui:

---

[12] Karistusseadustiku kommenteeritud väljaanne 3 trükk. 2009. Juura Kirjastus. J. Sootak ja P. Pikamäe. Lk 1067-1068.

[13] Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. Kätte saadav interneti aadressil:

www.riigikogu.ee/?page=pub_ooc_file&op=emsplain&content_type=text/html&file_id=212148 Võrdlus teiste riikidega punkt 4. 06.05.2011.

[14] Ibid

[15] Ibid

[16] Liiklusseadus § 20 RT I 2001, 3, 6 - jõustumine 01.02.2001; § 20 lg 3^1 RT I 2008, 54, 304 - jõust. 01.07.2009

1) tema ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või ühes liitris väljahingatavas õhus on vähemalt 0,75 milligrammi alkoholi;
2) tema ühes grammis veres on vähemalt 0,50 milligrammi alkoholi või ühes liitris väljahingatavas õhus on vähemalt 0,25 milligrammi alkoholi ning väliselt on tajutavad tema tugevasti häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid, mille tõttu ta ei ole ilmselgelt võimeline juhtima sõidukit liikluses nõutava kindlusega.

Konfiskeerimise toime kohta on KarS §-s 85 lg 1 sätestatud, et konfiskeeritu läheb riigi omandisse või saadetakse rahvusvahelises lepingus sätestatud juhtudel tagasi.

1.2. Konfiskeerimise, kui omandiõiguse ja õigusloome võrdsuse põhimõtte riive proportsionaalsus

Riigikohtu üldkogu on oma lahendites rõhutanud, et isiku põhiõiguste piiramine peab olema proportsionaalne, mida saab hinnata kolme tunnuse – abinõu sobivuse, vajalikkuse ja mõõdukuse alusel[17]. Ilmselt ebasobiva abinõu korral ei ole vaja kontrollida abinõu vajalikkust ja mõõdukust. Kui aga abinõu on sobiv, kuid ei ole vajalik, siis puudub vajadus kontrollida selle mõõdukust. Sobiv on abinõu, mis soodustab eesmärgi saavutamist. Sobivuse seisukohalt on vaieldamatult ebaproportsionaalne abinõu, mis ühelgi juhul ei soodusta abinõu saavutamist. Sobivuse nõude sisuks on kaitsta isikut avaliku võimu tarbetu sekkumise eest. Abinõu on vajalik, kui eesmärki ei ole võimalik saavutada mõne teise, kuid isikut vähem koormava abinõuga, mis on vähemalt sama efektiivne, kui esimene. Abinõu mõõdukuse üle otsustamiseks tuleb kaaluda üheltpoolt põhiõigusse sekkumise ulatust ja intensiivsust ning teiselt poolt eesmärgi tähtsust. [18]

Analüüsides KarS §-s 424 sätestatud kuriteos süüdi mõistetud isikult süüteovahendiks olnud sõiduki konfiskeerimist, on leitud järgmist: Arvestades, et kroonilise roolijoodiku käes olev mootorsõiduk ohustab liikluse turvalisust ja seeläbi ühiskonna turvalisust üldiselt, mis omakorda tähendab põhiseaduse § 19 lg 2 sätestatud teiste õiguste ja vabaduste arvestamise kohustuse rikkumist, on taotletav piirang põhiseaduse kohaselt lubatav.

---

[17] Riigikohtu üldkogu otsus asjas nr. 3-1-3-10-02, määrus asjas nr 3-3-1-69-03.

[18] Riigikohtu üldkogu otsus nr 3-1-3-10-02.

Ka Riigikohus on tõdenud, et piirang, mille eesmärk on avaliku korra kaitse ja kuriteo tõkestamine, on legitiimne.[19]

Riigikontrolör on oma arvamuses Riigikohtule kirjutanud, et KarS § 83 lg 1 sätestatud konfiskeerimise eesmärk on legitiimne, samuti on täidetud PS § 32 lg 1 lauses 2 seatud täiendavad kriteeriumid põhiõiguse piiramiseks.[20]

Ainuüksi asjaolu, et käesoleval hetkel ei saa endiselt konfiskeerida ühisomandis või liisitud mootorsõidukit, ei too aga autori arvates kaasa võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumist. PS § 12 tulenev võrdse kohtlemise põhimõte on oluline, kuid on piisavalt erisusi sõiduki omandisuhetes, mis on piisavad, et legitimeerida erinevat konfiskeerimisregulatsiooni.

PS § 12 lg 1 esimene lause hõlmab ka õigusloome võrdsuse põhimõtet, mis nõuab, et seadused kohtleksid kõiki sarnases olukorras olevaid isikuid ühtemoodi. Selles põhimõttes väljendub sisulise võrdsuse idee: võrdseid tuleb kohelda võrdselt ja ebavõrdseid ebavõrdselt. Kuid mitte igasugune võrdsete ebavõrdne kohtlemine pole võrdsusõiguse rikkumine. Keeldu kohelda võrdseid ebavõrdselt on rikutud, kui kaht isikut, isikute gruppi või olukorda koheldakse meelevaldselt ebavõrdselt. Meelevaldseks saab ebavõrdset kohtlemist lugeda siis, kui selleks ei leidu mõistlikku põhjust. Kolleegium möönab, et kuigi meelevaldsuse kontroll laieneb seadusandja tegevusele, tuleb viimasele jätta avar otsustusulatus. Kui on olemas mõistlik ja asjakohane põhjus, on ebavõrdne kohtlemine seadusloomes põhjendatud.[21]

Omandiõiguse seisukohalt on erinevus suur, kas omandiõigust kitsendatakse isikul, kes on ise sõiduki omanik ja juhib seda joobes, või isikul (liisinguettevõttel), kellel puudub igasugune süüline iseenda omandi üldiste huvide vastane kasutamine. Formaalselt on mõlemad omanikupositsioonil, kuid omandi kasutamise erisuste tõttu on nende erineval kohtlemisel mõistlik põhjus. Näiteks koheldakse ebavõrdselt ka isikuid, kes on juhtinud sõidukit alkoholijoobes, kuid kellest ainult üks on sõiduki omanik. See, kes on omanik ja on sõidukit joobeseisundis juhtinud, temale määratakse karistuseks vangistus ja võidakse konfiskeerida

---

[19] J. Sootak/A. Parmas. Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §- 424 sätestatud teo korral. – Juridica 2007, lk 691.

[20] www.oiguskantsler.ee/public/resources/editor/File/01_Arvamus_p_hiseaduslikkuse..._____83_lg_1_koosk_last_p_hiseadusega__veebruar_2008.pdf

[21] Riigikohtu lahend 3-4-1-33-05 p 26.

sõiduk ja isik kes ei ole omanik, võidakse määrata vangistus ja lisakaristusena rahaline karistus (KarS § 44 lg 6), mistõttu tegelikult ei pruugi üldse erinev kohtlemine aset leida.[22]

1.3. Mootorsõiduki konfiskeerimise sobivus, vajalikkus ja mõõdukus

Põhiseaduse § 32 lg 1 kohaselt on igaühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud. Omandit võib omaniku nõusolekuta võõrandada ainult seaduses sätestatud juhtudel ja korras üldistes huvides õiglase ja kohase hüvitise eest.[23]

See tähendab, et seadusega võib omandiõigust piirata ning omandi kasutamine peab olema kooskõlas üldiste huvidega. Süütegude toimepanemisel on omandi kasutamine vastuolus üldiste huvidega. Kuna omandiõigus on lihtsa seadusereservatsiooniga põhiõigus, võib selle piiramist õigustada iga eesmärk, mis on kooskõlas põhiseadusest tuleneva väärtuskorraga.[24]

Joobeseisundis mootorsõiduki juhtimine on Eestis jätkuvalt probleemiks, mida näitavad ka viimase nelja aasta joobesjuhtimise statistika (2007a. - 4835, 2008.a.-4179, 2009.a. - 3076, 2010.a.- 3304).

Sellest tulenevalt on riigil objektiivne kohustus inimelu kaitsta ja võtta selleks kasutusele vajalikke meetmeid. Elu kaitseks on riik KarS-ga kehtestanud kriminaalõiguslikud sanktsioonid eluvastaste süütegude eest. Mootorsõiduki joobesjuhtimisega seotud kuriteod (KarS § 424) ei asu küll isikuvastaste süütegude peatükis, kuid on vähemalt kaudselt seotud elu ja tervise kaitsega.[25] Seega väidab autor, et mootorsõiduki konfiskeerimise näol on riigil võimalik kaasa aidata elu ja tervise kaitsele ning teatud olukordades on sellise mõjutusvahendi kohaldamine sobiv.

Konfiskeerimise sobivus avaldub selles, et isikule tehakse täiendav takistus kuriteo toimepanemiseks. Uue sõiduki hankimine nõuab täiendavat jõupingutust ja lisaressurssi ning

---

[22] J.Sootak, A.Parmas,op.cit., lk 691

[23] Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn 2008, lk. 325.

[24] J.Sootak, A.Parmas. Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud tea korral. Juridica nr 10, 2007, lk.690.

[25] seda seisukohta toetab ka Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn 2009, lk. 1064.

sellest tulenevalt on see vähemalt potentsiaalselt isiku jaoks nii objektiivne takistus kui ka motiiv uue kuriteo sooritamise vastu.[26]

Ka Riigikohtu üldkogu on oma 14.01.2008.a. määruses asjas nr 3-1-1-37-07 leidnud, et pärast konfiskeerimist ei saa isik enam sama vahendiga uusi süütegusid toime panna ja üldine turvalisus võib paraneda. Seega ei piisa autori arvates abinõu ebasobivaks kuulutamiseks sellest, et abinõu ei pruugi absoluutse kindlusega oma eesmärki saavutada. Eeltoodu alusel on autor seisukohal, et süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine on sobiv, kuna täidab oma preventiivset eesmärki.

Vajalikkuse tuvastamisel lähtutakse seaduseandja perspektiivist seaduse vastuvõtmise hetkel. Alternatiivsete lahenduste leidmisel tuleb iseäranis vaadata õigusakti loomeprotsessis välja pakutud alternatiivlahendusi ning teiste maade praktikat.[27]

Autori arvates on abinõu vajalikkuse otsustamisel seaduseandjal küllaldaselt suur mänguruum.

Juba eelnevalt on autor töö käigus tõdenud, et konfiskeerimisel on karistusõiguslik aspekt, kuid see ei muuda teda ebavajalikuks. Konfiskeerimise toime ei ole võrreldav rahalise karistusega ning konfiskeerimise eesmärki ei ole võimalik saavutada rahalise karistusega, kuivõrd see ei ole sama efektiivne. Efektiivsus tähendab seda, et mingi aja ei saa isik tõenäoliselt sõiduvahendit kasutada, st mõju vahetult tuntav. Sõiduvahend on enamike inimeste jaoks vajalik ning sellega ollakse harjunud, seega näitab mootorsõiduki konfiskeerimine riigi poolset kindlat sekkumist isiku põhiõigustesse selleks, et tagada liiklusohutus.

Konfiskeerimine on vajalik, kui isik on süstemaatilise õigusvastase käitumisega näidanud, et tema kasutuses olev mootorsõiduk on tema enda käitumise iseärasuste tõttu kaasliiklejatele jätkuvalt väga ohtlik ning kui muud meetmed pole isiku suhtes mõju avaldanud.[28]

Mootorsõiduki konfiskeerimine on intensiivne sekkumine isiku omandiõigusesse. Kui mingit liiki süüteod muutuvad massiliseks või ühiskonna jaoks muul viisil koormavaks, on

---

[26] J.Sootak, A.Parmas, op.cip., lk.693.

[27] Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn 2002. Lk 112

[28] J.Sootak, A. Parmas, op.cip., lk 693.

õigustatud riigi poolt selliste kuritegude toimepanemiseks kasutatavate esemete suhtes rangem käitumine riigi poolt, sh ka selliste esemete omandiõiguse piiramine[29].

Autori arvates on mootorsõiduki konfiskeerimine praktikas jäänud suhteliselt erandlikuks, mis omakorda tõestab, et kohus ei kohalda konfiskeerimist kergekäeliselt. Eeltoodust tulenevalt hinnatakse mootorsõiduki konfiskeerimise korral põhiõigustesse sekkumise ulatust ja intensiivsust ning teiselt poolt eesmärgi tähtsust. Arvestades mootorsõiduki joobes juhtimise ohtlikkust on sõiduvahendi konfiskeerimine süüdlaselt mõõdukas abinõu eesmärgi saavutamisel. Samuti tuleb tähele panna, et konfiskeerimise mõõdukus sõltub palju ka konkreetsetest asjaoludest (nt rikkumise raskus või korduvus, sõidki väärtus jms), abstraktse normikontrolli raames pole seda võimalik tuvastada. Seetõttu on seaduseandja sätestanud süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise üksnes võimalusena, mitte kohustusena, eeldades, et kohus iga kord arvestab ka seda põhimõtet oma otsust tehes.

Alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimine

1990del tehti Suurbritannias mitmeid uuringuid seoses joobes juhtimisega. Selle tulemusena leiti, et suurel enamusel joobes juhtidel on tõsiseid probleeme alkoholismiga. Probleemi olemus ja ulatus varieerub laialdaselt nagu ka nende valmisolek tunnistada probleemi, seega ei ole üllatav, et lai hulk alkoholiga seotud hindamist, ravi ja rehabilitatsiooniprogramme on arendatud ja kasutatud üle maailma. Hiljutine rehabilitatsiooni meta-analüüs viitab, et sellised programmid vähendavad retsidiivsust ja alkoholiga seotud õnnetusi 7-9% võrreldes nendega, kes ei läbinud rehabilitatsiooni.[30]

Samuti on uuritud, kuidas on vanglakaristus või juhtimisõiguse ära võtmine mõjunud. Esimese puhul näitas tulemus, et retsidiivsuse vähenemine on väike ja vanglakaristusel ei olnud suurt mõju. 11% retsidiivsuse vähenemine oli esimest korda õigusrikkujate puhul, kellele mõisteti nö šokivangistus 48 tundi. Uuringi tulemus näitas aga siiski, et tulemuslikum on juhtimisõiguse äravõtmine ja vanglakaristust tuleks kasutada ainult raskete rikkumiste korral.[31]

---

[29] J.Sootak, A.Parmas,op.cit., lk693

[30] Which Way Forward? A review of drink driving countermeasures in selected countries world-wide. By Dr Andrew Clayton, British Institute of Traffic Education Research. 1997. p 8.1. lk 8-32 30.03.2011

[31] Which Way Forward? A review of drink driving countermeasures in selected countries world-wide. By Dr Andrew Clayton, British Institute of Traffic Education Research. 1997. p 6.4.

Sama uuring näitas ka seda, et enamus joobes juhte, pärast karistuse saamist, jätkavad joobeseisundis mootorsõiduki juhtimist.

1.4. Näited teistest riikidest

Selleks, et tagada liiklusohutus ja sellega päästa inimelusid ja isikute materiaalset vara on paljud riigid vastu võtnud otsuse konfiskeerida joobes juhtimise tõttu mootorsõiduk.

Soome Ülemkohus on 20.06.2005 tehtud lahendis nr R2004/562 leidnud, et esmane ennetusmeetod joobes juhtimise vastu on juhtimisõiguse äravõtmine. Konfiskeerimine on põhjendatud, kui vaatamata karistustele ja juhtimisõiguse äravõtmisele paneb isik uuesti toime joobes juhtimisi, mis näitab, et varasemad riigipoolsed meetmed ei ole mõju avaldanud (lahendi p. 9). Konfiskeerimise üle otsustamisel tuleb kaaluda, kui tõenäoline on, et isik võib uuesti mootorsõidukit juhtida. (lahendi p. 10). Ülemkohus rõhutas, et konfiskeerimise otsuse tegemisel tuleb arvesse võtta lisaks teole isiku majanduslik olukord ja muud asjaolud (nt auto kasutamise vajadus). Samas leiti, et liiklusturvalisuse aspektist lähtuvalt on põhjendatud, et mida suurem on vajadus konfiskeerimist kohaldada isiku ohtlikkusest tulenevalt, seda vähem kaalu on süüteo toimepanija isikuga seonduvatel asjaoludel (lahendi p. 13.)

Nendel põhjustel leidis Soome Vabariigi Ülemkohus, et mootorsõiduki, kui tahtliku süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine isikult, keda on varem korduvalt karistatud joobes juhtimise eest ning kes paneb, ajal, mil juhtimisõigus oli ära võetud, toime uuesti joobes juhtimise, on põhjendatud. [32]

Ameerika Ühendriigid (edaspidi USA). Mootorsõiduki konfiskeerimine juhiloata sõitmise eest (eelneva joobes juhtimise tõttu) on suurendanud autodele kohaldatavaid sanktsioone. Need sanktsioonid sisaldavad sõiduki konfiskeerimist, sõiduki kustutamist registrist ja sõiduki alkoholilukke[33], kui karistus joobesjuhtimise eest ja juhtimise eest ilma juhilubadeta. See

---

[32] WWW.finlex.fi Soome Ülemkohtu otsus nr R2004/562

[33] (Inglise keeles - vehicle alcohol interlocks) *Alkoholi lukud – sõidukisse sisenedes tuleb teha test – kas isik on joobes või mitte, kui on joobes siis sõiduk ei käivitu. Liikumisvõimetuks muutmine – sõiduk on omaniku valduses, kuid seda ei ole võimalik kasutada, kuna nt sõiduki rool on lukustatud. Alkoholi lukke kasutatakse ka sellistes riikides, kus tavaliselt ei kohaldata sõidukile teisi sanktsioone (nt konfiskeerimine). Alkoholi lukkude puhul on kasutus protsent väikene, ja isegi siis kui kohus on need määranud, ei ole isik neid kasutusele võtnud. Mõned USA osariigid on määranud, et juhiloa saab tagasi alles siis kui alkoholi lukk on soetatud ja paika asetatud.

artikkel[34] annab ülevaate sõidukile kohaldatavates sanktsioonide kasutusest ja efektiivsusest vähendamaks õigusrikkuja retsidiivsust. USA 14s osariigis kasutatakse efektiivselt neid karistusi. Need seadused näitavad retsidiivsuse vähenemist sel ajal, kui sõiduk on arestitud ja vähemal määral, kui sõiduk on vabastatud. Kuigi suur hulk USA osariikide seadusi võimaldavad sõiduki ära võtmist, on see sanktsioon limiteeritud ja kasutatakse ainult korduva joobesjuhtimise puhul (kui isik on varasemalt juba 4-5 korda karistatud[35]) ja seega mõjutab vähe juhte.

Sõiduki registrist kustutamine ja numbriplaadi konfiskeerimine[36] (väga tõhus[37]) on muutunud populaarseks kuna numbrimärk on pigem riigi omand, kui sõiduki omaniku oma. On tõestatud, et sõiduki alkoholilukk on efektiivne meetod vähendamaks õigusrikkuja retsidiivsust. Alkoholilukke kasutatakse laialdaselt USA-s ja Kanadas ning nüüd hakatakse kasutama ka Euroopas ja Austraalias.

Minnesotas kustutatakse auto registrist ja konfiskeeritakse numbrimärk, kui isikul on eelnevaid joobesjuhtimisi. [38]

A National Survey of Vehicle Sanction Laws for Alcohol-Related Driving Offenses in the US: Preliminary findings by J.C. Fell, R.B.Voas, A.S. McKnight. Internetivõrgus kättesaadav: www.icadts2007.org/print/68sanctionlaws.pdf 30.03.3011

1. [34] Controlling Impaired Driving Through Vehicle Programs: An Overview. Voas, Robert; Fell, James; McKnight, A; Sweedler, Barry. Kättesaadav internetis: www.ingentaconnect.com/content/tandf/gcpi2/2004/00000005/00000003/art00014 / 03.03.2011

[35] Impaired Driving: Vehicle Sanctions Around the World by BM Sweeler, K Stewart, RB Voas. Internetivõrgus kättesaadav www.icadts.org/t2004/pdfs/O35.pdf 30.03.2011

[36] Numbrimärk konfiskeeritakse ja aseme antakse paberist numbrimärk. Erilised numbrimärgid- see näitab politseile, et tuleb tähelepanelik olla ja neid sõidukeid kontrollitakse tihdemalt. A National Survey of Vehicle Sanction Laws for Alcohol-Related Driving Offenses in the US: Preliminary findings by J.C. Fell, R.B.Voas, A.S. McKnight. Internetivõrgus kättesaadav: http://www.icadts2007.org/print/68sanctionlaws.pdf
*Politsei konfiskeerib numbrimärgi ja annab välja paberist numbrimärgi. Pärast seda, kui numbrimärk on eemaldatud, kannab ametnik informatsiooni konfiskeerimise kohta andmebaasi LEIN. Õigusrikkuja ei saa uut numbrimärki enne kui asi ei ole arutatud ja otsus teada. Sõiduki omandiõigust ei arvestata numbrimärgi konfiskeerimisel kuriteo raskuse tõttu ja fakt et sõiduki omanik või teine isik omab kehtivat juhuluba võib juhtida sõidukit paberloaga. Omandiõigus ei ole küsimus numbrimärgi konfiskeerimisel. Numbrimärk võetakse sõidukilt. Repeat Offender Driving Reform: Summary of Key Elements and Practice Tips by Elaine H. Charney Internetivõrgus kättesaadav:
http://www.michbar.org/journal/article.cfm?articleID=109&volumeID=9&viewType=archive 30.03.2011

[37] Impaired Driving: Vehicle Sanctions Around the World by BM Sweeler, K Stewart, RB Voas. Internetivõrgus kättesaadav www.icadts.org/t2004/pdfs/O35.pdf 30.03.2011

[38] License plate confiscation for persistent alcohol impaired drivers H. Laurence Ross, Steven Simon and James Cleary. Interneti teel kättesaadav: www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-3VWPKTV-S&_user=9056232&_coverDate=01%2F31%2F1996&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=gateway&_origin=gateway&_sort=d&_docanchor=&view=c&_searchStrId=1706187620&_rerunOrigin=scholar.google&_acct=C0000437

New York-is kohaldatakse sõiduki konfiskeerimist juba pärast esimest korda joobes juhtimisega vahele jäämist, tõkestamaks edaspidiselt joobes juhtimist. See meetod on osutunud efektiivseks.[39]

Karistustena kohaldatakse[40]: juhtimisõiguse äravõtmine on kõige efektiivsem, kuid sellest hoolimata on palju neid, kes jäävad korduvalt joobeseisundis mootorsõiduki juhtimisega vahele. Selle probleemiga võitlemiseks on paljud osariigid vastu võtnud seadusi, näiteks: numbrimärgi konfiskeerimine, sõiduki arest, sõiduki liikumisvõimetuks muutmine ja rahatrahv, sõiduki registrist kustutamine, erilised numbrimärgid, alkoholilukud - mis takistavad sõiduki käivitamist, kui juht on alkoholijoobes, sõiduki arest – nt 24 tunniks, sõiduki liikumisvõimetuks muutmine – rool keeratakse lukku, sõiduki konfiskeerimine.

Uued programmid lubavad nüüd ametnikel kohaldada sõiduki sanktsioone administratiivselt, mitte enam kohtus. See protsess on kiirem, efektiivsem ja kindlam.[41]

Rootsi, Taani ja Norra. Konfiskeerimisist kasutatakse harva – protseduuriliste probleemide tõttu,[42] kuid rohket kasutust on leidnud alkoholilukkude kasutamine.[43] Nimelt on tegemist väiksemate alkoholilukkudega, mis erinevad mõneti nendest, mis on kasutusel USA-s.[44]

Suurbritannia. Sõidukit võib arestida joobes juhtimise tõttu ja see on politseiniku deskretsioon. Konfiskeerimist kohaldab kohus. Sõidukile kohaldatavaid sanktsioone

---

01&_version=1&_urlVersion=0&_userid=9056232&md5=15458801d436dfdbb934d36dac645fa1&searchtype=a 30.03.2011

[39] Vehicle sanctions: An effective means to reduce impaired driving. Sweeler, B.M; Stewart, K. Internetivõrgus kättesaadav: www.icadts.org/proceedings/2000/icadts2000-135.pdf 30.03.2011

[40] A Review of Research on Vehicle Sanctions in the USA. Levy, MM; Frank, JF Internetivõrgus kättesaadav: www.icadts.org/proceedings/2000/icadts2000-119.pdf 30.03.2011

[41] Vehicle sanctions: An effective means to reduce impaired driving. Sweeler, B.M; Stewart, K. Internetivõrgus kättesaadav: www.icadts.org/proceedings/2000/icadts2000-135.pdf 30.03.2011

[42] Impaired Driving: Vehicle Sanctions Around the World by BM Sweeler, K Stewart, RB Voas. Internetivõrgus kättesaadav www.icadts.org/t2004/pdfs/O35.pdf 30.03.2011

[43] A National Survey of Vehicle Sanction Laws for Alcohol-Related Driving Offenses in the US: Preliminary findings by J.C. Fell, R.B.Voas, A.S. McKnight. www.icadts2007.org/print/68sanctionlaws.pdf 30.03.2011

[44] A National Survey of Vehicle Sanction Laws for Alcohol-Related Driving Offenses in the US: Preliminary findings by J.C. Fell, R.B.Voas, A.S. McKnight. Internetivõrgus kättesaadav: www.icadts2007.org/print/68sanctionlaws.pdf 30.03.2011

kasutatakse harva [45] välja arvatud teistest sanktsioonidest on alkoholilukkude kasutamine leidnud tihedat kasutamist.[46]

Belgia. 2004 alustati programmi. Juht, kes joobeseisundis sõidab ja kellelt on juhtimisõigus varasema joobes juhtimise tõttu ära võetud - nende sõidukid arestitakse kuni selleks perioodiks, mis on talle määratud olla ilma juhtimisõiguseta.[47]

Kokkuvõtvalt võib välja tuua, et kõige parema tulemuse paistab andvat kombinatsioon juhtimisõiguse äravõtmisest ja parandavad programmid. Paljutõotavaid tulemusi on näidanud ka alkoholilukud ja vähemal määral teised sõidukile kohandatavad sanktsioonid. Kuigi joobes juhtimine on siiski jäänud suureks probleemiks, mis vajab ka edaspidist tähelepanu.[48]

---

[45] Impaired Driving: Vehicle Sanctions Around the World by BM Sweeler, K Stewart, RB Voas. Internetivõrgus kättesaadav www.icadts.org/t2004/pdfs/O35.pdf 30.03.2011

[46] A National Survey of Vehicle Sanction Laws for Alcohol-Related Driving Offenses in the US: Preliminary findings by J.C. Fell, R.B.Voas, A.S. McKnight. Internetivõrgus kättesaadav www.icadts2007.org/print/68sanctionlaws.pdf 30.03.2011

[47] Impaired Driving: Vehicle Sanctions Around the World by BM Sweeler, K Stewart, RB Voas. Internetivõrgus kättesaadav www.icadts.org/t2004/pdfs/O35.pdf 30.03.2011

2. [48] The effectiveness of drink driving licence actions, remedial programs and vehicle-based sanctions Watson, Barry C. Internetivõrgus kättesaadav: eprints.qut.edu.au/7320/ 30.03.2011

2. UURIMUS

Autor kasutas lõputöös empiirilist uurimust ja kvalitatiivseid andmekogumise meetodeid: dokumentide vaatlus ja ekspertintervjuud. Analüüsiti 44 Eesti maakohtute kohtulahendit. Ekspertintervjuud viidi läbi 12 prokuröriga, kes antud ajavahemikus (2007-2010) osalesid süüdistaja poolena sõiduautode konfiskeerimise protsessis.

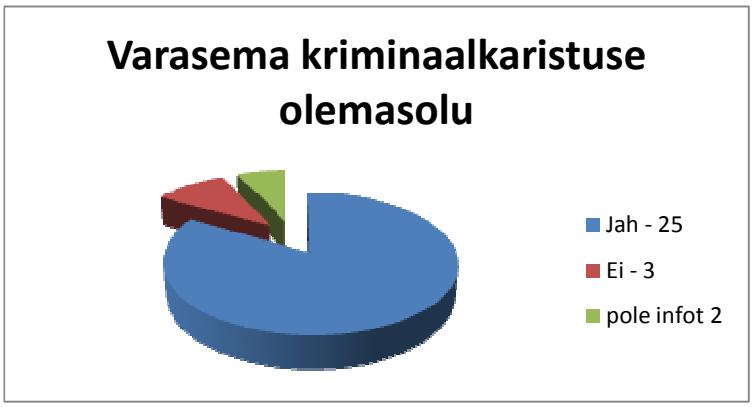
2.1. Kohtulahendite analüüs

2007 aasta kohtulahendite analüüs

Järgnevalt analüüsis autor 2007 aasta kohtulahendid seonduvalt KarS § 424 ja § 83-g ehk siis joobesjuhtimise tagajärjel süüdistatava süüteovahendi ehk mootorsõiduki konfiskeerimist, esines 30 juhul. Kõige rohkem KarS § 424 ja mootorsõiduki konfiskeerimise lahendeid on tehtud Tartu Maakohtu poolt (11 lahendit), Harju maakohus on vastava lahendi teinud üheksal korral, Pärnu maakohus seitsmel korral ja Viru maakohus kolmel korral.

Tabel nr 1 kajastab varasemaid kriminaalkaristusi, millest selgub, et 30-st juhtumist, mis esinesid 2007.a. oli varasemalt kriminaalkorras karistatud 25 süüdistatavat. Kolmel isikul puudus varasem kriminaalkaristus ja kahel korral puudus kohtulahendis vastav informatsioon.

Tabel 1. 2007.a. kohtulahendite analüüs, varasema kriminaalkaristuse olemasolu



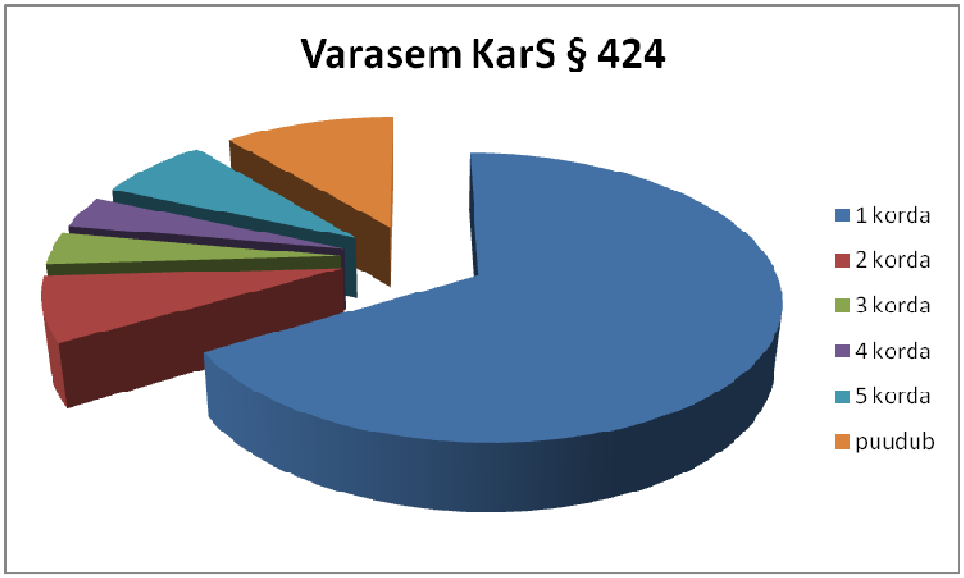
Neist 25 juhtumist, kus isikuid oli varasemalt kriminaalkorras karistatud, olid varasemad karistused: kümme isikut oli varasemalt karistatud ühel korral, kuus isikut oli kahel korral, kaks isikut oli kolmel korral, kaks isikut oli neljal korral, üks isik oli viiel korral, samuti üks isik oli kuuel korral, üks isik oli üheksal korral ning neljal korral puudus kohtulahendis vastav informatsioon.

Tabel 2. 2007.a. kohtulahendite analüüs, varasemate kriminaalkaristuste korduvus

Varasemaid väärteokaristusi oli 2007. a 30 konfiskeerimisjuhtumist: ühel isikul oli üks kord, kolm isikut oli kahel korral, ühel isikul oli kolmel korral, kahel isikul oli neljal korral, ühel isikul oli viiel korral, ühel isikul oli kuuel korral, ühel isikul oli viieteistkümnel korral. Kaheteistkümnel isikul puudus varasem väärteo karistus ja 8 isiku kohta puudus vastav informatsioon.

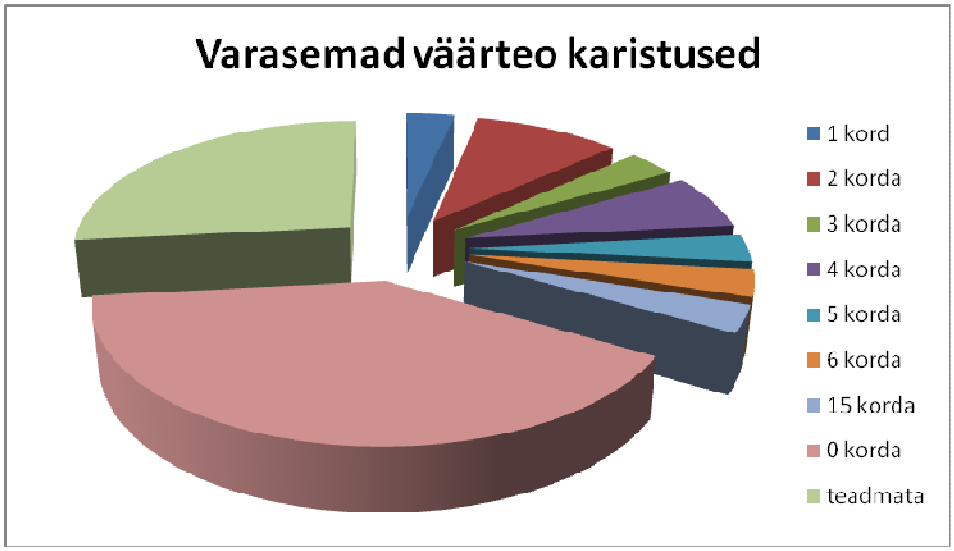
Varasem KarS § 424 karistus oli 24 juhul: üks kord varasema § 424 eest oli karistatud kõige rohkem, kokku 18 isikut; kaks isikut oli kahel korral; üks isik oli kolmel korral; üks isik oli neljal korral; kaks isikut viiel korral.

Tabel 3. 2007.a. kohtulahendite analüüs, varasem KarS § 424 karistus



KarS § 424 eest määratud karistuskriminaalasjades, kus kohaldati mootorsõiduki konfiskeerimist: ühiskondlik kasulik töö (ÜKT) määrati üheksal korral; 12 korral määrati tingimisi vangistus katseajaga; kolmel korral vangistus; neljal korral rahaline karistus; kahel korral ei olnud kohtunik prokuröri poolt taotletava karistusega rahul ja saatis kokkuleppe prokuratuuri tagasi.

Tabel 4. 2007.a. kohtulahendite analüüs, varasemad väärteo karistused



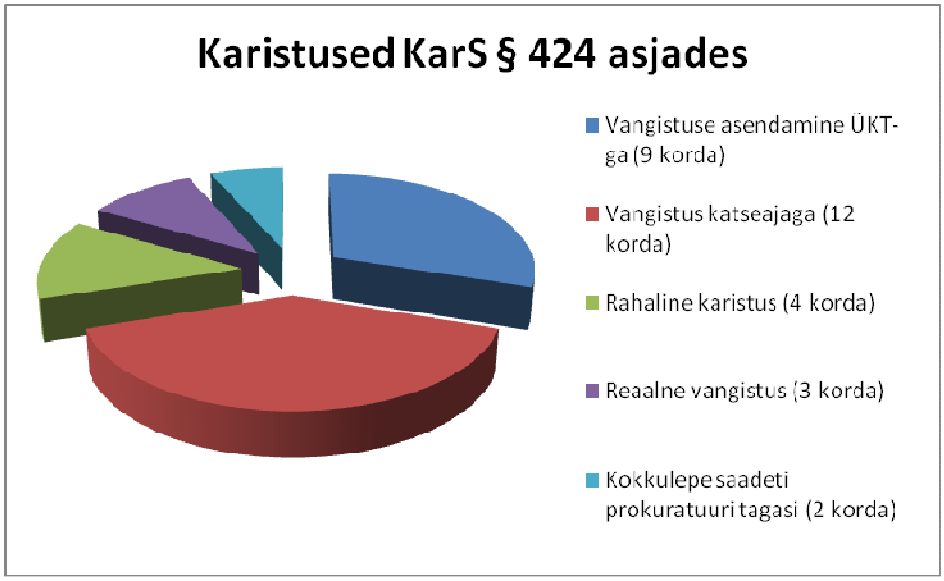
30-st lahendist 2 puhul ei jäänud kohtunik pooltevahelise (st prokuröri ja kahtlustatava) kokkuleppega rahule, tuginedes karistuse mitte vastavusele (karistuse kergusele) ning saatis tagasi uue kokkuleppe sõlmimiseks (lahendite nr.-d 1-07-15782; 1-07-16070).

30-st autost 25 konfiskeeriti, 1 tagastati, 4 puhul ei kohaldatud. Mootorsõidukite konfiskeerimist ei kohaldatud, näiteks põhjusel, et mootorsõiduki näol oli tegemist perekonnale olulise sissetuleku või liiklusvahenina, mille konfiskeerimine põhjustaks liigest kahju süüdistava perekonnale.

Menetlus: 17 korral oli tegemist kokkuleppemenetlusega, 9 korral oli lühimenetlus, 4 korral oli kiirmenetlus ning kahel korral oli kirjalik menetlus, milles kohtunik saatis kokkuleppe prokuratuuri tagasi.

2007 menetlusse jõudnud KarS 424 ja mootorsõiduki konfiskeerimises lahenditest, ei olnud ühelgi korral asi üldmenetluses, vaid lahendati kokkuleppe või lühimenetluses.

Tabel 5. 2007.a. kohtulahendite analüüs, karistused KarS § 424 asjades, kus kohaldati ka konfiskeerimist.



Kõige rohkem kohaldati Kars § 424 eest 2007.a. kohaldati vangistust, mis jäeti tingimuslikult täitmisele pööramata, millega anti isikule võimalus tõestada, et ta suudab käituda õiguskuuleka kodanikuna ja enam mitte korda saata rikkumisi. Teisel kohal oli ühiskondliku kasuliku töö kohaldamine, kolmandal rahaline karistus ja viimasena täitmisele pööratud

vangistus. Sellisest mustrist võib välja lugeda, et nii prokurörid kui ka kohtunikud kasutavad reaalset vangistust viimase vahendina.

11 juhul oli joobesjuhtimine toimepandud katseajal.

28 korral 30-st võeti lisakaristusena ära juhtimisõigus ja 2 korral ei võetud.

Eelpool mainitud 2 korral, kui juhtimisõigust isikult ära ei võetud, ei oldud kohtuotsuses täpsustatud, mis põhjustel jäeti juhtumisõigus äravõtmata, kuna mõlemad süüdistatavad olid eelnevalt KarS § 424 eest karistatud.

Ühel korral suunati süüdistatav liiklusohutusprogrammi (lahend 1-07-6044).

2005. aasta sügisest kuni 2008. aasta keskpaigani on alkoholiprobleemidega sõidukijuhtidele mõeldud liiklusohutusprogrammis (edaspidi LOP) osalenud 364 kriminaalhooldusalust. LOPis osalenud isikute arv moodustas alla 4% korduva joobes sõidukijuhtimise (KarS § 424) eest samal perioodil kohtusse saadetud isikutest. Joobes sõidukijuhtimise eest karistatud isikud moodustasid kõigist kriminaalhooldusalustest 35% (seisuga 15.03.2008).

Analüüsis ilmnes, et pärast I individuaaltundi oli 27 isikut (234-st analüüsitud isikust) taas toime pannud mõne kuriteo (mõned mitu kuritegu). Joobes sõidukijuhtimist esines 11 isiku puhul (neist mõni sõitis joobes korduvalt) ning 4 isikut juhtis sõidukit ilma juhtimisõiguseta, ehkki juht polnud joobes – viimasel juhul oli tegu karistuse kandmisest kõrvalehoidumisega (KarS § 329).

Analüüsis jõuti järeldusele, et kuigi LOPis osalenud isikute tagasiside programmile on olnud valdavalt positiivne, on mitmeid probleeme, mille lahendamisega saab veelgi enam kaasa aidata joobes juhtide rehabiliteerimisele LOPi kaudu.[49]

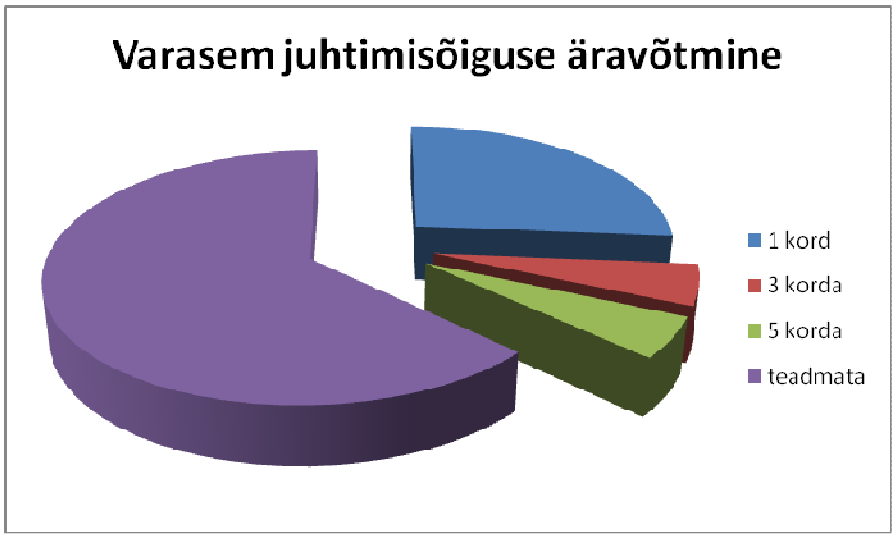
Varasemalt oli juhtimisõigus ära võetud 19 inimesel (viiel isikul ühel korral, ühel isikul viiel korral, ühel isikul kolmel korral, 12 korral oli juhiluba äravõetud, kuid kohtulahendites puudus täpne informatsioon) ning autori arvates näitab selline statistika inimeste hoolimatust ja mingil määral ka kartmatust karistuse eest. 6 inimese kohta puudus täpne informatsioon.

---

[49] B. Tammiste, A. Ahven, A. Kruusement. Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Internetivõrgus kättesaadav:

http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs_2.pdf 05.05.2011

Tabel 6. 2007.a. kohtulahendite analüüs, varasem juhtimisõiguse äravõtmine



Koos KarS § 424-ga esines kaheksal korral KarS § 329 ehk karistuse kandmisest kõrvale hoidumine, mis olemuslikult seondub joobesjuhtimisega isiku poolt, kellelt on juhtimisõigus lisakaristusena ära võetud.

Hilisemalt kohaldati neile KarS § 424 järgi karistust 2007. a 30 konfiskeerimisjuhtumist 10 isikul. Neist neljal isikul oli kaks korda ja kuuel isikul üks kord hilisem joobesjuhtimine. Uuesti ei konfiskeeritud ühtegi sõidukit.

Hilisemalt kohaldati KarS § 424 karistust 10 isikule, nendest 30-st isikust, kelle suhtes 2007. aastal kohaldati mootorsõiduki konfiskeerimist.

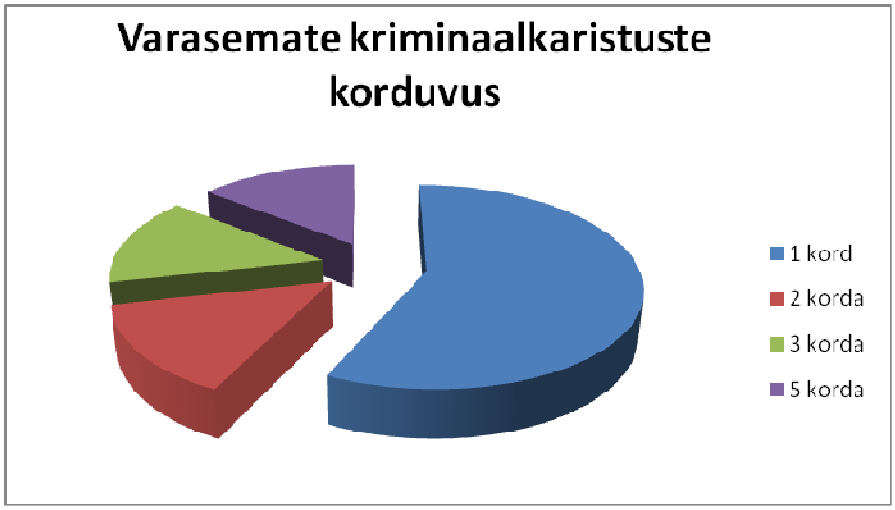
2008 aasta kohtulahendite analüüs.

2008 aasta jooksul oli ainult 10 lahendit KarS § 424 ja § 83 kohta.

Kohtud, mis tegelesid KarS § 424 süüdistusasjades konfiskeerimistaotlustega: Pärnu maakohus 4, Viru maakohus 2, Harju maakohus 4 lahendit. Samas tuleb tähelepanu pöörata sellele aspektile, et 2008 aastal ei olnud mitte ühtegi KarS § 424 ja konfiskeerimise lahendit Tartu maakohtus arutlusel.

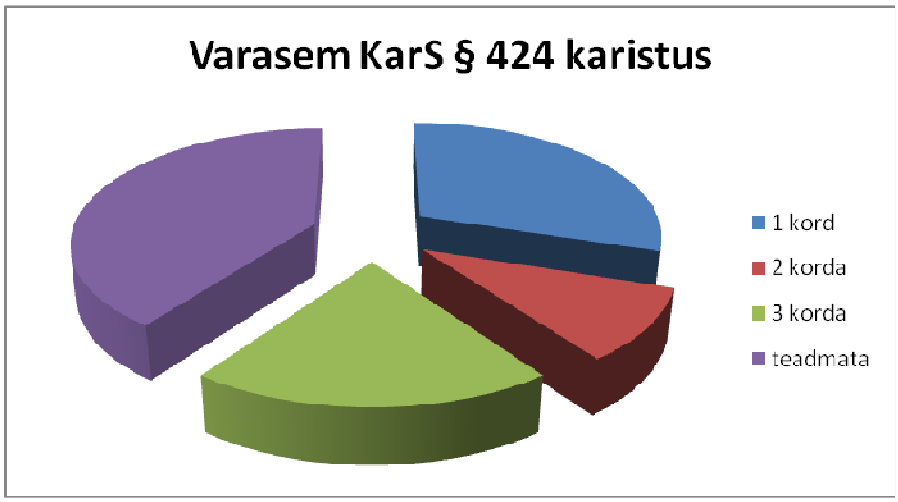
Varasemalt oli kriminaalkorras karistatud 10 isikut, kellest ühel korral oli karistatud neli isikut, kahel, kolmel ja viiel korral oli karistatud üks isik ning täpne informatsioon puudus kolme isiku kohta.

Tabel 7. 2008.a.kohtulahendite analüüs, varasemate kriminaalkaristuste korduvus



Varasem karistus KarS § 424 järgi oli kõigil 10 süüdistataval. Kolmel isikul oli üks varasem karistus, kahel isikul oli kolmel korral, ühel isikul kahel korral ning nelja isiku puhul ei olnud täpselt teada, kui mitmel korral oli varasemalt karistatud KarS § 424 järgi.

Tabel 8. 2008.a. kohtulahendite analüüs, varasem KarS § 424 karistatus



Juhtimisõigus oli varasemalt äravõetud üheksal isikul. 2008. aasta kohtulahendite puhul võeti kõigil 10 korral juhtimisõigus ära ja neljal isikul ei olnud uue rikkumise toimepanemise ajal juhtimisõigus veel taastunud.

Sõiduk konfiskeeriti kaheksal korral 10-st. Karistustena joobesjuhtimise eest määrati: viiel korral vangistus katseajaga, kolmel korral rahaline trahv ja kahel korral reaalne vangistus.

2008. aastal kohaldati kolmel korral kokkuleppemenetlust ja seitsmel korral oli tegemist lühimenetlusega.

Lisaks KarS § 424 esines süüdistuses seitsmel korral ka Kars § 329 ehk karistuse täitmisest kõrvalehoidumine.

Kaks isikut, kelle suhtes kohaldati 2008.a. süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist joobesjuhtimise eest, panid seejärel toime uuesti mootorsõiduki joobesjuhtimise, kuid siis ei kohaldatud nende suhtes teistkordselt mootorsõiduki konfiskeerimist.

Varasemalt oli väärteokorras karistatud 3 isikut, kellest ühel oli üheksa, teisel viis ja kolmandal kaks varasemat väärteo karistust. Ühel isikul puudus varasem karistus ja kuue isiku kohta pole informatsiooni.

2009 aasta kohtulahendite analüüs:

Mootorsõiduki konfiskeerimist kohaldasid 2009. aastal: Pärnu maakohtus kolm korda ja Tartu Ringkonnakohtus üks kord.

Varasemalt oli kriminaalkorras karistatud neljast isikust kolm, kellest esimene oli kaks korda karistatud, teisel oli üks ning kolmandal oli kuus varasemat karistust. Varasemalt oli väärteokorras karistatud samuti neljast isikust kolm (esimesel isikul kolm, teisel 17, kolmas oli korduvalt (täpne arv teadmata)), neljanda isiku varasemate väärteo korras karistuste kohta informatsioon puudub. Eeltoodust selgub, et varasemad kriminaal- ja väärteo karistuste arvud on suured, samuti varasem karistus KarS § 424 järgi oli kolmel isikul (kahel kaks korda, ühel üks ning ühel täpne informatsioon puudus).

Kokkuleppemenetlust viidi läbi kahel korral, ühel korral oli tegemist kiirmenetlusega ning ühel korral ei selgunud lahendist, millise menetluseliigiga oli tegemist.

Samuti ühel juhul puudus süüdistataval juhtimisõigus, mis oli eelneva karistusega ära võetud. Ühel süüdistataval oli katseaeg, kui pani toime järjekordse KarS § 424 kuriteo.

Kõigil neljal juhul kohaldati konfiskeerimist.

Süüdistatavatel hilisemaid KarS § 424 süüdistusi ei ole olnud. Ühel juhul oli süüdistuses KarS § 424 kõrval ka KarS § 329 ehk karistuse kandmisest kõrvale hoidumine.

Karistusena mõisteti kahele isikule vangistus, mis jäeti tingimuslikult täitmisele 2 aastase katseaega, ühel isikul asendati vangistus ÜKT-ga ja ühel juhul ei olnud võimalik karistust kindlaks teha.[50]

Juhtimisõigus võeti ära kolmel isikul, esimesel kaks aastat kuus kuud, teisel kaks aastat ja kolmandal ei ole teada kui pikaks ajaks juhtimisõigus ära võeti.

Huvitava faktina toob autor välja, et ühel juhul oli süüdistatavaks 75 aastane mees, kes oli varasemalt juba joobesjuhtimise eest karistatud.

2010 aasta kohtulahendite analüüs

Joobesjuhtimiste üldine arv 2010 aastal oli 3304, mis võrreldes 2009 aastaga on ligikaudu 300 võrra suurenenud.[51]

Lõputöö autor otsis käesoleva töö jaoks 2010. aasta kohta kohtulahendite materjale Kohtute Infosüsteemist (KIS) ja sai tulemuseks null. Samuti võttis autor ühendust Justiitsministeeriumi esindajatega, kellelt sai vastuse, et 2010 aastal ei ole kohaldatud KarS § 424 alusel mootorsõiduki konfiskeerimist.[52]

Autor küsis Riigi peaprokurörilt, millistel põhjustel ei kohaldatud mootorsõidukite konfiskeerimist joobesjuhtimise eest 2010. aastal ning kas seda mõjutusvahendit kasutatakse ka tulevikus? Autor sai peaprokurörilt vastuseks, et prokuratuuris selline statistika puudub ning peaprokurör lisas, et kuna enamuses KarS § 424 kuritegusid lahendatakse lihtmenetlususes (st lühi-, kokkuleppe,- käsk või kiirmenetluse korras), siis nende menetlusliikidega on keeruline konfiskeerimist kohaldada aga samas on see menetlusliik

---

[50] kuna tegemist oli ringkonnakohtu otsusega, kus öeldi, et maakohtu otsus karistuse osas jääb jõusse. Autoril ei olnud võimalik üles leida vastavat maakohtu lahendit. Otsingu süsteemina kasutas autor Kohtute Infosüsteemi (KIS) ja küsis Justiitsministeeriumi Infosüsteemide ja tööprotsesside talitusest.

[51] www.just.ee/53171 29.03.2011

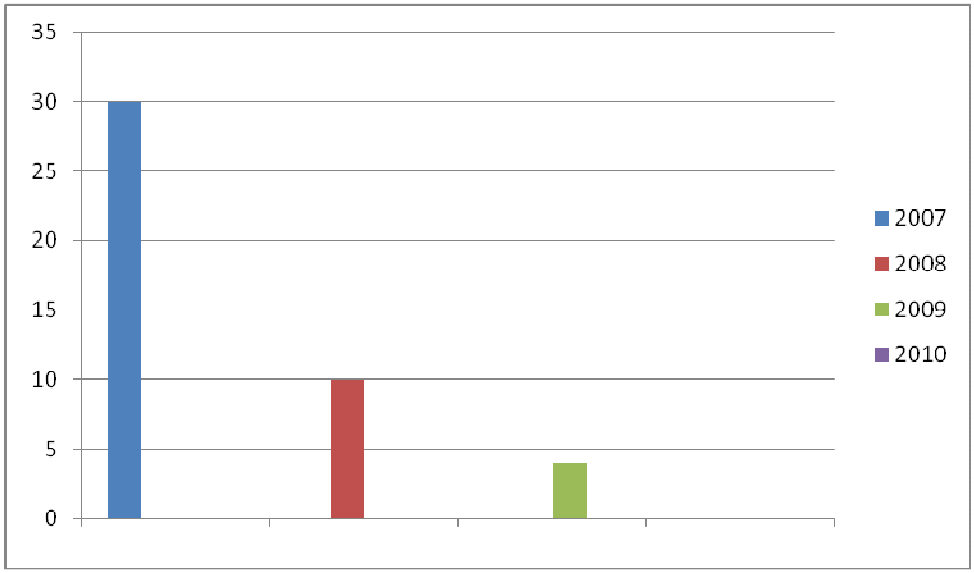
[52] 11.02.2011 e-kiri L. Kallas Justiitsministeeriumi Infosüsteemide ja tööprotsesside talituse analüütik - jurist ning märtsis 2011. a analüüsitalitusest analüütik A. Ahven, kes vaatas veelkord andmed üle ning tuvastas, et 2010. aastal mootorsõiduki konfiskeerimist ei kohaldatud.

vähem ressurssi nõudev. Mootorsõidukite konfiskeerimisi joobesjuhtumise eest on plaanis jätkata.[53]

Mootorsõidukite konfiskeerimistega seotud kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aastal.

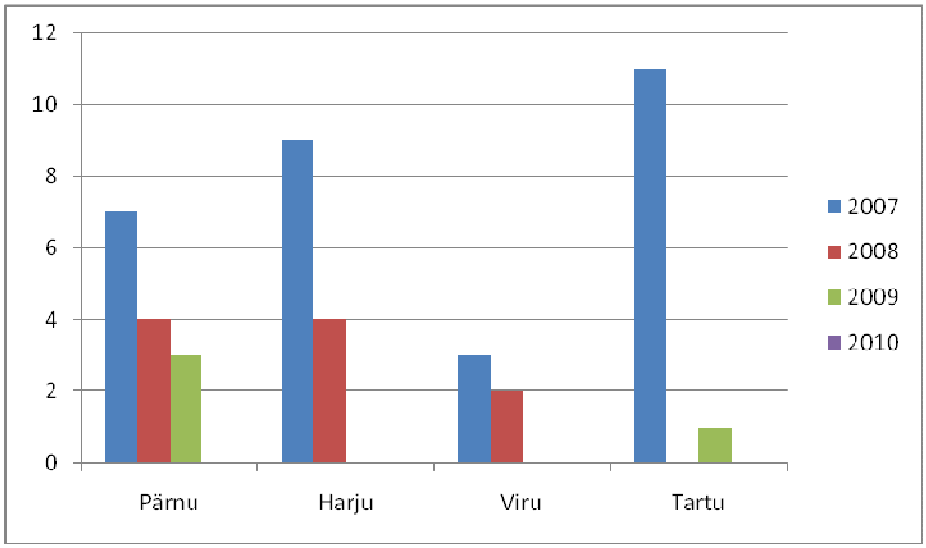
Allolev tabel kirjeldab mootorsõiduki joobesjuhtimise ja süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise lahendite arvu maakohtutes 2007 kuni 2010.a. aastatel. Tabelist on näha, et 2007.a. oli 30 vastava sisulist kohtulahendit, 2008.a. oli 10 kohtulahendit, 2009.a. oli neli lahendit ja 2010.a. puudusid üldse vastava sisulised kohtulahendid.

Tabel 9. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, lahendite arv



[53] Telefoni vestlus Riigi peaprokurör Norman Aas´aga 10.05.2011.a.

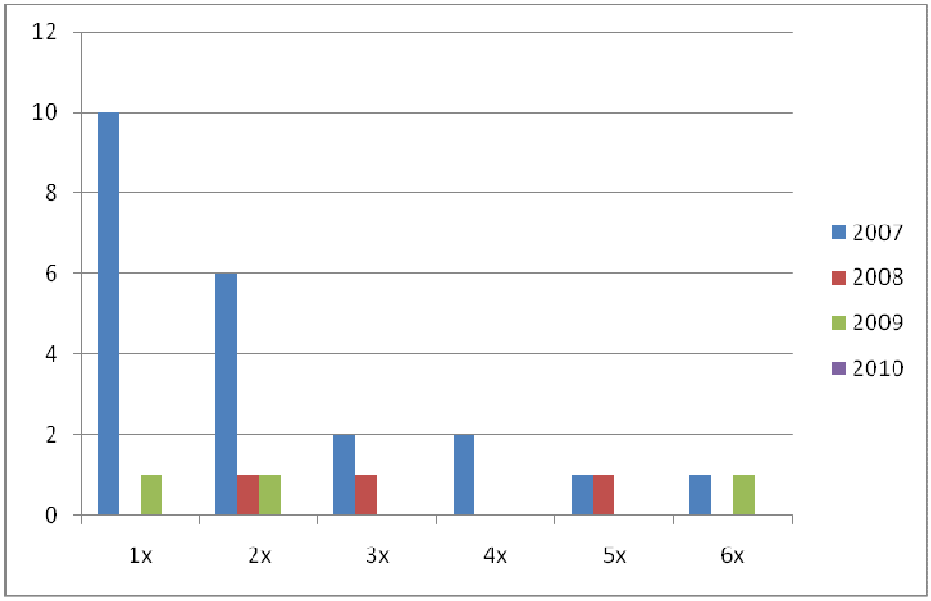
Tabel 10. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, maakohtud



Kõige enam lahendeid KarS § 424 ja § 83 kohta on Pärnu maakohtust.

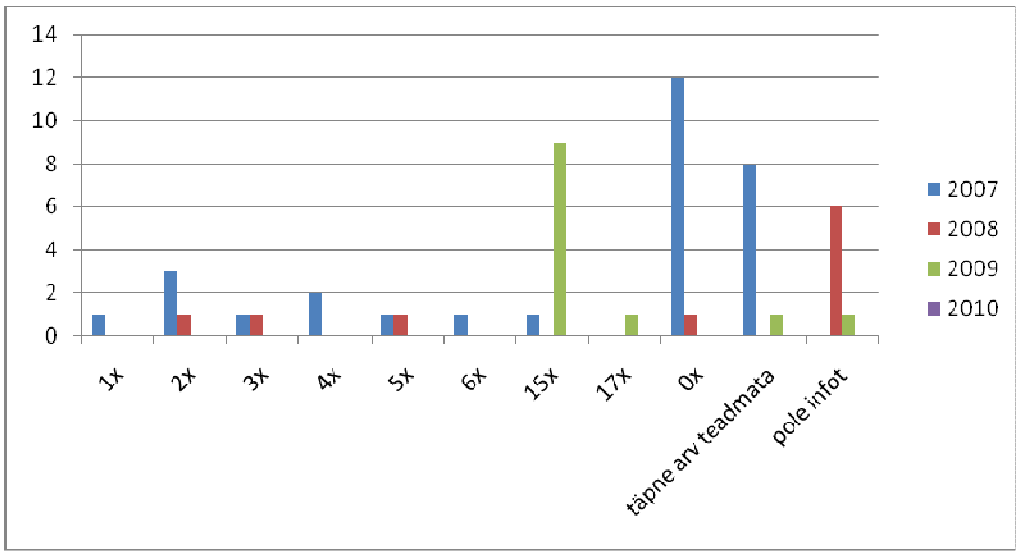
44-st juhtumist 16 korral oli tegemist § 329-ga.

Tabel 11. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, varasemate kriminaalkaristuste korduvus



Kõige rohkem isikuid on karistatud varasemalt üks kord kriminaalkorras, kuid samas on kokkuvõttes näitajad kõrged kuna kaks kuni neli korda on karistatud 13 isikut ja viis kuni üheksa korda viis isikut.

Tabel 12. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, varasemad väärteo karistused

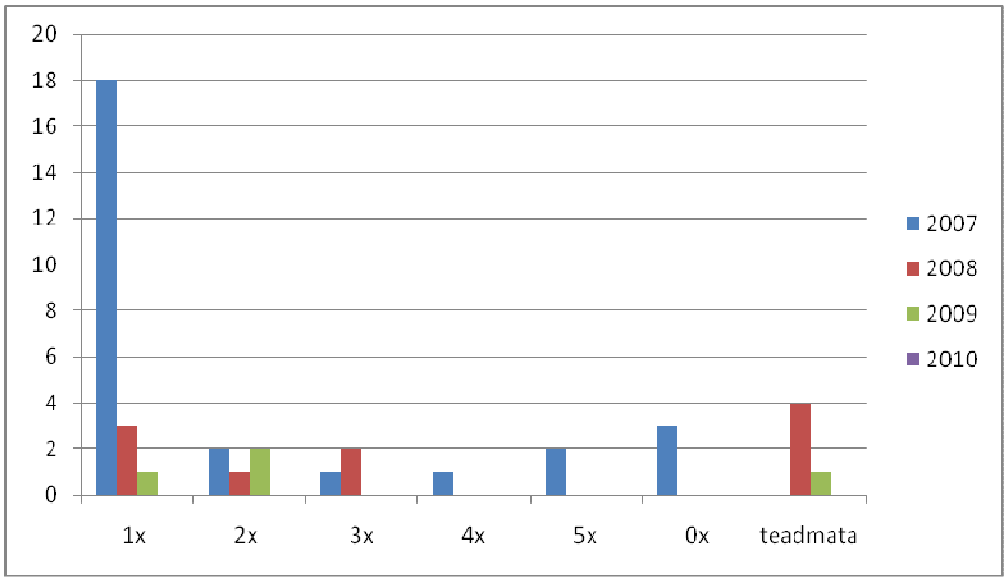


44-st kahel juhul ei nõustunud kohtunik pooltevahelise kokkuleppega, tuginedes karistuse mitte vastavusele ning saatis tagasi uue kokkuleppe sõlmimiseks (1-07-15782; 1-07-16070).

44-s kriminaalasjas konfiskeeriti 29 autot, üks tagastati, neljal juhul ei kohaldatud konfiskeerimist.

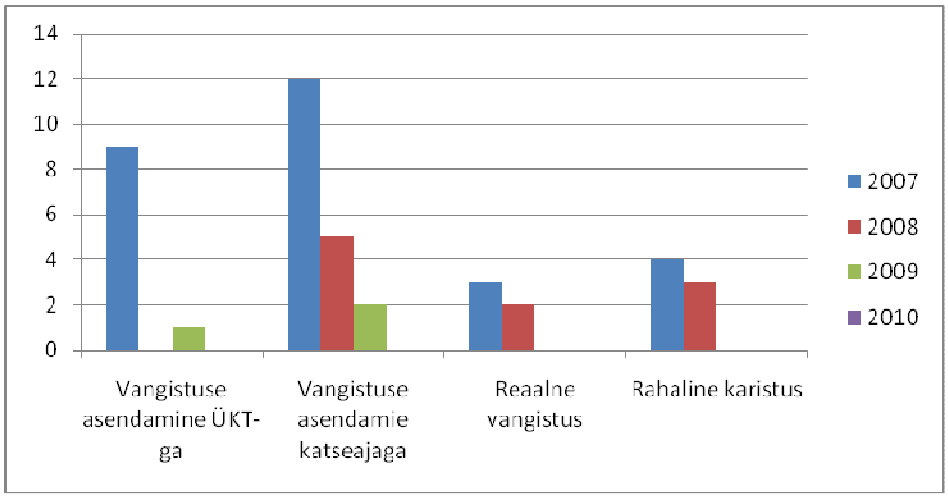
Kokkuleppemenetlust kohaldati 19 juhul, lühimenetlust üheksal, kiirmenetlust viiel korral, kahel korral saatis kohtunik kokkuleppe prokuratuuri tagasi ning ühel juhul puudus kohtulahendis vastav informatsioon.

Tabel 13. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, varasem KarS § 424



22 isikut oli varasemalt üks kord joobes juhtimise eest karistatud.

Tabel 14. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, karistused

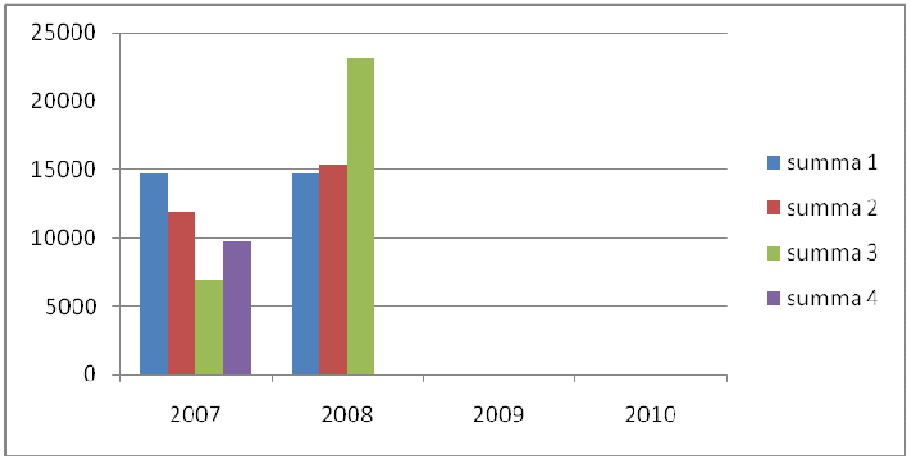


Kõige enam kohaldati tingimisi vangistust katseajaga, mis on arusaadav, kuna vangistus peaks olema viimane vahend ja rakendatav raskete kuritegude puhul. Esimeste võimalustena peaks autori arvates isikuid suunama liiklusohutusprogrammi ja võtma ära juhtimisõiguse.

Rahalise karistuse summad, mida karistusena määrati, olid: 2007. aastal 14 700 EEK, 11900 EEK, 6970 EEK, 9700 EEK; 2008. aastal 14 700 EEK, 15300 EEK, 23145 EEK. 2009. ja

2010. aastal ei määratud rahalist karistust isikutele, kellelt mootorsõiduk joobesjuhtimise eest konfiskeeriti.

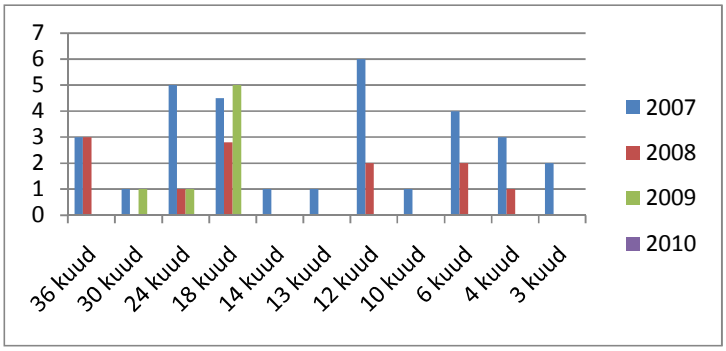
Tabel 15. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, rahalise karistuse summad aastate lõikes



Katseaja kestvus: 2007.a. määrati seitsmel korral katseaja kestvuseks 18 kuud, kahel korral 24 kuud, ühel korral 36 kuud; 2008.a. määrati kahel korral 18 kuud, kahel korral 24 kuud ning ühel korral 36 kuud; 2009.a. määrati kahel korral 24 kuud. 2010.a. ei määratud tingimisi vangistust.

Juhtimisõiguse äravõtmine: 2007 aastal 26 isiku puhul, 2008.a. 10 isiku puhul ja 2009.a. kahe isiku puhul, 2010.a. kohta puudusid vastavad kohtulahendid.

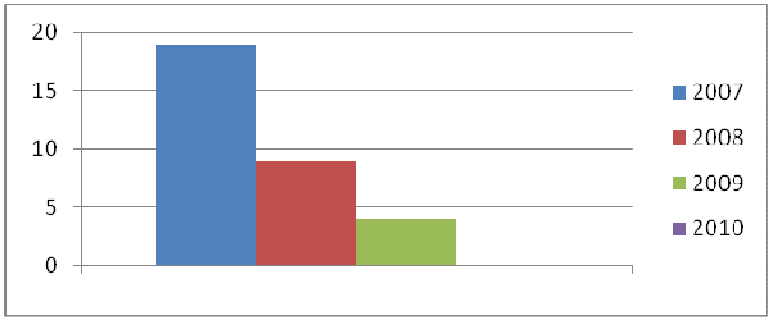
Tabel 16. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, juhtimisõiguse äravõtmise perioodi pikkus



Kõige enam on juhtimisõiguse äravõtmist kohaldatud 12, 18 ja 24 kuuks. Samade isikute poolt uuesti mootorsõiduki joobes juhtimise suhtarvud on väiksed[54], mis näitab, et mõjutusvahendite kasutamine on kaasa toonud olukorra mõningase paranemise.

Ühel korral suunati isik ka liiklusohutusprogrammi (lahend 1-07-6044).

Tabel 17. Kohtulahendite analüüsi kokkuvõte 2007 – 2010 aasta, varasemalt juhtimisõiguse äravõtmine



Hilisem karistus KarS § 424 järgi määrati 44st süüdistatavast 12-le isikule. 2007.a. kümnel isikul, 2008.a. kahel isikul, 2009.a. süüdistatavatest ei pannud keegi toime uut KarS § 424 kuritegu ning 2010.a. puudusid vastavad kohtulahendid. Uuesti ei konfiskeeritud ühtegi sõidukit. Samuti 15 isikul oli katseaeg, kui pani toime järjekordse KarS §-s 424 sätestatud kuriteo.

2.2. Ekspertintervjuude analüüs

Lõputöö autor viis läbi ekspertintervjuud 12 prokuröriga, kes olid kohtult taotlenud ajavahemikus 2007-2010 mootorsõidukite konfiskeerimist süüdistatuna KarS § 424 kuriteos. Ekspertintervjuudest saadud vastuste puhul ei kajastata prokuröride nimesid.

[54] Vaata p.1.3. Mootorsõiduki konfiskeerimise sobivus, vajalikkus ja mõõdukus. Lk 12.

Vastustest saadud tulemused esitab autor järgnevalt:

1. Küsimus: Millal puutusite esimest korda kokku KarS § 424 alusel süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimisega?

Saabunud vastuste põhjal saab autor teha kokkuvõtte, et KarS § 424 alusel süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimisega puututi esimest korda kokku: 1 prokuror 2006.a-l, 7 prokuröri 2007.a-l, 1 prokurör 2008.a-l ja 3 prokuröri vastanutes ei pea sellekohast arvestust.

2. Küsimus: Kui mitmel korral olete KarS § 424 alusel taotlenud süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist ning kui mitmel korral on vahend konfiskeeritud või konfiskeerimata jäetud?

Vastus: 2 prokuröri on taotlenud konfiskeerimist 4 korral, millest 2 juhul on jäänud mootorsõiduk konfiskeerimata, 2 prokuröri on taotlenud 3 korral ja kõik sõidukid on konfiskeeritud, 1 prokuröri on taotlenud 6 korral, millest kõik konfiskeeriti, 3 on taotlenud 1 korral, kõik korrad konfiskeeriti ja 2 prokuröri ei pea statistikat, seega ei osatud vastust anda.

3. Küsimus: Millised on olnud põhjused, et Te olete otsustanud taotleda konfiskeerimist?

Vastus: Kõik vastanutest tõid välja, et kohaldasid KarS § 424 alusel süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist valdavalt pärast 3-4 mootorsõiduki joobesjuhtimist ning kui tegemist on olnud vähemalt keskmise joobega või on põhjustatud liiklusõnnetus.

4. Küsimus: Kuidas on Teie arvates mõjunud süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine preventiivse meetmena?

Vastus: 3 prokuröri arvates mõjub karistus iga ühele erinevalt ning konkreetset tulemust ei osata öelda; 1 prokurör leidis, et kui tegemist on materiaalselt vähe kindlustatud isikutega, siis karistuse efekt on suurem ja kui tegemist on materiaalselt rohkem kindlustatud isikuga, siis efekt väiksem; 4 prokurör leidis, et eripreventiivse meetmena on toiminud hästi, kuid üldpreventiivse meetmena ei ole saavutanud oma tulemust; 1 prokurör leidis, et joobes juhte on jäänud vähemaks kuna on teadvustatud mootorsõiduki kaotuse riski; 1 prokuröri arvates on konfiskeerimist liiga vähe kohaldatud, siis ei ole preventiivset mõju olnud; 1 prokurör ütles, et

sellekohast statistikat ei ole tehtud, siis meetme mõju ei ole teada; 1 prokuröri arvates toimib konfiskeerimine preventiivse meetmena mõjusalt.

5. Küsimus: Mitmendast joobesjuhtimisega vahele jäämisest peaks kohaldama süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist?

Vastus: 10 prokuröri vastanutest leidis, et alates 3 korrast, kuid tuleks vaadata teo toimepanemise asjaolusid; 1 prokurör leidis, et tuleks otsustada igal korral eraldi, kuna iga juhtum on unikaalne ja kõiki ei saa kohelda ühte moodi; 1 prokurör ei vastanud, kui mitmendal korral peaks konfiskeerima, lisades, et karistusõiguslikud meetmed võiksid olla näiteks liiklusohutusprogrammides kohustuslik osalemine ning liikluspatrullide osakaalu suurendamist teedel ja tänavatel, mis suurendaks vahele jäämise riski.

6. Küsimus: Milliseid karistusõiguslikke meetmeid tuleks kasutusele võtta, et ohjeldada joobes juhtimist?

Vastus: 7 prokuröridest leidis, et tuleks karmistada karistusi, lisakaristusena võiks kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist, lühiajalist nö šokivangistust ja sõiduki konfiskeerimist. 2 prokurör leidis, et kõik karistusõiguslikud meetmed on antud koosseisu puhul rakendatavad ning oluline selle kuriteoliigi puhul on kiire karistuse määramine, mida edukalt täidab käesoleval ajal kiirmenetlus. 2 prokuröri leidis, et karistusõiguslikud meetmed ei ole kohased ühiskonna üldise moraalituse ja kultuurituse ravimiseks. 1 prokurör vastas, et mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine tuleks muuta kohustuslikuks ning alamääraks 6 kuud ja ülemmääraks 5 aastat.

2.3. Järeldused ja ettepanekud

2007, 2008 ja 2009. aastal menetlusse jõudnud KarS § 424 ja mootorsõidukite konfiskeerimise kohtulahenditest, ei olnud ühelgi korral asi üldmenetluses, vaid lahendati kokkuleppe või lühimenetluses, millest võib välja lugeda (autori arvates), et prokuröride eesmärgiks oli võimalikult kiire lahenduse leidmine, kuna vaadates eelnevalt karistatust, nii kriminaal- kui väärteo korras, ei olnud põhjust asja üldmenetlusse viia.

Ka ekspertintervjuudest laekunud andmete põhjal saab väita, et prokuröride eesmärgiks on võimalikult kiire lahenduse leidmine.

Ekspertintervjuudest saadud tulemuste põhjal saab järeldada, et enamus prokuröre on taotlenud KarS § 424 alusel süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist valdavalt pärast 3-4 mootorsõiduki joobesjuhtimist ning kui tegemist on olnud vähemalt keskmise joobega või on põhjustatud liiklusõnnetus. Samuti leiavad ekspertintervjuudes osalenud prokurörid, et eripreventiivse meetmena on konfiskeerimine toiminud hästi, kuid üldpreventiivse meetmena ei ole saavutanud oma tulemust. Ekspertintervjuudest selgus, et joobesjuhtimise vähendamiseks tuleks karmistada karistusi, lisakaristusena võiks kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist, lühiajalist nö šokivangistust ja sõiduki konfiskeerimist.

Autori leiab, et Justiitsministeeriumi poolt käivitatud Liiklusohutusprogrammi (edaspidi LOP) suunamisi tasub rohkem rakendama ning autori arvates tuleb LOP-i suunamisi teha juba esmase KarS § 424 kuriteo toimepanemise eest, et selgitada ja motiveerida isikuid kuritegude toimepanemisest hoiduma.

Autor nõustub ekspertintervjuudest laekunud prokuröride arvamustega ning on seisukohal, et eripreventiivsest vaatenurgast on konfiskeerimine avaldanud positiivset mõju.

- 44 isikust, kellelt mootorsõiduk konfiskeeriti, pani hilisemalt toime KarS § 424 kuriteo vaid 12 isikut.
- Teistkordselt ei ole isikult mootorsõidukit konfiskeeritud.

Üldpreventiivset toimet ei ole võimalik aga antud lõputöö põhjal välja tuua, kuna konfiskeerimist ei ole piisavalt rakendatud.

Samuti nõustub autor, et joobesjuhtimise vähendamiseks tuleks karmistada karistusi, lisakaristusena võiks kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist, lühiajalist nö šokivangistust ja sõiduki konfiskeerimist.

Eelpool toodud uuringu tulemuste analüüsile ja järeldustele tuginevalt teeb autor järgmised ettepanekud: vähendamaks mootorsõiduki joobesjuhtimist, tuleb autori arvates rohkem rakendada süüteovahendi konfiskeerimist; suunata isik liiklusohutusprogrammi pärast esimest korda mootorsõiduki joobes juhtimisega vahele jäämist; karmistada karistusi; lisakaristusena kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist; kasutada lühiajalist nö šokivangistust; rakendada

naaberriikides edukateks osutunud ennetavaid meetmeid joobesjuhtimiste vähendamisteks, milledeks on alkoholilukk ja mootorsõiduki arest.

KOKKUVÕTE

Lõputöö eesmärk oli selgitada, välja mis asjaoludel rakendatakse KarS § 424 asjades mootorsõiduki konfiskeerimist ning kas mootorsõidukite konfiskeerimine on andnud eesmärgipärast tulemust, s.t. kas isik on pärast mootorsõiduki konfiskeerimist veel toime pannud KarS § 424-s nimetatud kuritegu ja kas sõidukeid on isikutelt korduvalt konfiskeeritud.

Uurimus näitas, et Eestis kohaldatakse mootorsõidukite konfiskeerimist üha vähem (2007 aastal kohaldati 30 juhul; 2008.a 10 juhul, 2009.a 4 juhul ja 2010.a. ei kohaldatud kordagi). Samas nähtub statistikast, et joobesjuhtimiste arv on võrreldes 2009 aastaga kasvanud (ca 10%).

Paljudel juhtudel konfiskeerimist ei kohaldatud, kuigi autor leiab, et konfiskeerimine on olnud õigustatud, arvestades seda, et sõiduki konfiskeerimise tingimuseks on mitme kordne joobesjuhtimisega vahele jäämine või raske joove.

Valdavalt kohaldati konfiskeerimist pärast 3-ndat korda, mida kinnitab ka ekspertintervjuudest saadud tulemus, kus enamus vastanutest oli arvamusel, et mootorsõiduki konfiskeerimist tuleks kohaldada pärast 3dat korda, kuid otsustamisel tuleks siiski vaadata iga juhtumit individuaalselt.

Ainult ühel juhul suunati isik liiklusohutusprogrammi, autor leiab, et joobesjuhtimine on niivõrd raske kuritegu, millega seatakse ohtu teised liiklejad, seetõttu tuleks juba esimese joobesjuhtimise tõttu saata isikud LOP-i programmi, mis selgitaks joobesjuhtimise ohtusid.

Eripreventiivsest vaatenurgast on konfiskeerimine avaldanud positiivset mõju, mida näitab see, et 44-st juhtumist on ainult 12 isikut hilisemalt toime pannud KarS § 424 kuriteo, kuid üldpreventiivset toimet ei ole võimalik antud lõputöö välja tuua.

Samadelt isikutelt ei ole teistkordselt enam joobeseisundis mootorsõidukijuhtimise eest süüteotoimepanemise vahendit konfiskeeritud.

Teiste riikide (näiteks USA, Soome) tulemused, kinnitavad, et konfiskeerimine on osutunud efektiivseks vahendiks joobesjuhtimise vastu. Uurides teistes riikidel kasutusel olevaid

sanktsioone, leiab autor, et ka Eestis võiks kasutusele võtta näiteks alkoholilukud (*vehicle alcohol interlock*), mis on osutunud eriti populaarseks Põhjamaades ja Suurbritannias ehk riikides, kus ei kasutada sanktsioonina mootorsõiduki konfiskeerimist või arestimist.

Ekspertintervjuudest selgus, et tuleks karmistada karistusi, lisakaristusena võiks kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist, lühiajalist nö šokivangistust ja sõiduki konfiskeerimist. Samuti arvati, et kõik karistusõiguslikud meetmed on antud koosseisu puhul rakendatavad ning oluline selle kuriteoliigi puhul on kiire karistuse määramine, mida edukalt täidab käesoleval ajal kiirmenetlus.

Autor teeb järgmised ettepanekud joobesjuhtimise vähendamiseks: rohkem rakendada süüteovahendi konfiskeerimist; suunata isik liiklusohutusprogrammi pärast esimest korda mootorsõiduki joobes juhtimisega vahele jäämist; karmistada karistusi; lisakaristusena kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist; kasutada lühiajalist nö šokivangistust; rakendada naaberriikides edukateks osutunud ennetavaid meetmeid joobesjuhtimiste vähendamisteks, milledeks on alkoholilukk ja mootorsõiduki arest.

RESUME

The aim of the work is to give an overview of how many motor vehicles were confisctated in the years 2007-2010 and how is the leagal regulation of confiscation of motor vehicles due to drunk driving in Estonia and in the world. Also the aim is to find out and alalyse the measures taken against drunk driving and to make suggestions for improvement of the regulation applyed today in Estonia.

Author set some questions at the beginning of the work:

1. Has the confiscation of motor vehicles given the result wanted.
2. Has the person commited any more drunk driving after his motor vehicle was confiscated.
3. Has the motor vehiclde been confiscated form the same person multiple times.

In order to give these questionas an answer the author conducted a questionary in 2011 among prosecutors who have been exposed to confiscation of motor vehicles.

The results show that the confiscation of motor vehicles has not given sufficient results to prevent drunk driving.

At the end of the work autor makes suggestions: First, prosecutors should apply the confiscation of motor vehicles more often. Secondly, Estonia should make the Nordic countries as an example and use a motor vehicle alcohol interlock which has shown effectivness on the Nordics.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Kasutatud kirjandus

1. J.Sootak, A.Parmas. Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud teo korral. Juridica nr 10, 2007, lk.690.
2. Konfiskeerimine: mõjutusvahendist karistuseks? Walter Gropp. Juridica VIII/2008 lk 548
3. www.howtolaw.co.nz/html/ml202.asp - Arvutivõrgus kättesaadav: 22.03.2011,
4. www.parliament.tas.gov.au/lc/thorp/publications/Hooning%20Legislation-vehicle%20Confiscation.pdf – Arvutivõrgus kättesaadav: 22.03.2011
5. search.cga.state.ct.us/dtsearch_lpa.asp?cmd=getdoc&DocId=21354&Index=I%3A%5Czindex%5C1999&HitCount=0&hits=&hc=0reg=&Item=12 – Arvutivõrgus kättesaadav: 22.03.2011
6. www.mops.gov.il/bpeng/mops+news/vehicleconfiscation.htm - kättesaadav 22.03.2011
7. Rahapesu ja terrorismi rahastamise tõkestamise seaduse, kohtutäituri seaduse, karistusseadustiku, kriminaalmenetluse seadustiku, riigi õigusabi seaduse ja täitemenetluse seadustiku muutmise seaduse eenõu p3. Arvutivõrgus kättesaadav web.riigikogu.ee/ems/sarosbin/mgetdoc?itemid=062570006&login=proov&password=&system=ems&server=ragne11 –22.03.2011
8. License plate confiscation for persistent alcohol impaired drivers H. Laurence Ross, Steven Simon and James Cleary
9. www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-3VWPKTV-S&_user=9056232&_coverDate=01%2F31%2F1996&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=gateway&_origin=gateway&_sort=d&_docanchor=&view=c&_searchStrId=1706187620&_rerunOrigin=scholar.google&_acct=C000043701&_version=1&_urlVersion=0&

_userid=9056232&md5=15458801d436dfdbb934d36dac645fa1&searchtype=a / – Arvutivõrgus kättesaadav:22.03.2011

10. Controlling Impaired Driving Through Vehicle Programs: An Overview Authors: VOAS, ROBERT; FELL, JAMES; MCKNIGHT, A.; Sweedler, Barry
11. www.ingentaconnect.com/content/tandf/gcpi2/2004/00000005/00000003/art00014 – 22.03.2011 Arvutivõrgus kättesaadav
12. Vehicle sanctions: An effective means to reduce impaired driving. Sweeler, B.M; Stewart, K. Arvutivõrgus kättesaadav: www.icadts.org/proceedings/2000/icadts2000-135.pdf –22.03.2011
13. Repeat Offender Driving Reform: Summary of Key Elements and Practice Tips by Elaine H. Charney
14. www.michbar.org/journal/article.cfm?articleID=109&volumeID=9&viewType=archive – Arvutivõrgus kättesaadav 22.03.2011
15. A Review of Research on Vehicle Sanctions in the USA. Levy, MM; Frank, JF. Arvutivõrgus kättesaadav: www.icadts.org/proceedings/2000/icadts2000-119.pdf – 22.03.2011
16. Impaired Driving: Vehicle Sanctions Around the World by BM Sweeler, K Stewart, RB Voas. Arvutivõrgus kättesaadav: www.icadts.org/t2004/pdfs/O35.pdf –22.03.2011
17. A National Survey of Vehicle Sanction Laws for Alcohol-Related Driving Offenses in the US: Preliminary findings by J.C. Fell, R.B.Voas, A.S. McKnight. Arvutivõrgus kättesaadav: www.icadts2007.org/print/68sanctionlaws.pdf –22.03.2011
18. The effectiveness of drink driving licence actions, remedial programs and vehicle-based sanctions Watson, Barry C. Arvutivõrgus kättesaadav: eprints.qut.edu.au/7320/ –22.03.2011
19. Karistusseaduse kommentaar 3 trükk. 2009. Juura Kirjastus. J. Sootak ja P. Pikamäe.
20. Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn 2008, lk. 325.
21. Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. B. Tammiste, A. Ahven, A. Kruusement. Kätte saadav:

www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs_2.pdf 05.05.2011

Normatiivmaterjalid:

1. Karistusseadus RT I 2001, 61, 364; RT I, 06.01.2011, 1; RT I 2010, 44, 261- jõustunud 01.01.2011
2. Liiklusseadus RT I 2001, 3, 6 - jõustumine 01.02.2001

Kohtulahendid:

1. Tallinna Ringkonnakohtu otsus asjas nr. 2-1/613/03
2. Soome ülemkohtu 20.juuni 2005.a otsus asjas nr KKO:2005:75, p15. Arvutivõrgus kätte saadav: www.kko.fi/31895.htm – kättesaadav 22.03.2011
3. WWW.finlex.fi Soome Ülemkohtu otsus nr R2004/562

Kohtulahendite analüüsiks kasutatud kohtulahendite numbrid:

1. Tartu Maakohtu otsus 27.juuni 2007.a. nr. 1-07-400 Algis Komarovi (Komarov) süüdistus KarS § 329 ja 424 järgi kokkuleppemenetluses.
2. Pärnu Maakohtu otsus 14. veebruar 2007. a nr. 1-07-1298 (06257000408) Maanus Kruus süüdistus KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses.
3. Pärnu Maakohtu otsus 22. veebruar 2007. A nr. 1-07-1301 (06257000679) Ivar Piibur süüdistus KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
4. Tartu Maakohtu otsus 12. aprill 2007.a nr. 1-07-4468 (07260200284) Avo Stalfeldti süüdistus KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
5. Viru Maakohtu otsus 21.juunil 2007 nr. 1-07-4946 (06244002105) Aleksandr Antošini süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
6. Tartu Maakohtu otsus 30. mail 2007. A nr. 1-07-5262 Aleksander Vidrik süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
7. Tartu Maakohtu otsus 15. mai 2007. A nr. 1-07-6044 (06260201384) Dimitri Korotenko süüdistus KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses

8. Harju Maakohtu otsus 17.august.2007.a nr. 1-07-6458 Tauno Sulu süüdistusasjas KarS § 424 järgi lühimenetluses
9. Tartu Maakohtu otsus 12.november.2007.a. nr. 1-07-7075 Üllar Hurt süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
10. Harju Maakohtu otsus 13.september.2007.a nr. 1-07-7880 NT süüdistuses KarS § 424 järgi lühimenetluses
11. Harju Maakohtu otsus 03. augustil 2007.a. nr.1-07-9762 Oleg Tsõganov süüdistuses KarS § 424 järgi kiirmenetluse korras.
12. Tartu Maakohtu otsus 25. september 2007.a nr. 1-07-11409 (07260200630) Madis Uibo süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
13. Tartu Maakohtu otsus 18. september 2007.a. 1-07-11553 (07260200921) Arvo Trikk süüdistuses KarS § 424 ja § 329 järgi kokkuleppemenetluses
14. Tartu Maakohtu otsus 07. novembril 2007. a nr. 1-07-11789 Dmitri Belov süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
15. Pärnu Maakohtu otsus 25. septembril 2007.a nr. 1-07-11835 Karlis Kask süüdistuses KarS § 424 järgi kiirmenetluses
16. Harju Maakohtu otsus 21.november.2007.a. nr. 1-07-11938 PEETER KONTUS süüdistuses KarS § 424 järgi.
17. Pärnu Maakohtu otsus 03. oktoobril 2007.a nr. 1-07-12320 Priit Teivejõe süüdistuses KarS § 424 järgi kiirmenetluses
18. Tartu Maakohtu otsus 13.märts 2008.a nr. 1-07-12872 (06260201247 ja 07260201354) Karl Kreimi süüdistuses KarS § 424 ja KarS § 329 järgi üldmenetluses
19. Harju Maakohtu otsus 03.01.2008.a. nr. 1-07-13266 ALEXANDER MYASNIKOV süüdistuses KarS § 424, § 329 järgi lühimenetluses
20. Pärnu Maakohtu otsus 25. oktoobril 2007.a nr. 1-07-13305 Janek Salmu süüdistuses KarS § 424 järgi kiirmenetluses
21. Tartu Maakohtu otsus 29.november 2007.a. nr. 1-07-13474 ANDRES PUUSAAGI (PUUSAAG) süüdistuse Kars §-de 329 ja 424 järgi kokkuleppemenetluses
22. Pärnu Maakohtu otsus 13.detsembril 2007.a. nr. 1-07-14043 (07251000491) Nikolai Põvvati süüdistus KarS § 424 järgi lühimenetluses
23. Tartu Maakohtu otsus 9. jaanuaril 2008. a. nr. 1-07-15156 X süüdistus KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses.

24. Harju Maakohtu otsus 11.detsembril 2007.a nr. 1-07-15508 VÄINO OILUK süüdistuses KarS § 424 ja § 329 järgi.
25. Viru Maakohtu otsus 03.jaanuaril 2008 nr. 1-07-15782 (07244001537) Dmitri Lukjanovitši süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
26. Viru Maakohtu otsus 03.jaanuaril 2008 nr. 1-07-16070 (07244002071) Vitali Baikovi süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
27. Harju Maakohtu otsus 25.aprill 2007.a. nr. 1-07-2353 JEVGENI MIHHAILOV Süüdistuses KarS § 424 järgi lühimenetlus.
28. Harju Maakohtu otsus 05.aprillil 2007.a. nr. 1-07- 4189 (07231400525) Andrus Kaasik süüdistuses KarS § 424; § 329 järgi.
29. Pärnu Maakohtu otsus 08.01.2008.a. nr. 1-07-14830 Viktor Koidurand süüdistuses KarS § 424 ja KarS § 329 järgi lühimenetluse korras
30. Harju Maakohtu otsus 29.mail 2007.a. nr. 1-07-2290 Konstantin Kruglikov süüdistuses KarS § 424 järgi
31. Harju Maakohtu otsus 24. septembril 2008.a. nr. 1-08-3862 (08230101814) Igor Koger süüdistuses KarS § 424 ja § 329 järgi lühimenetluses.
32. Pärnu Maakohtu otsus 28. märts 2008.a. nr. 1-08-3916 (08274000023) Rein Loodus süüdistuses KarS § 424 ja 329 järgi
33. Harju Maakohtu otsus 20.juunil 2008.a. nr. 1-08-8349 (08230109722) Aleksandr Jakovlev süüdistuses KarS § 424; § 329 järgi.
34. Pärnu Maakohtu otsus 01. augustil 2008.a. nr. 1-08-9170 (08274000099) Aare Kald süüdistus kuriteos KarS § 424, 329 järgi kokkuleppemenetluses
35. Pärnu Maakohtu otsus 16. oktoober 2008. a. nr. 1-08-12019 (08257000238) Helmet Joarand süüdistus KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses
36. Harju Maakohtu otsus 14.oktoobril 2008.a. nr. 1-08-13445 (08230117205) Margus Veli süüdistuses KarS § 424 järgi.
37. Viru Maakohtu otsus 07.aprilli 2009.a. nr. 1-08-5880 (08233000143) Nikolai Karpov süüdistuses KarS § 424 järgi lühimenetluse korras
38. Viru Maakohtu otsus 07. aprillil 2009.a. nr. 1-08-5874 (08233000267) Jevgeni Toivonen'i süüdistuses KarS § 424 ja 329 järgi lühimenetluse korras
39. Harju Maakohus 10. september 2008.a. nr. 1-08-2724 (6231400686) Olav Eensalu süüdistuses KarS § 424 ja § 329 järgi lühimenetluses

40. Tallinna Ringkonnakohtu otsus 5. detsember 2008.a. nr. 1-08-3862 Igor Kogeri süüdistuses KarS § 329 ja § 424 järgi Apelleeritud kohtuotsus Harju Maakohtu 24. septembri 2008.a otsus lühimenetluses
41. Pärnu Maakohtu otsus 28.aprillil 2008.a., nr. 1-09-6077 (092500000434) Matvei Tuul süüdistuses KarS § 424 ja 329 järgi kokkuleppemenetluses
42. Tartu Ringkonnakohtu otsus 9. märts 2010.a. nr. 1-09-16508 (09260101980) Dimitri Tšernikovi süüdistuses KarS § 424 ja § 422 lg 1 järgi
43. Pärnu Maakohtu otsus 26.veebruar 2009.a. nr. 1-09-2746 (09250000396) Rait Randma süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses, kiirmenetlus
44. Pärnu Maakohus 3. novembril 2009 a. nr. 1-09-11656 Gerol Lage süüdistuses KarS § 424 järgi kokkuleppemenetluses

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

1. Ekspertintervjuu küsimustik 48 lk
2. Lõputöö käigus analüüsitud kohtulahend 49 – 56 lk

LISA 1.

Ekspertintervjuu küsimustik:

1. K: Millal puutusite esimest korda kokku KarS § 424 alusel süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimisega?
   V:

2. K: Kui mitmel korral olete KarS § 424 alusel taotlenud süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist ning kui mitmel korral on vahend konfiskeeritud või konfiskeerimata jäetud?
   V:

3. K: Millised on olnud põhjused, et Te olete otsustanud taotleda konfiskeerimist?
   V:

4. K: Kuidas on Teie arvates mõjunud süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine preventiivse meetmena?
   V:

5. K: Mitmendast joobesjuhtimisega vahele jäämisest peaks kohaldama süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist?
   V:

6. K: Milliseid karistusõiguslikke meetmeid tuleks kasutusele võtta, et ohjeldada joobes juhtimist?
   V:

LISA 2.

Lõputöö käigus analüüsitud kohtulahendid.

Tabel 1. 2007 kohtulahendid

Lahendi nr.	1-07-400	1-07-1298	1-07-1301	1-07-4468	1-07-4946
Kohus	Tartu	Pärnu	Pärnu	Tartu	Viru
Prokurör	M.Persids kaja	I.Kalda	Ü.Tamm	K.Keldo	L.Pikma
Kaitsja	T.Pilv	R.Sild	A.Koitver	K.Saavo	N.Rõzov
Süüdistatav	A.Komaro v	M.Kruus	I.Piibur	A.Stalfeldt	A.Antošin
kodakondsus	Pole infot	Pole infot	Pole infot	Pole infot	Kodakon-dsuseta
Varasemad krim. karistused	4x	1x	5x	1x	9x
Varasemad väärteo korras kar	2x	4x	15x	2x	0
Varasem 424	1x	1x	5x	1x	0
Lubade äravõtmine	1x	1x	5x	1x	0
§83	+	+	+	+	+
§ 424 +	§ 329	-	-	-	-
katseajal	+	+	-	-	-
Lõpp karistus	ÜKT	Rahaline	katseaeg	Katseaeg	Katseaeg
Juhtimisõ. ära võtmine	1 a	6 k	1 a	10 k	1a
Kategooria	Kokkulep	Kokkulep	kokkulep	kokkulep	Kokkulep
Suunamine liiklusohu-tusprog-rammi	-	-	-	-	-
Hilisem § 424 + § 83	-	2x § 424	-	-	1x § 424

Tabel 2. 2007 kohtulahendid

Lahendi nr.	1-07-6458	1-07-7075	1-07-7880	1-07-9762	1-07-11409
Kohus	Harju	Tartu	Harju	Harju	Tartu
Prokurör	K.Rande	K.Lind-pere	TR	K.Ruus	M.Lellep
Kaitsja	L.Toom-salu	H.Kuning-as	PR	L.Viil	A.Hint
Süüdistatav	T.Sulu	Ü.Hurt	NT	O.Tsõga-nov	M.Uibo
kodakondsus	EV	Pole infot	Vene F	Kodakond-suseta	Pole infot
Varasemad krim.kar	2x	1x	1x	0	0
Varasemad väärteo korras kar	6	Karistatud	0	0	1x
Varasem 424	1x	1x	1x	0	0
Lubade äravõtmine	+	+	+	0	0
§83	+	+	+/- tagastati	+	+
§ 424 +	-	-	-	-	-
katseajal	+	-	+	-	-
Lõpp karistus	katseaeg	ÜKT	rahaline	katseaeg	katseaeg
Juhtimisõ ära võtmine	2a	1a,6k	6 k	6k	13 k
Kategooria	lühim	Kokkulep	Lühimen	Kiirmen	kokkul
Suunamine liiklusohutusprogra mmi	-	-	-	-	-
Hilisem § 424 + § 83	-	1x § 424	-	1x § 424	-

Tabel 3. 2007 kohtulahendid

Lahendi nr.	1-07-11835	1-07-11938	1-07-12320	1-07-13266	1-07-13305
Kohus	Pärnu	Harju	Pärnu	Harju	Pärnu
Prokurör	T.Viru	K.Rande	T.Viru	A.Tšitšerov	T.Viru
Kaitsja	E.Palu-mets	K.Mägi	M.Rein-salu	V.Viilol	E.Palu-mets
Süüdistatav	K.Kask	P.Kontus	P.Teivejõe	A.Myasniko v (pensionär	J.Salmu

				61a)	
kodakondsus	Pole infot	EV	Pole intot	Pole infot	Pole infot
Varasemad krim.kar	2x	1x	2x	3x	1x
Varasemad väärteo korras kar	0	2x	0	0	0
Varasem 424	1x	1x	1x	1x	1x
Lubade äravõtmine	+	Pole infot	+	Pole infot	+
§83	+	+	+	-	+
§ 424 +	-	-	-	§ 329	-
katseajal	-	+	+	+	-
Lõpp karistus	rahaline	Katseaeg	ÜKT	ÜKT	Rahaline
Juhtimisõ ära võtmine	3k	6k	3k	1a	-
Kategooria	kiirm	lühi	Kiir	lühi	kiirm
Suunamine liiklusohutusprogrammi	-	-	-	-	-
Hilisem § 424 + § 83	-	-	-	1x § 424	1x § 424

Tabel 4. 2007 kohtulahendid

Lahendi nr.	1-07-15508	1-07-15782	1-07-16070	1-07-4189	1-07-2209
Kohus	Harju	Viru	Viru	Harju	Harju
Prokurör	K.Rande	-	-	Ž.Moro-zova	K.Ruus
Kaitsja	K.Mägi	I.Zurina	-	M.Söörd	E.Rivis
Süüdistatav	V.Oiluk	D.Lukja-novitš	V.Baikov	A.Kaasik	K.Krugli-kov
Kodakondus	EV	Kodakond-suseta	Määratle-mata	Pole infot	Vene F
Varasemad krim.kar	0	Pole teada	+	+	1x
Varasemad väärteo korras kar	0	Pole teada	+	+	0
Varasem 424	0	1x	+	2x	1x
Lubade äravõtmine	0	+	+	+	+
§83	+	-	-	+	+

§ 424 +	§ 329	-	-	§ 329	-
katseajal	-	-	-	-	+
Lõpp karistus	Vangistus	Kohtunik ei olnud karistusega rahul	Kohtunik ei olnud karistusega rahul ja saatis tagasi	Vangistus	Katseaeg
Juhtimisõ ära võtmine	3a	1a	9k	2a	-
Kategooria	lühi	kokkulep	kokkulep	kokkulep	lühimen
Suunamine liiklusohutusprogrammi	-	-	-	-	-
Hilisem § 424 + § 83	-	2x § 424	2x § 424	1x § 424	-

Tabel 5. 2007 aasta kohtulahendid

Lahendi nr.	1-07-6044	1-07-14043	1-07-2353	1-07-5262	1-07-11553
Kohus	Tartu	Pärnu	Harju	Tartu	Tartu
Prokurör	K.Lindpere	T.Viru	K.Ruus	M.Lellep	R.Kilg
Kaitsja	V.Kivistik	E.Palu-mets	G.Pashkur-latov	K.Saavo	R.Napa
Süüdistatav	D.Koroten-ko	N.Põvvat	J.Mihhai-lov	A.Vidrik	A.Trikk
kodakondsus	Pole infot	Pole infot	Pole infot	Pole infot	Pole infot
Varasemad krim.kar	2x	1x	Pole teada	1x	3x
Varasemad väärteo korras kar	0	4x	Pole teada	0	3x
Varasem 424	1x	1x	Pole teada	1x	3x
Lubade äravõtmine	1x	-	Pole teada	1x	3x
§83	+	-	+	+	+
§ 424 +	-	-	-	-	§ 329
katseajal	+	-	-	-	+
Lõpp karistus	ÜKT	katseaeg	Katseaeg	ÜKT	Vangistus

Juhtimisõ ära võtmine	1a,2k	4k	4k	4k	3a
Kategooria	kokkulep	lühi	lühi	kokkulep	kokkul
Suunamine liiklusohutusprogrammi	+	-	-	-	-
Hilisem § 424 + § 83	-	-	-	-	-

Tabel 5. 2007 aasta kohtulahendid

Lahendi nr.	1-07-13474	1-07-11789	1-07-12872	1-07-15156	1-07-14830
Kohus	Tartu	Tartu	Tartu	Tartu	Pärnu
Prokurör	K.Keldo	M.Lellep	S.Rood	K.Keldo	P.Juhkov
Kaitsja	A.Eichen-baum	N.Agarjo-va	A.Veski	K.Saavo	A.Pärmann
Süüdistatav	A.Puusaag	D.Belov	K.Kreimi	T.Tõnis-te	V.Koidu-rand
kodakondsus	Pole infot	Määratle-mata	Pole infot	Pole infot	Pole infot
Varasemad krim.kar	1x	2x	6x	2x	4x
Varasemad väärteo korras kar	0	5x	Pole teada	Pole teada	Pole teada
Varasem 424	1x	4x	puudub	2x	Pole teada
Lubade äravõtmine	+	+	-	Pole teada	Pole teada
§83	+	+	+	+	+
§ 424 +	§ 329		§ 329		329
katseajal	-	+	-	-	-
Lõpp karistus	katseaeg	katseaeg	ÜKT	ÜKT	ÜKT
Juhtimisõ ära võtmine	6k	2a	3a	1a	2a
Kategooria	kokkulep	kokkulep	kokkulep	kokkulep	lühimen
Suunamine liiklusohutusprogrammi	-	-	-	-	-
Hilisem § 424	-	-	-	2x § 424	-

+ § 83					

Tabel 6 . 2008 aasta kohtulahendid

Lahendi nr.	1-08-9170	1-08-12019	1-08-13445	1-08-5880	1-08-5874
Kohus	Pärnu mk Kuressaare	Pärnu mk Haapsalu	Harju	Viru Narva	Viru Narva
Prokurör	S.Maripuu	A.Ollema	P.Pool	S.Erro	S.Erro
Kaitsja	V.Tänav	K.Mägi	L.Viil	J.Jevšina	J.Jevšina
Süüdistatav	A.Kald	H.Joarand	M.Veli	N.Karpov	J.Toivo-nen
Kodakondsus	Pole infot	Pole infot	EV	Vene F	EV
Varasemad krim.kar	Pole teada	5x	3x	1x	1x
Varasemad väärteo korras kar	Pole teada	5x	pole teada	Pole teada	Pole teada
Varasem 424	Pole teada mitu korda	3x	3x	1x	1x
Lubade äravõtmine	+	+	+	+	+
§83	+	+	+	+	+
§ 424 +	§ 329	+	+	+	§ 329
Toimepandud katseajal	+ juhtimis-õigus ei olnud veel taastunud	- Juhtimis-õigus ei olnud taastunud	-	-	-
Lõpp karistus	Rahaline 15300 EEK	Katseaeg 24k	8k= 2k vangis+ 2a katseaeg	3a katseaeg	Rahaline 23154
Juhtimisõ ära võtmine	24k.	12k.	12k	4k	Ei võetud ära
Kategooria	Kokkulep	Kokkulep	Lühimen	lühimen	Lühimen
Hilisem § 424 + § 83	§ 424	-	§ 424 ja kaebas edasi RK, kus otsus jäeti samaks	-	-

Tabel 5. 2008 aasta kohtulahendid

Lahendi nr.	1-08-3916	1-08-3862	1-08-4833	1-08-8349	1-08-2724
Kohus	Pärnu	Harju	Pärnu	Harju	Harju
Prokurör	S.Maripuu	N.Kutepova	S.Maripuu	A.Pettai	R.Amur
Kaitsja	K.Põld	T.Bekker	V.Tänav	L.Viil	K.Mägi
Süüdistatav	R.Loodus	I.Koger	A.Kald	A.Jakov-lev	O.Een-salu
kodakondsus	Pole infot	EV	Pole infot	Kodakondsuseta	EV
Varasemad krim.kar	Pole teada	Pole teada	1x	1x	2x
Varasemad väärteo	Pole teada	10x kas krim/väär?	2x	Puudub	9x
Varasem 424	+ ei ole teada täpselt mitu korda	+ ei ole täpselt teada mitu korda	+ei ole teada täpselt mitu korda	1x	2x
Lubade äravõtmine	+	+	-	+	+
§ 424 +	§ 329	§ 329	§ 329	§ 329	§ 329
§83	Jätta kohaldamata	+	Jätta kohaldamata	+	+
katseajal	+	+	-	-	-
Lõpp karistus	Vangistus 1a +varasem =1a8k	Vangistus 7k26p	Katseaeg 18k	Katseaeg 18k	Rahaline lõplik= 14700
Märkus		ei omanud juhtimis-õigust			
Juhtimisõ ära võtmine	36	36k	6k	6k	36k
Kategooria	lühi	lühi	kokkul	lühimen	Lühi
Edasi kaebamine		Tln Ringk			

Tabel 8. 2009 aasta kohtulahendid

Lahendi nr.	1-09-6077	1-09-16508	1-09-2746	1-09-11656
Kohus	Pärnu Kuressaare	Trt ringkond	Pärnu	Pärnu

Prokurör	S.Maripuu	K.Laas	P.Juhkov	K.Tamm
Kaitsja	V.Tänav	V.Murde	A.Nõmmik	V.Kozlov
Süüdistatav	M.Tuul (75a pensionär)	D.Tšerni-kov	R.Randma	G.Lage
Kodakondsus	Pole infot	Pole infot	Pole infot	Pole infot
Varasemad krim.kar	2x	Karistmata	1x	6x
Varasemad väärteo korras kar	3x	Korduvalt	Pole infot	17x
Varasem 424	1. §424 (9k) 3a katseaeg 2. §424, 329 kars 10 000 EEK. 3 a juhtimisõiguse äravõtmine.	+	1x	2x
Lubade äravõtmine	+	+	+	+
§83	Ebamõistlik. Auto on 75nda aasta oma	+	+	+
Hilisem § 424 + § 83	-	-	-	-
§ 424 +	§ 329	-	-	-
Toimepandud katseajal	-	-	-	+
Märkus	Juhtimisõigus ei olnud veel taasutunud.		juhtimisõigus ei olnud veel taastunud	
Lõpp karistus	2a katseaeg		2a katseaeg	ÜKT
Juhtimisõ ära võtmine	2a6k lubade äravõtmine		2a	Ei võetud ära
Kategooria	kokkulep		Kiirmen	kokkulep