

Sisekaitseakadeemia

Politseikolledž

Anita Peiponen

MOOTORSÕIDUKI JOOBES JUHTIMISE EEST
MÕISTETUD KARISTUS TARTU MAAKOHTU JA
MÄÄRATUD KARISTUS LÕUNA
POLITSEIPREFEKTUURI TARTU
POLITSEIOSAKONNA POOLT

Lõputöö

Juhendaja:
Riina Jõesaar

Tallinn 2009

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Kolledž: Sisekaitseakadeemia politseikolledž	Kuu ja aasta: Mai 2009
Töö pealkiri: „Tartu Maakohtu mõistetud ja Lõuna Politseiprefektuuri Tartu politseiosakonna määratud karistused mootorsõiduki joores juhtimise eest”	
Töö autor: Anita Peiponen (allkiri)	
<p>Töö on 34 lehel, eesti keeles. Töö vormistamisel on aluseks võetud „Kirjalike tööde koostamise ja vormistamise juhend”, kinnitatud rektori 23.02.2009 käskkirjaga nr 6.1-5/58.</p> <p>Uurimistöö objektiks on kohtu (poolt) mõistetud ja politsei (poolt) määratud karistused joores juhtidele. Uurimuse aineks on karistused, mis on määratud sõidukit esmakordselt joores juhtinud juhtidele ja mõistetud korduvalt sõidukit joores juhtinud juhtidele ning nende karistuste raskusastme erinevus.</p> <p>Uurimistöö eesmärk on välja selgitada, missugused on Lõuna Politseiprefektuuri Tartu politseiosakonna määratud ja Tartu Maakohtu mõistetud karistused mootorsõidukit esmakordselt ja korduvalt joores seisundis juhtinud isikutele ning kas on arvestatud õiguskorra kaitsmise huve ja võimalusi mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest.</p> <p>Eesmärgist lähtuvalt on töös püstitatud hüpotees: Tartu Maakohtu poolt mõistetud karistused ei mõjuta süüdlast edaspidi hoiduma samaliigilise süüteo toimepanemisest.</p> <p>Uurimismeetodina on autor kasutanud püstitatud hüpoteesi kontrollimiseks kvantitatiivset analüüsi võimaldavaid statistilisi andmeid, mis on saadud politsei infosüsteemi Polis andmetest isikute kohta, kellele on määratud karistus LS § 74¹⁹ järgi ja Politseiameti Karistusregistri teabetalitusest KarS § 424 järgi karistatud isikute kohta Tartu maakonnas 2008. aasta jooksul.</p>	
Võtmesõnad: joores sõidukijuht, rahaline karistus, rahatrahv, vangistus, tingimisi vangistus,	

eriõiguse äravõtmine.
Säilitamise koht:
Kaitmisele lubatud:
Juhendaja:

SISUKORD

ANNOTATSIOON	2
SISUKORD	4
SISSEJUHATUS	5
1. LIIKLUSKULTUUR	8
2. LIIKLUSSEADUS JA JOOBES JUHT LIIKLUSES	10
2.1 Juhi mõiste	10
2.2 Mootorsõiduki juhtimise keeld	10
2.3. Joobeseisund ja selle tuvastamine	11
2.3.1. Joobeseisund	11
2.3.2. Joobeseisundi tuvastamine	13
3. JOOBES JUHTIDE KRIMINAAL- JA VÄÄRTEOKARISTUSED	16
3.1 Karistus	16
3.1.1 Rahaline karistus	18
3.1.2 Rahatrahv	19
3.1.3 Vangistus	19
3.1.4 Arest	21
3.2 Lisakaristused	22
3.2.1 Sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine	22
3.2.2. Üldkasulik töö	23
3.3. Muud mõjutusvahendid	24
3.3.1. Liiklusohutusprogramm	24
3.3.2. Liiklusohutusprogrammis osalemine ja programmi tulemuslikkus	25
4. KOHTUVÄLISE MENETLEJA MÄÄRATUD JA KOHTU MÕISTETUD KARISTUSED	27
4.1. Kohtuvälise menetleja määratud karistused	27
4.2. Kohtu mõistetud karistused	31
4.3. Analüüsi kokkuvõte	35
KOKKUVÕTE	37
KASUTATUD KIRJANDUS	42

SISSEJUHATUS

Igas ühiskonnas on omad kultuuriliselt väljakujunenud väärtushinnangud ning arusaam õiglusest, heast ja kurjast. Karistusõiguse kujundamisel ei loo seadusandja õigust juhuslikult, vaid tavapäraselt kajastab karistusnormide kaudu oma kultuuriruumis juba olemasolevaid väärtushinnanguid. Pidades mingeid käitumisviise ebaõigeteks ehk õigusrikkumisteks, tuleb otsustada, millised rikkumised vajavad karistusõiguslikku reageeringut ja millised võib jätta teiste õigusharude reguleerimisalasse või hoopis sotsiaalsete mehhanismide lahendada. Kui seadusandja leiab, et mingid vähem olulised üleastumised kuuluvad karistusõiguse valdkonda, tuleb otsustada, kas määratleda need väärtegade või kuritegedena. Selline valik saab toimuda üksnes õiguspoliitilise otsustusena. Sageli on selle määratlemise eelduseks konkreetsel ajaperioodil mingites tegudes sisalduv ja ühiskonnale tajutav ebaõiglus ning oht. Kuid need eeldused peavad põhinema kogemustel ja teadmistel kuritegevuse põhjustest ja nende seostest muude ühiskonnanähtustega. (Vaher 2008:527)

Eesti on Euroopas üks madalama liiklusohutuse tasemega riike. Viimasel viiel aastal (2004-2008) on liiklusõnnetustes hukkunud keskmiselt 174 inimest aastas. Rahvuslikus liiklusohutusprogrammis on seatud eesmärk saavutada Eestis aastaks 2015 olukord, kus liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100. Need andmed on saadud Maanteeameti ja politsei andmebaasidest ALIS ja POLIS.

Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis on Eestis üks suuremaid liiklusprobleeme, seda nii oma esinemissageduse kui ka ohtlikkuse poolest. Liiklusalased kuriteod on Eestis varavastaste ja isikuvastaste kuritegude järel kolmandal kohal. Avalikkus ja meedia jälgivad liikluses toimuvat kõrgendatud tähelepanuga, eriti suurt meediahuvi äratavad liiklusõnnetused, mis on toimepandud joobeseisundis isiku poolt ning raskete tagajärgedega lõppevad õnnetused. Tihtipeale jälgib meedia kriminaalmenetluse kulgu kriminaalmenetluse alustamisest kuni jõustunud kohtuotsuseni, andes sellest ka läbi meedia avalikkusele teada.

Valisin selle teema sellepärast, et töötades ise Lõuna Politseiprefektuuri kriminaalosakonnas Tartu kriminaaltalituse uurijana ning puutudes igapäevaselt kokku politsei poolt määratud ja kohtu poolt mõistetud karistustega joobes juhtimise eest ja võrreldes neid karistusi omavahel, saab teha järelduse, et korduvalt joobeseisundis juhtinud isikutele kohtu poolt mõistetud rahaline karistus ei erine esmakordselt joobeseisundis juhtinud isikutele politsei poolt määratud rahatrahvist. Kohus vabastab isiku sageli karistusest KarS §-des 69, 73 ja 74 sätestatud alustel. Samas panustab politsei suurel hulgal aega ja ressursse kõrvaldamaks liiklusest kaasliiklejatele ohtlikke joobes juhte.

Tekib küsimus, kas karistusest vabastamine tingimisi mõjutab joobes sõidukijuhti seaduskuulekale käitumisele, kuna kohtusse jõudvatele isikutele, kes on korduvalt rikkunud liikluseeskirja § 76 p 1 (olles joobeseisundis) ja liikluseaduse § 20 lg 3-5 (juht ei või olla joobeseisundis, alkoholisaldus ühes liitris juhi väljahingatavas õhus ei või olla 0,1 milligrammi või rohkem, kui juht põgenev sündmuskohalt või keeldub alkoholisalduse kontrollimisest) nõudeid, ei ole politsei rakendanud esmased meetmed mõjunud. Politsei võimalused joobes sõidukijuhte oma tegude üle järele mõtlema ja edaspidi seaduskuulekalt käituma panna on rahatrahv kuni 300 trahviühikut või arest, lisakaristusena võib politsei kohaldada erioiguse äravõtmist kolmest kuust kuni üheksa kuuni. Kohtu võimalused on suuremad - rahalisest karistusest kuni kolmeaastase vangistuseni, samuti lisakaristusena erioiguse äravõtmine kuni 3 aastani.

Šokivangistus on mõjuv, sest karistus järgneb isikule kohe pärast kuriteo toime panemist ja kuna see on lühiajaline, siis isik, kellele see karistus on mõistetud, ei jõua harjuda uue olukorraga ja saab kohe tunda oma teo tagajärgi, mis tekitabki šoki efekti ja peaks panema isiku järele mõtlema toimepandud kuriteo üle. Kui kohus enamasti mõistab karistusest tingimisi vabastamise, siis kas see ei tekitada hoopis karistamatuse tunnet neile, kes korduvalt juhivad sõidukit joobeseisundis? Kui pärast kohtuotsust süüdimõistetud ei tunneta seda, et järgnes reaalne karistus, ei hakka ta ka oma tegude üle järele mõtlema. Kohtusse jõuavad isikud, kes on sõidukit korduvalt juhtinud joobeseisundis. Varasemalt on politsei neile määranud juba rahatrahvi ja üldjuhul koos

eriõiguse äravõtmisega. Seega karistab kohus joobes juhte, mõistes neile rahalise karistuse, põhimõtteliselt sama karistusega, mille politsei on eelnevalt neile juba määranud, kuigi on näha, et see karistus ei ole taotletavat eesmärki täitnud. Lõputult ei saa aga rahalisi karistusi ei määrata ega suurendada, sest arvestama peab inimeste maksujõulisusega. Kui rikkujal puuduvad rahalised vahendid, jääb karistuse mõju saavutamata. Sealjuures korduv rahaline karistus mõjub laastavalt ka joobes sõidukijuhi ilmsüüta perekonnale.

Kohtul on võimalus valida erinevid toimivaid mõjutusvahendeid ja vastavalt sellele, mis tüüpi isikuga tegemist on. On isik korduvalt rikkunud seadust või on see juhtunud tõepoolest sellel ainsamal korral. Nendeks vahenditeks, mille vahel valida erinevate juhtumite ja isikute vahel on mitmeid: šokivangistus, vangistus, ühiskondlik kasulik töö või osalemine erinevates liiklusohutusprogrammides.

Käesoleva töö eesmärk ongi välja selgitada, missugused on Lõuna Politseiprefektuuri Tartu politseiosakonna määratud ja Tartu Maakohtu mõistetud karistused mootorsõidukit esmakordselt ja korduvalt joobeseisundis juhtinud isikutele. Kas on ka arvestatud õiguskorra kaitsmise huve ja püütud läbi õigete ja õiglaste karistuste mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest. Eesmärgist lähtuvalt on töös püstitatud järgmine hüpotees: Tartu Maakohtu mõistetud karistused ei arvesta sellega, et need peavad mõjutama süüdlast edaspidi hoiduma samaliigilise süüteo toimepanemisest.

Lõputöö statistilise uurimise aluseks on Politseiameti karistusregistri talitusest ja Lõuna Politseiprefektuuri Tartu Politseiosakonna liiklustalitusest saadud statistilised andmed. Andmete töötlemiseks kasutati kvalitatiivset analüüsimeetodit. Statistiliste andmete analüüsis ja graafikute koostamiseks kasutati andmetöötlusprogrammi Microsoft Office Excel 2007. Analüüsi käigus tehti väljakirjutusi ja koguti järgmisi andmeid: Tartu maakonna piires karistatud isikute hulk LS § 74¹⁹ ja KarS § 424 järgi ning määratud ja mõistetud karistused. Saadud andmeid analüüsiti.

1. LIIKLUSKULTUUR

Liiklus (nagu meditsiin ja juura) on valdkond, mida kõik põhjalikult tunnevad ning oskavad sõna võtta. Seejuures nähakse tihti kitsarinnaliselt ainult üht probleemi. Liikluse korraldamine ning liiklusohutusosalase töö korraldamine on väga lai valdkond, mis algab õhtujuttudest lapsepõlves ning lõpeb teede remondi ja politsei poolt rikkujate püüdmisega. (<http://www.ill.ee/artiklid/00/lastetuba.htm> - 04.05.2009)

Robert Lepikson on öelnud, et praktiliselt kõik liiklusnõuete rikkumised on teadlikud. Võiks püstitada küsimuse, kas ohtlikum on teadlik rikkuja või roolikeeraja, kes arvab, et tema tegevus on õige, tegelikult aga teeb järjepidavalt ränku vigu, mille tagajärg ühel päeval on väga traagiline. Seaduste täitmine on kohustuslik kõigile, paraku on üsna levinud arusaam, et mõni õiguserikkumine on väiksema tähtsusega. Inimene on mugav ning üritab vältida temale seatavaid piire. Alustades turvavööta sõidust ning väikesest kiiruseületamisest jõuame karistamatuse tundeni, kus istume autorooli joobes, kihutame punaste tulede alt läbi ning ülbitseme teiste liiklejatega. (sama)

On selge, et meie areneva demokraatiaga riigis ei ole kodanike seaduskuulekus ja vastutus sedavõrd loomulik, et piisab liiklusseaduse kehtimisest ja liikluskord tagatakse automaatselt ilma tõhusa liiklusjärelvalveta ja range karistuspoliitikata. Julgestuspolitsei juurde mõni aasta tagasi loodud liiklusjärelvalve üksus oma vähete jõududega ei suuda ju tõhusat liiklusjärelvalvet üleriigiliselt tagada. Riik ei usalda politseid, tõenäoliselt ka üks osa elanikest. Selle näitlikustamiseks on kehtiv liiklusjärelvalve kord, mille kohaselt sõidukeid võib peatada ainult politseioperatsiooni käigus, muudel juhtudel ainult seaduse rikkumise korral.

(<http://www.virumaateataja.ee/270305/esileht/15023370.php> - 04.05.2009)

Olukorda liikluses turvalisemaks muuta ei saa üksnes politsei, selleks peab muutuma Eesti liikluskultuur. Osaledes igapäev liikluses, kas me peame muretsema, et jõuaksime elusa ja tervena punktist A punkti B. On teatud hulk isikuid, kes põhimõtteliselt keelduvad täitmast kõiki võimalikke norme ja piiranguid, nad arvavad, et käituvad oma siseveendumuste kohaselt ja õigesti. Viimasel ajal on küll vähenenud liiklusavariid, mis on lõppenud surmaga, seega võib järeldada, et juhid on muutumas tähelepanelikumaks ja seaduskuulekamaks.

Politsei poolt viiakse liiklusohutuse tagamiseks läbi politseioperatsioone. Liiklusoperatsioonid on kõige sagedamini suunatud joobes juhtide tabamiseks, ja sellele järgnevad turvavarustuse kasutamise kontrollimine ja kiirusületajate tabamine. (Lähtudes Lõuna PP registreeritud politseioperatsioonide andmetest)

Õigluse idee kui baasväärtuse osa argumenteerimisel on raske ülehinnata. Meie ühiskonnakorralduse toimimise eelduseks on, et otsusetegijad peavad veenma auditooriumit, panema nad uskuma, et nende poolt tehtavad lahendid vastavad kehtivale väärtuskorrale. Kõrgema kohtu otsuste puhul on selleks auditooriumiks pooled, alama astme kohtud, kuid ka sotsiaalne üldsus tervikuna. Väärtusjurisprudentsi aluseks on üldine usk õiglusesse, mille tekkimisele peavad kaasa aitama nii õigusnormide loojad kui rakendajad. (Linntam 2002: 3)

2. LIIKLUSSEADUS JA JOOBES JUHT LIIKLUSES

2.1 Juht

Liiklusseaduse § 7 p 4 kohaselt on juht isik, kes juhhib sõidukit, juhhib teel ratsa loomi või veoloomi. Juhiks loetakse ka isikut, kes ajab teel kariloomi. (RT I 2007, 55, 368) Erandina mõistetakse siin üksnes mootorsõiduki juhtimine õppesõidu või sõidupraktika ajal, mil juhiks loetakse nii roolis istuv isik kui ka sõiduõpetaja ja juhendaja vastavalt «Liiklusseaduse» § 32 sätestatud tingimustel. (RT 2005, 41, 336)

Mõiste "mootorsõiduk" on Liiklusseaduse Lisas 1 piisava täpsusega reguleeritud, mõiste "juhtimine" on aga defineerimata. Küll sisustavad nii Liiklusseadus kui ka Liikluseeskiri mõiste "juht" - see on isik, kes juhhib sõidukit, ratsa- või veoloomi. Sellest tulenevalt on juhtimisena käsitletav juhi tegevus sõiduki või looma kulgemise suunamisel. Juhtimise katse on üldjuhul võimalik vaid selles staadiumis, kus mootorsõidukit ei ole kohalt liigutatud, sest mootorsõiduki juhtimise mõistesse kuulub ka sõidu alustamine, s.o juhi poolt seisva sõiduki liikumisse viimine. Veelgi enam, Liikluseeskirja § 82 kohustab juhti andma suunamärguande vastavalt liiklusolukorrale õigel ajal, "...kuid mitte hiljem kui 3 sekundit enne sõidu alustamist" Seega käsitleb Liikluseeskiri teatud juhtudel mootorsõiduki roolis viibivat isikut juhina juba enne seda, kui toimus sõiduki liikumahakkamine. (RKL vääртеоаѕјаѕ nr 3-1-1-146-03)

2.2 Mootorsõiduki juhtimise keeld

Liiklusseaduses (LS) on kolm alust, mille puhul on mootorsõiduki juhtimine keelatud. Need on LS § 41 kohaselt juhtimisõigus peatamine, LS § 42 kohaselt juhtimisõiguse äravõtmine ja LS § 43 kohaselt juhtimisõiguse kehtetuks tunnistamine. Juhtimisõiguse peatamine tähendab, et teatud ajal või ajavahemikul on keelatud juhtida, kuid see taastub

peale tähtaja möödumist automaatselt, juhtimisõiguse äravõtmise või selle kehtetuks tunnistamise korral jääb isik seevastu juhtimisõigusest ilma.

LS § 41 lõike 3 kohaselt peatatakse juhtimisõigus järgmistel juhtudel:

- 1) juht rikub sama seaduse § 20 lõigetes 2-5 ja 7 sätestatut;
- 2) juhiluba saadetakse ekspertiisi seoses juhiloa võltsingu kahtlusega;
- 3) juht ei ole sooritanud LS §-s 44 nimetatud liiklusteooria- või sõidueksamit;
- 4) juhi suhtes on jõustunud karistamisotsus väärteomenetluses, mille puhul on ette nähtud juhtimisõiguse peatamine.

Pärast juhtimisõigust välistava tingimuse äralangemist võib isiku üldjuhul sõidukirooli lubada. LS § 41 lõike 7 kohaselt taastatakse juhtimisõigus aluse äralangemise korral. Juhtimisõigusest ilmajäämise korral peab juht juhtimisõigust uuesti taotlema.

2.3. Joobeseisund ja selle tuvastamine

2.3.1. Joobeseisund

Joobeseisundi definitsiooni annab LS § 20 lg 3 (kuni 31.03.2009 kehtinud redaktsioon), mille kohaselt on joobeseisund alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Kohtupraktika kohaselt peetakse alkoholijoobe puhul LS § 20 lõiget 3 täpsustavaks sama paragrahvi neljandat lõiget, mis küll ei kasuta terminit "joobeseisund", kuid näeb ette, et alkoholisisaldus ühes liitris veres juhi väljahingatavas õhus ei tohi olla 0,1 milligrammi või rohkem või alkoholisisaldus veres 0,2 promilli või rohkem. Riigikohtu tõlgenduse kohaselt tuleb alkoholijoobe mõiste sisustamisel lähtuda LS § 20 lõigetest 3 ja 4 nende koosmõjus. See tähendab, et alkoholijoove on alkoholi tarvitamisest tingitud tervise seisund, mis avaldub häiritud või muutunud kehalistes või

psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides, kuid isikut ei loeta joobes olevaks, kui tema väljahingatavas õhus on alkoholi vähem kui 0,1 mg/l või veres vähem kui 0,2 promilli. Seega on isiku karistamine joobes juhtimise eest välistatud, kui ta veres või väljahingatavas õhus on vähem alkoholi. (RK 3-1-1-89-04) (Lind 2006:35)

19.11.2008. a on vastu võetud Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus, millest nähtuvalt hakkab alates 01.07.2009. a kehtima muudetud liiklusseadus, mille kohaselt LS § 20 lg 3 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „Juht ei või olla joobeseisundis. Joobeseisund on alkoholi, narkootilise, psühhotroopse või muu sarnase toimega aine tarvitamisest põhjustatud terviseseisund, mis avaldub väliselt tajutavates häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides.” (<https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13087219> – 27.04.2009)

Sama seadust täiendatakse lg-ga 3¹, mille kohaselt juht loetakse alkoholijoobes olevaks, kui:

- 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

(<https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13087219> – 27.04.2009)

LS § 20 lõige 4 keelab sarnaselt sama paragrahvi kolmanda lõikega juhtida mootorsõidukit neil, kelle organismis on alkoholi ja kelle võime mootorsõidukit ohutult juhtida võib olla alkoholi tarvitamise tõttu halvenenud. Selle sätte seostamine joobeseisundi mõistega on loomulik.

Alates 01.07.2009 muudetakse LS § 20 lõige 4 ja sõnastatakse järgmiselt: juhi ühes grammis veres ei või olla alkoholi 0,20 milligrammi ega rohkem või juhi ühes liitris väljahingatavas õhus ei või olla alkoholi 0,10 milligrammi ega rohkem.

Joobeseisundi definitsioon eeldab muutusi tervises seisundis, mille esinemine väiksemate alkoholikoguste puhul on individuaalne. Et Eestis läbiviidud uuringute kohaselt on sõiduvead võimalikud veres alates 0,2 promillisest alkoholisisaldusest, tuleb liiklusohutuse tagamiseks juhtimine keelata kõigil, kelle veres leidub alkoholi vähemalt sellises kontsentratsioonis. Taoline keeld tulenebki LS § 20 lõikest 4. (Lind 2006:35)

2.3.2. Joobeseisundi tuvastamine

LS § 20 lõige 6 kohaselt kehtestab joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise korra ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise korra Vabariigi Valitsus. Sellekohane Vabariigi Valitsuse 2. aprilli 2001. a määrus nr 120 „Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord” (edaspidi - Kord) reguleerib joobeseisundi tuvastamist ja joobeastme määramist üksnes liiklusalaste süütegude puhul. Vastavalt Korrale võib olla alkoholi tarvitamine tuvastatud:

- 1) ametiisik tuvastab isiku alkoholi tarvitamisest põhjustatud joobeseisundi väljahingatava õhu kaudu, kasutades alkoholisisalduse kontrollimiseks indikaatorvahendeid või mõõteriistu (§ 6);
 - 2) ametiisiku poolt kahe tunnistaja juuresolekul väliste joobetunnuste põhjal (§ 5 lg 3);
 - 3) arsti poolt bioloogiliste vedelike uuringu alusel, asendades kliinilist leidu (§ 13 lg 1).
- Narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamine tuvastatakse arsti poolt kliinilise leiu ja bioloogilise uuringu alusel (§ 9 lg 4).

Mõõteseaduse § 5 lg 2 p 2 kohaselt peab riikliku järelvalve käigus, kui mõõtetulemuste alusel tehakse ettekirjutus, määratakse karistus väärteoasjas või piiratakse eriõigust, mõõtetulemuste jälgitavus olema tõendatud. Mõõtetulemus saab aga jälgitav olla üksnes

juhul, kui mõõtmised on teinud pädev mõõtja, kes kasutab nõuetekohaseid mõõtevahendeid ja järgib asjakohast mõõtmemethodikat. Mõõtja pädevust hindab mõõteseaduse § 5 p 5 alusel Eesti Akrediteerimiskeskus. Veres etanoolisisalduse kindlaksmääramiseks on akrediteeritud Eest Kohtuarstliku Ekspertiisbüroo Kohtukeemia ja –bioloogia Laboratoorium ja Tartu Ülikooli Kliinikumi SA Ühendlabor. Seega ei saa alkoholi sisaldust veres määrata laboratooriumites, mille pädevust Eesti Akrediteerimiskeskus ei ole hinnanud. Kuigi Korra § 10 lg 3 kohaselt võib bioloogilises vedelikus alkoholi sisalduse määramine toimuda kas samas tervisehoiuasutuses, kus joobe meditsiinilise tuvastamise akt koostatakse, või muus pädevas laboratooriumis. Kuid pärast mõõteseaduse § 5 lg 2 redaktsiooni muutmist, mis jõustus 25.05.2006. a, saab Korra § 10 lg-t 3 rakendada üksnes niivõrd, kui võrd see on kooskõlas eelpool selgitatud mõõteseaduse nõuetega, st veres alkoholi sisalduse määramine võib toimuda üksnes Eesti Akrediteerimiskeskuse poolt erialaselt pädevaks hinnatud laboratooriumis. (RKL 3-1-1-16-08).

Korra § 14 p 1 kohaselt võib arst valida iseseisvalt teadusliku methodika, sealhulgas laboratoorsed meetodid, mille alusel uurida joobeseisundi meditsiiniliseks tuvastamiseks arsti juurde toimetatud isikut. Kuid vastavalt Korra § 15 p-le 2 saab arsti poolt joobeseisundi meditsiinilist tuvastamist ilma veres alkoholisisalduse kindlaksmääramiseta lugeda seaduslikuks üksnes juhul, mil isik on joobeseisundi meditsiinilise tuvastamise aktis allkirjaga kinnitanud, et ta ei taotle joobeseisundi meditsiinilisel tuvastamisel alkoholisisalduse kindlaksmääramist enda veres või mil isik on keeldunud vereproovi andmisest (RKL väärteoasjas nr [3-1-1-89-04](#), RT III 2004, 34, 359, p 12.3).

Juhul kui juht põgeneb sündmuskohalt või keeldub alkoholisisalduse kontrollimisest tema väljahingatavas õhus või veres või joobeseisundi tuvastamisest või pärast nimetatud kontrollimise või tuvastamise ettepanekut tarvitab aineid, mis võivad esile kutsuda joovet, loetakse kirjeldatud tegevus LS § 20 lg-te 3 ja 4 nõuete rikkumiseks.

Korra § 19 lg 1 määratleb alkoholijoobe raskusastmed:

- 1) alkoholi tarvitamise tunnused – alkoholisisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10-0,24 mg või 0,20-0,49 promilli veres; kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine ei ole sedastatav;
- 2) kerge alkoholijoove – alkoholisisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10-0,75 mg või 0,20-1,50 promilli veres ja kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine on sedastatav;
- 3) keskmine alkoholijoove – alkoholisisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus 0,76-1,25 mg või 1,51-2,5 promilli veres;
- 4) raske alkoholijoove – alkoholisisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus rohkem kui 1,25 mg või rohkem kui 2,5 promilli veres.

Korra § 19 lg 2 kohaselt võib alkoholijoobe meditsiinilisel tuvastamisel joobeastme määramise aluseks olla ka kliiniline leid.

Alates 01.07.2009. a kehtima hakkava Liiklusseaduse muutmise seadusega täiendatakse Politseiseaduse V² peatükiga, milles kehtestatakse joobeseisundi tuvastamise kord. Joobeseisundi tuvastamine sätestatakse paragrahvides 15⁷ – 15¹².

3. JOOBES JUHTIDELE MÄÄRATUD VÄÄRTEO- JA MÕISTETUD KURITEOKARISTUSED

3.1 Karistus

Kriminaalõiguse professor Jaan Sootak liigitab karistuse eesmärgke käsitlevad teooriad absoluutseteks ja relatiivseteks. Absoluutsete teooriate järgi tuleb karistust kohaldada sellepärast, et kurjategu on toime pandud. Mingeid muid eesmärgke karistamisel ei ole. Absoluutsed teooriad ilmnevad põhiliselt kahes, sageli teineteisega läbipõimunud vormis. Need on tasumisidee (kurjategijale tema tehtud kurja eest õiglane tasumine) ja lunastusidee (kurjategijale võimaluse andmine oma tegu sisimas heastada). (Sootak:1997:61–62)

Relatiivsete teooriate kohaselt peab karistus püüdma karistatavaid tegusid edaspidi ära hoida. Karistuse eesmärgid on üldpreventsioon ja eripreventsioon. (Sootak:1997:64)

Karistuse määramisel tuleb lähtuda selle eesmärgist. Karistus peab rajanema kolmel põhikriteeriumil:

- rikkumise raskus,
- rikkumise kestus,
- vajadus tagada karistuse hoiatav toime, et rikkumine ei korduks.

Karistusel on kaks külge. Üks neist on isikuline ja näitab kurjategijale tehtud minetust – tema põhiõigusliku seisundi suuremat või vähemat kahjustamist, mis omakorda võib kaasa tuua minetusi ka kaasinimestele (kas või perekonnaliikmetele). Õiglane on karistus, mille minetused vastavad süüdlase tehtud ebaõiglusele ja tema süü suurusele. Karistus peab olema süüdlase poolt sellisena mitte ainult ratsionaalselt tajutav, vaid ka emotsionaalselt läbielatatav, tema tundeid ja püüdlusi tabav ning neid soovitatavalt ka positiivses suunas mõjutatav. Karistus on õigustatud süüdlase tehtud süülise ebaõiglusega

– igauks peab saama selle, mida ta teinud on. Karistuse teine külg on riiklik. Karistuse õigustatusest ehk sellest, kas riik võib karistada, ei tulene veel, et riik peab karistama. Viimane tuleb kõne alla alles siis, kui karistus on vajalik õiguskorra ja ühiskonnaelu aluste kindlustamiseks. (Sootak 2007:73)

Karistust võib määratleda mitmeti, oluline on eristada formaal-õiguslikku ja sisulist külge. Formaalselt on karistus süüdimõistmisele järgnev õigusjärelm, mis on karistusseaduses sellisena ära toodud. Sisuliselt on karistus süüdimõistetule süüteo eest kohaldatav kadu ja kitsendus ehk minetus (repressioon ehk kättemaks), millega riik kahjustab isiku põhiseaduslikku seisundit ning väljendab avaliku väärtusotsustusena sotsiaaleetilist hukkamõistu ja sunnib isikut oma teo eest vastutama (paneab talle kohustuse taluda oma teoga kaasnevaid negatiivseid tagajärgi ehk sanktsioone). (Sootak 2007:74)

Karistus on stigmatiseerimine eht häbimärgistamine. Karistuses sisalduv stigma mõjutab juba eeluurimist, andes eelkõige eelvangistusele teatatud värvingu. Stigmatiseerimine väljendub kahes aspektis: esiteks isiku diskrediteerimises, tema sotsiaalse identiteedi kahjustamises; ning teiseks nn reintegreerivas häbistamises, st süüdimõistetute ühiskonda tagasitoomise või tagasivõtmise žestis. (Sootak 2007:77)

Karistus oma tunnustel on karm kohtlemine. Karm kohtlemine tähendab süüdimõistetutele minetuste ehk kadude või kitsenduste põhjustamist – temalt võetakse ära elu, tervis, vabadus, au või vara. (Sootak 2007:77)

KarS karistuse süsteem moodustub kolmel alusel:

- a) karistused füüsilisele ja juriidilisele isikule;
- b) karistused kuriteo ja väärteo eest;
- c) põhi- ja lisakaristused.

Füüsilise isiku karistused:

- a) kuriteo eest põhikaristusena rahaline karistus (§ 44) ja vangistus (§ 45), väärteo eest rahatrahv (§ 47), arest (§ 48) sõiduki juhtimise õiguse äravõtmine põhikaristusena (§ 48¹);
- b) kuriteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmine jm, kokku 6 karistust (§-d 49-54);
- c) väärteo eest juhtimisõiguse äravõtmine (§ 50 lg 1 p 2).

Hetkel kehtiva LS § 74¹⁹ kohaselt saab isikut karistada mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga. Samuti võib lisakaristusena ära võtta juhtimisõiguse kolmest kuust kuni üheksa kuuni.

KarS § 424 kohaselt karistatakse isikut mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis, keda on varem karistatud sellise teo eest rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.

Alates 01.07.2009. a hakkab kehtima uus liiklusseadus, mille tõttu tehti muudatus ka karistusseadustiku §-s 424 ja lisati § 424¹.

3.1.1 Rahaline karistus

Rahaline karistus on süüdimõistetule kohtu poolt pandav avalik-õiguslik kohustus maksta riigituludesse teatud rahasumma. (Sootak 2007:87)

KarS sanktsioonisüsteemis kuulub rahaline karistus koos vangitusega põhikaristuste hulka, vastavalt KarS §-le 56 tuleb alternatiivse sanktsiooni korral reeglina kohaldamisele rahaline karistus ning erandina vangistus. Vastavalt KarS §-le 44 võib rahalist karistust mõista siiski ka lisakaristusena koos vangistusega (viimane on sel juhul põhikaristus), ehkki KarS 3. ptk 3. jg ei näe sellist lisakaristust ette. (Sootak 2007 :89)

Süüdimõistetud eelistavad rahalist karistust vabadusekaotuse ees. Seda karistust on võimalik kanda perekondlikke ja tööalaseid suhteid katkestamata. Samal ajal on trahvi nagu vabadusekaotustki võimalik määrata eri suuruses. Karistus mõistetakse vastavalt teo raskusele. Rahatrahvi ei saa määrata isikule, kellel puudub sissetulek. Tihtipeale mõjutab rahatrahvi määramine tervet süüdimõistetu perekonda. Meie tänapäeva ühiskonnas ei ole veel vahet tehtud rikastel ja vaestel ning karistus mõistetakse neile võrdselt. Siiski peaks kohus arvesse võtma rahalise karistuse mõistmisel süüdlase majanduslikku olukorda ja ka arvestama, kuidas see mõjutab tema perekonda (ülalpeetavaid).

3.1.2 Rahatrahv

Väärteo eest kohaldatav rahalist laadi karistus on rahatrahv, mida kohaldatakse füüsilisele isikule erinevalt päevamäärades arvutatavast rahalisest karistusest kindlas rahasummas, ehkki mitte vahetult, vaid trahviühikute kaudu (KarS § 42). Üks trahviühik on 60 krooni. Trahvi võib kohaldada 3-300 ühikut, seega rahasummas 180-18 000 krooni. (Sootak 2007:91)

KarS § 47 sätestab väärteo eest kohaldatava põhikaristusena rahatrahvi nii füüsilise kui ka juriidilise isiku jaoks. Erinevalt päevatrahvina mõistetavast rahalisest karistusest (KarS § 44 komm 1.2) on väärteo eest kohaldatav rahatrahv vaadeldavas paragrahvis sätestatud klassikalise trahvina. Väärtegude väikesest ebaõigussisust tulenevalt on KarS § 47 menetluse efektiivsuse huvides andnud rahatrahvi kohaldamise õiguse kohtu kõrval ka kohtuvälisele menetlejale. Väärtegude menetlemise kord, sh rahatrahvi määramise kord on reguleeritud VTMS-s. (KarS kommentaarid)

3.1.3 Vangistus

Eesti karistusõiguse ja terminoloogia seisukohalt on vabaduskaotus üldmõiste, mis võib erinevates kontekstides tähistada eri asju. Nii võib sellega märkida kahte

vabaduskaotusliku karistuse vormi KarS-s: kuriteo eest ettenähtud vangistus (§ 45) ja väärteo eest ettenähtud aresti (§ 48). Eluaegne saab olla üksnes vangistus (§ 45 I alt 2), väärteo eest kohaldatav vabadusekaotus on arest (§ 48). (Sootak 2007:95)

KarS säilitab senised kaks vabaduskaotuse põhiliiki: vangistuse ja aresti, samuti vangistuse kaks liiki: tähtajalise ja eluaegse. Lisaks neile põhikaristustele on asenduskaristused ning vabaduskaotuse surrogaadina ka nädalalõpuvangistused. Säilib vangistuse mõistmine realselt või tingimisi.

Vabaduskaotuse liigid KarS-s on järgmised:

- a) tähtajaline vangistus 1 kuust 20 aastani (§ 45 I alt 1);
- b) eluaegne vangistus (§ 45 I alt 2);
- c) arest kuni 30 päevaks (§ 48);
- d) tingimisi vangistus (§ 73);
- e) asendusvangistus või asendusarest (§-d 69 VI, 70-72);
- f) nädalalõpuvangistus või –arest (§ 66).

Õiguslikult on tegemist erinevate nähtustega. Kui tähtajaline ja eluaegne vangistus kujutab endast kuriteo eest ja arest väärteo eest ettenähtud põhikaristust, siis tingimisi vangistus on KarS süsteemi kohaselt karistusest vabastamise liik. (Sootak 2007:103)

Kui kohus mõistab vangistusest kergema karistuse, näiteks tingimisi vangistuse, siis jääb avalikkusele sageli mulje, et kurjategija pääseb karistusest. Vabadusekaotusliku karistuse mõistmine on peaaegu ainus tõhus vahend sotsiaalse afekti rahuldamiseks. Vabaduskaotuslik karistus väljendab riiklikku hukkamõistu ja avaldab üldpreventiivset mõju. Vabadusekaotuse puudusena võib nimetada suure arvu kurjategijate ühtekoondamist ja vanglate ülerahvastatust.

<http://www.darkchess.net/olavi/looming/dt.html#4.3.%20Trahv%20ja%20vara%20konfi%20skee> – 18.04.2009)

KarS § 56 lõige 2 peab vajalikuks kehtestada eriregulatsiooni vangistuse (§ 45) kohaldamiseks. Seda tohib mõista üksnes äärmise abinõuna siis, kui karistuse eesmärke ei ole võimalik saavutada rahalise karistuse (§ 44) või arestiga (§ 48). Säte ei tühista § 56 lõikes 1 toodud karistuse mõistmise üldaluseid, seega tuleb ka alternatiivse sanktsiooni korral tuvastada kõigepealt süü suurus. Karistuse eesmärgid – eri- ja üldpreventiivsed kaalutlused – tulevad arvesse alles järgnevalt. Seega ei ole kohus õigustatud loobuma karistuse määramisest vangistusena ainult seetõttu, et eripreventiivne eesmärk on kohtu arvates saavutatav ka rahalise karistusega, ehkki süü suurus tingiks ilmselgelt vangistuse. Ning vastupidi, vangistuse kohaldamine ei ole põhjendatud, kui süü on väike, kuid üldpreventiivsetel eesmärkidel peab kohus vajalikuks kohaldada vangistust. Vaadeldava lõike lause 2 paneb kohtule mitte ainult lihtsalt kohustuse karistuse mõistmist põhistada, vaid kohustuse tuua ka täiendavaid argumente vangistuse põhistamiseks. Mittealternatiivse sanktsiooni korral võib kohus reaalse vangistuse kohaldamisest loobuda väitega, et karistuse eripreventiivne eesmärk on saavutatav isiku tingimisi vabastamisega vangistusest KarS § 73 alusel. (Kivi, Sootak 2001:478-479)

3.1.4 Arest

Vastavalt KarS § 48-le võib kohus väärteo eest mõista aresti kuni kolmkümmend päeva. Aresti tähtaega arvutatakse päevades. KarS § 72 kohaselt võib kohus rahatrahvi asendada arestiga, kui süüdlane ei tasu talle määratud või mõistetud rahatrahvi. Rahatrahvi kümnele ühikule vastab üks päev aresti. Aresti kantakse eraldi vabadusekaotuse kandjatest.

3.2 Lisakaristused

3.2.1 Sõiduki juhtimise õiguse äravõtmine

Lisakaristuse näol on tegemist karistuste hulka kuuluvate sanktsioonidega, st nende kohaldamine ei ole võimalik ilma süülise teota. Kuid kui põhikaristus peab eelkõige silmas süüühuvitust ja seejärel preventsiioone ehk eri- ja üldpreventiivseid eesmärke, siis lisakaristus peab esmalt silmas preventsiioone. (Sootak 2007:111)

KarS § 50 lõike 1 kohaselt võetakse sõiduki juhtimisõigus ära kuni kolmeks aastaks, tähtaja pikkuse igal konkreetsel juhul määrab kohus. St seda, et isik, kelle suhtes on seda lisakaristust kohaldatud, ei või sõidukit juhtida. Hetkel kehtiva LS § 44 alusel taastub äravõetud juhtimisõigus. Kui juhtimisõigus on ära võetud kuni kuueks kuuks, taastub see automaatselt, üle kuue kuu kestva juhtimiskeelu korral tuleb sooritada liiklusteooriaeksam ning üle kaheteist kuu kestva juhtimiskeelu korral tuleb sooritada nii teooria- kui ka sõidueksam.

Autori arvates on juhtimisõiguse äravõtmine üks tõhusamaid karistusi mootorsõiduki juubes juhtimise eest. Erinevalt rahatrahvist ei too juhtimisõiguse äravõtmine kaasa suuri kulutusi, kuid samas võib mõjuda karistatavale küllalt raske karistusena. Eriti rängalt mõjub eriõiguse äravõtmine isikule, kelle igapäeva elu on korraldatud nii, et on vajalik juhtida mootorsõidukit ja samuti isikule, kelle töö on seotud mootorsõiduki juhtimisega või töötabki karistatav autojuhina. Pole välistatud ka olukord, kus isik, kellel on juhtimisõigus ära võetud, kaotab töö ja terve pere satub raskesse olukorda. Kui karistatava puhul on sõiduki juhtimise eriõiguse äravõtmine suure preventiivse mõjuga, siis vastupidi avalikkus ei taju seda karistusena.

Käesoleval ajal on eriõiguse äravõtmine lisakaristus, kuid alates 01.07.2009 jõustavas karistusseadustikus tehtud muudatuste kohaselt ja vastavalt KarS § 48¹ lg 1 kohaselt võib kohus või kohtuväline menetleja mootor-, õhu- või veesõiduki, samuti trammi või

raudteeveeremi ohutu liiklemise või käituseeskirjade rikkumisega seotud väärteo eest kohaldada põhikaristusena juhtimisõiguse äravõtmist kuni kaheks aastaks. Juhtimisõiguse äravõtmist ei või kohaldada üheaegselt põhi- ja lisakaristusena.

(<https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13087219> -27.04.2009)

3.2.2. Üldkasulik töö

Üldkasulik töö on vangistuse alternatiiv, mis sai võimalikuks karistusseadustiku jõustumisel 2002. aasta 1. septembril ning võimaldab teatud isikute puhul jätta vabadusekaotuse kohaldamata. Üldkasulikke töid saab määrata isikutele, keda on karistatud kuni kaheaastase vangistusega, kuid üldkasulikule tööle ei sobi alkoholi- ja/või uimastisõltlased ega ka vägivalda- või seksuaalkuriteo eest süüdimõistetud isikud. Samuti teevad üldkasulikke töid inimesed, kelle puhul on kriminaalmenetlus lõpetatud otstarbekuse printsiibil - nõustumine üldkasuliku tööga võimaldab neil vältida kriminaalkorras karistuse saamist. (<http://www.just.ee/6638> - 13.04.2009)

Valdavalt tehakse üldkasuliku töö korras heakorratöid, näiteks korrastatakse surnuaedu, parke ja teeäärseid ning puhastatakse majaseinu graffitist. Samuti tegelevad üldkasuliku töö tegijad vanurite abistamise ning erivajadustega inimeste hooldamisega. Üldkasuliku töö eesmärk on piirata selle tegija vaba aega ja seega ka võimalusi uusi kuritegusid toime panna, samuti lasta tal sobivas vormis heastada ühiskonnale tehtud kahju. Tasu tehtava töö eest ei maksta. Kui isik hoiab üldkasulikust tööst kõrvale või ei allu kriminaalhooldusametniku järelevalvele ja korraldustele, võib kohus kriminaalhooldusametniku ettekande alusel vangistuse täitmisele pöörata või kriminaalasja uuesti avada. (<http://www.just.ee/6638> - 13.04.2009)

Üldkasuliku töö kohaldamise eelduste osas võib välja tuua formaalsed eeldused, mis tulenevad seadusest - üldkasuliku tööga saab asendada vaid vabadusekaotuslikku karistust, mis on mõistetud tähtajaga kuni kaks aastat. Materiaalsed eeldused ehk süüdimõistetud üldkasulikule tööle allutamise sobivuse väljaselgitamine on aga märksa

keerulisemad. Kriminaalhooldusametniku sellekohase töö kergendamiseks on hakatud Euroopa riikides välja töötama vastavaid kriteeriume. (Sootak, Pikamäe 2001:149)

Üldkasulik töö lõpeb normaaljuhul üldkasuliku töö ärategemisega või mõistetud vabadusekaotuse täitmisele pööramisega. Kuna üldkasulik töö on asenduskaristus, siis loetakse üldkasuliku töö ärategemisel kantuks ka süüdlasele algselt mõistetud vabadusekaotus ning samuti lõppeb kontrollnõuete järgimise kohustus ja karistusregistri kande kustutamise tähtaja kulgema hakkamine. (Sootak, Pikamäe 2001:154)

Kokkuvõttes võib teha järelduse, et vabadusekaotuse asendamine üldkasuliku tööga on süüdimõistetule selgelt kasulik ja ei kujuta endast karistusest ärapääsemisest. Lisaks üldkasulikule ja tasuta töötamisele peab süüdimõistetule alluma samasugustele käitumiskontrollnõuetele nagu tingimisi karistatavad (need on sätestatud KarS §-s 75).

3.3. Muud mõjutusvahendid

3.3.1. Liiklusohutuseprogramm

Paljudes riikides on alkoholprobleemidega sõidukijuhtide väärtushinnangute mõjutamiseks kasutusel spetsiaalsed liiklusohutusprogrammid (edaspidi - LOP). Üldjoontes on olemasolevad LOP uuringud leidnud, et programmis osalenud alkoholprobleemidega juhtide retsidiivsus on pärast programmis osalemist vähenenud ligikaudu 50% kahest kuni viie aastani kestnud vaatlusperioodi vältel, võrreldes programmis mitteosalenud juhtidega.

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 – 03.04.2009)

Justiitsministeeriumi palvel viidi 2008. aastal Tallinnas läbi joores sõiduki juhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute LOPis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Programm oli suunatud eelkõige karistusest tingimisi vabastatud süüdimõistetutele, kes on allutatud käitumiskontrollile karistusseadustiku §-de 69, 74 või 76 järgi ning keda on karistatud liiklussüüteo eest (eelkõige KarS § 424 alusel). Kümnetunnise programmiga on harva võimalik saavutada kohest ja püsivat muutust. LOPi eesmärk on uute joores toimepandud liiklusrikkumiste vähenemisele suunatud muutuse käivitamine ja toetamine. Samal ajal toetab programm ka liikumist katseaja eesmärkide saavutamise poole.

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 – 03.04.2009)

3.3.2. Liiklusohutusprogrammis osalemine ja programmi tulemuslikkus

- 18% vaatluse all olnud isikutest on LOPis osalenud tulenevalt kohtu mõistetud kohustusest osaleda mingis sotsiaalprogrammis.
- 69% kriminaalhooldajatest leiab, et hooldusaluseid on raske motiveerida LOPis osalema.
- 49% kriminaalhooldajates leiab, et nende kliendid vajaksid LOPis osalemist.
- 17% kriminaalhooldajate arvates on olnud LOPis osalenutel probleemiks vähene eesti keele oskus.
- Enamik LOPis osalenutest alustavad LOPis osalemist katseaja alguses.
- LOPi grupid peaksid olema sama suured või väiksemad.
- Peamiseks LOPist puudumise põhjuseks on töökohustused või haigestumine.
- Peamiseks LOPis osalemise tingimuste rikkumiseks on puudumisest mitteteatamine (51% kriminaalhooldajate arvates) või alkoholijoores tundi ilmumine (16%).
- Analüüsitud LOPis osalenute puhul on kõige sagedamini erakorralise ettekande põhjuseks registreerimisele mitteilmumine (18).

- 234st LOPis osalenud isikust 27 on pärast 1. individuaaltundi taas toime pannud vähemalt ühe kuriteo; neist 11 isikut sõitis taas jooles.

Eestis läbiviidud LOPi tulemuslikkuse hindamisel tuginetakse peamiselt programmi läbiviinud kriminaalhooldajate ning rühmatööde läbiviijate ning ka programmis osalenud kriminaalhooldusaluste hinnangutele. LOPi lõpetamisest möödunud lühikese aja ning sarnaste parameetritega võrdlusgrupi puudumise tõttu ei ole võimalik korrektselt võrrelda LOPi läbinud isikute retsidiivsust samal ajal programmis mitteosalenud isikute retsidiivsusega.

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 – 03.04.2009)

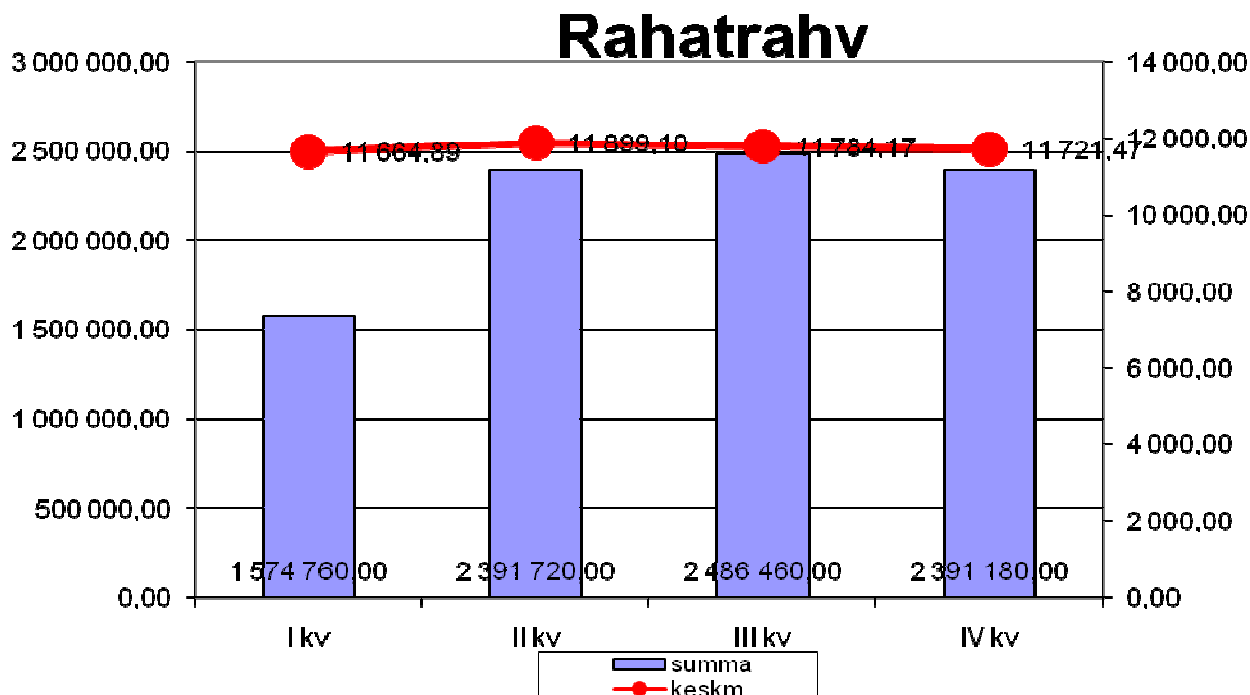
4. KOHTUVÄLISE MENETLEJA MÄÄRATUD JA KOHTU MÕISTETUD KARISTUSED

4.1. Kohtuvälise menetleja määratud karistused

Lõputöö autor analüüsib 2008. a jaanuarist detsembrini kohtuvälise menetleja (politsei) määratud ja kohtu mõistetud karistusi vastavalt LS §-le 74¹⁹ ja KarS § 424 järgi. Analüüsi läbiviimiseks ja vajalike uurimisandmete kogumiseks esitati vastavasisuline taotlus Politseiameti karistusregistri talituse ja Lõuna Politseiprefektuuri Tartu Politseiosakonna liiklustalituse. Analüüsi käigus tehti väljakirjutusi ja koguti järgmisi andmeid: Tartu maakonna piires karistatud isikute hulk LS § 74¹⁹ ja KarS § 424 järgi ning määratud ja mõistetud karistused. Saadud andmeid analüüsiti kvartalite kaupa, kontrollimaks aasta jooksul määratud ja mõistetud karistuste järjepidevust. Lõpuks võeti kokku ka aasta tulemus.

Analüüsi käigus selgitati välja, et 2008. a Lõuna Politseiprefektuuri (edaspidi politsei) poolt on aasta jooksul määratud kokku 751 karistust LS § 74¹⁹ järgi. Nendest 509 korral kohaldati lisakaristusena ka eriõiguse äravõtmist, mis tähendab, et 242 korral määrati karistuseks ainult rahatrahv.

Analüüsides liiklustalituse poolt joores juhtimise eest määratud rahatrahve kvartalite kaupa, selgus, et aasta lõikes on määratava rahatrahvi keskmine suurus sama, püsides keskmiselt 11 700 krooni piires (vt tabel 1).



Tabel 1

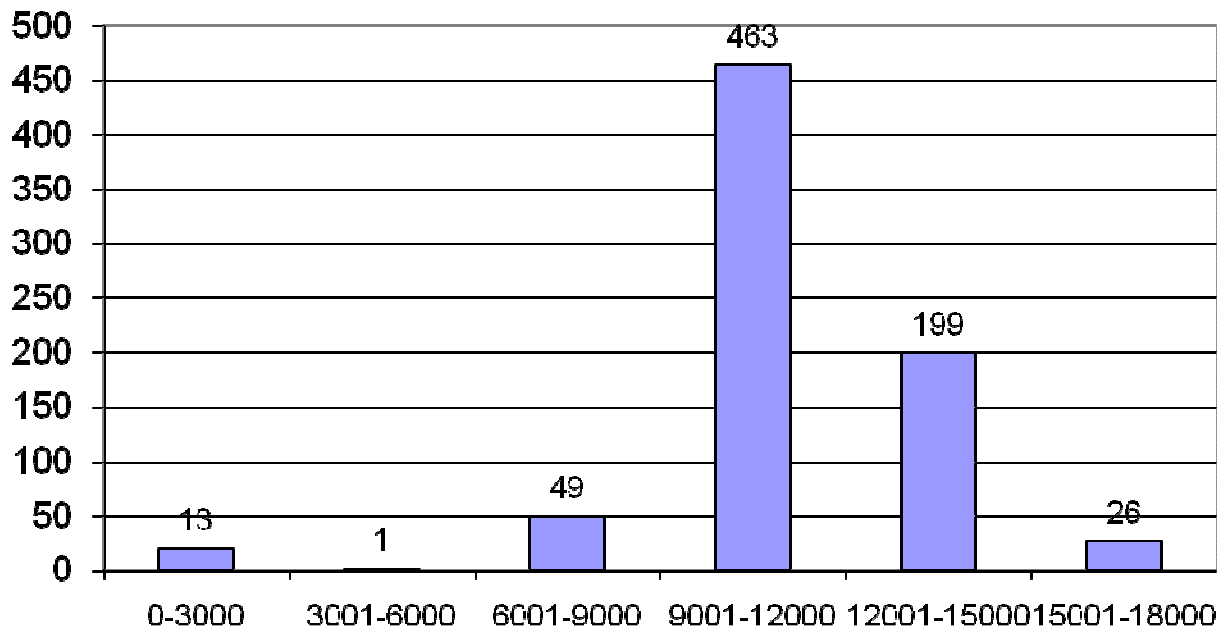
Tabelist nähtub, et I kvartali jooksul on määratud 135, II kvartalil 201, III kvartalil 211 ja IV kvartalil 204 rahatrahvi. Nagu näha, on rikkumist kohta tehtud otsuste arv ja keskmine politsei poolt määratud rahatrahvi summa ühtlane, välja arvatud I kvartali rikkumiste kohta tehtud otsuste arv (vt tabel 1).

Politsei poolt rikkujatele määratud rahatrahvi summa oli väikseimast, s.o 480 kroonist kuni maksimumsummani - 18 000 kroonini. Aastas tehti kokku 751 otsust. Seega 751 otsusega mõisteti rahatrahvi välja kokku summas 8 844 120 krooni (vt tabel 1).

Analüüsist nähtub, et rahatrahvi kuni 3000 krooni määrati 2008. aasta jooksul 13 korral. Rahatrahvi vahemikus 3001-6000 krooni on määratud kõige vähem, nimelt terve 2008. aasta jooksul ainult ühel korral. Rahatrahvi vahemikus 6001-9000 krooni on määratud 49 korral. Rahatrahv vahemikus 9001-12 000 krooni on olnud kõige enam määratud rahatrahvi vahemik, nimelt 463 korral 2008. aasta jooksul. Rahatrahvi vahemikus 12 001-

15 000 krooni on määratud 199 korral ja rahatrahvi vahemikus 15 001-18 000 krooni on määratud 26 korral (vt tabel 2).

Tahvide jagunemine suuruse järgi

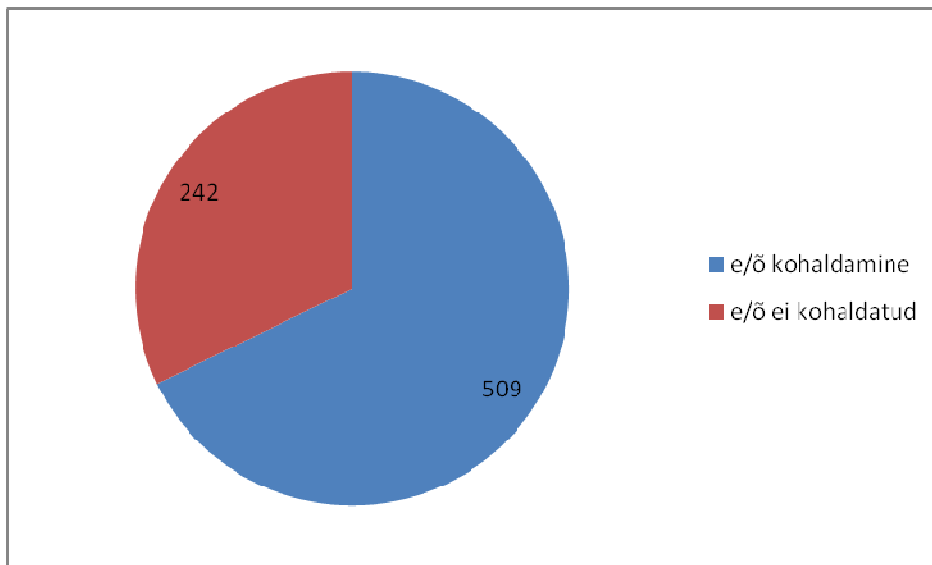


Tabel 2

Politsei poolt kohaldatud 751 otsusest kohaldati lisaks põhikaristusele 509 korral lisakaristusena eriõiguse äravõtmist ja 242 korral piirduiti ainult rahatrahviga, seega 68% juhtudel on kohaldatud lisakaristusena eriõiguse äravõtmist (vt tabel 3). Miinimumaeg eriõiguse äravõtmiseks oli kolm kuud ja maksimumaeg üheksa kuud. Kõige rohkem kohaldati eriõiguse äravõtmist kestvusega kolm kuud.

Alates 01.07.2009. a kehtima hakkava liiklusseadusega on muudetud ka juhtimisõiguse äravõtmise kohaldamist, mille kohaselt juhtimisõiguse äravõtmine võib olla nii põhi- kui lisakaristus.

Sõiduki juhtimiseõiguse äravõtmine

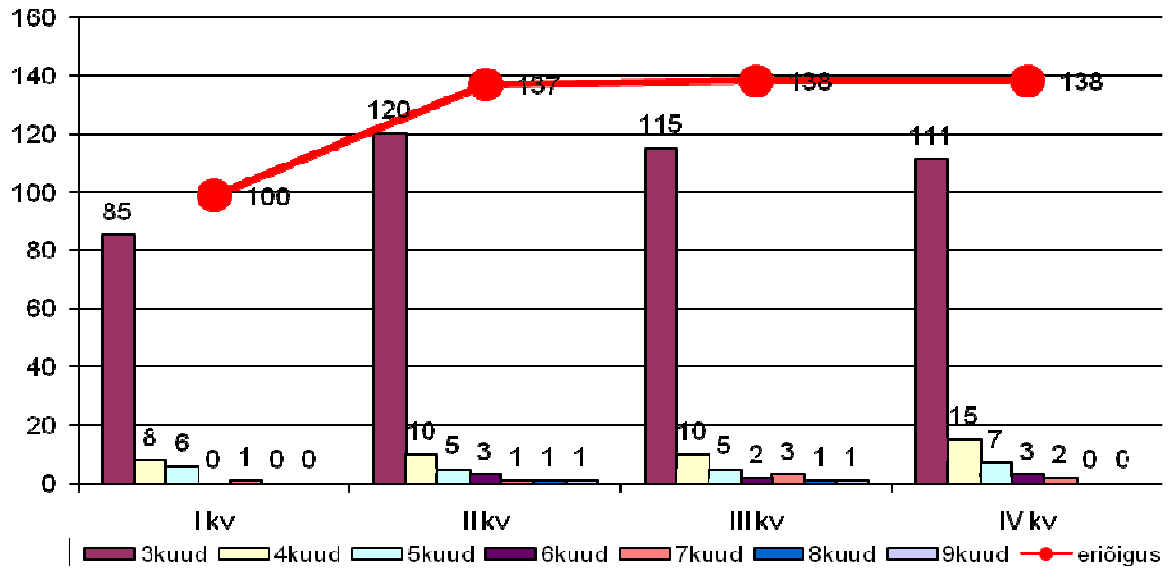


Tabel 3

Eriõigust võeti aasta jooksul 3 kuuks ära 431 korral, 4 kuuks 43 korral, 5 kuuks 23 korral, 6 kuuks 8 korral, 7 kuuks 7 korral, 8 kuuks 2 korral ja 9 kuuks 2 korral (vt tabel 4).

Seega tuginedes eelpool väljatoodud arvudele, võib järeldada, et olles politsei poolt esimest korda aasta jooksul tabatud mootorsõiduki juhtimiselt alkoholihoobes, on suure tõenäosusega oodata rahatrahvi vahemikus 9001-12 000 krooni ja eriõiguse äravõtmist 3 kuuks.

Juhtimisõiguse äravõtmine kvartalite kaupa

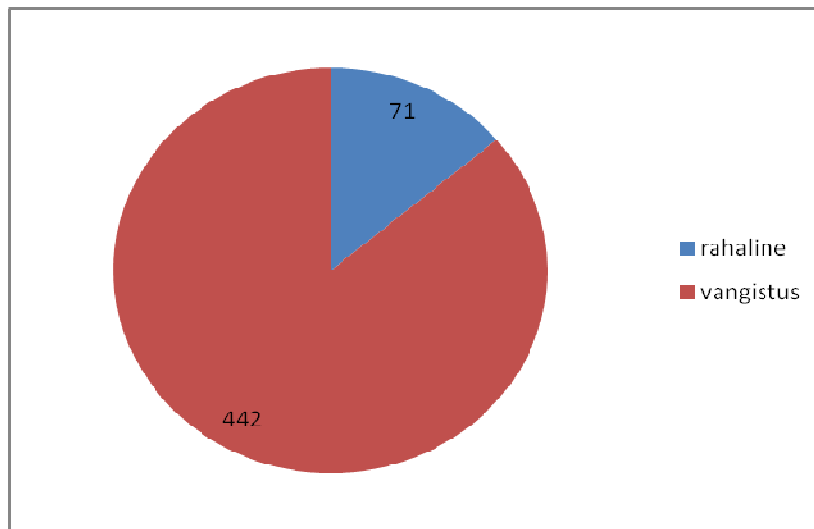


Tabel 4

4.2. Kohtu mõistetud karistused

Analüüsi käigus selgitati välja, et 2008. a Tartu Maakohtu Tartu kohtumaja (edaspidi - kohtu) poolt on aasta jooksul mõistetud süüdi KarS § 424 järgi kokku 513 isikut. Nendest 71 korral kohaldati karistuseks rahaline karistus, 442 korral vangistus (vt tabel nr 5).

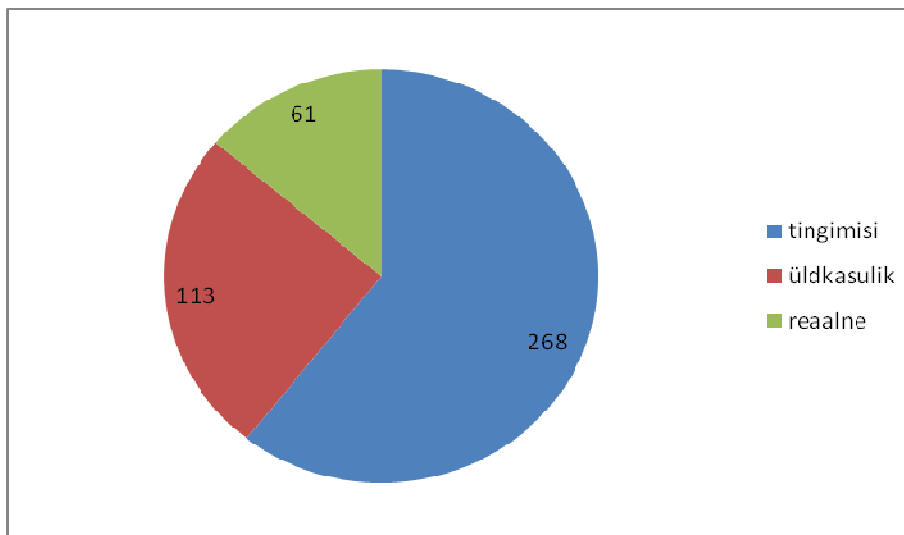
Rahalise karistuse ja vangistuse osakaal



Tabel 5

Kohtu poolt tehtud 442 otsusest mõisteti 268 korral vangistus tingimisi ja üldkasulikku tööd määrati 113 korral (vt tabel 6). Kohtuotsuste korral tuleb süüdimõistetul arvestada lisaks mõistetud karistusele sundraha ja advokaadi tasu maksmisega.

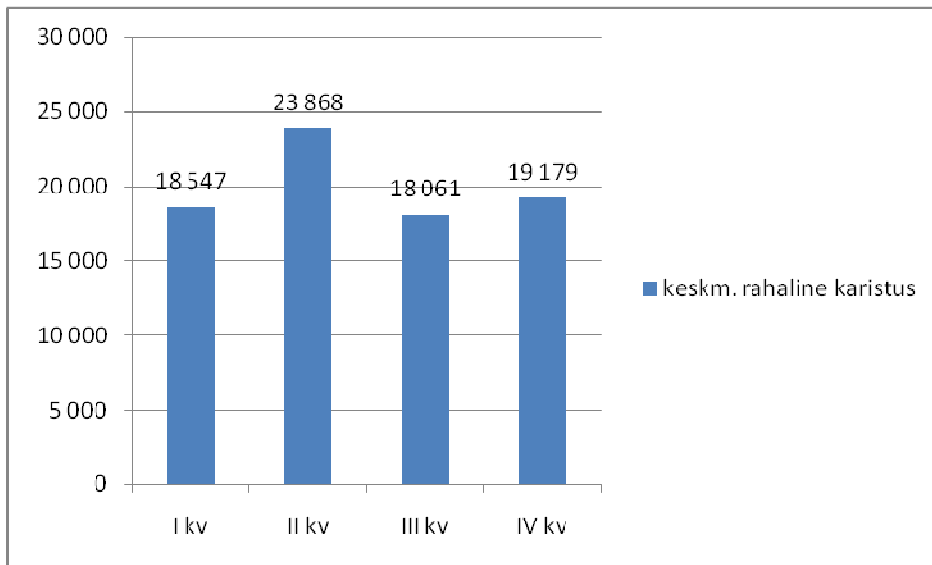
Vangistuse jagunemine



Tabel 6

Analiüüsidest kohtu mõistetud karistusi joores juhtidele 2008. aasta jooksul, selgus, et aasta lõikes on määratava rahalise karistuse keskmine suurus 19 570 krooni piires ja 71 otsusega on mõistetud välja rahalist karistust kogusummas 1 389 435 krooni. Vaadates kohtu mõistetud keskmise rahalise karistuse summa suurust, siis on märgata mõningane erinevus kvartalite kaupa. Kõige väikesem keskmine rahalise karistuse summa on mõistetud III kvartalis. Kõige suurem keskmine rahaline karistus on mõistetud II kvartalis. Kuid vaadates III ja IV kvartalis kohtu tehtud kohtuotsuste arvu joores juhtidele, on näha, et see langeb märgatavalt, langedes I ja II kvartalis keskmiselt tehtud 53 otsuselt III ja IV kvartalis tehtud 32-le. Samas, vaadates kvartalite kaupa keskmist mõistetud rahalise karistuse summat, püsivad need aasta keskmise rahalise karistuse tasemel, suuri kõikumisi ei toimu (vt tabel 7).

Kohtu mõistetud keskmine rahaline karistus kvartalite lõikes



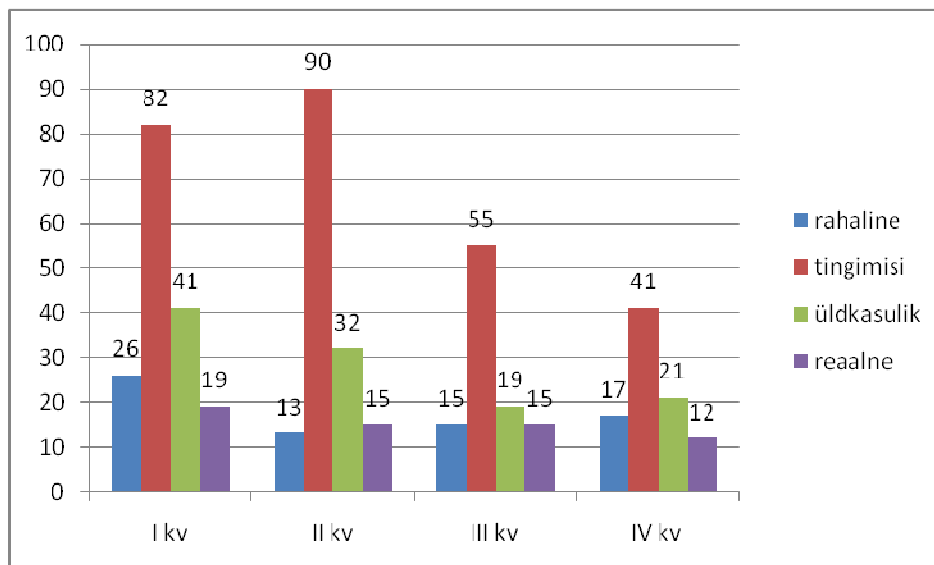
Tabel 7

Vaadates seda, et 2008. aastal on kohtu poolt tehtud kokku 513 otsust joores juhtide suhtes ja neist ainult 71 korral on mõistetud rahaline karistus, siis on rahalise karistuse osakaal väga väike (vt tabel 5).

2008. aasta jooksul ühel juhul on IV kvartalis kohus mõistnud ühele süüdimõistetule karistuseks rahalise karistuse 11 500 krooni tingimisi.

Analüüsid tabelis 5 välja toodud otsuste arvu ja võrreldes mõistetud vangistuste arvuga, tundub esmapilgul, et kohus karistab joores sõidukijuhte karmilt. Kuid tegelikult see nii et ole. Vaadates kui paljudes otsustes on isik vangistusest vabastatud tingimisi või vangistus/rahaline karistus asendatud üldkasuliku tööga, siis näeme, et tegelikkuses reaalselt vangistust sõiduki joores juhtimise eest mõistetakse väga harva. I kvartalis mõisteti kohtu poolt kokku 142 korral karistusi sõiduki joores juhtimise eest, aga nendest reaalselt vangistust mõisteti kõigest 19 korral. II kvartalis mõisteti vangistust 137 korral, sellest reaalselt vangistust ainult 15 korral. III kvartalis mõisteti vangistust 89 korral, sellest reaalselt vangistust ainult 15 korral. IV kvartalis mõisteti vangistust 74 korral, sellest reaalselt vangistust ainult 11 korral (vt tabel 8). Vaadates neid kohtu poolt tehtud otsuseid, kus isikule on mõistetud reaalne vangistus, on näha, et tegemist on liitkaristustega.

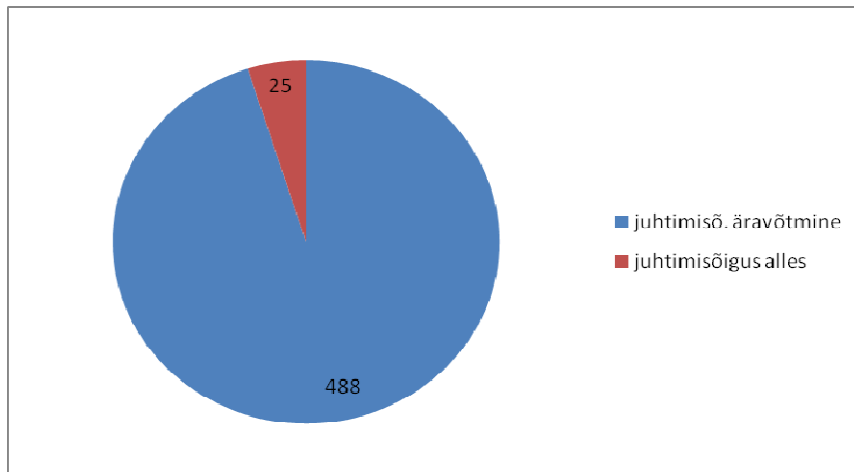
Karistuste osakaal



Tabel 8

Vaadates kohtu poolt 2008. aastal eriõiguse äravõtmise kohaldamist, selgub, et 95%-le otsustest kohaldati lisakaristusena eriõiguse äravõtmise. Arvuliselt väljendades - 2008. aasta jooksul tehtud kokku 513 kohtuotsusest võeti eriõigus ära 488 korral (vt tabel 9).

Sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine



Tabel 9

4.3. Analüüsi kokkuvõte

Võrreldes politsei ja kohtu poolt 2008. aastal joores sõidukijuhtide suhtes tehtud otsuseid on näha, et politsei on teinud kokku 751 otsust, kohus on teinud kokku 513 otsust. Politsei on lisaks rahatrahvi määramisele kohaldanud lisakaristusena eriõiguse äravõtmist 67% juhtudest, kohus 95%. Analüüsides andmeid, on näha, et kohus on vastavalt oma pädevusele võtnud ka eriõigust ära pikemaks ajaks.

Kui politsei tegi 2008. aasta jooksul 751 otsust ja määras rahatrahvi kogusummas kokku 8 844 120 krooni, siis kohus mõistis 71 korral rahalist karistus kogusummas kokku 1 389 435 krooni. Kohtuotsuste puhul tuleb arvestada lisaks rahalisele karistusele ka süüdimõistetult väljamõistetud sundraha ja advokaadi tasuga, mis lisandub rahalisele karistusele.

Kui politseil määratud rahatrahvi keskmine summa oli 11 600 krooni, siis kohtu mõistetud rahalise karistuse keskmine summa oli 19 570 krooni. Sellest järeldab, et kohtu mõistetud rahaline karistus on peaaegu kaks korda suurem.

Võrrelnud politsei ja kohtu poolt tehtud otsuseid, saab autor teha tähelepaneku, et politsei määratud rahatrahvi suurused on stabiilsemaid, samas kohtu mõistetud otsused (rahalise karistuse osas) on kõikumamad. Analüüsitavast materjalist ei nähtu, mille alusel ja mida on arvesse võetud otsuste tegemisel, selle tõttu ei saa selles töös väljatoodud analüüsi põhjal otsustada, milles seisnevad politsei otsuste stabiilsuse ja kohtu tehtud otsuste kõikumuse põhjused.

Kohtul on vastavalt seadusele võimalus mõista isikule vangistus, vangistusest tingimisi vabastamine, rahaline karistus, rahalisest karistusest tingimisi vabastamine ja üldkasulikku tööd. Eeltoodud andmetest selgub, et 2008. aasta jooksul on 513 kohtuotsusest mõistetud 442 korral vangistus, neist 269 juhul vangistusest vabastamine tingimisi ja 113 korral asendati vangistus üldkasuliku tööga. Seega vangistust mõisteti karistusena 60 korral.

KOKKUVÕTE

Tuginedes eelpool toodud analüüsile võib järeldada, et kohtu poolt mõistetud karistused ei pruugi täita oma leebuses ühiskonna poolt oodatud eesmärki, so mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest. Seda eriti joobnud juhtide poolt põhjustatud liiklusalaste rikkumiste korral, kus karistused on enamaesti leebed ja ka liiklusvahendit ei konfiskeerita, on uute sarnaste tegude toimepanemise risk kordades suurem.

Analüüsist selgus esiteks, et kohtu mõistetud karistused mootorsõiduki korduvalt joobes juhtimise eest oli keskmine rahalise karistuse summa 19 570 krooni, mis oli peaaegu kaks korda suurem esimest korda joobes juhtimise eest politsei määratud keskmisest rahatrahvist, mis oli 11 700 krooni. Sellest hoolimata mõistab kohus rahalist karistust suhteliselt harva (tuginedes eelpool toodud andmetele) On küsitav, kas on korduvalt samalaadse karistuse mõistmine isikule on mõjus ja tõhus vahend tema seaduskuulekusele suunamisel.

Teiseks selgus, et kohus mõistis 513 otsusest 442 korral vangistuse, millest aga 269 juhul oli tegemist karistusest tingimisi vabastamisega ja 113 korral asendati vangistus üldkasuliku tööga, seega reaalselt vangistust mõisteti 60 korral. Nagu näha, mõistis kohus peaaegu ainult 12% isikuid reaalselt vangi. Kui 513 kohtuotsusest 14% juhul mõistetakse rahaline karistus ja 12% juhtudel isikule mõistetakse vangistus reaalselt, siis 74% isikutele mõistetakse karistuseks tingimisi vabastuse või üldkasuliku töö.

Keskmise inimese arusaamade järgi ei ole karistusest tingimisi vabastamine või üldkasulik töö aktsepteeritav karistus, mis mõjutaks sõidukit joobes juhtinud isikut seaduskuulekusele. Kui sõidukit joobes juhtinud isikule loetakse kohtus ette kohtuotsus, mis mõistab talle tingimisi vangistuse ning pärast kohtuotsuse kuulmist lahkub see süüdimõistetule vabalt kohtusaalist ja pärast sundraha ning advokaadi tasu maksmist midagi reaalselt rohkem ei järgne, siis kas ei teki tal mitte karistamatuse tunnet.

Alates 01.07.2009. a hakkab kehtima seaduse muudatus selle kohta, et kriminaliseerida esmakordne joobes juhtimine alates 1,5 promillist, aga narkojoobes juhtimine on alati kuritegu. See tähendab, et kohtupraktika muutub ja alles teatud aja möödudes näeb, kuidas karistuspraktika hakkab kujunema.

Autori arvates leidis teatud määral kinnitust püstitatud hüpotees, et Tartu Maakohtu poolt mõistetud karistused ei mõjuta süüdlast edaspidi hoiduma samaliigilise süüteo toimepanemisest. Kinnitust leidis see, et kui kohus mõistab rahalise karistuse, siis on see reeglina karmim (vahe on peaaegu kahekordne) kui politsei määratud rahatrahv. Seevastu aga suur osa kohtu poolt mõistetud karistustest on siiski karistusest tingimisi vabastamine. Prof. Jaan Sootak on avaldanud seisukoha, et tingimisi karistus KarS süsteemi järgi on karistusest vabastamise liik. Karistusest tingimisi vabastamine ja üldkasulik töö ei rahulda sotsiaalset afekti. Seega saab sellest järeldada, et need liigid pole tõhusad vahendid.

Kohus peab KarS § 73 järgi põhjendama karistusest tingimisi vabastamist ja KarS § 56 lg 2 alusel põhistama vangistuse mõistmist, kui karistuse eesmärki ei ole võimalik saavutada kergema karistusega. Vaadates KarS § 424 järgi süüdimõistvaid kohtuotsuseid, peab tõdema, et karistusest tingimisi vabastamise otsused on vähe põhjendatud ja nendest ei nähtu, miks kohus langetas just sellise otsuse. Seega võiks kohus edaspidi põhistada ka vangistusest kergemaid karistusi. Karistamise põhiliseks eesmärgiks ongi mõjutada inimest edaspidi seaduskuulekalt käituma. Seetõttu peaks kohus igas süüdimõistvas otsuses ära põhjendama, miks ja kuidas mõistetud karistus mõjutab just seda inimest edaspidi seaduskuulekalt käituma.

Justiitsministeeriumi kriminaalpoliitika osakonna karistusõiguse ja –menetluse talituse juhataja Heili Sepp kirjutab oma artiklis järgmist: Vaadates läbi kümneid süüdimõistvaid kohtuotsuseid, leidis, et üldiselt ei tehta motiveerivas osas karistuse käsitlemisel suuri

sõnu. Üsna tavaline on, et otsusest otsusesse korratakse kaunis sarnaseid formuleeringuid, andmata neile reaalselt sisu. (Sepp 2008:541)

Töö autori poolt ei olnud seatud eesmärgiks analüüsida kohtu põhjendusi, millest lähtuvalt kohus karistuse liigid ja määrad otsustas. Seega oleksid järeldused sellelt pinnalt ebakorrekted ja subjektiivsed. Kuid vastava analüüsi tegemine oleks tõenäoliselt tulevikus vajalik ja oleks seega tulevaste uurimustööde esemeks.

Mootorsõiduki joobesjuhtimine on üks enim levinud kuriteoliike ja samas on see kuriteoliik, mida on väga raske ennetada. Vähe on rakendatud sõidukite konfiskeerimist, arvestades suhteliselt suurt liiklusalaste süütegude toimepanemist. Seega vajaksid meetmed, eriti joobes juhtide suhtes, tõhusamat rakendamist, mis on ka karmim kohtlemine.

Vesteldes Tartu Maakohtu pressiesindaja Krista Tamm'ega selgus, et Justiitsministeerium ja Tartu Maakohus konfiskeeritud sõidukite üle eraldi arvestust ei pea. Krista Tamme poolt tehtud päring, Tartu kohtumaja KarS § 424 järgi süüdimõistetud isikutelt konfiskeeritud sõidukite kohta näitas, et 2008.a. konfiskeeriti Tartu kohtumaja poolt kokku 3 sõidukit.

Autori ettepanek on rohkem kohaldada kuriteo toimepanemise vahendi ehk sõiduki konfiskeerimist. Või alternatiivina konfiskeerimisele võiks hoopis kohaldada tähtajalist arestimine (loomulikult eeldab see seaduse muudatust). Tähtajalise arestimise all mõtleb autor seda, et arestitud sõiduk võetakse ära ja paigutatakse valvega parklasse. Ei ole oluline, kes on kuriteo toimepanemise vahendi ehk sõiduki omanik. Kuna tähtajalise arestimise puhul jääb sõiduki omanikule alles sõiduk, kuid ta ei saa seda kohtu poolt määratud ajal kasutada. Tähtajalisel arestimisel on mitmeid eeliseid:

1. Arestitakse kuriteo toimepanemise vahend teatud ajaks, mille jooksul kuriteo toimepannud isikule ei ole võimalust seda sõidukit selle aja jooksul kasutada.

2. Sõiduki arestimist tähtajaliselt võiks kohaldada ka nendel juhtudel, kui sõiduki omanik on kolmas isik. Selline karistusviis paneks mõtlema ka kolmandad isikud, kellele nad oma sõidukit kasutamiseks annavad.
3. Tähtajaline arestimine on kergem karistus kui vara konfiskeerimine. Mõjutades sellega vähem ka süüdlasega seotud kolmandaid isikuid (pereliikmed).
4. Tähtajaline arestimine tagab sellise lisakaristuse nagu eriõiguse äravõtmise mõtet paremini. Mõjuvam just selliste isikute puhul, kellele on kohaldatud ka eriõiguse äravõtmist, aga siiski auto rooli istuvad.

SUMMARY

Present diploma work is written on the theme Penalty adjudged by Tartu County Court and assigned by Tartu Police Department of Southern Police Prefecture for driving a motor vehicle while intoxicated. The work is on 43 pages and is written in Estonian.

Object of the study is penalties adjudged by court and assigned by police to intoxicated drivers. The matter studied in present diploma work is first time (without previous similar in force penalty) and repeated penalties for driving while intoxicated and difference in their complication rate. The aim of the study was to find out what kind of penalties are assigned by Tartu Police Department of Southern Police Prefecture and adjudged by Tartu County Court to the persons driving vehicle while intoxicated first time and repeatedly. The aim of the study was also to find out, whether the interests of protecting legal order and possibilities to influence the culprit to avoid committing offences in future are considered.

Arising from study's aim, the hypothesis of the work is: The penalties adjudged by Tartu County Court do not take into consideration the fact that these penalties have to influence culprit to avoid committing similar offences in future.

Author of the work is of the opinion that a stated hypothesis was confirmed to some extension – penalties adjudged by Tartu County Court do not take into consideration the fact that these penalties have to influence culprit to avoid committing similar offences in future. It was confirmed that, if court adjudges pecuniary punishment, then it is usually more severe (it differences almost twice) than fine made by the police. On the other hand, most of penalties adjudged by court are probations. Professor Jaan Sootak has made a statement, that probation according to the Penal Code system is a type of release from penalty. Probation and community service do not satisfy the social affect. Consequently, a conclusion can be drawn, that these types of penalties are not efficient enough.

KASUTATUD KIRJANDUS

Jaggo, O. 1999. Karistuse eesmärgid. Tartu.

<http://www.darkchess.net/olavi/looming/dt.html#4.3.%20Trahv%20ja%20vara%20k%20onfiskee> – 18.04.2009

Kivi, L., Sootak, J. 2001. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus. *Juridica* VII.

Künnapas, K. 2005. Üldkasulik töö on tõhus alternatiiv vangistusele.

<http://www.just.ee/6638> - 13.04.2009

Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus. (<https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13087219> – 27.04.2009)

Lind, S. 2006. Joobeseisundi ja selle tuvastamine – kestev probleem Eesti õiguskorras. *Juridica* I.

Linntam, M., 2002. Õigluse idee kui argument Eesti Vabariigi Riigikohtus ja Euroopa Kohtus. *Juridica* I.

Sepp, H. 2008. Ohtlikkuse arvestamine karistuse mõistmisel kohtupraktikas. *Juridica* VIII.

Sirk, I. 2000. (Liiklus)kultuur saab alguse lastetoast.

<http://www.lll.ee/artiklid/00/lastetuba.htm> - 04.05.2009

Sootak, J. 1997. Kriminaalpoliitika. Tallinn: Juura, Õigusteabe AS.

Sootak, J. Pikamäe, P. 2001. Kriminaaltäitevõigus. *i. K* Kirjastus Ilo.

Sootak, J. Pikamäe, P. 2002. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura, Õigusteabe AS.

Sootak, J. 2007. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn: Juura, Õigusteabe AS.

Tammiste, B, Ahven, A., Kruusement, A. 2008. Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Tallinn

http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuh+timise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osale+mise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs_2.pdf – 03.04.2009

Vaher, K-M. 2008 Masskuriteod: väike teosüü ja suur ohtlikkus. Juridica VIII.

Valk, H. 2005. Liikluskultuur tõmbleb palavikus.

(<http://www.virumaateataja.ee/270305/esileht/15023370.php> - 04.05.2009)

Riigikohtu lahendid. 3-1-1-146-03, 3-1-1-89-04, 3-1-1-16-08

Riigiteataja. III 2004, 34, 359, p 12.3; I 2007, 55, 368; 2005, 41, 336; I 2005, 40, 311

Õigusaktid:

1. Karistusseadustik
2. Kriminaalmenetluse seadustik
3. Liiklusseadus