

Sisekaitseakadeemia
Politsei- ja piirivalvekolledž

Hendrik Tuisk

**AUTOVARGUSTELE SPETSIALISEERUNUD MOBIILSETE
KURITEGELIKE ÜHENDUSTE TEGEVUSE AVASTAMINE JA
TÕKESTAMINE EESTI NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:

Rain Vosman, MA

Kaasjuhendaja:

Ülle Vanaisak, MA

Tallinn 2023

ANNOTATSIOON

Kolledž/instituut: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kaitsmise kuu ja aasta: juuni 2023
Töö pealkiri eesti keeles: Autovargustele spetsialiseerunud mobiilsete kuritegelike ühenduste tegevuse avastamine ja tõkestamine Eesti näitel	
Töö pealkiri võõrkeeles: <i>Detecting and combating the vehicle crime committed by the mobile organised crime groups in the example of Estonia</i>	
Lühikokkuvõte: Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja sisaldab inglise keelset lühikokkuvõtet. Töö maht koos lisadega on 58 lehekülge ning sisaldab kaheksat lisa ja 15 tabelit. Lõputöö koostamisel on kasutatud 80 erinevat allikat, sh eesti- ja ingliskeelseid allikaid. Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid ning seda mõjutavad tegurid ja teha ettepanekuid organiseeritud sõidukivarguste vastase võitluse parendamiseks Eestis. Uurimisprobleem oli sõnastatud küsimusena, kuidas parendada mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste avastamist ja tõkestamist Eestis. Uurimisprobleemi täpsustasid neli uurimisküsimust. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks viidi läbi kvalitatiivne uuring ja andmekogumismeetodina kasutati ekspertintervjuud. Kokku viidi läbi kaheksa ekspertintervjuud. Lõputöö teoreetiline osa koosneb kuuest alapeatükist ning selles antakse ülevaade kuritegeliku ühenduse definitsiooni, mobiilse kuritegeliku ühenduse olemuse, organiseeritud autovarguste olemuse ja <i>modus operandi</i> , autovarguste toimepanemiseks kasutatavate vahendite, sõiduki turukõlblikkus muutmise ja realiseerimise ning organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise kohta. Teine peatükk annab ülevaate uuringu meetodika ja valimi kohta. Lisaks hinnatakse uuringu tulemusi ning tehakse järeldusi ja ettepanekuid organiseeritud autovarguste vastase võitluse parendamise osas.	
Võtmesõnad: sõidukivargus, mobiilne organiseeritud kuritegelik ühendus, autovarguste tõkestamine	
Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>motor vehicle crime, mobile organised crime group, combating vehicle crime</i>	
Säilitamise koht: SKA raamatukogu	
Töö autor: Hendrik Tuisk	
Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.	
Allkiri:	Kommentaar (soovi korral)
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja:	Allkiri:
Kaasjuhendaja:	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor/instituudi juhataja:	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	2
SISSEJUHATUS	4
1. ORGANISEERITUD AUTOVARGUSED NING NENDE AVASTAMINE JA TÕKESTAMINE.....	7
1.1. Kuritegeliku ühenduse definitsioon	7
1.2. Mobiilsete kuritegelike ühenduste olemus.....	9
1.3. Organiseeritud autovarguste olemus ja <i>modus operandi</i>	11
1.4. Autovarguse toimepanemiseks kasutatavad vahendid.....	15
1.5. Sõiduki turukõlblikuks muutmine ja realiseerimine	18
1.6. Organiseeritud autovarguste avastamine ja tõkestamine	20
2. AUTOVARGUSTELE SPETSIALISEERUNUD MOCG-DE TEGEVUS NING SELLE VASTASE VÕITLUSE PARENDAMINE.....	24
2.1. Uuringu meetodika ja valim	24
2.2. Uuringu tulemused.....	26
2.3 Järeldused ja ettepanekud	37
KOKKUVÕTE	41
SUMMARY.....	43
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	44
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	50
Lisa 1. Ekspertide andmed.....	51
Lisa 2. Ekspertintervjuu plaan	52
Lisa 3. Esimese kategooria koodid	53
Lisa 4. Teise kategooria koodid.....	54
Lisa 5. Kolmanda kategooria koodid.....	55
Lisa 6. Neljanda kategooria koodid	56
Lisa 7. Viienda kategooria koodid.....	57
Lisa 8. Kuuenda kategooria koodid	58

SISSEJUHATUS

Käesolevas lõputöös uuritakse mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandavate autovarguste enam levinud *modus operandit*, selliste autovarguste avastamise ja tõkestamise viise ning seda mõjutavaid tegureid. Organiseeritud autovargused kui rahvusvaheline probleem avaldab mõju nii mootorsõidukite omanikele, kindlustusseltsidele, autotootjatele, aga ka riikide majandusele ja sisejulgeolekule laiemalt (Interpol, 2022). Vaatamata sellele on kriminoloogid märkinud, et võrreldes teiste kuritegudega on sõidukivarguseid oluliselt vähem uuritud (Roberts & Block, 2015, pp. 122 – 125). Sellest lähtuvalt on tulevikus toimivate organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise seisukohalt oluline uurida, millised tegurid seda mõjutavad, milline on autovarguste enam levinud *modus operandi* ning toimepanijate profiil.

Lõputöö teema **aktuaalsus** väljendub asjaolus, et suurenenud on tendents, kus üksi tegutsevate kurjategijate osakaal autovarguste toimepanemisel on vähenemas ning suurenenud on professionaalsete organiseeritud kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovargused, mis on suunatud sihtriigist eelnevalt klientide tellitud kallimasse hinnaklassi kuuluvate sõidukite varastamisele (Europol, 2022b).

Ühtlasi konstateerib probleemi vastu võitlemise vajalikkus siseriiklik arengukava ja rahvusvahelised alusdokumendid, mille tähelepanu on suunatud just organiseeritud autovargustega seotud kuritegevuse tõkestamisele. „Siseturvalisuse arengukava 2020 – 2030“ üks eesmärk on Eesti Vabariigi sisejulgeoleku tagamine, mille oluliseks tegevussuunaks on võitlus raske ja organiseeritud kuritegevusega (Siseministeerium, 2020, lk 17). Veel toob arengukava välja, et turvalisuse keskmes peab olema inimeste vara kaitsmine (Siseministeerium, 2020, lk 9). EMPACT-i (kuritegevusega seotud ohte käsitleva valdkondade vahelise Euroopa platvorm) üheks prioriteediks aastatel 2022 – 2025 on lõhkuda Euroopa Liidus varavastasele kuritegevusele suunatud võrgustikud, fokusseerides tähelepanu just mootorsõiduki vargustega seotud organiseeritud kuritegelike ühenduste tegevuse tõkestamisele (Europol, 2022a).

Lisaks rõhutab teema aktuaalsust fakt, et kuritegevus on muutumas üha projektipõhisemaks, mistõttu orienteeruvad kurjategijad kiiresti vähem tulusamalt valdkonnalt tulusamale (Siseministeerium, 2020, lk 29). Ka sõidukite varastamine on kurjategijate jaoks madala riskitasemega tulus sissetulekuallikas, millega rahastatakse sageli teisi kriminaalseid tegevusi, näiteks narko- ja inimkaubandust (Interpol, 2022).

Lõputöö on **uudne**, kuna autovarguste avastamisele ja tõkestamisele keskendutakse rahvusvahelise organiseeritud kuritegevuse vaates. Autovargustega seotud teemal on varasemalt kirjutatud üks magistritöö ja kaks lõputööd. Sepp (2015) analüüsis enda magistritöös rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite tabamisel kohaldatavat õiguslikku regulatsiooni. Berg (2007) käsitles oma lõputöös autovarguseid Eestis ja maailmas, uuris autovaraste tüpoloogiat, autovarguste dünaamikat ning tegi kriminoloogilisi üldistusi Eesti autovarguste kohta. Kalju (2013) uuris enda lõputöös tegureid, mis mõjutasid sõidukivargusi ja sõidukite omavolilist kasutamist Harjumaal 2007 – 2012 toimepandud kuriteo episoodide näitel. Sarnasel teemal läbiviidud rahvusvahelised uuringud on keskendunud sõidukite turvameetmete täiustamisele (Das, *et al.*, 2021).

Vaatamata õiguskaitseorganite tulemuslikule tööle ja autovargusele spetsialiseerunud ühenduste liikmete suhtes tehtud süüdimõistvatele kohtuotsustele (Prokuratuur, 2023) pole organiseeritud sõidukikuritegevust suudetud Eestis lõplikult tõkestada ja tavapäraseks on saanud õiguskaitseorganite hoiatused Leedust koordineeritud autovaraste tegutsemise eest (Politsei- ja Piirivalveamet, 2022). Lisaks on kasvanud avastamata sõidukivarguste hulk (Europol, 2020). Eelnevast lähtudes püstitatakse lõputöös **uurimisprobleem**: Kuidas parendada mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste avastamist ja tõkestamist Eestis?

Uurimisprobleemi täpsustavad järgnevad **uurimisküsimused**:

1. Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste olemus?;
2. Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandavate autovarguste enam levinud *modus operandi*?;
3. Kuidas avastatakse ja tõkestatakse mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandavaid autovarguseid?;
4. Millised tegurid mõjutavad organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist?

Lõputöö **eesmärk** on välja selgitada organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid ning seda mõjutavad tegurid ja teha ettepanekuid organiseeritud sõidukivarguste vastase võitluse parendamiseks Eestis.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgnevad **uurimisülesanded**:

1. Analüüsida teaduskirjanduse, varasemate uuringute ja kohtulahendite põhjal mobiilsete kuritegelike ühenduste olemust, nende poolt toimepandud autovarguste enam levinud *modus operandi* ning organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viise;

2. Viia läbi ekspertintervjuud autovargustega töölascal kokkupuutuvate spetsialistidega ja võrrelda intervjuude tulemusi, et selgitada välja ekspertide hinnang autovarguste avastamise ja tõkestamise viiside ning seda mõjutavate tegurite osas;
3. Analüüsida teoreetiliste lähtekohtade ja empiirilise uuringu tulemusi ning teha ettepanekuid ja järeldusi organiseeritud sõidukivarguste vastase võitluse parendamiseks Eestis.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks viiakse läbi kvalitatiivne empiiriline uuring. Andmekogumismeetodina kasutatakse ekspertintervjuud (Flick, 2009, p. 165). Intervjuu läbiviimise eeliseks on paindlikkus ja andmekogumist on võimalik vastavalt olukorrale reguleerida (Hirsjärvi, *et al.*, 2004, lk 192). Lõputöös kasutatakse ettekavatsetud valimit, mille käigus valib uurija valimi liikmed lähtudes enda teadmistest, kogemustest ja eriteadmistest mõne grupi kohta (Õunapuu, 2014, lk 143). Uurimuse käigus viiakse läbi intervjuud, kus esitatakse küsimusi Politsei- ja Piirvalveameti uurijatele, prokurörile ning kindlustusseltside uurijatele, kes puutuvad töölascal kokku autovargustega. Intervjuud helisalvestatakse ning transkribeeritakse, andmeanalüüsimeetodina rakendatakse kvalitatiivset sisuanalüüsi, millest moodustuvad koodid ja kategooriad (Laherand, 2008, lk 293 – 294).

Lõputöö koosneb kahest peatükist. Esimene peatükk toob välja kuritegeliku ühenduse tunnused, autovarguseid toimepaneivate mobiilsete kuritegelike ühenduste olemuse, autovarguste *modus operandi* ja selliste kuritegude avastamise ja tõkestamise viisid. Lõputöö teises peatükis kirjeldatakse empiirilise uuringu meetodikat, analüüsitakse ekspertintervjuude tulemusi ning tehakse ettepanekuid ja järeldusi.

1. ORGANISEERITUD AUTOVARGUSED NING NENDE AVASTAMINE JA TÕKESTAMINE

Uurimistöe esimese peatüki eesmärk on teoreetilise allikate ja kohtulahendite põhjal anda ülevaade mobiilsete kuritegelike ühenduste olemuse, kuritegeliku ühenduse definitsiooni ja selle tunnuste kohta Eesti karistusõiguses. Lisaks analüüsitakse mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste enam levinud *modus operandit* ning viimases alapeatükis selgitatakse, millised on autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid.

1.1. Kuritegeliku ühenduse definitsioon

Selleks, et organiseeritud autovarguseid tõhusamalt avastada ja tõkestada, tuleb kõigepealt mõista, millised on organiseeritud kuritegeliku ühenduse tunnused. Järgnevas alapeatükis vaadeldakse lähemalt, kuidas sisustatakse kuritegeliku ühenduse mõistet Eesti õigusruumis.

Kuritegeliku ühenduse kontseptsioon ja definitsioon Eesti karistusõiguses põhineb 2000. aastal koostatud organiseeritud kuritegevuse vastu võitlemise konventsiooni ehk „Palermo“ kokkuleppel. Konventsiooni artikkel 2 sõnastab organiseeritud kuritegeliku ühenduse mõiste, mille kohaselt on see teatud ajavahemikus toimiv ja vähemalt kolmest inimesest koosnev kooskõlastatud tegevustega ühendus, kes paneb materiaalse kasu saamise eesmärgil toime raskeid kuritegusid (Rahvusvahelise organiseeritud kuritegevuse vastu võitlemise ühinenud rahvaste organisatsiooni konventsiooni ratifitseerimise seadus, 2002). Kuritegeliku ühenduse mõiste sisustab Eestis karistusseadustiku paragrahv 255. Legaaldefiniitsiooni kohaselt kuulub kuritegelikku ühendusse kolm või enam isikut, ühenduse liikmete vahel on kindel ülesannete jaotatus, see on püsiv ja selle tegevus on suunatud esimese või teise astme kuritegude toimepanemisele (N. K. kriminaalasi Karistusseadustiku § 256 lg 1, § 120 ja § 121 järgi, 2010).

Kahte eelpool kirjeldatud definitsiooni võrreldes tuleb tõdeda, et Eesti legaaldefiniitsioon ei sisalda kõiki Palermo konventsioonist tulenevaid kuritegeliku ühenduse tunnuseid. Vaatamata sellele, et kuritegeliku ühenduse struktureerituse põhiliseks eesmärgiks võib pidada võimalikult suure kriminaalse tulu teenimist (Cretin, 1999, lk 352), siis alates 2015. aastast ei ole Eestis kuritegeliku ühenduse koosseisuliseks tunnuseks otseselt Palermo konventsioonist lähtuvat ja kuritegeliku ühenduse defineerimise nurgakiviks loetavat varalise kasu teenimise eesmärki (Siinmaa, 2015, lk 476).

Kuritegeliku ühenduse puhul loetakse kaitstavaks õigushüveks avalikku julgeolekut (Soo & Sootak, 2015, p. 28). Avaliku julgeoleku kui õigushüve all mõeldakse ühiskonna ohutu elukeskkonna tagamist. Seega pole võimalik kuidagi järeldada, et organiseeritud autovargused ei oleks oht avalikule julgeolekule (Siinmaa, 2015, lk 476). Siinkohal on oluline mõista, et Eesti karistusõiguses ei ole inkrimineeritav ainuüksi kuritegeliku ühenduse eesmärkide realiseerimiseks toimepandavad kuriteod, vaid ka kuritegeliku ühenduse rajamine ja selle eksistents, sest juba ühenduse loomisega tekitatakse piisav kuritegelik potentsiaal, mille võimalik vallandumine võib ohustada avalikku rahu ja riigi julgeolekut (Soo, 2010, lk 148).

Järgnevalt vaadeldakse kuritegeliku ühenduse koosseisulisi tunnuseid. Esiteks saame teatud isikute gruppi nimetada kuritegelikuks ühenduseks juhul, kui sinna kuulub kolm või enam isikut (Karistusseadustik, 2001). Seega pole kuritegelikust ühendusest võimalik rääkida kahe inimese poolt koordineeritult toimepandud kuritegude puhul. Teiseks peab ühendus olema püsiv, mis tähendab, et see on võimeline tegutsema pikemat aega (ei ammendu ühe toimepandud kuriteoga) ning selle struktuur võimaldab nii ühenduse juhti kui ka teisi liikmeid asendada nii, et see ei mõjuta ühenduse põhieesmärkide realiseerimist (Sootak & Pikamäe, 2021, lk 816). Selline struktrueeritus on võrreldav näiteks riigiasutusega, kus juhtkonna või ametniku vahetumine ei mõjuta asutuse põhitegevuse eesmärki.

Lisaks on kuritegeliku ühenduse omaduseks liikmetevaheline ülesannete jaotust. Kõikidel ühenduse liikmetel peab selle struktuuris olema kindel positsioon, millest lähtuvalt antakse panus ühenduse eesmärkide realiseerimiseks (Soo & Truu, 2019, lk 537). Kusjuures peab liikme poolt antav panus olema seotud tema konkreetse asetusega ühenduse struktuuris. See tähendab, et liikme asendamisel võetakse üle kindel positsioon ja sellega kaasnevad tööülesanded. (Sootak & Pikamäe, 2021, lk 817) Seega tuleb iga isiku süüstamisel ära näidata tema konkreetne koht struktuuris, aga ka nii-öelda ametikohapõhised ülesanded, mille kaudu ta ühendusse panustas.

Veel iseloomustab kuritegelikku ühendust organisatsiooni tahe ja teatud reeglite olemasolu, millele ühenduse liikmed alluvad ja mida nad konsensuslikult tunnustavad (Sootak & Pikamäe, 2021, lk 817). Kuritegelike ühenduste puhul võib sellisteks reegliteks pidada konspiratiivseid võtteid, kokkulepitud tegevuskava ja kinnipidamise või õiguskaitseasutuste tähelepanu minimaliseerimiseks rakendatavat enesedistsipliini (vaikimiskohustus, respekt, absoluutne kuuletumine jms) (Siinmaa, 2015, lk 479). Veel võib organisatsiooniliseks tunnuseks pidada ühenduse üldeesmärgi realiseerumisele kaasa aidanud liikmete abistamist (kaitsetasude maksmine, liikmete omaste eest hoolitsemine, põgenemisele kaasaaitamine jms) (Sootak & Pikamäe, 2021, lk 818). See tähendab, et reeglite

tunnustamisega ja nende järgimisega antakse justkui vanne seada ühenduse üldeesmärk enda vajadusest kõrgemale.

Kuritegeliku ühenduse osaks olemist iseloomustab ka liikmete omavaheline seos, mis innustab kuritegude toimepanemist ja võimaldab vähendada personaalset vastutustunnet aga ka liikme vastumeelsust mingi kuriteo toimepanemise osas (Sootak & Pikamäe, 2021, lk 817 – 820). Põhimõtteliselt võiks sellist väärtuste, normide ja üldtunnustatud reeglite kogumit nimetada teatavaks organisatsioonikultuuri olemasoluks. Teoorias ja õiguslikus raamistikus põhineb selliste ühenduste struktuur rangele juhtimisstiilile. Selle eesotsas on autoriteetsed, siduvate otsuste tegemiseks määratud isikud (Sootak & Pikamäe, 2021, lk 817). Samas tuleb mõista, et praktikas on kuritegeliku ühenduse juhtimismudel ja käsuliin oluliselt paindlikum ja ülesanded jagatakse selliselt, kuidas ühenduse eesmärgist lähtuvalt just sellel ajahetkel kõige mõistlikum on (Siinmaa, 2015, lk 479). Eriti tuleb sellisest paindlikkusest ja ülesannete jaotusest rääkida kaasaegsete kuritegelike ühenduste puhul.

Viimaseks kuritegeliku ühenduse tunnuseks on asjaolu, et selle tegevus peab olema suunatud esimese või teise astme kuritegude toimepanemisele (Karistusseadustik, 2001). Selliseks tegevuseks loetakse nii Eestis kui ka väljaspool Eesti Vabariiki toimepandavaid kuritegusid, mis järgnevad ajalises mõttes ühenduse loomisele, kuid ei ole seotud selle loomise, juhtimise, liikmete värbamise või ühendusse kuulumisega (Sootak & Pikamäe, 2021, lk 818 – 819).

Alapeatüki kokkuvõtteks saab öelda, et kuritegeliku ühenduse definitsiooni ja tunnuseid on Eesti karistusõiguses põhjalikult sisustatud. Kõige tähtsamateks tunnusteks võiks pidada kuritegeliku ühenduse püsivust, struktureeritust, teatavat organiseeritud kuritegevusele omast organisatsioonikultuuri ja kindlat ülesannete jaotust. Kõik eelnev peab kaasa aitama mingi eesmärgi realiseerimisele. Seda eesmärki on võimalik saavutada läbi esimese ja teise astme kuritegude toimepanemise, sest just neile peab kuritegeliku ühenduse tegevus suunatud olema. Koosseisuliseks tunnuseks ei peeta enam otseselt Palermo konventsioonist tulenevat rahalise või muu materiaalse tulu saamise eesmärki, kuna nii saab vastutusele võtta ka kuritegeliku ühenduse, mille eesmärk ei ole suunatud rahalise kasu saamisele. On selge, et kaasaegsete kuritegelike ühenduste struktuur on oluliselt paindlikum ning seetõttu muutub ka ühenduse tunnuste tõendamine keerulisemaks.

1.2. Mobiilsete kuritegelike ühenduste olemus

Organiseeritud kuritegevus on ajas arenenud samamoodi nagu ühiskond – see on muutunud paindlikumaks ja dünaamilisemaks ning võtnud uusi vorme (Kuchalskis, 2020, p. 115). Kui

kuritegeliku ühenduse definitsioon sisustab kuritegeliku ühenduse üldise olemuse ja sellele viitavad tunnused, siis järgnevas alapeatükis keskendutakse mobiilsete kuritegelike ühenduste olemuse ja kaasaegse organiseeritud kuritegevuse kirjeldamisele.

Kurjategijate rändamise peamiseks põhjuseks on läbi aegade olnud asjaolu, et see võimaldab kurjategijal toimetada sellises piirkonnas, kus tema identiteet ja *modus operandi* ei ole kohalikule õiguskaitsele teada (King, 1965, pp. 19 – 20). Teisisõnu öeldes aitab selline kuritegude geograafiline hajutamine vähendada kurjategijate vahelejäämise tõenäosust (Lammers & Bernasco, 2013, p. 182). Tänapäeva kontekstis mõistetakse niisugust kurjategijate rändamist liikuvuse ehk mobiilsusena. Sellist tööviisi järgivatesse gruppidesse koondunud kurjategijaid nimetatavad kriminoloogid mobiilseteks organiseeritud kuritegelikeks ühendusteks ehk lühendatult MOCG-deks.

Esimeseks MOCG tunnuseks on liikuvus. Enamasti võib selliseid kuritegelikke ühendusi iseloomustada kui kriminaalseid pendelrändajaid (Canter & Larkin, 1993, p. 64). See tähendab, et kuritegude toimepanemiseks valitakse sihtriigid, kus realselt viibitakse ainult kuriteoepisoodide toimepanemise ajal. Niisuguste ühenduste tegevust on viimastel kümnenditel soodustanud rahvusvahelised lepingud nagu viisavabadus ja Schengeni ala, mis võimaldab kurjategijatel tegutseda erinevate riikide seadusandluse ja jurisdiktsioonide mõjualas (Europol, 2015). Statistika kohaselt tegutseb 70% Euroopa Liidus baseeruvatest kuritegelikest ühendustest kolmes või enamas riigis (Socta, 2017). Näiteks tegutses Eestis aastal 2017 – 2020 MOCG, kelle tegevust iseloomustas eelkõige varguste toimepanemise laiaulatuslik piirkond, kus lisaks Eestile tegutseti Saksamaal, Austrias, Tšehhis, ja Slovakkias (A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 järgi, 2021). Niisugune tendents peegeldab otseselt kaasaegse organiseeritud kuritegevuse rahvusvahelist mõõdet.

Teiseks MOCG tunnuseks on paindlikkus, mis väljendub üha suurenevas projektipõhises kuritegevuses. Euroopa Liidus ei tegutse ligi pooled kuritegelikest ühendustest enam kindlas valdkonnas, vaid viljeletakse nii-nimetatud polükuritegevust (Socta, 2017). Varem spetsiifilistes valdkonnas tegutsenud kuritegelikud ühendused kvalifitseeruvad sellistele kriminaalsetele valdkondadele, mis on materiaalses mõttes kasumlikumad (Kuchalskis, 2020, p. 103). Lisaks pole kahtlust, et kaasaegse organiseeritud kuritegevuse paindlikkus väljendub võimes luua mitmekülgseid võrgustikke (Penna & Kirby, 2013). Range hierarhiline struktuur ja rollide jaotus on asendunud ahelatega, mille esimene ja viimane lüli üksteist ei tunne (Siegel, 2014, p. 14). Seega kasutatakse üha enam nii-öelda alltöövõtjaid, kes võivad töötada mitme kuritegeliku ühenduse heaks.

Psühholoogilises vaates pole kuritegelikesse ühendustesse koondunud kontingent ajas muutunud – isikud, kellel on loomupärane omadus eirata ühiskonnas kehtestatud käsk ja keelde (Siinmaa, 2015,

lk 479). Lisaks iseloomustab ühendustesse kuuluvaid isikuid jätkuvalt retsidiivsus – sageli omavad nad karistusregistrit nii kodumaal kui ka mõnes teises riigis (Van Daele & Vander Beken, 2010, p. 5). Samas tuleb tõdeda, et viimastel kümnenditel on kuritegelike ühenduste olemuses toimunud teatavad muutused. Silmatorkavamaks arenguks võib pidada kurjategijate mentaliteedi muutust – kui vanema põlvkonna kurjategijate jaoks olid olulised traditsioonid ja harjumused, siis uut generatsiooni iseloomustab rahvusvaheline haare ning äri- ja kasumile orienteeritus (Siegel, 2014, pp. 14 – 15).

Lisaks mentaliteedi muutustele võib välja tuua vägivalla aspekti. Kui veel paarkümmend aastat tagasi polnud organiseeritud kuritegevus ette kujutatav ilma vägivaldsete aktideta ja sageli demonstreeriti seda ka avalikult, siis tänapäeval tegutsevaid kurjategelikke ühendusi iseloomustab vägivalla vähesem kasutamine (Kuchalskis, 2020, p. 104). Sellise muutuse on tinginud eelpool nimetatud asjaolu – kasumile orienteeritus. Kuna ühendustesse kuuluvate kurjategijate organiseerumise eesmärgiks on eelkõige pikema perioodi vältel segamatu kriminaalse tulu teenimine, siis igasugune õiguskaitseasutuste tähelepanu äratav käitumine (nii ka vägivalla tarvitamine) on otseselt vastuolus kuritegeliku ühenduse eesmärgiga (Siinmaa, 2015, lk 475). Seega võib öelda, et kaasaegset kuritegelikku ühendust saab pigem iseloomustada kui kasumile orienteeritud iduettevõtetet, mitte kui ennastkehtestavat ja pikaajsete traditsioonidega suuryritykorporatsiooni.

Kokkuvõtvalt saab järeldada, et tehnoloogia-ajastu arengud, globaliseerumine ja erinevad välislepingud on soodustanud kuritegelike ühenduste mobiilsust. Ühendustesse kuuluvaid kurjategijaid iseloomustab valdkonnateadlikkus ja hea planeerimisoskus, jälgitakse turunõudlust ja laiendatakse klientuuri. Kui varasemalt olid olulised traditsioonid ja põhimõtted, siis uue generatsiooni kurjategijate põhieesmärgiks on rahaline kasum.

1.3. Organiseeritud autovarguste olemus ja *modus operandi*

Autovarguste avastamise ja tõkestamise seisukohast on oluline mõista, milline on kaasaegse kuritegeliku ühenduste olemus. Tegu oleks aga võimatu võitlusega, kui puuduks teadmine organiseeritud autovarguste enam levinud *modus operandist*. Seetõttu vaatlebki järgnev alapeatükk MOCG-de poolt toimepandud autovarguste viise, seda just Eestis toimepandud organiseeritud autovargusskeemidest lähtuvalt. Enne konkreetsete autovarguste *modus operandi* kirjeldamist, mõtestatakse lahti *modus operandi* olemus ja selle käigus analüüsitava teabe kategooriad.

Ladinakeelset fraasi *modus operandi* võib eesti keelde tõlkida kui tegutsemisviisi (Erelt, *et al.*, 2018). *Modus operandit* võib mõista kui aja jooksul välja kujunenud valikuid ja käitumismustreid, mille eesmärgiks on toetada kuriteo edukat lõpuleviimist ja kurjategija indentiteedi varjamist (Brent &

Turvey, 2012, pp. 310 – 311). Poirieri (2002, p. 258) käsitluse kohaselt võib *modus operandi* olla väga primitiivne aga ka väga komplitseeritud, peegeldades seeläbi kurjategija kogemust, motiveeritust ja intelligentsust. Lisaks iseloomustab *modus operandi* dünaamilisus – see on ajas pidevalt muutuv (Poirier, 2002, p. 258).

Kui mingisugune kuriteo toimepanemise viis on kurjategija jaoks tõhus ja ei ole kaasa toonud soovimatuid tagajärgi, siis suure tõenäosusega täheldatakse sarnast tegutsemiseviisi ka tulevastes kuritegudes (Hazelwood & Warren, 2004, pp. 308 – 309). Liigne enesekindlus ja veendumus, et mingi *modus operandi* kasutamisel ollakse tabamatu (Brent & Turvey, 2012, p. 310) võib lõpuks viia sellise eksimuseni, mis tingib kurjategija kinnipidamise ja süüdimõistmise (Douglas ja Munn 1992, p. 1). Seega võib ajajooksul väljakujunenud käitumismustrist tulla ilmsiks kurjategija isik või tema iseloom (Brent & Turvey, 2012, pp. 310 – 311). See on peamine põhjus, miks kurjategija *modus operandi* tundmine kriminoloogias ja õiguskaitstes sedavõrd oluline on.

Modus operandi jaotatakse üldkäsitluse kohaselt kolmeks erinevaks etapiks: kuriteo planeerimine, kuriteo täideviimine ja kuriteojärgsed tegevused (Lochner, 2018, pp. 215 – 216). Seega on hõlmatud kogu kurjategija poolt läbiviidavate tegevuste ahel. Traditsioonilise *modus operandi* tähenduses hõlmab analüüsitava teave järgnevat informatsiooni (Brent & Turvey, 2012, pp. 312 – 313; Lochner, et al., 2018, p. 217):

1. varguseobjektiks oleva vara liik;
2. kuriteo ettevalmistamise ja kavandamisega seotud teave;
3. kuriteo toimepanemise koht, päev ja kellaaeg;
4. kuriteo toimepanemise vahend;
5. kannatanut iseloomustavad andmed;
6. kurjategijate poolt kasutatud sõiduk;
7. kurjategijate marsruut sündmuskohale ja tagasi;
8. kurjategijate arv ja tegevus sündmuskohal;
9. kurjategijate poolt kasutatavad konspiratsiooni võtted.

Tuginedes eelnevale üldkäsitlusele *modus operandi* etappide ja selle analüüsi käigus töödeldava teabe kohta, mõtestatakse järgnevates lõikudes ja alapeatükkides lahti iga MOCG-de poolt toimepandud autovarguste *modus operandi* aspekt. Esimeseks analüüsitavaks *modus operandi* osaks on kuriteo ettevalmistamine ja kavandamine.

Kuriteo kavandamisega seotud tegevuste kirjeldamises tuleb kõigepealt selgitada, kuidas toimib üldine autovargustele spetsialiseerunud MOCG struktuur. Kuritegelikul ühendusel on väljakujunenud

hierarhia ja võrgustik, millesse kuuluvad nii organisaatorid, brigadirid, autojuhid aga ka isikud, kelle ülesanne on vastutada varastatud autode hoiustamise, lammutamise või edasimüügi eest (Arula, 2020). Kui Eesti organiseeritud kuritegevus on pigem projektipõhine, siis Leedus eksisteerivad püsiva struktuuri ja rangete käsuliinidega kuni tuhande liikmelised kuritegelikud ühendused (Filippov, 2018). Seetõttu ei saa üksikurjategijad range kontrolli all olevalt turult omakasu eesmärgil sõidukeid varastada (Siegel, 2014, pp. 19 – 20). Enne kuriteoskeemi käivitamist peab organiseerija saavutama kokkuleppe kuritegeliku allilma autoriteetidega, mille sisuks on üldjuhul osaline autovargustest teenitava kriminaalse tulu maksmine kuritegelike ühenduste ühiskassasse.

Kui allilma autoriteetide käest on saadud volitused moodustada alluvussuhetega võrgustik (Reisenbuk, 2021), saab organiseerija kuriteoskeemi käivitada ja hakata sellesse liikmeid värbama. Ühendusse värvatakse üldiselt kogemustega oskusteavet omavaid spetsialiste, kes on nõus kuritegeliku subkultuuri reegleid ja põhimõtteid järgima (Reisenbuk, 2021). Lisaks värbamisele ja juhtimisele vastutab kuritegeliku ühenduse organiseerija spetsialistide tasustamise, vargusepisoodide ettevalmistamise, sh varguse aja ja koha määramise, sõidukivarguse ja konspiratsioonivõtete tagamiseks vajaliku tehnika hankimise ning sõidukite varjamise ja realiseerimisahela korraldamise eest (A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 järgi, 2021).

Kuritegeliku ühenduse organiseerija üldjuhul sihtriigis konkreetseid vargusepisoodide toime ei pane, vaid vastutab kuritegeliku tegevuse eest distantsilt (Siegel, 2014, pp. 19 – 20). Samas ei ole võimalik välistada asjaolu, et organiseerijad käivad sihtriigis kuriteoepisoodide ettevalmistamas. Konkreetse vargusepisoodi toimepanemise eest sihtriigis vastutab brigadir, kes valdab eritehnika kasutamiseks vajaminevat oskusteavet ning vastutab ahela logistika eest (Reisenbuk, 2021). See tähendab, et nende ülesanne on sihtriigis sobiva sõiduki väljavalimine ja selle eritehnika abil käivitamine. Lisaks kuulub tema kohustuste hulka autojuhtide värbamine, instrueerimine, tasustamine ning toimetamine sihtriiki (A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 järgi, 2021).

Niipea kui saabub sõiduki tellimus, hakatakse konkreetse sõiduki varastamiseks värbama ahela kõige madalamal astmel olevaid autojuhte (Siegel, 2014, p. 26). Enamasti värvatakse autojuhiks inimene, kes on materiaalsetes raskustes ning keda motiveerib mõnesajaeurone töötasu (Pihlak, 2023). Üldjuhul puudub tal sõiduki avamiseks ja käivitamiseks vajalik oskusteave (Reisenbuk, 2021). Tema ülesandeks on autovarguse toimepanemise ajal julgestada ja abistada brigadiri ning varastatud auto sihtriigist kokkulepitud kohta toimetada (A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 järgi, 2021). Selline kolmeastmeline ahel, mis algab kuritegeliku ühenduse organisaatoriga ning lõppeb autojuhiga aitab tagada MOCG põhimõtet, et ahela esimene ja viimane lüli üksteist ei tunne ning autojuhi

kinnipidamisel on tegemist kalkuleeritud riskiga ja kuritegelik ühendus erilisi kaotusi ei kannu. Lisaks on tegu struktuuri kui ühe kuritegeliku ühenduse tunnusega.

Järgnevalt analüüsitakse vargusobjektiks olevat vara. Euroopas tegutsevad MOCG-d on spetsialiseerunud nii kallimasse hinnaklassi kuuluvate mudelite kui ka hübriid- või keskklassi kuuluvate automudelite vargustele (Siegel, 2014, p. 27). Kõige kallimasse hinnaklassi kuuluvaid sõidukeid ei varastata peaaegu kunagi. Esiteks seetõttu, et neid on niivõrd vähe ja teiseks on nende asukohta oluliselt lihtsam tuvastada. (Gounev, 2011, p. 102) Kui veel kümnekond aastat tagasi oli Eestist toimepandud organiseeritud autovargusskeemide kontekstis võimalik rääkida pigem keskklassi ja hübriid autode vargustest (Prokuratuur, 2019), siis viimastel aastatel on vargusobjektiks olnud kallimasse hinnaklassi kuuluvad maasturid (nt BMW X5, X6; Land Rover Range Rover ja Toyota Land Cruiser või Rav-4) (A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 järgi, 2021). Seega võib üldistada, et MOCG-de poolt varastatakse Eestist peamiselt nelikveoliseid kõrgemasse hinnaklassi kuuluvad sõidukeid.

Sõidukite varastamisega kaasneva ebasoodsa finantsseisundi minimeerimiseks ja sõiduki hoiustamisega seotud riskide maandamiseks varastavad kurjategijad kallimasse hinnaklassi kuuluvad sõidukid alles pärast tellimuse laekumist (Gounev, 2011 pp. 120 – 121). Tellimuse täpsusaste võib ulatuda lisaks margile ja mudelile ka sõiduki väljalaskeaasta ja kindla lisavarustuseni (Filippov, 2018). Kui vahendaja on autoturu olukorraga kursis, siis ei pruugi eelnev tellimus alati vajalik olla – kui müügile tuleb mõni uus ja nõutud automudel, siis on nõudlus sedavõrd suur, et ostja kiire leidmine ei ole probleem (Gounev, 2011 pp. 120 – 121).

MOCG-de poolt varastatavad sõidukid on valdavalt kurjategijatele enne kuriteo episoodi toimepanemist teada (Barbu, 2014, p. 204). Sõidukite väljavalimine ja kaardistamine toimub erinevaid elamurajoone või naabruskondi läbi sõites. (Siegel, 2014, p. 22) Potentsiaalsete sõidukite seireks kasutatakse üldiselt kümnekond aastat vanu Leedu või Inglise registreerimistunnustega sõidukeid, kuid lisaks võidakse liikuda ka elektritõukerataste abil või jalgsi (Saarniit, 2022). Nõutavat tüüpi sõidukitega elamurajoonide ja linnaosade selekteerimiseks võidakse kasutada ka *google street view* rakenduse abi (Siegel, 2014, p. 22). Üldiselt toimub uute sõidukite kaardistamine paralleelselt vargusepisoodide toimepanemisega, ning huvipakkuvad sõidukid märgitakse ülesse (aadress, automark, gps seadmega geograafiline koordinaat jms). Viimast võib nimetada ka *hit and run* põhimõtteks, mis tähendab, et Eestis viibitakse nii lühikest aega kui võimalik ning riigist lahkutakse kohe pärast sõidukivarguse toimepanemist (Anvelt, 2017).

MOCG-de suurused on erinevad – suurimad sellised koosnevad umbes 25 liikmest, väiksemad võivad koosneda kolmest kuni viiest liikmest, kuid viimasel juhul on väiksem grupp üldjuhul mõne suurema ühenduse haru. Euroopas tegutsevaid MOCG-sid seostatakse enim nooremaealiste meesterahvastega. Sihtriiki suunduvad vargusbrigaadid koosnevad tavaliselt kahest kuni kolmest liikmest. (Siegel, 2014, pp. 7 – 8) Sihtriiki saabutakse saateautode või liinibussiga ning sõidukivargusteks ollakse üldjuhul hästi ettevalmistunud. Sihtriigis järgitakse kuritegeliku ühenduse sees kokkulepitud konspiratsioonivõtteid ning üritatakse tegutseda märkamatuks (Reisenbuk, 2021).

Sageli eelistatakse selliseid eramuid ja piirkondi, kus vargusobjekt on ligipääsetavam. Autovarguse toimepanemiseks valitakse tavaliselt öine aeg (Barbu, 2014, p. 202). Kõige levinum autovarguste ajavahemik on 01.00 – 03.00 vahel, sest siis on kõige suurem tõenäosus, et autoomanikud magavad (Siinmaa, 2015, lk 479). Selline ajavahemik on omane selliste sõidukite puhul, mis on pargitud eramute lähedale, halvasti valgustatud ja turvamata piirkondadesse ning ilma valveta parklatesse (Barbu, 2014, p. 202).

Kokkuvõtvalt saab välja tuua, et kuriteo kavandamise faasis tuleb kuritegeliku ühenduse organisaatoril luua võrgustik, kuhu kuuluksid nii autojuhid, brigadirid kui ka osapooled, kes vastutavad sõiduki turukõlblikuks muutmise ja realiseerimise eest. Kõikidel osapooltel on ühenduse hierarhias kindel positsioon ja ülesanded. Peale kuriteoskeemi käivitamist ja tellimuse laekumist hakkavad ühenduse liikmed erinevaid mooduseid kasutades sihtriigis sõidukeid kaardistama. Varguse toimepanemiseks valitakse konspiratiivsel eesmärgi tavaliselt öine aeg ning vargusobjektiks on enamasti eramajade juures parkivad kallimasse hinnaklassi kuuluvad maasturid. Sihtriiki saabutakse kahe kuni kolmekesi ning järgitakse kõiki ühenduse sees kokkulepitud konspiratiivseid meetmeid.

1.4. Autovarguse toimepanemiseks kasutatavad vahendid

Kuriteo toimepanemise etapis mõistame *modus operandi* all eelkõige kuritegijate poolt sõidukisse sisenemiseks ja sõiduki mootori käivitamiseks kasutatavaid vahendeid. Järgnevas alapeatükis antakse ülevaade organiseeritud autovarguste toimepanemise vahenditest ning nende muutumisest viimase kümnendi jooksul. MOCG-de poolt toimepandud autovargustele on omane intensiivsus ja tehnikavahendite keerukus – lisaks mehhaanilistele murdmisriitadele kasutatakse varguste toimepanemise jaoks kohaldatud elektroonilisi abivahendeid (A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 järgi, 2021).

Üldiselt on kurjategija varastatava sõiduki turvaseadmete ja mehhanismidega tuttav (Barbu, 2014, pp. 203 – 204). Tehnoloogia arengu ja sõidukite täiustatud turvameetmete kasutuselevõtuga on

autovargused muutunud sedavõrd keeruliseks ettevõtmiseks, et see nõuab toimepanijatelt kõrget organiseerituse taset ja spetsiifilisi teadmiseid (Gounev, 2011). Kaasaegsete turvaseadmetega sõidukite vargustel kasutavad kuritegelikud ühendused seadmeid, mida hangitakse üldjuhul mustalt turult (Ferwerda *et al.*, 2013, p. 39).

Eestis on organiseeritud autovarguseid toimepandud nii mehhaaniliste kui ka elektrooniliste vahendite abil. Kui sõiduki käivitamist takistav elektroonika veel puudus, piisas sõiduki avamiseks tugevamast metallsulamist tehtud nn kuldvõtmest ja headest käelistest oskustest. Kui sõidukitele hakati paigaldama elektroonilisi käivitustõkiseid, siis hakati sõiduki mehhaanilisi lukke puruks keerama või spetsiaalse metallist tõmmitsaga lukusüdamikke välja tõmbama ning seejärel kasutati luku avamiseks kruvikeerajat. (Edovald, 2023)

Seejärel tulid turule juba intelligentsemad seadmed, mille puhul käivitati sõiduk OBD-pistikuga. Lühend OBD ehk *On-Board-Diagnostics* on sõiduki diagnostikaseade, mille eesmärk on sõiduki eri osadesse paigutatud sensoritest saadava info alusel muuta sõidukil ennast ise efektiivsemaks ja tuvastada võimalikke kõrvalekaldeid tavapärasest tööritmist ehk teisisõnu tuvastada veakoode (Kraas, 2018). Tavaliselt kasutatakse salongis paiknevat OBD-pistikut sõiduki diagnostikaarvutiga ühendamiseks ja veakoodide lugemiseks.

Autovarguste puhul ühendatakse OBD-pistikusse tehniline seade, mis programmeerib sealtkaudu sõiduki elektroonilisse käivitustõkisesse vale võtme (Edovald, 2023). See tähendab, et varguse toimepanija poolt kaasa võetud võtmetoorik programmeeritakse seadme abil selliseks, et sellega saab sõidukit käivitada (Prokuratuur, 2015). Selline seade ei võimalda aga sõidukisse siseneda ja selleks kasutatakse mehhaanilisi viise (luku või aknaklaasi purustamine, luku südamiku väljatõmbamine) või originaalvõtme lukustuse raadiosagedusliku andmeside kopeerimist spetsiaalse puldiga (Edovald, 2023).

Järgmisena võeti kasutusele eritehnika, mida nimetatakse nii-öelda „pikaks-võtmeks“. Seadet saab kasutada võtmevaba käivitus- ja lukustussüsteemi omavate sõidukite vargusteks. Seade koosneb kahest erinevast komponendist ja kasutab ära funktsiooni, mis avab sõiduki ukseid ja lubab selle käivitada, kui võtmevõtt asub sõidukist teatud vahemaa kaugusel. Seega on vargustehnika tööpõhimõtte võimendada seadme ühe komponendiga sõiduki originaalvõtme signaali nii, et see jõuaks vargusobjektiks oleva sõidukini, kus paikneb seadme teine komponent. Seejärel eeldab sõiduk, et võtmevõtt on sõiduki läheduses ning selle uksi saab avada ja sõidukit käivitada. (Edovald, 2023)

Alguses olid sellised seadmed käsitööna valminud ebastandardised komplektid. Hiljem muutusid need kõrvaltvaatajale arusaamatu välisilmega seadmeteks, mis meenutavad oma väliselt ruuterit. Lisaks

hakati konspiratiivsel eesmärgil seadme ühte komponenti installeerima CD- ja DVD-mängijate, raadiosaatjate jms sisse ning teist komponenti hoiti selja- või arvutikotis. Sellise süsteemi negatiivseks pooleks on asjaolu, et kord käivitatud sõiduki mootorit ei saa enne sihtkohta jõudmist välja lülitada. (Edovald, 2023)

Viimase aasta jooksul Eestis toimepandud organiseeritud autovargustel kasutatakse toimepanemise viisi, kus sõiduki vasakpoolse esiratta juurest saadakse kätte esitule pistik. Seejärel ühendatakse pistiku kaudu spetsiaalne tehniline seade sõiduki CAN-võrku. (Edovald, 2023) CAN-võrk ehk *Controller Area Network* eesmärk on ühendada erinevaid sõiduki süsteeme juhtivaid kontrollereid omavahelistesse võrkudesse ning võimaldada seeläbi sõiduki lisafunktsioonide toimimist (Külaots, 2015, lk 6). Autovarguse toimepanemisel viiakse aga CAN-võrku ühendatud seadme kaudu sõiduk testrežiimi, mille tulemusel saab sõidukit nii avada kui ka käivitada. Sõiduki mootorit on võimalik hiljem välja lülitada, kuid selle taaskäivitamiseks tuleb seade uuesti CAN-võrku ühendada. Sellise sisenemis- ja käivitamisviisi puhul pole oluline, kus kohast CAN-võrgule lähenetakse, tähtis on, et see oleks kergesti ligipääsetav. (Edovald, 2023) Seega ei saa välistada, et sellise käivitamisviisi puhul lähenetakse CAN-võrgule ka mõnest teisest asukohast.

Autovarguste toimepanemisel on kasutatud ka selliseid seadmeid, mis pole otseselt sõidukisse sisenemiseks või selle käivitamiseks vajalikud, kuid mis muudavad selle hõlpsamaks. Sellisteks seadmeteks on näiteks elektroonilised koerapeletajad, mis edastavad selliseid ultrahelilaineid, mida koerad ei talu. Kurjategijate kinnipidamisel on nende valdusest ära võetud GSM ja GPS sageduse olemasolu tuvastamist võimaldav detektor ehk *mobifinder*. (Edovald, 2023) Mõõtudelt politsei vormikaamerat meenutav seade suudab 10 – 30 meetri raadiuses tuvastada mobiiltelefoni või GPS-seadme signaali ja teavitab sellest helisignaali detektori kasutajat.

Lisaks on ära võetud GSM autovalve olemasolu summutavaid *jammereid* ehk segajaid. Antennidega seade ühendatakse üldjuhul sõiduki sigaretisüütajasse või USB-liidesesse. Segaja genereerib raadiosignaale, mis on samal töösagedusel sõidukis oleva valveseadmega ja see takistab sõiduki asukoha määramist. Sarnasel tööpõhimõttel toimib ka garaažiukse või värava kaugjuhtimispuhli meenutav seade *key fob jammer*, mis genereerib sõiduki võtmepuldi töösagedusel sellist raadiosageduslikku müra, mis ei võimalda võtmepuldist sõiduki ukse avada ega sulgeda. (Edovald, 2023) Selliselt blokeerib segaja võtmepuldist tuleva signaali, sõiduki ukse ei lukustu ja kurjategijal on lihtne hiljem sõidukisse siseneda.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et Eestis on autovarguste toimepanemiseks kasutatud viimasel kümnendil erinevaid meetodeid. Kui organiseeritud autovarguslainete alguses siseneti ja käivitati sõiduk

mehhaanilisi vahendeid kasutades, siis viimastel aastatel on kuritegelikud ühendused hakanud kasutama erinevaid tehnilisi abivahendeid, mis aitavad vargusobjektiks olevat sõidukit avada ja käivitada, aga ka varguse toimepanemist lihtsustada ja jälgi varjata. Eelpool nimetatud võtteid ja elektroonilisi või mehhaanilisi vahendeid mitmekülgset kombineerides on võimalik sõidukisse sisenemise ja käivitamise viise pidevalt muuta. Oluline on seadmete, oskusteabe ja käte osavuse olemasolu.

1.5. Sõiduki turukõlblikuks muutmine ja realiseerimine

Käesolev alapeatükk keskendub kuriteo toimepanemise järgsete tegevuste faasile ehk sõidukite identiteedi muutmise ja realiseerimisviiside kirjeldamisele. Peale sõiduki sihtkohta toimetamist tuleb sõiduk muuta nii-öelda turukõlblikuks ehk teisisõnu muuta selle identiteeti (Barbu, 2013, pp. 67 – 68). Üldiselt kasutatakse selle jaoks teise samasuguse sõiduki identiteeti ehk doonorautot. Teise sõiduki identiteedi saamiseks on kaks moodust. Interneti teel otsitakse teises Schengeni liikmesriigis müügis olev samasugune sõiduk ja küsitakse ostuhuvi ettekäändel sõiduki andmeid. Kõige sagedamini leitakse selline sõiduk aga autolammutustöökodadest, kus uus identiteet võetakse kasutuskõlbmatult sõidukilt. (Gounev & Bezlov, 2008, p. 426)

Sõiduki identiteedi muutmine koosneb kolmest komponendist. Esmalt tuleb muuta sõiduki VIN-koodi. Kuritegelikud rühmitused kasutavad võltsimisel kolme peamist meetodit (Barbu, 2013, pp. 67– 68):

1. Originaal VIN-kood lihvitakse sõiduki kerelt maha ja selle kohale stantsitakse uus VIN-kood (üldjuhul võltsitakse seitset viimast numbrit, kuna need on iga sõidukipuhul muutuvad);
2. Originaal VIN-kood lõigatakse koos alusmaterjaliga sõiduki kerest välja ja asendatakse teiselt sõidukilt eemaldatud VIN-koodiga, mis keevitatakse samasse kohta tagasi;
3. Uus VIN-kood kleebitakse originaal VIN-koodi peale.

Lisaks sõiduki füüsilise VIN-koodi võltsimisele muudavad kurjategijad ümberprogrammeerimise abil ka sõiduki juhtplokis asuvat tarkvara või VIN-koodi. Seda seetõttu, et sõiduki õige identiteet ei oleks ka elektroonse diagnostika käigus koheselt tuvastatav. (Edovald, 2023) Teiseks kinnitatakse sõidukile uued registreerimistunnused. Kui koos uue VIN-koodiga pole kaasa saadud sõiduki originaaldokumente, siis tuleb ka need võltsida. Registreerimistunnistuste järgi tegemisel kasutavad kurjategijad tänapäeval kõige kaasaegsamaid võimalusi, mis võimaldavad neil detailselt dokumente võltsida. Dokumente võltsitakse peamiselt kolmes erinevas trükistiilis – ofset, kõrgtrükk ja

sügavtrükk. (Barbu, 2013, pp. 67 – 68) See peegeldab kaasaegsete kuriteoskeemide professionaalsust ja kõrget taset.

Kui varastatud sõiduk on saanud endale uue identiteedi, tuleb viimase sammuna enne kriminaaltulu teenimist leida sõidukile ostja. Varastatud autode nõudluse ja autovarguste sageduse määravad legaalsel turul müüdavate sõidukite hinnad ja kõikuv pakkumus (Siegel, 2014, p. 22). Nõukogude süsteemi lagunemise ja riikide iseseisvumise tulemusena, tekitas sealne kiirelt arenev turumajandus nõudluse lääne autode, eriti luksuslikumate mudelite järele. Sellist nõudlust aga kodumaised tootjad ega vahendajad täita ei suutnud. Initsiatiivi haarasid kuritegelikud ühendused, kes asusid tühimikku täitma. Aja-jooksul on välja kujunenud koordineeritud kuriteoskeemid, mille tõttu on osad riigid muutunud välismaalt varastatud autode realiseerimise ja turustamise sihtpunktiks. (Brown & Clark, 2019, p. 127)

Olenemata konkreetsest sõidukist või riigist on orientatsioon jäänud ajas samaks – Euroopa Liidu liikmesriikidest varastatud sõidukid liiguvad endistesse Nõukogude Liidu koosseisu kuulnud riikidesse või kaugemale Kesk-Aasia suunas (Siegel, 2014 p. 21). See peegeldab kaasaegse majanduse olemust, kus tööstuskaubad liiguvad arenenud riikidest vähem arenenud riikidesse. Samas on selline liikumine vastuolus teiste rahvusvahelise kuritegevuse vormidega (nt uimasti- ja inimkaubandus), kus tendents on vastupidine. (Brown & Clark, 2019, p. 128)

Enamikul juhtudel leitakse ostja kuritegelikesse ühendustesse kuuluvate või nendega koostööd tegevate automüüjate ning kuritegelike võrgustike endi kaudu (Siegel, 2014, p. 25). Varastatud sõidukite klientuuriks võivad olla inimesed, kes ei tea sõiduki päritolust midagi ning valivad heauskselt vahendaja kaudu sõiduki, mis on turuhinnast 10 – 20% odavam. Teised valivad varastatud sõiduki teadlikult, et säästa rahaliselt ligikaudu pool tavapärasest turuhinnast, tellides sellisel juhul juba konkreetse sõiduki mudeli koos valitud varustusega. Klientideks võivad osutada ka ettevõtted, kes omandavad sõidukeid kommertskasutuseks. Teada on juhtumeid, kus ehitus ja autorendi ettevõtted on tellinud oma autopargi suurendamiseks musta turu kaudu kümneid sõidukeid. (Gounev & Bezlov, 2008, pp. 425 – 426)

Varastatud sõidukiga kauplemine eeldab tehingu osapoolte vahel suuremat usaldust. Esiteks puudub ostjal teave sõiduki ajaloo ja kvaliteedi kohta. Lisaks erineb eelkõige kallimasse hinnaklassi kuuluvate sõidukitega mustal turul tehtavad tehingud sellepoolet, et selle hind võib olla mitukümmend tuhat eurot, mis on rahalises mõttes võrreldav keskmise taseme narko või sigareti müügitehinguga. (Gounev, 2011 pp. 185)

Endistes Nõukogude Liidu ja Ida-Euroopa riikides kasutatakse varastatud sõidukite müümiseks üldjuhul kolme erinevat turustuskanalit: kasutatud autode turg, autovaruosade turg ja vanametalli turg. Pärast identiteedi muutmist müüakse sõiduk kuritegeliku võrgustiku kaudu uuele omanikule. Teine võimalus on sõiduk kuritegelikele ühendustele kuuluvates autoremonditöökodades demonteerida ja saadud detailid varuosade turul realiseerida. Demonteerimisest alles jäänud sõidukikere utiliseeritakse vanametalli kokkuostus. (Gounev, 2011, pp. 62, 100) Kolmas variant on, et kuritegelikud ühendused ostavad võimalikult madala hinna eest maha kantud või avariilise kallimasse hinnaklassi kuuluva sõiduki ning taastab selle kasutades selleks varastatud sõiduki varuosasid (Keelin, 2021).

Sõidukite transpordiks realiseerimise sihtriiki võidakse kasutada merekonteinereid ja kaubalaevu, veoautosid või kaubarongide vaguneid. Varastatud sõidukitelt demonteeritud varuosi transporditakse kaubikute ja veokitega. (Socta, 2021) Eestist varastatud sõidukeid on realiseerimise eesmärgil transporditud näiteks Leedust Tadžikistani. (A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 järgi, 2021). Balti riikidest veetakse sõidukeid Tadžikistani peamiselt raudteed pidi. Kui sõiduk jõuab Tadžikistani või Tadžiki kodanik ostab sõiduki Leedu kasutatud autode turult, on seda peaaegu võimatu tagasi saada, kuna ühtegi kirjalikku ostu-müügi tehingut ei vormistata ja sõiduki eest tasutakse sularahas. (Siegel, 2014, p. 26) Seega turustatakse varastatud sõidukeid sellistesse riikidesse, kus korruptsiooni, seaduste või muude tegurite pärast on peaaegu võimatu sõidukeid üles leida või neid tagasi saada.

Kokkuvõtvalt saab välja tuua, et varastatud sõidukite nõudluse tingib turu pakkumus ja legaalsel turul müüdavate sõidukite hinnad. Sõidukite realiseerimiseks kasutatakse kolme peamist varianti. Nendeks on sõiduki identiteedi võltsimine ja turustamine, sõiduki varuosadeks demonteerimine ja varuosade turustamine ning varastatud sõiduki varuosadega teise sõiduki taastamine ja selle realiseerimine. Enamasti toimub sõidukite turustamine kolmandatesse riikidesse ning klientideks võivad olla nii kuritegeliku võrgustikuga seotud isikud aga ka heausksed omandajad.

1.6. Organiseeritud autovarguste avastamine ja tõkestamine

Käesolevas alapeatükis käsitletakse autovarguste avastamise ja tõkestamise viise, autovarguseid soodustavaid tegureid ning antakse ülevaade Eestis toimunud organiseeritud autovarguslainetest. Autovarguse tõkestamist defineerib töö autor Julgeolekuasutuste seaduse (2000) §-s 4 väljatoodud käsitluse alusel, mis sätestab, et tõkestamine on kuriteo ärahoidmine mis tahes seaduslikul viisil enne selle toimepanemist. Kuriteo avastamise all mõistab käesoleva töö autor autovarguse toimepannud isikute, varastatud sõidukite ja kuritegelike ühendusteni jõudmist.

Üheks organiseeritud autovarguseid soodustavaks teguriks võib pidada vabakaubanduslepinguid ja globaliseerumist, mistõttu on riigipiiridel piirikontrolle oluliselt leevendatud või need sootuks kaotatud. Varastatud sõidukite leidmine legaalse piiriülese liikluse hulgast on üha raskem ning kurjategijad ja kuritegelikud ühendused saavad hõlpsalt üle piiride liikuda. (Euroopa Komisjon, 2019) Teiseks teguriks võib pidada suuremahulist riikidevahelist kauplemist kasutatud ja uute sõidukitega. See on tinginud olukorra, kus varastatud sõidukitega kauplevad kuritegelikud võrgustikud võivad legaalselt autokaubandusega tegelevate ettevõtete varjus tegutseda. Lisaks võib välja tuua realiseerimise sihtkohtadeks olevates kolmandates riikides laialt levinud korrupsiooni probleemaatika ja sõidukite registreerimisdokumentide rahvusvahelise standardi puudumise, mis muudab ametnike jaoks võltsitud paberite tuvastamise keerulisemaks. (Clarke & Brown, 2003) Lisaks on üheks organiseeritud kuritegevust mõjutavaks teguriks avalikkuse suhtumine konkreetseesse probleemi. Laialdane sotsiaalne tolerantsus või vähene teadlikkus teatud teema osas võib luua soodsa keskkonna kuritegude toimepanemiseks. (Zagaris, 2020, p. 310)

Tulenevalt viimasest tegurist on üheks oluliseks autovarguste avastamise ja tõkestamise viisiks inimeste teadlikkuse suurendamine ja nende infoväljas hoidmine. Õiguskaitseorganid peaksid oma eesmärgistatud ja järjekindla tegevusega andma kindlustunde igale kogukonna liikmele (Barbu, 2014, p. 208). Kõige lihtsam viis seda teha on kasutada meediat. Meedia kaudu inimestele politseioperatsioonidest või kuritegevuse tõkestamisega seotud probleemkohtadest ja selles vallas rakendatavatest meetmetest rääkides julgustatakse kogukonda kuritegusid avastama ja sellest teatama (Barbu, 2014, p. 208). Lisaks aitab pidev autovarguste meedias kajastamine hoida teemat aktuaalsena ning paneb autoomanike võtma tarvitusele lisa turvameetmeid, et oma sõidukit kaitsta.

Teiseks oluliseks autovarguste avastamise ja tõkestamise viisiks on piiriülene koostöö. Keerukate ja aegkriitiliste piiriüleste menetluse puhul on oluliseks kiirus ja tõhusus. Kõige tõhusam viis piiriülese organiseeritud kuritegevuse tõkestamiseks on otsene koostöö ja suhtlus erinevate riikide ametiasutuste vahel. (Eurojust, 2023a) Juhuks, kui kuritegusid pannakse samaaegselt toime mitme riigi territooriumil ning tõendid ja kahtlustatavad paiknevad erinevates riikides, on loodud Euroopa Liidu liikmesriikide vaheline koostöövorm JIT (*Joint Investigation Team*) ehk ühine uurimisrühm (Prokuratuur, 2016). JIT-i loomise tingimuseks on, et asjaomaste liikmeriikide pädevate asutuste vahel on koostöö kokkulepe. Lisaks moodustakse JIT määratud ajavahemikuks ja kindla eesmärgi saavutamiseks ning uurimisgrupp järgib selle liikmesriigi seadusi, milles ta tegutseb. (Schalken & Pronk, 2002, p. 71)

Kui ühine uurimisrühm on moodustatud, saavad partnerid vahetada operatiivselt teavet ja tõendeid, teha reaajas koostööd, viibida üksteise territooriumil menetlustoimingute läbiviimise juures ning

viia läbi ühisoperatsioone. Otsesed kontaktid ja suhtlus võimaldavad JIT-i liikmetel luua isiklikke suhteid ja usaldust, mis viib kiirema ja tõhusama koostööni ka peale JIT-i raames tehtud koostöö lõppemist. (Eurojust, 2023a). Seega on JIT-is osalemine hea võimalus arendada isiklikke piiriüleseid suhteid, mille kaudu saab tulevikus JIT-i väliselt usalduslikult ja operatiivselt infot vahetada. Eestis moodustati Leedust koordineeritud organiseeritud autovarguste tõkestamiseks JIT nimega „Balcar“ 2010. aastal (Prokuratuur, 2019). Eesti, Läti ja Leedu õiguskaitseasutuste vaheline ühine uurimisrühm oli aktiivne peaaegu neli aastat ning selle ajajooksul peeti kinni neli kuritegelikku gruppi ning kohtus mõisteti süüdi 25 isikut, kes panid toime 99 vargust või varguse katset. Iga grupeeringu kinnipidamise järel suurenes ajavahemik, mil organiseeritud autovarguseid Eestis ei toimunud (Prokuratuur, 2016). Seega oli JIT-i tegevusel otsene mõju organiseeritud autovarguste vähenemisele.

Kui JIT-i loomine on ebaotstarbekas, saab riikidevahelisel tasandil kriminaalmenetluses tõendeid koguda Euroopa uurimismääruse alusel. Euroopa uurimismäärus ehk EIO (*European Investigation Order*) on ühe Euroopa Liidu õiguskaitseasutuse taotlus teise Euroopa Liidu liikmesriigi õiguskaitseasutustele eesmärgiga koguda tõendeid või neid üle anda (Eurojust, 2023b). EIO puhul kehtib vastastikuse tunnustamise printsiip, mis tähendab, et taotlust tuleb täita kindlaks tähtajaks (Prokuratuur, 2017). Ka organiseeritud autovargustega seotud kriminaalmenetlustest paiknevad tõendid enamasti mitmes riigis ning sellisel juhul aitab Euroopa uurimismäärus teisest riigist tõendeid koguda. Samas ei rahulda mõningatel juhtudel traditsioonilised vastastikused õigusabi kanalid täielikult asjaomaste ametiasutuste tegevusvajadusi (Eurojust, 2023b). Seega tuleb iga konkreetse menetluse puhul läbi mõelda, milline on rahvusvahelise koostöö maht ja vajadus ning valida menetluse jätkamiseks kõige tõhusam suund.

Veel kasutatakse rahvusvahelise koostöö läbiviimisel Europoli turvalist teabevahetusvõrku (SIENA), mille eesmärk on hõlbustada Europoli, Euroopa Liidu liikmesriikide ja kolmandate osapoolte (kellega on sõlmitud koostööleping) vahelist koostööd kuritegevusega seotud strateegilise ja operatiivse teabe vahetamisel, sh saab edastada „piiratud“ tasemel riigisaladust. SIENA teateid on õiguskaitseasutusel võimalik väljastada Europoli lähetatud liikmesriigi sideohvitseri kaudu või vastavate volituste olemasolul teha seda ise. (Europol, 2023) Süütegude avastamiseks ja tõkestamiseks vajaliku teabe vahetuks edastamiseks teistesse riikidesse kasutatakse riikliku SIRENE büroo teenuseid (Euroopa Komisjon, 2023). Seega on mõlemad, nii SIENA kui ka SIRENE, organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise seisukohast olulised ja turvalised teabevahetuskanalid.

Lisaks rahvusvahelisele ja siseriiklikule õiguskaitseasutuste omavahelisele koostööle on oluline ka koostöö erasektoriga. Aastal 2018 toimus INTERPOL-i eestvedamisel rahvusvaheline sõidukikuritegevuse konverents, kus osalesid õiguskaitseasutuste ametnikud, prokurörid ja eksperdid.

Kriitiline roll oli konverentsil ka erasektoril, mida esindasid kindlustusfirmade, turvatehnoloogia arendajate ja autotootjate esindajad. Konverentsil rõhutati õiguskaitseasutuste ja erasektori vahelise koostöö tähtsust ning omavahel teabe ning kurjategijate *modus operandi* jagamist. (Zagaris, 2020, p. 314) Järelikult on autovarguste avastamisel ja tõkestamisel oluline roll mõlemal – nii era kui ka avalikul sektoril.

Eestis on Leedust koordineeritud organiseeritud autovarguste vastu võideldud alates 2009. aastast. Aastate jooksul kujunes autovaraste tabamiseks oma *modus operandi*, mis käivitus kohe, kui Leedust pärit autovaraste tegevus Eestis aset leidis. See *modus operandi* hõlmas endas töövõtteid, milleks olid (Prokuratuur, 2019):

1. Töö sündmuskohal ja asitõenditega;
2. Ekspertiisid ja uurimiseksperimentid;
3. Jälitustoimingud;
4. Fakti- ja tõenäosusanalüüsid;
5. Rahvusvaheline suhtlus.

Kuna organiseeritud autovargusskeemid on ülesehitatud selliselt, et vahetu toimepanija kinnipidamise korral on seosed varasemate kuritegude ning isikutega raskesti tõendatavad, siis on menetlusstrateegiaks olnud kuritegeliku ühenduse tõendamine, kõigi liikmete varasemate kuriteoepisoodidega sidumine ning kuritegeliku ühenduse organisaatorini jõudmine ja tema väljanõudmine. Lisaks tingimisi või reaalsele vangistustele on organiseeritud autovarguse toimepannud isikuid karistatud Eesti Vabariigist väljasaatmise ja sissesõidukeeluga, mis peaks tõkestama nende Eestisse naasmise. (Prokuratuur, 2019) Seega on autovarguste avastamise ja tõkestamise seisukohast oluline nii õiguskaitseasutuste valmisolek, menetluste strateegilised suunad aga ka teo toimepanijatele mõistetud karistused.

Kokkuvõtvalt saab öelda, et organiseeritud autovarguseid soodustavateks teguriteks on liikmesriikide vahelise piirikontrolli puudumine, suurenenud uute ja kasutatud sõidukitega kauplemine ning korruptsioon turustamise sihtriikides. Lisaks võib soodustavaks teguriks olla avalikkuse vähene teadlikkus või nende suhtumine. Autovarguste avastamiseks ja tõkestamiseks on mitmeid erinevaid viise. Esiteks on oluline koostöö, seda nii siseriiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Piiriülese koostöö puhul saavad õiguskaitseasutused kasutada võimalusi nagu JIT ja EIO. Oluline on ka koostöö era ja avaliku sektori vahel. Lisaks sõltub autovarguste avastamise ja tõkestamise edukus ka menetlus- ja karistuspraktikast.

2. AUTOVARGUSTELE SPETSIALISEERUNUD MOCG-DE TEGEVUS NING SELLE VASTASE VÕITLUSE PARENDAMINE

Teises peatükis keskendutakse lõputöö raames läbiviidavale uuringule. Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid, seda mõjutavad tegurid ning teha ettepanekuid organiseeritud sõidukivarguste vastase võitluse parendamiseks Eestis.

Tabel 1. Lõputöö etapid (2023; autori koostatud)

LÕPUTÖÖ ETAPID
Teooria otsimine ja töötlemine 01.10.2022 – 30.02.2023
Taotluse esitamine PPA uurimistöde kooskõlastamise komisjonile 18.01.2023
PPA uurimistöde kooskõlastamise komisjoni luba uuringu läbiviimiseks 25.01.2023
Ekspertide otsimine 10.02.2023 – 01.03.2023
Intervjuu plaani koostamine 01.03.2023 – 05.03.2023
Ekspertintervjuude läbiviimine 08.03.2023 – 17.03.2023
Uuringu tulemuste analüüs
Andmete töötlemine ja järelduste tegemine

2.1. Uuringu meetodika ja valim

Käesolev alapeatükk käsitleb lõputöö uurimismetoodikat. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks viiakse läbi **kvalitatiivne empiiriline uuring** (Hirsjärvi, *et al.*, 2004, lk 151), sest uurimisviis on suunatud inimeste kogemuste, arusaamade ja tõlgenduste mõistmisele ning annab sündmustest või ilmingutest detailirohke pildi (Laherand, 2008, lk 24). Kvalitatiivse uuringu lähtekohaks on reaalse elu kirjeldamine. Selle asemel, et tõestada juba olemasolevaid väiteid, püütakse uuringu käigus leida ja avalikkuse ette tuua tõsiasju. (Hirsjärvi, *et al.*, 2004, lk 152). Kvalitatiivse uuringu tulemuseks on üksikasjalik ja igakülgne kirjeldus uuritavast nähtusest (Õunapuu, 2014, lk 171).

Andmekogumismeetodina kasutatakse poolstruktureeritud ekspertintervjuud (Flick, 2009, p. 165). Intervjuu läbiviimise eeliseks on selle paindlikkus ning andmekogumist on võimalik vastavalt olukorrale reguleerida (Hirsjärvi, *et al.*, 2004, lk 192). Poolstruktureeritud intervjuu on osaliselt reglementeeritud vestlus, mis tähendab, et esitatavad küsimused valmistatakse ette ainult intervjuu alustamiseks. Ülejäänud intervjuu kulgeb avatult, lähtuvalt situatsioonist ja intervjuueeritava vastustest. Küsimuste arv ja liik ei ole piiratud ning vajadusel võib küsida täpsustavaid küsimusi. (Õunapuu, 2014, lk 171) Intervjuu kasutamise negatiivseks küljeks on selle ajamahukus. Intervjuud viidi läbi individuaalintervjuu vormis (Hirsjärvi, *et al.*, 2004, lk 198), kuna nii saab ekspert privaatses

keskkonnas ja omas tempos käsitletavaid teemasid arutada (Kalmus *et al.*, 2015). Ekspertintervjuu puhul huvitub uurija intervjueeritavast kui eriala spetsialistist. Seetõttu aitab andmekogumismeetod välistada ebaproduktiivseid teemasid. (Laherand, 2008, lk 178, 199)

Lõputöös kasutatakse **ettekavatsetud valimit**, mille käigus selekteerib uurija valimi liikmeid lähtuvalt enda teadmistest, kogemustest ja eriteadmistest mõne grupi kohta. Uuritavad on kaasatud ettekavatsetult ja konkreetsete kriteeriumite alusel. (Õunapuu, 2014, lk 143) Käesolevas lõputöös moodustavad valimi PPA narko- ja organiseeritud kuritegude talituse juht ning uurijad, PPA raskete kuritegude talituse grupijuht, Lõuna Ringkonnaprokuratuuri ringkonnaprokurör ning kindlustusseltside uurijad. Sellise valimi tingis asjaolu, et kõik eelpool nimetatud intervjueeritavad on tööalaselt kokku puutunud organiseeritud autovargusskeemidega. Lõputöös on intervjueeritavate nimed asendatud intervjuude läbiviimise järjekorra numbriga (intervjueeritav 1 – 8).

Intervjuud viidi läbi ajavahemikus 08.03.2023 kuni 17.03.2023. Kokku intervjueeriti kaheksat eksperti: ühte narko- ja organiseeritud kuritegude talituse juhti, ühte raskete kuritegude talituse grupijuhti, kolme narko- ja organiseeritud kuritegude talituse uurijat, kahte kindlustusseltside uurijat (suhtluskeskkonna *Teams* vahendusel) ja ühte ringkonnaprokuröri (suhtluskeskkonna *Teams* vahendusel) (vt Lisa 1). Enne intervjuude läbiviimist tutvustati intervjueeritavatele lõputöö teemat, eesmärki, meetodikat ning valimit. Lisaks täpsustati informatsiooni töökoha, valdkonna kogemuse ning isikuandmete avaldamise kohta. Küsitletud ekspertide töökogemus on keskmiselt 13 aastat, kolm eksperti töötavad juhtivatel ametikohtadel. Intervjuu plaan koosnes kaheksast küsimusest (vt Lisa 2) ja keskmine intervjuu kestvus oli 49 minutit. Kõik intervjuud helisalvestati (intervjueeritavate nõusolekul). Helisalvestamise eeliseks on võimalus pöörduda tagasi andmete algvormi juurde ja neid vajadusel uuesti kuulata (Laherand, 2008, lk 273). Helisalvestamiseks kasutati mobiiltelefoni rakendust *voice memos*.

Kui teave on salvestatud tehnilise vahenditega, tuleb need enne tõlgenduste tegemist transkribeerida (Flick, 2009, p. 299). Transkribeerimise eesmärk on anda intervjuule kirjalik kuju ning hõlbustada kõige tähtsama teabe eristamist tervikust ilma, et salvestist oleks vaja korduvalt üle kuulata või kerida. (Laherand, 2008, lk 279). Intervjuude helisalvestised transkribeeriti täies mahus *Microsoft Word* keskkonnas.

Andmeanalüüsimeetodina rakendatakse kvalitatiivset sisuanalüüsi, mis taotleb läbi ümbersõnastamise, summeerimise ja kategooriate moodustamise tekstimaterjali vähendamist (Laherand, 2008, lk 285). Kvalitatiivse sisuanalüüsi esimene etapp on teksti kodeerimine, mille käigus tähistatakse transkribeeritud tekstilõigud siltide või märksõnadega. Selle eesmärk on teksti

põhjalik uurimine ja mõistmine. Teine etapp on sarnastest koodidest kategooriate moodustamine. (Kalmus *et al.*, 2015) Lõpptulemusena luuakse uuritavast nähtusest sisutihe kirjeldus (Laherand, 2008, lk 161). Kvalitatiivse sisuanalüüsi tulemusi kirjeldatakse üksikasjalikult analüüsiteksti põhiosas, kus esitatakse uurija analüütilised üldistused. Analüüsi tõlgendusi ja väiteid ilmestatakse tsitaatidega (Kalmus *et al.*, 2015).

2.2. Uuringu tulemused

Käesolevas alapeatükis tutvustatakse lõputöö empiirilise osa uuringu tulemusi. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks koostas autor poolstruktureeritud ekspertintervjuudest saadud info põhjal kuus kategooriat (vt tabel 2):

Tabel 2. Uurimisküsimused ja kategooriad (2023; autori koostatud)

Uurimisküsimus	Kategooria
Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste olemus?	Kategooria 1: mobiilse kuritegeliku ühenduse olemus
Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste enam levinud <i>modus operandi</i> ?	Kategooria 2: organiseeritud autovargusskeemi toimepanemine Kategooria 3: autovaraste profiil Kategooria 4: organiseeritud autovarguste toimepanemisel kasutatavad konspiratsioonivõtted
Kuidas avastatakse ja tõkestatakse mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguseid?	Kategooria 5: autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid
Millised on peamised tegurid, mis mõjutavad organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist?	Kategooria 6: autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavad tegurid

Esimeses kategoorias **mobiilse kuritegeliku ühenduse olemus** avas töö autor esimese uurimisküsimuse: „Milline on mobiilse kuritegeliku ühenduse olemus?“. Kategooria moodustamine on käesoleva töö autori meelest vajalik, kuna mobiilse kuritegeliku ühenduse olemuse mõistmine aitab paremini aru saada organiseeritud autovargusskeemide sisust ja aitab seeläbi paremini mõista sellise kuritegevuse avastamise ja tõkestamise võimalusi. Intervjuude käigus küsis töö autor intervjuueeritavate arvamust mobiilsete kuritegelike ühenduste olemuse ja selle mobiilsuse tunnuste kohta. Selles kategoorias moodustus kokku 10 koodi (vt Lisa 3).

Intervjuu käigus tõid eksperdid välja erinevaid MOCG-le iseloomulikke tunnusjooni. Enim ehk kaheksal korral mainisid eksperdid, et MOCG tunnuseks on rahvusvahelisus (**kood 1**), mis väljendab selle mobiilsust ja tähendab, et tegutsetakse mitme riigi territooriumil ning kuriteoskeemi toimepanemisel ei oma riigipiirid tähtsust. Sama tunnuse tõid teoreetilises käsitluses välja ka Canter

& Larkin (vt lõputöö lk 10). Teiseks ütlesid kõik intervjueritavad, et mobiilse kuritegeliku ühenduse sees eksisteerib kindel hierarhia (**kood 2**) ehk käsuliin, mida kõik ühenduse liikmed peavad järgima. Täpsem kirjeldus autovargustele spetsialiseerunud ühenduste käsuliinist on leitav lõputöö teoreetilise osa kolmandast alapeatükist (vt lõputöö lk 13).

Kuuel korral mainiti, et kuritegelike ühenduste käsuahelad on järjest anonüümsemad (**kood 3**), mis tagab kuriteoskeemi jätkumise ka peale hierarhias madalamal positsioonil olevate liikmete kinnipidamist. Koodist nähtub, et ühenduse struktuur võimaldab selle liikmeid asendada nii, et see ei mõjuta eesmärgi realiseerimist. Seega on tegemist püsivuse kui ühe kuritegeliku ühenduse koosseisulise tunnusega (vt lõputöö lk 8). Kuna ahela lülid üldjuhul üksteist ei tunne ja realselt käivad sihtriigis varastamas ahela kõige madalamal astmel olevad autojuhid, siis on neid väga lihtne uute liikmetega asendada ning kuriteoskeemi realiseerimist jätkata (**kood 7**).

Intervjueritavad tõid kahel korral MOCG tunnusena välja paindlikkuse (**kood 6**), mis tähendab, et kui avastatakse mõni tulusam kriminaalne valdkond, siis kvalifitseeritakse ennast kiiresti teisele valdkonnale ümber. (vt lõputöö lk 10). Veel mainiti kahel korral, et MOCG-d iseloomustab projektipõhisus (**kood 8**). See tähendab, et koonduda võidakse ainult teatud ajaks ja kindlaks määratud kuritegeliku plaani või eesmärgi realiseerimiseks.

Ühel korral mainiti intervjuu käigus, et kuritegeliku ühenduse organisatorid edastavad otsuseid ja ülesandeid üha hajutatumalt (**kood 9**). See tähendab, et need ei tule enam konkreetselt isikult, vaid edastatakse paralleelselt erinevate kuritegelikus hierarhias kõrgemat positsiooni omavate liikmete poolt. Lisaks nimetati neljal korral, et mobiilseid kuritegelikke ühendusi juhitakse ja organiseeritakse sageli distantsilt (**kood 4**), mis tähendab, et ülesandeid jagatakse kaugemalt ja ühenduse juht ise kuritegusid sihtriigis toimepanemas ei käi. Autovargustele spetsialiseerunud MOCG organiseerija ülesannetest on võimalik detailsemalt lugeda teoreetilisest osast (vt lõputöö lk 13).

Üks ekspert tõi välja, et ühenduse liikmed panevad kuritegusid toime niikaua, kuni nad õiguskaitseorganite poolt kinnipeetakse (**kood 10**). See tähendab, et kuriteolaine ei peatu enne ühenduse liikmete kinnipidamist. Kolmes intervjuus mainiti *modus operandi* muutmist (**kood 5**), mis tähendab, et iga kinnipidamise järel kohandatakse käitumismustrit ja see on pidevas muutumises. Viimane mobiilse kuritegeliku ühenduse olemuse tunnus ühtib teooria osas käsitletud teadlase Poirier seisukohaga, et *modus operandi* on dünaamiline ja see on ajas pidevalt muutuv (vt lõputöö lk 12). Detailsema ülevaate *modus operandi* mõjutavatest teguritest saab teooria osa kolmandast alapeatükist (vt lõputöö lk 12). Järgnevalt on lõputöö autor ilmestanud esimest kategooriat intervjueritavate tsitaatidega (vt tabel 5).

Tabel 5. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö esimese kategooria *mobiilsete kuritegelike ühenduste* kohta (2023; autori koostatud)

Tsitaadid
<p>„Pakkumise kohapealt vaatavad, et kust midagi saab, sellessuhtes ongi tegelikult, et neil pole vahet, kuhu riiki nad lähevad. Neil on väga head kogemused erinevates riikides ja vanglatest, sellest kohtupraktikast.“ „Ikkagi tehakse juba niimoodi, et ei ole üks ladvik, vaid tehakse paralleelselt. Ei ole nii, et otsused tulevad ühes kohast, vaid siis hajutatult, muudetakse kogu aeg seda.“ „Iga laine järel on nad oma skeemi muutnud. Muudetakse kogu aeg seda mustrit, et ennast kaitsta ja tagada turvalisus ja see konspiratsioon.“ (Intervjueeritav 1, 2023)</p>
<p>„Pigem on nad ikkagi paindlikud. Kui nüüd tuleb nii-öelda vajadus ärandada sõidukeid, siis tegelevad nad sellega, kui on mingisugune muu kuum teema, mis sisse tuleb, siis nad kindlasti kvalifitseeruvad ümber teise teema peale, et see on see mobiilsus.“ „Organisaator istub seal kuskil kaugel ja ütleb lihtsalt, nüüd on lugu selline, et meil on autot vaja ja lähete ja teete ära, et seadmed on siin ja nii edasi.“ (Intervjueeritav 3, 2023)</p>
<p>„Käiakse varastatakse ühes riigis kuni keegi jääb vahele, ülejäänud isikud suunduvad teise riiki. Põhimõtteliselt varastataksegi nii kaua kuni vahele jäetakse ehk siis need tegude toimepanijad ja nende teod ei lõppe reeglina enne, kui nad kuskil vahele jäävad.“ (Intervjueeritav 5, 2023)</p>

Lõputöö **teine** kategooria **organiseeritud autovargusskeemi toimepanemine** koosneb koodidest, millega vastatakse lõputöö teisele uurimisküsimusele: „Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste enam levinud *modus operandi*?“. Kategooria moodustamine on vajalik, kuna organiseeritud autovargust kui kuriteoliiki ei ole võimalik edukalt avastada ja tõkestada seni, kuni pole teada, milline on sõidukivaraste enam levinud *modus operandi*. Uurimisküsimusele vastamiseks palus lõputöö autor uuringus osalenud ekspertidel kirjeldada, milline on autovargusskeemi ahel ja selle etapid. Selle tulemusena moodustus kolmandas kategoorias kokku 7 koodi (vt Lisa 4).

Kõige enam ehk kaheksal korral tõid eksperdid välja, et varastatavad sõidukid valitakse välja juba enne kuriteoskeemi toimepanemist (**kood 1**). Samale järeldusele jõudis ka Barbu (vt lõputöö lk 14). Sõidukite kaardistamiseks on üldiselt kaks võimalust. Esimene on, et sihtriiki saabutakse mõni päev enne varguse toimepanemist. Seejärel otsitakse sobivatele parameetritele vastav sõiduk ning kaardistatakse potentsiaalseid vargusobjekte ka järgnevateks kordadeks. Teine võimalus on tulla juba kaardistatud sõidukit üle kontrollima ning seejärel vargus toimepanna või valida sõiduk jooksvalt. Lisaks tõid eksperdid välja, et enne varguse toimepanemist kaardistatakse ära ka nn *getaway* ehk põgenemistee, mida mööda oleks riigist kõige kiirem ja turvalisem väljuda. Intervjueeritavad ütlesid, et viimase aasta jooksul on täheldatud trendi, kus kurjategijad kasutavad sõidukite kaardistamiseks Leedu autorendi ettevõtetest renditud uuemaid sõidukeid, mis võimaldab jätta kõrvalseisjatele mulje, et tegemist on turistidega ning kuritegelikku tausta ei osata kahtlustada. Viimane ei ühti teoreetilises osas väljatoodud seisukohtaga, et kaardistamiseks kasutatakse kümnekond aastat vanu Leedu või

Inglise numbrimärkidega sõidukeid (vt lõputöö lk 14). Kaardistamise viiside kohta saab detailsemalt lugeda lõputöö esimesest osast (vt lõputöö lk 14).

Seitsme eksperdi sõnul toimub suurem osa vargustest jõukamates uuselamurajoonides (**kood 6**). Samas märkisid 2 eksperti, et viimasel ajal kasutatavate tehnikavahenditega on vargusepisooide toimepandud ka kortermajade eest, kuna enam ei oma olulisust sõiduki originaalvõtme asukoha teadmine. Põhimõte on, et võetakse sellistest kohtadest, kus on lihtsam ja vähem riske. Kõik kaheksa eksperti mainisid, et vargusobjektiks valitakse üldiselt kallimasse hinnaklassi kuuluvaid maastureid (**kood 4**). Kõige enam nimetati vargusobjektiks olevateks sõidukiteks uuemaid Toyota, Lexuse ja BMW maastureid. Ka lõputöö teoreetilise osa kolmandas alapeatükis selgus, et Euroopas ja Eestis tegutsevad MOCG-d on spetsialiseerunud kõrgemasse hinnaklassi kuuluvate sõidukite vargusele (vt lõputöö lk 14). Samas toodi välja, et vargusobjektiks oleva sõiduki mark ja mudel sõltub turunõudlusest ja sellest, milline on sõiduki tellimus.

Lisaks kirjeldasid kõik intervjuueeritavad, et sõidukisse sisenemiseks ja selle käivitamiseks kasutatakse tehnilisi abivahendeid (**kood 2**). Kaheksal korral toodi välja, et võtmevaba avamis- ja käivitamissüsteemiga sõidukite avamiseks kasutatakse nn „pika võtme“ süsteemi. Täpsema kirjelduse süsteemi tööpõhimõtte kohta leiab lõputöö esimese osa neljandast alapeatükist (vt lõputöö lk 16). Kaks eksperti kirjeldasid, et viimase aja tendents näitab, et sõidukisse sisenemiseks ja selle avamiseks kasutatakse eritehnikat, mis ei nõua sõiduki originaalvõtme signaali või olemasolu. Täpsemalt saab selle eritehnika kohta lugeda lõputöö teoreetilisest osast (vt lõputöö lk 17). Lisaks toodi kolmel korral välja, et organiseeritud autovarguslainete algusperioodil kasutasid kurjategijad mehaanilisi murdmisriistu ja kodeerisid sõiduki OBD-d pistiku kaudu uue võtme. Veel öeldi, et kuritegelikud ühendused võivad varguse toimepanemiseks kasutatavat eritehnikat jagada või välja rentida.

Intervjuueeritavad kirjeldasid lisaks eelnevale, et kui varasemalt saabuti sihtriiki kahe kuni kolme liikmeliste brigaadide koosseisus, siis viimasel ajal on see muutunud ning sihtriiki saabutakse erinevatel aegadel. Kõigepealt saabuvad sihtriiki vargustehnikat omavad kurjategijad, kes valivad välja sõiduki ning viimane päev tuleb siia autojuht, kellele antakse kohe peale vargusepisooide toimepanemist sõiduk ja kelle ülesandeks on see toimetada varguse sihtriigist minema. Terve vargusahela jooksul peavad ühenduse liikmed järgima kokkulepitud konspiratiivseid võtteid, mille avab detailsemalt uuringu neljas kategooria (vt lõputöö lk 31 – 33). Autovarguse toimepanemisel tegelevad ühed isikud sõidukisse sisenemise ja selle käivitamisega ning teised isikud nende julgustamisega. Peale sõiduki käivitamist lahkutakse sihtriigist esimesel võimalusel. (**kood 5**) Viimane ühtib teooria osas kirjeldatud *hit and run* põhimõttega (vt lõputöö lk 14).

Sõidukite realiseerimiseks kasutavad kuritegelikud ühendused ekspertide sõnul üldjuhul kahte varianti. Üks variant on lammutada sõiduk varuosadeks ja need varuosade turul maha müüa. Teine võimalus on varastatud sõiduki VIN-koode ja identiteeti manipuleerida ning sõiduk sellisel viisil turustada (loe täpsemalt lõputöö lk 18). Samas mainisid kaks eksperti, et lisaks eelnevatele võimalustele võivad kuritegelikud ühendused kasutada ka doonorautot, kuhu installeeritakse varastatud sõiduki varuosad. **(kood 7)** Kõik intervjueeritavad tõid välja, et varastatud sõidukite turustamise sihtkohaks on üldjuhul kolmandad riigid **(kood 3)** nagu endised Nõukogude Liidu riigid või Kesk-Aasia. Sellistesse sihtkohtadesse turustamise peamise põhjusena toodi välja kõrgem korruptsioonitase ja vähene järelevalve. Konkreetsete riikidena toodi välja Tadžikistan, Khasastan, Valgevene, Venemaa ja mainiti, et sõidukite turustamise sihtkohti on mõjutanud sõjaline tegevus Ukrainas. Samas lisasid kõik eksperdid, et täpne sihtkoht ja turustamise viis jääb kohtueelses menetluses üldjuhul tuvastamata. Turustamise viiside ja sihtkohtade osas saab täpsema ülevaate käesoleva lõputöö teoreetilisest osast (vt lk 19 – 20). Seda kategooriat iseloomustavad järgnevas tabelis välja toodud tsitaadid (vt tabel 7).

Tabel 7. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö teise kategooria *organiseeritud autovargusskeemi toimepanemine* kohta (2023; autori koostatud)

Tsitaadid
„Ma ütleks küll, et realiseerimisel on võtmesõna, kus korruptiivsus on kõrgel tasemel ja org kuritegevusel on võimalik kanal tekitada.” „Teinekord tehakse ja nähaksegi vaeva, et osta ära terve vahetus näiteks piiri peal või tekitatakse mingid erinevad kanaleid.” (Intervjueeritav 1, 2023)
„Osad tulevad ja sõidavad linna läbi nagu jooksvalt, osad käivad pikema aja vältel, teevad enda jaoks nagu väikese nimekirja, et mis ja kus on koos aadressidega siis juba.” (Intervjueeritav 4, 2023)
„Pigem jõukamad rajoonid. On olnud ka siin teisi, praegu on olnud näiteks ridaelamu boksi juures, maja juures, kus pole aeda näiteks, kus on see, et sa saad sõidukile hästi ligi onju ja kus on vähem kaameraid.” (Intervjueeritav 8, 2023)

Kolmas kategooria **autovaraste profiil** koosneb koodidest, millega vastati lõputöö teisele uurimisküsimusele: „Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste enam levinud *modus operandi*?“. Teisele uurimisküsimusele vastuse saamiseks palus lõputöö autor uuringus osalenud ekspertidel avaldada arvamust organiseeritud autovarguseid toimepaneivate isikute profiili ja omaduste kohta. Käesolevas uuringus paluti intervjueeritavatel iseloomustada just nende autovaraste profiili, kes käivad sihtriigis ise vargusepisoodide toimepanemas. Lõputöö autori arvates on autovaraste profiili eraldi esitlemine vajalik, kuna profiili teadmine võib osutada üheks esimeseks indikaatoriks, et tegu võib olla organiseeritud autovargusskeemi toimepanijatega. Selles kategoorias moodustus kokku 10 koodi (vt Lisa 5).

Kõige enam tõid eksperdid välja, et autovaras on oma profiililt 25 – 35-aastane (**kood 1**) meesterahvas (**kood 8**). Samale järeldusele jõudis oma teadusartiklis ka Siegel (vt lõputöö lk 15). Lisaks on üheks tunnuseks, et konkreetne sihtriigis vargusepisooide toimepanevas isik on seotud kuritegeliku ringkonnaga (**kood 4**) ja on kuritegelikus hierarhias üldjuhul madalamal positsioonil (**kood 2**). Organiseeritud autovargustele spetsialiseerinud ühenduste hierarhiast on pikemalt kirjutatud lõputöö teoreetilises käsitluses (vt lõputöö lk 13). Ekspertide sõnade kohaselt on sihtriigis tegutseva autovarga ülesanne varastatud sõidukiga punktis A punkti B sõitmine ja nende värbamine toimub üldjuhul üksikepisoodide toimepanemiseks. Sageli ei pruugita teada, kes sõiduki andis või kellele see sõiduk toimetatakse. Lisaks toodi välja, et isikuid on varasemalt erinevates Euroopa riikidest karistatud ning tavaliselt jätkatakse kuritegude toimepanemist ka peale karistuse kandmist (**kood 9**). See peegeldab teoreetilise osa teises alapeatükis (vt lõputöö lk 10) lahti mõtestatud MOCG rahvusvahelisust.

Ekspertide sõnul on üldjuhul tegemist Leedu kodanikega (**kood 3**), kuna Eestis toimepandud organiseeritud autovargused on üldjuhul koordineeritud Leedu Vabariigist ja seotud sealsete mobiilsete organiseeritud kuritegelike ühendustega. Üksikud vastajad tõid välja, et tavaliselt on kinnipeetud isikud olnud madalama haridustasemega (**kood 6**) ja majanduslikult kindlustamata (**kood 7**) ning seetõttu on nad sageli ka rahalistes raskustes (**kood 5**). Autovargus on neile hea võimalus kiire hõlptulu teenimiseks või kuritegeliku ühenduse liikmete ees võla tasumiseks. Ühel korral mainiti, et tihti on Eestis kinnipeetud ühenduste liikmetel väikesed lapsed ja pere (**kood 10**). Seda kategooriat iseloomustavad järgnevas tabelis ekspertide poolt esitatud tsitaadid (vt tabel 9)

Tabel 9. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö kolmanda kategooria *autovarguse toimepanemisel kasutatavad konspiratsioonivõtted* kohta (2023; autori koostatud)

Tsitaadid
„Leedu organiseeritud kuritegevuse osa. Siia tulevad reeglina ikkagi, ütleme nii, et madalama otsa inimesed. Nad kõik on Euroopas kinni istunud ja korduvalt. Majanduslikult on nad kindlustamata ja nad tegelikult istuvadki ja käivad Euroopas ühes vanglast teise, et nad on kuu või kaks väljas ja nad muud ei oskagi.” (Intervjueeritav 1, 2023)
„Need isikud on tegelikult ikkagi enamuses erinevates Euroopa riikides karistatud ja samuti nende autovargustega seotud kuritegude eest. Kui nad kuskil vahele jäävad, istuvad oma aja ära ja ei ole välistatud, et nad jätkavad seda kuritegelikku tegevust peale karistuse kandmist.” (Intervjueeritav 5, 2023)

Lõputöö **neljanda** kategooria **autovarguse toimepanemisel kasutatavad konspiratsioonivõtted** moodustavad koodid, millega vastati lõputöö teisele uurimisküsimusele: „Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste enam levinud *modus operandi*?“. Lõputöö autori hinnangul on autovarguse toimepanemisel kasutatavate konspiratsioonivõtete eraldiseisev kajastamine vajalik, kuna tegevussaladuse säilitamiseks kasutatakse erinevaid viise ning kogumis vaadeldes moodustavad need arvestatava osa *modus operandi* kirjeldamisel analüüsitavaatest

aspektidest (vt lõputöö lk 12). Uurimisküsimusele vastamiseks küsis lõputöö autor intervjuueeritavatelt, milliseid konspiratiivseid võtteid on organiseeritud autovargusskeemide toimepanemisel varguse sihtriigis kasutatud. Selle tulemusena moodustus 14 koodi (vt Lisa 6).

Intervjuudest selgus, et sihtriigis kehtivad ühenduse liikmetele teatud konspiratiivsed võtted, mida kuriteo varjamise eesmärgil tuleb kõikidel liikmetel järgida. Kõige enam toodi välja, et kurjategijad liiguvad sihtriiki, kasutades selleks saateautosid (**kood 1**). Saateautode eesmärgiks on hoiustada varguse toimepanemiseks vajaminevat varustust ja muud vajalikku nagu toit ja lisa kütus. Lisaks kasutatakse saateautot magamiskohana. Samas selgus intervjuudest, et tänasel päeval enam saateautot, kui sellist ei kasutata. Viimastel aastatel on täheldatud, et tähelepanu vältimiseks ja jälgede hajutamiseks on sihtriiki saabumiseks kasutatud saateautode asemel liinibusse. (**kood 9**).

Lisaks tõid kõik eksperdid välja, et vargusi pannakse üldjuhul toime öisel ajal (**kood 3**), kuna see vähendab tunnistajate olemasolu võimalust ning lubab kurjategijatel jõuda sõidukiga teise riiki enne, kui sõidukiomanik vargust märkab. Samal seisukohal on ka Barbu ja Siinmaa (vt lõputöö lk 15). Enne varguse toimepanemist tehakse kindlaks nii varguse toimepanemise kohas olevad turvakaamerad aga ka sinna jõudmiseks kasutataval marsruudil olevad avalikud kaamerad, et hiljem oleks võimalik nende kaadritesse sattumist vältida (**kood 2**). Kuna kurjategijad soovivad hoiduda maantee piiripunktis olevatest numbrituvastuskaameratest, siis kasutatakse riiki sisenemisel ja riigist väljumisel kõrvalisemaid piiriületuskohti ja riigis liikudes eelistakse põhimaanteed asemel kasutada kõrvalisemaid teid. (**kood 5**).

Varguse sihtriiki saabuvatel kuritegeliku ühenduse liikmetel tuleb konspiratsiooni säilitamiseks vältida igasugust avalikku tähelepanu ja avalikke kohti nagu tanklad või kaubanduskeskused (**kood 8**) ning sihtriigis tuleb varguse toimepanijatel vältida kaardimaksete tegemist (**kood 13**). Eksperdid tõid välja, et brigaadi kuuluvad liikmed varustatakse telefonidega, mida nimetatakse kuritegelikus subkultuuriks nn „teema telefonideks“ (**kood 6**). See tähendab, et selle kaudu räägitakse ainult konkreetselt kuriteoskeemiga seotud asjaolusid ning telefon ei ole isikuliselt seostatav kuritegeliku ühenduse liikmega. Lisaks nimetati üheks konspiratiivseks võtteks nii saateautode kui ka vargusobjektis olnud sõidukit registreerimistunnuste vahetamist (**kood 4**). Saateautodel kasutatakse tavaliselt inglismaa registreerimistunnuseid, kuna neid on keerulisem tuvastada. Vargusobjektiks olnud sõidukil vahetatakse registreerimistunnused enne riigipiirini jõudmist ning need asendatakse üldjuhul väliste tunnuste järgi sarnasele sõidukile kuuluvate Läti Vabariigi registreerimistunnustega. Nii pole varastatud sõiduk liiklusest koheselt eristatav.

Mõnel korral tõid intervjueeritavad välja, et autovarguseid toimepanevad kuritegijad kasutavad teo toimepanemise ajal kummikindaid ja näopiirkonda varjavat maski. Mõnel juhul on kasutatud ka ühekordseid kilesusse. Kui sihtriigist ei õnnestu varastatud sõidukiga mingil põhjusel lahkuda, siis on näiteid, kus sõiduki salongi pihustatakse jälgede varjamise eesmärgil (**kood 10**) pulberkustuti või universaalõli. Kui varguse toimepanemine ebaõnnestub ja brigaadi liikmed kinnipeetakse keelduvad nad üldjuhul ülekuulamisele ütluste andmisest (**kood 12**) või kasutavad eelnevalt üksteisega kooskõlastatud legende (**kood 15**). Sellega üritatakse raskendada kuritegeliku ühenduse ja varasemate kuriteoepisoodide tõendamist.

Viimasena mainisid eksperdid, et konspiratiivsel eesmärgil hajutavad kurjategijad kuritegusid erinevate riikide ja riigisiseste haldusüksuste vahel, et killustada varguste menetlemist ja raskendada vargusskeemide avastamist (**kood 7**). Lisaks muudavad kuritegelike ühenduste liikmed pidevalt oma *modus operandi* ja konspiratiivseid meetodeid (**kood 14**), et nende tegevust oleks raskem avastada ja seda hiljem tõendada. Üldiselt tehakse seda peale kinnipidamist, kui nende *modus operandi* on tuvastatud ja sarnasel viisil kuritegude toimepanemist jätkata ei ole enam otstarbekas. Järgnevas tabelis on lõputöö autor esitanud tsitaate ekspertide poolt antud vastustest (vt tabel 11).

Tabel 11. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö neljanda kategooria *autovarguse toimepanemisel kasutatavad konspiratsioonivõtted* kohta (2023; autori koostatud)

Tsitaadid
<p>„Nad teevad eeltöö niimoodi ära, et nad vaatavad kaameraid. Piire ületatakse kohtades, kus meil ei ole numbrituvastuskaameraid.” „Kui me räägime Leedu, kitsendatult nagu Leedu autovarastest, siis igakord, iga laine järgi on nad oma skeemi muutnud. Info liigub, jagatakse, teatakse. Kui nad siia tulevad ja kinni kukuvad, nii nad tegelikult teavad kuidas asju tehakse.” (Intervjueritav 1, 2023)</p>
<p>„Ei tohi nad ju pangakaarte üldjuhul kasutada. Nad öövivad üldjuhul autos onju, kui me räägime nüüd autojuhust koos brigadiriga, kes siia tulevad.” „Kui siit võetakse auto, siis üldjuhul on neil ju kaasas näiteks läti numbrimärk juba, mis siis läheb kuskil Eesti piiril peale ja ei tekigi kellelgi kahtlust.“ (Intervjueritav 2, 2023)</p>

Viiendas kategoorias **autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid** avas käesoleva lõputöö autor kolmanda uurimisküsimuse: „Kuidas avastatakse ja tõkestatakse mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguseid?“. Kategooria moodustamine on käesoleva töö autori meelest vajalik, kuna annab ülevaate erinevatest organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisidest. Intervjuude käigus küsis töö autor ekspertidelt, millised on peamised autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid, millega on nemad oma tööpraktikas kokku puutunud. Selles kategoorias moodustus kokku 8 koodi (vt Lisa 7).

Ekspertid nimetasid mitmeid autovarguste avastamise ja tõkestamise viise. Kõik eksperdid tõid välja, et autovarguste avastamisel ja tõkestamisel on kõige tõhusamaks viisiks koostöö (**kood 1**), seda nii siseriiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Kõige enam rõhutati rahvusvahelist koostööd. Intervjueeritavad tõid välja, et piiriülese koostöö puhul peab toimuma pidev ja operatiivne suhtlus õiguskaitseasutuste vahel ning lisaks mainiti koostöövormi JIT ehk ühise uurimisrühma kasutamist ja EIO ehk Euroopa uurimismääruse rakendamist menetlustes. Rahvusvaheliste koostöövõimaluste kohta saab detailsema ülevaate teoreetilisest käsitlusest (vt lõputöö lk 21 – 22). Lisaks rõhutasid eksperdid, et rahvusvahelisel tasandil on oluline luua isiklike suhteid. Siseriiklus vaates toodi välja politsei, prokuratuuri, kohtu ekspertiisi instituudi, kindlustusettevõtete ja autotootjate omavahelist koostööd. Lisaks mainiti prefektuuride vahelise koostöö olulisust. Kõik eksperdid nõustusid, et avaliku ja erasektori vaheline koostöö peab olema järjepidev ning seda tasub pidevalt edasi arendada.

Järgmisena tõid eksperdid välja erinevaid tõendusteabe kogumiseks kasutatavaid menetlustoiminguid ja tõendiallikaid (**kood 2**). Kuus intervjueeritavat nimetasid esmaseks tegevuseks videosalvestiste kogumise ja nende vaatlemise. Vajalikku teavet võivad sisaldada piiriületuskaamerate, maanteekaamerate, avalike või eravalduses olevate kaamerate salvestised aga ka kiiruskaamerate jäädvustatud fotod. Lisaks nimetati esmatahtsaks toiminguks sündmuskohavaatlust ja proovide ning jälgede otsimist, esiletoomist, kogumist, talletamist ja analüüsimist. Kolm eksperti rõhutasid jälitustoimingutega teabe kogumise relevantsust. Veel mainiti, et konkreetse abonentnumbri olemasolul tuleb kaaluda elektroonilise side ettevõtjalt kõneeristuste pärimist, et näha näiteks teatud abonentnumbri asukohateavet mõne tugijaama piirkonnas kindlal ajahetkel. Ühel korral nimetati esmaseks tegevuseks sõiduki rahvusvahelistelt tagaotsitavaks kuulutamist.

Neli eksperti tõid välja eelinstruktaažide ja eelinfo kogumise vajalikkuse (**kood 6**). Kurjategijate ja kuritegelike ühenduste mustri ning enam levinud *modus operandi* teadmine annab õiguskaitseorganitele võimaluse valmistuda tulevaste organiseeritud autovarguste tõkestamiseks. Eelinfo aitab kurjategijad kinnipidada enne riigipiiri ületamist ja annab võimaluse koostada tegevusplaani, mis sisaldab endas esmaseid tegevusi ja tööjaotusplaane, et kurjategijateni oleks võimalik jõuda nn. „kuumadel jälgedel“. Samas rõhutasid intervjueeritavad välitööd tegevate politseiametnike instrueerimise vajalikkust. Oluline on, et patrullekipaazil oleks teadmine autovaraste profiili osas ja et osatakse näha esmaseid indikatsioone sellekohta, kas tegemist võib olla vargusobjektiks olnud sõidukiga või autovarguse toimepannud isikutega.

Lisaks nimetati relevantseks avastamise ja tõkestamise viisiks inimeste teadlikkuse suurendamist (**kood 3**). Märgitakse, et läbi järjepideva meediakajastuse saab tõsta kogukonna teadlikkust probleemi tõsidusest ja panna inimesi rohkem oma vara turvalisuse peale mõtlema ning kahtlasest tegevusest

politseid teavitama. Samale seisukohale jõudsid oma käsitlustes ka Zagaris ja Barbu (vt lõputöö lk 21). Meedia kaudu saab mõjutada ka kurjategijate käitumist või kallutada neid Eestist hoiduma ja anda selge sõnum, et siia pole mõtet tulla. Viis eksperti nimetas, et veel annab selge sõnumi proportsionaalsete karistuste mõistmine (**kood 4**), mis võiks endas lisaks reaalsele vangistusele sisaldada ka riiki sissesõidukeeldu ja riigist väljasaatmist. Kui karistused on liiga leebed võib kurjategijatel tekkida arusaam, et selline kuriteoliik tasub ära. Ühe intervjueeritava hinnangul on olulisiks menetluslikuks strateegiaks autovarguskeemi organiseerija sihtmärgistamine (**kood 8**). Menetluse eesmärgiks peaks olema organiseerija kinnipidamine ning süüdimõistmine, kuna ahela madalamate lülide menetlemine ei kõrvalda organiseeritud autovarguste toimepanemist. Senised Eestis rakendatud menetluslikud strateegiad, kaasaarvatud organiseerija sihtmärgistamine, on välja toodud lõputöö teoreetilises osas (vt lõputöö lk 22 – 23).

Autovarguste avastamiseks ja tõkestamiseks võiksid inimesed ise oma sõidukitele paigaldada täiendavaid turvaseadmeid (**kood 5**), kuna see on aidanud mitmeid autovarguseid ära hoida või auto hiljem üles leida. Sellise arvamuse esitasid neli eksperti. Täiendavalt tõi üks intervjueeritav välja, et autovarguste olulisust on vaja rõhutada nii kohaliku omavalitsuse, riigi aga ka rahvusvahelisel tasandil (**kood 7**). Kategoriasse koondunud koodide ilmestamiseks on lõputöö autor esitanud järgnevasse tabelisse ekspertintervjuude tsitaate (vt tabel 13).

Tabel 13. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö viienda kategooria *organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid* kohta (2023; autori koostatud)

Tsitaadid
„Ma ütleks nagu, et see on üsna sarnane nendele üli rasketele kuritegudele eksju, aga kiiresti tuleb tegutseda, et ei ole, need ei ole sellised juhtumid, kus sa võid hakata toimetama alles nädala või kahe nädala pärast, et võtame avalduse ära ja siis hakkame alles uurima, et selliste kuritegude puhul kiire info kogumine on selle avastamise võti ja kuumadel jälgedel nii-öelda minemine.” (Intervjueeritav 5, 2023)
„Suhtlus koostööpartneritega, aktiivne infovahetus, aga esmalt elektroonsed jäljed: videosalvestused, piiriületuskohad, kiiruskaamerad, muud kaamerad.” (Intervjueeritav 1, 2023)
„Nagu selline põhiline tegevuskava sõidukivarguste puhul, et sõiduk otsingusse eksju, kohe jälitajad sündmuskohale, kriminalistid samamoodi, jälgede võtmine, et seda sõidukit tagasi saada ja kindlasti kohe suhtlemine kolleegidega, Läti ja Leedu omadega” (Intervjueeritav 8, 2023)

Kuues kategooria **autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavad tegurid** koosneb koodidest, millega vastati lõputöö neljandale uurimisküsimusele: „Millised on peamised tegurid, mis mõjutavad organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist?“. Kategooria moodustamine on käesoleva lõputöö autori hinnangul oluline, kuna aitab välja selgitada, kuidas saaks organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist parendada. Neljandale uurimisküsimusele vastamiseks palus lõputöö autor

ekspertidel kirjeldada, millised on organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavad tegurid või kitsaskohad. Selles kategoorias moodustus kokku 10 koodi (vt Lisa 8).

Intervjueeritavad nimetasid erinevaid tegureid, mis mõjutavad organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist. Seitse eksperti tõid välja, et organiseeritud autovarguseid on keeruline tõendada (**kood 1**). Organiseeritud autovargusskeemid on transnatsionaalsed ning vargusepisoodide pannakse toime mitme riigi territooriumil. See tähendab, et tõendid paiknevad erinevates õigusruumides ning nende kogumine ühe riigipoolt läbiviidavas kriminaalmenetluses on aja- ning ressursimahukas. Lisaks mainiti, et konspiratiivsel eesmärgil kasutatavate meetmete (loe täpsemalt lõputöö lk 31 – 33) ning kuriteoliigi latentsuse tõttu on autovarguse toimepannud isiku tuvastamine ning tema seostamine konkreetse vargusepisoodiga äärmiselt keeruline, kuna jälgi jäetakse kuriteo toimepanemisel vähe.

Viis eksperti nimetasid autovarguste avastamist ja tõkestamist raskendavaks teguriks teisest riigist lähtuvat organiseeritud kuritegevust (**kood 2**). Eesti on organiseeritud autovarguste kontekstis ainult varguse sihtriik ning MOCG tegutseb alaliselt teise riigi territooriumil, kus ta on osa selle riigi organiseeritud kuritegevusest. See tähendab, et Eesti õiguskaitseorganite initsiatiiv ja siin kinnipeetud ühenduste liikmete süüdimõistmine ei pruugi olla piisavalt mõjus, et autovargusskeemi tõkestada. Sageli ei pruugi autovargused olla teise riigi prioriteediks ning seetõttu pole võimalik kuriteoliiki lõplikult kõrvaldada. Veel toodi viiel korral välja, et rahvusvaheline koostöö on aja- ning ressursimahukas (**kood 3**). Sageli võtab tõendite kogumine ning teisele riigile esitatud uurimismääruste täitmine aega ning see võib mõjutada menetluse edukust.

Nelja uuringus osaleja hinnangul on üheks avastamist ja tõkestamist mõjutavaks teguriks menetluspraktika (**kood 4**). Sageli toimuvad ühe autovargusskeemi raames läbiviidavad kriminaalmenetlused paralleelselt mitmes riigis. See võib tekitada olukorra, kus tõendeid kogutakse riikides eraldi ning kuritegeliku ühenduse liikmed mõistetakse süüdi ainult ühes riigis kogutud tõendite põhjal. See tähendab, et sageli nähakse ainult väikest osa kuriteoskeemist ja topeltkaristamise keelu tõttu ei ole võimalik hiljem, kui on selgunud paralleelse menetluse käigus kogu kuriteoskeemi ulatus, enam isikuid kuritegelikku ühendusse kuulumise eest karistada. Lisaks pole mõne intervjueeritava hinnangul olnud Eestis mõistatud karistused piisavalt proportsionaalsed ja mõjusad.

Intervjuudest selgus, et autovarguste toimepanemisel kasutatav vargustehnika on viimastel aastatel muutunud kurjategijatele kättesaadavamaks ja selle kasutamine ei nõua enam niivõrd palju spetsiifilisi eriteadmiseid (**kood 5**). Pole vaja teha enam eeltööd ja piisab lihtsalt sõiduki juurde ligipääsust. Piirikontrollide vähesust (**kood 6**) märkis 5 eksperti. Avatud Euroopa Liidu liikmesriikide

sisepiirid on soodustanud kurjategijate vaba liikumist ning nende mobiilsust. Näiteks toodi Covid-19 pandeemia, mil Eesti-Läti piiril kehtestati ajutine piirikontroll ning organiseeritud autovarguseid sellel ajal ei toimunud.

Kolmel korral toodi intervjueeritavate poolt välja, et sõidukite turustamise sihtriikides on laialt levinud korrupsioon (**kood 7**). Samal seisukohal on ka Brown & Clarke (vt lõputöö lk 21). See võimaldab varastatud sõiduki või selle varuosad ilma probleemideta lõpptarbijani toimetada ning soodustab varastatud autode turu jätkusuutlikust. Kahel korral mainiti jätkuvat nõudlust varastatud sõidukite järele (**kood 10**). Teguriteks nimetati Euroopa Liidu poolt Vene Föderatsioonile kehtestatud sanktsioonid ning sõjalist olukorda Ukrainas, mis tingib teatud riikides nõudluse sanktsiooniga piiratud sõidukimudelite illegaalsel viisil importimise järele. Lisaks tekitab jätkuv nõudlus kurjategijates motivatsiooni sellise kuriteoliigiga tegeleda. Nõudlust mõjutavate tegurite kohta saab lugeda täpsemalt lõputöö esimesest peatükist (vt lõputöö lk 19).

Kolm eksperti tõid esile, et autotootjate jaoks ei ole autovargused probleem, kuna varastatud autod moodustavad nende jaoks kaduvväikese protsendi kõikidest müüdavatest sõidukitest (**kood 8**) ning Eesti ja siinsete lähiriikide turud on liiga väikesed, et juba müüdüd sõidukitel midagi muutma hakata. Lisaks tõid kaks eksperti välja inimeste ükskõiksuse (**kood 9**) ja mentaliteedi, et vaatamata hoiatustele nende sõidukiga nagunii midagi ei juhtu. Järgnevalt on esitatud asjakohased tsitaadid (vt tabel 15).

Tabel 15. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö kuuenda kategooria *autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavad tegurid* kohta (2023; autori koostatud)

Tsitaadid
<i>„Need riigid, kus nad kuritegusid toimepanevad, need riigid menetlevadki neid varguse episoode, aga tuumikuni sageli ei jõuta ja tegelikult, kui sa seda tuumikut ära ei menetle, siis KTÜ tegelikult kogub ainult nii-öelda rasva. Kui sa vaatad siinseid kohtuotsuseid, siis nendest kohtuotsustest on näha, et tegelikult tõendada suudetakse väga väike osa selle kuritegeliku ühenduse tegevusest. Kui meie näeme näiteks süüdistatav X-i tegevust ühe kuu jooksul Eesti Vabariigis, et ta paneb toime kolm autovargust onju, siis me ei näe seda, mis ta tegi enne seda näiteks Saksamaal, mis ta tegi enne seda Belgias. Me ei näe seda, mis ta tegi Lätis. Aga kui ta Eestis 255 eest süüdi mõistetakse kuulumises Leedu Vabariigis toimivas kuritegelikku ühendusse kuulumises, siis Leedukatel ju tegelikult ei ole õigust teda topelt karistada” (Intervjueeritav 5, 2023)</i>

2.3 Järeldused ja ettepanekud

Käesolevas peatükis analüüsitakse teoreetilise ja empiirilise osa tulemusi ning teha järeldusi ja ettepanekuid. Vastates **esimesele** uurimisküsimusele: „Milline on mobiilse kuritegeliku ühenduse olemus?“ saab uuringu tulemuste alusel väita, et MOCG-d iseloomustab enim transnatsionaalsus. Alaliselt paiknetakse küll ühe riigi territooriumil, kui kuritegusid pannakse toime mitme riigi

territooriumil. Uuringu tulemused ühtivad teorias väljatoodud Canter & Larkin (vt lõputöö lk 10) väitega, et selliseid kuritegelikke ühendusi võib iseloomustada kui pendelrändajaid. MOCG-s eksisteerib küll klassikalisele kuritegelikule ühendusele omane hierarhia, kuid see on dünaamiline ning sageli ei eristu sellest enam üks kuritegeliku ühenduse liider, vaid otsuste delegeerimine toimub hajutatult. Kuna ühendus tegutseb rahvusvaheliselt, siis toimub ühenduse juhtimine distantsilt ja ühenduse käsuahelad on anonüümsed. Ka see kattub teooria osas väljatoodud teadlase Siegel (vt lõputöö lk 10) seisukohaga, et range hierarhiline struktuur on asendunud ahelatega, mille esimene ja viimane lüli üksteist ei tunne. See tähendab, et kuritegeliku ühenduse tõendamine on järjest komplitseeritum. Kuritegeliku ühenduse koosseisulistest tunnustest annab ülevaate teooria osa esimene alapeatükk (vt lõputöö lk 7 – 9).

MOCG-de tunnuseks on kuritegelike valdkondade vaheline paindlikkus, mis tähendab, et kui leitakse tulusam tegevusala, siis kvalifitseerutakse ümber. Sellise tendentsi olemasolu kinnitab teoreetilises osas väljatoodud Kuchalskise seisukoht (vt lõputöö lk 10), et kuritegelikud ühendused tegelevad selliste kriminaalsete valdkondadega, mis on materiaalses mõttes tulusamad. Lisaks iseloomustab MOCG-d projektipõhisus, mis tähendab, et koonduda võidakse ainult teatud ajavahemikuks ja kindla eesmärgi realiseerimiseks. Sarnasel seisukohal on Penna & Kirby (vt lõputöö lk 10), kelle hinnangul väljendub kaasaegne kuritegevus paindlikkuses luua mitmekülgseid võrgustikke.

Vastates **teisele** uurimisküsimusele: „Milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandavate autovarguste enam levinud *modus operandi*?“ saab uuringu tulemuste alusel väita, et MOCG-de poolt toimepandavaid autovarguseid iseloomustab põhjalik ettevalmistus. Profiililt on Eestisse tulev autovaras 25 – 35-aastane Leedu rahvusest meesterahvast, kes on kohalikus kuritegelikus ringkonnas madalamal positsioonil olev liige. Sageli on nad madalama haridustasemega ja majanduslikult kindlustamata. Lisaks iseloomustab neid retsidiivsus. Uuringu tulemused ühtivad teorias väljatoodud Van Daele & Vander Beken (vt lõputöö lk 11) väitega, et ühendustesse kuuluvaid liikmeid iseloomustab retsidiivsus.

Kogu vargusskeemi ahela ulatuses on ühenduse sees kehtestatud erinevad konspiratsioonivõtted (vt detailset loetelu Lisa 6), mille eesmärgiks on jätta võimalikult vähe jälgi ning muuta kuriteo avastamine ning tõendamine keeruliseks. Vargusobjektiks valitakse kallimasse hinnaklassi kuuluvad maasturid. Vargus pannakse üldjuhul toime öisel ajal ja eramurajoonist. See kattub teooria osas väljatoodud Barbu (vt lõputöö lk 15) seisukohaga, et varguseks eelistatakse öist aega ja eramuid, kus sõiduk on lihtsamini ligipääsetav. Sõidukisse sisenemisel ja selle käivitamisel kasutatakse kaasaegseid tehnilisi abivahendeid, mis kattusid ka teooria osas väljatoodud tehniliste seadmetega (loe täpsemalt lõputöö lk 15 – 18). Realiseerimisviisidena märgiti, et suurem osa sõidukitest kas

demonteeritakse varuosadeks, võltsitakse sõiduki identiteet või kasutatakse doonorautot, millele varastatud sõiduki detailid monteeritakse. See ühtib teooria osas käsitletud Gounev'i (vt lõputöö lk 20) poolt esitatud realiseerimise viisidega. Varastatud sõidukite turustamine toimub üldjuhul kolmandatesse riikidesse.

Vastates **kolmandale** uurimisküsimusele: „Kuidas avastatakse ja tõkestatakse mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandavaid autovarguseid?“ saab uuringu tulemuste alusel väita, et kõige tõhusamaks viisiks organiseeritud autovarguste avastamisel ja tõkestamisel on koostöö, seda nii siseriiklikul ja rahvusvahelisel tasandil. Viimast kinnitab ka teooria osas esitatud Eurojusti (vt lõputöö lk 21) seisukoht, mille kohaselt on piiriülese organiseeritud kuritegevuse tõkestamiseks kõige tõhusam viis otsene koostöö ja suhtlus erinevate riikide ametiasutuste vahel. Õiguskaitseasutuste vaheline koostöö peab olema pidev ja operatiivne. Lisaks on oluline koostöö era ja avaliku sektori vahel. Viimase puhul rõhutati, et koostöö peab olema pidev ja seda tuleb arendada. Tõendusteabe kogumiseks kasutatakse enamasti videokaamerate salvestusi, sündmuskohavaatlust sh proovide ja jälgede talletamist ja analüüsimist. Lisaks võib tõendamise seisukohast osutada oluliseks jälitustoimingute läbiviimine ja kõneeristuste taotlemine. Menetluslikust seisukohast on tähtis vargusskeemi organisaatori sihtmärgistamine ning teo toimepanijatele proportsionaalsete ning mõjusate karistuste mõistmine.

Veel aitab autovarguseid avastada ja tõkestada eelinstruktaažide tegemine ning tegevusplaanide koostamine, kuna see aitab valmistuda potentsiaalseteks tulevasteks varguslaineteks. Üheks avastamise ja tõkestamise meetmeks on inimeste teadlikkuse suurendamine. Järjepideva meediakajastuse abil saab suurendada kogukonna teadlikkust probleemi tõsidusest ning panna inimesi rohkem oma vara turvalisuse peale mõtlema. Uuringu tulemused ühtivad teoorias väljatoodud Zagaris (vt lõputöö lk 21) seisukohaga, kelle hinnangul võib vähene teadlikkus teatud teema osas luua soodsa keskkonna kuritegude toimepanemiseks.

Vastates **neljandale** uurimisküsimusele: „Millised tegurid mõjutavad organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist?“ saab uuringu tulemuste alusel väita, et rahvusvahelisuse tõttu on organiseeritud autovarguseid keeruline tõendada. Läbiviidavad menetlused on aja- ja ressursimahukad ning sageli paiknevad tõendid mitme riigi territooriumil. Eesti on vargusskeemi kontekstis sihtriik, kuid MOCG tegutseb alaliselt teises riigis. See tähendab, et sihtriigil üksi pole võimalik oma menetlustega kuriteoliiki lõplikult kõrvaldada ja teisest riigist lähtuva organiseeritud kuritegevuse vastu võidelda. Sageli on riikidevahelised menetlused killustunud ja nähakse ainult väikest osa kogu vargusahelast ja selle raames toimepandud kuritegudest. Topeltkaristamise keelu tõttu ei saa eri riikide poolt läbiviidavates eraldiseisvates menetlustes isikuid korduvalt kuritegelikku

ühendusse kuulumise eest süüdi mõista, mis tähendab, et ühe riigi poolt isikule esitatud süüdistus võib jääda mahult väikeseks ning ei pruugi olla piisavalt mõjus.

Ühenduste poolt kasutatav vargustehnika on kurjategijatele üha kättesaadavam. Euroopa Liidu liikmesriikide vaheliste sisepiiride ületamise võimalus, ilma piirikontrolli läbimata, annab MOCG-dele võimaluse liikuda Euroopa Liidu liikmesriikide vahel märkamatu. Varastatud sõidukite turu jätkusuutlikust mõjutab realiseerimise sihtriikides olev korrupsioon, mille tõttu saab organiseeritud kuritegevus luua toimivaid turustuskanaleid. Lisaks mõjutab MOCG-sid autovarguseid toimepanema jätkuv nõudlus varrastatud sõidukite järele. Autotootjate jaoks moodustavad varastatud sõidukid sageli kaduvväikse protsendi ning vaatamata maine kahjule ei mõjuta need müügi tulemusi selliselt, et nad oleksid motiveeritud midagi muutma.

Vastates lõputöö **kesksele** uurimisprobleemile: „Kuidas parendada mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste avastamist ja tõkestamist Eestis?“ toob lõputöö autor välja järgmised **ettepanekud ja soovitused**:

1. Korraldada regulaarseid autovarguste teemalisi koostöökohtumisi, mille eest on vastutav Politsei- ja Piirivalveamet ning mille käigus on osapooltel võimalik jagada teavet viimase aja trendide ning kurjategijate enam levinud *modus operandi* kohta. Kohtumistesse tuleb kaasata PPA, Prokuratuur, kindlustusseltside menetlejad, autotootjate või edasimüüjate esindajad ning lähiriikide (Läti, Leedu) õiguskaitseorganite ametnikud.
2. Arvestades menetluste aja- ja ressursimahukust tuleb kaaluda menetluspraktika muutmist, mis seisneb Eesti kui varguse sihtriigi poolt olemasolevate tõendite kogumist ning nende saatmist riiki, kus MOCG alaliselt tegutseb. Seejärel koondada varguse sihtriikide poolt edastatud tõendid ühte kriminaalmenetlusse ning esitada lähteriigis (kohas, kus MOCG alaliselt tegutseb) süüdistus juba tõendite alusel, mis sisaldavad endas kogu vargusahela ulatuses erinevates varguse sihtriikides kogutud materjale. Nii oleks sõidukivargusskeeme võimalik tõkestada kogu vargusahela ulatuses võttes terviklikus menetluses vastutusele kõik võrgustiku liikmed.
3. Kuna organiseeritud autovarguseid iseloomustab kaootilisus ning teatud perioodil võib varguseid toimuda vähem, siis tuleb ühiskonnas hoida teemat järjepidevalt aktuaalsena. Seetõttu tuleb jätkata laiapindset meediakajastust autovarguste ärahoidmiseks.
4. Korraldada tööalaselt organiseeritud autovargustega kokkupuutuvatele isikutele koolitusi, et suurendada nende teadlikkust organiseeritud autovargusskeemide ahelate osas tuginedes seejuures teiste riikide menetluslikele kogemustele ja näidetele. Koolituse teemaks võiks olla näiteks organiseeritud autovargusskeemidega seotud võrgustikud ning nende struktuur ja tööpõhimõtted kogu vargusahela ulatuses.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärk oli välja selgitada organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid ning seda mõjutavad tegurid ja teha ettepanekuid organiseeritud sõidukivarguste vastase võitluse parendamiseks Eestis. Lõputöö uurimisprobleemiks oli küsimus: „Kuidas parendada mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandud autovarguste avastamist ja tõkestamist Eestis?“ Uurimisprobleemi täpsustati järgnevate uurimisküsimustega: milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste olemus, milline on mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandavate autovarguste enam levinud *modus operandi*, kuidas avastatakse ja tõkestatakse mobiilsete kuritegelike ühenduste poolt toimepandavaid autovarguseid ning millised tegurid mõjutavad organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist.

Eesmärgi saavutamiseks püstitati kolm uurimisülesannet. Analüüsida teaduskirjanduse, varasemate uuringute ja kohtulahendite põhjal mobiilsete kuritegelike ühenduste olemust, nende poolt toimepandud autovarguste enam levinud *modus operandit* ning organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viise. Viia läbi ekspertintervjuud autovargustega tööalasel kokkupuutuvate spetsialistidega ja võrrelda intervjuude tulemusi, et selgitada välja ekspertide hinnang autovarguste avastamise ja tõkestamise viiside ning seda mõjutavate tegurite osas. Analüüsida teoreetiliste lähtekohtade ja empiirilise uuringu tulemusi ning teha ettepanekuid ja järeldusi organiseeritud sõidukivarguste vastase võitluse parendamiseks Eestis.

Lõputöö koosneb kahest peatükist. Esimeses peatükis kirjeldatakse autovarguseid toimepaneivate mobiilsete kuritegelike ühenduste olemust, autovarguste *modus operandit* ja selliste kuritegude avastamise ja tõkestamise meetodid. Teine peatükk keskendub empiirilisele uuringule, ekspertintervjuude tulemustele ning järeldustele ja ettepanekutele. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks valiti kvalitatiivne empiiriline meetod. Andmekogumismeetodina kasutati ekspertintervjuud, mille käigus intervjuueeris lõputöö autor kaheksat tööalasel organiseeritud autovargustega kokkupuutuvat PPA ametnikku, kindlustusseltside uurijat ja prokuröri.

Uuringu tulemuste analüüsist selgus, et MOCG-d iseloomustab enim tegevuse transnatsionaalsus, dünaamiline struktuur ning paindlikkus liikuda erinevate kuritegelike valdkondade vahel. Seetõttu on õiguskaitseorganitel üha keerulisem kuritegeliku ühenduse koosseisulisi tunnuseid leida. Sõiduki avamiseks ja selle käivitamiseks kasutatakse erinevaid tehnilisi erivahendeid, mis on kurjategijatele üha kättesaadavamad. Jälgede ja identiteedi varjamiseks kasutavad kuritegelike ühenduste liikmed omavahel kokkulepitud konspiratiivseid võtteid. Vargusobjektiks on üldjuhul kallimasse hinnaklassi kuuluvad maasturid. Varastatud sõidukid enamjaolt demonteeritakse ning müüakse varuosadena

järelturul maha. Teine võimalus on muuta sõiduki identiteeti ning see turustada ning kolmas võimalus monteerida varastatud sõiduki varuosad doonorautole. Enim sõidukeid turustatakse kolmandatesse riikidesse.

Lisaks selgus uuringu tulemustest, et MOCG-de poolt toimepandud autovarguste avastamisel ja tõkestamisel on kõige tõhusamaks meetmeks rahvusvaheline koostöö, mille raames on võimalik luua ühine uurimisgrupp (JIT) või taotleda teises riigis menetlustoimingute tegemist Euroopa uurimismääruse (EIO) kaudu. Operatiivtasandi suhtluseks on võimalik kasutada SIENA või SIRENE võimalusi. Organiseeritud autovarguste seotud menetlustes kasutatakse tõendusteabe kogumiseks erinevate videokaamerate salvestisi, kõneeristusi, jälitustoiminguid, aga ka sündmuskohavaatlust. Lisaks rahvusvahelisele koostööle on oluline ka siseriiklik koostöö nii õiguskaitseasutuste aga ka erasektoriga. Oluline on ka eelinstruktaazide ja tegevusplaanide koostamine, et olla tulevateks varguslaineteks valmis.

Organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavaks teguriks on nende keeruline tõendamine. Tõendid paiknevad sageli erinevates riikides ja seega ka erinevate riikide õigusruumides. Menetlused võivad olla riikidevahel killustunud ning kogu vargusskeemi ulatusest ei saada kõikide episoodide kohta terviklikku ülevaadet. Varguseks kasutatav eritehnika on kättesaadavam suuremale hulgale kurjategijatele. Avatud sisepiirid annavad MOCG-dele hea võimaluse liikuda märkamatu mitme riigi vahel ning laiendada seeläbi nn tööpiirkonda. Varastatud sõidukite turu jätkusuutlikust mõjutab realiseerimise sihtriigis olev korrupsioonitase ning jätkuv nõudlus varastatud sõidukite järele. Erinevad kriisid Euroopas ja Vene Föderatsioonile kehtestatud sanktsioonid võivad suurendada nõudlust varastatud sõidukite või nende varusade järele. Autotootjate jaoks ei ole autovargused üldiselt prioriteet, kuna varastatud autod moodustavad müügist kaduvväikse protsendi.

Lõputöö autor teeb ettepaneku käsitleda järgnevates sarnasel teemal läbiviidavates uuringutes veebis müüdavate sõidukite varuosade illegaalse turu tõkestamise võimalusi, kuna viimastel aastatel on just sellisel viisil kurjategijad üha rohkem varastatud sõidukeid realiseerinud. Uurimistulemuste põhjal tegi lõputöö autor järgnevad ettepanekud (vt lõputöö lk 40):

1. Korraldada era- ja avaliku sektori vahelisi koostöökohtumisi;
2. Arvestades menetluste aja- ja ressursimahukust muuta menetluspraktikat;
3. Jätkata autovarguste ärahoidmiseks järjepideva meediakajastusega;
4. Korraldada tööalaselt organiseeritud autovargustega kokkupuutuvatele isikutele koolitusi organiseeritud autovargusskeemide osas.

SUMMARY

The thesis is written on the topic "Detecting and combating the vehicle crime committed by the mobile organised crime groups in the example of Estonia". The thesis is written in Estonian and consists of 59 pages. The thesis consists of two chapters. The first chapter outlines the nature of mobile organised crime groups, the *modus operandi* of modern vehicle theft and the methods of detecting and combat such crimes. The second chapter of the thesis describes the methodology of the empirical study, analyzes the results of expert interviews, and makes suggestions and conclusions.

The research problem of the thesis was how to improve the detection and combat of car thefts in Estonia committed by mobile organised crime groups? The research problem was specified with four research questions. The aim of the thesis was to find out the ways of detecting and combating organized car thefts, the factors affecting it, and make proposals on improving the combat against organized vehicle theft in Estonia. In order to achieve the goal of the thesis, the author set up three research tasks. Firstly, analyze the nature of mobile organised crime groups, the *modus operandi* of car thefts and ways of detecting and combating organized car thefts based on scientific literature, previous researches and court decisions. Secondly, conduct expert interviews with professionals and compare the results of the interviews in order to find out the experts assessment of the detection and combating of vehicle thefts. Thirdly, analyze the theory and the results of the empirical study to make suggestions and conclusions for improving the fight against organized vehicle theft in Estonia.

In order to achieve the goal of the thesis, a qualitative empirical study where conducted. To collect the data, the author conducted eight expert interviews, during which questions were asked from the Police and Borderguard Board investigators, the prosecutor, a members of the insurance companies.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

- A. S. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1 ja § 199 lg 2 p 6, 7, 8, 9 järgi (2021) 1-21-7393.
- Anon., 2022. Politsei hoiatab autovaraste eest, nõutud on Lexused ja Land Cruiserid. *Tartu Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://tartu.postimees.ee/7624866/politsei-hoiatabautovaraste-eest-noutud-on-lexused-ja-land-cruiserid> [Kasutatud 22.10.2022].
- Anvelt, K., 2017. Prokuratuur ja politsei on valmis järgmised Leedukatest autovargad vangi saatma. *Eesti Päevaleht*, <https://epl.delfi.ee/artikkel/77537094/prokuratuur-ja-politsei-on-valmis-jargmised-leedukatest-autovargad-vangi-saatma> [Võrgumaterjal] Leitav: [Kasutatud 26.01.2023].
- Arula, E., 2020. Rahvusvaelise haardega Leedu autovargad sai karistuse. *Tartu Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://tartu.postimees.ee/7096933/rahvusvahelise-haardega-leedu-autovargad-said-karistuse-tartus> [Kasutatud 15.01.2023].
- Arula, E., 2022. Politsei otsib Viljandimaal metsa põgenenud autvargaid. *Tartu Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://tartu.postimees.ee/7629644/pildid-politsei-otsib-viljandimaalmetsa-pogenenud-autovargaid> [Kasutatud 15.01.2023].
- Barbu, N., 2014. Modus Used by Criminals in Committing Vehicle Theft. *Public Security Studies*, 2(10), pp. 196 – 209.
- Barbu, N., 2013. The operating mode of the stolen cars traffickers. *Public Security Studies*, 2(4), pp. 63 – 70.
- Berg, S., 2007. *Autovargused Eestis: nende iseärasused, dünaamika ja tüpologia*. Lõputöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.
- Brent, E. & Turvey, M. S., 2012. Case Linkage. Rmt: *Criminal profiling*. London: Academic Press, pp. 309 – 356.
- Bruinsma, G. & Bernasco, W., 2004. Criminal groups and transnational illegal markets. *Crime, Law and Social Change*, 41(1), pp.79 – 94.
- Canter, D. & Larkin, P., 1993. The environmental range of serial rapists. *Journal of environmental psychology*, 13(1), pp. 63 – 69.
- Clarke, R.V. & Brown, R., 2003. International trafficking in stolen vehicles. *Crime and Justice*, 30, pp. 197 – 227.
- Clarke, R. V. & Brown, R., 2019. International Trafficking of Stolen Vehicles. Rmt: M. Natarajan, toim. *International Crime and Justice*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 126 – 132.
- Cretin, T., 1999. Mis on maffia? Katse määratlenda maffiat. *Juridica*, (7), lk 352 – 363.
- Das, D., Banerjee, S., Ghosh, U., Biswas, U. & Bashir, A. K., 2021. A decentralized vehicle anti-theft system using Blockchain and smart contracts. *Peer-to-Peer Networking and Applications*, 14, pp. 2775 – 2788.

Douglas, J.E. & Munn, C., 1992. Violent crime scene analysis: Modus operandi, signature, and staging. *FBI Law Enforcement Bulletin*, 61, pp. 1 – 9.

Edovald, A., *Kirjavahetus EKEI eksperdiga [E-kiri]* (24.03.2023).

Erelt, T., Leemets, T., Mäearu, S. & Raadik, M., 2018. Modus operandi. Rmt: *Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2018*. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.keeleeveeb.ee/> [Kasutatud 02.01.2023].

Eurojust, 2023a. *European investigation order*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.eurojust.europa.eu/judicial-cooperation/instruments/european-investigation-order> [Kasutatud 14.02.2023].

Eurojust, 2023b. *Joint investigation teams*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.eurojust.europa.eu/judicial-cooperation/instruments/joint-investigation-teams> [Kasutatud 14.02.2023].

Euroopa Komisjon, 2019. *Euroopa uurimismäärus, vastastikune õigusabi ja ühised uurimisrühmad*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://ejustice.europa.eu/92/ET/european_investigation_order_mutual_legal_assistance_and_joint_investigation_teams [Kasutatud 18.12.2022].

Euroopa Komisjon, 2023. *SIRENE koostöö*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-information-system/sirene-cooperation_et [Kasutatud 20.02.2023].

Europol, 2022a. *EU Policy Cycle – EMPACT*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/empact> [Kasutatud 17.10.2022].

Europol, 2022b. *Organised property crime: motor vehicle crime*. <https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/crime-areas/organised-property-crime> [Kasutatud 19.10.2022].

Europol, 2015. *General report on europol activities 2014*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/europol-review2014.pdfempact> [Kasutatud 17.11.2022].

Europol, 2020. *Motor Vehicle Crime*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/crime-areas/organised-property-crime> [Kasutatud 26.02.2023].

Europol, 2023. *Secure information exchange network application (SIENA)*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.europol.europa.eu/operations-services-and-innovation/services-support/information-exchange/secure-information-exchange-network-application-siena> [Kasutatud 20.02.2023].

Ferwerda, H., van Ham, T. & Bremmers, B., 2013. *Georganiseerde voertuigencriminaliteit in Nederland*, Beke reeks.

Filippov, J., 2018. Kuidas vargabrigaadid Leedu allilma tellimisel eestist massiliselt autosid varastasid. *Eesti Ekspress*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://ekspress.delfi.ee/artikkel/66523516/ekspressi-arhiivist-kuidas-vargabrigaadid-leedu-allilma-tellimisel-eestist-massiliselt-autosid-varastasid> [Kasutatud 20.01.2023].

- Flick, U., 2009. *An introduction to qualitative research*. London, California, New Dehli, Singapore: SAGE Publications Ltd.
- Gounev, P. & Bezlov, T., 2008. From the economy of deficit to the black-market: car theft and trafficking in Bulgaria, *Trends in Organized Crime*, 11(4), pp. 410 – 429.
- Gounev, P.M., 2011. *Backdoor traders: illicit entrepreneurs and legitimate markets*. Doktoritöö. London: London School of Economics and Political Science.
- Harry, S. & O'Connell John, J., 1936. Modern criminal investigation. *The Journal of Nervous and Mental Disease*, 84(4), p. 461.
- Hazelwood, R.R. & Warren, J.I., 2003. Linkage analysis: Modus operandi, ritual, and signature in serial sexual crime. *Aggression and violent behavior*, 8(6), pp. 587 – 598.
- Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P., 2004. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Medicina.
- Interpol, 2022. *Vehicle Crime*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.interpol.int/en/Crimes/Vehicle-crime/Fighting-vehicle-crime> [Kasutatud 17.10.2022].
- Julgeolekuasutuste seadus* (2000) RT I, 14.03.2023, 25.
- Kalju, R., 2013. *Sõidukivargusi mõjutavad tegurid Harjumaal 2007 - 2012 toimepandud kuritegude näitel*. Lõputöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.
- Kalmus, V., Masso, A. & Linno, M., 2015. *Kvalitatiivne sisuanalüüs*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys> [Kasutatud 26.01.2023].
- Karistusseadustik* (2001) RT I, 06.08.2022, 27.
- Keeling, N., 2021. More than 600 cars stolen in two months in Greater Manchester - but cops are hitting back. *Manchester evening news*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/more-600-cars-stolen-two-21721666> [Kasutatud 25.01.2023].
- King, J. J., 1965. Mobile criminals and organized crime. *Police Journal*, 38(1), pp. 17 – 27.
- KLPD, 2005. *Mobiel banditisme uit Polen en Litouwen*. Eindrapportage van het Project Polaris. Driebergen: KLPD
- Kraas, M., 2018. Kõik, Mida sa pead teadma auto diagnostikast ja veakoodidest. *Carfox*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://carfox.ee/blog/auto-diagnostika/> [Kasutatud 25.01.2023].
- Kuchalskis, K., 2020. Organised Crime: New Challenges and Response. *European Police Science and Research Bulletin*, 19, pp. 95 – 120.
- Külaots, L., 2015. *Automootori juhtploki signaalid CAN-võrgus*. Bakalaureuse töö. Tartu: Eesti Maaülikool.
- Laherand, M.-L., 2008. *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Sulesepp.

Lammers, M. & Bernasco, W., 2013. Are mobile offenders less likely to be caught? The influence of the geographical dispersion of serial offenders crime locations on their probability of arrest. *European Journal of Criminology*, 10(2), pp. 168 – 186.

Lochner, H., Horne, J. & Van Wyk, M., 2018. Die modus operandi-profiel van die kontant-intransito-rower as eksklusiewe misdadiger. *Litnet Akademies: 'n Joernaal vir die Geesteswetenskappe, Natuurwetenskappe, Regte en Godsdienstwetenskappe*, 15(2), pp. 209 – 228.

N. K. kriminaalasi karistusseadustiku § 256 lg 1, § 120 ja § 121 järgi, (2010) 3-1-1-57-09.

Olev, A. & Alumae, T., 2022. Estonian Speech Recognition and Transcription Editing Service. *Baltic Journal of Modern Computing*, 10(3), pp. 409 – 421.

Õunapuu, L., 2014. *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu: Tartu Ülikool.

Paukštys, P., 2017. Rahvusvaheline koostöö ringkonnaprokuratuuris. Rmt: *Prokuratuuri Aastaraamat 2016. s.l.: s.n.*

Penna, S. & Kirby, S., 2013. Bridge Over the River Crime: Mobility and the Policing of Organised Crime. *Mobilities*, 8(4), pp. 487 – 505.

Pihlak, A., 2023. Leedu autovaraste tööpäev Eestis: päeval polnud midagi teha, öösel hakkasime liikuma. *Eesti Päevaleht*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://epl.delfi.ee/artikkel/120151436/leedu-autovaraste-toopaev-eestis-paeval-polnud-midagi-teha-ooisel-hakkasime-liikuma> [Kasutatud 20.01.2023].

Poirier, M.-R., 2002. The Virtue of Vagueness in Takings Doctrine. *Cardozo Law Review*, 24(1), pp. 93 – 260.

Politsei- ja Piirivalveamet, 2022. *Politsei hoitab autovaraste eest*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.politsei.ee/et/uudised/politsei-hoiatab-autovaraste-eest-1-10830> [Kasutatud 15.12.2022].

Prokuratuur, 2015. *Kaht Leedu kodanikku süüdistatakse Eestis mitmes autovarguses*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.prokuratuur.ee/et/pressiteated/kaht-leedu-kodanikku-suudistatakse-eestis-mitmes-autovarguses> [Kasutatud 16.12.2022].

Prokuratuur, 2023. *Organiseeritud kuritegevus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://aastaraamat.prokuratuur.ee/prokuratuuri-aastaraamat-2022/organiseeritud-kuritegevus> [Kasutatud 14.12.2022].

R. M. Kriminaalasi karistusseadustiku § 200 lg 2 p 4 järgi (2010) 3-1-1-8-10.

Rahvusvahelise organiseeritud kuritegevuse vastu võitlemise Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsiooni ratifitseerimise seadus (2002) RT II 2003, 1, 1.

Reisenbuk, K., 2021. Eesti politsei tabas Leedu autovaraste maffiapealiku. *Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.postimees.ee/7412276/eesti-politsei-tabas-leedu-autovaraste-maffiapealiku> [Kasutatud 20.01.2023].

- Roberts, A. & Block, S., 2015. Motor vehicle theft. Rmt: W. G. Jennings, toim. *The Encyclopedia of Crime and Punishment*. West Sussex: Wiley blackwell, pp. 122 – 125.
- Schalken, T., & Pronk, M. 2002. On joint investigation teams, europol and supervision of their joint actions. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 10(1), pp. 70 – 82.
- Sedman, M., 2019. *Riigikohtu praktika kriminaal- ja väärteoasjades jaanuar–aprill 2019. Ülevaade*. Tartu: Riigikohus.
- Sepp, A., 2015. *Rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite tabamisel kohalduv õiguslik regulatsioon. Magistritöö*. Tallinn: Tartu Ülikool.
- Serious and Organised Crime in the EU: The EU Serious and Organised Crime Threat Assessment (SOCTA) 2017. Europol.
- Serious and Organised Crime in the EU: The EU Serious and Organised Crime Threat Assessment (SOCTA) 2021. Europol.
- Siegel, D., 2014. Lithuanian itinerant gangs in the Netherlands. *Kriminologijos studijos*, 2(1), pp. 5 – 40.
- Siinmaa, A., 2015. Kuritegelikud ühendused: müüdid ja tegelikkus. *Juridica*, (7), lk 474 – 482.
- Siinmaa, A., 2019. Leedu autovargad jõuavad Eestisse. Rmt: *Prokuratuuri Aastaraamat 2019: Teekond tänaseni. s.l.: s.n.*
- Siinmaa, A., 2016. Rahvusvaheline koostöö Rmt: *Prokuratuuri Aastaraamat 2016.. s.l.: s.n.*
- Saarniit, A., 2022. Leedu autovargad on taas luksusmaasturite otsinguil. *Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.postimees.ee/7625405/leedu-autovargad-on-taas-luksusmaasturite-otsinguil> [Kasutatud 18.01.2023].
- Siseministerium, 2020. *Siseturvalisuse arengukava 2020-2030*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://valitsus.ee/media/4015/download> [Kasutatud 16.10.2022].
- Soo, A. & Sootak, J., 2015. Legislative actions of estonia to combat organized crime. *Journal of Eastern-European Criminal Law*, (1), pp. 28 – 39.
- Soo, A. & Truu, M., 2019. Kuritegelikku ühendusse kuulumine (ja kuritegeliku ühenduse organiseerimine). Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 21. veebruari 2019. a otsus asjas 1-166452, *Juridica*, (7), lk 533 – 542.
- Soo, A., 2010. Kuritegeliku ühenduse mõiste. Ne bis in idem põhimõte. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi otsus asjas 3-1-1-57-09. *Juridica*, (2), lk 145–152.
- Sootak, J. & Pikamäe, P., 2021. *Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne*. 5. trükk. Tallinn: Juura.
- Van Daele, S. & Vander Beken, T., 2010. Exploring itinerant crime groups. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 16(1), pp. 1 – 14.

Zagaris, B., 2020. Combating Trafficking of Stolen Vehicles, *International Enforcement Law Reporter*, 36(11), pp. 310 – 315.

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel 1. Lõputöö etapid (2023; autori koostatud)	lk 24
Tabel 2. Uurimisküsimused ja kategooriad (2023; autori koostatud)	lk 26
Tabel 3. Intervjueeritavaid iseloomustavad andmed, ekspertintervjuu aeg ja koht ning intervjuu kestvus (2023; autori koostatud)	lk 51
Tabel 4. Esimeses kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)	lk 53
Tabel 5. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö esimese kategooria <i>mobiilsete kuritegelike ühenduste</i> kohta (2023; autori koostatud)	lk 28
Tabel 6. Teises kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)	lk 54
Tabel 7. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö teise kategooria <i>organiseeritud autovargusskeemi toimepanemine</i> kohta (2023; autori koostatud)	lk 30
Tabel 8. Kolmandas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)	lk 55
Tabel 9. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö kolmanda kategooria <i>autovaraste profiil</i> kohta (2023; autori koostatud)	lk 31
Tabel 10. Neljandas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)	lk 56
Tabel 11. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö neljanda kategooria <i>autovarguse toimepanemisel kasutatavad konspiratsioonivõtted</i> kohta (2023; autori koostatud)	lk 33
Tabel 12. Viiendas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)	lk 57
Tabel 13. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö viienda kategooria <i>organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid</i> kohta (2023; autori koostatud)	lk 35
Tabel 14. Kuuendas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)	lk 58
Tabel 15. Intervjueeritavate tsitaadid lõputöö kuuenda kategooria <i>autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavad tegurid</i> kohta (2023; autori koostatud)	lk 37

Lisa 1. Ekspertide andmed

Tabel 3. Intervjueeritavaid iseloomustavad andmed, ekspertintervjuu aeg ja koht ning intevjuu kestvus (2023; autori koostatud)

	Intervjueeritavad	Asutus või ettevõtte ja ametinimetus	Valdkonna kogemus	Intervjuu aeg ja koht	Intervjuu kestvus
1	Intervjueeritav 1	PPA Lõuna prefektuuri narko- ja organiseeritud kuritegude talituse juht	11 aastat	08.03.2023, Tartu, Lõuna prefektuur	67 min
2	Intervjueeritav 2	PPA Lõuna prefektuuri narko- ja organiseeritud kuritegude talituse uurija	5 aastat	08.03.2023, Tartu, Lõuna prefektuur	47 min
3	Intervjueeritav 3	PPA Lääne prefektuuri narko- ja organiseeritud kuritegude talituse uurija	10 aastat	09.03.2023, Pärnu, Lääne prefektuur	33 min
4	Intervjueeritav 4	PPA Lääne prefektuuri narko- ja organiseeritud kuritegude talituse uurija	32 aastat	09.03.2023, Pärnu, Lääne prefektuur	48 min
5	Intervjueeritav 5	Lõuna Ringkonnaprokuratuuri ringkonnaprokurör	9 aastat	10.03.2023 Keskkond <i>Teams</i>	49 min
6	Intervjueeritav 6	IF kindlustusseltsi uurija	11 aastat	10.03.2023 Keskkond <i>Teams</i>	59 min
7	Intervjueeritav 7	Seesam kindlustusseltsi uurija	17 aastat	10.03.2023 Keskkond <i>Teams</i>	53 min
8	Intervjueeritav 8	PPA Põhja prefektuuri raskete kuritegude talituse grupijuht	10 aastat	17.03.2023, Tallinn, Põhja prefektuur	45 min

Lisa 2. Ekspertintervjuu plaan

- 1) *Eksperti isiklikud kokkupuuted organiseeritud autovarguste valdkonnaga:* millised on Teie tööalased kogemused ja kokkupuuted organiseeritud autovargustega?
- 2) *Eksperti arvamus mobiilsete kuritegelike ühenduste olemuse kohta:* milline on mobiilse kuritegeliku ühenduse olemus ja milles seisneb selle mobiilsus?
- 3) *Eksperti hinnang MOCG-de poolt toimepandud autovarguste modus operandist:* milline on autovarguseid toimepaneivate mobiilsete kuritegelike ühenduste enam levinud *modus operandi* sh kuriteo planeerimine, kuriteo täideviimine ja kuriteojärgsed tegevused?
- 4) *Eksperti hinnang MOCG-de poolt varastatud sõidukite realiseerimise osas:* millised on peamised varastatud sõidukite realiseerimise viisid ja turustamise sihtriigid ning kes on varastatud sõidukite klientuuriks?
- 5) *Eksperti hinnang organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viiside osas:* millised on peamised organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid Eestis?
- 6) *Eksperti arvamus organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavate tegurite osas:* arvestades kuriteoliigi latentsust, siis kas ja millised tegurid mõjutavad Teie hinnangul organiseeritud autovarguste avastamist ja tõkestamist?
- 7) *Eksperti arvamus organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise parendamise osas:* milliseid on Teie hinnangul võimalused organiseeritud autovarguste avastamise ja tõkestamise parendamiseks?
- 8) On Teil täiendavaid mõtteid seoses MOCG-de poolt toimepandavate autovarguste avastamise ja tõkestamise parendamisega?

Lisa 3. Esimese kategooria koodid

Tabel 4. Esimeses kategoorias moodustunud koodid (2023, autori koostatud)

Kategooria 1: mobiilsete kuritegelike ühenduste olemus	Esinemine intervjuudes
kood 1 rahvusvaheliskus	8
kood 2 hierarhia	8
kood 3 ahelate anonüümsus	6
kood 4 distantsilt juhtimine	4
kood 5 skeemi kohandamine vastavalt vigadele	3
kood 6 valdkondade vaheline paindlikkus	2
kood 7 kergesti asendatavad ahela lülid	2
kood 8 projektipõhine suunitus	2
kood 9 otsuste hajutamine	1
kood 10 tegutsetakse kuni vahelejäämiseni	1

Lisa 4. Teise kategooria koodid

Tabel 6. Teises kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)

Kategooria 2: organiseeritud autovargusskeem	Esinemine intervjuudes
kood 1 sõidukite ja liikumisteede kaardistamine	8
kood 2 tehniliste seadmete kasutamine	8
kood 3 turustamine kolmandatesse riikidesse	8
kood 4 kallimasse hinnaklassi kuuluvad maasturid	8
kood 5 tegevus varguse toimepanemisel	8
kood 6 vargused jõukamates elamurajoonides	7
kood 7 sõidukite realiseerimise võimalused	6

Lisa 5. Kolmanda kategooria koodid

Tabel 8. Kolmandas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)

Kategooria 3: autovaraste profiil	Esinemine intervjuudes
kood 1 25 – 35-aastane	4
kood 2 kuritegelikus hierarhias madalam positsioon	4
kood 3 Leedu kodanik	3
kood 4 kuritegelik ringkond	3
kood 5 völad	2
kood 6 madala haridustasemega	2
kood 7 majanduslikult kindlustamata	2
kood 8 meesterahvas	2
kood 9 retsidiivsed	2
kood 10 pere ja väikesed lapsed	1

Lisa 6. Neljanda kategooria koodid

Tabel 10. Neljandas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)

Kategooria 4: autovarguse toimepanemisel kasutatavad konspiratsioonivõtted	Esinemine intervjuudes
kood 1 saateautode kasutamine	8
kood 2 kaamerate tuvastamine ja nende vältimine	8
kood 3 vargus öisel ajal	8
kood 4 numbrimärkide vahetamine	7
kood 5 kõrvaliste teede ja piiripunktide kasutamine	7
kood 6 ühekordsete telefonide kasutamine	6
kood 7 varguste hajutamine	6
kood 8 avalike kohtade vältimine	5
kood 9 liikumine liinibussiga	5
kood 10 jälgede varjamine	4
kood 11 ülekuulamisel ütluste andmisest keeldumine	3
kood 12 kaardimaksete vältimine	2
kood 13 <i>modus operandi</i> muutmine	2
kood 14 legendide kasutamine	2

Lisa 7. Viienda kategooria koodid

Tabel 12. Viiendas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)

Kategooria 5: autovarguste avastamise ja tõkestamise viisid	Esinemine intervjuudes
kood 1 koostöö	8
kood 2 tõendusteabe kogumiseks kasutatavad menetlustoimingud ja tõendiallikad	8
kood 3 inimeste teadlikkuse suurendamine	5
kood 4 proportsionaalsed karistused	4
kood 5 täiendavate turvaseadete paigaldamine	4
kood 6 eelinstruktaažid ja tegevusplaanid	1
kood 7 probleemi olulisuse peegeldamine kõikidel tasanditel	1
kood 8 organisaatori sihtmärgistamine	1

Lisa 8. Kuuenda kategooria koodid

Tabel 14. Kuuendas kategoorias moodustunud koodid (2023; autori koostatud)

Kategooria 6: autovarguste avastamist ja tõkestamist mõjutavad tegurid	Esinemine intervjuudes
kood 1 keeruline tõendamine	7
kood 2 teisest riigist lähtuv organiseeritud kuritegevus	5
kood 3 ressursi ja ajamahukas rahvusvaheline menetlus	5
kood 4 menetluspraktika	4
kood 5 vargustehnika hind	3
kood 6 piirikontrollide vähesus	5
kood 7 korruptsioon turustamise sihtriikides	3
kood 8 väike sõidukite müügiturg	3
kood 9 inimeste ükskõiksus	3
kood 10 jätkuv nõudlus varastatud sõidukite järele	2