

TARTU ÜLIKOOL  
ÕIGUSTEADUSKOND  
VÕRDLEVA ÕIGUSTEADUSE ÕPPETOOL

Urmas Solovjov

ALKOHOLIJOOBES MOOTORSÕIDUKIJUHID  
SOTSIAALSE KONTROLI OBJEKTIDENA

Magistritöö

Juhendaja  
*dr iur* Silvia Kaugia

Tartu

2014

# Sisukord

Sissejuhatus.....	3
<b>1. Sotsiaalse kontrolli mõiste ja vormid.....</b>	<b>6</b>
1.1. Sotsiaalse kontrolli mõiste.....	6
1.2. Sotsiaalse kontrolli vormid.....	11
1.2.1 Formaalne sotsiaalne kontroll.....	11
1.2.2. Mitteformaalne sotsiaalne kontroll.....	12
1.2.3. Enesekontroll.....	14
<b>2. Joobeseisundi mõiste ja vastutus alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimise eest.....</b>	<b>19</b>
2.1. Joobeseisundi mõiste.....	19
2.1.1. Joobeseisundi ja alkoholi piirmäära ületamise mõiste liiklusseaduse tähenduses..	19
2.1.2. Meditsiiniline joobeseisundi mõiste.....	20
2.2. Vastutus alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimise eest.....	23
2.2.1. Juhi ja juhtimise mõiste.....	23
2.2.2. Joobes mootorsõidukijuhtide formaalne mõjutamine.....	24
2.2.3. Joobes juhtide karistamise eesmärk.....	32
2.2.4. Riigikohtu praktika joobes juhtidele karistuste mõistmisel ja muude mõjutusvahendite kohaldamisel .....	34
<b>3. Erinevate sotsiaalse kontrolli vormide mõju puudutav uuring alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimisele.....</b>	<b>43</b>
3.1. Uuringu eesmärk ja valim.....	43
3.2. Küsimustik ja metoodika.....	44
3.3. Uuringu tulemused.....	44
Kokkuvõte .....	62
Intoxicated drivers as the objects of social control. Summary.....	74
Kasutatud kirjandus.....	74
Kasutatud normatiivaktid.....	76
Kasutatud kohtulahendid.....	77
Lisa 1. Ankeet ja vastuste kokkuvõte.....	78

## Sissejuhatus

Ilmselt on meie hulgas vähe inimesi, kes ei osaleks ise igapäevaselt liikluses kas jalakäijana, juhina või reisijana. Kindlasti on paljud kogenud olukordi, kus keegi on kellelegi ette sõitnud, maanteel on sooritatud ohtlik möödasõit, maanteel sõitev auto kaldub ühest teeäärest teise, ülekäigurajal oleks auto peaaegu alla ajanud vms. Millest see tuleb?

Teatavasti reguleeritakse liiklust avalikel teedel ja tänavatel sellekohase õigusakti – liikluseeskirja – normidega. Inimesed üldiselt usuvad, et liikluseeskirja kvaliteedist, normide sisulisest ja vormilisest täpsusest, kõikehõlmavusest ja teistest normitehnilistest asjaoludest sõltub ka regulatsiooni tulemuslikkus ja olukord avalikus liikluses. Samas lubab tegeliku liikluse juba üsna põgus jälgimine kinnitada, et liikluseeskiri pole ainus ja kaugeltki mitte peamine õige käitumise majakas, mille juhustega liiklejad liiklusvoos arvestavad.<sup>1</sup>

Seadusekuuleka liiklejana me teame ja järgime liiklusseaduse nõudeid ning ohutu liiklemise aluseid, samas eeldame seda ka teistelt. Paraku peame tõdema, et on neid, kes liiklusseaduse nõuetest kinni ei pea, seda kas tahtlikult, hooletusest või teadmatusest. Liikluses osaledes me üldjuhul ei mõtle sellele, et just minuga võib midagi juhtuda (seda minu enda või mõne teise liikleja süül), kuid nt last kooli või trenni saates või õhtul koju oodates on meie alateadvus ikkagi n.ö aktiveeritud: kas ta jõuab ilusti kohale, kas ta läheb õigest kohast üle tee, kas ta on piisavalt ettevaatlik jne. Seda ka siis, kui oleme oma lapsele liikluse põhitõed selgeks teinud. Traagilisi õnnetusi juhtub ka ülekäiguradadel, mis reeglite kohaselt, peaksid olema tee ületamiseks kõige turvalisemad kohad. Selle hirmutunde on tekitanud meis meie endi läbielatu, kogetu ning sõpruskonnas räägitu. Ei möödu päevagi, kus me ka meedia vahendusel kuuleme või näeme, et kuskil meie väikeses riigis on jälle toimunud liiklusõnnetus, milles keegi sai vigastada või kaotas elu. Kahetsusega peab tõdema, et meie teed ei ole kaugeltki liiklemiseks turvalised, seda mitte pelgalt teede seisukorra tõttu vaid just sellel liiklejate tõttu.

Kuigi liikluses on palju erinevaid aktuaalseid probleeme ja valukohti, keskendub käesolev magistr töö just mootorsõiduki alkoholihoobes juhtimisele. Alkoholihoobes juhid (ehk nn roolijoodikud) on isikud, kes annavad oma n.ö negatiivse panuse meie teedel ja tänavatel toimuvasse.

---

<sup>1</sup> E. Raska. Õiguse apoloogia. Sissejuhatus regulatsiooni sotsioloogiasse. Tartu: Fontes 2004, lk 53.

Eesti Konjunkturiinstituudi 2013. aasta andmetel valmistavad Eestis jätkuvalt muret alkoholist põhjustatud vigastussurmad.<sup>2</sup> Võib öelda, et lausa tavapärane on kuulda järjekordset politseistatistikat – kui palju joobes juhte on ööpäeva jooksul kinni peetud. Nädalavahetustel ja riiklikel pühadel on selliste patustajate arv märgatavalt suurem. 2012. aasta liikluskäitumise monitooringu alusel on alkoholi mõju all liikluses osalevate juhtide osakaal 1,2 %.<sup>3</sup> Sellises seisundis olevate juhtide hulk liikluses on kõike muud kui turvatunnet tekitav. Viimase viie aasta jooksul on joobes juhi süül Eestis hukkunud 101 ning vigastada saanud 1308 inimest. Vt tabel 1.

Tabel 1. Olukord liikluses.<sup>4</sup>

	2009	2010	2011	2012	2013
Inimkannatanuga liiklusõnnetuste arv	1501	1349	1487	1383	1381
Hukkunud	101	80	101	87	81
Vigastatud	1930	1741	1906	1724	1727
Liiklusõnnetused joobes mootorsõiduki juhi süül	228	160	179	166	164
Hukkunud joobes mootorsõidukijuhi süül	27	13	21	14	26
Vigastatud joobes mootorsõidukijuhi süül	336	234	269	236	233
Hukkunud joobes mootorsõidukijuhi süül (%)	26,7%	16,3%	20,8%	16,1%	32,1%

Käesoleva töö eesmärgiks on välja selgitada, millised sotsiaalse kontrolli vormid mõjutavad kõige enam mootorsõiduki juhi otsust istuda rooli kas kainenena või alkoholi joobes olles.

Autor püstitab järgmised kontrollimist vajavad hüpoteesid:

1. Karistuste karmistamine ei ole vähendanud alkoholi joobes juhtide osakaalu liikluses;
2. Nõrga enesekontrolli üheks põhjuseks on nõrk formaalne kontroll liiklusjärelvalve näol;
3. Inimesed alluvad mitteformaalsele sotsiaalsele kontrollile enam kui formaalsele kontrollile.

Hüpoteeside kontrollimiseks viidi käesoleva töö raames läbi empiiriline sotsioloogiline uuring, milles vaadeldakse formaalse ja mitteformaalse sotsiaalse kontrolli mõju joobes juhtide suhtes Eesti tingimustes. Uuring viidi läbi 01.03.2014 kuni 07.04.2014, peamiselt Lõuna-Eesti inimeste seas. Uuringu sihtrühmaks olid isikud, keda on peale sellist tegu vahetult kinni peetud või karistatud. Samuti jagas käesoleva töö autor ankeedid välja isikutele, keda teadis olevat ebakaines olekus mootorsõidukit juhtinud, kuid keda ei ole sellise teo eest karistatud. Teatud osa respondentidest on juhuvalik mootorsõidukijuhtide hulgast. Kuigi töö

<sup>2</sup> E. Orro jt. Alkoholi turg, tarbimine ja kahjud Eestis. Aastaraamat 2013. Tallinn: Eesti Konjunkturiinstituut: Tervise Arengu Instituut, 2013, lk 18.

<sup>3</sup> Maanteeameti Aastaraamat 2012, lk 57. Arvutivõrgus: <http://www.mnt.ee/index.php?id=10799>. (20.03.2014).

<sup>4</sup> Politsei- ja Piirivalveamet. Andmed ametialaseks kasutamiseks.

autor plaanis suuremat respondentide arvu, kujunes vastajate üldarvuks 120. Miks jäi respondentide arv loodetust väiksemaks, selgitab autor kolmandas peatükis.

Töö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis avatakse sotsiaalse kontrolli mõiste ja esitatakse sotsiaalse kontrolli peamiste vormide käsitus. Teises peatükis avatakse joobeseisundi, juhi ja juhtimise mõiste. Käsitletakse formaalse sotsiaalse kontrolli teostamist alkoholi joobes (ka alkoholi piirmäära ületamine) olevate mootorsõidukijuhtide suhtes – antakse ülevaade olemasolevatest riiklikest mõjutusvahenditest, kohaldatavate karistuste eesmärkidest ning analüüsitakse Riigikohtu praktikat joobes juhtide karistamise osas. Kolmandas peatükis analüüsitakse käesoleva magistritöö raames läbiviidud sotsioloogilise uuringu tulemusi.

# 1. Sotsiaalse kontrolli mõiste ja vormid

## 1.1. Sotsiaalse kontrolli mõiste

Rääkides mõistest „sotsiaalne kontroll“ peetakse sageli silmas formaalset, õiguslikku kontrolli. Tuleb aga siiski tõdeda, et ei ole õige panna võrdusmärki nende kahe vahele. Nii nagu sotsiaalsed normid jagunevad õigus-, tava-, moraali-, korporatsiooni- jne normideks, moodustab ka formaalne kontroll vaid ühe osa sotsiaalsest kontrollist. Õigust kasutatakse kontrolli vahendina, kuid tal on ka palju teisi funktsioone ning kontrollil mitmeid teisi vahendeid.<sup>5</sup>

Sotsiaalne kontroll on ühiskonnaelu normatiivne aspekt. See määratleb ja reageerib hälbivale käitumisele, täpsustades, mis peaks olema. Mis on õige või vale, mis on rikkumine, kohustus, ebanormaalsus või hälbivus. Sotsiaalset kontrolli leidub kõikjal ja igal pool, kus inimesed jälgivad üksteise käitumist otseselt või kaudselt, teadlikult või mitte: tänaval, vanglas, kodus, peol.<sup>6</sup>

Mõiste sotsiaalne kontroll hõlmab kahte nähtust – sotsiaalsust ja kontrolli. Sotsiaalne ehk ühiskondlik, viitab inimestevaheliste suhete võrgustikule sootsiumis. Eduard Raska viitab süsteemses ruumilises koosluses olevatele subjektidele kui kollektiivsete vormide tasandile, mis moodustab ühiskonna. Iga individuaalne subjekt on teatavate (väiksemate või suuremate) koosluste liige, indiviid, kes läbi sotsialiseerumise protsessi ühiskonnastub. Ühiskond ise on kui inimese sotsiaalse olemise viis.<sup>7</sup> Peter Berger viitab, et sotsiaalse kontrolliga on seotud hulk viise, vahendeid ja meetodeid, mida ühiskond kasutab oma sõnakuulmatute kodanike korralekutsumiseks.<sup>8</sup>

Kontroll on oma olemuselt võimu vahend, s.t, et „kontroll“ on mõeldud (inim-) tegevustele ja/või struktuuridele, millel on:

- a) võim suunata (ka juhtida) ja/või piirata teiste tegevusi ja/või struktuure;
- b) õigus teostada järelevalvet teiste tegevuse ja/või struktuuride üle;
- c) vahendid kontrollida või kinnitada teiste tegevuste ja/või struktuuride tulemusi.

---

<sup>5</sup> S. Kaugia. Õigusteadvus: olemus, kujunemine, toimimine. – Õigus ühiskonnas. Artiklite kogumik. S. Kaugia (koost). Tartu: Avatar 2006, lk 106.

<sup>6</sup> D. Black. The behavior of law. New York [etc]: Academic Press 1976, lk 105.

<sup>7</sup> E. Raska (2004), lk 152, 162.

<sup>8</sup> I. Aimre. Sotsioloogia. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, 2013, lk 175.

Kontrolli seose kohta õigusega võib öelda, et ühest küljest on kontroll ühiskonna tehnika, mis tuleneb täiustatud ja vormitud ühiskondlike agentide poolt, teisest küljest on õigus põhi- ja eristruktuur kõigis ühiskondades, mis nõuab oma lõpuleviimisel teatud ühiskondlikke tehnikaid, nende seas kontrolli. „Sotsiaalse kontrolli“ termin on üldiselt palju kitsam kui seda on käsitletud sotsioloogid. Siin on põhilise funktsioonina mõeldud mitte ainult teatava sotsiaalse asutuse või erilise sotsiaalse grupi võimu, vaid ka üksikisikute normatiivset suunamist sotsiaalse keskkonna mõjul.<sup>9</sup> Juhtimine tähistab tegevust, kus üks, aktiivne pool (subjekt, juhtija) mingitel kindlatel eesmärkidel püüab toimida teisele poolele – juhitavale objektile.<sup>10</sup> Sotsiaalne kontroll on viis, millega kehtestatakse ja säilitatakse sotsiaalset korda, hõlmates nii väliseid stiimuleid ja sanktsioone kui ka sotsiaalsete normide ja väärtuste internalisatsiooni.<sup>11</sup>

Sotsiaalse kontrolli teema koondab kirjandust paljudes valdkondades, s.h ajaloo-, sotsiaalpsühholoogia, meditsiini sotsioloogia, sotsioloogilise- ja kriminalistika teooria, õiguse, kriminaalõiguse ja üldsotsioloogia.<sup>12</sup> Seda on kasutatud nii erinevatel viisidel, nii paljudes erinevates kontekstides, et selle tähendust on tihti raske määratleda. Samas on sotsiaalse kontrolli mõiste potentsiaalselt väga kasulik ühiskondliku elu mõistmises.<sup>13</sup> Alates umbes 1920. aastast on sotsiaalset kontrolli kasutatud kui üldmõistet, kirjeldamaks kõiki tegevuste käsitlusviise, mis hõlmavad üksikisikute või rühmade koordineerimist, integratsiooni, korraldust või korrigeerimist, teatud ideaalse käitumisstandardi poole püüdlemist.<sup>14</sup>

Sotsiaalse kontrolli all mõistetakse riigi ja ühiskonna mõju isiksusele ning sotsiaalsele keskkonnale, eesmärgiga reguleerida ühiskonna normatiivseid ja mittenormatiivseid isiksusele suunatud käitumisootusi. Sotsiaalne kontroll on normide, instituutide ja suhtumiste kogum, mis on suunatud inimeste sellise käitumise tagamisele, mis on vastavuses antud sotsiaalse grupi, klassi ja ühiskonna huvidega. Sotsiaalse kontrolli alus on normide ja

---

<sup>9</sup> K. A. Ziegert. A sociologist's view. – Law and social control. E. Kamenka and A. E.-S. Tay (koost) London: Arnold 1980, p 62-63.

<sup>10</sup> E. Raska. Sotsiaalse programm: Kuritegevuse ennetamine. Tallinn: Eesti Raamat 1987, lk 14.

<sup>11</sup> M. Rutherford. Science and social control: the institutionalist movement in American economics, 1918-1947. – Erasmus Journal for Philosophy and Economics. 2010/ 3, No 2, p 47-67. Arvutivõrgus: <http://ejpe.org/archive/3-2-2010/>. pdf. (11.03.2014)., p 57.

<sup>12</sup> J. J. Chriss. Social control: an introduction. Cambridge: Polity Press 2007, p 7.

<sup>13</sup> M. Innes. Understanding social control: deviance, crime and social order. Maidenhead: Open University Press, 2003., p 2.

<sup>14</sup> J. J. Chriss (2007), p 16.

hinnangute süsteem morali, õiguse jm valdkondades, mis peegeldavad antud sotsiaalse grupi huvisid.<sup>15</sup>

Sotsiaalne kontroll on protsess, mille käigus tagatakse grupi raames kehtivate normide täitmine üksikisiku poolt, mis toimub kindla sotsiaalse reaktsiooni teel. Kontrolli eesmärgiks on antud ühiskonna poolt tunnustatud korra saavutamine, jälgimine ja kindlustamine. Sotsiaalsel kontrollil on kaks funktsiooni: 1) sotsiaalse grupi liikmete solidaarsuse tugevdamine ja 2) üksikisiku kasvatamine ühiskonnas. Sotsiaalne kontroll oma loomult moodustab ahela, mille lülideks on väärtused, normid ning sanktsioonid.<sup>16</sup> Nagu öeldust nähtub, sisaldab sotsiaalne kontroll institutsioonilisi, hinnangulisi ja käitumuslikke aspekte ning ta realiseerub nii ühiskonnas tervikuna kui ka suurtes ja väikestes sotsiaalsetes gruppides.<sup>17</sup> Eesmärgiks on võimalikule konfliktile rahumeelse lahenduse leidmine.

Pahatihti mõistetakse sotsiaalset korda kui inimese vabaduse piiramist. Samas kujutatakse ka vabadust millegi absoluutsena, ühiskonna liikmete jaoks selgelt negatiivsena. Sotsiaalne vabadus ja sotsiaalne kord vastanduvad ainult sel juhul, kui kord on amoraalne, moraalitu. Sotsiaalse vabaduse maitsmine eeldab sotsiaalset korda.<sup>18</sup>

Sotsiaalse kontrolli eelduseks on sotsiaalsete standardite teadvustamine nii individuaalsel kui ka sotsiaalsel tasandil. Selleks, et hinnata, kas ühiskonnaliikmete käitumine on vastavuses ühiskonnas oodatavaga, peab hindajatel endil olema ettekujutus ühiskonnale vastuvõetavast käitumisest ja vajalik on sotsiaalsete normide internaliseerimine ehk teadvuslik omaks võtmine. Nii on sotsiaalne kontroll ja normiteadvus lahutamatult seotud – hinnangu andmine enda ja teiste käitumisele lähtub teadvustatud normitunnetusest.<sup>19</sup> Kuna sotsiaalse kontrolli mõiste seisneb kodanike ja sotsiaalsete gruppide (kollektiivide) kohustusliku käitumise tagamises, siis on loomulik, et sotsiaalse kontrolli täitmisele peab eelnema kehtestatud norm. Norm – see on käitumise abstraktne reegel, mis selleks, et teda täita, peab olema isiksustatud (s.t õiguste andmist või kohustuste panemist konkreetsele subjektile, s.o tema lülitamist vastavatesse avalikõiguslikkesse või eraõiguslikesse õigussuhetesse).<sup>20</sup> Norm

---

<sup>15</sup> S. Kaugia. Sotsioloogia ja õiguse sotsioloogia teoreetilisi käsitlusi. – Õppematerjal Avatud Ülikoolile. Tartu Ülikool, Õigusteaduskond. Tartu, 2000, lk 17.

<sup>16</sup> T. Anepaio jt. Sissejuhatus õigusteadusesse. Tallinn: Juura 2005, lk 54-55.

<sup>17</sup> S. Kaugia (2006), lk 106.

<sup>18</sup> I. Aimre (2013), lk 171.

<sup>19</sup> S. Kaugia Õigusteaduse olemus ja arengudeterminandid. Doktoritöö. Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus 2011, lk 76.

<sup>20</sup> S. Kaugia (2000), lk 19.



muutub normiks alles siis, kui sellest kinnipidamist kontrollib ja selle järele valvab inimestest koosnev ühiskond.<sup>21</sup>

Sotsiaalse kontrolli uurimine veenab, et inimese käitumine kujuneb omamoodi vastusena sellele, mis on teiste isikute poolt ette antud.<sup>22</sup> Sotsiaalne kontroll on suunatud inimeste sellise käitumise tagamisele, mis on vastavuses antud sotsiaalse grupi, riigi ja ühiskonna huvidega. See on protsess, mille käigus ühiskonnaliikmed annavad vastastikku hinnanguid üksteise käitumisele. Sellel protsessil on järgmised etapid: 1) hinnangu andmine enda käitumisele, mis eeldab vastava kultuuriruumi ja selles olevate käitumisootuste tundmist, sest just nendelt alustelt saab inimene enda käitumist hinnata kas normipärasena või –vastasena (s.o enesekontroll); 2) hinnangu andmine teiste ühiskonnaliikmete käitumisele ja olles ise „hinnatud“ teiste poolt (lähtudes vastavast kultuuriruumist) (s.o mitteformaalne sotsiaalne kontroll); 3) riigi reageering indiviidide ja sotsiaalsete gruppide ning institutsioonide käitumisele (s.o formaalne sotsiaalne kontroll).<sup>23</sup> Reageeringud ehk hinnangud saavad olla kas positiivsed või negatiivsed, mis on sotsiaalse kontrolli tähtsaimad elemendid. Reageeringute ja hinnangute all mõeldakse sotsiaalsele kontrollile omaseid sanktsioone, millega stimuleeritakse inimesi täitma sotsiaalseid norme.

Sotsiaalne kontroll omab järgmisi staadiume:

- 1) isikustamine – normi kui abstraktse reegli sidumine subjektiga ehk kohustuste ja õiguste andmine subjektile, subjekti sisse lülitamine avalik õiguslikesse või eraõiguslikesse õigussuhetesse;
- 2) õigusnormi eiramise ennetamine;
- 3) õigusrikkumise faktide väljaselgitamine ja nende alusel õigusnormide rikkujate kindlaks tegemine;
- 4) sooritatud teo analüüs ja hinnang. Staadium võib ajaliselt eelneeda mõningatele teistele staadiumidele;
- 5) sanktsioonide rakendamine. Õiguspärase käitumise puhul võidakse rakendada positiivseid sanktsioone. Õigusvastase käitumise korral rakendatakse õigust jaluleseadvaid sanktsioone. Sellega tagab sotsiaalse kontrolli süsteem normi jõusolemise. Sotsiaalse kontrolli staadiumid realiseeruvad erinevate tegutsemise tulemusena ja erinevate suhete süsteemides. Käitumise hindamise ja analüüsimisega

---

<sup>21</sup> M. Laine. Sissejuhatus kriminoloogiasse ja hälbiva käitumise sotsioloogiasse. Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia, 1997, lk 11.

<sup>22</sup> Т. Шибутани. Социальная психология. Ростов-на-Дону: Феникс, 1998, lk 59.

<sup>23</sup> S. Kaugia (2011), lk 77-78.

tegelevad ühiskonna mitteformaalsed grupid, mõningatel juhtudel riiklikud, s.h ka õiguskaitseorganid.<sup>24</sup>

Sanktsioonid asetuvad kahele mõõtmele: 1) mitteformaalsus ja formaalsus ja 2) positiivsus ja negatiivsus. Seega nähakse nelja tüüpi sanktsioone, millel on erinevad mehhanismid:

- Mitteformaalsed negatiivsed sanktsioonid on imestus, pahameel, pilkamine jne;
- Formaalsed negatiivsed sanktsioonid moodustavad seaduste nõuetest karistussüsteemist, nt rahatrahv, arest, vangistus jms;
- Formaalsed positiivsed sanktsioonid hõlmavad asutuste teatud tegevusest antud tunnustused eri vormides, nt autasud, ametikõrgendus jms;

Mitteformaalsed positiivsed sanktsioonid on „ühenduste“ või rühmade poolt antud tunnustused, nt moraalne heakskiit, toetus, austus jne.<sup>25</sup> Positiivne ja negatiivne vastutus on ühtse õigusliku reguleerimise mehhanismi poolteks, mis on suunatud kas õiguspärasele või õigusvastasele käitumisele. Valikuvõimalus ja valitud käitumisvariandi ühiskondlik tähendus koos on indiviidi vastutuse eelduseks inimeste ja ühiskonna ees tervikuna. Kui valitud käitumisvariant vastab ühiskondlikele huvidele, leiab aset positiivne vastutus oma tegude eest, kui see aga ühiskondlikele huvidele ei vasta, toob see kaasa negatiivse vastutuse.<sup>26</sup> Väliselt aitabki sotsiaalset korda tagada sotsiaalne kontroll, sest ükski ühiskond ei saa eksisteerida ilma sotsiaalse kontrollita. Sotsiaalne kontroll on sedavõrd üldine ja kõikjal toimiv, et isegi ajutiselt tekkinud väike grupp ei saa läbi ilma nende poolt ja nende jaoks välja töötatud sotsiaalse kontrolli mehhanismideta.<sup>27</sup>

Humanitaarteadlased on seisukohal, et positiivsed sanktsioonid, hüvitised toimivad normide kinnitajana palju tõhusamalt, kui vaid karistusega ähvardamine. Oma lapsepõlve meenutades võivad paljud tõdeda, et just tunnustus, kas või ainult vanemate naeratus või heatahtlik müks, on kasvatus ja õige käitumise õpetamises olnud tähtsal kohal.<sup>28</sup>

Seega sotsiaalne kontroll on normide ja suhtumiste kogum, mis on suunatud inimeste sellise käitumise tagamisele, mis on vastavuses antud sotsiaalse grupi, klassi ja ühiskonna huvidega. Sotsiaalne kontroll saabki võimalikuks tänu sellele, et isikud omandavad võime käituda viisil,

---

<sup>24</sup> T. Anepaio jt (2005), lk 58.

<sup>25</sup> S. Kaugia (2000), lk 9.

<sup>26</sup> S. Kaugia (2006), lk 110.

<sup>27</sup> I. Aimre.(2013), lk 172.

<sup>28</sup> M. Laine (1997), lk 11.

mis on kooskõlas teiste inimeste ootustega. Toimub vastastikku üksteise käitumise hindamine. Ootuspärasele käitumisele järgneb positiivne vastutus, mis kinnistab taolist käitumist järgima. Kui käitumine ei vasta ühiskondlikele huvidele, siis järgneb negatiivne vastutus. Läbi taoliste hinnangute andmise suunatakse inimesi täitma sotsiaalseid norme.

## **1.2. Sotsiaalse kontrolli vormid**

### **1.2.1. Formaalne sotsiaalne kontroll**

Formaalne sotsiaalne kontroll baseerub reeglina formaalsetel sotsiaalsetel normidel. Formaalsed normid (e õigusnormid) on täpselt formuleeritud, nende allikaks on „seadusandja tahe“, nad on kirja pandud, nende täitmist kontrollib selgelt formuleeritud grupp või mehhanism ning need kehtivad määratletud kontingendi ja situatsioonide suhtes.<sup>29</sup> Õigusnormide keskne ülesanne ehk funktsioon on suunata ja juhtida kodanike ja ametnike käitumist. Peale selle, et õigusnormid, suunates käitumist, suurendavad prognoositavust, nad tugevdavad, stabiliseerivad suhteid ühiskonnas.<sup>30</sup> Formaalsed on need institutsioonid, mis ühiskond on loonud inimeste tegevuseks ja ka sanktsioonide rakendamiseks (politsei, kohus, vanglad jm) ning mis moodustavad riigiorganite süsteemi.<sup>31</sup>

Formaliseeritud ratsionaalse regulatsiooni üldiseks iseloomustavaks tunnuseks on teatavasti avaliku sunni kasutamise võimalus nende suhtes, kes tõrguvad allumast kehtestatud normatiivsetele ettekirjutustele. Juriidiline regulatsioon pole selles mõttes erand. Sageli käsitatakse nimelt (riigi) sundi, selle kasutamise võimalust või ähvardust juriidilise regulatsiooni lausa olemusliku osana.<sup>32</sup> Karistusõigus on osa sotsiaalsest kontrollist, erinedes ülejäänust objektide ja vahendite poolest, seega üksnes kvantitatiivselt. Tavaliselt käsitletakse karistusõigust esoteeriliselt, eelkõige nende printsiipide järgi, mis peavad silmas karistuse eesmärgi.<sup>33</sup> Teatavasti on karistusõiguse ülesanne aidata koos teiste õigusharudega ja muude sotsiaalse kontrolli mehhanismidega kaasa rahu ja korra tagamisele ühiskonnas. Ta teeb seda oma eripäraste vahendite, sanktsioonidega.<sup>34</sup> Riikliku sunni teostamiseks loob riik institutsioonid, kes valvavad õigusest kinnipidamise või õiguse taastamise üle.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> T. Anepaio jt. (2005), lk 45.

<sup>30</sup> A. Aarnio. Õiguse tõlgendamise teooria. Tallinn: Õigusteabe AS Juura 1996, lk 57.

<sup>31</sup> I. Aimre (2013), lk 173.

<sup>32</sup> E. Raska (2004), lk 40.

<sup>33</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus: Karistusõiguslikud regulatsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn: Juura 2007, lk 48.

<sup>34</sup> J. Sootak (2007), lk 19.

<sup>35</sup> R. Narits. Õiguse entsüklopeedia. Tallinn: Juura 2004, lk 25.

Formaalne sotsiaalne kontroll on nähtus, kus õigusasutused kontrollivad oma õigusadressaatide õiguspärasest käitumist. Nagu eespool märgitud, on formaalse sotsiaalse kontrolli teostamise aluseks ametlikud seadused, reeglid, normid. Ametlikeks kontrolliagentideks on politsei, kohtud, vaimuhaiglate personal jt formaalsed organisatsioonid. Formaalsele kontrollile on omane, et hälviku suhtes kohaldatakse riigi sundi.

Tõenäoliselt ei kohaldatagi õiguslikku sundi vahetult ja alati. Piisab, kui õiguse subjekt teab, mis teda ees ootab, kui ta õiguspäraselt ei käitu. Sageli ei käituta õigusvastaselt just seetõttu, et kardetakse sellise käitumise avalikuks tulekut ja riikliku sunni rakendamist (karistust). Autojuht hoidub lõunasöögi juurde alkoholi tarvitamast, sest liikluspolitsei võib teda kinni pidada.<sup>36</sup>

### **1.2.2. Mitteformaalne sotsiaalne kontroll**

Mitteformaalne kontroll eeldab „mitteametlikkust“ ja tavaliselt kohaldatakse seda väikestes gruppides. Nt inimesed, kes omavad lähemaid suhteid normirikkujaga, mõistavad tema käitumise hukka. Siin on tegemist mitteformaalsete sanktsioonidega, mis põhinevad grupi (perekonna, sõprade jt) moraalsel heakskiidul või hukkamõistul, rakendamisega. Eristatakse mitteformaalse kontrolli nelja peamist tüüpi:

- 1) Sotsiaalsed autasud – nt naeratused, heakskiit, ametikõrgendused = soodustavad normikuulekust;
- 2) Karistus – rahulolematu pilk, kriitilised märkused, füüsilise mõjutuse ähvardused = vahetult suunatud deviantsete tegude vastu, sooviga neid vältida;
- 3) Veenmine – nt treener võib mõjutada sportlast veenmise teel edaspidi mitte jätma treeninguid vahele, sest seeläbi kannatab tema sportlik vorm;
- 4) Normide ümberhindamine – käitumine, mida loeti hälbivaks, saab normaalse hinnangu. Nt kui varem jäi mees koduseks ja kasvas lapsi samal ajal, kui naine käis tööl. Loeti seda ebatavaliseks, taunitavaks ja isegi hälbivaks käitumiseks. Tänapäeval (eelkõige seoses naiste võitlusega oma õiguste ja meestega võrdõiguslikkuse eest) jaotuvad perekonnas rollid ümber ning kodutööde tegemine ja lapsepuhkusel olemine ei ole enam meestele häbiks.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> R. Narits (2004), lk 24-25.

<sup>37</sup> S. Kaugia (2006), lk 107.

Mitteformaalsed on kõik sotsiaalsed kooslused, mis ei kujune ametlike suhete alusel ja mille liige inimene on, alates perekonnast ja lõpetades omaealiste grupiga. Mitteformaalne kontroll tugineb vanemate, sõprade, kolleegide, tuttavate, ka ühiskondliku arvamuse või massiteabevahendite kaudu esitatava käitumise või tegevuse heakskiidule või hukkamõistule. Monoliitses grupis on kõige mõjusamad sellised mitteformaalsed sotsiaalse kontrolli meetodid, nagu veenmine, pilge, keelepeks, põlgus, hirmutamine.<sup>38</sup> Kuna need sotsiaalse kontrolli mehhanismid ei ole formaliseeritud, võib esineda ka suuri erinevusi nende kasutamises, isegi samas ühiskonnas.<sup>39</sup> Seega võivad erinevad inimesed sarnasele käitumisele reageerida erinevalt, sellest lähtuvalt võivad varieeruda ka sanktsioonid.

Mitteformaalne sotsiaalne kontroll on saatnud inimkonda selle tekkest peale. Ta on teisenenud seoses ühiselu muutumisega, kuid on ka taganud sotsialiseerumise, korra ja ühiskonna stabiilsuse.<sup>40</sup>

Seega on mitteformaalse sotsiaalse kontrolli teostaja ühiskond ise. Kõnealuse kontrolli teostamise aluseks on mitteformaalsed käitumisnormid. Need normid on reeglina täpselt formuleerimata, nt tavad, kombed, traditsioonid jms. Mitteformaalse kontrolli puhul on ka sanktsioonid mitteformaalsed, nt sõnakuulmatu laps jäetakse koduaresti või öeldakse, kui ta hea laps ei ole, siis jõuluvana talle kingitust ei too. Siinkohal on oluline lisada, et mitteformaalse kontrolli puhul teostatakse kontrolli ka õigusnormide täitmise üle. Enamikule inimestest on tähtis, mida arvavad ja millise hinnangu annavad tema käitumisele teised ühiskonna liikmed. Isiku käitumisele, mis ei vasta grupi või ühiskonna huvidele, järgneb grupi teiste liikmete hukkamõist. See võib väljenduda erinevalt, nt välditakse normi rikkujaga suhtlemist, kuigi tavapäraselt on läbisaamine olnud hea. Tõenäoliselt käitub isik tulevikus mõnevõrra teisiti, et vältida teiste grupiliikmete negatiivset suhtumist ja hinnangut oma varasemale käitumisele.

---

<sup>38</sup> I. Aimre. Sotsioloogia. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, 2006, lk 176.

<sup>39</sup> M. Lianos. Social Control after Foucault. – *Surveillance & Society* 2003/1, No 3, p 412-430. Arvutivõrgus: <http://library.queensu.ca/ojs/index.php/surveillance-and-society/article/view/3348/3310>. 13.03.2014.

<sup>40</sup> I. Aimre (2013), lk 173.

### 1.2.3. Enesekontroll

Sotsiaalne kontroll isiksuse tasandil muutub enesekontrolliks, mille vahenditeks on isiku hinnangulised orientatsioonid, tema poolt omandatud käitumisnormid, sotsiaalpsühholoogilised hoiakud, tunded ja emotsioonid. Enesekontroll seondub eelkõige kontrolli mitteformaalse vormiga läbi inimese enesehinnangu. Enesekontrolli tõhusus sõltub paljuski sotsialiseerumisprotsessi õnnestumisest, s.t sellest, mis määral sarnanevad inimese enda väärtushinnangud ühiskonnas tervikuna omaksvõetule. Sotsialiseerimine on isiku sihipärane suunamine, õpetamine, informeerimine teiste indiviidide ja sotsiaalsete gruppide poolt, eesmärgiga tagada sotsialiseeritava normipärane ja ühiskonnas aktsepteeritav käitumine. Sotsialiseerumise käigus ammutab isik ise teadmisi, et ennast ühiskondlike normidega kurssi viia ja võrrelda oma arusaamu, tõekspidamisi ühiskonnas aktsepteeritavatega. Nii nagu sotsiaalset kogemust omandatakse elu jooksul, nii toimub kogu elu jooksul ka sotsialiseerumine. Sotsialiseerumine kindlustab ühiskonna sotsiaalse ja kultuurilise järjekestvuse, võimaldab ühiskonna uutel liikmetel kohaneda sotsiaalse keskkonna nõuetega ja selles edukalt funktsioneerida.<sup>41</sup>

Iga inimese teadlik käitumine on alati suunatud kindlate eesmärkide realiseerimisele. Käitumisvariandi valikul võtab inimene aluseks põhiliselt kaks lähtekohta: 1) realiseerib ainult need eesmärgid, mis kujutavad tema jaoks väärtust; 2) valib selle käitumisvariandi, mis kõige tõenäolisemalt viib püstitatud eesmärgi realiseerumisele. Inimese teadvuses hierarhiliselt reastunud sotsiaalsed väärtused toimivad orientiiridena elukorralduse valiku ja püstitatud eesmärkide poole liikumisel.<sup>42</sup> Kalkulatsioon normipärase käitumise eeliste ja puuduste üle eeldab seda, et õigusadressaat tunneb õigusnormi ja on teadlik normi järgimise või eiramisega seonduvast. Kaaludes n.ö poolt- ja vastuargumente langetab ta otsuse kas normi järgimise kasuks või kahjuks.<sup>43</sup> Oluline on siinjuures, millise käitumisvaliku, kas õiguspärase või õigusvastase, kasuks inimene eesmärkide realiseerumisel otsustab. Siin mängivad rolli mitmed tegurid, millest olulisemaks on arvestamine mitteformaalse ja formaalse sotsiaalse kontrolli tagajärgedega, kus inimene kaalub tagajärgedest saadava kasu ja kahju suhet, arvestades ühiskonnaliikmetelt tulenevaid reaktsioone oma käitumisele.

---

<sup>41</sup> S. Kaugia (2006), lk 97-98.

<sup>42</sup> S. Kaugia (2011), lk 56.

<sup>43</sup> S. Kaugia. Sotsiaalsete normide tunnetamine ja normiteadvus. – Õiguse sotsiaalsest olemusest ja toimest ühiskonnas. Artiklite kogumik. Kaugia, S. (koost). Avatar Holding OÜ, 2009, lk 171.

Silvia Kaugia leiab, et õiguskorra kui normidesüsteemi ja üksikisikute käitumise vahel on siduv lüli – õigusteadvus, millele baseeruvad hinnangud nii enda kui teiste inimeste käitumisele.<sup>44</sup> Õigusteadvus tuleneb õigustunnetusest, mis on käsitletav õigusteadvuse vahetu allikana. Teadvus (s.h õigusteadvus) on indiviidi käitumise vahetu regulaator, milles peegeldub objektiivne reaalsus ning subjekti koht ja roll selles reaalsuses. Õigustunnetus kujutab endast psüühilist identifitseerimisprotsessi, mille käigus antakse hinnang sotsiaalsele käitumisele. Õigustunnetus on isiksuse käitumise seesmine determinant, mille olemuseks on intuiitiivne arusaam õiglasest sotsiaalsest olemisest ja sotsiaalsest käitumisest. Õigusteadvus tekib ning areneb teadvustatud arenguprotsessis – (õppimis-) ja sotsialiseerimisprotsessis.<sup>45</sup>

Oluline on see, millised on õigusteadvuses hinnangud kehtivale õigusele ja ettekujutus ideaalsest õigusest. Seega on õigusteadvus õiguse vältimatu kaaslane.<sup>46</sup> Õigusteadvus on ühiskondliku, grupi ja indiviidi teadvuses see osa, mis peegeldab õigusteadlikkust õigusteadmistena, hinnangutena, suhtumistena õigusesse ja tema kasutamise praktikasse, õigushoiakutena ja väärtusorientatsioonidena, mis reguleerivad inimeste käitumist õiguslikku tähendust omavates situatsioonides.<sup>47</sup> Õigus kuulub nii individuaalse kui ühiskondliku teadvuse valdkonda. Inimesed reageerivad mingit moodi kõigele, mis õigusega seotud on.<sup>48</sup>

Silvia Kaugia hinnangul ei taga pelk õigusnormide tundmine isiku õiguspärasest käitumisest. Ka õiguslikud teadmised iseenesest ei suuda inimest tagasi hoida õiguserikkumise toimepanemisest. Oluline on isikute suhtumine kehtivasse õigusesse - kas nad tunnetavad õigust õiglasena.<sup>49</sup> Kaugia on käsitlenud õigusteadvust kui ettekujutust (tunnetust) sotsiaalse käitumise õigest korraldamisest, normse olemise tunnetamist sõltumata regulatsioonide tundmisest või mittetundmisest ning võimet oma õigustunnetusest tulenevalt anda hinnangut õigusele.<sup>50</sup>

Teadmiste, õigusnormide ja sotsiaalsete väärtuste süsteemi võtab inimene omaks sotsiaalse kogemuse kaudu. Uue sotsiaalse kogemuse omandamise üldine alus on juba kujunenud varasema kogemuse süsteem. Nii on inimesel, kes asub end õiguses täiendama, olemas

---

<sup>44</sup> S. Kaugia (2011), lk 77.

<sup>45</sup> S. Kaugia (2011), lk 116-117.

<sup>46</sup> L. Auväärt, H. Dsiss, S. Kaugia, S. Noortegruppide õigusteadvuse iseloomustus. – Õigus. Psühholoogia. Sotsioloogia. II. Õppematerjale. L. Auväärt (koost). Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus, 2001, lk 217.

<sup>47</sup> В. Каминская, А. Ратинов. Правосознание как элемент правовой культуры. – Правовая культура и вопросы правового воспитания. Москва, 1978, с 55.

<sup>48</sup> В. Корелский, В. Перевалов. Теория государства и права. Москва, 1998, с 325.

<sup>49</sup> S. Kaugia (2011), lk 63.

<sup>50</sup> S. Kaugia (2011), lk 23.

kujutlused heast ja kurjast, õigustest ja kohustustest, arusaamine oma kohast ühiskonnas struktuuris ja suhetes. Normaalne on ka arusaam, et inimeselt oodatakse teatavat käitumist ning ta peab selleks, et ühiselu üldse sujuks, tunnistama kindlaid sotsiaalseid väärtusi ja kinni pidama käitumisnormidest.<sup>51</sup>

Teadmisi saab inimene omandada läbi õppimise ja seda juba varases lapsepõlves. Anti Kidroni hinnangul on õppimise põhisisuks sellele vastavalt käitumises suhteliselt püsivaid muutusi põhjustavate uute kogemuste saamine. Kogemustena peab ta silmas nii juhuslikke tähelepanekuid kui ka erinevate käitumisviiside elus läbiproovimise olukorrad, nii sihipäraselt omandatud teadmiste süsteem kui ka üksikfaktidest tuletatud üldistused, niihästi igapäevased äratundmised ja tõdemused. Üheks kogemuse allikaks on meile juba varasest lapseast tuntuks saanud põhjusliku järgnevuse tähelepanekud. Kui tulist pliidirauda puudutada, võib näpu ära põletada.<sup>52</sup> Kui rääkida kogemustest, siis me kõik oleme ilmselt kuulnud, et purjus peaga autot juhtima minnes võivad tagajärjed olla väga rasked. Paraku tundub, et on inimesi, kes ei oska või taha õppida teiste vigadest. Tundub ju nii paljudele tõenäolisena, et see kõik saab juhtuda ainult teistega, mitte minuga. Pahatihti ei lase raske tagajärg aga ennast kaua oodata.

Et rääkida enesekontrollist kui ühest võimalikust sotsiaalse kontrolli alaliigist, tuleb eeldada, et isik, kes seda teostab, tunneb ühiskondlikke tavasid, reegleid, ning tunnustab neid. Kuna enesekontroll baseerub inimese kõlblusel ja lähtub tema südametunnistusest, mis kujutab endast seesmist, individuaalset õigustunnetust, sõltub enese käitumisele antav hinnang just selle individuaalse õiguse- (ja õiglus-) tunnetuse sisust ja tasemest.<sup>53</sup>

Südametunnistuse allikaks on mõistmine, et inimesel on kohus ja vastutus teiste inimeste ees, sellest kujuneb inimese kohus ja vastutus iseenda ees. Erinevalt häbitundest ei sõltu südametunnistus teiste arvamusest ning on just selles mõttes sisemine moraalne kohtumõistja.<sup>54</sup> Enesekontrolli tõhusus sõltub sellest, millisel määral isik tunnistab

---

<sup>51</sup> L. Auväärt jt. Noorte õigusliku sotsialiseerumise uurimine üleminekul riigisotsialismist vabaturumajandusse: materjale kordusuuringust. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus 1999, lk 12.

<sup>52</sup> A. Kidron. Psühholoogia põhisuunad. Tallinn: Mondo, 2001, lk 91.

<sup>53</sup> S. Kaugia (2011), lk 79.

<sup>54</sup> S. Kaugia (2009), lk 153.



ühiskonnas kehtivaid väärtushinnanguid.<sup>55</sup> Puudulik seesmine kontroll on tihti ebasoodsalt toimiva sotsiaalse keskkonna (eelkõige perekonna) tagajärg.<sup>56</sup>

Travish Hirsch'i ja Michael Gottfredson'i teooria järgi sünnib enesekontroll lapsel juba suhteliselt varajases eas, üldiselt kaheksanda eluaasta paiku. Kui enesekontroll on lapsel arenenud, siis see säilib suhteliselt muutumatuna elu lõpuni. Vanemluse kvaliteet on siin tähtsaimal kohal. Madal enesekontroll kandub ka sugupõlves edasi, kuna inimesed, kellel on madal enesekontroll, ei suuda või ei viitsi kasvatada ka oma lapsi järjekindlalt taval.<sup>57</sup> Tihti piisab ka sellest, kui mõne ühiskonnaliikme toimepandud hälbivale käitumisele, ei järgne vanemate poolt asjakohast selgitust, taolise käitumise võimalikest tagajärgedest ning põhjustest, miks selline käitumine vale on. Iseasi on loomulikult see, milline on vanemate enda suhtumine ja hinnang juhtunu osas.

Tahes-tahtmata omandab laps perekonna suunduse ja seal valitsevad tõekspidamised. Enamikul juhtudel ei formeeri sotsiaalsete defektidega perekond lapsel negatiivseid jooni ise, vaid laseb toimida laiemal sotsiaalse keskkonna antisotsiaalsetel teguritel. Sellistes perekondades ei omanda laps esmaseid kõlbelisi teadmisi, oskusi ja harjumusi; tal ei kujune ka moraalsel kindlust, mis võimaldaks vastu seista negatiivsetele välismõjudele.<sup>58</sup>

Eduard Raska arvates soodustab ka urbaniseerumine teatud mõttes kuritegevust. Kui varem domineerisid ühiskonnas mitmesugused mitteformaalsed kooslused neile eriomaste mitteformaalse sotsiaalse kontrolli süsteemiga, siis linnastumisel hakkab domineerima formaalne kontroll. Mitteformaalsete kontrolli- ja regulatsioonisüsteemide osatähtsuse kahanemine inimeste sotsiaalsetes kooslustes nullib ära kunagi väga olulise isikliku vastutustunde ja südametunnistuse. Kõik on kõigile võõrad, valitseb üldine anonüümsus ja kaasinimestest sõltumatus. Siit ka nn sisemiste pidurite devalveerumine ning moraalsete tõkete puudumine seadusega kehtestatud piiridest üleastumisel, mis omakorda soosib üleastumiste arvu kasvu.<sup>59</sup>

Enesekontroll on tihedalt seotud formaalse ja mitteformaalse sotsiaalse kontrolli teostumisel nii ühiskonna kui ka väiksemate gruppide tasandil, kuidas indiviid distsiplineerib oma käitumist vastavalt formaalse ja mitteformaalse sotsiaalse kontrolli mõjule. Seega on oluline,

---

<sup>55</sup> T. Anepaio jt (2005), lk 57.

<sup>56</sup> S. Kaugia (2011), lk 80.

<sup>57</sup> M. Laine. Kriminoloogia ja rankaisun sosiologia. Helsinki: Tietosanoma, 2007, sv 108-109.

<sup>58</sup> L. Auväärt jt (1999), lk 17.

<sup>59</sup> E. Raska. Kriminoloogia üldkursus: loengukonspekt. 1. Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia, 1994, lk 51.

et inimese sotsialiseerumisprotsessi käigus areneks enesekontroll juba lapsepõlves, mis kindlustab tugeva alusbaasi kogu eluks. Selles osas on lapsevanematel suur roll.

Silvia Kaugia on seisukohal, et sotsiaalse käitumise toimimiseks tuleb sotsialiseerimisagentidel n.ö panustada erinevatesse vahenditesse. Ei ole võimalik tõsikindlalt öelda, milline peaks olema (õigusliku) sotsialiseerimise „kuldreegel“, mis viiks alati oodatavate tulemusteni. Siiski on alust oletada, et moraalisse panustamine maast madalast annab ilmselt paremaid tulemusi kui õiguse peale lootmine. Kui suurem teeb väiksemale liiga, on mõttekam pidada „moraalijutlust“ sellest, et väiksemale liiga teha on inetu ja halb kui ähvardada politseiga – seda saavad lapsed võõrastelt „kasvatajatelt“ üllatavalt sageli ükskõik millise piasja eest kuulda. Kui aga „moraalijutlus“ on hiljaks jäänud, s.t kuulajad on juba liiga vanad, liiga ülbed ja liiga rikutud, hakkab neid õiguses huvitama eelkõige see, millist paragrahvi saab neile konkreetse süüteo eest „väänata“ ja kuidas sellest kõrvale hiilida.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> S. Kaugia (2011), lk 89.

## **2. Joobeseisundi mõiste ja vastutus alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimise eest**

### **2.1. Joobeseisundi mõiste**

#### **2.1.1 Joobeseisundi ja alkoholi piirmäära ületamise mõiste liikluseaduse tähenduses**

LS § 69 lg 1 tähenduses on joobeseisund alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest põhjustatud terviseseisund, mis avaldub väliselt tajutavates häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. LS § 69 lg 4 punkt 1 kohaselt loetakse mootorsõidukijuht alkoholijoobes olevaks, kui tema ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,75 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem. Erinevus võrreldes varasema regulatsiooniga (enne 1. juulit 2009) on see, et kui juhi ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,75 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem, võib muutusi terviseseisundis eeldada. Seetõttu pole vastavaid muutusi vaja eraldi tõendada ning piisab ainult isiku vere või väljahingatava õhu alkoholisisalduse kindlaksmääramisest. Enne seaduse muudatust oli praktikas üheks vaidluse kohaks just joobetunnuste sedastamine juhil. Tavapäraselt märkisid politseinikud isikul esinevad joobetunnused joobeseisundi protokollile ise, kuid omamata meditsiinilist haridust, oli täpsete tunnuste sedastamine alati küsitav. Peale seaduse muudatust, kui nimetatud määrasid on ületatud, ei ole isikul võimalik vastutusest vabaneda, väites, et tal ei esinenud tegelikult terviseseisundis muutusi. LS § 69 lg 4 p 2 kohaselt kui juhi ühes grammis veres on alkoholi vähemalt 0,50 milligrammi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem, loetakse ta joobes olevaks juhul, kui tal on väliselt tajutavad tugevalt häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid, mille tõttu ta ei ole ilmselgelt võimeline sõidukit liikluses nõutava kindlusega juhtima. Sõltumata sellest, kas juhi terviseseisundi muutused on sedastatavad, ei tohi sõidukit juhtida, kui juhi veres või väljahingatavas õhus on alkoholi üle lubatud piirmäära.

LS § 69 lg 5 kohaselt on mootorsõiduki juhtimine keelatud, kui mootorsõidukijuhi ühes grammis veres on alkoholi 0,20 milligrammi või rohkem või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 milligrammi või rohkem. Tegemist on lubatud alkoholipiirmäära ületamisega. Kuna ka väiksemates kogustes tarbitud alkohol avaldab inimorganismile mõju, siis on otstarbekas käesolevas töös vaadata alkoholijoobes juhtimise kuritegusid ja väärtegusid koos.

## 2.1.2 Meditsiiniline joobeseisundi mõiste

On raske uskuda, et tänapäeval leiduks inimesi, eriti mootorsõidukite juhtide hulgas, kes midagi ei teaks alkoholi kahjulikust mõjust reageerimisvõimele. Millest aga puudu jääb, on teadmiste põhjalikkus. Vastandudes suurelt osalt üldsõnalistele kinnitustele oma isiklikele kogemustele, mille järgi alkohol ei tundu vähendavat autojuhtimisvõimet, ja teadmata seda, miks nad alkoholi mõju all ei märka oma võimete nõrgenemist, kaldutakse kergesti arvama, et ega alkoholil tõeliselt ikka kuigi suurt osa liiklusõnnetustes pole. Sõitmise keeldu alkoholi tarvitamise pärast peavad paljud seepärast vähe õigustatud formalistlikuks ja bürokraatlikuks korralduseks, mille rikkumine pole sisuliselt kellelegi kahjulik. Oma pealiskaudsete teadmiste ja ebaõigete eelarvamuste tagajärjel võivad need inimesed tunda end keeldu rikkudes isegi isikuvabaduse eest võitlejatena ja õilsate kannatajatena.<sup>61</sup>

Alkoholi toime psüühilistesse funktsioonidesse on algusest peale pärssiva iseloomuga. Kuivõrd aga kõige esmalt pärsitakse psüühika kõige tundlikumad funktsioonid, mis on seotud kortikaalse seemise pidurdusega („pärsitakse pidurid“), siis alkoholi toime esimesel etapil ilmneb inimese välises käitumises märgatav elavnemine. Selle põhjal on levinud ekslik arvamus, et alkohol avaldab kesknärvisüsteemile stimuleerivat toimet. Juba tagasihoidliku kontsentratsiooni korral veres ilmnevad häired inimese moraalses „pidurites“: joobnu käitub taktitundetult, eirates tavapäraseid moraalseid ning sotsiaalseid suhtlemisnorme. Alaneb mõistuslik enesekontroll, oma käitumise tagajärgede ettenägemise ning arvestamise võime. Iseloomulik on üldine enesetunde kõrgenemine, sellest sugeneb oma võimete ülehindamine. Harilikult hindab joobnu üle ka oma joobeagest tegutsemis- ning reaktsioonivõimet, mis tegelikult on tunduvalt alanenud. Ettevõtlikkus on suurenenud, valmidus riskiks tõusnud („joobnule on meri põlvini“).<sup>62</sup>

Lihtne alkoholijoove on jagatud sõltuvalt joovastava aine mõjust organismis kolmeks staadiumiks ja astmeks. On kindel koguseline sõltuvus alkoholi kontsentratsiooni vahel veres ja väljendunud joobe tunnuste vahel.<sup>63</sup> Esimene staadium või kerge joove, kus alkoholi kontsentratsioon veres on 0,50-1,50 promilli. Teine staadium või keskmine joove, kus

---

<sup>61</sup> O. Ibius. Alkohol rooli taga: alkoholi mõjust liiklusohutusele. Tallinn: Valgus, 1968, lk 48.

<sup>62</sup> J. Saarma. Kliiniline psühhiaatria. Tallinn: Valgus, 1980, lk 102.

<sup>63</sup> O. Н. Немировский. Игры с алкоголем. Санкт-Петербург: Реноме, 2012, lk 35.

alkoholi kontsentratsioon veres on 1,51-2,50 promilli ja kolmas staadium või raske joove, kus alkoholi kontsentratsioon veres on üle 2,51-3,00 promilli.<sup>64</sup>

Tuues välja joobe tunnused joobeastemete kaupa võib täheldada järgmist:

1) kerget joovet iseloomustab: enesekriitika vähenemine, tähelepanuvõime langus, reageerimisvõime vähenemine; inimene muutub uljamaks, kergemeelsemaks, hoolimatumaks. Vähenevad veel tähelepanu- ja kontsentratsioonivõime, väheneb haistmisvõime. Silmade adaptatsioon on häiritud. Neuroloogiliselt ilmneb vaatamisel silmade pendeldav liikumine üles või külgsuundades. Ilmnevad koordinatsiooni- ja tasakaaluhäired. Eufooria hood vahelduvad uimasuse ja unisusega. Inimene muutub kergesti ärrituvaks. Inimesel on raske öelda sõnu: transkriptsioon, arterioskleroos, tärgliseklistiir;

2) keskmine joove avaldub juba teravamate psüühika- ja käitumishäiretena. Mõtlemine on pinnapealne ja sageli hüplev, sellest ka kõne katkendlikkus ja sisuvaesus. Lisanduvad artikulatsioonihäired; kõne muutub lallavaks. Enesekontroll väheneb, kõnnak muutub ebakindlaks, liikumistung ja ettevõtlikkus sageli suurenevad. Ilmneb emotsionaalne ebakindlus. Võib esineda osaliselt mälulünk. Juhi reageerimisaeg pikeneb 2-4 sekundini. Raskused kauguste hindamisel, värvide suuruste ja vormi määramisel. Eksitakse liiklusemärgi sisu ja tähenduse määratlemisel. Suurenenud valulävi. Inimesel on raske öelda sõnu: revolver, distsipliin. Liiklusõnnetuse toimumise tõenäosus võib kasvada kuni 130 korda;

3) raske joobe korral enesekontroll praktiliselt puudub, inimese käitumist ei pidurda enam kasvatusena omandatud reeglid ega ka kaaslaste korralekutsumised. Vaevalt seisab ta jalul, liigutused on rohmakad, puudub koordinatsioon; inimene jääb tavaliselt magama. Enamasti esineb täielik mälulünk. 3,0 promillise alkoholi kontsentratsiooniga kaasneb äge alkoholimürgitus, mis ohustab elu.<sup>65</sup>

Paljud teadusemehed on katsunud kindlaks määrata suhet vere alkoholisisalduse ja riski suuruse vahel. Chicago ülikooli liiklusinstituudi prof. R. L. Holcomb'i arvutuste järgi oli vere alkoholisisalduse ja riski suhe järgmine:

---

<sup>64</sup> A-kliinik. Arvutivõrgus: <http://www.akliinik.ee/ained.html>. (19.03.2014).

<sup>65</sup> J. Saarma (1980), lk 104-106.

Veres alkoholi promillides	Riski suurus (mitmekordne)
kuni 0,3 promilli	1
0,4- 0,5	3
1,0- 1,4	13
1,5 ja üle selle	47

Erinevad katsed on andnud mõnevõrra erinevaid tulemusi, seega ei või antud riskikoeffitsiente võtta väga täpselt. Küll on aga kindel, et juba 0,4- 0,5 promilli alkoholi veres, milleni jõutakse ühe pudeli õlle joomisega, suurendab riski mitmekordseks.<sup>66</sup>

On nimelt üldiseks nähtuseks, et juba nõrk alkoholi mõju vähendab oma võimete taseme õigesti hindamist. Vead sel alal on selgesti ühesuunalised. Alkoholi mõjul ei hinda inimene reeglina oma võimeid tõenäolistest väiksemaks, vaid pigem suuremaks. Seoses joobest põhjustatud suurenenud ettevõtlikkusega soovitakse sageli liikuda ühelt peolt teisele (ühest seltskonnast teise). Kui varem ei ole läbimõeldud, kuidas logistiline pool korraldada, siis nõrgema enesekontrolliga inimene võib minna kergema vastupanu teed ja istuda autorooli. Ainukeseks mureks on siis leida „ohutum“ tee sihtkohta jõudmiseks. Ohutuma all selles mõttes, et politseid tee peal ei ole. Võimalike muude, mille all pean silmas liiklusõnnetusse sattumist, tagajärgedega sellel hetkel ei arvestata. Mõtlemine on tihti selline, et „juhtub ju nendel, kes sõita ei oska. Väike naps ei tee minu puhul midagi“.

Paraku ei oska inimesed ka hommikul, peale eelmise õhtu pidustusi, objektiivselt hinnata oma tervislikku seisundit või loodavad selle olema parema kui see tegelikult on. Küllalt palju on neid, kes lähevad hommikul autot juhtima ja saavad politseikontrollis n.ö ebameeldiva üllatuse osaliseks. Alkomeetrisse puhudes ilmneb tõsiasi, et väljahingatavas õhus on alkoholisisaldus lubatust kõrgem. Seega esmane enesetunne – ma olen täiesti kaine –, võib olla teinekord petlik. Inimene võib tunda ennast väljapuhanuna ja arvata, et alkoholi toime on organismist kadunud, kuid tegelikkuses see nii ei ole. Mõnikord proovitakse alkoholi organismist väljutamist teadlikult kiirendada: käiakse saunas, mõni aktiivsem jooksmas, juuakse palju vedelikku jms. Paraku selline tegevus ei kiirenda oluliselt alkoholi põletamist inimese organismis.

---

<sup>66</sup> O. Ibius (1968), lk 34.

Alkoholi eliminatsiooni kiirus on üsna stabiilne suurus, keskmiselt langeb alkoholi kontsentratsioon veres ühe tunni jooksul 0,15 promilli võrra. Erinevalt paljudest teistest ainetest on alkoholi eemaldamise kiirus ühesugune nii kõrge kui madala kontsentratsiooni puhul.<sup>67</sup>

## **2.2. Vastutus alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimise eest**

### **2.2.1. Juhi ja juhtimise mõiste**

Vastavalt liikluseadus<sup>68</sup> (edaspidi LS) § 2 p 19 on juht isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või ajab teel loomi. Õppesõidu või sõidupraktika ajal loetakse juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetajat või -juhendajat, eksamisõidul loetakse juhiks eksamineeritav. Oluline on asjaolu, et LS § 90 lg 1 p 1 kohaselt ei tohi mootorsõidukit juhtida isik, kellel ei ole vastava kategooria või alamkategooria mootorsõiduki juhtimisõigust. Praktika on näidanud, et tegelikult osaleb liikluses juhtidena küllalt palju isikuid, kellel ei ole vastavat õigust või kellelt on see karistusena ära võetud.

Mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.<sup>69</sup>

LS § 2 p 41 kohaselt loetakse mootorsõiduki juhtimiseks isiku igasugune tegevus mootorsõiduki juhi kohal, kui mootorsõiduk liigub. Mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtimiseadiste (juhtraud, rooliratas või muu selline) abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust. Praktikas on mõiste „juhtimine“ sisustamine valmistanud just õiguse rakendajatele nii mõnigi kord probleeme. Ette on tulnud juhtumeid, kus kas kaine juhtimisõigusega või joobes isik lükkab mööda teed mittetöötava mootoriga mootorratast või mopeedi. Ta on teadlik (eeldame), et juhtimise õigusega või ebakaines olekus ei tohi mootorsõidukit juhtida ja seega ebasoodsate tagajärgede vältimiseks, pidas ta õigeks sellist lahendust. Kui lähtuda liikluseaduse grammatilisest tõlgendusest, siis ka selline isiku tegevus kvalifitseerub mootorsõiduki juhtimise alla. Veelgi enam: kas selline isik on „roolijoodik“? Politsei on taolistel puhkudel lähtunud põhimõttest, et isik on teinud enda poolt kõik mõistliku, et rasket, soovimatut tagajärge ära hoida (ei käivitanud mootorit ega läinud sõitma) ning ei ole selliste isikute käitumist käsitlenud mootorsõiduki juhtimisena.

---

<sup>67</sup> J. Saarma. (1980), lk 101.

<sup>68</sup> Liikluseadus. 17.06.2010. – RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 14.02.2014, 1. 11.03.2014.

<sup>69</sup> Liikluseadus § 2 p 40. 17.06.2010. – RT I 2010, 44, 26 1... RT I, 14.02.2014, 1. 11.03.2014.

### 2.2.2. Joobes mootorsõidukijuhtide formaalne mõjutamine

Nagu eespool märgitud, on formaalse sotsiaalse kontrolli teostamise aluseks ametlikud seadused, reeglid, normid ning kontrolliagentideks politsei, kohtud, vaimuhaiglate personal jt formaalsed organisatsioonid.

Mitte ükski inimese sotsiaalselt tähenduslik tegu pole kuritegelik iseenesest. Nagu teada, võivad sisult sarnased teod eri aegadel, erinevates sotsiaal-poliitilistes süsteemides olla vaadeldavad kui sotsiaalselt neutraalsed, heakskiidetavad või hoopiski kui kuriteod. Järelikult ühe või teise teo kuritegelikkus ei ole mitte teo kui sellise objektiivselt antud omadus, vaid omistatakse talle teatava hinnanguna ühiskonna poolt. Et antud juhul on tegemist juriidilise hinnanguga, siis lähtub see ennekõike riigilt ja õigusest.<sup>70</sup>

Eestis on joobes sõidukijuhtimist puudutavat seadusandlust korduvalt muudetud: korduv joobes sõidukijuhtimine on olnud karistatav haldusõigusrikkumisena, alates 23.01.1999 aga kuriteona.<sup>71</sup> 01.07.2009 jõustus seadusemuudatus, mille kohaselt on alati, kui mootorsõidukijuhi ühes grammis veres on alkoholisaldus vähemalt 1,5 milligrammi või ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus vähemalt 0,75 milligrammi, tegu kuriteoga. Seega kaotati võrreldes varasema KarS §-s 424 redaktsiooniga korduvuse nõue.<sup>72</sup> Vahetegemine joobes juhtimise ja lubatud alkoholipiirmäära ületamise vahel oli vajalik karistusõigusliku vastutuse diferentseerimiseks – esimese puhul on tegemist kuriteoga, teise puhul aga väärteoga.

Kirjeldatud vahetegu arvestab isiku käitumise ohtlikkust ehk seda, kui tugevalt oli mõjutatud isiku võime sõidukit ohutult juhtida. Kuna joobe puhul on juhi võime sõidukit juhtida tuntavalt halvenenud ja temast lähtuv liiklusohu suur, siis on kriminaalvastutus ettenähtud ette nähtud määrast, mille korral on märkimisväärselt kasvanud raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste põhjustamise oht.<sup>73</sup>

---

<sup>70</sup> E. Raska (1987), lk 28.

<sup>71</sup> A. Ahven, E. Hillep. Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. Justiitsministeerium, 2006. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/liiklus>. (23.03.2014).

<sup>72</sup> Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus. 27.12.2008. – RT I 2008, 54, 304.

<sup>73</sup> Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu (179 SE, Riigikogu XI koosseis) seletuskiri – [www.riigikogu.ee](http://www.riigikogu.ee) (20.03.2014).



Sõiduki juhtimise keeld joobeseisundis olekus tuleneb LS §-st 33 lg 11 p 2 ning LS § 69 lg 1; 4; 5.

Karistusseadustiku<sup>74</sup> (edaspidi KarS) kohaselt on väärteo eest kohaldatavad põhikaristused rahatrahv (KarS § 47), arest (KarS § 48) ning sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine (KarS § 48<sup>1</sup>). Liiklusalase toime pandud kuriteo eest võib füüsilisele isikule määrata põhikaristusena, kas rahalise karistuse (KarS § 44) või vangistuse (KarS § 45). Sõltumata süüteo liigist võib lisakaristusena kohaldada sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist (KarS § 50).

Alkoholi piirmäära ületavas seisundis mootorsõiduki juhtimise eest tuleneb juhi vastutus liikluseadusest. Seaduse mõttes on tegu väärteoga. LS § 224 lg 1 kohaselt karistatakse isikut, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,20-0,49 milligrammi või ühes liitris väljahingatavas õhus alkoholisaldus 0,10-0,24 milligrammi rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni. Sama paragrahvi lõike 2 alusel isikut, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,50-1,49 milligrammi või ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,25-0,74 milligrammi, karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga või kuni ühe aastase sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega. Täiendavalt võib kohus või kohtuväline menetleja kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist järgmiselt: kolmest kuust kuni üheksa kuuni, kui isikut ei ole varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud (LS § 224 lg 3 p 1); kolmest kuust kuni ühe aastani, kui isikut on varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud (LS § 224 lg 3 p 2).

Mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis karistatakse KarS § 424 alusel rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. KarS § 50 lg 1 p 1 kohaselt võib kohus võtta süüdimõistetult kuni kolmeks aastaks juhtimisõiguse. KarS § 424<sup>1</sup> sätestab, et mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis ettevaatamatusest karistatakse rahalise karistuse või kuni üheaastase vangistusega. Tahtlikult või ettevaatamatusest põhjustatud joobeseisund ei välista süüd (KarS § 36).

Ka mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis ettevaatamatusest eeldab mootorsõiduki juhtimist kui tahtest kantud tegevust. Käesolev koosseis puudutab olukordi, kus juht ettevaatamatusest ei saa aru, et tema võime mootorsõidukit ohutult juhtida on alkoholi või narkootilise aine manustamise tõttu vähenenud. Rõhutada tuleb seda, et tegemist on koosseisuga, mille

---

<sup>74</sup> Karistusseadustik. 06.06.2001. - RT I 2001, 61, 364... RT I, 26.02.2014, 1.

ülesanne on katta erandlikke juhtumeid, kus mingid konkreetset asjaolud annavad alust uskuda seda, et isik ei saanud aru, et ta on joobes. Eelkõige võib KarS § 424<sup>1</sup> kohaldamine tulla kõne alla juhtudel, kui isikul ei esine väliseid joobetunnuseid ning alkoholarvitamisest on möödunud piisavalt pikk aeg, et oleks alust eeldada, et organism on suutnud alkoholi ära põletada, kuid isiku vere või väljahingatava õhu alkoholisisaldus on siiski niivõrd kõrge, et vastab KarS § 424 objektiivse koosseisu tunnustele.<sup>75</sup>

Nii Eesti kui teiste riikide seadustike karistusliike, eelkõige põhikaristusi vaadates torkab silma nende vähesus – KarS tunneb nii kuriteo kui väärteo eest üksnes kahte põhikaristust (käesoleva töö autori kommentaar: alates 27.12.2008 on väärteo eest kolm põhikaristust-lisandunud on juhtimisõiguse äravõtmine). Karistuse mitmekesistamise vajadus on kindlasti olemas, kuid sanktsioonisüsteem on arenenud teist teed pidi. Põhjus pole selles, et seaduseandja ei oskaks luua mingeid muid karistuse liike, vaid õigusriigi ja karistusõiguse ultima ratio põhimõttest tingitud ettevaatlikkuses, kuna karistus kujutab endast tõsist sissetungi isikuõigustesse. Uute põhikaristuste kujundamisel on pandud rõhk seniste modifitseerimisele mitmesuguste asenduskaristuste ja alternatiivide vormis.<sup>76</sup>

Joobes mootorsõidukijuhtide suhtes formaalsete mõjutusvahendite kohaldamise meetodid sõltuvad kõnealuste juhtumite toimepanemise asjaoludest. Kui alkoholisisaldus väljahingatavas ei ületa 0,74 mg/l kohta (väärtegu), siis esmakordsete rikkujate puhul kohaldatakse enamasti rahatrahvi. Rahatrahv määratakse üldjuhul sanktsiooni ülemises kolmandikus. Selgituseks, ülemine kolmandik tähendab alates 800 eurot. Sõltuvalt alkoholipiirmäära ületamisest, kohaldab politsei ka lisakaristust juhtimisõiguse äravõtmise näol. Kui juhil on varasem kehtiv karistus samalaadse rikkumise eest, siis üldjuhul peab politsei isiku VTMS § 44 lg 1 p 3 alusel kinni ja toimetab kohtusse, kus taotleb karistuseks raskemaliigilist sanktsiooni – aresti. Joobes juhtide puhul, mõistab kohus üldiselt esmakordselt vahele jäänud isikutele karistuseks kas rahalise karistuse või tingimisi vangistuse. Isikute suhtes, kes on korduvalt mootorsõidukit alkoholijoobes olekus juhtinud, kohaldavad kohtud ka rangemaid karistusi, reaalse vabadusekaotuseni välja.

2012. aastal mõisteti joobes sõidukijuhtimise kuriteo eest süüdi 3199 isikut. Korduvalt sama aasta jooksul mõisteti niisuguse teo eest süüdi 70 isikut, neist 69 isikut kaks korda ja üks isik kolm korda. Juhtimisõigus võeti ära enam kui pooltel karistatutel. Joobes sõidukijuhtimise

---

<sup>75</sup> Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu (179 SE, Riigikogu XI koosseis) seletuskiri – Arvutivõrgus: <http://www.riigikogu.ee/>. (20.03.2014).

<sup>76</sup> J. Sootak. (2007), lk 85.

väärteo eest määrati karistuseks enamasti rahatrahv. Juhtimisõigus võeti PPA andmetel põhi- või lisakaristusena ära 39% juhtudel. 2012. aasta kohta on teada rahatrahvi suurus 2412 juhtumi puhul, mille eest karistus määrati samal aastal. Rahatrahvide mediaan oli 720 eurot. Vähemalt 800 eurot oli rahatrahvi suurus 40% juhtudel, kusjuures maksimummäär 1200 eurot kohaldati vähem kui 2% juhtudel. Arestiga karistati 411 isikut.<sup>77</sup>

Võrreldes varasema perioodiga on olukord mõnevõrra parem. 2007. aastal oli tollase justiitsministri Rein Langi hinnangul olukord Eesti liikluses niivõrd hull, et lahenduste leidmine selle parandamiseks oli nii Justiits- kui Siseministeeriumi kindlaks prioriteediks. Justiitsminister lausus olukorraga kohta: "Ebanormaalne on selline olukord, kus liiklusõnnetused on pea igal nädalal lehtede esiküljeudiseks ning kiiruseületajate ja roolijoodikute loendamine on muutumas juba rahvuslikuks statistiliseks hobiks."<sup>78</sup>

Formaalsed mõjutusvahendid alkoholijooobes mootorsõiduki juhtidele on järgmised:

- 1) Rahatrahv – kohus või kohtuväline menetleja võib füüsilisele isikule väärteo eest kohaldada rahatrahvi kolm kuni kolmsada trahviühikut. Trahviühik on rahatrahvi baassumma, mille suurus on neli eurot (KarS § 47 lg 1). Seega käesoleval ajal on maksimaalseks rahatrahvi suuruseks 1200 eurot;
- 2) Rahaline karistus – süüdimõistetule kohtu poolt pandav avalik-õiguslik kohustus maksta riigituludesse teatud rahasumma; siinkohal on tegemist otsese isikliku kohustusega. Rahaline karistus kujutab endast süüdimõistetu vastu esitatavat rahalist nõuet, mis arvutatakse päevamäärades.<sup>79</sup>

KarS § 44 lg 1 järgi võib kohus kuriteo eest mõista rahalise karistuse kolmkümmend kuni viissada päevamäär. Rahalise karistuse määramisel aluseks olev päevamäär süsteem kannab endas ideed arvestada süüdlase varalist seisundit, mille puhul lähtutakse Maksu- ja Tolliameti andmetest. Kohus võib päevamäär suurus vähendada erandlike asjaolude tõttu või suurendada süüdimõistetu elatusasemest lähtudes. Arvestatud päevamäär suurus ei või olla väiksem kui miinimumpäevamäär. Miinimumpäevamäär suurus on 3,20 eurot (KarS § 44 lg 2).

---

<sup>77</sup> A. Ahven, jt. Kuritegevus Eestis 2012 aastaraamat. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/57886>. (28.03.2014). lk 96-97.

<sup>78</sup> Justiitsministeerium. Lang ja Pihl arutavad olukorda liikluses. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/30047>. (22.03.2014).

<sup>79</sup> J. Sootak (2007), lk 88.

KarS § 44 lg 5 II lause kohaselt ei mõisteta rahalist karistust nooremale kui kaheksateistaastasele isikule, kellel ei ole iseseisvat sissetulekut. Kas see kohaldub ka väärteoasjades? Riigikohus on 19. juuni 2003 aasta lahendis Ljudmilla Jermošina väärteoasjas seisukohal, et nooremale kui kaheksateistaastasele isikule, kellel puudub iseseisev sissetulek, saab karistuseks mõista rahatrahvi, vastasel korral, tuleks alaealist karistada alati arestiga.<sup>80</sup>

- 3) Vabadusekaotus – on Eesti karistusõiguse ja terminoloogia seisukohalt üldmõiste, mis võib erinevates kontekstides tähistada väga erinevaid arusaamu. Eesti karistusõigus teab kahte vabadusekaotuse nimetus.<sup>81</sup> Vangistus ja arest kujutavad endast rangemaid karistusliike, kuivõrd nende olemusse kuulub olulise õigushüve, nimelt vabaduse kahjustamine. Täpsemalt öeldes ei võta vabadusekaotus küll isikult tänapäeval enam kogu vabadust, vaid säilitab talle siiski teatud liikumisvõimaluse nii vanglasiseselt kui erandina ka väljaspool vanglat, seisnedes seega liikumisvabaduse olulises piiramises.<sup>82</sup>

Vabadusekaotus tähendab süüdimõistetu isoleerimist, mis seisneb tema kinnipidamises selleks eraldi ettenähtud kohas. Vabadusekaotusliku karistuse tähtsaimaks ülesandeks on indiviidi käitumise muutmine tema parandamise põhimõttel. Vangistuse täideviimise eesmärk on kinnipeetava suunamine õiguskulele käitumisele ja õiguskorra kaitsmisele.<sup>83</sup>

Lisaks neile põhikaristustele on asenduskaristused ning vabadusekaotuse surrogaadina ka nädalalõpuvangistus. Säilib vangistuse mõistmine reaalselt ja tingimisi. Joobes juhtide puhul on praktikas levinud üldjuhul karistusest tingimisi vabastamine KarS § 73 ja § 74 mõttes. Neist viimane näeb ette süüdimõistetu allutamise käitumiskontrollile. Esmakordsete patustajate puhul kohus tihti ei pööra (täielikult või osaliselt) mõistetud tähtajalist vangistust ärakandmisele või rahalist karistust kohesele täitmisele

Väärteoasjades kohaldatakse üldjuhul aresti isiku suhtes, keda on varasemalt korduvalt karistatud liiklusalasete rikkumiste toimepanemise eest rahatrahviga, kuid vaatamata sellele jätkab samalaadsete väärtegude toimepanemist. Oluline on siinjuures jälgida, et kui räägitakse varasemast karistusest, siis see peab olema ka kehtiv karistusregistri seaduse mõttes Eestis on paraku väga palju ka selliseid isikuid, kes määratud/mõistetud rahalisi karistusi ära ei tasu

---

<sup>80</sup> RKKKo 3-1-1-57-03 p 10.

<sup>81</sup> J. Sootak (2007), lk 95.

<sup>82</sup> J. Ginter, M. Kruusamäe, J. Sootak. Eesti karistuspoliitika: vabadusekaotuslikud karistused: üleminek totalitaariiklikust karistusõigusest õigusriiklikku karistusõigusesse. Tallinn: Juura, 2004, lk 16.

<sup>83</sup> M. Laine (1997), lk 132.

(karistus jääbki kandmata). Sõltumata rahatrahvi tasumisest, kui isik ikka jätkab „jonnaka“ järjekindlusega rikkumiste toimepanemist, siis kohaldatakse ka nende suhtes raskema liigilisemat sanktsiooni. Sellist seisukohta väljendas ka Tartu Ringkonnakohus 27. septembri 2012 otsuses. Kohus oli seisukohal, et isikule, keda on korduvalt trahvitud liiklusrikkumiste eest, ent kes vaatamata trahvisummade tasumisele endiselt jätkab samalaadsete väärtegude toimepanemist, ei ole otstarbekas rahatrahvi kohaldada, sest selle eripreventiivne toime on ammendunud.<sup>84</sup> Sama põhimõtte kehtib ka kriminaalmenetluse puhul.

Vabadusekaotuse rohketest alternatiividest on üks olulisemaid ja ka levinumaid nn ühiskasulik töö. Nimetatud sanktsioon seisneb süüdlase tasuta töös mitmesugustes üldhuvisid teenivates asutustes.<sup>85</sup>

KarS § 69 kohaselt võib kohus vangistuse või aresti asendamine üldkasuliku tööga. Ühele päevale arestile või vangistusele vastab kaks tundi üldkasulikku tööd. Arest või vangistus asendatakse üldkasuliku tööga üksnes süüdlase või süüdimõistetud nõusolekul. ÜKT väärteoasjades on kohaldatav alates 01. jaanuarist 2012. Praktikas on üsna levinud karistuse asendamine üldkasuliku tööga. ÜKT kui asenduskaristuse kandmise osas on nii süüdimõistetutel kui süüdlastel erinevad seisukohad. Kohtus hingab nii mõnigi rikkuja kergendatult kui kuuleb, et vabadusekaotuslikku karistust on võimalik asendada ÜKT-ga. Väärteo puhul tuleb süüdlasel teha kuni 60 tundi üldkasulikku tööd, kuriteo puhul kuni 1460 tundi. Kuid on ka selliseid isikuid, kes ei soovi mingil juhul ÜKT-d teha. Eelkõige need, kes on varasemalt juba kinnipidamiskohas viibinud. Nendele käib selline töö tegemine au pihta ja nad on pigem valmis karistust kandma vanglas või arestimajas.

- 4) Juhtimisõiguse äravõtmine – nagu varem märgitud, võib juhtimisõiguse äravõtmine olla nii põhi- kui lisakaristus. Kohus võib kuriteo korral võtta lisakaristusena juhtimisõiguse kuni kolmeks aastaks, väärteo korral kuni üheks aastaks (KarS § 50 lg 1p 1;2).

KarS-i 7. peatüki kohaselt on võimalik süüteo toimepannud isiku suhtes kohaldada ka muid (muud) mõjutusvahendeid.

- 5) Konfiskeerimine – liiklussüütegude puhul on võimalik süüteo toimepanemise vahend ja vahetu objekt konfiskeerida, kui see kuulub otsuse või määruse

---

<sup>84</sup> Tartu Ringkonnakohus 27. september 2012 otsus nr 4-12-3054/21.

<sup>85</sup> J. Sootak. Ühiskasulik töö kui vabadusekaotuse põhialternatiiv. – Kuritegevus ja kriminaalpreventsioon Eestis. (Taustad. Hetkeseis. Perspektiivid) : artiklite kogumik. E. Raska (koost). Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia, 1994, lk 134.

tegemise ajal toimepanijale (KarS § 83 lg 1). Erandina võib kohus konfiskeerida KarS § 83 lg 1 nimetatud vahendi või eseme, kui see kuulub otsuse või määruse tegemise ajal kolmandale isikule ja kui ta on vähemalt kergemeelsusega kaasa aidanud vahendi, eseme kasutamisele süüteo toimepanemisel (KarS § 83 lg 3 p 1). Samuti siis, kui isik teadis, et vahend, aine või ese võõrandatakse talle konfiskeerimise vältimiseks (KarS § 83 lg 3 p 2).

Kui tegemist on neljateist- kuni kaheksateistaastase isikuga, võib kohus arvestades muuhulgas isiku kõlbelise ja vaimse arengu taset ning tema võimet oma teo keelatuses aru saada või oma käitumist vastavalt sellele juhtida sellise isiku karistusest vabastada, kohaldades talle järgmisi mõjutusvahendeid: hoiatus, allutamine käitumiskontrollile, noortekodusse paigutamine, kasvatuseritingimusi vajavate õpilaste kooli paigutamine (KarS § 87).

Selleks, et inimesed norme respektieriksid, tuleb siin esile tõsta kahte olulist aspekti: 1) normid peavad olema arusaadavalt formuleeritud, et nad suudaksid edastada õiget informatsiooni; 2) ähvardav negatiivne sanktsioon peaks olema küllalt intensiivne, et avaldada normiadressaatidele mõju ja võita vastuseis normile.<sup>86</sup>

Formaalse sotsiaalse kontrolli osas on Eestis tehtud üsnagi märkimisväärseid muudatusi. Alates 1. juulist 2009.a. on alkoholi joobes olekus mootorsõiduki juhtimine kriminaliseeritud esimesest korrast alates, ehk kui mootorsõidukijuhil alkoholisaldus veres ületab 1,5‰ või 0,75 milligrammi liitris väljahingatavas õhus, on tegu kuriteoga, sõltumata sellest, kas isikut on varasemalt samalaadse teo eest karistatud või mitte. Alkoholi joobes olekus mootorsõiduki juhtimise eest näeb sanktsioon ette kuni kolme aastase vangistuse, samuti on lisakaristusena võimalik ära võtta juhtimisõigus kuni kolmeks aastaks. Taoliselt korduvalt käitunud isikute suhtes kohaldatakse sõidukite konfiskeerimist. Ka politsei on teatavaks teinud, et alkoholi piirmäära ületajate suhtes määratakse rahatrahv üldjuhul sanktsiooni ülemises kolmandikus.<sup>87</sup> Teatud perioodidel (näiteks jaanipäeval) suutnud välja panna lisapatrulle ning avalikult teatanud, et kõik napsutanud juhid peetakse arestimajas kinni ja toimetatakse 48 tunni jooksul karistuse taotlemiseks kohtusse. Kuid vaatamata sellele, et riik on joobes juhtimise kriminaliseerinud juba n.ö esmakordse rikkumise puhul, kui juhi veres on alkoholi vähemalt 1,5‰ ning politsei karmimale hoiakule ka alkoholi piirmäära ületanud juhtide osas

---

<sup>86</sup>T. Raiser. Das lebende Recht. Rechtssoziologie in Deutschland. 2. Aufl. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 1995, S 274 ff.

<sup>87</sup> Liiklusjärelvalve 2013. aasta plaan. Arvutivõrgus: <https://www.politsei.ee/dotAsset/257486>. (28.03.2014).

(politsei taotleb selliste isikute puhul kohtus karistuseks aresti), ei ole alkoholijoobes olekus ega ka alkoholi piirmäära ületavas seisundis mootorsõiduki juhtimiste arv vähenenud. Justiitsministeeriumi andmetel on viie viimase aasta jooksul registreeritud joobes sõidukijuhtimiste süütegude arv püsinud suhteliselt stabiilsena. Vt tabel 2.

Tabel 2. Registreeritud joobes sõidukijuhtimise süütegude arv (mootorsõidukijuhi vere alkoholisisaldus vähemalt 0,5 promilli).<sup>88</sup>

Mootorsõidukijuhi vere alkoholisisaldus	2009	2010	2011	2012	2013
Vähemalt 0,5 promilli <sup>89</sup>	7909	6284	7060	7212	6945
Üle 1,5 promilli <sup>90</sup>	2829	3304	3635	3535	3513

Kui rangelt peaks siis riik alkoholijoobes ja alkoholi piirmäära ületavaid mootorsõiduki juhte karistama, et vähendada taoliste juhtumite arvu?

Eduard Raska arvates ei ole aga karistuse mõjususe otsesõltuvuses tema rangusest. Laialt levinud arvamus, et rangemad karistused on mõjusamad, ei vasta tegelikult tõele. Ja see on ka mõistetav, kuna inimene on teatavasti vägagi kohanemisvõimeline olend. Ta võib suhteliselt lühikese aja jooksul kohaneda ka kõige rängemate karistusega seonduvate piirangutega, seda eriti juhul, kui karistust tajutakse kui ebameeldivat juhuslikku, mida „targemal tegutsemisel“ oleks saanud vältida. Sellepärast on karistuse efektiivsuse eeltingimuseks mitte tema rangus, vaid möödapääsmatus.<sup>91</sup> Tõesti, ka kõige rängem karistus ei ole tõsiselt võetav ükskõik missuguses nimetatud funktsioonis juhul, kui ta on näiteks 75 %-lise tõenäosusega välditav. Ja vastupidi, nimelt teadmine, et igale kuriteole järgneb möödapääsmatult karistus, hoiab inimesi tagasi kuriteo toimepanemisest ka siis, kui karistused polegi kuigivõrd rasked. Heidutavalt toimib mitte niivõrd karistus ise, kuivõrd karistamise protseduur.<sup>92</sup> Samal seisukohal on ka Matti Laine, kelle arvates võib eeldada, et kui potentsiaalne kurjategija on veendunud, et risk vahele jääda on suur, loobub ta kuriteost. Siin mängib kesksel rollil politsei tegevus, kuid on olemas ka muid tegureid. Ka inimeste valmidus kuritegudest informeerida mõjutab vahelejäämiskiriski. On teada, et sõiduki juhtimine ebakaines olekus on kuritegu, kus vahelejäämiskiriski mõjutab otseselt kuritegude arvu. Kui juht peab pidevalt olema valmis politseile „puhuma“ ja näiteks

<sup>88</sup> A. Ahven. Jt. Kuritegevus Eestis 2013 aastaraamat, lk 54. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/30140>. (23.03.2014).

<sup>89</sup> Mootorsõidukijuhid, kelle veres oli alkoholisisaldus vähemalt 0,5 promilli (nii väärted kui kuriteod).

<sup>90</sup> Kuriteod.

<sup>91</sup> E. Raska (1987), lk 48.

<sup>92</sup> E. Raska (1994), lk 152.

tanklatöötajad, restoraniportjeed, naabrid ja isegi sugulased on valmis politseile teatama purjus juhust, võib see teda tagasi hoida. Seega vähendaks tõhusam politseikontroll sõiduki juhtimist ebakaines olekus.<sup>93</sup>

### **2.2.3. Joobes mootorsõidukijuhtide karistamise eesmärk**

Riigi üks esmaseid ülesandeid on luua õiguskord ja see ellu viia, sest ilma õiguskorrata ei suudaks ühiskond toimida. Õigusriikliku karistusõiguse ülesanne on ühiskonna kui inimeste sotsiaalse kooselu aluste kaitse. See ei ole võimalik ühiskonnas eksisteerivate põhiväärtuste kaitsmiseta. Ühiskonna põhiväärtuste vahetu kaitse väljendubki õigushüvede kaitses.

Õigushüve võib määratleda kui inimeste sotsiaalseks kooseluks vajalikku elulist hüve, sotsiaalset väärtust, mille kaitsmiseks tuleb rakendada riigi karistusvõimu. Sellised elulised hüved on individuaalsed (inimese elu, tervis, seksuaalne puutumatus, omand jt) või kollektiivsed (riik, avalik rahu jt).<sup>94</sup>

Karistusõigusliku sanktsiooni toime on spetsiifiline. Rakendades karistust, kaitseb karistusõigus ühiskonna põhiväärtusi ja õiguskorda kahel viisil:

- 1) repressiivselt ehk tehtud ülekohtu eest tasudes ehk kätte makstes;
- 2) preventiivselt ehk uut ülekohtu ära hoides.

Neid karistuse külgi võib vastandada, ja teatud mõttes nad ka on vastandid; samal ajal on iga riigi karistusõigus püüdnud suurema või vähema eduga neid ühendada.<sup>95</sup>

Karistust iseloomustavad karistusteooriatest tulenevad eesmärgid on õigluse ja õiguse taastamine, üldsuse mõjutamine, süüdlase parandamine jms. Karistusteooriad näitavad, mis alusel ja millistel eesmärkidel riik kohaldab oma karistusvõimu.<sup>96</sup>

Karistus on karistusõiguse spetsiifiline vahend, mida riik kasutab oma karistusvõimu teostades. Ühest küljest väljendab karistus ühiskonna eetilist hukkamõistu, süüdimõistva otsusega taunitakse tegija käitumist. Karistus on oma olemuselt seega sotsiaaleetiline väärtuseotsus, toimepandud õiguserikkumise ja selles süüdi oleva isiku riiklik hukkamõist.

---

<sup>93</sup> M. Laine (1997), lk 102-103.

<sup>94</sup> T. Anepaio jt (2005), lk 163.

<sup>95</sup> T. Anepaio jt (2005), lk 165.

<sup>96</sup> J. Sootak (2007), lk 81.



Tegemist on reaalse hukkamõistuga, süüdlasele reaalse kahju, kadude või kitsenduste põhjustamisega. Kujutab ju karistus endast kurjategija põhiseaduslike õiguste piiramist, kahjustamist, nt vangistus on vabadusõiguse, rahaline karistus omandiõiguse piiramine.<sup>97</sup>

Karistamise klassikalisi funktsioone, mis kujutavad endast ühest küljest karistamise filosoofilist põhjendust, kuid samas ka soovitavaid praktilisi sihte, on esile toodud neli:

- 1) rehabiliteerimine, resotsialiseerimine kui kurjategija parandamine, taaskohandamine ühiskonnaga, ettevalmistamine eluks vabaduses;
- 2) kättemaks, mis tähendab kurjategijale tema tehtu eest proportsionaalse piinaga, valuga vastamist. Karistamine on moraalselt õigustatud, kuna halvasti käitunud inimesed on karistuse ehk piina „ära teeninud“;
- 3) hirmutamine, ennetamine, ärahoidmine kui meetmed, mis peavad ära hoidma kuritegude toimepanemist tulevikus.<sup>98</sup> Kurjategijate karistamine ja hirmutamine on traditsiooniliselt olnud kõige enam omavahel seotud aspektid. Läbi aastasade on ühiskonnas domineerinud arusaam, et ebageeldiv, valus tagajärg, mis saabub kuriteo toimepanemise korral, on efektiivne meetod tulevase käitumise kontrolliks;
- 4) isoleerimine, vangistamine kui kurjategija paigutamine tingimustesse, kus kuritegude toimepanek pole võimalik või on vähe tõenäoline. Sellega kaitstakse ühiskonna liikmeid ohtlike indiviidide eest ja ühiskonna tasemel on räägitud vangistuslikust efektist kui vangistamise mõjust kuritegevusele.<sup>99</sup>

Karistust on kõige üldisemalt defineeritud kui „käitumise tagajärge, mis vähendab sellise käitumise taasesinemise tõenäosust.<sup>100</sup> Karistamise mõju on olulisel määral sõltuv isiksuslikest faktoritest (nt bioloogilistest, kognitiivsetest) ja ühesugusele karistusele reageerivad erinevad inimesed erinevalt. Samuti võib üks ja sama inimene erinevatel aegadel ja erinevates tingimustes reageerida samale karistusele erinevalt. Näiteks mõned päevad arestikambris kujutavad endast erinevat karistust hulgusele, kes elab tänaval ja mahhinatsioonidelt tabatud „valgekraele“. Suuline märkus mõjub erineval viisil joobes isikule ja kainele. Ähvardus tulevase karistusega võib olla vähese tähendusega impulsiivsele isikule, kellel on kesised tegevuse kavandamise võimed.<sup>101</sup>

---

<sup>97</sup> T. Anepaio jt (2005), lk 184-185.

<sup>98</sup> J. Andenaes. Does punishment deter crime? The criminal Law Quartely 1968, Vol 11, p 76- 93.

<sup>99</sup> J. Saar. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn: Juura, 2007, lk 249-250.

<sup>100</sup> S. McConville. The Use of Punishment. Devon, England: Willan, 2003.

<sup>101</sup> J. Saar (2007), lk 255.

On isikuid, kes vaatamata ka varasemale mõistetud karistusele jätkavad samalaadsete süütegude toimepanemist. Raske hinnata, kas võimust on võtnud karistamatuse tunne või mõeldakse, et varem jäin „vahele“ lihtsalt oma lollusest.

Paljudel juhtudel on täheldatud kriminaalse käitumise esinemise kasvu vahetult pärast karistamist, mis esimesel pilgul näib paradoksaalsena. Selle seletuseks on pakutud nn mänguri eksiarvamust (*gambler`s fallacy*), ehk uskumist, mille järgi ebaõnnele järgneb alati õnn. Kurjategija arutleb samamoodi oma kuritegudega vahelejäämise üle, uskudes, et viimase korra ebaõnn peab saama hüvitatud uute kuritegude õnnestumisega. Uuringus kolledži üliõpilastega analüüsiti riskikäitumist, mis seisnes valikus, kas sõita autoga koju pärast alkoholi tarvitamist või jätta auto baari juurde. Mänguri eksiarvamus ehk otsus sõita joores seostus tugevalt impulsiiivsusega.<sup>102</sup> Impulsiivus avaldub kalduvuses järgida kohe oma tärnanud käitumisajendit, tugevat tunnet või väliskeskkonna stiimulit (ahvatlust, võimalust, mingi valiku intensiivset kutsungit).<sup>103</sup>

Paljud kurjategijad on eneseregulatsiooni seisukohalt vähevõimekad. Nende mõtlemine kaldub olema konkreetne ja seotud olemasoleva situatsiooniga. Iseenda käitumise kontrollimine eeldab teatavate käitumise tagajärgedega seotud otsuste tegemist. Inimeste käitumine ei ole sageli ratsionaalne ning kõiki poolt- ja vastuargumente ei suudeta arvestada. Kurjategijate hulgas tehtud uuringud on näidanud, et nad kalduvad alahindama karistamise tõenäosust ja ülehindavad kuritegudest saadavat kasu.<sup>104</sup>

#### **2.2.4. Riigikohtu praktika joores juhtidele karistuste mõistmisel ja muude mõjutusvahendite kohaldamisel**

Sobivaima sanktsiooni otsingul on kohus silmitsi nelja küsimusega:

- 1) sanktsiooni liik vastavalt seadusele, millest tuleneb üsna väike valikuvõimalus;
- 2) kui ei ole kindlat sanktsiooni seadusega ette nähtud, tekib valikuvõimalus, milline on parim karistus konkreetses situatsioonis ja just sellele inimesele;

---

<sup>102</sup> J. Saar (2007), lk 258.

<sup>103</sup> A. Kiidron (2007), lk 113.

<sup>104</sup> J. Saar (2007), lk 256.

- 3) kuriteo raskusastme määramine ja sobivaim sanktsioon vastavalt kuriteo raskusastmele;
- 4) kas on pehmendavaid asjaolusid, mida peaks otsuse langetamisel arvestama (Hudson 1993).<sup>105</sup>

Esimese ja teise astme kohtutele ning kohtuvälistele menetlejatele on materiaaõiguse kohaldamisel, lisaks seadustele, „suunanäitajaks“ Riigikohtu praktika.

Riigikohus selgitab 13. mai 2004 lahendis, et KarS § 56 lg 1 kohaselt on karistamise aluseks ja seega ka põhiliseks kriteeriumiks isiku süü. Sama lõike teisest lausest aga selgub, et karistuse mõistmisel tuleb peale aluse arvestada ka teisi asjaolusid, sh. ka võimalust mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest ja õiguskorra kaitsmise huvisid. Seega tuleb kohtutel karistuse mõistmisel silmas pidada ka karistuse kohaldamise eesmärke. Igasugune mõjustamine toimub läbi isiksuse, tema hoiakute muutmise kaudu. Seetõttu peab karistuse eripreventiivse eesmärgi saavutamiseks – prognoosimaks, milline karistus on efektiivsem, mõjustamaks süüdlast edaspidi süütegude toimepanemisest hoiduma – arvestama ka süüdlase isikut.<sup>106</sup> Hilisemates lahendites, nt 24. oktoober 2011, Riigikohus selgitab, et kohtupraktikas on väljakujunenud seisukoht, mille kohaselt peab karistuse mõistmisel võtma lähtepunktiks sanktsioonivahemiku keskmine määr. Süüdistatavale konkreetse karistuse valimiseks tuvastatakse sanktsioonivahemiku keskmisest lähtudes järgnevalt süüd kergendavad ja raskendavad asjaolud ning muud süü suurust määravad asjaolud (nt süüdistatava teojärgne käitumine, kannatanu käitumine jms). Selliselt saadus süüle vastava karistuse ülemmäära korrigeeritakse eri- ja üldpreventsiooni kaalutlusest tulenevalt.<sup>107</sup>

Mootorsõiduki joobes juhtimisega seotud lahendis ütles Riigikohus 5. märts 2003, et olukorras, kus aastast aastasse hukkub purjus juhtide süül riigis kümneid ja saab vigastada sadu inimesi, nõuavad positiivse üldpreventsiooni põhimõtted riigipoolset reaktsiooni, mis annaksid õiguse adressaatidele selge signaali sellest, et liiklusõigusrikkumiste, sh eelkõige mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise näol on tegemist riigi poolt rangelt karistatavate õigusrikkumistega.<sup>108</sup> Öeldut väljendati küll korduvalt liikluseeskirja rikkuva isiku karistuse

---

<sup>105</sup> M. Rodima-Raudsepp. Sotsiaalne ekspertiis kohtus. – Õigus. Psühholoogia. Sotsioloogia. II. Õppematerjale. L. Auväärt (koost). Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus, 2001, lk 142.

<sup>106</sup> RKKKo 3-1-1-40-04 p 7.

<sup>107</sup> RKKK 3-1-1-77-11 p 11.

<sup>108</sup> RKKKo otsus asjas nr 3-1-1-26-03.

ranguse otsustamise kontekstis, kuid sellest võib järeldada ka konservatiivset suhtumist joobes juhtimise kui liiklusalase süüteo koosseisu suhtes.<sup>109</sup>

Sellest lahendist lähtuvalt võib teha järelduse, et joobes juhte, ka neid, kellel on see esmakordne rikkumine, tuleb karistada karmimalt kui on nn üldine kohtupraktikas väljakujunenud seisukoht. Ka esimese ja teise astme kohtud ning kohtuvälised menetlejad on aastaid joobes juhtide osas otsuseid langetades põhjendanud karistuse määra just selle lahendi „valguses“. Tõsi, kohtute praktika on karistuste määramisel väga erinev.

Hilisemalt on Riigikohus pidanud vajalikuks oma seisukohta karistuse mõistmise osas täpsustada. Ühe näitena Harju Maakohtu 2. novembri 2012 otsus, millega tunnistati I. K. süüdi KarS § 424 järgi ja mõisteti rahaline karistus 960 eurot. KarS § 50 lg 1 p 1 alusel võttis kohus lisakaristusena ära mootorsõiduki juhtimisõiguse kaheks aastaks. Tallinna Ringkonnakohus<sup>110</sup> andis sellele otsusele (põhikaristuse osas) suhteliselt karmi hinnangu, muutis maakohtu otsust põhikaristuse osas ning tegi uue otsuse, millega mõistis I. K.-le KarS § 424 järgi karistuseks 2 (kaks) aastat vangistust.

Ringkonnakohus oli seisukohal (kohus viitas Riigikohtu 5. märtsi 2003 otsusele nr 3-1-1-26-05), et maakohus on roolijoodikust süüdistatavale rahalise karistuse mõistmisel ilmselgelt ilmutanud liiga leebet suhtumist süüdistatava poolt toimepandusse. Selline karistus ei pruugi mõjutada isikut edaspidi hoiduma analoogiliste süütegude toimepanemisest. Seega peab olema karistus selle kuriteo eest, selline, mis ka peale ära kandmist meenub ja paneb isiku ka purjus peaga mõtlema enne, kui ta autorooli istub ja sõitma hakkab. Varasemad I.K.-le samalaadse kuriteo toimepanemise eest mõistetud karistuse ei ole selles osas oma eesmärki täitnud. Kohtukollegium ei saa nõustuda sellise karistuspraktikaga, kui isikut, kes pidevalt paneb toime samalaadseid kuritegusid, koheldakse iga korraga leebemalt. Selline karistusõiguslik kohtlemine pigem tekitab isikus karistamatusetunde, kui tahtmise edaspidi kuritegude toimepanemisest loobuda. Paratamatult tõusetub sellisel juhul küsimus, et kelle jaoks seadusandja kehtestas sanktsiooni ülemmäära 3 aastat. Kui üldiselt kohtupraktika kohaselt peab karistuse mõistmisel võtma lähtepunktiks sanktsioonivahemiku keskmine määra, siis KarS §. 424 ettenähtud kuriteo eest karistuse mõistmisel seda praktikat kohtukollegiumi arvates kohaldada ei saa. Tegemist on kuriteoga, mida ei ole lihtsalt võimalik reaalselt toime panna ühegi raskendava asjaolu esinemisega, mis aga omakorda

---

<sup>109</sup> Seotud kokkuvõtted. Kohtulahendi analüüs. Tomingas. Arvutivõrgus:  
[https://www.riigiteataja.ee/kohtuteave/kohtulahendi\\_analyys/1668](https://www.riigiteataja.ee/kohtuteave/kohtulahendi_analyys/1668). (20.03.2014.a.)

<sup>110</sup> TlnRnKo 28.12.2012, 1-12-3714/24.

tähendaks sanktsiooni keskmäärast lähtumise korral seda, et sanktsiooni ülemmäärani ei jõuaks kunagi ja ülemmäärale vastava karistusega ei saaks kedagi selle kuriteo eest karistada. Kohtukolleegium on seisukohal, et karistuse mõistmisel isikule, kes on viiendat korda kohtu all KarS § 424 järgi kvalifitseeritavas kuriteos, tuleb lähtepunktiks võtta sanktsiooni ülemmäär ehk 3 aastat ja seejärel arvestades seaduses ettenähtud kergendavaid asjaolusid ja muid karistust mõjutavaid tegureid ning hakata karistust n.ö. langetama.

Riigikohus<sup>111</sup> oma 17. juuni 2013 aasta otsuses Tallinna Ringkonnakohtu selliste põhjendustega ei nõustunud ning selgitas, et KarS § 424 puhul võib keskmisest suuremale süüle viidata muuhulgas teo ebaõigust kirjeldavad asjaolud, nt isikul eriti kõrge alkoholisaldus veres, mis viib mootorsõiduki juhtimisvõime miinimumini. Samuti on karistuse individualiseerimisel võimalik arvestada karistust kergendavate ja raskendavate asjaolude ning preventioonidega, mille tulemusena saab süüdlasele mõista karistuse ka KarS § 424 sanktsiooni ülemmääras. Kui isiku käitumisele pole senised karistused mõju avaldanud ja normi rikkumisele on vaja reageerida rangemalt, et kinnistada keelunormi kehtivust, saab isikule mõista karistuse ka üle sanktsiooni keskmise määra, vaatamata sellele, et tema süü on keskmine. Antud lahendis viitas Riigikohus ka oma varasemale lahendile, mis väljendas seisukohta, et joobeseisundis juhtimise näol on tegemist riigi poolt rangelt karistatavate õigusrikkumistega ( 3-1-1-26-03, p 5).

Seega on Riigikohtu praegune seisukoht, et mootorsõiduki joobes juhtide puhul tuleb karistuse mõistmisel tugineda kohtupraktikas väljakujunenud seisukohaga, mille kohaselt võetakse lähtepunktiks ikkagi sanktsioonivahemiku keskmine määr.

Praktika näitab, et lisakaristusena kohaldatav juhtimisõiguse äravõtmine on karistusena mõjus. Juhtimisõiguse äravõtmise puhul on tegemist nn manitsuskaristusega, mille puhul on rõhk eripreventsioonil. Karistus tuletab ennast pidevalt süüdlasele meelde ning juhtimiskeelu kestmine sunnib isikut mõtlema ebameeldiva situatsiooni kordumisele uute sarnaste süütegude toimepanemisel. Seejuures on tegemist sanktsiooniga, mille täitmine on vähekulukas, kuna juhtimiskeelu täitmine on isiku enda täita sellega, et ta sõidukit ei juhi. Juhtimisõiguse äravõtmine oleks karistusena mõjus isikute suhtes, keda rahatrahviga ei ole võimalik mõjutada (isikul ei ole finantsilisi vahendeid trahvi tasumiseks või vastupidi, trahv ei puuduta tema finantsseisu oluliselt). Samuti on tegemist karistusliigiga, millel oleks toime

---

<sup>111</sup> RKKKo 3-1-1-58-13.

pandud liiklussüütega kõige tihedam seos – isiku vabadust piiratakse just valdkonnas, milles ta rikkumise toime pani.<sup>112</sup>

26. oktoobri 2009 lahendis märgib Riigikohus, et karistusseadustiku üldosas sätestatud lisakaristused põhinevad küll süülisel teol, kuid täidavad samas ka isiku õiguspärasele käitumisele suunamise ja ühiskonna turvalisuse tagamise ülesannet, mistõttu on nende kohaldamisel oluline tähendus preventiivsetel kaalutlustel. Süütegude ärahoidmise eesmärgi saavutamiseks on lisakaristusega võimalik teatud ajavahemikuks piirata isiku õigusi, muu hulgas välistades tegutsemise valdkonnas, millega oli toimepandud tegu seotud.<sup>113</sup> Juba 2005 aasta lahendis rõhutab Riigikohus, et kohus võib liikluskuriteos süüdimõistetult jätta juhtimisõiguse ära võtmata üksnes väga erandlikel juhtudel.<sup>114</sup> Sellist seisukohta rõhutab Riigikohus ka oma hilisemates lahendites. 20. aprilli 2006 aasta lahendis isegi väljaspool kassatsioonimenetluse piire.<sup>115</sup> Nimelt seaduse ühetaolise kohaldamise tagamiseks meenutab kriminaalkollegium Riigikohtu üldkogu seisukohta, et liikluskuriteos süüdimõistetult võib kohus jätta juhtimisõiguse ära võtmata üksnes väga erandlikel juhtudel (vt Riigikohtu üldkogu 27. juuni 2005. a otsus asjas nr 3-4-1-2-05 - RT III 2005, 24, 248, p 50). Riigikohus viitab, et kohtuotsusest ei nähtu ühtegi erandlikku asjaolu, mis õigustaks I. F.-ilt juhtimisõiguse äravõtmata jätmist.

Seega isikute puhul, keda on varem karistatud joores juhtimise eest, ei saaks tõusetudagi küsimust, kas kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist või mitte. Hilisemates lahendites on Riigikohus oma seisukohta juhtimisõiguse äravõtmise osas muutnud.

28. mai 2008 otsuses märgib Riigikohus: olgugi, et mootorsõiduki juhtimine joores seisundis kuulub raskete liiklusõnnetuste levinud põhjuste hulka, ei saa see endaga kaasa tuua KarS §-s 50 ette nähtud juhtimisõiguse äravõtmise mehaanilist kohaldamist sellistel kriminaalpoliitilistel kaalutlustel, mis ei ole mahutatavad KarS § 56 lg-s 1 nimetatud karistuse mõistmise aluste alla. Lisakaristuse kohaldamist peab kohus kaaluma ja põhjendama.<sup>116</sup> 13. detsembri 2013 otsuses muudab Riigikohus käesoleva töö autori arvates oluliselt oma varasemat seisukohta juhtimisõiguse äravõtmise osas just korduvalt joores juhtimise eest

---

<sup>112</sup> Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu (179 SE, Riigikogu XI koosseis) seletuskiri – <http://www.riigikogu.ee/>. (20.03.2014).

<sup>113</sup> RKKKo 3-1-1-86-09 p 7.2.

<sup>114</sup> RKÜKo 3-4-1-2-05 p 50.

<sup>115</sup> RKKKo 3-1-1-20-06 p 9.

<sup>116</sup> RKKKo 3-1-1-27-08.

karistatud isikute suhtes.<sup>117</sup> Olgu selgituseks märgitud, et konkreetne kaasus puudutas isikut, keda ei ole varem karistatud joobes juhtimise eest karistatud. Riigikohus selgitas, et lisakaristust nagu põhikaristustki tuleb mõista KarS § 56 alusel ja see peab vastama karistuse eesmärkidele. See tähendab, et karistamise aluseks on isiku süü, arvestades karistust kergendavaid ning raskendavaid asjaolusid, võimalust mõjutada süüdlast edaspidi süütegude toimepanemisest hoiduma ning õiguskorra kaitsmise huve. Lisakaristuse mõistmisel tuleb arvestada selle kahetise iseloomuga: lisakaristus ei täida mitte ainult süüd heastavat, vaid ka ühiskonna turvalisust tagavat ülesannet. Seega aktualiseerub lisakaristuse kohaldamine juhtudel, mil põhikaristus ei ole eripreventiivse eesmärgi saavutamiseks piisav ja süüdlane võib olla ühiskonnale jätkuvalt ohtlik. Lisakaristuse seisukohalt olulistel eripreventiivsetel kaalutlustel tuleb arvestada, kui rängalt juhtimisõiguse äravõtmine iseenesest ja karistuse aeg isikule mõjub. Veelgi enam, punktis 10 Riigikohus selgitab, et samas ei saa ka korduvalt rikkumise toime pannud isikutele lisakaristust kohaldada automaatselt, vaid seda tuleb eraldi kaaluda. Pelk viide senisele kohtupraktikale ei ole lisakaristuse kohaldamise põhjendusena piisav.

Paratamatult tekib käesoleva töö autoril küsimus, millest peaksid lähtuma otsuse tegijad, kui viide senisele kohtupraktikale (veelgi enam, tuginemine Riigikohtu praktikale) lisakaristuse kohaldamise osas ei ole põhjendusena piisav? Isiku varasema käitumise kohta liiklejana ja õiguskuulekuse osas on kohtul ja kohtuvälisel menetlejal üldjuhul kasutada isikut iseloomustava materjalina karistusregistri teade. Kui teatest nähtub, et isikut on varasemalt samalaadse süüteo eest karistatud (kehtiv karistus), rikkumiste toimepanemised jätkuvad, siis järelikult ei ole varasem karistus soovitud mõju avaldanud.

Huvitav on punktis 11. Riigikohtu selgitus, et iseenesest ei ole ka esmakordse rikkumise toime pannud isiku puhul välistatud temalt sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine. Kui korduvalt rikkumise toime pannud isiku puhul on ohu olemasolu tuletatav juba korduvuse faktist, siis esmakordse rikkumise puhul peaksid esinema kas isiku süüd (nt piirmäära oluline ületamine, täiendavate liiklusnõuete rikkumine) või tema isikut (hoolimatu suhtumine oma teosse) iseloomustavad asjaolud, mis muudavad selle võimaluse tavapärasest suuremaks.

Sellest lähtuvalt väärtegade puhul, kus isiku alkoholisaldus väljahingatavas õhus või veres on kõrge, saab põhimõtteliselt esmakordse rikkumise puhul süü suurusele tuginedes (piirmäära oluline ületamine) kohaldada isiku suhtes lisakaristust. Kuid kuriteo puhul, kus

---

<sup>117</sup> RKKKo 3-1-1-122-13 p 9-10.

alkoholisisaldus väljahingatavas õhus või veres on võrreldes piirmäära ületamisega veelgi kõrgem aga jääb LS § 69 lg 4 p 1 alumise piiri lähedale, nt 0,80 mg/l kohta, ei saa lisakaristuse kohaldada, sest isiku süü ei ole suur. Kuid kui lähtuda seaduse (liiklusseaduse ja karistusseadustiku) muudatuse mõttest, mille kohaselt loetakse alates 1. juulist 2009 ka esmakordne mootorsõiduki joobes juhtimine kuriteoks, kuna joobe puhul on juhi võime sõidukit juhtida tuntavalt halvenenud ja temast lähtuv liiklusohu suur, siis kas on õige öelda, et isikust tulenev oht (süü suurus) on kuidagi väiksemaks muutunud. Seda võrrelduna alkoholi piirmäära ületamisega, kui alkoholisisaldus väljahingatavas õhus jääb normi (LS § 224 lg 2) ülemise piiri lähedale.

Kui eelnevas lahendis Riigikohus selgitas, et lisakaristuse kohaldamise kaalumise korral tuleb arvestada sedagi, kui rängalt juhtimisõiguse äravõtmine iseenesest ja karistuse aeg isikule mõjub, siis 30. aprilli 2010 lahendis, tõsi küll lubatud sõidukiiruse ületamise asjas, oli Riigikohus seisukohal, et ka töökoha kaotamise võimalus ei saa olla iseenesest mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmist välistavaks asjaoluks.<sup>118</sup>

Tuues võrdluse relvaseadusega<sup>119</sup> (RelvS), siis relvaloa kehtivus peatatakse kuuest kuust kuni ühe aastani (RelvS § 43 lg 1<sup>1</sup>), kui loa omajat on väärteomenetluse korras karistatud mootorsõiduki juhtimise eest lubatud alkoholipiirmäära ületades (RelvS § 43 lg 1 p 1). Samuti siis, kui loa omaja on kriminaalmenetlusest tulenevatel asjaoludel kahtlustatav või süüdistatav joobeseisundis juhtimises (RelvS § 43 lg 1 p 2). Seega, on relvaloa omaja suhtes kehtestatud vägagi ranged reeglid, mis tegelikult peavadki tagama kõrgema enesedistsipliini ja hoidumise kaaskodanike ohtu seadmisest. Ometigi on ka mootorsõiduk samasugune ohtlik „surmarelv“ vastutustundetu inimese valduses. Seda kinnitab ka Riigikohus 21. novembri 2005 otsuses, kus märgib, et mootorsõiduk on suurema ohu allikas.<sup>120</sup> Seega peaks olema ka mootorsõidukijuhtide osas kehtestatud sama ranged reeglid.

Käesoleval ajal on väga aktuaalne ka mootorsõidukite konfiskeerimine isikutelt, kes on joobes olekus mootorsõidukit juhtinud.

Kuna KarS § 424 mõttes on mootorsõiduk käsitletav kuriteo toimepanemise vahendina, siis võib kohus selle KarS § 83 lg 1 alusel konfiskeerida. Sõiduki konfiskeerimise näol on tegemist formaalselt mõjutusvahendi, kuid materiaalses mõttes karistusega. Sellest tulenevalt ei ole võimalik selle kohaldamise mõju süüdlasele hinnata üksnes eraldivõetuna. Õiglaseks ja

<sup>118</sup> RKKKo 3-1-1-26-10 p 7.3.

<sup>119</sup> Relvaseadus. 13.06.2001. - RT I 2001, 65, 377... RT I, 23.12.2013, 1. 12.03.2014.

<sup>120</sup> RKL 3-2-1-111-05.



mõistlikuks, edaspidi uut kuritegu ärahoidvaks karistuse kohaldamiseks tuleb kohtul arvestada süüdlasele kõiki kohaldatavaid õigusjärelmeid kogumis. Mootorsõiduki kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist võib pidada õigustatuks üksnes siis, kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid õigusrikkumisi toime ka edaspidi, kusjuures leebemad (nt juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena) pole suutnud mõjutada süüdlast uutest samalaadsetest süütegudest hoiduma (KarSK § 424 komm 12).<sup>121</sup>

Eelneva kommentaari aluseks oli Riigikohtu 12. juuni 2008 otsus.<sup>122</sup> Enne seda lahendit ei olnud praktikas tavapärane joores juhilt sõiduvahendi konfiskeerimine. Valitses suhteline teadmatus ja sellesisulised seisukohad (konfiskeerimise osas) olid erinevad. Teema probleemsest annab teatud mõttes aimu see, et antud kaasust lahendas Riigikohtu üldkogu. Üldkogu selgitas, et põhiseadus<sup>123</sup> § 32 lg 2 kolmas lause keelab kasutada omandit üldiste huvide vastaselt. Ei ole kahtlust selles, et mootorsõiduki juhtimine joores seisundis kuulub raskete liiklusõnnetuste levinud põhjuste hulka. Üldkogu oli seisukohal, et süüteo toimepanemise vahendi võib süüteo toimepanijalt konfiskeerida üksnes juhul, kui on toime pandud koosseisupärane, õigusvastane ja süüline tegu. Õiguserikkumise toimepanemisel kasutatud eseme äravõtmisega väljendatakse ka hukkamõistu toimepandu eest. Süüteo toimepanijalt süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise kui formaalselt mõjutusvahendi, kuid materiaalses mõttes karistuse paiknemine karistusseadustiku 7. peatükis „Muud mõjutusvahendid“ on põhjendatav sellega, et konfiskeerimine ei oma alati karistuslikku iseloomu. Üldkogu enamus pidas konfiskeeritud mootorsõidukit kuriteo toimepanemise vahendiks ja selle konfiskeerimist teole vastavaks (proportsionaalseks). Antud lahendis jäid neli kohtuniku võrreldes üldkogu otsusega eriarvamusele. Riigikohtunik Jüri Põld oli arvamusel, et arutatavas asjas tulnuks KarS § 83 lg 1 tunnistada põhiseaduse vastasuse tõttu kehtetuks osas, milles see säte lubab konfiskeerida vabas tsiviilkaibes oleva legaalselt omandatud asja kui kuriteo toimepanemise vahendi. Nii Jüri Põld kui Eerik Kergandberg olid seisukohal, et kuriteo toimepanemise sellise vahendi konfiskeerimise saab seaduseandja kehtestada karistusseadustikus otseselt ette nähtud karistusena – olemasolevat seadust tuleks muuta ja selline võimalus KarS § 424 tekstis ka selgelt sätestada. Ühe probleemine nähakse ka vastuolu PS § 32 lg 1 teises lauses märgituga, mille kohaselt on omandit ilma omaniku nõusolekuta võimalik võõrandada üksnes seaduses sätestatud juhtudel üldistes huvides õiglase ja kohese tasu eest.

<sup>121</sup> J. Sootak, P. Pikamäe. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2009.

<sup>122</sup> RKKKo 3-1-1-37-07 koos Riigikohtunik Jüri Põllu, Jüri Ilvest, Hannes Kirise ja Eerik Kergandbergi eriarvamusega.

<sup>123</sup> Eesti Vabariigi Põhiseadus. 28.06.1992.- RT 1992, 26, 349 ... RT I, 27.04.2011, 1.

Peale seda lahendit on praktikas aastast aastasse üha enam hakatud joores mootorsõidukijuhtidelt konfiskeerima sõidukeid kui süüte toimepanemise vahendit. See on küll võrdlemisi äärmuslik meede, kuid teatud retsidiivsusega isikute suhtes tõenäoliselt ainuõige ja vältimatu. 2014 aasta lahendis märgib Riigikohus<sup>124</sup>, et ilmselt ei ole konfiskeerimisega võimalik kunagi välistada uute kuritegude toimepanemist täielikult, kuid konfiskeerimine peab tagama, et uute süütegude toimepanek oleks raskem kui objekti konfiskeerimata jätmisel.

Justiitsministeeriumi andmetel konfiskeeriti joores juhtidelt 2011. aastal – 5, 2012. aastal – 48, 2013. aastal – 117 sõidukit.<sup>125</sup>

Töö autori arvates peaks riik isikute suhtes, kes teadlikult alkoholi joores olekus autorooli istuvad ja nii enese kui kaasliiklejate elu ja tervise ohtu seavad, käituma resoluutsemalt – seda mitte raskemat põhikaristust mõistes, vaid selliselt käitunud juhtidelt tuleb teatud kindlaks perioodiks juhtimisõigus igal juhul ära võtta. Selle karistusliigi peamiseks miinuseks Eesti tingimustes on nõrk järelevalve karistuse täitmise üle. Ilmselt on üks efektiivsemaid vahendeid siiski mootorsõiduki, kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine, taoliselt käitunud isikute suhtes. Kui inimeselt võtta vahend, millega ta ennast ja teisi ohtu võib seada, siis võib autori arvates eeldada, et uute süütegude toimepanek on sõltumata välisest kontrollist igal juhul raskem. Seejuures on oluline, et mõlema meetme rakendamine on riigile vähekulukas.

---

<sup>124</sup> RKKKo 3-1-1-15-14 p 11, 12.

<sup>125</sup> A. Ahven jt. Kuritegevus Eestis 2013: Kriminaalpoliitika uuringud 18. Tallinn: Justiitsministeerium, 2014, lk 55. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/30140>. (23.03.2014).

### **3. Erinevate sotsiaalse kontrolli vormide mõju puudutav uuring alkoholijoores mootorsõiduki juhtimisele**

#### **3.1. Uuringu eesmärk ja valim**

Uuringu eesmärk on teada saada meie ühiskonnaliikmete arvamust formaalse ja mitteformaalse sotsiaalse kontrolli meetodite mõjust alkoholijoores mootorsõidukijuhtimise osas. Võimalusel välja selgitada, kuidas saaks inimesi ohjata läbi sotsiaalse kontrolli sellisest käitumisest hoiduma ja purjus peaga inimesi autoroolist eemale hoida? Küsitlus viidi läbi Eesti elanikkonna hulgas, suurem osa vastajad olid Lõuna- Eestist. Uuringu sihtrühmaks olid isikud 1) keda on karistatud alkoholijoores olekus kui ka alkoholipiirmäära ületavas seisundis mootorsõiduki juhtimise eest, 2) kes võivad olla ebakaines olekus mootorsõidukit juhtinud, kuid keda ei ole sellise teo eest karistatud. Valim koosneb 120-st inimesest. Ankeedid jagati välja paber kandjal või edastati e-posti teel.

Küsitluslehed selgitavate märkustega jagati antu töö autori poolt laiali uurijatele, kes viivad läbi kriminaalmenetlust alkoholijoores mootorsõidukijuhtide osas ning vääreteotsuseid väljastavatele ametnikele, kellelt saavad vääreteo toime pannud isikud oma lahendi kätte ning arestimaja korrapidajale. Arestimaja korrapidaja pakkus ankeedi täitmist isikutele, kes olid alkoholijoores või piirmäära ületavas seisundis mootorsõidukit juhtinud ja ootasid menetlustoimingute läbiviimist, kohtusse toimetamist või kandsid juba karistust (vääreteo toimepanemise eest).

Töö autorile tuli mõnevõrra üllatusena, et isikud, kes on mootorsõidukit alkoholijoores olekus juhtinud ja politseile „vahele jäänud“ (just need, keda vahetult üle kuulati või need, kes arestimajas viibisid) ei soovinud üldjuhul ankeeti täita. Ametnike selgituste kohaselt, töid isikud peamise põhjusena välja selle, et nende anonüümsus ei ole garanteeritud. Arestimaja korrapidaja sõnul oli üks kinnipeetu (kas nüüd hirmust või siis igavusest) jagatud ankeedist arestikambrisse tuhatosi meisterdanud.

Valimi üldiseloomustus: sooliselt on mehi esindatud 65% ja naisi 35%; kõige noorem vastaja oli 20. aastane ja kõige vanem 71. aastane; põhiharidusega vastajaid oli kokku 16 inimest (13,3%), keskkaridusega 24 (20%), kesk- eri 50 (41,7%) ja kõrgharidusega 30 (25%). Neljal inimesel vastajatest (3,3%) ei olnud mootorsõiduki juhtimise õigust, kuid nagu küsitluse käigus selgus, ei ole see takistuseks mootorsõiduki juhtimisel ei kaines ega joores olekus.

### 3.2. Küsimustik ja metoodika

Käesoleva magistritöö raames viidi autori poolt läbi empiiriline sotsioloogiline uuring, mille meetodina kasutati ankeetküsitlust. Uuringu aluseks olev küsimustik koosnes ühtekokku 40-st küsimusest. Küsitlus koosneb 4 isikuandmete küsimusest ja 36 põhiküsimusest (vt lisa 1). Küsimustiku lõpus oli igal respondendil soovi korral võimalik antud teemal veel midagi lisada. Põhiküsimuste hulgas oli enamik poolkinniseid, kuid ka lahtiseid küsimusi. Respondent pidi iga valikvastusega küsimuse juures valima üksnes ühe vastusevariandi.

### 3.3. Uuringu tulemused

Vastused küsimusele „Kas Eestis on kehtestatud mootorsõidukijuhtidele alkoholi osas null (0) tolerant?“, vastas jaatavalt 75,8 % vastajatest, 24,2% vastajatest eitavalt. Seega enamuse vastanute arvates on mootorsõiduki juhtide osas, ükskõik kui väikses koguses, alkoholi tarvitamine enne juhtima asumist keelatud. Ligi veerand vastanutest on teadlikud, et Eestis ei ole mootorsõidukijuhtide osas resoluutset nulltolerantsi. Kehtiva liikluseaduse kohaselt mootorsõiduki juhi ühes grammis veres ei tohi olla alkoholi 0,20 milligrammi (promilli) või rohkem või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 milligrammi või rohkem.

Küsimusele „Kui kõrge võiks Teie arvates olla mootorsõidukijuhile lubatav alkoholi piirmäär promillides?“, leidis 65% vastajatest, et see võiks olla 0 promilli, 19,2% vastajates aga arvas, et see võiks olla 0,2 promilli. 2,5% arvasid, et 0,4 promilli, 12,5% 0,5 promilli ja 0,8% 0,75 promilli. Tuleb tõdeda, et inimeste arvamused on erinevad. Üle poole vastanutest on seisukohal, et mootorsõidukijuhtide osas peab olema alkoholi osas 0 tolerant. Seega selliselt vastanute arvamuse kohaselt ei peaks alkohol ja mootorsõiduki juhtimine üldse kokku käima. Ligi viiendik on seisukohal, et lubatav piir võiks olla selline nagu hetkel kehtivas liikluseaduses ja 13% vastanutest oli seisukohal, et lubatud piirmäär võiks olla kuni 0,5 promilli. Ühe respondendi arvates võiks see piir varieeruda 0- 0,5 promillini, sõltuvalt kellaajast või vastavalt muudele faktoritele. Näiteks kell 7 hommikul kui sajad lapsed lähevad kooli, ei tohiks mitte grammigi lubatud olla, kuid kell 3 öösel, kui tänavad on tühjad, pole tegelikult peale kahte klaasi veini koju sõitmine kuigi ohtlik.

Küsimusele „Kui alkoholijoobes olev isik juhiks mootorsõidukit hästi ettevaatlikult ja ei kihutaks, kas siis selline tegu oleks Teie meelest aktsepteeritav?“ vastas jaatavalt 1,7%

vastajatest, 87,5% vastajatest eitavalt ning 10,8% vastanutest, et sõltub olukorrast. Seega ollakse vastanute seas ülekaalukalt veendumusel, et sõltumata sellest, kuidas juht sõidukit juhib, ei ole joobes juhtimine õigustatud. Ühe viimase vastusevariandi andud isikute arvates, sõltub see eelkõige juhist endast (vastaja märkus ankeedil). Vastaja hinnangul suudab mõni inimene ka ebakaines olekus ohutult mootorsõidukit juhtida. Sellest lähtuvalt, võiks vastaja arvates sõidukijuhtide osas – mis puudutavad joobes juhtimist – siiski erandeid teha.

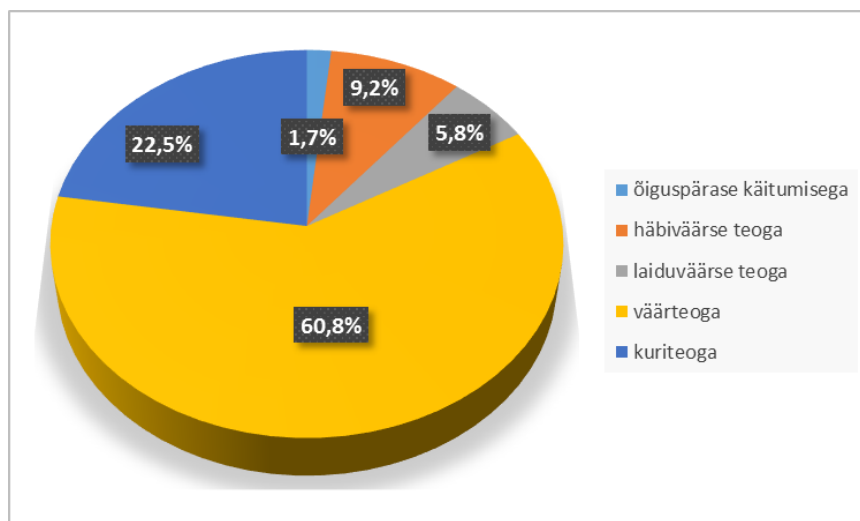
Aeg-ajalt võib kuulda niisuguseid arutlusi: ega alkoholi mõju liiklusjulgeolekule olegi tegelikult väga ohtlik, sest kui juht on alkoholi võtnud ja teab, et tema reageerimisvõime kannatab selle all ning ta võib sattuda halba seisukorda, siis sõidab ta selle teadmise tõttu eriti aeglaselt ja ettevaatlikult. Nõrgenenud juhtimisvõimet korvab sel puhul tugevdatud ettevaatlikkus. Nii see võikski olla, kui alkohol piirduks ainult tähelepanuvõime, närvide ja lihaste koostöö, reageerimisvõime nõrgendamisega. Sellega ei piirdu ta aga kunagi. Praktika näitab, et annab otsida juhti, keda alkohol sunniks sõitma ettevaatlikumalt ja aeglasemalt. Tavaliselt peetakse kiirust tõelisest väiksemaks ja lisaks sellele sõidetakse tahtlikult kiiremini.<sup>126</sup>

Küsimusele „Kas mootorsõiduki juhtimine isiku poolt, kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisisaldus 0,25–0,74 milligrammi (0,5- 1,49 promilli) puhul on tegemist“ - vastas 1,2% vastajatest, et õiguspärase käitumisega, 9,2% vastajatest, et tegu on häbiväärse teoga, 5,8% vastajatest, et tegu on laiduväärse teoga, 60,8% vastajatest, et tegu on vääртеoga ja 22,5% et tegu on kuriteoga. Seega kokkuvõtvalt võib öelda, et 83,3% vastajate arvates on selliselt käitumine igal juhul süütegu, viiendiku arvates isegi nii raske, et pidas seda kuriteoks. 1,2% arvates on kuni 1,49 promillis joobes (alkoholi piirmäära ületavas seisundis) juhtimise puhul tegemist veel õiguspärase käitumisega. 15% vastajate arvates pälvib selline teguviis vaid moraalselt hukkamõistu ja tegu ei ole karistatav. (Vt joonis 1).

---

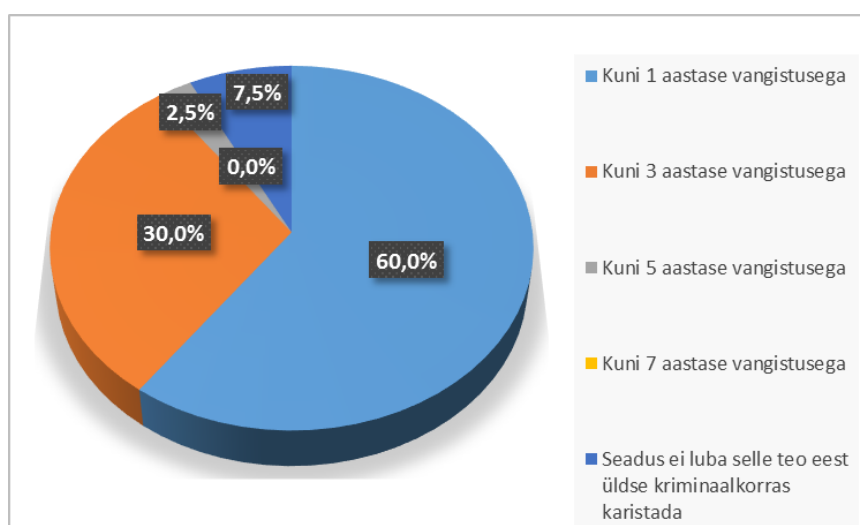
<sup>126</sup> Otu Ibius (1968), lk 30-31.

Joonis 1. Ankeetküsitlusele vastanute hinnang alkoholipiirmäära ületava seisundi osas



Küsimusele „Kas Teie arvates lubab seadus vähemalt 1,5 promillise joobega juhti (alkoholisisaldus väljahingatavas õhus 0,75 mg/l kohta või rohkem) kriminaalkorras karistada“ vastas 60% vastanutest kuni 1 aastase vangistusega, 30% vastanutest kuni 3 aastase vangistusega, 3% vastanutest kuni 5 aastase vangistusega ja 8% vastanutest arvas, et seadus ei luba sellise teo eest üldse kriminaalkorras karistada. Raske öelda, kas 8% vastanute arvates on tegemist vääртеoga või lihtsalt moraalselt hukkamõistu pälviva teoga, kuid nad ei pea või oska pidada sellist käitumist kuriteoks. Omamoodi paradoksaalne on see, et üle poole vastanutest on arvamusel, et seaduse järgi on võimalik selliseid juhte karistada kuni 1 aastase vangistusega. Paradoksaalne just selles mõttes, et hilisema küsimuse juures karistuse ranguse osas, on suur osa vastanutest seisukohal, et karistused on liiga leebed. (Vt joonis 2).

Joonis 2. Ankeetküsitlusele vastanute arvamus alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimise eest mõistetava kõrgeima karistuse osas



Väitele „Olulistel põhjustel on alkoholi tarbinuna mootorsõiduki juhtimine õigustatud“, „nõustub täiesti“ 4,2% vastanutest, 11,6% „pigem nõustub“. Vastupidisel arvamusel „pigem ei nõustu“ on 24,2% ning „ei nõustu üldse“ 60% vastanutest. Märkustena on vastajad lisanud, et kui on haiglasse sõit pereliikmega, või mõni muu väga ekstreemne olukord, a`la tõsine õnnetus kaaslasega, kiirabi tulek võtaks ohtlikult kaua aega vms, kus antud olukorras on keegi ohus ja muud variandid on juba eos kaheldavad. Ka käesoleva töö autori arvates võib nimetatud juhtudel ebakaines olekus mootorsõiduki juhtimine olla erandkorras õigustatud, see võib kvalifitseeruda hädaseisundi alla KarS § 29 mõttes. Kuid oluline põhjus on erinevatel inimestel erineva tähendusega. Ei ole väga erandlikud olukorrad, kus politsei poolt kinni peetud joobes juht on selgitusi andnud, et tema rooli istumise põhjus oli see, et auto omanik või seda juhtima pidanud inimene olid temaga võrreldes veelgi rohkem purjus. Et raskemat tagajärge ära hoida (ilmselt peavad nad silmas liiklusõnnetust), pidasid nad antud olukorras õigemaks ise autot juhtima minna, kuigi olid teadlikud, et ka nemad ise ei ole kained. Kui kohtus selliselt käitunud isikutelt küsida, kas peale tehtud valiku (autot juhtima minna), oli ka teisi käitumisvariante, mis oluksid õiguspärased ja inimeste elu ja tervist mitteohustavaid, siis tõdevad nad ka ise, et tegelikult oli valikuvариante piisavalt, vältimaks enda või kellegi teise joobes olekus sõiduki rooli sattumist. Vahetult teo toimepanemise ajal üldjuhul selliseid alternatiivide ei kaaluta.

Väitele „Mõõdukas koguses tarbitud alkohol ei avalda kogunud juhi sõiduoskusele mingit mõju“, nõustus täiesti 2,5% vastajatest ja 6,7% vastajatest pigem nõustus. 24,2% vastajatest pigem ei nõustunud ja 66,6% vastanutest ei nõustunud üldse.

Väitele „Mõõdukas joove psüühilist tegevust ei häiri, pigem isegi ergutab seda“, nõustus täiesti 2,5% vastanutest ja 5,8% vastanutest pigem nõustus. 12,5% vastanutest pigem ei nõustunud ja 79,2% vastanutest ei nõustud üldse.

Väitele „Mõõdukas joove ei põhjusta kehaliste reaktsioonide halvenemist“, nõustus täiesti 3,3% vastajatest ja 5,8% vastajatest pigem nõustus. 19,2% vastajatest pigem ei nõustunud ja 71,7% vastajatest ei nõustunud üldse. Seega kokkuvõtvalt võib öelda, et väidetele vastates on enamus vastajatest seisukohal, et ka mõõdukas koguses tarbitud alkohol avaldab inimese käitumisele, reaktsioonile ja koordinatsioonile mõju. Kuid pea iga kümnes vastaja on seisukohal, et mõõdukas koguses tarbitud alkohol pigem ei avalda või üldse ei avalda inimese käitumisele mingit mõju.

Küllalt levinud on arusaam, et mõõdukas joove psüühilist tegevust ei häiri või isegi ergutab seda. Toime on siin petlik – alkoholiannus mõjub ajukoorele pidurdavalt, pärsib ajukoorest koorealustele keskustele suunatud pidurdusmehhanismi, mis on vajalik enesekontrolliks, tegelikkuse adekvaatseks tunnetamiseks ja sellele häireteta reageerimiseks, ühesõnaga kohastumiseks. Emotsionaalne toonus ja väline aktiivsus küll tõusevad, „koorealune peab pidu“, kuid petlikkus just selles seisnebki, et meeleolu tõus, alanenud enesekriitika ja vähenenud pidurdus varjutavad tegeliku psüühiliste protsesside tasakaalutuse, hüppelisuse, häirituse, ebatäpsuse, reaktsioonide halvenemise, ebakriitilisuse. Inimene ise arvab ekslikult, et tema tajumus-, reageerimis-, mõtlemis- ja suhtlemisvõime on hea. Objektiivselt see nii enam ei ole. See enesepettus on üks alkoholi tarvitamise subjektiivseid tagajärgi. Eriti kannatavad aja ja ruumi tajumise mehhanismid ning sotsiaalsete signaalide tõlgendamise kriitilisus.<sup>127</sup>

Väitele „Riik peaks karistama alkoholi tarvitanud mootorsõiduki juhti alles siis, kui viimane on muutunud liikluses ohtlikuks“, vastas 11,7%, et nõustub täiesti selle väitega ja 9,1% pigem nõustus. 17,5% vastanutest pigem ei nõustunud ja 61,7% vastanutest ei nõustunud üldse. Kokkuvõtvalt 79,2% vastajatest on seisukohal, et riik peab alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimisse varem sekkuma ja juhi sõidukirollist kõrvaldama enne, kui see on ohtlikuks muutunud. 20,8% vastajatest arvavad, et riik peaks sekkuma alles siis, kui juht on juba liikluses ohtu kujutama hakanud. Käesoleva töö autor on seisukohal, et iga isik, kes alkoholijoobes olekus autorooli istub, kujutab juba sõidu esimestel meetritel ohtu nii enesele kui teistele liiklejatele.

Väitele „Riik peaks karistama alkoholi tarvitanud mootorsõiduki juhti alles siis, kui viimane on põhjustanud reaalselt liiklusõnnetuse“, nõustus täiesti 10% vastanutest ja 7,5% pigem nõustus. 19,2% vastanutest pigem ei nõustunud ja 63,3% ei nõustunud üldse. Kokkuvõtvalt 82,5% vastanute arvates ei pea riik joobes juhtidele karistuse kohaldamisel ootama tagajärge, vaid sekkuma peab kohe. 17,5% vastajatest leiab, et joobes juhtimine ei kujuta liikluses suurt ohtu ja riik peaks sekkuma juhul, kui juht on põhjustanud liiklusõnnetuse.

Väitele „joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise eest ei oleks üldse vaja rakendada karistust, piisab suusõnalisest noomimisest“, vastas 89,2% vastanutest, mis on valdav enamus, et ei nõustu üldse sellega. 4,2% vastanutest vastasid, et pigem ei nõustu selle väitega. 1,7% vastanutest nõustus täiesti ja 5% vastanutest pigem nõustusid selle väitega.

---

<sup>127</sup> T. Bachmann, R. Maruste. Psühholoogia alused. Tallinn: Ilo 2003, lk 128.



Küsimusele „Kas Teie arvates peaks politsei hommikusi n.ö jääknähtudega sõitvaid mootorsõiduki juhte karistama, kui juhi enesetunne on hea ja ta on öösel ennast välja puhanud?“, vastas 42% vastajatest jaatavalt, 32% vastajatest pigem jah. Seega vastajate enamus on seisukohal, et sellises seisundis isik mootorsõidukit juhtida ei tohiks ning antud teole peab järgnema karistus. 20% vastanutest leidis, et selliseid juhte pigem ei peaks karistama ja 7% vastanutest olid arvamusel, et sellisele teole ei peaks järgnema karistust. Kokkuvõtvalt pea iga neljanda vastanu arvates, ei kujuta selline käitumine liikluses, suurema ohu allika juhina, kellelegi ohtu. Varem kehtinud liikluseaduse järgi oli seaduses nimetatud nn jääknähtudeks 0,2 kuni 0,49 promilli (0,1 mg/l kuni 0,24 mg/l juhi väljahingatavas õhus). Jääknähud on rahvakeeles suhteliselt laialivalgud mõiste. Peale mõningase aja möödumist alkoholi tarbimisest (üldjuhul magamist), olenemata väljapuhutud näidu suurusest, nimetavad inimesed tulemust üldjuhul jääknähtudeks. Paraku ei teadvustata endale, et kui järgmine päev on vaja autot juhtida, siis eelmisel õhtul ei tohi alkoholiga liiale minna. Tuleb arvestada, et organism lagundab alkoholi kindlas koguses. Suurema koguse alkoholi tarbimise puhul, ei pruugi organism selle lagundamisega piiratud aja jooksul toime tulla. Praktikas ei ole harvad juhtumid, kus hommikul kinni peetud sõidukijuhil tuvastatakse väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületamine. Juhi selgituse kohaselt on ta eelmisel õhtul tarbinud alkoholi ja enda arvates õigel ajal ka selle tarbimise lõpetanud (nii kella 23-24:00 paiku), kuid hommikuks ei ole alkohol organismist täielikult kadunud. On ka selliseid juhte, kelle selgituse kohaselt oldi kella kolme poole neljani ööklubis pidutsemas ja peale nelja- viit tundi magamist asuti juba autot juhtima. Samuti on juhtidelt kõlanud selgituseks, et tegelikult ei ole nad alkoholi üldse tarvitanud, vaid kas siis hambavaluks pandi viinaga immutatud vatitikk hambaauku või võeti taruvaiku, korvaloli või mõnda muud alkoholi sisaldavat ravimit. See võib tähendada seda, et mitteformaalse sotsiaalse kontrolli suhtes on taolisi selgitusi andnud inimesed ikkagi „tundlikud“. Kes see tahab saada roolijoodiku kuulsust, pigem proovitakse olukorda teiste ees ikkagi leebemaks muuta.

Kui ankeedis esitatud küsimusele „Kas Teie arvates mootorsõiduki juhtimine alkoholijoobes olekus on kuritegu?“ vastas jaatavalt 90,8% vastajatest ja nii vähese vastanute hulga juures oli 9,2% inimesi arvamusel, et alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimine ei ole kuritegu. Siis samal ajal on huvitav märkida, et kui küsida sama asja kohta natuke teises kontekstis, on hinnangud joobes juhtimisse hoopis leebemad. Hinnangu küsimusena esitatud näite puhul: „Ühel külmal ja pimedal laupäeval õhtupoolikul külastavad Avo ja Mati Juhani, et tema talus väike saunaõhtu korraldada. Juhan elab ühes kõrvalises looduskaunis maakohas, Avo kodust linnulennult mõne kilomeetri kaugusel. Avo sõidab Juhani juurde oma autoga.

Mõnusalt saunatades joovad mehed kolme peale kuus õlut (6 tk) ja õhtu jooksul veel ühe liitri viina. Kesköö paiku plaanib Avo koju minna. Kuna väljas on käre pakane, kodu mõne kilomeetri kaugusel, otsustab Avo autoga koju sõita.“, ei vaadelnud enamik seda tegu enam kuriteona. 50,7% vastajates on seisukohal, et selline käitumine on lihtsalt vale. 10,8% vastanute arvates oli Avo käitumine antud olukorras koguni mõistetav. Üks vastanutest pidas vajalikuks isegi alla joonida sõnapaari „käre pakane“, sest sellises olukorras ei ole mõeldav teisiti koju saadagi, inimene külmub muidu lihtsalt ära. Järelikult sellist käitumist ikkagi aktsepteeritakse ja sellises käitumises ei näha midagi kuritegelikku. Sellest võib järeldada, et meil vaadatakse joores juhtimist teatud mõttes kaasuse kontekstis. Mis tähendab, et olenevalt situatsioonist, võidakse sellisele teole anda teistsugune hinnang, kui norm, õigemini normi rikkumine, ei ole kellegi konkreetse isikuga ja asjaoludega seotud. Järelikult on teatud isikute puhul olemas küll teadmine, et seadus keelab alkoholi joores olekus mootorsõidukit juhtida aga kui on ikkagi vaja teatud põhjustel autot juhtida, siis seda ka tehakse. See fakt kinnitab tõsiasja, et Eesti ühiskonnas on suhtumine joores juhtidesse ja juhtimisse võrdlemisi leebe. Töö autor lisab kommentaarina, et kui kogus kokku respondentidele vastamiseks jagatud ankeete, siis küsis üks vastajatest: „Kas päriselt oli küsimus sellisena esitamiseks mõeldud?“ Kui töö autor vastas jaatavalt, siis hakkas inimene naerma ja ütles: „Mis sa mõtled, et kui ma kuskile kõrvalisse kohta jooma sõidan, siis jätan auto sinna ja lähen hiljem jala koju või?“ Selline suhtumine näitab ilmekalt, et on inimesi, kes joores juhtimist ei pea kuigi suureks (või üldse) hälbeks. Sellised inimesed ei allu õigusnormidele ning neile ei pruugi minna ka kellegi arvamus korda. Kõigest 25% vastanutest hindas Avo käitumist kuriteoks ning olid veendumusel, et selline käitumine väärib karistust. Seega ainult iga neljanda vastanu arvates on taoline käitumine kuritegu. Mis tähendab, et kui sõltumata situatsioonist, inimene sellist käitumist ikkagi kuriteoks peab, on ta sotsiaalse kontrolli mõttes väga tähelepanelik. Selliste isikute puhul on õigusteadvus ja enesekontroll tugevalt arenenud. Need inimesed ei otsi ettekäändeid, õigustusi ning hiljem vabandusi, et sellist tegu toime panna, nende seesmine õiglustunne ei luba neil ühelgi juhul purjuspäi autorooli istuda.

Eelmise küsimuse jätkuna uuriti „Kas Teie arvates on eelmises küsimuses kirjeldatud juhtumid Eesti oludes tavapärased?“, 28% vastas „jah“, 62% „pigem jah“, 8% „pigem ei“, 3% „ei“. Seega 90% vastanutest arvavad, et sellist käitumist esineb nii massiliselt ning seega on sellised olukorrad Eesti oludes pigem tavapärased. See annab kinnitust asjaolule, et mootorsõiduki juhtimine ebakaines olekus on väiksemates Eestis paikades tavapärane nähtus.

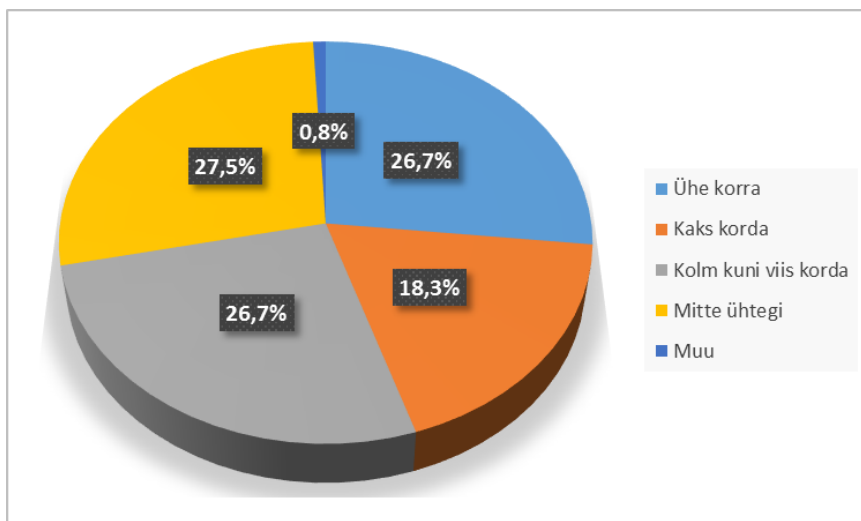
Küsimusele „Millisena Teie hindate tõenäosust, et politsei alkoholijoobes mootorsõiduki juhi mõnes maakohas kontrolliks kinni peab?“ pidas 20,8% vastajatest „väga tõenäoliseks“, 30,8% „pigem tõenäoliseks“, 38,3% „pigem ebatõenäoliseks“, 10,1% „ebatõenäoliseks“. Seega ligi pooled vastanutest olid arvamusel, et mõnes väiksemas maakohas on suhteliselt väike tõenäosus politseid kohata. Kui tuua näitena, et terve Viljandi maakonna peale on ööpäevas reaalselt välitööd tegevate patrulliekipaazide arv kaks, parema juhul kolm, siis ei ole selline arvamus tegelikult ka imekspandav Sellest võib osaliselt olla tingitud ka eelmises küsimuses esitatud olukordade sage esinemine.

Küsimusele „Millisena Teie hindate tõenäosust, et politsei alkoholijoobes mootorsõiduki juhi suuremas linnas kontrolliks kinni peab?“ pidas 20,8% „väga tõenäoliseks“, 52,5% „pigem tõenäoliseks“, 20,8% „pigem ebatõenäoliseks“ ja 5,9% „ebatõenäoliseks“. Seega üle 73% vastanutest olid arvamusel, et mõnes suuremas linnas on võimalus politsei poolt kontrollitud saada tunduvalt suurem kui mõnes väiksemas maakohas. Ligi veerand vastajates pidas ka suuremas linnas liikluspolitsei „huviorbiiti“ sattumist suhteliselt vähetõenäoliseks.

Küsimusele „Mitu korda on politsei Teid kolme viimase aasta jooksul (mootorsõiduki juhtimiselt) kontrolliks kinni pidanud?“ vastas 26,7% „ühe korra“, 18,3% „kaks korda“, 26,7% „kolm kuni viis korda“, 27,5% „mitte ühtegi korda“ ja 0,8% et vähemalt kakskümmend korda. Seega võib tõdeda, et veerand vastanud juhtidest ei ole olnud kolme viimase aasta jooksul ühtegi korda politsei poolt kontrolliks kinni peetud. Umbes samapalju vastajaid oli kontrollitud üks kord ja viiendik vastanutest oli kontrolliks kinni peetud kaks korda. Töö autor lisab kommentaarina, et käesoleva magistritöö raames vestles autor respondentidega, kes vähemal või rohkemal määral mootorsõidukit juhivad. Paljud ütlesid, et politseid on tee peal nii vähe, et „oht“ mõne liiklusseaduse normi rikkumise pärast vahele jääda, on minimaalne. Üks vastaja selgitas, et kui varasemalt politseid kuskil tee peal märkas, siis pidid olema juhina eriti tähelepanelik, sest suure tõenäosusega oli mõni patrull veel kuskil läheduses. Kuid nüüd, kui kuskil politseid märkad, siis võid ilmselt kindel olla, et rohkem neid kuskil läheduses ei ole. Seda fakti kinnitab ka asjaolu, et kui politsei on mõne järjekordse ebakaines olekus mootorsõiduki juhi kinni pidanud ja menetlust alustanud, siis on nii mõnigi selline juht rääkinud, et politseid on ju nii vähe ja risk vahele jääda madal. Ühe markantsema näite tõi üks noormees, kes tunnistas, et on korduvalt ebakaines olekus autot juhtinud. Ta rääkis ta, et ei ole palju aega möödas, kui ta koos sõbraga oli tarbinud alkoholi ja seejärel ise autot juhtima läinud. Sõit kulges põhiliselt maapiirkonnas. Tema selgituste kohaselt sõidul erilist eesmärki ei olnudki, vaid lihtsalt liiguti ühe seltskonna juurest teise juurde. Ka sõidu ja

vahepealsete peatuste ajal tarbiti alkoholi. Kuid autot juhtides ei olnud peamiseks mureks mitte see, et politseile võib vahele jääda, vaid see, et autol võib lõpuks kütus otsa lõppeda. Antud näide annab kinnitust, et vähese välise sotsiaalse kontrolli puhul, paneb nõrga enesekontrolliga inimene raske rikkumise toime üsnagi kergekäeliselt. (Vt joonis 3).

Joonis 3. Ankeetküsitlusele vastanute politseikontrolli sattumiste arv



Küsimusele „Kas Teie arvates on põhjendatud, et politsei teostades alkokontrolli „Kõik puhuvad“, peab ühel teelõigul kontrollimiseks kinni kõik sõidukijuhid?“ vastas 88,3% „jah“, 11,7% „pigem jah“. Mõnevõrra üllatusena ei vastanud keegi „pigem ei“ ega „ei“. Seega inimesed on valmis oma kallist aega kulutama sellele, et seista mõned minutid politseikontrollis järjekorras, kui sellest on abi joores juhtide väljaselgitamisel. Reaalsuses tuleb nii mõnigi kord ette olukordi, kus inimesed väljendavad politseinike juures oma pahameelt sellepärast, et neid kibekiirel hommikutunnil või mõnel muul neile ebasobival ajal kontrolliks kinni peetakse. Neid kordi ei ole küll palju, aga on juhtunud, et inimesed on ametliku kirjaga pöördunud Politsei- ja Piirivalveameti poole, et saada selgitust nende peatamise ja kontrollimise põhjustest. Käesoleva töö autori arvates võib siin olukord osaliselt olla tingitud ka ametnike ebapiisavatest selgitusest juhtidele.

Küsimusele „Kas Te teate mõnda oma tuttavat, sõpra, sugulast, kes on enne mootorsõiduki juhtima asumist alkoholi tarbinud?“, vastas 10% „ei, mitte ühtegi“, 11% „jah, ühte“, 79% „jah, rohkem kui ühte“. Viimane vastusevariant kinnitab, et enamuse vastajate tutvusringkonnas on inimesi, kes on alkoholi tarbinuna mootorsõidukit juhtinud.

Kui ankeedis esitatud küsimusele „Kas Te oleksite nõus liiklema teelõigul, kus kõik liikluses osalevad juhid (välja arvatud Teie) oleksid vähemal või rohkemal määral alkoholi tarbinud?“, vastas koguni 97,5% vastajatest eitavalt ning kõigest 2,5% vastajatest võib olla, siis küsimusele „Kas Te olete teadlikult viibinud sõidukis reisijana, mille juht on olnud ebakaine?“, vastas ainult 38,4% vastajatest eitavalt. 3% vastanutest on viibinud joobes juhi poolt juhitud sõidukis sageli, 18% vastanutest mõnikord, 41% vastanutest märkisid, et on harva viibinud alkoholijoobes juhi poolt juhitud sõidukis. Kokkuvõtvalt saab öelda, et enamus vastajatest ei ole nõus liiklema teelõigul, kus sõidavad ringi joobes juhid. Ilmselt tuntakse, et ei ole turvaline, kui joobes juht sõidukit juhib. Kuid vaatamata võimalikule ohutunnetusele, on üle poole vastanutest olnud kaasreisijaks sõidukis, mille juht on olnud ebakaine. Kommentaarina on üks respondent lisanud: „Jah aga see on juhtunud ainult üks kord“. Seega sellised isikud ei teadvusta endale, et sisuliselt istuvad nad kurjategija kõrval, kellega koos on ilmselgelt ohtlik reisida. Antud vastustest võib järeldada, et joobes juhtimisse suhtutakse meie oludes võrdlemisi sallivalt.

Kuigi sallivat suhtumist ei saa lugeda vahetuks osavõtuks süüteost, on ta sisuliselt ometi süütegu soodustav nähtus. Ta kõrvaldab süüteo kordasaatmise teelt moraalsed tõkked. Kollektiivi suhtumine teatavasse käitumisviisi ei ole inimeste suuremale osale ükskõik. See suhtumine võib ergutada või pidurdada nii- või teistsugust käitumisviisi.<sup>128</sup>

Küsimusele „Kui Te vastasite eelnevale küsimusele jaatavalt, siis kas Te olete reisijana tundnud hirmu võimalike tagajärgede pärast?“, vastas 13,5% vastajatest sageli, 21,6% vastajatest on tundnud mõnikord“, 33,8% vastajatest harva. 31,1% vastajatest ei ole mõelnud taolise käitumise võimalikele tagajärgedele ega tundnud mitte kunagi hirmu. Kokkuvõttes on 68,9% vastanutest joobes juhi sõidukis kaasreisijana viibides küll hirmu tundnud, kuid vaatamata sellele, on nad sõidukisse ikkagi istunud. Praktikas on üsna tavapärane, et joobes juhi poolt juhitud sõidukis on ka kaasreisijaid. Eelmise küsimuse juures kommentaari lisanud vastaja on ka selle küsimuse juures pidanud vajalikuks lisada: „Jah, seekord tundsin küll – see oli esimene ja viimane kord“.

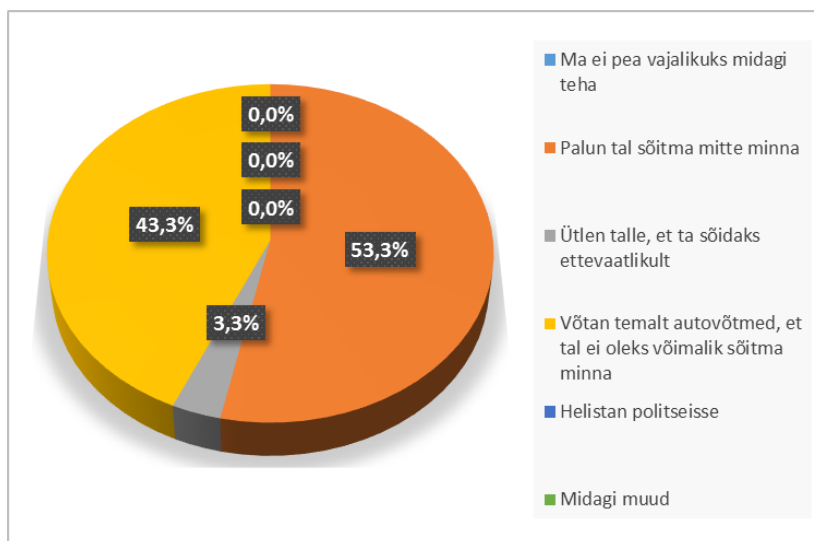
Küsimusele „Milline on Teie tegevus kui näete, et peolt tahab ise autot juhtides lahkuda Teie sõber või tuttav, kes on mõõdukalt tarbinud alkoholi?“, vastas 53,3% vastajatest, et palub tal sõitma mitte minna, 3,3% vastajatest ütleks talle, et ta sõidaks ettevaatlikult, 43,4% vastajatest

---

<sup>128</sup> O. Ibius (1968), lk 54-55.

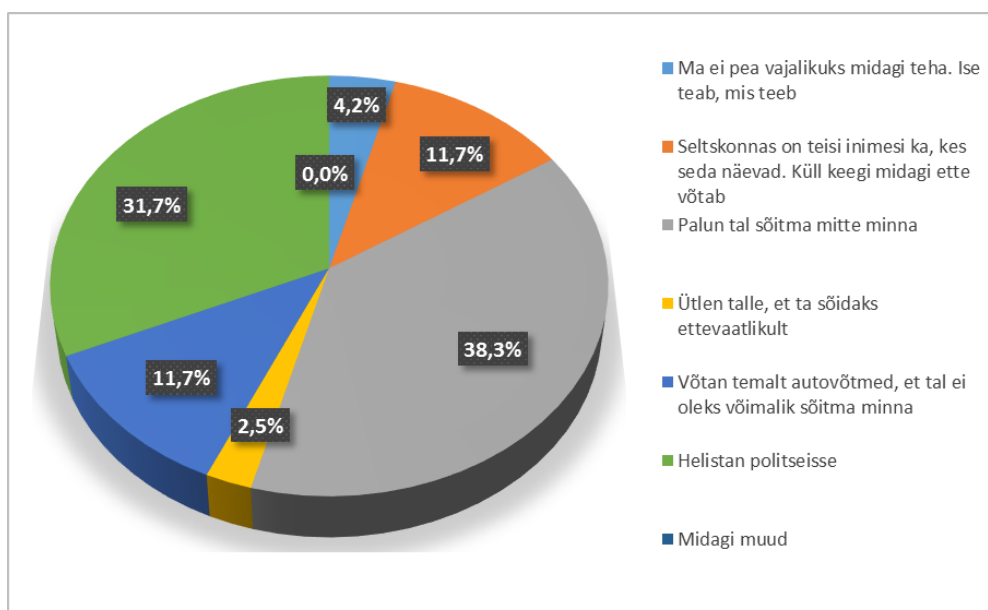
võtaks sõbralt autovõtmed, et tal ei oleks võimalik sõitma minna. Ükski vastaja ei vastanud, et ta ei pea vajalikuks midagi teha ja keegi ei teataks sõbra puhul ka politseisse. (Vt joonis 4).

Joonis 4. Ankeetküsitlusele vastanute tegevus alkoholijoobes juhi (sõber, tuttav) puhul



Küsimusele „Milline on Teie tegevus kui näete, et peolt tahab ise autot juhtides lahkuda Teile võõras inimene, kes on mõõdukalt tarbinud alkoholi?“, vastas 4,2% vastanutest, et ei pea vajalikuks midagi teha, 11,7% vastanutest loodab, et seltskonnas on ka teisi inimesi, kes seda näevad, küll keegi midagi ette võtab. 38,3% vastanutest palub võõral sõitma mitte minna, 2,5% vastanutest ütleb juhile, et ta sõidaks ettevaatlikult. 11,7% vastanutest võtaks juhilt autovõtmed, et tal ei oleks võimalik sõitma minna. 31,7% vastanutest helistaks politseisse. (Vt joonis 5).

Joonis 5. Ankeetküsitlusele vastanute tegevus alkoholijoobes juhi (võõra isiku) puhul



Kahe viimase küsimuse põhjal saab järeldada, et paljud vastanutest (sõprade puhul 53,3% ja võõraste puhul 38,3%) paluvad nii sõpra kui võõrast, et need ei läheks purjus peaga sõitma. Kuid kui sõprade puhul on inimeste tegevus resoluutsem, koguni 43% vastanutest võtaks sõbralt autovõtmed ja ei lubaks teda autot juhtima, siis võõra inimese puhul toimiks nii vaid 11,7% vastanutest. Omamoodi küsitav on sõprade ja tuttavate puhul sellise käitumise tegelikult toimumise tõenäosus, sest küsimuse juures, kas Te olete teadlikult viibinud sõidukis reisijana, mille juht on ebakaine, vastas koguni 61,6% vastanutest jaatavalt. Tulles tagasi konkreetse küsimuse juurde, siis kui sõprade käitumine ei jäta kedagi ükskõikseks, paraku võõraste inimeste puhul see nii ei ole. 4,2% vastanutest ei pea alkoholijoobes juhti (võõrast inimest) märgates vajalikuks midagi teha ja 11,7% vastanutest arvab või loodab, et küll keegi teine midagi ette võtab. Suurem erinevus on ka selles, et kui joobes juhti märgates (võõra inimese puhul) helistaks politseisse 31,7% vastanutest, siis sõbra puhul ei teeks seda ükski vastaja.

Küsimusele „Kuidas Teie suhtute inimestesse, kes joobes juhti märgates helistavad politseisse ja annavad sellest teada?“ vastas 78,3% vastajatest „hästi, sest nad võisid päästa kellegi elu“, 21,7% vastanute suhtumine on neutraalne. „Halvasti“ ja „nad on pealekaebajad ja reeturid“ ei vastanud keegi. Antud vastuse juures võib järeldada seda, et valdavas osas suhtutaksegi joobes juhust politseile teatanud isikusse hästi, kuid nagu kaks varasemat ankeedis esitatud küsimust näitavad, siis meelsamini laseksid vastajad seda ikkagi teha teistel kui et ise helistavad. Nagu vastustest järeldub, siis võimalikust alkoholijoobes juhust politseile teatamine sõltub ka suurel määral asjaolust, kas juht on tuttav või võõras. Võõra juhi puhul valitakse julgemini politsei lühinumber, tuttava puhul seda reeglina ei tehta. Ilmselt mängib siin rolli asjaolu, et helistaja kardab enam seda, et tuttav saab võimalikust telefonikõnest teada ja võib hakata hoopis tema peale viltu vaatama, kui seda, et alkoholijoobes juht (olgu ta nii hea lähedane, sõber, tuttav, kolleeg, tööandja jne kui tahes) võib viga teha nii enesele kui teistele liiklejatele.

Küsimusele „Kas Teie olete juhtinud mootorsõidukit, olles enne juhtima asumist tarbinud alkoholi?“ vastas 15,8% vastanutest „jah, mõnikord“, 42,5% vastanutest „jah, harva“, 41,7% vastanutest „mitte kunagi“. „Jah, sageli“ ei vastanud keegi. Seega üle poole vastanutest tunnistavad, et nad on alkoholi tarbinuna mootorsõidukit juhtinud. Kõik neli respondenti, kes kirjutasid ankeeti, et temal ei ole mootorsõiduki juhtimise õigust, on käesolevale küsimusele vastanud „jah, harva“.

Küsimusele „Kui vastasite eelmisele küsimusele jaatavalt, siis millal taoline käitumine aset leidis?“, vastas 31,4% „viimase aasta jooksul“, 32,9% „üks kuni viis aastat tagasi“, 35,7% „rohkem kui viis aastat tagasi“. Vastustest saab järeldada, et peaaegu iga kolmas niimoodi vastanu on viimase aasta jooksul alkoholi tarbinuna mootorsõidukit juhtinud. Peaaegu iga kolmas juht üks kuni viis aastat tagasi ja 35,7% vastanutest rohkem kui viis aastat tagasi. Käesoleva töö autor lisab kommentaarina, et viibis juures, kui kaks respondenti antud küsimusele vastasid. Vastajad arutlesid omavahel, et kuna see viimane kord võis olla. Mõni aeg hiljem ütles üks vastajatest, et "mina kirjutan rohkem kui viis aastat tagasi, siis on tegu igal juhul aegunud". Antud vastus näitab, et sotsiaalne kontroll inimeste osas vaieldamatult toimib, kuigi karistusõiguslikus mõttes on tegu tõendamata ja riiklikku sanktsiooni järgneda ei saa.

Küsimusele „Kas Te olete peale taolist käitumist (ebakaines olekus mootorsõidukit juhtides) tundnud süümepiinu?“, vastas 31,4% vastajatest eitavalt ja 68,6% vastajatest jaatavalt. Neljast vastajast kaks, kellel ei ole mootorsõiduki juhtimise õigust, on tundnud peale sellist käitumist süümepiinu. Tulemustest võib järeldada, et valdav enamus vastajatest tunneb taoliselt käitudes süümepiinu, mis näitab, et inimese südametunnistus annab märku enesekontrolli olemasolust. Kuid kas see on ära hoidnud nn uued samalaadsed teod, on iseasi.

Küsimusele „Kui Te olete juhtinud mootorsõidukit alkoholijoobes olles, kas Te tunnete ennast sellepärast kurjategijana?“, vastas 5,7% vastajatest „jah“, 15,7% „pigem jah“, 60% „pigem ei“ ja 18,6% vastajatest eitavalt. Seega kokkuvõtvalt ligi ühe viiendiku vastajate hinnang enese suhtes on üsnagi kriitiline, mis annab samuti märku enesekontrolli olemasolust. Kuid valdav enamus (78,6%) vastanutest ei pea ennast taoliselt käitudes kurjategijaks. Üldjuhul leiavad joobes juhid oma käitumisele pigem õigustusi, miks nad nii käitusid või on seisukohal, et aga midagi ei juhtunud ju. Praktikas on tulnud ette juhtumeid, kus politsei poolt kinni peetud joobes juht küsib, et miks te mind üldse kinni pidasite, ma ei ole ju midagi rikkunud. Tõsi, iga juht, kes on alkoholijoobes mootorsõidukit juhtinud, ei ole põhjustanud liiklusõnnetust, kuid kindel on see, et alkoholijoove tõstab liiklusõnnetuse tekkimise võimaluse riski. Kui palju ja kas üldse inimesed selle peale juhtima minnes mõtleavad, on omaette teema. Peale edukat sihtkohta jõudmist, autor peab silmas, et politsei ei ole teepeal kinni pidanud, jääbki inimestel mulje, et ega selline käitumine tegelikult midagi erilist olegi. Arusaam – vahele ei jäänud, õnnetust ei juhtunud – loob võimaluse, et tulevikus võib kord juba taoliselt käitunud inimene kergekäelisemalt purjuspäi sõidukirooli istuda.



Küsimusele „Kas Teid on karistatud ebakaines olekus mootorsõiduki juhtimise eest?“, vastas 63,3% vastajatest eitavalt ning 35,8% vastajatest jaatavalt. Üks vastaja, kellel ei ole mootorsõiduki juhtimise õigust ja kes on juhtinud mootorsõidukit üks kuni viis aastat tagasi, ei ole antud küsimusele vastanud. Ülejäänud kolm isikut, kellel ei ole mootorsõiduki juhtimise õigust, märkisid ankeeti, et neid ei ole ebakaines olekus mootorsõiduki juhtimise eest karistatud. Antud tulemus kinnitab taaskord tõsiasi, et mootorsõidukit juhtides ja seadust rikkudes on vahelejäämise risk võrdlemisi madal.

Kui ankeedis esitatud küsimusele „Oletame, et Te viibite peol ja olete tarbinud eelnevalt mõõdukalt alkoholi. Peole sõitsite oma autoga. Kas Te lahkuksite peolt, ise autot juhtides, kui teaksite kindlalt, et politseid tee peal ei ole?“, vastas 5% vastajatest jaatavalt, 10% vastajatest vastasid „pigem jah“, siis küsimusele „Oletame, et Te viibite peol ja olete tarbinud eelnevalt mõõdukalt alkoholi. Peole sõitsite oma autoga. Kas Te lahkuksite peolt, ise autot juhtides, kui teate, et väga suure tõenäosusega peatab politsei Teid kinni?“, ei vastanud kindlalt jaatavalt mitte ükski vastanu, mis on ka üsna oodatav tulemus. Kuid 1,6% vastanutest, ei välista ka sellisel juhul autorooli istumist ning vastasid pigem jah. 89,2% vastanutest ei läheks võimaliku kontrolli puhul kindlalt autot juhtima ja 9,2% vastanutest pigem ei istuks sellisel juhul autorooli. Antud asjaolu näitab, et formaalsel sotsiaalsel kontrollil on ühiskonnas oma kindel koht. Enamik inimesi ei paneks rasket rikkumist toime, kui vahelejäämise risk oleks suurem. Kuid vastanute hulgas on ka inimesi, kellele ei pruugi ka vahelejäätmine ja sellele järgnev karistus kuigivõrd suurt mõju avaldada. Neile ei lähe formaalse sotsiaalse kontrolli mõju lihtsalt korda.

Küsimusele „Oletame, et Te viibite peol ja olete tarbinud eelnevalt mõõdukalt alkoholi. Peole sõitsite oma autoga. Kas Te lahkuksite peolt, ise autot juhtides, kui teate, et teised peolised võivad näha Teie ärasõitu ja saavad aru, et Te ei ole päris kaine?“, vastas 2,5% „jah“, 4,2% „pigem jah“, 20,8% „pigem ei“, 72,5% „ei“.

Autorile tuli üllatusena, et vastused küsimusele „Oletame, et avalikult tehakse teatavaks, et ühe nädala jooksul politsei ei karista mitte ühtegi alkoholijooobes mootorsõidukijuhti, välja arvatud neid, kes on ise põhjustanud liiklusõnnetuse. Kas Teie lähete teatud olukorras sellel perioodil alkoholi tarbinuna mootorsõidukit juhtima, kui peaksite leppima ainult sellega, et näiteks Kanal 2 Reporter näitab õhtustes uudistes Teie nägu ja väljapuhutud alkoholisisaldust.“, vastas 8% vastanutest „pigem ei“ ning 92% „ei“. Mitte ükski vastanu ei läheks teadmisel, et tema tegu avalikuks tuleb, alkoholijooobes olekus mootorsõidukit juhtima.

Alahindamata formaalse sotsiaalse kontrolli mõju inimeste käitumisele, võib kahe viimase küsimuse põhjal järeldada, et inimestele läheb korda, võib öelda, et isegi enam, just mitteformaalne sotsiaalne kontroll. Inimestele ei ole ükskõik, mida teised temast arvavad ja millise hinnangu käitumisele annavad. Roolijoodiku kuulsus ja avalik häbimärgistus on riikliku karistusega võrreldes teinekord ehk tunduvalt raskemgi koorem, mida kanda. Sellest võib järeldada, et paljudki rikkumised jääksid toime panemata, kui inimesed teavad, et politseile vahele jäädes tuleb nende käitumine avalikuks. Igasuguste liiklusrikkumiste toimepanemise, ka alkoholihoobes mootorsõiduki juhtimise puhul, on soodustavaks faktoriks anonüümsus. Istudes autorooli, tekib inimese ümber justkui kaitsekest ning kui liigutakse pimedas või silme ette seatakse tumedad päikesepriidid, siis võib jääda tunne, et oledki justkui omaette maailmas, kus keegi sind ei tunne ja sinu isikut autoga ei seosta. Ka selline arusaam võib nõrgema enesekontrolliga isikute puhul soodustada rikkumiste toimepanemist. Paraku ei teadvustata endale, et ka sõidukil on olemas identifitseerimismärk riikliku numbri näol ja isiku sidumine autoga ei ole kuigi keeruline. Tuues näite netikommentaatoritega, siis on ka n.ö oma nime alt kommenteerijate kõnepruuk ja väljaütlemised märksa vaoshoitumad kui nende omad, kes „sülgavad tuld“ anonüümsete kommentaatoritena.

Viimastena ankeedis esitatud nn oletuste küsimuste juures, pidas üks vastajatest oluliseks rõhutada ja kirjutas märkusena, et seda ei ole mõtet isegi oletada. Sellest saab järeldada, et nii vastanute hulgas kui ka ühiskonnas tervikuna on arvukalt inimesi, kes ei lähtu otsuste langetamisel mitte kirja pandud normidest, vaid sisemisest õiglustundest ja väärtuspõhimõtetest.

Ka Eduard Raska hinnangul, ei pea olema teravapilguline teoreetik või suurte kogemustega uurija, nägemaks ilmselget: valdav enamus meid ümbritsevatest inimestest käitub õiguspäraselt ega pane toime kuritegusid mitte sellepärast, et nad on hästi informeeritud vastavaid tegusid keelavatest õigusnormidest. Käitudes õiguspäraselt, juhinduvad inimesed harilikult hoopis teistest teadvuse elementidest, oskamata sageli seletada, miks nad just nii käitusid. Kui siis ollakse sunnitud oma käitumist põhjendama, viidatakse tavaliselt (ja sageli üsna ebamääraselt) tõekspidamistele, harjumustele jne.<sup>129</sup>

Küsimusele „Kui Te olete juhtinud mootorsõidukit alkoholihoobes olles, kas olete mõelnud järgmistele asjaoludele:“ (vt lisa), siis üle poole vastanutest (57,1%) vastas, et nad ei mõtle üldjuhul selle peale, et võivad üldse purjuspäi autot juhtides vahele jääda. Ligi pooled

---

<sup>129</sup> L. Auväärt jt. (1999), lk 12.

vastanutest on aeg-ajalt mõelnud, et võivad „tänu“ sellisele teole töökoha kaotada. Üle poole vastanutest (57,1%) ei mõtle, et nad võivad alkoholihoobes olles põhjustada liiklusõnnetuse. Omamoodi fenomen on küsitluste tulemuste juures see, et koguni 64% vastanute jaoks on oluline, kuidas reageerivad sellisele teole nende lähedased ja tuttavad. Järelikult mitteformaalne sotsiaalne kontroll ühiskonnas toimib. Probleemiks on pigem see, kas seda kontrolli on piisavalt.

Küsimuse juures „Kuidas suhtuksid järgnevad isikud Teisse, kui nad saaksid teada, et Te juhtisite mootorsõidukit alkoholihoobes olekus?“, tuleb välja, et reeglina annab perekond lähedase taolisele käitumisele kõige karmima hinnangu, tervelt 92,5% vastajate hinnangul mõistaks tema perekond taolise käitumise hukka. Kõige leebemalt suhtuksid hoobes juhti tema sõbrad, koguni 39% vastanute arvates, suhtuksid sõbrad sellisesse käitumisse neutraalselt, 4,2% vastanute arvates isegi mõistvalt. Töö autor lisab kommentaarina, et kui jagas käesoleva töö raames kolmele noormehele, vanuses 20–30 eluaastat, ankeete ning selgitas esitatud küsimusi, siis küsimusele: „Kas sõbrad mõistaksid Teie sellise teo hukka?“, vaatasid noormehed üksteise poole ja puhkesid naerma, täiendavat kommentaari sellele ei järgnenud ja ega käesoleva töö autor ka küsinud. Noormeeste olekust oli ilmne, et purjuspäi autorooli minnes sõprade negatiivset hinnangut karta ei ole. Antud küsimuse juurde naastes, siis 76,7% vastanute arvates mõistaksid ka tööandjad antud viisil käitunud töötaja käitumise hukka. Kommentaarina lisab töö autor, et nii mõnegi respondendi selgituse kohaselt, ei välistaks nad hoobes olekus autorooli istumist, kuid teades, et sellise teo avalikuks tulekul vallandatakse neid töökohalt, hoiab taolise käitumise võimaluse ära. Nende selgituse kohaselt ei ole määratav rahatrahv või muu karistus esmakordse rikkumise puhul kuigi märkimisväärne. Nad tõid näite, et kui alkoholi piirmäära ületavas seisundis mootorsõidukit juhtides vahele jääda, siis maksimaalne rahatrahv on kuni 1200 eurot. Nn kriminaalses hoobes autot juhtides, on esmakordse rikkuja puhul karistuseks mõistetud üldjuhul tingimisi vangistus. Nende sõnul ei ole rahatrahvi tasumine neile üle jõu käiv, pealegi saab vajadusel rahatrahvi ositi tasuda. Miks nad alkoholihoobes olekus mootorsõidukit juhtima ei lähe, on määravaks ikkagi asjaolu, et töölt vallandatakse.

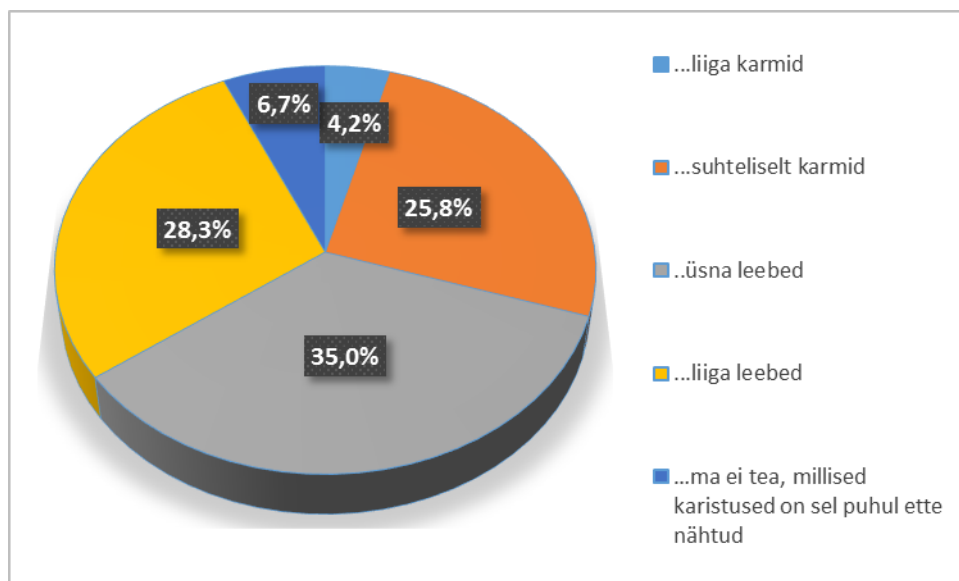
Esitatud küsimuse juures on märkimisväärne asjaolu, et isikud, kes ei olnud kunagi alkoholihoobes olekus mootorsõidukit juhtinud, arvasid, et kui nad peaksid kunagi purjus peaga autot juhtima, siis mõistaksid ülekaaluka enamusena kõik ankeedis esitatud isikud nende käitumise hukka. Nende, kes on ise purjus peaga autot juhtinud, vastustest ilmneb, et ankeedis esitatud isikute hinnang on tihti kas neutraalne või isegi mõistev.

Raul Naritsa hinnangul on inimühiskonna normaalse eksisteerimise jaoks tähtis, et selles ühiskonnas arvestatakse ja austatakse kehtivaid sotsiaalseid norme. Kes eksib moraali või tava vastu, peab paratamatult arvestama ühiskonna negatiivse reaktsiooniga, mis eksija suhtes võib olla vähem või rohkem kahjulik. Põhimõtteliselt otsustab aga siiski igaüks ise, kuidas ta käitub. Kes ennast üksinda nii tugevana tunneb, et teda ka äärmiselt negatiivne ühiskondlik arvamus ei häiri, võib jätta iga tavanormi või moraalnormi tähele panemata. Seega on moraali ja tavakordade kindlus otseselt sõltuv inimeste sisemisest valmisolekust teatud viisil käituda. Kui selline valmisolek on olemas, siis määrab käitumise rohkem sisemine veendumus kui väline mõjutusvahend.<sup>130</sup>

Küsimusele „Palun märkige, kui tugevalt Teid isiklikult puudutab ja Teile muret teeb võimalus langeda joobes juhi põhjustatud liiklusõnnetuse ohvriks?“, vastas 8% vastanutest „üldse ei puuduta ega tee muret“, 32% vastanutest „natuke puudutab ja teeb muret“. 28% vastanutest „üsnagi puudutab ja teeb muret“, 32% „väga puudutab ja teeb muret“.

Küsimusele „Kas Teie arvates on Eestis mootorsõiduki alkoholihoobes juhtimise eest ettenähtud karistused...?“, vastas 4% vastajatest et karistused on liiga karmid, 38% vastanute arvates on karistused suhteliselt karmid. Pea poolte vastanute arvates (47%) on ettenähtud karistused leebed. 12% vastanutest ei teadnud täpselt, millised karistused on sel puhul ette nähtud. (Vt joonis 6).

Joonis 6. Ankeetküsitlusele vastanute hinnang karistuste ranguse osas



<sup>130</sup> R. Narits (2004), lk 23.

Ankeedi lõpus kirjeldasid küsitlusele vastanud oma nägemust antud teemal ning mõni esitas omapoolsed ettepanekud. 66 aastane mees, kes on ebakainena mootorsõidukit juhtinud üks kuni viis aastat tagasi, kuid keda ei ole sellise teo eest karistatud kirjutab: „4 korda on kaine juht põhjustanud avarii, sõites liikluses minu autole otsa“. 22 aastane mees, keda on karistatud alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimise eest, on lisanud: „Väär- või kuriteoks kvalifitseerimise korral oleks põhjendatud arvestada rikkumise korduvust, kuriteol on võrreldes väärteoga (lisaks põhikaristusele) tunduvalt pikaaegsemad tagajärjed“. 37 aastane mees, keda on karistatud alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimise eest, on lisanud: „Saksamaal söögi kõrvale juuakse 1 õlu ja sõidetakse kiirteel. Avariisid põhjustavad seal ebapädevad juhid, mitte alkohol. Kui liiklusest saaks eemaldada „JÕMMID“ ja lootusetud juhid, siis õnnetuste hulk langeks oluliselt. Jääb vaid metsloomade ja mänguhoos lastele otsasõidu risk“. 56 aastane mees, keda ei ole alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimise eest karistatud, kuid, kes märkusena on lisanud, et juhtis viimati autot purjus peaga rohkem kui 25 aastat tagasi, kirjutab: „Kui oleks võimalik, siis sõiduk konfiskeerida ja loomulikult juhtimisõigus peatada pikemaks ajaks“.

## KOKKUVÕTE

Käesolevas magistritöös keskenduti sotsiaalse kontrolli erinevate liikide mõjule inimkäitumise kujundamisel. Täpsemalt sellele, millised sotsiaalse kontrolli vahendid võiksid olla efektiivsed vähendamaks ühiskonnas sellist nähtust nagu alkoholijooobes olekus mootorsõiduki juhtimine. Formaalse ja mitteformaalse sotsiaalse kontrolli teostamise aluseks on õigus- ja õigusvälised normid. Nende kontrolliliikide eesmärgiks on kindlustada ühiskonna normipärasele toimimisele kaasaaitamine.

Sotsiaalne kontroll hõlmab kahte nähtust – sotsiaalsust ja kontrolli. Sotsiaalne ehk ühiskondlik, viitab inimestevaheliste suhete võrgustikule sootsiumis. Sotsiaalse kontrolli all mõistetakse riigi ja ühiskonna mõju isiksusele ning sotsiaalsele keskkonnale, eesmärgiga võimalikult stimuleerida erinevate mehhanismidega indiviidide käitumist konformsuse poole. Sotsiaalne kontroll on kõik see, mille eesmärgiks on korra saavutamine, jälgimine ning kindlustamine antud sotsiaalse grupi, klassi ja ühiskonna huvidega. Sotsiaalne kontroll oma ülesannete ja eesmärkide kaudu tugevdab sotsiaalse grupi liikmete solidaarsust ja kasvatab üksikisikut ühiskonnas. Ta sisaldab institutsioonilisi, hinnangulisi ja käitumuslikke aspekte ning realiseerub nii ühiskonnas tervikuna kui ka suurtes ja väikestes sotsiaalsetes gruppides. Selleks, et teiste käitumist hinnata, peab hindajatel endil olema ettekujutus ühiskonnale vastuvõetavast käitumisest ja vajalik on sotsiaalsete normide teadvuslik omaksvõtt. Ootuspärasele käitumisele järgneb positiivne vastutus, mis kinnistab taolist käitumist järgima. Kui käitumine ei vasta ühiskondlikele huvidele, siis järgneb negatiivne vastutus. Sellisel puhul rakendatakse kas negatiivseid formaalseid või mitteformaalseid sanktsioone, sõltuvalt sellest, millise normi rikkumisega oli tegemist. Sotsiaalne kontroll saabki võimalikuks tänu sellele, et isikud omandavad võime käituda viisil, mis on kooskõlas teiste inimeste ootustega. Pahatihti mõistetakse sotsiaalset korda kui inimese vabaduse piiramist, kuid sotsiaalse vabaduse maitsmine eeldabki sotsiaalset korda.

Sotsiaalne kontroll jaguneb väliseks ja sisemiseks kontrolliks. Väline sotsiaalne kontroll põhineb hinnangute andmises teiste inimeste käitumisele. Välise sotsiaalse kontrolli puhul eristatakse formaalset ja mitteformaalset sotsiaalset kontrolli. Mitteformaalne on kõik see, mis ei põhine seadustel, vaid enamasti kirjutamata normidel ja reeglitel. Mitteformaalne sotsiaalne kontroll on saatnud inimkonda selle tekkest peale ning on taganud sotsialiseerumise, korra ja ühiskonna stabiilsuse. Formaalne sotsiaalne kontroll põhineb seadustel, kus õigusasutused kontrollivad õigusadressaatide õiguspärast käitumist ning rakendavad nende suhtes, kes tõrguvad allumast kehtestatud normidele, õiguslikku sundi. Sisemise kontrolli puhul

reguleerib inimene iseseisvalt oma käitumist, kooskõlastades selle üldkehtivate normidega ning rakendades vajaduse korral sanktsioone ehk piiranguid enese suhtes, mida nimetatakse enesekontrolliks. Kuid enesekontrolli tõhusus sõltub paljuski sellest, mil määral sarnanevad inimese enda väärushinnangud ühiskonnas tervikuna omaksvõetule – sõltudes seega sotsialiseerumisprotsessi õnnestumisest. Sotsialiseerumine toimub kogu elu jooksul.

Küsitluse tulemuste põhjal saab järeldada, et inimese õiguskuulekale käitumisele suunamisel on tegevad mõlemad - nii formaalne kui mitteformaalne sotsiaalne kontroll.

Esimene hüpotees, et karistuste karmistamine ei ole vähendanud alkoholijoobes juhtide osakaalu liikluses, on leidnud käesolevas magistritöös kinnitust. Riik formaalse sotsiaalse kontrolli teostajana, on kehtestanud (joobes juhtide osas) normid ning sätestanud normide üleastujate suhtes, sõltuvalt raskusastmest, sanktsioonid. Olemasolev seaduste pagas pakub mitmeid erinevaid alternatiive võimalike karistuste, lisakaristuste ja muude mõjutusvahendite näol. Alkoholi piirmäära ületajate suhtes on võimalik rakendada nii rahatrahvi, aresti kui juhtimisõiguse äravõtmist. Alkoholijoobes mootorsõiduki juhtide osas on võimalik rakendada rahalist karistust, vangistust, lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Lisaks on järjest enam hakatud joobes juhtidelt sõidukeid, kui süüteo toimepanemise vahendeid, konfiskeerima. Samuti on politsei teatavaks teinud, et alkoholi piirmäära ületajate suhtes kohaldatakse üldjuhul rahatrahvi sanktsiooni ülemises kolmandikus, järjest enam taotletakse sellistele juhtidel kohtus karistuseks aresti. Kuid vaatamata asjaolule, et karistuspoliitika on muutunud rangemaks (joobes juhtimine kriminaliseeriti ka esmakordse rikkumise puhul alates 1,5%) ja et riik on tarvitusele võtnud erinevaid meetmeid, ei ole alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimiste arv vähenenud. Alahindamata olemasolevate sellesisuliste õigusnormide mõju (töö autori arvates on sõiduki konfiskeerimine üsnagi tõhus viis joobes isikuid just mootorsõiduki juhtidena liiklusest eemale saada), siis paraku karmim karistuspoliitika joobes juhtide osas, ei ole osutunud piisavalt tõhusaks ega andud märgatavaid tulemusi. Küsitluse vastuste põhjal ilmneb, et alkoholijoobes või alkoholi piirmäära ületavas seisundis mootorsõiduki juhtimise juhtumeid esineb Eesti oludes sedavõrd massiliselt, et vastajate hinnangul on need pigem tavapärased. Viie viimase aasta jooksul on registreeritud joobes sõidukijuhtimiste süütegude arv püsinud suhteliselt stabiilsena.

120-st ankeedile vastanud isikust ei ole ainult 46 (38,4%) mitte kunagi teadlikult istunud sõidukisse, mille juht on alkoholijoobes. Koguni 90% vastanutest teab vähemalt ühte oma tuttavat, kes on enne mootorsõidukit juhtima asumist alkoholi tarbinud, nendest 79,2% isegi

rohkem kui ühte. Ankeedis tunnistas 70 vastanut, et nad on enne mootorsõiduki juhtima asumist tarvitanud alkoholi. Pea iga kolmas juht on tundnud peale sellist käitumist ka süümepiinu, mis näitab teatava enesekontrolli olemasolu, kuid kas see on edaspidi hoidnud ära uued rikkumised, on iseasi. Ka kõik neli respondenti, kellel ei ole mootorsõiduki juhtimise õigust vastasid, et nad on alkoholi joobes olekus mootorsõidukit juhtinud. Seega saab alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuht uurimistöö tulemustest nähtuvalt Eesti oludes võrdlemisi „muretult“ politseikontrolli kartmata ringi sõita. Kui mõnes suuremas linnas hindab ligi kolmveerand vastanutest võimalust politseikontrolli osaliseks saada pigem tõenäoliseks, siis mõnes maakohas on alla poole vastanute hinnangul olemas risk politseile vahele jääda. 15% vastanutest tunnistas, et juhul kui ollakse kindlad, et politseipatrulli läheduses ei ole, kasutaksid nad võimalust alkoholi tarbinuna autorooli istuda. Üle poole vastanutest ei mõelnud alkoholi joobes olekus sõidukit juhtima minnes, et võivad üldse politseile „vahele jääda“. See tähendab, et selliselt vastanud isikute enesekontroll on nõrk ja nende puhul on väline kontroll vältimatult vajalik. Küsitluse tulemused kinnitavad, et kui suure tõenäosusega võib politsei alkoholi tarvitanud juhi kinni pidada, siis 98,4% vastanutest pigem ei läheks mootorsõidukit juhtima. Eelnevaga on kinnitust leidnud käesoleva magistr töö teine hüpotees, et nõrga enesekontrolli üheks põhjuseks on nõrk formaalne kontroll liiklusjärelvalve näol.

Töö autor on seisukohal, et panustamine ainult rangematele karistustele ei paranda olukorda ega muuda inimeste hoiakuid. Kui vahelejäämise risk on väike, siis loodetakse pigem sellele, et vahele ei jääda. Karistuse peale joobes juht autot juhtima asudes üldjuhul ei mõtle. Võimalikule karistusele ja sellele, mida see endaga kaasa võib tuua, hakatakse pahatihti mõtlema alles siis, kui oma tegudest kohtuniku ees aru antakse. Mis puudutab aga kontrolli tõhustamist liiklusjärelvalve näol, siis töö autori arvates võib käesoleval ajal, kus tänaval patrullivate politseinike read erinevatel põhjustel järjest hõrenevad, öelda, et politsei tegevus formaalse sotsiaalse kontrolli teostamisel, mille üheks prioriteediks on joobes juhtide avastamine ja liiklusest kõrvaldamine, on olukorda silmas pidades ka institutsiooni võimete piires. Samas ei suudeta uurimistöö tulemustest nähtuvalt olemasolevate politseijõududega tekitada juhtides piisavat potentsiaalset vahelejäämise riski tunnet.

Kindel on ka see, et ega iga inimese juurde, kes plaanib purjuspäi autorooli istuda, ei ole võimalik politseipatrulli panna. Kui ikkagi inimese enesekontroll on nõrk ja ta ei mõista sätestatud õigusnormi põhjust, teeb ta seda ikka. Sellistel juhtudel hakkab olulist rolli mängima kaaskodanike tegevus, ehk mitteformaalne sotsiaalne kontroll. Ka inimeste valmidus joobes juhtidest informeerida mõjutab vahelejäämisriski. Kui juht peab pidevalt



olema valmis politseile „puhuma“ ja näiteks tanklatöötajad, teised liiklejad, naabrid ja isegi sugulased on valmis politseile teatama purjus juhust, võib see teda tagasi hoida. Oluline on tõsta inimeste teadlikkust, et ohtlik juht tuleb liiklusest kõrvaldada ning joobes juhust tuleks politseile teada anda. Selle läbi peab võimalik patustaja arvestama ka sellega, et kui politseid parasjagu kusagil läheduses ei olegi, siis kaasliiklejate tähelepanekute ja edastatud informatsiooni põhjal võib politsei ta liiklusest ikkagi tabada. See tõstab subjektiivset riski vahele jääda. Küsitluste tulemustest selgub, et üldjuhul suhtutakse joobes juhust politseile teadaandjasse hästi aga meelsamini laseksid vastajad seda ikkagi teistel teha, selle asemel et ise politseisse helistada. Esitatud vastuste analüüsi põhjal võib üheselt järeldada, et sõbra või tuttava isiku puhul, kes peaks ebakaines olekus mootorsõidukit juhtima, inimesed politseisse ei teata. Kas põhjus võib olla selles, et politsei sekkumise korral ei taheta tuttavale võimalike karistuste näol lisaprobleeme tekitada või hoopis selles, et tuttav (ja omakorda tema tuttav) võib (võivad) hakata teataja enda peale viltu vaatama, ja teda halvustama: „Vaata, kus pealekaebaja!“, on vastuse subjektiivse olemuse tõttu raske üheselt öelda. Ette on tulnud juhtumeid, kus politseisse helistaja on pälvinud kollektiivi silmis suurema pahameele kui inimene, kes alkoholihoobes olekus autorooli istus. Täiesti võõraste isikute puhul on inimesed enam valmis politseile joobes juhust teada andma, seda teeks koguni 31,7% vastanutest. Mõnevõrra lootustandev on vastanute protsent, kes nii sõbra, tuttava kui võõra inimese puhul ikkagi manitseks neid autot juhtima mitte minema ning isegi takistaks teda sõitma minemast. Kuid ka võõraste inimese puhul, juhul kui viimane peaks otsustama alkoholihoobes olekus mootorsõidukit juhtima minema, et pea ligi 16% vastanutest vajalikuks midagi selle tõkestamiseks teha või siis loodab, et seda teeb keegi teine.

Inimeste valmisoleku osas joobes juhtimisele mingilgi moel reageerida, on väga oluline ühiskonnas alkoholihoobes mootorsõiduki juhtumisele kui nähtusele antav hinnang tervikuna. Küsitluse tulemused näitavad, et hinnangu andmine joobes juhile sõltub eelkõige olukorra kontekstist. Kui alkoholihoobes olekus mootorsõiduki juhtimist, kui tegu, peab suurem osa vastanutest kuriteoks, siis konteksti muutudes – eelkõige siis, kui teole lisandub mõni konkreetne (tuttav, lähedane) isik - muutuvad hinnangud taolisele käitumisele koheselt leebemaks. Ka enese käitumise osas on suhtumine üldjuhul leebem kui teiste tegudele antav hinnang. Enese taolise käitumise puhul ei pea 78,6% vastanutest end kurjategijaks. Olgugi, et enamik inimesi teab, et mootorsõiduki juhtimine on juba alates 0,2‰ juhi veres seadusega keelatud ja alates 1,5 ‰ juhi veres tunnustatud isegi kuriteoks, siis teatud tingimustel ollakse valmis ikkagi seadusest üle astuma ja leitakse, et selline tegu on mingis olukorras aktsepteeritav. Kuigi sallivamat suhtumist ei saa lugeda vahetuks osavõtuks süüteoost, on ta

sisuliselt ometi süütegu soodustav nähtus, kõrvaldades süüteo korda saatmise teelt moraalsed tõkked.

Küsitluse tulemused kinnitavad, et enamusele vastanutest on oluline perekonnaliikmete, tuttavate ja tööandja hinnang nende käitumisele. Kuid ligi kolmandik vastajatest ei mõtle sellele, milline võib olla lähedaste reageering nende üleastumisele. Osalt võib põhjus olla selles, et selline käitumine on tutvusringkonnas teatud piirini aktsepteeritav. Need isikud, kes vastasid, et ei ole kunagi ebakaines olekus mootorsõidukit juhtinud, vastasid ülekaalukalt, et kui nad peaksid nii käituma, siis kõik ankeedis nimetatud isikud mõistaksid nende käitumise hukka. Kui enamuse sellisele võimalikule teole järgneks kriitika ja resoluutne hukkamõist, siis nii mõnigi hoiduks taolisest käitumisest. Teatavaks takistuseks ühiskonnaliikmete võimalikele negatiivsetele reageeringutele on siin asjaolu, et tihti ei tule taolised sündmused avalikuks. Inimene kannab „vaikselt“ oma karistuse ära, mis väärtegade puhul on reeglina rahatrahv, kuritegude puhul esmakordse rikkumise eest tingimisi vangistus, ja sellega asi piirdubki. Kui inimene kindlalt teaks, et peale sellist tegu tema isik avalikustatakse, paneks see teda rohkem mõtlema taolisest käitumisest hoidumise suunas. Väga kõnekad on vastused ankeedis esitatud küsimusele: „Kas läheksite ebakaines olekus mootorsõidukit juhtima, kui ei peaks kartma karistust, aga arvestama peate sellega, et Teie tegu tuleb (tehakse) avalikuks mõnes meediakanalis“. Nimelt selgus, et mitte ükski vastanu ei läheks sellisel juhul ebakainena sõidukirooli. Järelikult on inimestel arusaam, et teiste ühiskonnaliikmete arvamus ei pruugi sellise käitumise suhtes mõistev olla. Vastasel juhul oleksid ka küsitlusele vastajad ilmselt vastanud, et neil on ükskõik, kas nende tegu avalikustatakse või mitte. Küsitluse tulemustest ilmneb, et nii mõnegi vastaja jaoks ei ole neid alkoholijoobes olekus siiani autoroolist eemale hoidnud niivõrd hirm karistuse ees, vaid see, milline sündmuste ahel järgneb peale teo avalikuks tulekut. Nii mõnigi vastaja märkis, et asja avalikuks tulekul vallandaks tööandja ta pikemalt mõtlemata, mida veel tuttavad mõelda võivad.

Eeltoodust nähtuvalt on leidnud kinnitust käesoleva magistritöö kolmas püstitatud hüpotees, mille kohaselt inimesed alluvad mitteformaalsele sotsiaalsele kontrollile enam kui formaalsele kontrollile. Selle tõestuseks on ka asjaolu, et arestikambris viibivad isikud ning isikud, keda on vahetult karistatud alkoholijoobes olekus või alkoholi piirmäära ületavas seisundis mootorsõiduki juhtimise eest, keeldusid antud küsitlusele vastamast, kuna leidsid, et nende anonüümsus ei ole garanteeritud. Sellest lähtuvalt tõusetub küsimus, kas riik peaks nii kiivalt kaitsma kurjategija isikuandmeid, tuues ohvriks süütute liiklejate ohutuse? Käesoleva töö autor on seisukohal, et mitte. Kui isikuandmete avalikustamine, nagu küsitluse tulemused

näitavad, aitab nii mõnegi potentsiaalse roolijoodiku autoroolist eemale hoida, siis tuleks seda ka teha.

Autori arvates on alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimiste juhtumite vähendamisel olulisim roll sellel, et inimesed mõistaksid, miks alkoholijoobes olekus (ka alkoholi piirmäära ületavas seisundis) mootorsõiduki juhtimine keelatud on ning aduksid selle olulisust. Käesoleval ajal on siiski võrdlemisi paljude ühiskonnaliikmete (kui suur osakaal täpselt, on raske hinnata) suhtumine sellisesse teosse pigem salliv. Näiteks ei mõista mõni isik ka seda, miks taoline käitumine (joobes juhtimine) üldse keelatud on. Ka läbiviidud küsitluse juures leidis vastajaid, kelle arvates ei avaldagi alkohol erilist mõju inimese reaktsioonile, koordinatsioonile ja muudele mootorsõidukijuhtimist nii oluliselt mõjutavatesse teguritele. Alkoholijoobes olekus autoroolist tabatuna, tehakse tihti telefonikõne oma tuttavale või sõbrale, kellele öeldakse: „Pagan ma jäin politseile vahele, tule aita mul auto ära viia, muidu viiakse tasulisse parklasse“. Seega suurema probleemina nähakse seda, et n.ö oma lollusest suudeti vahele jääda ja sõiduki parklasse toimetamise eest tuleb raha maksta, kui seda, et üleüldse sõandati purjus peaga autorooli istuda. Kahjuks ei oska või ei taha me õppida teiste inimeste vigadest, arvame uskuvat, et see kõik saab juhtuda ainult teistega. Kui paljud inimesed teavad, et 2013. aastal hukkus liiklusõnnetustes joobes juhi süül 26 inimest, mis moodustab hukkunute arvust 32,1% ning sai vigastada 233 inimest? Neid inimesi ei ole ilmselt palju. Käesolevat magistritööd koostades tuli see ka töö autorile eelmainitud arvude suurus mõnevõrra üllatusena. Ei vaja ilmselt rõhutamist tõsiasi, et nende arvude taga peitub reaalses elus suur traagika. Selleks on hingelised üleelamised (ka joobes juhi lähedastele), hukkunud inimesed, sandistatud tervised ning rikutud väljavaated tulevikule, sealhulgas süüdlasele enda osas. Tõsi, mitte igakordne alkoholijoobes olekus tehtud "vägitegu" ei vii raske liiklusõnnetuseni, kuid oluline on inimestele teadvustada, et kui see juhtub, siis puudub igasugune garantii, et järgmine ohver ei ole sina ise või sinu lähedane. On üldteada, et sellised juhtumid on meil praktiliselt igapäevased ning ilmselt mitte keegi ei mõelnud eelnevalt seda, et järjekordne osaline (ohver) olen seekord mina ise või minu lähedane. Seega on oluline, et suurema ohu valdaja, mootorsõiduki juht, oleks sõidukit juhtides kaine, osalemaks liikluses turvalise ja ohutu liiklejana.

Inimeste teadmised ja hoiakud ei kujune aga niisama. Selleks, et inimeste hoiakuid kujunda ning käitumist soovitud suunas muuta, on oluline roll kogu ühiskonnal. Märksõnaks on siin eelkõige institutsioonide koostöö. Nii perekond, õppeasutused, meedia, ühiskondlikud organisatsioonid – kõigi ühisel koostööl peaksid lõppkokkuvõttes sellised juhtumid, nagu

alkoholijoores olekus mootorsõiduki juhtimine on, näitama vähenemise tendentsi. Hetkel seda koostööd märkimisväärselt veel ei esine.

Oluline roll inimeste hoiakute kujundamisel on ka meedial, institutsioonidel peab olema vaid tahet ja nutikust seda oskuslikult ära kasutada. Töö autori hinnangul ei peaks rõhutama mitte niivõrd karistuse rangust kui seda, milliseid tagajärgi taoline käitumine kaasa võib tuua. Raske liiklusõnnetuse sündmuspaigalt konstateerib politsei tavapärast fakti, et viga on saanud nii ja nii palju inimesi, hukkunud on niipalju inimesi ning juhtunu väljaselgitamiseks on alustatud kriminaalmenetlust. Töö autori arvates peaks ka peale kriminaalmenetluse lõppu enam avalikkusele teada andma (ei pea avaldama isikuandmeid), mis asjaoludel liiklusõnnetus toimus, mis asjaoludel juht üldse ebakaines olekus autorooli pääses, kuidas oleks võinud inimeste kaasabil abil sellist tegu ära hoida.

Ilmselt peab arvestama, et kui indiviidil on millegi suhtes (alati üksnes kainena sõiduki juhtimine) teatud negatiivsed hoiakud juba välja kujunenud, siis on tema sellist käitumist oluliselt raskem muuta. See tähendab ainult ühte, et tulevaste liiklejate hoiakuid tuleb hakata kujundama varakult. Juba lapsepõlves tuleks järjekindlalt selgitada, et hoiduma peab sellisest käitumisest, mis võib olla hukatuslik enesele või teistele. Laps peaks kasvama selles vaimus, et joores juhtimine on pahe ja selle toimepanija kurjategija. Selleks oleks asjakohane, et juba põhikoolis viidaks läbi liiklusohutuse teemalisi tunde, milles käsitletakse ka alkoholijoores mootorsõiduki juhtimist ja sellega kaasnevaid riske. Ühe eesmärgina näeb autor seda, et noored ei istuks teadvult joores isiku juhitud sõidukisse, ja teiseks seda, et areneval isikul ei tekiks täiskasvanuna vähimatki mõtet purjuspäi autot juhtima minna. Siin on väga oluline roll ka lapsevanematel. Kui me lapsevanematena näitame üles ükskõikset suhtumist joores juhtimisse või halvemal juhul juhime ise purjuspäi autot, siis peame arvestama sellega, et „eeskuju“ võib olla nakkav.

Töö autori hinnangul oleks autokoolides lisaks praegusele n.õ põhikoolitusele, vajalik eraldi moodulina sisse viia ka riskikäitumise koolitus, nagu see hetkel toimub näiteks esmaabikoolituse osas. Sisseviidava riskikäitumise koolituse eesmärgiks peaks olema ka üksikasjalikum käsitus alkoholi mõjust inimese organismile ning koolitusel peaks käsitlema viimasel ajal toimunud raskemate tagajärgedega liiklusõnnetusi, mis on põhjustatud joores juhi süül.

## **Intoxicated drivers as the objects of social control**

### **Summary**

Apparently there are few people among us who do not participate daily in traffic as pedestrians, drivers or passengers. For sure many of us have experienced situations where someone has driven ahead of someone, dangerous overtaking has been made on a highway, a car on a highway tends from one wayside to another, a car almost ran down a person on pedestrian crossing, etc. As a law-abiding road user we know and follow the requirements of the Traffic Act and basis for safe trafficking, at the same time we expect it from others. Unfortunately we have to recognize that there are people who do not follow the requirements of the Traffic Act due to intentional activity, negligence or unawareness. We cannot live a day without hearing from the news that a traffic accident took place in our small country and someone was injured or lost his life. Regretfully we have to recognize that our roads are not safe enough for using, not just because of roads condition, but mainly because of the road users. Although there are many different topical issues in traffic, present Master's thesis focuses on driving in a state of alcoholic intoxication. Drivers in a state of alcohol intoxication (or so-called drunk-drivers) are the ones who give negative contribution to our streets and roads.

Aim of the present thesis is to find out persons' attitude towards driving a motor vehicle in a state of alcoholic intoxication and what kind of social control has the highest influence on driver's decision to start driving sober or intoxicated.

Author states following hypotheses that need testing:

1. Current Acts have not had expected influence on intoxicated drivers;
2. Reason for weak self-control is a weak formal control (traffic supervision);
3. In order to improve the situation, more should be contributed to informal social control.

Present thesis consists of three chapters. First chapter opens concept of social control and presents main types of social control. Second chapter presents a discussion on implementation of social control towards intoxicated drivers and judicial practice of the Supreme Court in part of imposing punishments to intoxicated drivers. Third chapter analyzes results of sociological study carried out in frames of the present Master's thesis.

Social control is a regulatory aspect of community life. It determines and reacts on divergent behaviour specifying, what should be. What is right, what is wrong, what is a violation, obligation, abnormal or divergence. Social control can be found everywhere and in every place where people observe each other's behaviour directly or indirectly, consciously or unconsciously: in the street, in prison, at home, at parties. Social order is often taken as restriction of person's freedom. At the same time freedom is also depicted as something absolute, clearly negative for members of the society. Social freedom and social order can be contrasted only in such case where order is immoral. Tasting social freedom assumes social order.

Formal social control is generally based on formal social standards. Formal standards (or legislative provisions) are exactly formulated, their source is "legislator's will", they are written down, their implementation is supervised by clearly formulated group or mechanism and they apply to determined group or in certain situations. Function of legislative provisions is to guide and supervise behaviour of the citizens and officials. Besides increasing predictability by guiding behaviour, legislative provisions make relations in the society stronger and more stable. Formal institutions are institutions which society has established for people's activity and also for imposing sanctions (police, court, prisons and others) which form a system of state organs.

Informal control assumes informality and is usually applied in small groups. For example, people who have close relationship with offender, condemn his behaviour. Such sanctions are informal and base on moral approving or condemning by a group (family, friends and others).

Social control in person's level turns to self-control with following means: person's orientations, his behaviour standards, social psychological attitudes, feelings and emotions. Self-control is primarily related to informal type of control via person's self-esteem. Efficiency of self-control depends on success of socializing process, i.e. in what extent person's own values resemble values accepted by the society. Speaking about self-control as one possible type of social control assumes that person subject to the control knows customs and rules in the society and accepts them. As self-control is based on morality and originates from his conscience, consisting in inner individual legal sense, giving assessment to his behaviour depends mainly on content and level of this individual legal sense.

For the purposes of the Traffic Act a state of intoxication is a state of health caused by the consumption of alcohol, narcotic drugs or psychotropic substances with a similar effect and which results in externally perceptible disturbed or changed bodily or mental functions and

reactions. Pursuant to section 69, subsection 4, clause 1 of the Traffic Act, driver of a motor vehicle is considered to be in an alcoholic intoxication in case the alcohol content in one gram of driver's blood is no less than 1.50 milligrams or the alcohol content in the breath exhaled by the driver is 0.75 milligrams or more in one litre of breath.

In order to check the hypotheses, an empirical sociological study was carried out in the frames of present thesis. The study views formal and informal influence of social control on intoxicated drivers in Estonian conditions. The study was carried out in period of 01.03.2014-07.04.2014, mainly among people from South Estonia. Persons who have been driving a motor vehicle in a state of alcohol intoxication belonged to the target group of the study. Some of the respondents were randomly selected from motor vehicle drivers, whose opinion on present topic was found to be important as well. Though author of the study planned bigger number of respondents, final total number of respondents was 120.

General description of the sample: 65% men, 35% women; youngest respondent was 20 years old and oldest 71 years old; 16 respondents (13,3%) were with basic education, 24 (20%) with secondary education, 50 (41,7%) with secondary specialized education and 30 (25%) with higher education. Four respondents (3,3% of all) did not have right to drive a motor vehicle, but as it appears from the questioning, it is not an obstruction for driving a motor vehicle, moreover driving a motor vehicle in a state of alcohol intoxication.

State as a performer of formal social control, has enacted provisions (concerning intoxicated drivers) and, depending on severity, enacted sanctions for offenders. Existing legislation offers several different alternatives in potential punishments, supplementary punishments and other sanctions. Persons exceeding maximum permitted level of alcohol can be subject to pecuniary punishment, detention and driving disqualification. Additionally, more often vehicles (as means of committing offences) are seized from intoxicated drivers.

On the basis of questioning it can be concluded that most of the respondents consider driving a motor vehicle in a state of alcohol intoxication a criminal offence. Also they find that cases of driving a motor vehicle in a state of alcohol intoxication are quite common in Estonian conditions. According to statistics, number of intoxicated drivers on roads has not decreased during last five years. Thus, amendment of section 424 of the Penal Code from 1st July 2009 in relation to prosecution of intoxicated drivers, has not brought expected result. Risk to get caught by the police when driving in a state of alcohol intoxication is, in rural areas, assessed as less probable; in some bigger towns risk to get caught by the police is higher.

More than half of the respondents were of the opinion that a person, who drives a motor vehicle in a state of alcohol intoxication, is a criminal. At the same time, not few of the respondents found that driving in a state of alcohol intoxication is not a big violation, still despite the opinion, most of the respondents do not agree to use road where all drivers have drunk alcohol in some extent.

Over half of the respondents admitted that they have driven a motor vehicle in a state of intoxication, most of them felt guilty after such activity. Even though most of the respondents found driving motor vehicle in a state of alcohol intoxication to be a crime, many of the respondents who admitted driving themselves motor vehicle driving in a state of alcohol intoxication, did not find themselves to be criminals. The questioning also indicated that most of the respondents were of the opinion that punishments for driving in a state of alcohol intoxication are too mild and situation could be improved by making punishments more severe.

Author of the present thesis is of the opinion that effectiveness of the punishment does not directly depend on its severity. Widely common opinion that severe punishments are more effective is actually not true. Therefore precondition of effective punishment is its inescapability not severity. Indeed, even most severe punishment will be not taken seriously if, for example, the punishment can be avoided with 75% probability. And on the contrary, knowledge that each crime is followed by inescapable punishment, keeps people from committing the crime even if punishments are not very severe. The punishment itself is not so much deterrent as the procedure of the punishment. It can be assumed that if potential criminal is convinced that risk to get caught is high, he gives up his idea. At this point police activity plays central role but there are also other factors. Citizens' readiness to inform about criminal offences also has influence on risk to get caught. It is known that driving vehicle in a state of intoxication is a criminal offence where risk to get caught directly influences number of criminal offences. If the driver has to be always ready to "breathe" to the police and gas station workers, restaurant porters, neighbours and even relatives are ready to inform the police about drunk-driver, it may hold him back. Thus more effective police control would decrease driving vehicle in a state of intoxication. As to the questionnaire, risk to get caught by the police is relatively small.

Results of the questioning indicate that for some respondents not fear for the punishment has kept them away from driving in a state of alcohol intoxication, but fear for the chain of events that follow, if the offence becomes public. Some of the respondents noted that he would be fired immediately by the employer, if the case becomes public. So, if people would know that



after such behaviour the case becomes public then none of them would agree to drive in a state of alcohol intoxication. These results allow making a conclusion that people are more influenced by informal social control than formal control. This raises a question, whether state should diligently protect personal data of criminal offenders by sacrificing safety of innocent road users? Author of the thesis finds that should not. If disclosure of personal data, as results of the questioning indicate, help to keep away from driving even some of the drunk-drivers, then the data should be disclosed.

So, when consciously selecting behaviour variant it is not right contribute to severe sanctions. More important should be person's self-discipline (based on self-control) and respecting customs of the society. Instead of emphasizing severity of the sanctions, today more emphasis is made on role of the sanctions and importance of single values when selecting law-abiding behaviour variant. Acceptance of legislative provisions by population depends on their match with moral and ethical values.

Author of the thesis believes that most important role in decreasing cases of driving a motor vehicle in a state of alcohol intoxication is that people should realize, why driving a motor vehicle in a state of alcohol intoxication is prohibited and understand its importance. But people's knowledge and attitude do not form from zero. In order to form people's attitude and change their behaviour in desired direction, important role is on whole society. Traffic culture must be developed. Cooperation between the institutions is the main keyword here. Cooperation between family, educational institutions, media and social organizations should eventually help to show decrease in such cases as driving a motor vehicle in a state of alcohol intoxication. It is not possible to say what exactly should be the golden rule for socializing which would bring expected results. There is basis to suppose that contributing to moral aspect from the very beginning gives better results than counting on law. When bigger child hurts smaller then it is wiser to moralize that hurting smaller child is wrong and bad, than threaten with police – children receive such threats surprisingly often for any small thing. When moral stories are told too late, i.e. listeners are too old, too arrogant, too spoiled already, they become more interested in what kind of section can be imposed to them and how to evade it.

Law consciousness play important role in socializing of a person. Law consciousness which optimally ensures law effectiveness should be formed so that reason and importance of the legislative provisions is understood and therefore provisions are accepted as true and desired. So, perfect effect of the law is based on voluntarily following provisions, which comes from inner affirming and acceptance of these provisions.

## Kasutatud kirjandus:

1. Ahven, A., Hillep, E. Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. Justiitsministeerium, 2006. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/liiklus>. (23.03.2014).
2. Ahven, A. jt. Kuritegevus Eestis 2012. Kriminaalpoliitika uuringud 17. Tallinn : Justiitsministeerium, 2013. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/57886>. (28.03.2014).
3. Ahven, A. jt. Kuritegevus Eestis 2013. Kriminaalpoliitika uuringud 18. Tallinn: Justiitsministeerium, 2014. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.just.ee/30140>. (23.03.2014).
4. Aimre. Sotsioloogia. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, 2006.
5. Aimre, I. Sotsioloogia. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, 2013.
6. Aarnio, A. Õiguse tõlgendamise teooria. Tallinn: Õigusteabe AS Juura, 1996.
7. Andenaes, J. Does punishment deter crime? The criminal Law Quartely 1968.
8. Anepaio, T. jt. Sissejuhatus õigusteadusesse. Tallinn: Juura, 2005.
9. A-kliinik. Arvutivõrgus: <http://www.akliinik.ee/ained.html> (19.03.2014).
10. Auväärt, L. jt. Noorte õigusliku sotsialiseerumise uurimine üleminekul riigisotsialismist vabaturumajandusse: materjale kordusuuringust. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus 1999
11. Auväärt, L., Dsiss, H., Kaugia, S. Noortegruppide õigusteadvuse iseloomustus. – Õigus. Psühholoogia. Sotsioloogia. II. Õppematerjale. L. Auväärt (koost). Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2001.
12. Bachmann, T., Maruste, R. Psühholoogia alused. Tallinn: Ilo 2003.
13. Black, D. The behavior of law. New York [etc]: Academic Press, 1976.
14. Chriss, J. J. Social control: an introduction. Oxford, Cambridge: Polity Press, 2007.
15. Ginter, J., Kruusamäe, M., Sootak, J. Eesti karistuspoliitika: vabadusekaotuslikud karistused: üleminek totalitaarriiklikust karistusõigusest õigusriiklikku karistusõigusesse. Tallinn: Juura, 2004.
16. Ibius, O. Alkohol rooli taga: Alkoholi mõjust liiklusohutusele. Tallinn: Valgus, 1968.
17. Innes, M. Understanding social control: deviance, crime and social order. Maidenhead: Open University Press, 2003.
18. Justiitsministeerium. Lang ja Pihl arutavad olukorda liikluses. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.just.ee/30047> (22.03.2014).
19. Kaugia, S. Sotsiaalsete normide tunnetamine ja normiteadvus. – Õiguse sotsiaalsest olemusest ja toimest ühiskonnas. Artiklite kogumik. Kaugia, S. (koost). Avatar Holding OÜ, 2009.

20. Kaugia, S. Sotsioloogia ja õiguse sotsioloogia teoreetilisi käsitlusi. – Õppematerjal Avatud Ülikoolile. Tartu Ülikool, Õigusteaduskond. Tartu, 2000.
21. Kaugia, S. Õigusteadvuse olemus ja arengudeterminandid. Doktoritöö. Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus, 2011.
22. Kaugia, S. Õigusteadvus: olemus, kujunemine, toimimine. – Õigus ühiskonnas. Artiklite kogumik. S. Kaugia (koost). Tartu: Avatar, 2006.
23. Kidron, A. Psühholoogia põhisuunad. Tallinn: Mondo, 2001.
24. Laine, M. Kriminoloogia ja rankaisun sosiologia. Helsinki: Tietosanoma, 2007.
25. Laine, M. Sissejuhatus kriminoloogiasse ja hälbiva käitumise sotsioloogiasse. Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia, 1997.
26. Lianos, M. Social Control after Foucault. – Surveillance & Society 2003/1, No 3, p 412-430. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://library.queensu.ca/ojs/index.php/surveillance-and-society/article/view/3348/3310.pdf> (13.03.2014).
27. Liiklusjärelevalve 2013. aasta plaan. Arvutivõrgus: <https://www.politsei.ee/dotAsset/257486>. (28.03.2014).
28. Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu (179 SE, Riigikogu XI koosseis) seletuskiri – [www.riigikogu.ee](http://www.riigikogu.ee). (20.03.2014).
29. Maanteeameti Aastaraamat 2012. Arvutivõrgus: <http://www.mnt.ee/index.php?id=10799>. (20.03.2014).
30. McConville. The Use of Punishment. Devon, England: Willan, 2003.
31. Meos, I. Filosoofia sõnaraamat. Olulisi mõisteid, koolkondi, filosoofe, seisukohti. Tallinn: Koolibri, 2002.
32. Narits, R. Õiguse entsüklopeedia. Tallinn: Juura, 2004.
33. Orro, E. jt. Alkoholi turg, tarbimine ja kahjud Eestis. Aastaraamat 2013. Tallinn: Eesti Konjunktuuriinstituut : Tervise Arengu Instituut, 2013.
34. Raiser, T. Das lebende Recht: Rechtssoziologie in Deutschland. 2. Aufl. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 1995.
35. Raska, E. Kriminoloogia üldkursus: loengukonspekt. 1. Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia, 1994.
36. Raska, E. Sotsiaalne programm: Kuritegevuse ennetamine: teooria ja praktika küsimusi. Tallinn: Eesti Raamat, 1987.
37. Raska, E. Õiguse apoloogia. Sissejuhatus regulatsiooni sotsioloogiasse. Tartu: OÜ Fontese Kirjastus, 2004.
38. Rodima-Raudsepp, M. Sotsiaalne ekspertiis kohtus. – Õigus. Psühholoogia. Sotsioloogia. Õppematerjale. II. Auväart, L. (koost). Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2001.

39. Rutherford, M. Science and social control: the institutionalist movement in American economics, 1918-1947. – Erasmus Journal for Philosophy and Economics. 2010/ 3, No 2, p 47-67. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://ejpe.org/archive/3-2-2010/>. pdf. (11.03.2014).
40. Saar, J. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn: Juura, 2007.
41. Saarma, J. Kliiniline psühhiaatria. Tallinn: Valgus, 1980.
42. Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik: Kommenteeritud väljaanne. 3. väljaanne. Tallinn: Juura 2009.
43. Sootak, J. Sanktsiooniõigus: karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn: Juura, 2007.
44. Sootak, J. Ühiskasulik töö kui vabadusekaotuse põhialternatiiv. – Kuritegevus ja kriminaalpreventsioon Eestis. (Taustad. Hetkeseis. Perspektiivid): artiklite kogumik. E. Raska (koost). Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia, 1994.
45. Ziegert, K. A. S sociologist`s view. – Law and social control. Kamenka, E. and Erh-Soon Tay, A. E.-S. (koost-d). London: Edward Arnold, 1980.
46. Немировский, О. Н. Игры с алкоголем. Санкт-Петербург: Реноме, 2012.
47. Каминская, В., Ратинов, А. Правосознание как элемент правовой культуры. – Правовая культура и вопросы правового воспитания. Москва, 1978.
48. Корелский, В., Перевалов, В. Теория государства и права. Москва, 1998.
49. Шибутани, Т. Социальная психология. Ростов-на-Дону: Феникс, 1998.

#### **Kasutatud normatiivaktid:**

50. Haldusmenetluse seadus. 06.06.2001. – RT I 2001, 58, 354... RT I, 23.02.2011, 3.
51. Karistusseadustik. 06.06.2001. – RT I 2001, 61, 364... RT I, 26.02.2014, 1.
52. Karistusregistri seadus. 17.02.2011. – RT I, 21.03.2011, 3... RT I, 13.12.2013, 5.
53. Liiklusseadus. 17.06.2010. – RT I 2010, 44, 261... RT I, 14.02.2014, 1.
54. Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus. 27.12.2008. RT I 2008, 54, 304.
55. Politsei ja piirivalveseadus. 06.05.2009. – RT I 2009, 26, 159... RT I, 02.07.2013, 1.
56. Relvaseadus. 13.06.2001. - RT I 2001, 65, 377... RT I, 23.12.2013, 1.
57. Väärteomenetluse seadustik. 22.05.2002. – RT I 2002, 50, 313...RT I, 14.02.2014, 1.

## **Kasutatud kohtulahendid:**

58. Seotud kokkuvõtted. Kohtulahendi analüüs. Tomingas. Arvutivõrgus:  
[https://www.riigiteataja.ee/kohtuteave/kohtulahendi\\_analyys/1668](https://www.riigiteataja.ee/kohtuteave/kohtulahendi_analyys/1668) (20.03.2014.a.)
59. RKKKo 3-1-1-57-03.
60. RKKKo 3-1-1-40-04.
61. RKÜKo 3-4-1-2-05.
62. RKKKo 3-2-1-111-05.
63. RKKKo 3-1-1-20-06.
64. RKÜKo 3-1-1-37-07 koos Riigikohtunik Jüri Põllu, Jüri Ilvest, Hannes Kirise ja Eerik Kergandbergi eriarvamusega.
65. RKKKo 3-1-1-27-08.
66. RKKKo 3-1-1-86-09.
67. RKKKo 3-1-1-26-10.
68. RKKKo 3-1-1-77-11.
69. TlnRnKo 28.12.2012, 1-12-3714/24.
70. RKKKo 3-1-1-58-13.
71. RKKKo 3-1-1-122-13.
72. RKKKo 3-1-1-15-14.

Lugupeetud vastaja!

Kindlasti olete tähele pannud, et meie ühiskonnas on jätkuvalt palju alkoholihoobega seotud mootorsõiduki juhtimise juhtumeid. Küsitluse eesmärk on välja selgitada, mis on sellise tendentsi põhjused ja kuidas ühiskonna liikmed taolisse käitumisse suhtuvad. Selle eesmärgi realiseerimiseks vajame väga Teie abi. Palun vastake kõikidele küsimustele ausalt.

Küsimustik on anonüümne. Sellele ei ole vaja märkida vastaja nime. Teie isikut ja antud vastuseid ei seostata. Teie antud vastust kasutatakse ainult ülikooli lõputöö koostamise eesmärgil.

Küsimustele vastates tõmmake palun Teie poolt valitud vastusevariandile ring ümber või kirjutage vastus selleks jäetud reale.

Täna Teid juba ette nähtud vaeva eest.

Tartu Ülikooli üliõpilane Urmas Solovjov

Valim 120 inimest, protsent on arvatud koguvalimist.

1. Sugu:

(absoluutarv ja %)

a) Mees	78 (65%)
b) Naine	42 (35%)

2. Teie vanus:

(absoluutarv ja %)

Vanus	Valim %
21-25	18 (15%)
26-30	22 (18,3)
31-35	23 (19,2%)
36-40	19 (15,8%)
41-45	19 (15,8%)
46-50	4 (3,3%)
51-55	4 (3,3%)
56-60	5 (4,2%)
61-65	4 (3,3%)
65-70	1 (0,8%)
71-75	1 (0,8%)

3. Teie haridus:

(absoluutarv ja %)

a) Põhi	16 (13,3%)
b) Kesk	24 (20%)
c) Kesk- eri	50 (41,7%)
d) Kõrgem	30 (25%)

4. Kas Teil on mootorsõiduki juhtimise õigus?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	116 (96,7%)
b) Ei	4 (3,3%)

5. Kas Eestis on kehtestatud mootorsõidukijuhtidele alkoholi osas null (0) tolerants?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	91 (75,8%)
b) Ei	29 (24,2%)

6. Kui kõrge võiks Teie arvates olla mootorsõidukijuhile lubatav alkoholi piirmäär väljahingatavas õhus promillides (‰)?

Palun kirjutage:\_\_\_\_\_

(absoluutarv ja %)

0 ‰	0,2 ‰	0,4 ‰	0,5 ‰	0,75 ‰
78 (65%)	23 (19,2%)	3 (2,5%)	15 (12,5%)	1 (0,8%)

- ❖ Vastaja kommentaar küsimusele nr 6: 0- 0,5‰ peaks varieeruma vastavalt kellaajale või vastavalt muudele faktoritele. Näiteks kell 7 hommikul kui sajad lapsed lähevad kooli, ei tohiks mitte grammigi promilli lubatud olla, kuid kell 3 öösel, kui tänavad on tühjad, pole tegelikult peale kahte klaasi veini koju sõitmine kuigi ohtlik.

7. Kui alkoholihoobes olev isik juhiks mootorsõidukit hästi ettevaatlikult ja ei kihutaks, kas siis selline tegu oleks Teie meelest aktsepteeritav?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	2 (1,7%)
b) Ei	105 (87,5%)
c) Sõltub olukorrast	13 (10,8%)

8. Kas Teie arvates mootorsõiduki juhtimine alkoholihoobes olekus on kuritegu?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	109 (90,8%)
b) Ei	11 (9,2%)

9. Kas mootorsõiduki juhtimine isiku poolt, kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisisaldus 0,25–0,74 milligrammi (0,5- 1,49 promilli) puhul on tegemist ...?

(absoluutarv ja %)

a) õiguspärase käitumisega	2 (1,7%)
b) häbiväärse teoga	11 (9,2%)
c) laiduväärse teoga	7 (5,8%)
d) väärteoga	73 (60,8%)
e) kuriteoga	27 (22,5%)

10. Kas Teie arvates lubab seadus vähemalt 1,5 promillise joobega juhti (alkoholisisaldus väljahingatavas õhus 0,75 mg/l kohta või rohkem) kriminaalkorras karistada:

(absoluutarv ja %)

a) Kuni 1 aastase vangistusega	72 (60%)
b) Kuni 3 aastase vangistusega	36 (30%)
c) Kuni 5 aastase vangistusega	3 (2,5%)
d) Kuni 7 aastase vangistusega	0 (0%)
e) Seadus ei luba selle teo eest üldse kriminaalkorras karistada	9 (7,5%)

11. Kas nõustute järgnevate väidetega?

(absoluutarv ja %)

Väide	Nõustun täiesti	Pigem nõustun	Pigem ei nõustu	Ei nõustu üldse
a) Olulistel põhjustel on alkoholi tarbinuna mootorsõiduki juhtimine õigustatud	5 (4,2%)	13 (11,6%)	29 (24,2%)	72 (60%)
b) Mõõdukas koguses tarbitud alkohol ei avalda kogunud juhi sõiduoskusele mingit mõju	3 (2,5%)	8 (6,7%)	29 (24,2%)	80 (66,6%)
c) Mõõdukas joove psüühilist tegevust ei häiri, pigem isegi ergutab seda	3 (2,5%)	7 (5,8%)	15 (12,5%)	95 (79,2%)
d) Mõõdukas joove ei põhjusta kehaliste reaktsioonide halvenemist	4 (3,3%)	7 (5,8%)	23 (19,2%)	86 (71,7%)

12. Kas nõustute järgmiste väidetega?

(absoluutarv ja %)

Väide	Nõustun täiesti	Pigem nõustun	Pigem ei nõustu	Ei nõustu üldse
a) riik peaks karistama alkoholi tarvitanud mootorsõiduki juhti alles siis, kui viimane on muutunud liikluses ohtlikuks	14 (11,7%)	11 (9,1%)	21 (17,5%)	74 (61,7%)
b) riik peaks karistama alkoholi tarvitanud mootorsõiduki juhti alles siis, kui viimane on põhjustanud realselt liiklusõnnetuse	12 (10%)	9 (7,5%)	23 (19,2%)	76 (63,3%)
c) joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise eest ei oleks üldse vaja rakendada karistust, piisab suusõnalisest noomimisest	2 (1,7%)	6 (5%)	5 (4,2%)	107 (89,2%)



13. Kas Teie arvates peaks politsei hommikusi n.ö jääknähtudega sõitvaid mootorsõiduki juhte karistama, kui juhi enesetunne on hea ja ta on öösel ennast välja puhunud?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	50 (41,7%)
b) Pigem jah	38 (31,7%)
c) Pigem ei	24 (20%)
d) Ei	8 (6,6%)

14. Ühel külmal ja pimedal laupäeval õhtupoolikul külastavad Avo ja Mati Juhani, et tema talus väike saunaõhtu korraldada. Juhani elab ühes kõrvalises looduskaunis maakohas, Avo kodust linnulennult mõne kilomeetri kaugusel. Avo sõidab Juhani juurde oma autoga. Mõnusalt saunatades joovad mehed kolme peale kuus õlut (6 tk) ja õhtu jooksul veel ühe liitri viina. Kesköö paiku plaanib Avo koju minna. Kuna väljas on käre pakane, kodu mõne kilomeetri kaugusel, otsustab Avo autoga koju sõita.

Kuidas Te hindate Avo käitumist?

(absoluutarv ja %)

a) Antud olukorras mõistetav	13 (10,8%)
b) Ma ei poolda sellist käitumist	61 (50,8%)
c) Häbiväärne	16 (13,4%)
d) See on kuritegu ja väärrib karistust	30 (25%)

15. Kas Teie arvates on eelmises küsimuses kirjeldatud juhtumid Eesti oludes tavapärased?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	34 (28,3%)
b) Pigem jah	74 (61,7%)
c) Pigem ei	9 (7,5%)
d) Ei	3 (2,5%)

16. Millisena Teie hindate tõenäosust, et politsei alkoholijoobes mootorsõiduki juhi mõnes maakohas kontrolliks kinni peab?

(absoluutarv ja %)

a) Väga tõenäoline	25 (20,8%)
b) Pigem tõenäoline	37 (30,8%)
c) Pigem ebatõenäoline	46 (38,4%)
d) Väga ebatõenäoline	12 (10%)

17. Millisena Teie hindate tõenäosust, et politsei alkoholijoobes mootorsõiduki juhi suuremas linnas kontrolliks kinni peab?

(absoluutarv ja %)

a) Väga tõenäoline	25 (20,8%)
b) Pigem tõenäoline	63 (52,6%)
c) Pigem ebatõenäoline	25 (20,8%)
d) Väga ebatõenäoline	7 (5,8%)

18. Mitu korda on politsei Teid kolme viimase aasta jooksul (mootorsõiduki juhtimiselt) kontrolliks kinni pidanud?

(absoluutarv ja %)

a) Ühe korra	32 (26,7%)
b) Kaks korda	22 (18,3%)
c) Kolm kuni viis korda	32 (26,7%)
d) Mitte ühtegi	33 (27,5%)
e) Muu	1 juht 20 korda (0,8%)

19. Kas Teie arvates on põhjendatud, et politsei teostades alkokontrolli „Kõik puhuvad“, peab ühel teelõigul kontrollimiseks kinni kõik sõidukijuhid?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	106 (88,3%)
b) Pigem jah	14 (11,7%)
c) Pigem ei	0 (0%)
d) Ei	0 (0%)

20. Kas Teie arvates peaks politsei teostama rohkem alkokontrolle, et välja selgitada alkoholi joobes olevaid mootorsõidukijuhte?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	77 (64,2%)
b) Pigem jah	29 (24,2%)
c) Pigem ei	12 (10%)
d) Ei	2 (1,7%)

21. Kas Te oleksite nõus liiklema teelõigul, kus kõik liikluses osalevad juhid (välja arvatud Teie) oleksid vähemal või rohkemal määral alkoholi tarbinud?

(absoluutarv ja %)

a) Ei	117 (97,5%)
b) Võib-olla	3 (2,5%)
c) Jah	0 (0%)

22. Kas Te teate mõnda oma tuttavat, sõpra, sugulast, kes on enne mootorsõiduki juhtima asumist alkoholi tarbinud?

(absoluutarv ja %)

a) Ei, mitte ühtegi	12 (10%)
b) Jah, ühte	13 (10,8%)
c) Jah, rohkem kui ühte	95 (79,2%)

23. Kas Te olete teadlikult viibinud sõidukis reisijana, mille juht on olnud ebakaine?

(absoluutarv ja %)

a) Jah, sageli	4 (3,3%)
b) Jah, mõnikord	21 (17,5%)

c) Jah, harva	49 (40,8%)
d) Mitte kunagi	46 (38,4%)

❖ Vastaja kommentaar küsimusele nr 23: Jah aga see on juhtunud üks kord.

24. Kui Te vastasite eelnevale küsimusele jaatavalt, siis kas Te olete reisijana tundnud hirmu võimalike tagajärgede pärast?

(absoluutarv ja %)

a) Jah, sageli	10 (13,5%)
b) Jah, mõnikord	16 (21,6%)
c) Jah, harva	25 (33,8%)
d) Mitte kunagi	23 (31,1%)

❖ Vastaja kommentaar küsimusele nr 24: Jah, seekord tundsin küll, see oli esimene ja viimane kord.

25. Milline on Teie tegevus kui näete, et peolt tahab ise autot juhtides lahkuda Teie sõber või tuttav, kes on mõõdukalt tarbinud alkoholi?

(absoluutarv ja %)

a) Ma ei pea vajalikuks midagi teha	0 (0%)
b) Palun tal sõitma mitte minna	64 (53,3%)
c) Ütlen talle, et ta sõidaks ettevaatlikult	4 (3,3%)
d) Võtan temalt autovõtmed, et tal ei oleks võimalik sõitma minna	52 (43,4%)
e) Helistan politseisse	0 (0%)
f) Midagi muud	0 (0%)

26. Milline on Teie tegevus kui näete, et peolt tahab ise autot juhtides lahkuda Teile võõras inimene, kes on mõõdukalt tarbinud alkoholi?

(absoluutarv ja %)

a) Ma ei pea vajalikuks midagi teha. Ise teab, mis teeb	5 (4,2%)
b) Seltskonnas on teisi inimesi ka, kes seda näevad. Küll keegi midagi ette võtab	14 (11,7%)
c) Palun tal sõitma mitte minna	46 (38,3%)
d) Ütlen talle, et ta sõidaks ettevaatlikult	3 (2,5%)
e) Võtan temalt autovõtmed, et tal ei oleks võimalik sõitma minna	14 (11,7%)
f) Helistan politseisse	38 (31,7%)
g) Midagi muud	0 (0%)

27. Kuidas Teie suhtute inimestesse, kes joores juhti märgates helistavad politseisse ja annavad sellest teada?

(absoluutarv ja %)

a) Hästi, sest nad võisid päästa kellegi elu	94 (78,3%)
b) Neutraalselt	26 (21,7%)
c) Halvasti	0 (0%)

d) Nad on pealekaebajad ja reeturid	0 (0%)
-------------------------------------	--------

28. Kas Teie olete juhtinud mootorsõidukit olles enne juhtima asumist tarbinud alkoholi?

(absoluutarv ja %)

a) Jah, sageli	0 (0%)
b) Jah, mõnikord	19 (15,8%)
c) Jah, harva	51 (42,5%)
d) Mitte kunagi	50 (41,7%)

29. Kui vastasite eelmisele küsimusele jaatavalt, siis millal taoline käitumine aset leidis?

(absoluutarv ja %)

a) Viimase aasta jooksul	22 (31,4%)
b) Üks kuni viis aastat tagasi	23 (32,9%)
c) Rohkem kui viis aastat tagasi	25 (35,7%)

30. Kas Te olete peale taolist käitumist (ebakaines olekus mootorsõidukit juhtides) tundnud süümepiinu?

(absoluutarv ja %)

a) Ei	22 (31,4%)
b) Jah	48 (68,6%)

31. Kui Te olete juhtinud mootorsõidukit alkoholihoobes olles, kas Te tunnete ennast sellepärast kurjategijana?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	4 (5,7%)
b) Pigem jah	11 (15,7%)
c) Pigem ei	42 (60%)
d) Ei	13 (18,6%)

32. Kas Teid on karistatud ebakaines olekus mootorsõiduki juhtimise eest?

(absoluutarv ja %)

a) Ei	76 (63,3%)
b) Jah	43 (35,8%)
Üks vastanu on jätnud märkimata	1 (0,83%)

33. Oletame, et Te viibite peol ja olete tarbinud eelnevalt mõõdukalt alkoholi. Peole sõitsite oma autoga. Kas Te lahkuksite peolt, ise autot juhtides, kui teaksite kindlalt, et politseipatrulle läheduses ei ole?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	6 (5%)
b) Pigem jah	12 (10%)
c) Pigem ei	30 (25%)

d) Ei	72 (60%)
-------	----------

34. Oletame, et Te viibite peol ja olete tarbinud eelnevalt mõõdukalt alkoholi. Peole sõitsite oma autoga. Kas Te lahkuksite peolt, ise autot juhtides, kui teate, et väga suure töenäosusega peatab politsei Teid kinni?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	0 (0%)
b) Pigem jah	2 (1,6%)
c) Pigem ei	11 (9,2%)
d) Ei	107 (89,2%)

35. Oletame, et Te viibite peol ja olete tarbinud eelnevalt mõõdukalt alkoholi. Peole sõitsite oma autoga. Kas Te lahkuksite peolt, ise autot juhtides, kui teate, et teised peolised võivad näha Teie ärasõitu ja saavad aru, et Te ei ole päris kaine?

(absoluutarv ja %)

a) Jah	3 (2,5%)
b) Pigem jah	5 (4,2%)
c) Pigem ei	25 (20,8%)
d) Ei	87 (72,5%)

36. Oletame, et avalikult tehakse teatavaks, et ühe nädala jooksul politsei ei karista mitte ühtegi alkoholihoobes mootorsõidukijuhti, välja arvatud neid, kes on ise põhjustanud liiklusõnnetuse. Kas Teie läheksite teatud olukorras sellel perioodil alkoholi tarbinuna mootorsõidukit juhtima, kui peaksite leppima ainult sellega, et näiteks Kanal 2 Reporter näitab õhtustes uudistes Teie nägu ja väljapuhutud alkoholisaldust.

(absoluutarv ja %)

a) Jah	0 (0%)
b) Pigem jah	0 (0%)
c) Pigem ei	9 (7,5%)
d) Ei	111 (92,5%)

❖ Vastaja kommentaar küsimustele nr 33-36: Seda on mõttetu isegi oletada.

37. Kui Te olete juhtinud mootorsõidukit alkoholihoobes olles, kas olete mõelnud järgmistele asjaoludele:

(absoluutarv ja %)

	Sageli	Mõni-Kord	Harva	Mitte kunagi
a) võin politseile vahele jääda	10 (14,3%)	20 (28,6%)	19 (27,1%)	21 (30%)
b) võin töökohast ilma jääda	21 (30%)	17 (24,3%)	9 (12,9%)	23 (32,8%)
c) võin põhjustada liiklusõnnetuse	12 (17,1%)	18 (25,7%)	17 (24,3%)	23 (32,8%)

d) kuidas reageerivad sellisele teole minu lähedased ja tuttavad	29 (41,4%)	16 (22,9%)	13 (18,6%)	12 (17,1%)
--	---------------	---------------	---------------	---------------

❖ Vastaja kommentaar küsimusele nr 37: Ei oska end sellesse olukorda mõelda.

38. Kuidas suhtuksid järgnevad isikud Teisse, kui nad saaksid teada, et Te juhtisite mootorsõidukit alkoholijoobes olekus?

(absoluutarv ja %)

	Mõistvalt	Neutraalselt	Mõistaksid hukka
a) Teie perekond	3 (2,5%)	6 (5%)	111 (92,5%)
b) Teie sõbrad	5 (4,2%)	47 (39,2%)	68 (56,7%)
c) Teie tuttavad	2 (1,7%)	28 (23,3%)	90 (75%)
d) Teie tööandja	5 (4,2%)	23 (19,2%)	92 (76,7%)

Vastanud, kes ei ole enne mootorsõiduki juhtima asumist tarbinud alkoholi (arv ja %).

	Mõistvalt	Neutraalselt	Mõistaksid hukka
a) Teie perekond	0 (0%)	1 (2%)	49 (98%)
b) Teie sõbrad	0 (0%)	2 (4%)	48 (96%)
c) Teie tuttavad	0 (0%)	2 (0%)	48 (96%)
d) Teie tööandja	0 (0%)	1 (0%)	49 (98%)

Vastanud, kes on enne mootorsõiduki juhtima asumist tarbinud alkoholi (arv ja %).

	Mõistvalt	Neutraalselt	Mõistaksid hukka
a) Teie perekond	3 (4,3%)	5 (7,1%)	62 (88,6%)
b) Teie sõbrad	5 (7,1%)	45 (64,3%)	20 (28,6%)
c) Teie tuttavad	2 (2,9%)	28 (40%)	40 (57,1%)
d) Teie tööandja	5 (7,1%)	22 (31,4%)	43 (61,4%)

39. Palun märkige, kui tugevalt Teid isiklikult puudutab ja Teile muret teeb võimalus langeda joobes juhi põhjustatud liiklusõnnetuse ohvriks?

(absoluutarv ja %)

a) Üldse ei puuduta ega tee muret	10 (8,3%)
b) Natuke puudutab ja teeb muret	38 (31,7%)
c) Üsnagi puudutab ja teeb muret	34 (28,3%)
d) Väga puudutab ja teeb muret	38 (31,7%)

40. Kas Teie arvates on Eestis mootorsõiduki alkoholijoobes juhtimise eest ettenähtud karistused...?

(absoluutarv ja %)

a) ...liiga karmid	5 (4,2%)
b) ...suhteliselt karmid	31 (25,8%)
c)...üsna leebed	42 (35%)
d) ...liiga leebed	34 (28,3%)
e) ...ma ei tea, millised karistused on sel puhul ette nähtud	8 (6,7%)

NB. Kui soovite antud teemal veel midagi lisada, siis tehke seda palun siin!

66 aastane mees, kes on ebakainena mootorsõidukit juhtinud üks kuni viis aastat tagasi, kuid keda ei ole sellise teo eest karistatud kirjutab: „4 korda on kaine juht põhjustanud avarii, sõites liikluses minu autole otsa“.

22 aastane mees, keda on karistatud alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimise eest, on lisanud: „Väär- või kuriteoks kvalifitseerimise korral oleks põhjendatud arvestada rikkumise korduvust, kuriteol on võrreldes väärteoga (lisaks põhikaristusele) tunduvalt pikaajsemad tagajärjed“.

37 aastane mees, keda on karistatud alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimise eest, on lisanud: „Saksamaal söögi kõrvale juuakse 1 õlu ja sõidetakse kiirteel. Avariisid põhjustavad seal ebapädevad juhid, mitte alkohol. Kui liiklusest saaks eemaldada „JÕMMID“ ja lootusetud juhid, siis õnnetuste hulk langeks oluliselt. Jääb vaid metsloomade ja mänguhoos lastele otsasõidu risk“.

56 aastane mees, keda ei ole alkoholijoobes olekus mootorsõiduki juhtimise eest karistatud, kuid, kes märkusena on lisanud, et juhtis viimati autot purjus peaga rohkem kui 25 aastat tagasi, kirjutab: „Kui oleks võimalik, siis sõiduk konfiskeerida ja loomulikult juhtimisõigus peatada pikemaks ajaks“.

Täname Teid koostöö eest!

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina, Urmas Solovjov,  
(*autori nimi*)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

Alkoholijoobes mootorsõidukijuhid sotsiaalse kontrolli objektidena,  
(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on Silvia Kaugia,  
(*juhendaja nimi*)

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace´i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, **05.05.2014.a.**