

**Justiitsministeerium**  
**Kriminaalpoliitika osakond**

**JOOBES SÕIDUKIJUHTIMISEGA SEONDUVAD RISKID JA  
VÕIMALIKUD MEETMED JOOBES SÕIDUKIJUHTIMISE  
VÄHENDAMISEKS**

**Uuringu aruanne**

**Koostajad Andri Ahven ja Einar Hillep**

**Tallinn 2006**

# Sisukord

1	Sissejuhatus .....	3
2	Uuringu eesmärgid, meetodika, andmeallikad .....	4
3	Liiklusõnnetuste registreerimise kord .....	6
4	Joobeseisundi tuvastamine ja joobeastme määramine.....	7
4.1	Eesti .....	7
4.2	Teised riigid.....	10
5	Vastutus joobes sõidukijuhtimise eest.....	13
5.1	Eesti .....	13
5.2	Teised riigid.....	15
6	Väljaselgitatud joobes sõidukijuhtide arv, tuvastatud joobeaste.....	17
6.1	Eesti .....	17
6.1.1	Joobekontrolli ulatus, joobes juhtide osakaal liikluses.....	17
6.1.2	Andmed sõidukijuhtide joobeastme kohta .....	19
6.2	Teised riigid.....	21
6.2.1	Joobekontrolli ulatus .....	21
6.2.2	Joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses .....	23
6.2.3	Andmed sõidukijuhtide joobeastme kohta .....	27
6.2.4	Uuringud juhtide enesehinnangust .....	28
7	Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused .....	30
7.1	Eesti .....	30
7.1.1	Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv ja osakaal kõikidest liiklusõnnetustest .....	30
7.1.2	Liiklusõnnetustes osalenud joobes sõidukijuhtide joobeaste .....	34
7.1.3	Liiklusõnnetustega tekitatud kahju.....	42
7.2	Teised riigid.....	44
7.2.1	Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste osakaal kõikidest liiklusõnnetustest .....	44
7.2.2	Liiklusõnnetustes osalenud alkoholihoobes sõidukijuhtide joobeaste .....	44
7.2.3	Liiklusõnnetustes osalenud joobes sõidukijuhtide poolt tarvitatud uimastid .....	46
8	Joobes juhte iseloomustavad tunnused .....	47
8.1	Eesti .....	47
8.2	Teised riigid.....	49
9	Karistuspraktika joobes sõidukijuhtimise eest .....	50
10	Uuringud joovet tekitavate ainete tarvitamise mõjust sõidukijuhile .....	52
10.1	Alkohol .....	52
10.2	Narkootilised ja psühhotroopsed ained.....	55
11	Joobekontrolli mõju liiklusohutusele .....	56
11.1	Eesti .....	56
11.2	Teised riigid.....	56
12	Kokkuvõte .....	59
13	Ettepanekud .....	61
	Kasutatud allikad .....	64
	LISAD .....	67

# 1 Sissejuhatus

Joobes autojuhtide osalusel toimub Eestis ligikaudu üks viiendik inimkannatanutega liiklusõnnetustest; niisugustes õnnetustes hukkab enam kui neljandik liikluses hukkunutest. Liikluses hukkunute arv ületab Eestis tuntavalt Põhjamaade taset ning ligikaudu kolmandiku võrra ka Euroopa Liidu keskmist taset. Ehkki liikluses hukkunute arv on praegu kaks korda väiksem kui kümme aastat tagasi, pole joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arv kolme viimase aasta jooksul enam vähenenud ning olukord pole paranenud ka käesoleval aastal.

Tuleb nentida, et senised meetmed joobes sõidukijuhtimise ärahoidmiseks pole osutunud piisavalt tulemuslikuks. Seetõttu on esile kerkinud vajadus analüüsida joobes sõidukijuhtimise vähendamisele suunatud meetmete otstarbekohasust ning leida efektiivemaid abinõusid joobes sõidukijuhtimisest ja sellest põhjustatud kahju vähendamiseks. Muuhulgas pakub huvi, mil määral on arvestatud joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetusi kajastavat statistikat ning teiste riikide kogemusi ja liiklusohutusvaldkonna uuringute tulemusi.

Joobes sõidukijuhtimisega seonduvaid probleeme arutati käesoleva aasta kevadel Kuriteoennetuse Nõukogus, kes tegi ettepaneku moodustada komisjon liikluses joobes sõidukijuhtimise vähendamise meetmete väljatöötamiseks. Erinevate liiklusküsimustega seotud ametkondade esindajatest ning liiklusala ekspertidest koosnev komisjon moodustati justiitsministri poolt 14.06.2006. Komisjon otsustas joobes sõidukijuhtimisega seonduvate probleemide kaardistamiseks läbi viia uuringu, milles selgitatakse joobes sõidukijuhtimise ulatust ja sellega kaasnevaid riske ning joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste asjaolusid. Uuringu tulemuste alusel töötab komisjon välja ettepanekud joobes sõidukijuhtimise vähendamisele suunatud meetmete kohta ning esitab need Kuriteoennetuse Nõukogule 2006. aasta lõpuks.

Eestis on joobes sõidukijuhtimist puudutavat seadusandlust korduvalt muudetud: korduv joobes sõidukijuhtimine on olnud karistatav haldusõigusrikkumisena, alates 23.01.1999 aga kuriteona. Samas ei ilmne statistikast, et kriminaalkaristus oleks joobes sõidukijuhtimise ja sellega seotud õnnetuste ärahoidmisel efektiivsem. Korduvat joobes sõidukijuhtimist on alates 2002. aastast registreeritud iga aastaga rohkem (osalt on tegu kriminaalkaristuse kehtestamisest tingitud statistilise muutusega, kuna korduvust arvestatakse pikema perioodi osas). Seetõttu on tõstatunud küsimus praeguse regulatsiooni efektiivsusest.

Keskset tähelepanu väärib küsimus, millisel määral mõjutab sõidukijuhi joobe tase liiklusõnnetuse toimumise tõenäosust ning kas mitmete riikide eeskuju järgides oleks otstarbekas joobes sõidukijuhtimise eest ette nähtud vastutus diferentseerida vastavalt joobe raskusastmele. Selleks analüüsiti uuringu raames Eestis esmakordselt sõidukijuhi joobeastme ja liiklusõnnetuste riski seoseid, kasutades selleks ulatuslikku statistikat ning kohtutoimikute materjale joobes sõidukijuhtimise ja joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste kohta.

Käesolevas aruandes käsitletakse joobes sõidukijuhtimist puudutavat seadusandlust ja selle kohaldamist, liiklusohutuse olukorda Eestis ja teistes riikides, joobes sõidukijuhtimise ulatust ja andmeid joobes sõidukijuhtide joobeastme kohta, joovet tekitavate ainete tarvitamise mõju sõidukijuhtidele ja nende liikluskäitumisele, joobekontrolli mõju liiklusohutusele. Aruande lõpus esitatakse ettepanekud võimalike meetmete kohta joobes sõidukijuhtimisega seonduvate probleemide leevendamiseks.

## 2 Uuringu eesmärgid, metoodika, andmeallikad

Läbi viidud uuringu peamiseks eesmärgiks oli kirjeldada mootorsõidukijuhtide poolt joobes või joovet tekitavate ainete mõju all sõitmise seoseid liiklusõnnetuse riskiga, et saadavat informatsiooni arvestades saaks välja töötada seadusandlikke ja muid meetmeid liiklusohutuse parandamiseks.

Uuringu käigus analüüsiti statistiliste andmete põhjal suundumusi liiklusohutuse olukorras, kõrvutades liiklusõnnetusi ja joobes juhtimise ulatust kajastavaid näitajaid, jälgides erinevate seadusandlike või muude meetmete võtmisele järgnenud arenguid. Joobes sõidukijuhtimisega kaasnevate riskide arvutamisel võrreldi kainete ja erineva raskusastmega joobes juhtide osakaalu liiklusõnnetustes ning nende läbi kannatanute seas.

Eesti olukorra analüüsil kasutati Maanteeameti, Politsei ameti, Eesti Kohtuarstliku Ekspertiisibüroo, riikliku kriminaalmenetlusregistri, kohtulahendite registri ja kohtutoimikute andmeid joobes sõidukijuhtimisega seotud õigusrikkumiste ning joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste kohta. Teiste riikide olukorda ja kogemusi käsitleti riikide ametliku statistika, rahvusvaheliste liiklusohutust puudutavate uuringute jt allikate põhjal. Peamisteks andmeallikateks välisriikide kohta olid Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskuse (EMCDDA) raportid, Euroopa Nõukogu Pompidou Grupi ülevaated, Euroopa Komisjoni poolt finantseeritud uuringute aruanded, rahvusvaheliste konverentside materjalid.

Käesolevas aruandes vaadeldakse Eestis joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste arvu ja osakaalu alates 1991. aastast, peatudes põhjalikumalt viimastel aastatel. Sõidukijuhtide joobeastme käsitlemisel piirduakse 2005. aastaga, kuna süstemaatiliselt pole niisuguseid andmeid varem kogutud ning sellekohane kindla süsteemiga statistika puudub (uuringu käigus koguti raskeid tagajärgi põhjustanud liiklusõnnetustes osalenud juhtide joobeastme kohta andmed joobeseisundi tuvastamise aktidest). Samas näitab pikaajaline aegrida, et joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste osakaal on lühema perioodi jooksul olnud küllalt püsiv – seega saab ka ühe aasta andmestiku põhjal teha piisava kindlusega üldistusi. Sama võib öelda juhtide joobeastet kajastava andmestiku kohta: ehkki ühe aasta andmed ei võimalda teha mahukate teaduslike uuringute tulemustega võrreldava täpsusega järeldusi, on andmestiku maht piisav alkoholi tarvitamise ja õnnetuste toimumise tõenäosuse vahelise seose tuvastamiseks.

Välisriikide andmed kajastavad arenguid peamiselt viimase kümne aasta jooksul. Peamist tähelepanu pööratakse aruandes Euroopa Liidu riikidele ning Euroopas läbi viidud rahvusvaheliste uuringute tulemustele. Mitmel juhul on toodud näiteid ka teistest arenenud riikidest (USA, Kanada, Austraalia jt), kus liiklusõnnetuste statistikat ja joobega seotud probleeme on põhjalikult analüüsitud.

Liiklusohutust kajastav statistika puudutab enamasti vaid niisuguseid liiklusõnnetusi, milles inimene hukkus või sai vigastada. Käesolevas ülevaates käsitletakse Eesti puhul peamiselt inimkannatanutega liiklusõnnetusi (v.a peatükis 7.1.3, mis puudutab liiklusõnnetustega tekitatud majanduslikku kahju); sama põhimõtte kehtib üldjuhul ka teiste riikide olukorra kajastamisel. Vaid varalist kahju põhjustanud liiklusõnnetuste statistika on raskesti kättesaadav ning käesoleva ülevaate eesmärkidest lähtuvalt olulist huvi ei paku, kuna niisugustest õnnetustest politseile reeglina ei teatata ja seetõttu puuduvad ka andmed õnnetustes osalenute võimaliku joobe kohta. Lihtsuse huvides kasutatakse järgnevas tekstis mõiste

"mootorsõidukijuhid" asemel enamasti väljendeid "sõidukijuhid" või "juhid" (jättes välja mopeedijuhid ja jalgratturid, kelle suhtes kehtib teistsugune vastutus) – välja arvatud osades, kus statistika ühemõtteliseks mõistmiseks on vajalik täpne terminoloogia.

Aruande koostasid Justiitsministeeriumi kriminaalpoliitika osakonna nõunikud Andri Ahven (osad 1–3, 6–11; osaliselt 4–5 ja lisad; toimetamine) ja Einar Hillep (5, osaliselt 4 ja lisad). Ühiselt koostati osad 12 ja 13.

Aruande koostajad tänavad asjatundliku kaasabi eest Eesti Kohtuarstliku Ekspertiisibüroo, Julgestuspolitsei, Maanteeameti ja Politseiameti spetsialiste ning kohtute töötajaid.

### **3 Liiklusõnnetuste registreerimise kord**

Liiklusseaduse (LS) § 56 järgi on liiklusõnnetus juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

LS §-de 58 ja 60 alusel kehtestati Vabariigi Valitsuse 20.02.2001 määrusega nr 68 "Liiklusõnnetusest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord" (edaspidi: LÕT Kord). LÕT Korra § 1 kohaselt peab juht politseile teatama igast liiklusõnnetusest, mille tagajärjel sai inimene vigastada või surma. Sama õigusakti § 2 lõige 1 sätestab, et vaid varalist kahju põhjustanud liiklusõnnetustest politseile teatamine pole kohustuslik, kui õnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saaja on juhtumi põhjuste hindamisel ja vastutuse küsimuses ühel meelel.

LÕT Korra § 8 määratleb liiklusõnnetuse aktis kohustuslikult fikseeritavad andmed. Muuhulgas tuleb näidata andmed iga liiklusõnnetuses osalenud isiku joobeseisundi kohta ja osaleja seos liiklusõnnetuse põhjustamisega ning hukkunute ja vigastatute arv. Samas paragrahvis määratletakse hukkunu ja vigastatu mõisted: "hukkunu on inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuse tagajärjel liiklusõnnetuse sündmuskohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust" (punkt 16); "vigastatu on inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi" (punkt 17).

Liiklusõnnetuses kannatanute kohta esitavad tervishoiuasutused andmed sündmuskohajärgsele politseiprefektuurile, Eesti Liikluskindlustuse Fondile ja Haigekassale; tööõnnetuse korral ka Tööinspektsioonile (LÕT Korra § 14).

LÕT Korra § 13 punkti 5 kohaselt peab liiklusõnnetuste koondstatistikat Maanteeamet, kes saab regulaarselt andmeid Eesti Liikluskindlustuse Fondilt ja Politseiametilt (LÕT Korra § 15).

## 4 Joobeseisundi tuvastamine ja joobeastme määramine

### 4.1 Eesti

LS § 20 lõike 3 kohaselt on joobeseisund alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides.

LS § 20 lõike 4 järgi ei tohi alkoholisisaldus ühes liitris juhi väljahingatavas õhus olla 0,1 milligrammi või rohkem või alkoholisisaldus juhi veres 0,2 promilli või rohkem. Juhil on õigus pärast tema väljahingatava õhu alkoholisisalduse kontrollimist nõuda alkoholisisalduse määramist veres.

LS § 20 lõike 6 alusel kehtestati Vabariigi Valitsuse 02.04.2001 määrusega nr 120 "Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord" (edaspidi: Kord).

Korra § 3 kohaselt võivad joobeseisundit tuvastada seaduses sätestatud ametiisik ja arst. Korra § 4 alusel on ametiisikul õigus toimetada isik joobeseisundi tuvastamiseks tervishoiu- või ametiasutusse seaduses sätestatud juhtudel, kui joobeseisundi tuvastamine sündmuskohal ei ole võimalik; samuti on ametiisik kohustatud toimetama isiku joobeseisundi meditsiiniliseks tuvastamiseks tervishoiuasutusse tema nõudmisel.

Korra § 5 järgi peab ametiisiku poolt isiku alkoholi joobe indikaatorvahendi või mõõteriistaga tuvastamise juures peab viibima vähemalt üks tunnistaja; nimetatud toimingute teostamise kohta koostab ametiisik protokoll. Kui joobeseisundi tuvastamine ei ole võimalik indikaatorvahendi või mõõteriistaga ja isikut ei ole võimalik toimetada tervishoiuasutusse, tuvastab ametiisik joobeseisundi kahe tunnistaja juuresolekul väliste joobetunnuste põhjal. Narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud joobeseisundit ametiisik üldjuhul ei tuvasta – välja arvatud juhul, kui isikut ei ole võimalik toimetada tervishoiuasutusse (sel juhul tuvastab ametiisik joobeseisundi kahe tunnistaja juuresolekul väliste joobetunnuste põhjal).

Korra § 6 sätestab, et ametiisik tuvastab alkoholi tarvitamisest põhjustatud joobeseisundi väljahingatava õhu kaudu, kasutades alkoholisisalduse kontrollimiseks indikaatorvahendeid või mõõteriistu. Juhul, kui joobeseisundi tuvastamine ei ole võimalik indikaatorvahendi või mõõteriistaga ja isikut ei ole võimalik toimetada tervishoiuasutusse, tuvastab ametiisik joobeseisundi kahe tunnistaja juuresolekul väliste joobetunnuste põhjal (Korra § 5 lõige 3). Sellest nähtub, et ametnik bioloogiliste vedelike uuringuid ei määra.

Korra § 10 lõike 1 kohaselt toimub joobeseisundi meditsiiniline tuvastamine haiglas või ambulatoorset tervishoiuteenust osutava isiku juures (edaspidi: tervishoiuasutus) ja lõike 3 kohaselt võib bioloogiliste vedelike uurimine toimuda samas tervishoiuasutuses või muus pädevas laboris.

Riigikohtu kriminaalkolleegium leidis kohtuasjas nr 3-1-1-89-04, et üldjuhul peaks alkoholi joobe meditsiinilise tuvastamisega kaasnema ka vereanalüüs: „Tulenevalt eelmärgitust ning vastavalt LS § 20 lõikes 5 sätestatu mõttele ja Korra § 15 punktile 2 saab arsti poolt joobeseisundi meditsiinilist tuvastamist ilma veres alkoholisisalduse kindlaksmääramiseta lugeda seaduslikuks üksnes juhul, mil isik on joobeseisundi meditsiinilise tuvastamise aktis

allkirjaga kinnitanud, et ta ei taotle joobeseisundi meditsiinilisel tuvastamisel alkoholisalduse kindlaksmääramist enda veres või mil isik on keeldunud vereproovi andmisest.“.

Korra § 9 lõige 4 sätestab, et narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamise tunnused või neist põhjustatud joove tuvastatakse joobeseisundi meditsiinilise tuvastamise käigus kliinilise leiu ja bioloogiliste vedelike uuringu alusel.

Korra § 19 lõikes 1 määratletakse alkoholijoobe raskusastmed:

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

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

Kui Korra kohaselt võib vere alkoholisalduse 0,20–0,49 promilli puhul olla tegu alkoholi tarvitamise tunnustega ning joobeseisundiga oleks tegemist alles siis, kui koos arvulise näitajaga on sedastatav ka kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine, siis Riigikohus oma mitmes otsuses võtnud seisukoha, et ka alkoholi tarvitamise tunnused kujutavad endast (kergeimat) joobeastet. Nii öeldakse Riigikohtu 24.10.2003 otsuse punktis 8 vääртеoasjas nr 3-1-1-119-03: „Joobeseisundi tuvastamise korra § 19 lg 1 p 1 kohaselt on aga "alkoholi tarvitamise tunnused" alkoholijoobe kergeim aste“.

Siin võiks vastu öelda, et kord ei tunne mõistet „kergeim alkoholijoove“, vaid jagab joobe kergeks, keskmiseks ja raskeks. Riigikohtu 06.06.2005 otsuse punktis 6 vääртеoasjas nr 3-1-1-47-05 märgitakse muuhulgas, et sellel, kas tulemuseks on mõõdetud 0,29 mg/ml või 0,24 mg/ml puudub teo kvalifitseerimise seisukohalt tähtsus, kuna mõlemal juhul on tegemist joobeseisundiga.

Riigikohus ütleb: „Maakohus on põhjendamatult leidnud, et alkoholi tarvitamise tunnuste puhul ei ole tegemist joobeseisundiga. Liiklusseadus, mis annab joobeseisundi mõiste, ei tunne eraldi mõistet "alkoholi tarvitamise tunnused". Kõnealune mõiste pärineb joobeseisundi tuvastamise korra §-st 19, mille pealkiri on "Alkoholijoobe raskusastme määramine". Selle paragrahvi esimeses lõikes on sätestatud: " (1) Väljahingatava õhu või vereproovi alkoholisalduse kontrollimisel jaotatakse alkoholijoobe raskusastmelt: 1) alkoholi tarvitamise tunnused – alkoholisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 kuni 0,24 milligrammi või 0,20 kuni 0,49 promilli veres; kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine ei ole sedastatav." Eelnevast tuleneb üheselt, et alkoholi tarvitamise tunnused kujutavad endast (kergeimat) joobeastet (sama seisukohta on Riigikohus väljendanud 24.10.2003 otsuse punktis 8 vääртеoasjas nr 3-1-1-119-03 – RT III 2003, 32, 330).“

Samas otsuses öeldakse: „Liiklusseaduse § 20 lg 3, mis määratleb joobeseisundi mõiste, seob joobeseisundi küll kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumise või



muutumise, kuid kõnealust sätet tuleb tõlgendada koos sama paragrahvi neljanda lõikega, mis sätestab määrad, millest rohkem ei tohi isiku väljahingatavas õhus või veres alkoholi olla (vt ka Riigikohtu 24.11.2004 otsus väärtetasjas nr 3-1-1-89-04 – RT III 2004, 39, 359). Seega tuleb joobeseisundiks lugeda seda, kui isiku väljahingatavas õhus on alkoholi vähemalt 0,1 mg/ml“.

Korra § 20 määratleb narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud seisundi raskusastmed:

1. narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamise tunnused, joovet ei esine: kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine ei ole sedastatav, bioloogiliste vedelike laboratoorse uuringuga on kindlaks tehtud konkreetse aine (ainetegrupi) esinemine organismis;
2. narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud joove: kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine on sedastatav, bioloogiliste vedelike laboratoorse uuringuga on kindlaks tehtud konkreetse aine (ainetegrupi) esinemine organismis.

Korra § 21 sätestab arsti poolt joobeseisundi tuvastamise otsuse kohustuslikud formuleeringud:

- 1) kaine;
- 2) alkoholi tarvitamise tunnused;
- 3) kerge alkoholijoove;
- 4) keskmine alkoholijoove;
- 5) raske alkoholijoove;
- 6) narkootilise/psühhotroopse aine tarvitamise tunnused, joovet ei esine;
- 7) narkootilise/psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud joove;
- 8) keeldumine joobeseisundi tuvastamisest.

LS § 46 lõige 1 sätestab, et liiklusjärelvalvet teostavad politseiametnikud, abipolitseinikud ja muud ametiisikud nendele seadusega antud volituste piires. Riigipiiril kontrollivad mootorsõidukeid ja nende haagiseid ning juhte piirivalve- ja tollitöötajad. Kontrolli teostab politsei vastavalt Vabariigi Valitsuse 20.02.2001 määrusega nr 67 kehtestatud „Liiklusjärelvalve teostamise korrale“ (RT I 2001, 19, 103; edaspidi: LJ Kord). LJ Kord on kehtestatud liiklusseaduse § 46 lõike 2 alusel, mille kohaselt liikluse reguleerimise ja liiklusjärelvalve teostamise korra kehtestab Vabariigi Valitsus.

Liiklusjärelvalve teostajal on õigus vastavalt LJ Korra § 15 punktile 1 peatada sõiduk §-s 30 loetletud juhtudel. LJ Korra § 15 punkt 4 lubab liiklusjärelvalve teostajal kõrvaldada sõiduki juhtimiselt isiku, keda kahtlustatakse sõiduki juhtimises joobeseisundis, kontrollida kohapeal alkoholisaldust juhi väljahingatavas õhus või saata joobeseisundis kahtlustatav isik ekspertiisi.

Politsei tugineb oma töös politseipeadirektori käskkirjale, mille kohaselt peavad politseiprefektuurid korraldama politseioperatsioone joobes sõidukijuhtide avastamiseks. Täpsem regulatsioon operatsioonide läbiviimise planeerimisel arvesse võetavate tegurite kohta puudub, s.t pole kehtestatud kindlaid nõudeid niisuguste operatsioonide korraldamise aja ja koha suhtes (vt ka osa 6.1.1).

Joobeseisundit tuvastab politsei üldjuhul liikluseeskirjade rikkumise või selle kahtluse korral ning politseioperatsioonide (sh "Kõik puhuvad") läbiviimise käigus. Juhtide joovet kontrollitakse ka kõikide inimkannatanutega liiklusõnnetuste puhul. Vajadusel või juhi nõudmisel viiakse juht joobe tuvastamiseks arsti juurde, kuid praktikas on valdav osa politsei poolt avastatud joobes või joobe tunnustega juhtidest nõustunud politseiametniku poolt

indikaatorvahendi näidu alusel tehtud otsusega (täpne statistika puudub, kuid hinnanguliselt vähemalt 80%). Tõenduslikke alkomeetreid väljahingatava õhu alkoholisisalduse mõõtmiseks seni kasutusel ei ole. Arsti juures tuvastatakse joovet vere (või uriini) analüüsi või indikaatorvahendi ja kliiniliste näitude alusel.

## 4.2 Teised riigid

Euroopa Liidus (EL) alkoholijoobes sõidukijuhtimist puudutav ühtne reeglistik puudub, kuid Euroopa Komisjon on andnud liiklusohutuse tagamise ning sõidukijuhtide puhul lubatud vere alkoholisisalduse kohta kaks soovitusi:

- Euroopa Komisjoni 17.01.2001 soovitus sõidukijuhtide veres maksimaalse lubatud alkoholisisalduse kohta;<sup>1</sup>
- Euroopa Komisjoni 21.10.2003 soovitus teeliikluse ohutuse tagamisest.<sup>2</sup>

Esimeses dokumendis soovitatakse liikmesriikidel kehtestada sõidukijuhtide veres lubatud alkoholisisalduse piiriks kuni 0,5 mg/ml. Eraldi soovitatakse kehtestada veres alkoholisisalduse piiriks kuni 0,2 mg/ml järgmiste kategooriate sõidukijuhtide puhul:

- 1) kogemusteta sõidukijuhid;
- 2) kahe rattaliste mootorsõidukite juhid;
- 3) suurte sõidukite juhid;
- 4) ohtlikke kaupu vedavate sõidukite juhid.

Lisaks antakse soovitus rakendada pistelisi puhumiskontrolle (*random breath testing*), mis omaks sõidukijuhtide joobes juhtimise suhtes hirmutavat efekti. Teises dokumendis rõhutatakse, et sõidukijuhtide pisteline puhumiskontroll alkomeetriga on joobes juhtimise üle järelevalve teostamisel üldreegel; samas täpsustatakse kontrolli teostamise soovituslikku korda. Selle kohaselt peaksid liikmesriigid tagama, et kontrole teostatakse regulaarselt kohtades, kus teatud aegadel esineb regulaarselt niisuguseid rikkumisi ning kus seetõttu on suurem õnnetuste oht. Samuti tuleks juhtudel, kus kahtlustatakse joobeseisundis sõiduki juhtimist, kasutada tõenduslikke alkomeetreid (*evidential breath test*).

Alkoholi mõju all sõidukijuhtimise suhtes on kehtestatud piirangud kõikides riikides (vt lisa). Kolmes EL liikmesriigis kehtib nulltolerants (Slovakkia, Tšehhi Vabariik, Ungari). Eestis, Poolas ja Rootsis on piiriks 0,2 promilli. Enamikus EL liikmesriikides on lubatud vere alkoholisisaldus kuni 0,5 promilli, mis vastab Euroopa Komisjoni soovitusele.<sup>3</sup> Neljas liikmesriigis on lubatud kuni 0,8 promilli (Iirimaa, Luksemburg, Malta, Suurbritannia). Seega võib öelda, et Eestis kehtivad nõuded on rangemad kui enamikus EL liikmesriikides.

Mõnedes EL liikmesriikides kehtivad rangemad nõuded vähese staažiga sõidukijuhtidele: alla 2-aastase juhistaazi puhul kehtib nulltolerants Sloveenias; kuni 0,1 promilli on lubatud Austrias, kuni 0,2 promilli Kreekas ja Lätis, kuni 0,3 promilli Hispaanias; Hollandis on kuni 0,2 promilli

---

<sup>1</sup> Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles.

<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001H0115:EN:HTML>.

<sup>2</sup> Commission Recommendation of 21 October 2003 [6 April 2004] on enforcement in the field of road safety. [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l\\_111/l\\_11120040417en00750082.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_111/l_11120040417en00750082.pdf).

<sup>3</sup> Eri riikides peab vere alkoholisisaldus kas jääma alla näidatud piirväärtust (näiteks alla 0,5 promilli) või võib olla sellega võrdne. Lühiduse huvides kasutatakse lihtsustatud sõnastust.

lubatud alla 5-aastase juhistaazi puhul. Elukutseliste sõidukijuhtide mõnede kategooriate puhul kehtivad üldisest rangemad nõuded Saksamaal ja Sloveenias (nulltase), Austrias (kuni 0,1 promilli), Kreeka (kuni 0,2 promilli) Hispaania (kuni 0,3 promilli).

Vere alkoholisisalduse lubatud ülempiiri ja liiklusohutuse vahel riikide lõikes seost ei ilmne. Näiteks on liikluses hukkunute arv üks väiksemaid Rootsis (lubatud kuni 0,2 promilli) ja Suurbritannias (lubatud kuni 0,8 promilli); nulltolerantsiga Tšehhi Vabariigis ja Ungaris aga EL keskmisest (ning ka Eestist) suurem.

Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete tarvitamisest tingitud joovet puudutava seadusandluse käsitlemisel tuginetakse järgnevalt Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskuse (EMCDDA) poolt koostatud EL 21 liikmesriiki (sh Eesti) ja Norrat käsitlevale ülevaatele.<sup>4</sup>

EL 15 liikmesriigis ja Norras on keelatud sõidukijuhtimine mistahes joovastava aine mõju all, olgu tegu illegaalsete ainete (narkootikumide) või ravimitega.<sup>5</sup> Kolmes liikmesriigis on keelatud sõita narkootikumide mõju all.<sup>6</sup> Mõneti erinev on regulatsioon kolmes ülejäänud liikmesriigis, ehkki sõitmine mistahes joovastava aine mõju all on keelatud: Belgias ja Saksamaal on nulltolerants 7 aine suhtes; Soomes on nulltolerants kõikide narkootiliste ainete suhtes, mida ei ole arsti poolt välja kirjutatud.

Eraldi küsimus on ainete tarvitamise kogus. Üheksas EL liikmesriigis ja Norras lubatakse organismis teatavat narkootiliste ainete sisaldust, juhul kui see ei mõjuta võimet sõidukit juhtida.<sup>7</sup> Seitsmes liikmesriigis kohaldatakse nulltolerantsi: narkootilise või psühhotroopse aine mistahes kogus organismis pole lubatud, olenemata selle reaalsest mõjust sõidukijuhtimise võimele.<sup>8</sup> Neljas liikmesriigis on segasüsteem: Belgias, Saksamaal ja Soomes, kus ei tohi aine tarvitamine üldjuhul mõjutada sõidukijuhtimise võimet, kuid mõnede ainete suhtes kehtib nulltolerants; sellele lähedane süsteem kehtib ka Tšehhi Vabariigis.

Politsei õigused peatada sõidukijuhte võimaliku joobe kontrollimiseks on EL liikmesriikides erinevad ning ühtset seisukohta pole kujunenud. EMCDDA ülevaates käsitletud 22 riigist pooltes on politseil õigus teostada juhukontrolli<sup>9</sup>; pooltes on aga õigus sõidukit peatada vaid kahtluse korral (siia hulka on arvestatud ka need riigid, kus politseil on kohustus teha joobekontroll liiklusõnnetuse korral).<sup>10</sup>

Erinevalt alkoholijoobes sõidukijuhtimise suhtes võetud meetmetest pole sõidukijuhtide poolt narkootikumide tarvitamisele suurt tähelepanu pööratud. Selle üheks põhjuseks on asjaolu, et teadusringkondades pole seni jõutud üksmeelele, milline narkootiliste ainete kontsentratsioon mõjutab juhtimisvõimet; lisaks puuduvad teedel kontrolli teostamiseks sobivad ja samas

---

<sup>4</sup> <http://eldd.emcdda.europa.eu/index.cfm?fuseaction=public.Content&nNodeID=19034&sLanguageISO=EN> .

<sup>5</sup> Eesti, Hispaania, Holland, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Portugal, Rootsi (vastutust pole arsti ettekirjutuse korral), Slovakkia, Sloveenia, Suurbritannia, Taani, Tšehhi Vabariik, Ungari, Sarnane kord on ka Norras.

<sup>6</sup> Luksemburg, Prantsusmaa, Austria.

<sup>7</sup> Austria, Holland, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Luksemburg, Suurbritannia, Taani, Ungari; Norra.

<sup>8</sup> Eesti, Leedu, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi (vastutust pole arsti ettekirjutuse korral), Slovakkia, Sloveenia.

<sup>9</sup> Belgia, Eesti, Hispaania, Luksemburg (peaprokuröri korraldusel), Portugal (joobe kontroll kahtluse korral), Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Taani, Tšehhi Vabariik, Ungari (alkoholi tarvitamise osas).

<sup>10</sup> Austria (kahtluse korral), Holland, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Leedu, Luksemburg, Prantsusmaa, Rootsi, Suurbritannia; Norra.

usaldusväärse tulemuse andvad seadmed. Samal ajal on Euroopas politsei poolt aktiivsema narkokontrolli rakendamiseks avalikkuse laialdane toetus.<sup>11</sup>

**Protseduurid, küsimused ja probleemid joovastava aine mõju all sõitmises kahtlustatava sõidukijuhi avastamisest kuni vastutuselevõtmiseni**

Valdkond	Protseduurid	Küsimused	Probleemid
<b>Avastamine</b>	Liikluse jälgimine	Kontrollimise viis? Kas juhuslik tõkestamine (tee sulgemine) on lubatud?	Politsei strateegia ja taktika
	↓		
	Sõidukijuhi väljavalimine	Kas kahtluse olemasolu antud juhi suhtes on vajalik?	Konstitutsioonilised õigused
	↓		
<b>Meditiinilised uuringud</b>	Välitestimine	Käitumise kontrollimine? Testid tehniliste vahenditega? Missugused proovid on vajalikud?	Erinevad kogemused Uimastite äratundmise meetodid
	↓		
<b>Meditiinilised uuringud</b>	Testimine arsti poolt (arstlik läbivaatus)	Käitumise kontrollimine? Toksikoloogilised meetodid?	Arstide erinevad kogemused Standardiseerimine
<b>Vastutuselevõtmine</b>	↓		
	Viivitamatud meetmed	Juhiloa äravõtmine? Sõiduki (auto) konfiskeerimine (kinnipidamine)?	Seadusandlus
	↓		
	Edasised meetmed	Karistuse raskusaste? Konkreetsed karistuse määramine? Juhiloa äravõtmine? Mittekaristuslikud meetmed (nt kindlustusmaksed)?	Seadusandlike meetmete efektiivsus

Allikas: Euroopa Nõukogu Pompidou Grupp (1999)

<sup>11</sup> <http://eldd.emcdda.europa.eu/index.cfm?fuseaction=public.Content&nNodeID=19034&sLanguageISO=EN>.

## 5 Vastutus joobes sõidukijuhtimise eest

### 5.1 Eesti

#### *Väärteod*

Mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis karistatakse LS § 74<sup>19</sup> alusel rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga. Kohus või kohtuväline menetleja võib lisakaristusena kohaldada sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist kolmest kuust kuni üheksa kuuni.

Kui lähtuda liikluseaduse § 20 lõikest 4, mis ei luba juhi veres alkoholisisaldust veres 0,2 promilli või rohkem, siis tuleks juht lugeda joobeseisundis olevaks selle piiri ületamisel ning isikut saaks karistada joobeseisundis juhtimise eest.

Samas teeb liikluseaduse alusel Vabariigi Valitsuse 02.04.2001 määrusega nr 120 kehtestatud „Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme otsuse vaidlustamise kord“ (edaspidi kord) siin vahet, sätestades § 19 lõike 1 punktis 1, et 0,2 kuni 0,49 promillise alkoholisisaldusega veres võib olla tegemist alkoholi tarvitamise tunnustega, kui kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine ei ole sedastatav; sama korra § 19 lõike 1 punkti 2 kohaselt on 0,2 promilli kuni 1,5 promilli veres kerge alkoholijoove, kui kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine on sedastatav. Võttes arvesse aga Riigikohtu lahendeid (vt lk 9), loetakse ka alkoholisisaldust veres 0,2 mg/ml või väljahingatavas õhus 0,1 mg/l joobeseisundiks, nimelt "kergeimaks".

Keskmise ja raske joobe osas joobeseisundi tuvastamise kord täiendavaid tingimusi ei sea.

Mootorsõiduki juhtimise eest joovet tekitavate ainete tarvitamise tunnuste korral karistatakse sõidukijuhti LS § 74<sup>35</sup> alusel rahatrahviga kuni 50 trahviühikut; liiklusohu tekitamise korral rahatrahviga kuni 100 trahviühikut (liiklusohu on olukord, mis sunnib teist liiklejat ohu vältimiseks järsult muutma liikumissuunda või -kiirust või peatuma). Kohus või kohtuväline menetleja võib lisakaristusena kohaldada sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kolme kuuni.

#### *Kuriteod*

Kuritegude puhul ei tee seadus joobeseisundi osas mingeid erisusi, s.t joobeseisundi määratlemisel kehtib sama regulatsioon, mida on kirjeldatud eespool väärtegude puhul.

Kriminaalkoodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seadusega (RT I 1999, 4, 539; jõustus 23.01.1999) kriminaliseeriti joobes juhtimine, kui isikul oli kehtiv halduskaristus mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis. Juhul, kui isikut ei võetud kriminaalvastutusele ja kriminaalasi lõpetati kriminaalmenetluse koodeksi § 5 lõike 4 alusel, järgnes haldusvastutus ka korduvalt joobes sõitmise eest. Kuna kriminaalkoodeksi sõnastus tekitas praktikas probleeme, muudeti normi sõnastust ka 2001. aastal (RT I 2001, 21, 116). Tulenevalt sellest, et isikud, keda oli juba karistatud kriminaalkorras joobeseisundis juhtimise eest, ei oleks kuulunud näiteks kolmandat korda joobes sõites enam kriminaalvastutusele, muudeti normi sõnastust karistusseadustikus (RT I 2001, 61, 364).

Mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis isiku poolt, keda on varem karistatud sellise teo eest, karistatakse praegu kehtiva KarS § 424 alusel rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. KarS § 50 kohaselt võib kohus võtta süüdimõistetult kuni kolmeks aastaks juhtimisõiguse, kui isik mõistetakse süüdi mootor-, õhu- või veesõiduki, samuti trammi või raudteeveeremi ohutu liiklemise või käituseeskirjade rikkumisega seotud kuriteo eest. Korduva joobeseisundis juhtimisega on tegu, kui juhti on samasuguse väärteo teo eest viimase aasta jooksul juba karistatud või on teda juba karistatud kriminaalkorras viimase kolme või viie aasta jooksul ja süüteo karistatuse aegumine pole uute süütegude toimepanemise tõttu katkenud.

Isiku karistatuse ja kuriteo või väärteo korduvuse arvestamisel lähtutakse karistusregistri seaduse (KarRegS) § 3<sup>1</sup> järgi karistusregistrisse kantud isiku karistusandmetest. Karistusregistri karistusandmed omavad õiguslikku tähendust kuni nende kustutamiseni seaduse §-des 25-28 sätestatud tähtaegadel. KarRegS § 25 lg 1 p 1 järgi loetakse väärteo eest kohaldatud karistus kustunuks, kui selle täitmisest on möödunud üks aasta. Kuriteo eest kohaldatud karistuse kustumise tähtaeg sõltub süüdlasele mõistetud karistuse liigist ja määrast: mõistetud karistusest tingimisi vabastamise korral või selle asendamisel üldkasuliku tööga loetakse karistus kustunuks, kui määratud katseaja lõppemisest või üldkasuliku töö sooritamises on möödunud kolm aastat (§ 25 lg 1 p 5 ja 6); rahalise karistuse korral loetakse karistus kustunuks, kui selle täitmisest on möödunud kolm aastat (§ 25 lg 1 p 4); kuni kolmeaastase vangistusega karistamisel on karistusandmete kustutamise tähtjaks viis aastat (§ 25 lg 1 p 7)

Sõidukijuhi poolt liiklusnõuete ja sõiduki käituse nõuete rikkumist, millega ettevaatamatusest on tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm, karistatakse KarS § 422 alusel kuni viieaastase vangistusega. Kui niisuguse teoga on põhjustatud kahe või enama inimese surm, karistatakse süüdlast kolme- kuni kaheistaastase vangistusega.

Sõidukijuhi poolt liiklusnõuete ja sõiduki käituse nõuete rikkumine ettevaatamatusest, kui sellega on tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm, karistatakse KarS § 423 alusel rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Kui niisuguse teoga on põhjustatud kahe või enama inimese surm, karistatakse süüdlast ühe- kuni viieaastase vangistusega.

KarS § 422 ja § 423 puudutavad kõiki, mitte vaid joobes juhi poolt põhjustatud raskete tagajärgedega liiklusõnnetusi.

Joobes sõidukijuhtimisega seotud kuritegude toimepanemise eest ette nähtud karistusi juhi joobe raskusastme ning korduvuste arvu (kui isikut on varem samasuguse teo eest karistatud) järgi karistusseadustikus ei diferentseerita. Samas võib kohus karistuse määramisel juhi joobe raskust jt asjaolusid arvesse võtta.

## 5.2 Teised riigid

Euroopas varieeruvad joobes sõidukijuhtimise eest ette nähtud karistused väga suurtes piirides.<sup>12</sup> Mõnes riigis võib sõidukijuhtimise õiguse ära võtta paariks kuuks, teistes on aga miinimumiks üks aasta ning ülempiiri pole; rahatrahv võib ulatuda mõnest tuhandest kroonist miljonite kroonideni ning vabadusekaotusliku karistuse pikkus mõnest päevast paljude aastateni. Samal ajal ei ole võimalik täheldada kindlaid seaduspärasusi liiklusohutuse ja karistuspraktika ranguse vahel riikide lõikes: näiteks võib kergeste sanktsioonidega riikides olla liiklusohutus parem kui mõnedes rangete sanktsioonidega riikides. Riikidevahelist võrdlust raskendab karistusmäärade varieerumine laias diapsoonis.

EMCDDA ülevaates vaatluse all olnud 21-st EL liikmesriigist enamikus (13) kohaldatakse vaid kriminaalkaristust (samuti Norras); teistes kasutatakse nii kriminaal- kui halduskaristust (5) või vaid halduskaristust (3). Enamikul juhtudel ei ole ettenähtud sanktsioonide puhul vahet, millise joovet tekitava ainega on tegu (alkohol, narkootikumid vm).

Mõningaid näiteid Euroopa riikide kohta (täielik ülevaade on joonistel lisas):

- 1) sõiduki juhtimise õigus võidakse ära võtta
  - maksimaalselt 3 kuuks Saksamaal;
  - minimaalselt üheks aastaks Iirimaal, Norras, Suurbritannias;
  - kogu eluks Luksemburgis, Suurbritannias, Taanis, Ungaris;
- 2) rahatrahv võib kindlate piirmäärade korral (jättes välja riigid või õigusrikkumiste liigid, kus aluseks võetakse süüdlase sissetulek) ulatuda üle 50 000 euro (782 000 kr) Hollandis, Kreekas, Slovakkias, Sloveenias, Taanis ja Tšehhi Vabariigis; kui rahatrahvi määramise aluseks on süüdlase sissetulek, ei tarvitse trahvisummal ülempiiri olla;
- 3) vabadusekaotuslik karistus (vangistus, arest) joobes sõidukijuhtimise eest ilma rasket tagajärge põhjustamata mitmes riigis puudub (Austria, Belgia, Leedu, Sloveenia); raske tagajärje põhjustamisel võib vangistus aga ulatuda 14 aastani (Suurbritannia).

Mitmetes riikides on karistusmäärad joobeastme ning korduvuse järgi diferentseeritud (vt täpsemalt lisas). Lisaks võib joobe tasemega olla seotud juhtimisõiguse äravõtmise kestus.

- Soomes karistatakse isikuid, kelle veres on alkoholisaldus vähemalt 0,5 mg/ml või väljahingatavas õhus 0,22 mg/l rahatrahviga või kuni 6-kuulise vangistusega.<sup>13</sup> Raske rikkumisega on tegu, kui sõidukijuhi vere alkoholisaldus on vähemalt 1,2 promilli või hingeõhus on alkoholi vähemalt 0,53 mg/l, või on narkootilise aine tarvitamine juhi võimet sõidukit juhtida oluliselt nõrgendanud – sel juhul on karistuseks rahatrahv kuni 60 päevamäär või vangistus kuni 2 aastat.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Joobes sõidukijuhtimise eest ette nähtud karistuste käsitlemisel tuginetakse peamiselt Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskuse (EMCDDA) poolt koostatud EL 21 liikmesriiki (sh Eesti) ning Norrat käsitlevale ülevaatele:

<http://eldd.emcdda.europa.eu/index.cfm?fuseaction=public.Content&nNodeID=19034&sLanguageISO=EN>.

<sup>13</sup> Rahatrahvi miinimummäär on üks päevamäär, mis on 1/60 süüdlase keskmisest kuusissetulekust pärast maksude mahaarvamist ning varalise seisundi (võimalik trahvi suurendav mõju) ja võimalike elatusmaksete (võimalik trahvi vähendav mõju) arvessevõtmist. Narkootiliste ainete puhul loetakse niisuguseks rikkumiseks olukorda, kus juhi võime oma sõidukit juhtida "on nõrgenenud".

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki>.

<sup>14</sup> Alkoholi joobe raske rikkumise piiriks on 1,2 promilli alates 1. septembrist 1994; varem oli selleks 1,5 promilli.

- Taanis sõltub juhi karistus sõidukijuhi joobe tasemest: rahatrahvi määramiseks korrutatakse promillide arv kuu netosissetulekuga; alates tasemest 2,0 mg/ml lisandub 20 päeva aresti või sotsiaalteenistus.<sup>15</sup>
- Saksamaal karistatakse juhti väärteo eest kuni 1500 eurose rahatrahviga, kui tema vere alkoholisisaldus on 0,5–1,1 mg/ml.<sup>16</sup> Üle selle määra on tegemist juba kuriteoga. Lisaks on vere alkoholisisalduse puhul 1,6 mg/ml juhtimisõiguse tagasisaamiseks vaja läbi teha meditsiinilis-psühholoogiline "idioditest"; taseme puhul üle 2 mg/ml pikeneb juhtimisõiguse äravõtmise aeg. Karistusmäärad on karmimad korduvuse korral, võrreldes esmakordse juhtumiga.
- Šveitsi liiklusseaduse § 91 kohaselt on karistatakse joobes juhtimise (alates 0,5 mg/ml veres) eest aresti või rahatrahviga. Juhul, kui ületatakse kvalifitseeritud joovet (0,8 mg/ml veres), on karistuseks vangistus või trahv. Vangistuse pikkuseks võib olla 3 päeva kuni 3 aastat, aresti pikkus ühest päevast kuni 3 kuuni.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> [http://www.avd.de/index.php?id=223&tx\\_jppageteaser\\_pi1\[backId\]=30](http://www.avd.de/index.php?id=223&tx_jppageteaser_pi1[backId]=30).

<sup>16</sup> <http://dejure.org/gesetze/StGB>, <http://bundesrecht.juris.de/stvg/index.html>.

<sup>17</sup> [http://www.admin.ch/ch/d/sr/741\\_01/a91.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_01/a91.html), [http://www.admin.ch/ch/d/sr/311\\_0/index1.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/311_0/index1.html).



## 6 Väljaselgitatud joobes sõidukijuhtide arv, tuvastatud joobeaste

### 6.1 Eesti

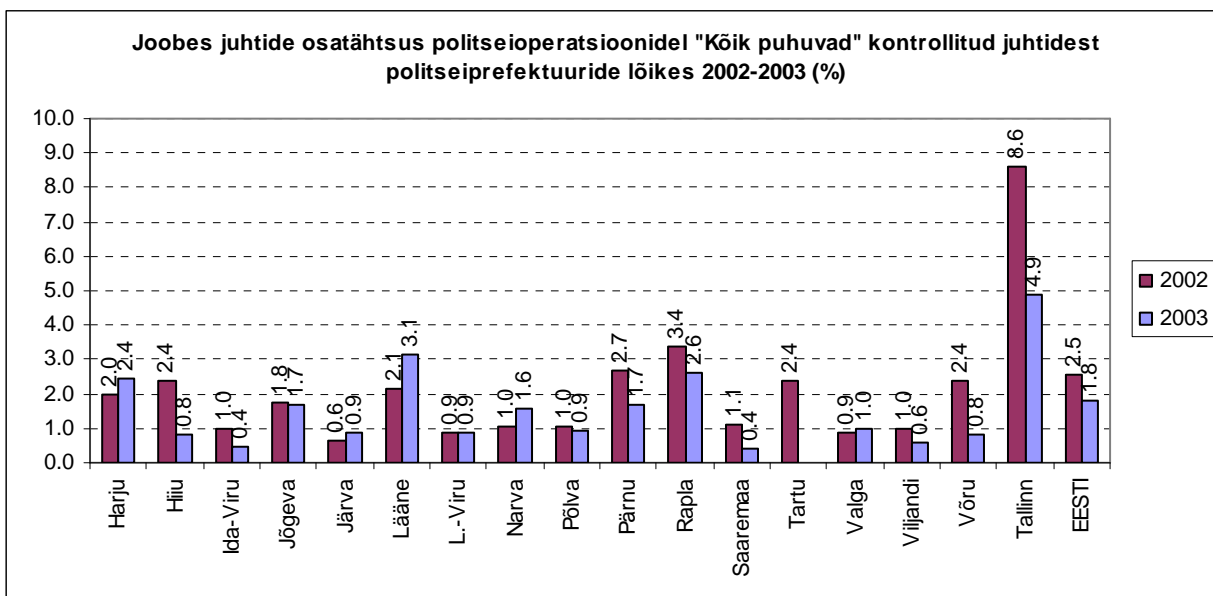
#### 6.1.1 Joobekontrolli ulatus, joobes juhtide osakaal liikluses

Eestis pole läbi viidud süstemaatilisi uuringuid (vaatlusi) liikluses joobes juhtide osakaalu selgitamiseks ning puuduvad aastate lõikes võrreldavad andmed joobes juhtide keskmise osakaalu kohta liikluses. Ei ole tehtud ka analüüsi alkoholi tarvitanud ning liiklusrikkumiselt tabatud või liiklusõnnetuse põhjustanud sõidukijuhtide joobe taseme kohta (vt osa 6.1.2).

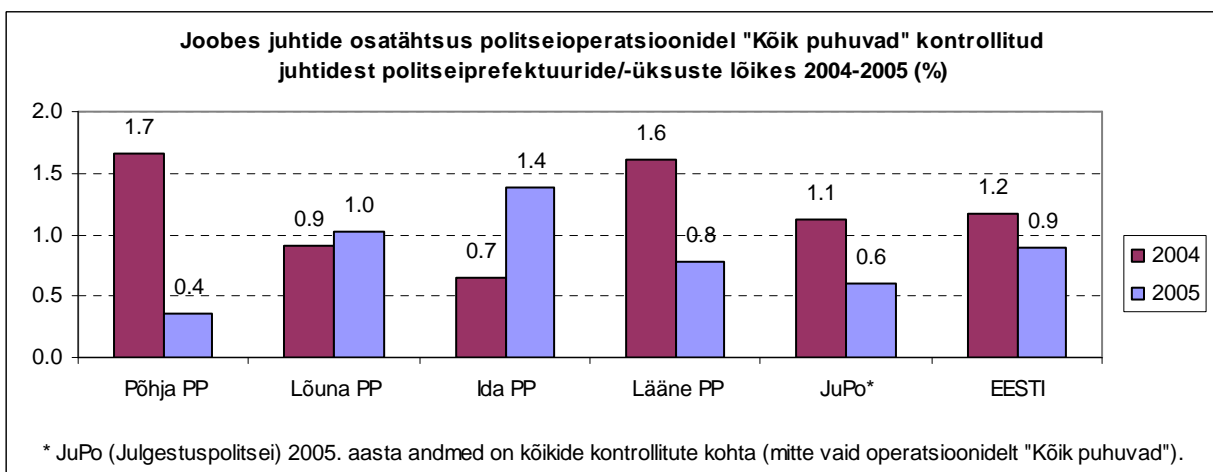
Peamiseks andmeallikaks joobes juhtide osakaalu kohta liikluses on olnud politseioperatsioonid "Kõik puhuvad". Niisuguseid kontrollreide alustati Eestis 1998. aastal; eraldi statistikat peetakse alates 2001. aastast (kogutakse andmeid kontrollitud juhtide ning joobes ja alkoholi tarvitamise tunnustega juhtide arvu kohta). Samal ajal ei koguta üleriigilises aruandluses andmeid operatsioonide läbiviimise koha ja aja ning tabatud juhtide joobeaste kohta. Politseioperatsioone on läbi viidud väga erineval ajal ja kohtades, alates suhteliselt väikese õnnetuste riskiga tööpäeva hommikust kuni suure riskiga jaanilaupäevani ning väikesaartest kuni tuhandete osalistega massiüritusteni. Puuduvad ka andmed, kui palju sõidukijuhte on kontrollitud muu politseitöö käigus. Seetõttu ei saa olemasolevate andmete põhjal teha järeldusi joobes juhtide keskmisest osakaalust liikluses ning selle võimalikest muutustest.

Politseioperatsioonidel kontrollitud sõidukijuhtide arv on olemasolevatel andmetel (2001–2005) olnud vahemikus 99 881 (2002. aastal) kuni 260 150 (2004. aastal). Avastatud joobes juhtide osakaal kõikidest kontrollitud juhtidest oli kõrgeim 2002. aastal (2,5%), kuid on seejärel langenud (2005. aastal 0,9%). Siinjuures tuleb silmas pidada, et andmed ei ole aastate lõikes täpselt võrreldavad: politseioperatsioone on eri aastatel läbi viidud erineval ajal ja kohtades. Teiste Euroopa riikidega võrreldes on Eestis joobekontroll viimastel aastatel olnud üks intensiivsemaid – vt järgmises osas.

Üksikute politseiprefektuuride või -üksuste lõikes on politseioperatsioonidel "Kõik puhuvad" välja selgitatud joobes sõidukijuhtide osakaal kõikunud suures ulatuses, mis on ilmselt tingitud nende erinevast suunitlusest eri aastatel – vt joonised. Käesoleva ülevaate koostamise ajal puudus täpsem informatsioon, milliseid eesmärke niisuguste operatsioonide planeerimisel politseiprefektuurides seati ning milliseid asjaolusid arvesse võeti.



Allikas: Politseiamet



Allikas: Politseiamet

Väljaselgitatud joobes sõidukijuhtide koguarv (väärted ja kuriteod) on aastatel 2000–2005 püsinud samas suurusjärgus (13 000...16 000). Politseioperatsioonide käigus välja selgitatud joobes juhtide osakaal kõikidest politsei poolt avastatud joobes juhtidest on olnud vahemikus 13...22%.

Alates 2002. aastast on kasvanud korduva joobes sõidukijuhtimisega seotud juhtumite arv ja osakaal (2005. aastal 22% kõigist juhtumitest). Osaliselt võib olla tegu asjaoluga, et korduvat joobes juhtimist loetakse kuriteoks alates 1999. aastast ning seetõttu on viimastel aastatel kriminaalkaristusega kehtiva karistatusega isikute osakaal mõnevõrra kasvanud.

**Joobes sõidukijuhtimisega seotud liiklusalased õigusrikkumised ning politseioperatsioonidel „Kõik puhuvad“ kontrollitud sõidukijuhtide ja väljaselgitatud joobes sõidukijuhtide arv, 2000-2005**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Väärteod *	12780	11729	12224	12664	13026	12406
Kuriteod **	1598	1261	1643	2298	3018	3494
Kuritegude osakaal (%)	11,1	9,7	11,8	15,4	18,8	22,0
Kuritegusid ja väärtegusid kokku	14378	12990	13867	14962	16044	15900
Operatsioonidel „Kõik puhuvad“ kontrollitud juhte, sh ***	...	125115	99881	122588	260150	230349
- joobes ***	...	2878	2528	2214	3043	2043
- alkoholi tarvitamise tunnustega ***	...	650	450	328	854	512
Joobes juhtide osakaal kontrollitud juhtidest (%) ***	...	2,3	2,5	1,8	1,2	0,9
Alkoholi tarvitamise tunnustega juhtide osakaal kõigist kontrollitud juhtidest (%) ***	...	0,5	0,5	0,3	0,3	0,2
Politseioperatsioonide käigus avastatud joobes juhtide osakaal kõigist avastatud joobes juhtidest ***	...	22,2	18,2	14,8	19,0	12,8

\* Kuni 31.08.2002 haldusõigusrikkumiste seadustik § 96, alates 01.09.2002 liiklusseadus § 74<sup>19</sup>

\*\* Kuni 31.08.2002 kriminaalkodeksi § 204 lg 3, alates 01.09.2002 karistusseadustik § 424

\*\*\* Andmed ei ole aastate lõikes täpselt võrreldavad

Allikas: Politseiamet

### 6.1.2 Andmed sõidukijuhtide joobeastme kohta

Joobe raskusaste määratakse ametlikult vaid joobe tuvastamisel arsti poolt. Joobe tuvastamisel ametiisiku (politseiniku) poolt tuleb fikseerida vaid tuvastamise tulemus (kaine/joobes).<sup>18</sup> Seetõttu kajastavad järgnevad andmed joobe raskusastme kohta vaid neid juhtumeid, kus joobeseisundi tuvastas arst või on politsei poolt kasutatud indikaatorvahendi näit fikseeritud.

Joovet tekitavaid aineid tarvitanud mootorsõidukijuhtide poolt 2005. aastal toime pandud liiklusalaste õigusrikkumiste puhul on joobe liigi ja raskusastme kohta andmed:<sup>19</sup>

- liiklusseaduse (LS) rikkumiste puhul kokku – 3,2% juhtudest (3740 juhtu 117 350-st liiklusalasest väärteost);
- LS § 74'19 puhul – 15,7% juhtudest (1949 juhtu 12 406-st);
- KarS § 424 puhul – 12,9% juhtudest (450 juhtu 3494-st; andmetes võib olla väikesi vigu).

<sup>18</sup> Juhul kui kasutatakse arvnäiduga indikaatorvahendit, võidakse selle näit küll märkida protokollis, kuid see pole kohustuslik. Lisaks kasutatakse indikaatorvahendeid, mis arvvaartust ei näita.

<sup>19</sup> Andmed kajastavad nii tervishoiuasutustes kui politsei poolt joobe tuvastamise tulemusi, kuid politsei poolt on joobe tuvastamisel kasutatud indikaatorvahendit ning joobe esinemise korral ei oma nii tuvastatud "raskusaste" õiguslikku tähendust. Arvestatud on vaid neid juhtumeid, kus tuvastati joovet tekitavate ainete tarvitamise tunnused või joove – mitte negatiivse tulemuse andnud juhtumeid.

## Liiklusalaste õigusrikkumiste puhul mootorsõidukijuhtidel tuvastatud joobeaste 2005. aastal<sup>20</sup>

	Alkoholi tarvitamise tunnused	Narkootilise või psühho- troopse aine tarvitamise tunnused	Kerge joove	Keskmine joove	Raske joove	Narkooti- line joove	Toksiline joove	KOKKU määrati
Juhtumite arv								
Liiklusseadus (LS) kokku	1278	113	1084	838	313	112	2	3740
- LS § 74'19	16	3	982	628	226	93	1	1949
- muud LS rikkumised	1262	110	102	210	87	19	1	1791
KaS § 424	(2)*	x	211	169	56	12**	0	450
KOKKU***	1278	113	1295	1007	369	124	2	4190
Juhtumite jaotus protsentides								
Liiklusseadus (LS) kokku	34,2	3,0	29,0	22,4	8,4	3,0	0,1	100
- LS § 74'19	0,8	0,2	50,4	32,2	11,6	4,8	0,1	100
- muud LS rikkumised	70,5	6,1	5,7	11,7	4,9	1,1	0,1	100
KaS § 424	(0,4)*	x	46,9	37,6	12,4	2,7**	0,0	100
KOKKU***	30,5	2,7	30,9	24,0	8,8	3,0	0,0	100

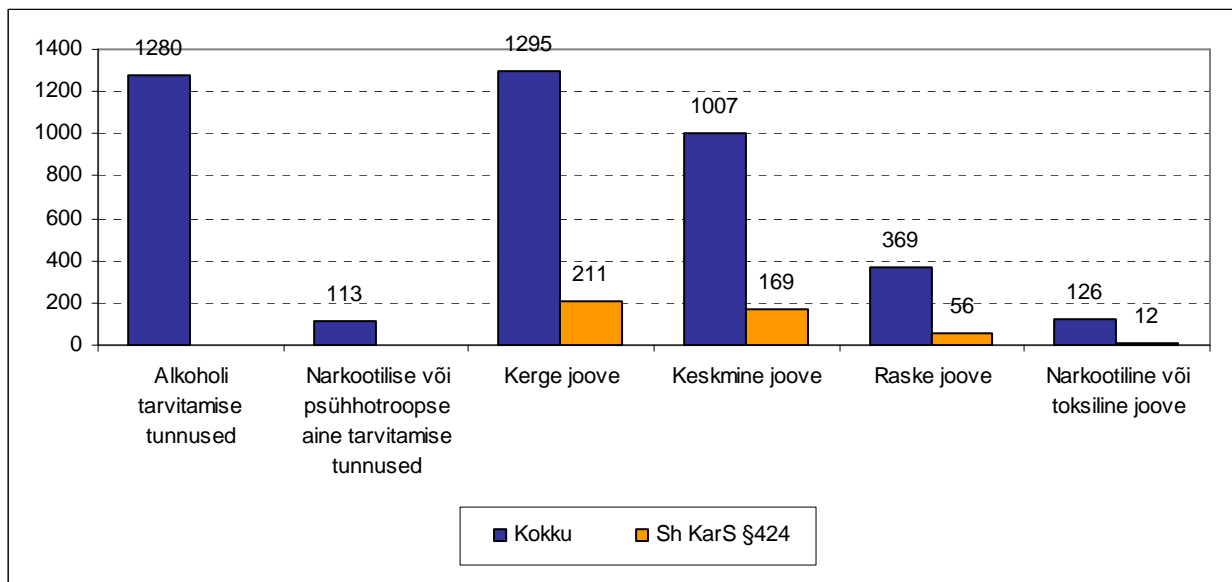
\* Tegu on ilmselt sisestusvigadega, kuna KaS § 424 alusel saab vastutusele võtta vaid joobes juhte. Joonisel seda ei näidata.

\*\* Teise Politseiameti allika kohaselt registreeriti 24 juhtumit (eeldatavalt täpsem). Sel juhul moodustasid narkojoobes juhid KaS § 424 puhul 5,2% (24/462).

\*\*\* Arvestusest on välja jäetud sulgudes olevad arvud.

Allikas: Politseiamet

## Liiklusalaste õigusrikkumiste puhul mootorsõidukijuhtidel tuvastatud joobeaste 2005. aastal (juhtumite arv)



Allikas: Politseiamet

<sup>20</sup> Vt eelmine joonealune märkus.

## 6.2 Teised riigid

### 6.2.1 Joobekontrolli ulatus

Euroopa riikides 2002. aastal autojuhtide seas läbi viidud küsitluse kohaselt oli viimase 3 aasta jooksul juhtide joovet kõige sagedamini kontrollitud Soomes ja Eestis; neile järgnesid Slovakkia, Rootsi, Horvaatia. Kõige harvemini oli juhtide joovet kontrollitud Itaalias, Iirimaa, Suurbritannias, Taanis ja Austrias – vt joonis lisas.<sup>21</sup>

Politsei andmed joobekontrolli ulatuse kohta eri riikides ei ole korrektselt võrreldavad, kuna ei ole selge, kui suure osa moodustavad eelneva kahtluseta läbi viidud juhtestid (sh lauskontroll "Kõik puhuvad"); ka erinevad politsei õigused juhtide peatamisel ja kontrollimisel. Teemat käsitlevates allikates märgitakse, et kindlasti on valikuliste testide (vaid kahtluse või õnnetustes osalenute puhul) osakaal oluline; seda eriti riikides, kus politseil peab üldjuhul puudub õigus teha juhukontrole (nt Suurbritannia). Näiteks Hollandis arvatakse ca 70% testidest olevat tehtud juhuslikult.<sup>22</sup>

Sageli pole teada, kas politsei andmed hõlmavad kõiki kontrollimisi või ainult politseireidide käigus ja/või liikluspolitsei poolt kontrollitud juhte. Näiteks Soome puhul on alates 1994. aastast teada vaid liikluspolitsei andmed (viimaste täielike andmete järgi moodustas liikluspolitsei poolt kontrollitud juhtide arv 30% kõigist kontrollitud juhtidest 1993. aastal).<sup>23</sup> Tuleb ka arvestada, et osa juhtidest on kontrollitud aasta jooksul korduvalt. Eespool nimetatud küsitluse andmed näitavad selgelt, et korduva kontrolli tõenäosus on ootuspäraselt tugevas korrelatsioonis joobekontrolli üldise mahuga.

Ehkki politsei andmete rahvusvaheline võrreldavus on piiratud, on ilmne, et kontrolli ulatus varieerub eri riikides oluliselt. Kümne Euroopa riigi kohta olemas olevate politsei andmete kohaselt kontrollitakse juhtide joovet kõige sagedamini Soomes, Eestis, Rootsis, Prantsusmaal, Kreekas; harvemini aga Iirimaa, Austrias, Suurbritannias.<sup>24</sup> Riikide järjestus langeb üldjoontes kokku eespool viidatud küsitluse tulemustega.

Soomes sai politsei õiguse korraldada juhukontrolli 1977. aastal. Kontrollitud juhtide arv on viimase 25 aasta jooksul kümnekordistunud, sh ajavahemikus 1995–2004 hinnanguliselt kahekordistunud (andmed on pärast 1993. aastat vaid liikluspolitsei kohta). Praegu moodustab aastas kontrollitavate juhtide arv hinnanguliselt ligikaudu 40% juhtide koguarvust.<sup>25</sup> Regulaarseid reide korraldatakse pühade perioodil.

Rootsis kontrolliti 2004. aastal 1,56 miljonit juhti (arvuliselt 18% elanikkonnast); 2007. aastaks on kavas viia kontrollitavate juhtide arv 2 miljonini (22% elanikkonnast).<sup>26</sup>

<sup>21</sup> <http://sartre.inrets.fr/documents-pdf/repS3V1E.pdf#search=%22SARTRE%203%22>.

<sup>22</sup> <http://www.etsc.be/documents/costeff.pdf>.

<sup>23</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

<sup>24</sup> Eesti Politseiamet, <http://www.om.fi/optula/31881.htm>, <http://www.etsc.be/documents/costeff.pdf>, <http://sunflower.swov.nl>.

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape_final_report.pdf).

<sup>26</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile\\_sv\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile_sv_en.pdf).

**Andmeid joobekontrolli ulatusest mõnedes Euroopa riikides (politsei andmed; riikide järjestus testide sageduse järgi viimaste olemasolevate andmete alusel) <sup>27</sup>**

Riik	Aasta	Teste	Üks test ... (arv) elaniku kohta
Soome **	1985	Kokku 639 000	8
	1993	Kokku 1,55 mln	3
		Neist liikluspolitsei 467 000	18
	2004	Liikluspolitsei 1,06 mln	5
Eesti ***	2001	125 000	11
	2004	260 000	5
	2005	230 000	6
Rootsi	2000	1 mln	9
	2004	1,56 mln	6
Prantsusmaa	1988	2 mln	28
	1998?	7,2 mln	8
Kreeka	1998?	260 000	40
	2003	1,3 mln	8
Holland	2000	1 mln	16
Hispaania	1998?	1,4 mln	30
	2003	2,5 mln	16
Suurbritannia	1998?	900 000	67
	2002	764 000	78
Austria	1998?	100 000	80
Iirimaa	1998?	17 000	220

\* Andmed pärinevad erinevatest allikatest ja ei tarvitse olla korrektselt võrreldavad. Alati ei ole selge, kas arvestus hõlmab kõiki kontrollimisi või vaid spetsiaalseid politseioperatsioone.

\*\* Pärast 1993. aastat on täpsed andmed teada vaid *Liikkuva poliisi* (liikluspolitsei) kohta.

\*\*\* Andmed hõlmavad vaid politseioperatsioone "Kõik puhuvad".

Pikaajaliselt on ulatuslikku joobekontrolli läbi viidud ka mõnedes Austraalia osariikides. *New South Wales*'is on juhukontroll lubatud 1982. aastast. Aastas on kontrollitud kuni 1,3 miljonit juhti, mis moodustab ligikaudu 1/3 juhtide üldarvust<sup>28</sup> (elanikke 2005. aastal 6,8 miljonit). *Western Australia* osariigis kontrolliti rahandusaastal 2000/2001 1,1 miljonit juhti<sup>29</sup> (elanikke 2005. aastal 2 miljonit).

<sup>27</sup> Eesti Politseiamet, <http://www.om.fi/optula/31881.htm>, <http://www.etsc.be/documents/costeff.pdf>, <http://sunflower.swov.nl>.

<sup>28</sup> <http://www.scienceservingsociety.com/ts/text/ch10.htm>.

<sup>29</sup> [http://www.ombudsman.wa.gov.au/pdf/reports/rbt\\_report\\_nov2001.pdf](http://www.ombudsman.wa.gov.au/pdf/reports/rbt_report_nov2001.pdf).

## 6.2.2 Joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses

Rahvusvaheliselt võrreldavaid andmeid joobes juhtide osakaalu kohta liikluses kuigivõrd pole. Andmed puudutavad peamiselt alkoholi joovet; narkootiliste või psühhotroopsete mõju all sõidukijuhtimise kohta on rahvusvaheliselt võrreldavaid andmeid tunduvalt vähem. Lisaks mõjutavad andmete võrreldavust politsei võimalused joovet kontrollida ning selleks kasutatav meetodika – vt eelmine osa. Järgnevalt tähendab "joove" nii alkoholist kui muude ainete tarvitamisest tingitud joovet.

Valdav osa joobes sõidukijuhtimist puudutavaid andmeid saadakse politseireididega, mis enamasti koondatakse suurema riskiga ajale ja kohtadesse ning seetõttu ei tarvitse kajastada keskmist olukorda. Täpsema pildi annavad kindla meetodikaga korraldatavad vaatlused. Regulaarseid vaatlusi on läbi viidud näiteks Hollandis, Soomes ja USA-s, kuid ka nende riikide andmed ei ole omavahel täpselt võrreldavad. Võrdlust raskendab asjaolu, et sõidukijuhtide veres lubatud alkoholisalduse ülempiir EL liikmesriikides ulatub nulltasemest kuni 0,8 promillini.

Euroopa Komisjoni hinnangul on EL liikmesriikides joobes (üle igas riigis kehtestatud ülempiiri) keskmiselt 1...5% juhtidest.<sup>30</sup> Mitmete liikmesriikide ühises operatsioonis jõulude eel 2004. aastal tuvastati alkoholi joove 1,9%-l juhtidest ning narkootiliste või psühhotroopsete ainete mõju all oli 1,5% juhtidest (2003. aastal vastavalt 2,3 % ja 1,4 %).<sup>31</sup>

Andmed joobes väljaselgitamise viisi kohta on olemas Soome kohta: 2004. aastal avastati joobes sõidukijuhtidest 31% lauskontrolli käigus; 19% kohta oli politseile teatatud, 12% oli sattunud liiklusõnnetusse (sh vaid varalise kahjuga), 11% oli politseile silma hakanud sõiduviisi tõttu.<sup>32</sup> Juhi joobeastme suurenemisega "vahelejäämise" tõenäosus kasvab.

Võrreldes sõidukijuhtide poolt alkoholi tarvitamise kohta kogutud andmestikuga on illegaalsete uimastite ning ka uimastava toimega ravimite kohta ülevaatlikku informatsiooni vähe. Liikluses on uimastite tarvitamine enamasti avastatud alkoholi tarvitamist puudutava kontrolli käigus. Puuduvad ulatuslikud rahvusvahelised uuringud uimastite tarvitamisest sõidukijuhtide seas; üksikute riikide kohta olemas olevaid andmeid on ühtse meetodika puudumise ning narkootiliste ainete ja nende mõjude mitmekesisuse tõttu aga märksa raskem raske võrrelda kui alkoholi tarvitamist kajastavaid andmeid.

Tähelepanu tuleb pöörata ka ravimite kasutamisele, mis võivad mõjutada sõidukijuhtimise võimet: mitmete uuringute andmetel kasutatakse autojuhtide seas legaalseid ravimeid (peamiselt rahustava või uinutava toimega bensodiasepiinid) sagedamini kui keelatud narkootilisi aineid (peamiselt kanepitooted ja opiaadid).<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (2001/115/EC).

<sup>31</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

<sup>32</sup> Samas.

<sup>33</sup> <http://eldd.emcdda.europa.eu/index.cfm?fuseaction=public.Content&nNodeID=19034&sLanguageISO=EN>.

Euroopa Nõukogu Pompidou Grupi ülevaates (1999) sõnastati peamised järeldused legaalseid ja illegaalseid uimasteid puudutavatest uuringutest Euroopas.<sup>34</sup>

### 1) Autojuhid tervikuna

- Autojuhtide seas on *legaalseid* uimasteid (s.t ravimeid; siia hulka ei loeta alkoholi) sõidu ajal tarvitanud 5...15% juhtidest, olenevalt sellest, milliseid juhtimisvõimet mõjutavaid aineid on arvestatud. Uimastitest avastatakse kõige sagedamini bensodiasepiine.
- *Illegaalsete* uimastite tarvitajaid on olnud 1...5%. Kõige sagedamini on leitud kanepitooteid (enamus juhtudest) ja opiaate, kuid kasvanud on sünteetiliste uimastite (amfetamiini jt) kasutamine, eriti noorte juhtide seas.
- *Legaalsete* uimastite (ravimite) ja *alkoholi* koostarvitamine ei ole juhtide seas levinud. Ilmselt on enamus patsiente teadlikud niisuguse kombinatsiooni kahjulikust mõjust.
- *Illegaalsete* uimastite ja *alkoholi* koostarvitamine on palju suurem probleem, ehkki selle ulatus pole võrreldav ainuüksi alkoholi tarvitamisest tingitud probleemidega.
- *Mitut uimastit koos* tarvitatakse autojuhtide poolt ilmselt väga vähe. Saksamaa uuringutes avastati vaid üks juhtum bensodiasepiinide ja opiaatide kombinatsioonist.

### 2) Autojuhid, keda kahtlustati uimastite mõju all sõitmisel

Uimasti mõju all sõitmisel kahtlustatud juhtide puhul on sageli tegu olnud *legaalsete* uimastite kasutamisega. Andmestik niisuguste juhtumite kohta on puudulik, kuna politseiametnikul reeglina puudub kohustus niisuguseid juhtumeid registreerida.

### 3) Liiklusõnnetuses osalenud juhid

Legaalseid uimasteid on erinevate vaatluste järgi kasutanud 6...21% õnnetuses osalenud juhtidest, kuid nende kasutamine ei kujuta siiski tõsist liiklusohutuse probleemi.

Erinevate autorite hinnangul on keskmine alkoholihoobes juhtide osakaal EL "vanades" (15) liikmesriikides 1...3%. Muuhulgas tuginetakse Hollandis kui "keskmises" riigis korraldatud vaatluste tulemustele.

- Hollandis 2001–2004 kõikidel nädalapäevadel ja kellaaegadel läbi viidud vaatlused näitasid, et kõigist läbisõidukilomeetritest aastas veidi alla ühe protsendi läbiti alkoholihoobes (0,5 promilli või enam) autojuhtide poolt. Üldine alkoholi tarbimise tase ning juhtide hinnang oma liikluskäitumisele (kui sageli on sõitnud hoobes) on Hollandis olnud lähedane Euroopa keskmisele. Seetõttu oletatakse, et Euroopas läbitakse 0,5-promillises või suuremas alkoholihoobes aastas ligikaudu üks protsent läbisõidukilomeetritest.<sup>35</sup>
- 2003. aastal avaldatud *Escape*-raportis tehakse järeldus, et EL (15) riikides tervikuna tehakse ligikaudu 3% sõitudest kehtivat ülempiiri ületavas alkoholihoobes.<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Road traffic and drugs – Proceedings, Seminar, Strasbourg, April 1999 [ISBN 92-871-4145-2].

<sup>35</sup> [http://www.erso.eu/knowledge/content/05\\_alcohol/prevalence\\_amp\\_rate\\_of\\_alcohol\\_consumption.htm](http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption.htm).

<sup>36</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape_final_report.pdf).



- Teises samal aastal avaldatud raportis peetakse tõenäoliseks alkoholijoores juhtide väiksemat osakaalu: kuna Skandinaavias on alkoholijoores juhtide osakaal alla 1%, Holland esindab "keskmist" (1,5%) ja kolmanda grupi riikides on alkoholijoores juhtide osakaal ligikaudu 3%, siis võib EL (15) keskmine olla 2%.<sup>37</sup>

Enamikus Põhjamaades on 2002–2004 ühiste kontrollreidide puhul (lauskontroll) olnud joores 0,5...0,7%; Norras 0,1% kontrollitud juhtidest (Rootsis ja Norras sõidukijuhi vere alkoholisisaldus 0,2 promilli või enam, Soomes ja Taanis 0,5 promilli või enam).<sup>38</sup>

Soomes arvatakse joores juhtide osakaal liicluses olevat väiksem kui enamikus teistes lääneriikides. 2003. aastal jõulude eel lauskontrolliga kontrollitud 65 000 juhust oli alkoholijoores 0,36% (0,5 promilli või enam). 2004. aastal tervikuna oli alkoholijoores 0,2% juhtidest.<sup>39</sup>

Hollandis läbi viidud uuringute kohaselt oli 2002. aastal joores 4,3% ja 2003. aastal 3,8% juhtidest (vaatluste aeg pole teada). Tulemust peeti ootuspäraseks tänu vaatlusperioodil tugevnenud kontrollile.<sup>40</sup> Suurbritannias oli 2005. aasta detsembris jõulude eel ja järel kontrollitud juhtidest joores 7,0% (üle 0,8 promilli).<sup>41</sup>

#### Üle-euroopaliste uuringute tulemused joores sõidukijuhtide osakaalust liicluses<sup>42</sup>

	2000	2001
Soome	0,3 %	0,2 %
Norra	...	0,2 %
Saksamaa	0,6 %	0,3 %
Holland	1,1 %	1,8 %
Suurbritannia	2,9 %	2,7 %
Iirimaa	0,4 %	0,7 %
Kreeka	8,4 %	6,0 %

NB! Andmed ei tarvitse olla täpselt võrreldavad, kuna juhtidele lubatud vere alkoholisisalduse ülempiir ning juhtide peatamise ja kontrolli võimalused võivad riigiti erineda. Ka pole teada, millal ning kuivõrd ühtse metoodika alusel reidid läbi viidi. Seetõttu võivad toodud andmed erineda teiste allikate andmetest samade riikide kohta.

Mõnedel hinnangutel võib eristada riikide grupe vastavalt joores juhtide osakaalule. Väike on see Põhjamaades, kuid suhteliselt suur näiteks USA-s, Kanadas, Prantsusmaal, Hollandis – viimastes arvatakse õhtusel ajal 5...10% juhtidest olevat mõõdukalt või palju alkoholi tarvitanud. Ühe 1988. aasta küsitluse kohaselt tunnistas Austraalias 28% ja USA-s 24% juhtidest, et nad olid eelmise aasta jooksul sõitnud pärast nelja või enam *drinki*; kuid Norras vaid 2% juhtidest.<sup>43</sup>

2002. aasta Euroopa uuringus küsiti, "mitmel päeval nädalas te sõidate pärast isegi väikese koguse alkoholi tarvitamist?".<sup>44</sup> Joonisel on näidatud vastanud juhtide osakaal, kes vastasid, et nad kunagi ei sõida pärast alkoholi tarvitamist. Küsitluse andmetel ei tee seda kunagi 80% või enam küsitletuist Ungaris, Poolas, Rootsis, Soomes, Tšehhi Vabariigis ja Eestis; nii vastanute osakaal jäi aga alla 50% Küprosel, Prantsusmaal, Portugalis ja Šveitsis.

<sup>37</sup> <http://www.etsc.be/documents/costeff.pdf>.

<sup>38</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

<sup>39</sup> Samas.

<sup>40</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile\\_nl\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile_nl_en.pdf).

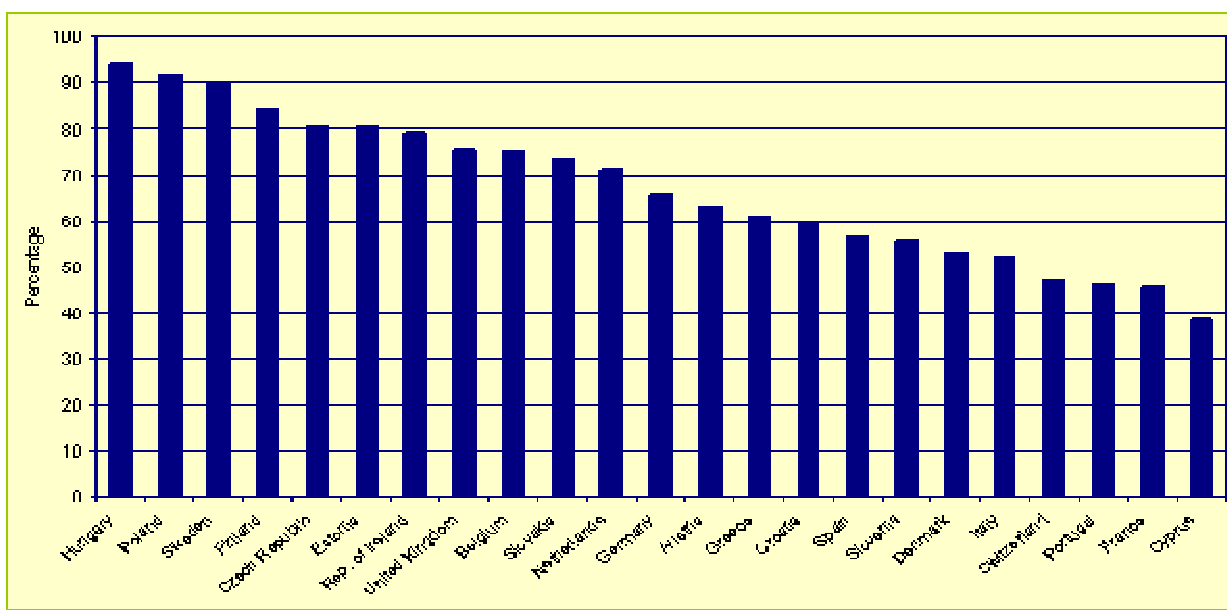
<sup>41</sup> <http://www.bma.org.uk/ap.nsf/Content/Drinkinganddriving>.

<sup>42</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

<sup>43</sup> [http://www.scielo.br/pdf/rbp/v26s1/en\\_a17v26s1.pdf](http://www.scielo.br/pdf/rbp/v26s1/en_a17v26s1.pdf).

<sup>44</sup> [http://www.erso.eu/knowledge/content/05\\_alcohol/prevalence\\_amp\\_rate\\_of\\_alcohol\\_consumption.htm](http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption.htm).

**Juhtide osakaal, kes enda väitel ei sõida kunagi pärast alkoholi tarvitamist (% vastanutest, 2002. aasta Euroopa küsitlus)<sup>45</sup>**



Allikas: üle-euroopaline küsitlus SARTRE 3

Narkootiliste ainete ja ravimite kasutamise ulatuse kohta sõidukijuhtide poolt on korraldatud vähem uuringuid ning paljude riikide kohta andmed puuduvad. USA-s 2003. aastal avaldatud raportis aastatel 1981–2001 kogu maailmas läbi viidud uuringute kohta märgitakse, et liikluses (õnnetust põhjustamata) on kõige sagedamini bensodiasepiinide (4% Kanada, 3% teiste riikide uuringutes) ning kanepi tarvitajaid (5% Kanada uuringus).<sup>46</sup> Teiste uimastite tarvitajate osakaal on olnud 1% või vähem. Sama allika kohaselt oli uimastite mõju all sõitmises politsei poolt kahtlustatud sõidukijuhtide seas oli kanepi tarvitajaid 28%, barbituraatide tarvitajaid 13%. Bensodiasepiinide tarvitajaid oli USA-s 14%, mujal 30%. Kokaiini tarvitajaid oli USA-s 16%, kuid mujal avastatud vaid Šveitsis (11% kahtlustatud juhtidest).

1990ndate keskel korraldatud uuringutes Austraalias ning Saksamaal peatati juhuslikult valitud juhid, kellelt võeti neilt süljeproov illegaalsete uimastite ja ravimite avastamiseks. Kumbki uuring andis üksteisega sarnase tulemuse: 1% sõiduautojuhtidest oli tarvitanud illegaalseid uimasteid (kõige sagedamini kanepitooteid või amfetamiini jt sünteetilisi uimasteid); ligikaudu 5% oli aga tarvitanud ravimeid, näiteks stimulaatoreid, hüpnootikume või rahusteid, või juhtimisvõimet mitte mõjutavaid aineid.<sup>47</sup>

Soomes fikseeritakse alates 2003. aastast statistikas eraldi alkoholi, narkootikumide ja nende segatarvitamise juhtumid. 2004. aastal oli narkootikumide tarvitanud 8% (2003. aastal 7%) kõikidest tabatud alkoholi- või narkojoobes sõidukijuhtidest; segatarvitamise juhtumid moodustasid 3% (sama 2003. aastal) – kokkuvõttes oli ligikaudu iga kümnes joobes sõidukijuht tarvitanud narkootikume.<sup>48</sup> Valdav osa neist olid "tavalised" juhtumid (s.t tegu polnud raske joobega), millest narkootikumide või narkootikumide ja alkoholi segatarvitamise juhtumid moodustasid 19%; raske joobe juhtumitest aga vaid 5%.

<sup>45</sup> [http://www.erso.eu/knowledge/content/05\\_alcohol/drinking\\_and\\_driving.htm](http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/drinking_and_driving.htm).

<sup>46</sup> <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/StateofKwledgeDrugs/StateofKwledgeDrugs/pages/TOC.html>.

<sup>47</sup> <http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/DTF/PDF/Rapporter/ImmortalDR4.pdf>

<sup>48</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

Taanis korraldati 2000. aastal 1000 juhti hõlmanud uuring, mille käigus selgitati narkootikumide ja ravimite tarvitamise ulatust tavalii kluses. Uuritud juhtidest 2% oli tarvitanud üht või mitut narkootilist ainet (illegaalseid ja/või ravimeid), mis võisid juhtimisvõimele mõju avaldada. Esialgse hinnangu kohaselt oli ligikaudu pooltel juhtudel tarvitatud ainete mõju sedavõrd tuntav, et see võis juhtimisvõime vähenemise tõttu sõidu turvalisust vähendada.<sup>49</sup>

### 6.2.3 Andmed sõidukijuhtide joobeastme kohta

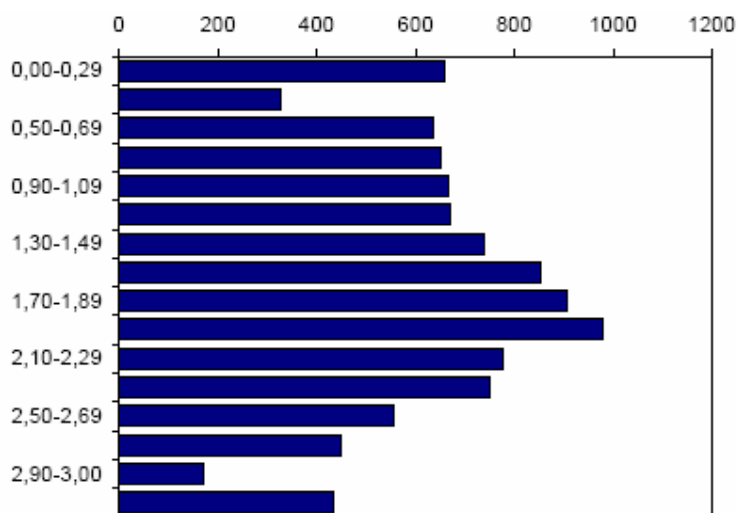
Alkoholi tarvitanud sõidukijuhtide joobeastmest on ülevaatlikud andmed Soome kohta. Neist selgub, et alkoholi tarvitanud sõidukijuhtide osakaal ja joobeaste on ootuspäraselt oluliselt suurem kahtluse korral peatatud sõidukijuhtide puhul, võrreldes lauskontrolli käigus peatatud sõidukijuhtidega.

Soomes avastati analüüsiti 2004. aastal 24 999 vere- ja hingeõhuproovi, millest üle lubatud ülempiiri oli 91%.<sup>50</sup> Võetud proovidest 41% olid vereproovid, 59% hingeõhu proovid. Analüüsides tulemused jaotusid:<sup>51</sup>

- vere või hingeõhu alkoholisisaldus (vastavalt promillides või mg/l)
- 0,00–0,49 / 0,00–0,21 - 9,3%
- 0,50–1,19 / 0,22–0,52 - 33,8%
- 1,2 ja enam / 0,53 ja enam - 56,7%

Vereanalüüsides tulemuste järgi oli alkoholijoobes juhtide vere alkoholisisaldus kõige sagedamini vahemikus 1,5...2,1 promilli (võeti 10 230 vereproovi).

#### Soomes 2004. aastal tervishoiuasutuses kontrollitud sõidukijuhtide vere alkoholisisalduse jaotus<sup>52</sup>



Allikas: Soome Õiguspoliitika Instituut

<sup>49</sup> <http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/DTF/PDF/Rapporter/ImmortalDR4.pdf>.

<sup>50</sup> Veres 0,5 promilli, hingeõhus 0,22 mg/l.

<sup>51</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>. Soomes avastati 2004. aastal 26 977 alkoholi- või narkojoobes juhti.. Toodud andmetest ei selgu täpselt, kui suurel osal kahtlusalustest juhtidest proov võeti. Valdavat osa alla 0,5-promillise (või 0,22 mg/l) alkoholitasemega juhte ei viidud edasiseks analüüsiks tervishoiuasutusse ja seetõttu pole nende proovide tulemusi statistikas fikseeritud.

<sup>52</sup> Samas.

Vereanalüüside tulemuste puhul on oluline arvestada, et valdava osa alla 0,5 promillise vere alkoholisisaldusega juhtide puhul ei tehtud analüüsi *Kansanterveyslaitos*'e poolt – seega ei kajasta graafik kõiki alkoholi tarvitamise kahtlusega juhte.

Soomes politsei poolt aastatel 1995–2004 üleriiklikel reididel *lauskontrolli* käigus välja selgitatud *alkoholi tarvitanud* juhtidest oli eri aastatel 66...80% puhul vere alkoholisisaldus alla 0,5 promilli. Lubatud ülempiiri ületas 20...34% *alkoholi tarvitanud* juhtidest, kellest vähemalt 1,2-promillises joores oli eri aastatel 15...35%.

Uusimaa vaatlustes (olemuselt kindla metoodikaga lauskontroll) oli aastatel 1995–2004 kõigi kontrollitud juhtide puhul juhtide vere alkoholisisaldus järgmine:

- üle 0 ja alla 0,5 promilli - 0,34...1,01% (10 000 juhust 34...101);
- 0,5 promilli ja enam<sup>53</sup> - 0,19...0,28% (10 000 juhust 19...28);
- 1,2 promilli ja enam - 0,01...0,08% (10 000 juhust 1...8).

Maapiirkondades on alla 0,5 promilliga juhtide osakaal olnud suurem (1% lähedal) kui linnastunud Uusimaal. Selle põhjuseks peetakse asjaolu, et linnas on paremad võimalused kasutada ühistransporti ning seetõttu ei hakata alkoholi tarvitamisele järgneval päeval autojuhtimisega kuigivõrd riskima. Ka küsitlused näitavad, et maal on noorte joores sõitmine levinum.<sup>54</sup>

Kogu Soomes 2004. aastal *kahtluse tõttu* kontrollitud juhtidest ei olnud vaid väikese osa puhul tegelikult tegu joores. Lubatud ülempiiri 0,5 promilli (hingeõhus 22 mg/l) ületanud juhtidest oli 62% vähemalt 1,2-promillises (hingeõhus 0,53 mg/l) joores. Viidatud ülevaate koostaja hinnangul peegeldavad tegelikku olukorda kõige paremini juhukontrolli andmed.<sup>55</sup>

#### 6.2.4 Uuringud juhtide enesehinnangust

Välisriikides läbi viidud uuringute andmetel kalduvad alkoholi tarvitanud juhid oma joores taset alahindama, kusjuures niisugune tendents tugevneb joores taseme tõusuga. Tugev oht enda juhtimisvõimeid ülehinnata on ka nn kainenemise faasis, mil alkoholi tarvitamine on juba lõpetatud.

USA-s 1990. aastal korraldatud juhuvalikuga uuringus peatati 2857 juhti, kellest 438 oli alkoholi tarvitanud (tase vähemalt 0,2 promilli). Viimastel paluti hinnata oma joores taset. Juhtid, kelle joores oli üle 0,5 promilli, kaldusid oma joores taset tugevasti alahindama, kusjuures niisugune alahindamise määr suurenes koos tegeliku joores tasemega. Valdav enamus 1,0...1,4-promillise ning kõik 1,5-promillise ja tugevama joores tasemega juhid alahindasid oma joores taset. Alahindamine väljendus märksa tugevamalt alla 21-aastaste juhtide seas kui vanemate juhtide puhul.<sup>56</sup>

<sup>53</sup> Kaasa arvatud juhid joores 1,2 promilli ja enam.

<sup>54</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

<sup>55</sup> Samas.

<sup>56</sup> <http://www.house.leg.state.mn.us/hrd/pubs/aclimit.pdf#search=%22%22The%200.08%20Alcohol%20Concentration%20Limit%22%22>.

Teise USA-s läbi viidud uuringu kohaselt selgus, et juhi subjektiivne hinnang enda suutlikkusele sõidukit juhtida ja tegelik juhtimisvõime erinevad kõige rohkem veres alkoholisalduse vähenemise faasis. Nii võivad isegi kainenemist oodanud juhid (kasvõi üks või kaks tundi pärast alkoholarvitamise lõppu) alkoholi mõju oluliselt alahinnata, s.t et kõige enam pärsitud sõidukijuhtimisvõimega inimesed hindavad kõige tõenäolisemalt oma juhtimisvõimet ebaadekvaatselt.<sup>57</sup> Näiteks oli Kanadas korraldatud küsitluse järgi 19% küsitletuist vanuses 25–34 aastat viimase 30 päeva jooksul sõitnud vähem kui 2 tunni jooksul pärast alkoholi tarvitamist.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Samas.

<sup>58</sup> <http://www.statcan.ca/english/freepub/85-002-XIE/0090385-002-XIE.pdf>.

## 7 Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused

### 7.1 Eesti

#### 7.1.1 Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv ja osakaal kõikidest liiklusõnnetustest

Andmed inimkannatanutega liiklusõnnetuste kohta on olemas alates 1975. aastast. Kõikides liiklusõnnetustes hukkunute arv oli suurim 1991. aastal, kuid on pärast seda oluliselt vähenenud. Viimastel aastatel (2003–2005) pole hukkunute arv vähenenud ning õnnetustes vigastatute arv on suurenenud – seda nii kõikide õnnetuste puhul kokku kui vaid joobes juhtide osalusel toimunud õnnetuste puhul.<sup>59</sup> Eestis oli 2004. aastal hukkunute arv miljoni inimese kohta EL keskmisest ca 30% kõrgem (hukkunute suhtarvult 10. kohal), kuid vahe Põhjamaadega oli veelgi suurem.

#### Inimkannatanutega liiklusõnnetused, sh joobes mootorsõidukijuhi osalusel, 1995-2005<sup>60</sup>

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Kõik liiklusõnnetused											
Liiklus-õnnetused	1644	1318	1490	1613	1472	1504	1888	2164	1931	2244	2322
Hukkunud	332	213	279	284	232	204	199	223	164	170	168
Vigastatud	1897	1547	1835	1990	1691	1843	2443	2868	2540	2875	3026
Joobes mootorsõidukijuhi osalusel											
Liiklus-õnnetused	486	316	379	423	322	318	393	495	394	394	427
Hukkunud	90	57	68	69	55	40	54	68	45	44	45
Vigastatud	667	408	552	584	418	480	589	795	592	594	637
Joobes mootorsõidukijuhi osalusel (%)											
Liiklus-õnnetused	29,6	24,0	25,5	26,2	21,9	21,1	20,8	22,9	20,4	17,6	18,4
Hukkunud	27,1	26,8	24,4	24,3	23,7	19,6	27,1	30,5	27,4	25,3	26,8
Vigastatud	35,2	26,4	30,1	29,3	24,7	26,0	24,1	27,7	23,3	20,6	21,0

Allikas: Maanteeamet

Aastatel 2004–2005 moodustasid joobes mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetused 18% kõikidest inimkannatanutega liiklusõnnetustest, mis on viimase 15 aasta kõige madalam näitaja.<sup>61</sup> Varasematel aastatel on sama näitaja olnud üle 20%, ulatudes maksimumini aastatel 1994–1995 (30%). Võrdluseks võib märkida, et 2005. aastal liiklusõnnetustesse sattunud jalakäijatest oli joobes 22%.

<sup>59</sup> Liiklusõnnetuste statistikas loetakse vaid neid juhtumid, kus inimesi hukkus või sai vigastada. Alates 1. juulist 2000 loetakse vigastatuks inimest, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või haiglaravi (varem ei loetud vigastatuks inimest, kellele anti vaid esmaabi). Seetõttu on aastate lõikes liiklusohutuse täpsemaks näitajaks hukkunute arv, mitte liiklusõnnetuste koguarv või õnnetustes vigastada saanud inimeste arv. Muudatus hakkas reaalset mõju avaldama 2001. aastal ning suurel määral on sellest tingitud järgnenud aastatel vigastatute ja õnnetuste arvu kasv statistikas.

<sup>60</sup> Andmed joobes sõidukijuhtide osalemisest liiklusõnnetustes ei kajasta nende rolli õnnetuste põhjustamisel.

<sup>61</sup> Tuleb arvestada ka liiklusõnnetuste arvestusmetoodika muutuse teatavat mõju (vt märkus eespool). Kuna joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetused on olnud keskmisest raskemad, võeti niisugustest liiklusõnnetustest suhteliselt suurem osa arvele.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetused on olnud keskmisest raskemad: niisugustes liiklusõnnetustes sai aastatel 2001–2005 surma 25...27% kõikidest hukkunutest, mis ületab märgatavalt joobes mootorsõidukijuhtide osakaalu liiklusõnnetustes samal ajal. Kõige suurem oli joobes mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute osakaal 1994. aastal (34% kõikidest hukkunutest).

Liikluses hukkunute üldarv on võrreldes 1990ndate algusega oluliselt vähenenud, hoolimata autode arvu olulisest kasvust samal ajal.<sup>62</sup> Ilmselt on sellele kaasa aidanud lisaks juhtide liikluskäitumise paranemisele ka autode turvavarustuse paranemine, teede korrastamine ja mobiiltelefonide laialdane kasutuselevõtt, mis on võimaldanud õnnetuse korral varasemast kiiremini abi kutsuda.

#### Arvelolevate sõiduautode arv ning sõiduautode ja liikluses hukkunute arvu muutus, 1995-2005

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sõiduautode arv (x1000, aasta lõpul)	383	383	428	451	459	464	407	401	434	471	494
Sõiduautode arv protsentides (1995=100%)	100	106	112	118	120	121	106	105	113	123	129
Hukkunute arv protsentides (1995=100%)	100	64	84	86	70	61	60	67	49	51	51

Allikad: Statistikaamet (sõiduautode arv), Maanteeamet (hukkunute arv)

Kõikide inimkannatanutega liiklusõnnetuste olulisemad liigid 2005. aastal olid mootorsõiduki kokkupõrge liikuva mootorsõidukiga (30%), mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga (27%) ja ühesõidukiõnnetus (26%). Joobes mootorsõidukijuhtide osalus oli suhteliselt suur ühesõidukiõnnetustes: 44% teelt välja sõitnud juhtidest oli eelnevalt tarvitanud alkoholi.

Hukkunutest 31% sai surma mootorsõiduki kokkupõrkel teise liikuva mootorsõidukiga. Põhimaanteedel, mis moodustavad vaid 3% kogu teedevõrgust, registreeriti 18% õnnetustest ning neis hukkus 44% kõigist liiklusõnnetuste ohvritest. Iga viies põhimaanteel toimunud sõidukite kokkupõrge oli fataalse tagajärjega ja peaaegu iga kolmas hukkunu oli kergliikleja.<sup>63</sup>

#### Kõik inimkannatanutega liiklusõnnetused liikide lõikes 2005. aastal

	Liiklusõnnetused		Hukkunud		Vigastatud	
	Arv	%	Arv	%	Arv	%
Mootorsõiduki kokkupõrge liikuva mootorsõidukiga	698	30	52	31	1066	35
Mootorsõiduki kokkupõrge m/jalgrattaga	255	11	14	8	256	8
Mootorsõiduki kokkupõrge takistusega	84	4	6	4	112	4
Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga	640	27	46	27	623	21
Ühesõidukiõnnetus	599	26	47	28	865	29
Muud liiki liiklusõnnetus	65	3	3	2	84	3
KOKKU	2341	100	168	100	3026	100

Allikas: Maanteeamet

<sup>62</sup> Seoses suure arvu mittekasutatavate sõidukite arvelt maha võtmisega langes arvelolevate sõiduautode arv ajutiselt aastatel 2001–2002.

<sup>63</sup> <http://www.mnt.ee/atp/?id=2938>.

2005. aastal toimus joobes mootorsõidukijuhtide osalusel kõige enam liiklusõnnetusi septembris (56), millele järgnesid juuli (54) ja juuni (53). Niisugustes liiklusõnnetustes vigastatute arv oli suurim juunis (93 inimest); hukkunute arv aga jaanuaris, augustis ja septembris (igähes 6 inimest).

Nädalapäevade lõikes on täheldatav joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste tugev koondumine nädala lõpule: 51% niisugustest liiklusõnnetustest toimus laupäeval ja pühapäeval. Joobes juhtide osalusel toimunud õnnetustes hukkunutest 40% (18 inimest) sai surma laupäeval, mis ühtlasi moodustab 55% kõikidest laupäeval hukkunutest (33 inimest). Laupäevased õnnetused on suures osas seotud reede õhtul alanud alkoholi tarvitamisega – vt allpool.

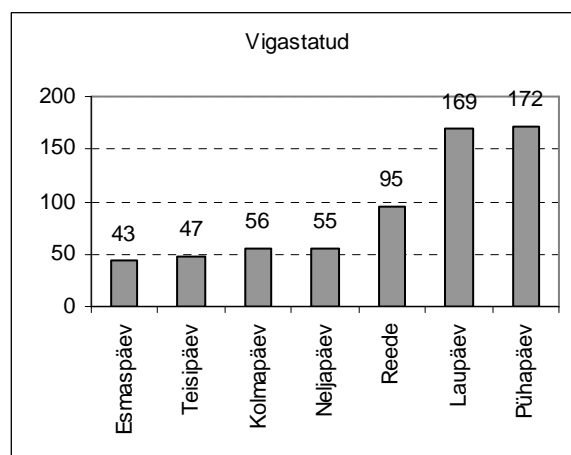
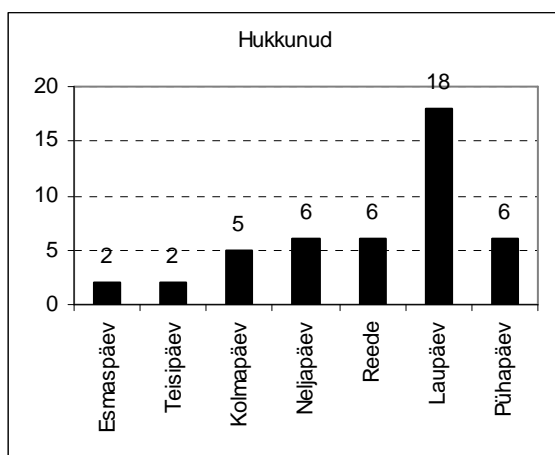
#### 2005. aastal toimunud liiklusõnnetuste ja neis kannatanute jaotus nädalapäevade lõikes (%)

	Kõik liiklusõnnetused			Joobes mootorsõidukijuhi osalusel		
	Liiklus-õnnetused	Hukkunud	Vigastatud	Liiklus-õnnetused	Hukkunud	Vigastatud
Esmaspäev	12	9	12	8	4	7
Teisipäev	13	8	12	7	4	7
Kolmapäev	14	11	14	10	11	9
Neljapäev	12	17	12	9	13	9
Reede	17	18	17	15	13	15
Laupäev	16	20	17	26	40	27
Pühapäev	15	17	16	25	13	27
KOKKU	100	100	100	100	100	100
Sh laupäev ja pühapäev kokku*	32	36	34	51	53	54

\* Arvud erinevad üksikute päevade summast ümardamiste tõttu

Allikas: Maanteeamet

#### Joobes mootorsõidukijuhi osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arv nädalapäevade lõikes 2005. aastal



Allikas: Maanteeamet

Kellaajaliselt juhtusid liiklusõnnetused joobes mootorsõidukijuhtide osalusel kõige sagedamini õhtul kella 18-st kuni 24-ni, mil registreeriti 34% juhtumitest. Eriti ohtlikud olid reede õhtu ja laupäeva varased öötunnid, kuid ka laupäeva hommik (06-09) ning pühapäeva õhtu (vt tabel).



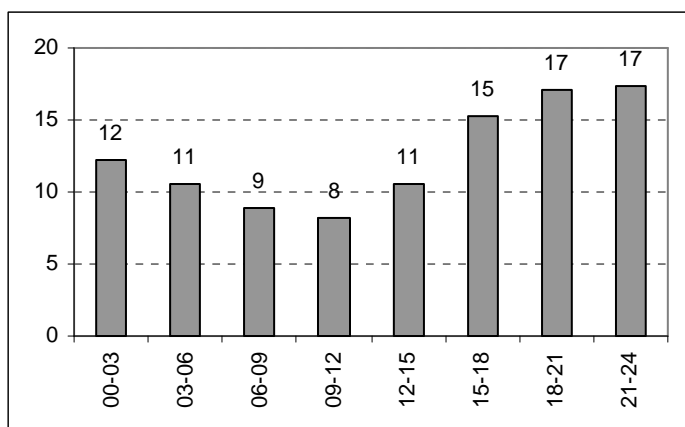
Tähelepanu väärib küllalt suur õnnetuste arv südaööst kuni kella 6-ni, mil üldine liiklus on suhteliselt vaikne – liiklusõnnetuste statistika põhjal võib teha järelduse, et varastel öötundidel on tugevas joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses suhteliselt suur.

**Jobes mootorsõidukijuhi osalusel toimunud liiklusõnnetuste jaotus nädalapäevade ja kellaegade lõikes 2005. aastal (juhtumite arv)**

Kellaeg	E	T	K	N	R	L	P	KOKKU
00–03	4	4	3	5	5	20	11	52
03–06	4	2	1	1	6	13	18	45
06–09	1	2	4	2	5	19	5	38
09–12	1	5	4	7	2	10	6	35
12–15	2	5	5	3	5	10	15	45
15–18	5	3	9	6	12	13	17	65
18–21	10	7	9	9	11	11	16	73
21–24	8	2	8	6	17	15	18	74

Allikas: Maanteeamet

**Jobes mootorsõidukijuhi osalusel toimunud liiklusõnnetuste jaotus kellajaliselt 2005. aastal (%)**

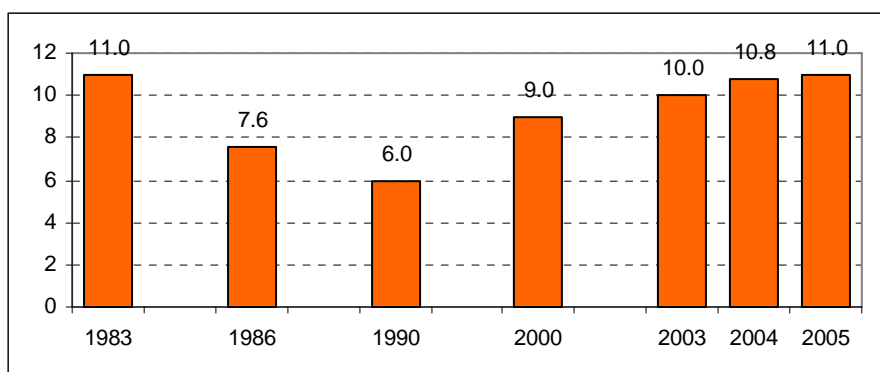


Allikas: Maanteeamet

Alkoholi tarvitamise üldist taset peetakse Eestis suhteliselt kõrgeks ja sellega ka üheks oluliseks liiklusõnnetuste riski suurendavaks teguriks. Siiski on viimase 15 aasta jooksul alkoholi tarbimise kasvust hoolimata liiklusohutus paranenud. Ilmselt on liiklusohutuse seisukohalt alkoholi üldisest (keskmisest) tarbimistasemest suuremaks probleemiks sageli suures koguses alkoholi tarvitavad sõidukijuhid (sarnast probleemi on nenditud ka välisriikide uuringutes).

Võrreldes teiste riikidega oli Eestis alkoholi tarbimise tase 2005. aastal väiksem kui nt Luksemburgis, Tšehhi Vabariigis ja Irimaal; praktiliselt sama tase oli Saksamaal, kuid samas ületas Eesti tunduvalt nt Rootsit – vt lisa lk 5.

## Alkoholi tarbimine Eestis valitud aastatel (100% alkohol liitrites elaniku kohta)



1983–1990 ametlikud müügiandmed; hiljem osalt hinnangulised andmed. Arvestatud on nii legaalselt kui illegaalselt müüki, millest on maha arvestatud turistide poolt kaasa ostetud alkohol, tuginedes turismipiirkondade kaupluste töötajate küsitlusele ning Soomes ja Rootsis korraldatud uuringute tulemustele. Turistide poolt Eestis joodud alkohol sisaldub arvudes.

Allikas: Eesti Konjunktuuriinstituut

### 7.1.2 Liiklusõnnetustes osalenud joobes sõidukijuhtide joobeaste

2005. aastal liiklusõnnetuse põhjustanud joobes mootorsõidukijuhtide joobe liik ja raskusaste on teada 323 juhul: alkoholi joobes oli 296, narkootiliste või psühhotroopsete ainete tarvitamisest tingitud joobes 12 ning joovet tekitavate ainete tarvitamise tunnustega 15 juhti (neist 11 alkoholi tarvitamise tunnustega).<sup>64</sup> Kõige sagedamini tuvastati keskmise raskusega alkoholi joove (1,5–2,5 promilli): 44% juhtumitest, mille puhul on juhi joobe raskusaste teada.

#### Liiklusõnnetuse põhjustanud mootorsõidukijuhtidel tuvastatud joove või joovet tekitavate ainete tarvitamise tunnused 2005. aastal

	Alkoholi tarvitamise tunnused	Narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamise tunnused	Kerge joove	Keskmine joove	Raske joove	Narkootiline joove	Toksiline joove	KOKKU
Juhtumite arv	11	4	59	141	96	12	0	323
Jaotus (%)	3,4	1,2	18,3	43,7	29,7	3,7	0,0	100

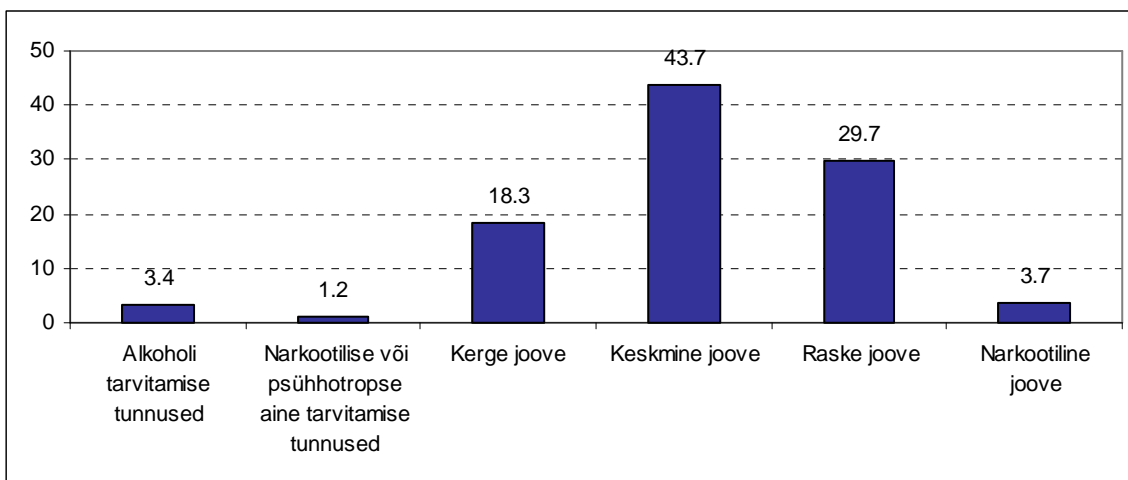
Allikas: Politseiamet

Tähelepanu äratav ka raskes joobes mootorsõidukijuhtide suur osakaal (30%) joovet tekitavaid aineid tarvitanud ja liiklusõnnetuse põhjustanud sõidukijuhtide hulgas, võrreldes nende osakaaluga ilma liiklusõnnetuseta rikkumiste puhul (9%) – vt osa 6.1.2.

Üldjaotuselt sarnaneb Eesti olukord teistele riikidele (täpseid võrdlusi on raske teha, kuna tegu on mitteametliku statistikaga, milles fikseeritakse meil vaid joobe aste, mitte vere või hingehõhu alkoholisalduse arvvaartus; ka pole andmeid kõikide Eestis liiklusõnnetustes osalenud juhtide joobeastme kohta).

<sup>64</sup> Politseiameti andmetes liiklusõnnetuse põhjustanud mootorsõidukijuhtide joobeastme kohta võib sisalduda ka vaid varalise kahjuga juhtumeid, mis on politseis registreeritud. Eristamine inimkannatanutega ja vaid varalise kahjuga juhtumite lõikes ei olnud siin toodud andmete puhul võimalik.

**Liiklusõnnetuse põhjustanud mootorsõidukijuhtidel tuvastatud joove või joovet tekitavate ainete tarvitamise tunnused 2005. aastal (%)<sup>65</sup>**

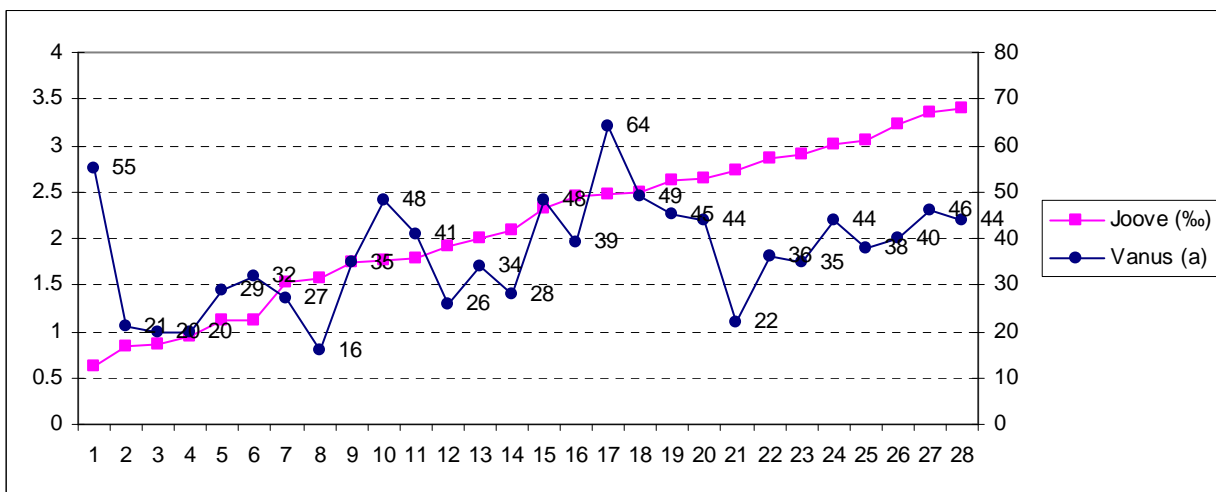


Allikas: Politseiamet

Eesti Kohtuarstlikus Ekspertiisbüroos tehti 2005. aastal võimalike organismis sisalduvate joovet tekitavate ainete avastamiseks ekspertiis 173 liiklusõnnetuses hukkunud isikule, sh 66 mootorsõidukijuhile. Mootorsõidukijuhtide puhul avastati 28 isiku veres alkoholi ning ühe isiku veres narkootilisi aineid (amfetamiin) – joovastavaid aineid oli tarvitanud 44% liiklusõnnetustes hukkunud mootorsõidukijuhtidest.<sup>66</sup> See näitaja ületab paljukordselt joobes sõidukijuhtide osakaalu liikluses (politseioperatsioonide "Kõik puhuvad" andmetel suurusjärgus 1%).

Hukunud alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuhtide puhul ulatus vere alkoholisisaldus 0,62 promillist kuni 3,39 promillini, kusjuures juhtumid jaotusid selles vahemikus küllalt ühtlaselt – vt joonis. Hukunud mootorsõidukijuhtide seas oli vaid üks naine (39-aastane, joobes 1,11 promilli).

**Alkoholi tarvitanud hukkunud mootorsõidukijuhtide vere alkoholisisaldus ja vanus 2005. aastal (horisontaalteljel juhtumi järjekorranumber, järjestus vere alkoholisisalduse taseme järgi)**



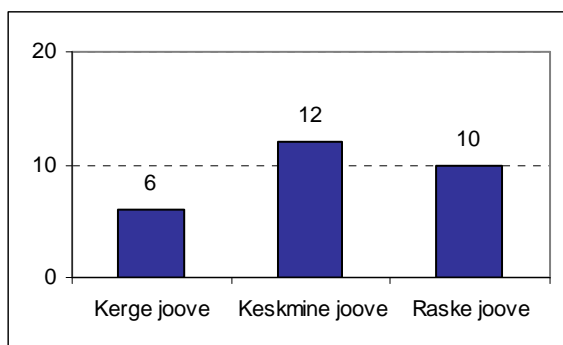
Allikas: Eesti Kohtuarstlik Ekspertiisbüroo

<sup>65</sup> Vt eelmine märkus.

<sup>66</sup> Eesti Kohtuarstlikus Ekspertiisbüroos tehakse ekspertiis vaid liiklusõnnetustes hukkunud isikutele. Andmed ei kajasta juhi rolli õnnetuse põhjustamisel.

Hukkunud mootorsõidukijuhtide joobe raskusastme järgi jagunesid juhtumid järgmiselt: kerges joobes 6 isikut (21%), keskmises joobes 12 isikut (43%) ja raskes joobes 10 isikut (36%). Jaotus sarnaneb eespool toodud andmetega mootorsõidukijuhtide joobeastme kohta kõikide inimkannatanutega liiklusõnnetuste puhul kokku. Alkoholi tarvitanud hukkunud juhtide seas moodustasid keskmises või raskes joobes juhid ligikaudu 80%; samal ajal ei olnud hukkunute seas juhte, kelle vere alkoholisisaldus oleks olnud vahemikus 0,2–0,6 promilli.

**Liiklusõnnetustes hukkunud mootorsõidukijuhtide joobeaste 2005. aastal (hukkunute arv)**



Allikas: Eesti Kohtuarstlik Ekspertiisbüroo

Arvutused joobes mootorsõidukijuhi riskidest võrreldes kaine juhiga põhinevad eeldusel, et keskmiselt 1% mootorsõidukijuhtidest on joobes (tuginedes politseioperatsioonide "Kõik puhuvad" tulemustele, ehkki need ei tarvitse täpselt kajastada keskmist olukorda – vt osa 6.1.1).<sup>67</sup> Niisugusel juhul on keskmises joobes juhi risk sattuda liiklusõnnetusse 21 korda suurem, risk liiklusõnnetuses hukkuda aga 73 korda suurem kui kainel juhil – vt joonis. Juhul kui joobes juhtide tegelik osakaal liikluses on väiksem, on joobes juhtide jaoks risk veelgi suurem; vastasel korral aga väiksem.<sup>68</sup>

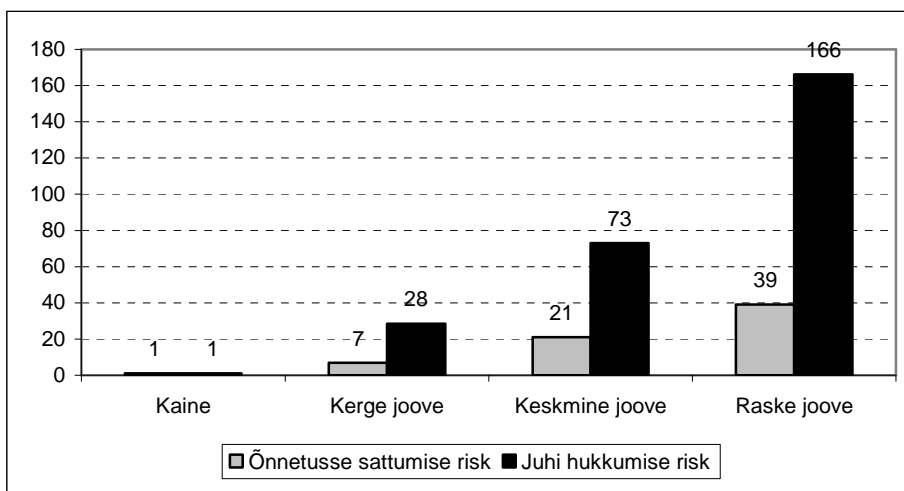
Joobe raskusastmete omavahelised suhted põhinevad tegelikel arvudel ja ei muutu, olenemata sellest, kui võrd täpselt on hinnatud joobes juhtide riski kainete juhtidega võrreldes: näiteks on raskes joobes juhi tõenäosus õnnetusse sattuda või surma saada ligikaudu 6 korda suurem kui kerges joobes juhil, olenemata võrdlusest kaine juhiga.

Hoolimata suhteliselt väikestest absoluutarvudest langevad Eesti andmete põhjal tehtud järeldused ja leitud riskinäitajad hästi kokku välisriikide uuringute tulemustega, mille kohaselt kaasneb alkoholijoobe raskuse kasvuga õnnetuste tõenäosuse ja nende raskusastme oluline kasv – vt osa 10.1.

<sup>67</sup> Arvutustes võrreldi eri raskusastmega joobes sõidukijuhtide osakaalu liiklusõnnetustes samas joobeastmes juhtide osakaaluga liikluses (andmed politseioperatsioonidelt "Kõik puhuvad"); analoogiliselt toimiti hukkunute puhul.

<sup>68</sup> Näiteks oleks joobes juhtide osakaalu korral 2% keskmises joobes juhi risk sattuda õnnetusse 10 korda ning surma saada 36 korda suurem kui kainel juhil.

**Mootorsõidukijuhi risk sattuda liiklusõnnetusse või hukkuda, olenevalt joobe raskusastmest (kaine juhi risk = 1; leitud 2005. aasta andmete alusel)\***



\* Arvutatud Maanteeameti, Politseiameti ja Eesti Kohtuarstliku Ekspertiisbüroo andmete põhjal. Arvutustes eeldati, et joobes juhtide keskmine osakaal liikluses on 1%, kuid tegelik olukord võib sellest erineda.

Kokkuvõtteks: ehkki joobes juhtide osalusel on viimastel aastatel toimunud vähem kui 20% inimkannatanuga liiklusõnnetustest (õnnetuse põhjustamises oli nende osatähtsus veelgi väiksem), kaasneb joobes juhtimisega järsk õnnetusse sattumise tõenäosuse kasv. Võrreldes kaine juhiga kasvab eriti tuntuvalt juhi enda hukkumise risk – kuigi statistiliselt on selle tõenäosus suhteliselt väike, suurendab joobes juhtimine juhi hukkumise riski kümnetes kordades. Lisaks kasvab oht teistele liiklejatele, mida ei ole olemasolevate andmete põhjal võimalik täpselt arvutada – on ilmne, et risk põhjustada eeskätt nõrgema liikleja (jalakäija või jalgratturi) või ka kaassõitja surm kasvab samuti paljukordselt.

### ***Kohtulahendid***

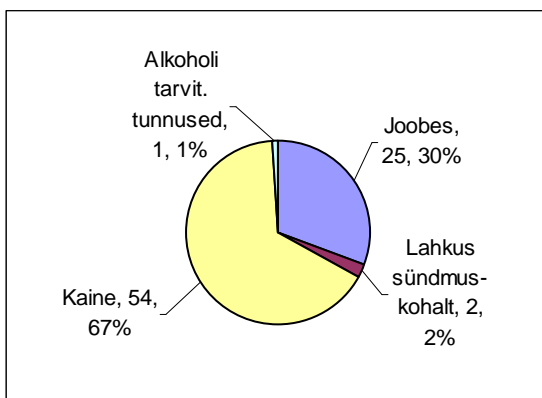
Joobes mootorsõidukijuhtide poolt raske terviskahjustuse või inimese surma põhjustanud liiklusõnnetuste täpsemate asjaolude selgitamiseks analüüsiti 2005. aastal lahendi saanud kohtuotsuseid KarS § 422 ja § 423 puhul. Kuna need paragrahvid on olemuselt lähedased ning erinevates kohtutes on juhtumid valdavalt kvalifitseeritud kas ühe või teise paragrahvi järgi, vaadeldakse niisuguseid juhtumeid koos. Tuleb rõhutada, et kohtuotsustes ei kajastu oluline osa kõige raskematest liiklusõnnetustest (juhtumid, milles süüdlane hukkus) ning vaid kergeid kehavigastusi põhjustanud liiklusõnnetused. Osa 2005. aastal kohtulahendini jõudnud juhtumitest toimus varasematel aastatel.

2005. aastal tehti otsus 82 raskeid tagajärgi põhjustanud liikluskuriteo suhtes. Süüdimõistetud oli õnnetuse ajal olnud alkoholijoobes 25 juhul (narkootilise joobe juhtumeid ei tuvastatud), alkoholi tarvitamise tunnustega ühel juhul ning sündmuskohalt lahkus juht 2 juhul (sel juhul ei saa joovet välistada).

Joobes juhtide osakaal raskeid tagajärgi põhjustanud liiklusõnnetuse põhjustamise eest süüdi mõistetud isikute seas oli kõige väiksem Harju Maakohtu teeninduspiirkonnas (12%). Teiste kohtute teeninduspiirkonnas ulatus see näitaja 32%-st kuni 50%-ni – vt joonis.<sup>69</sup>

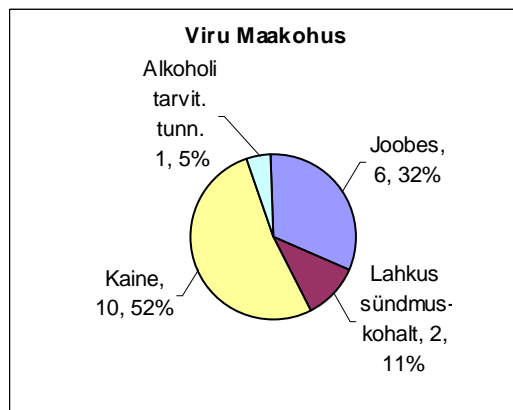
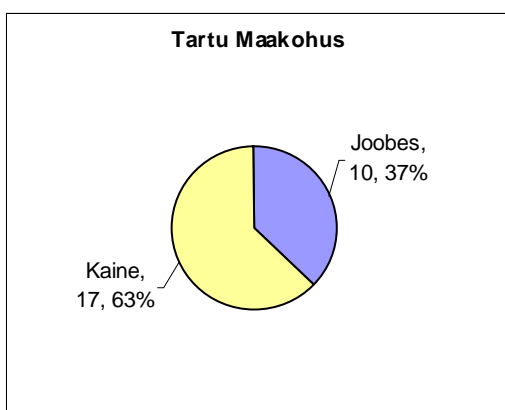
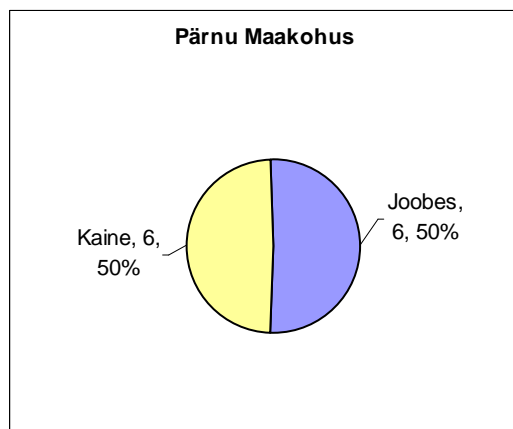
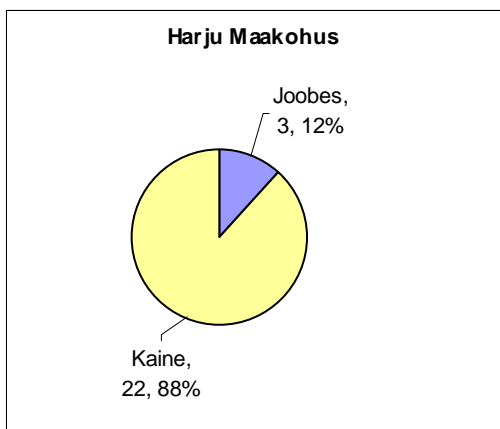
<sup>69</sup> Kaasa arvatud endised maa- ja linnakohtud, mis praegu tegutsevad kohtumajadena vastava maakohtu koosseisus.

**Raske tagajärjega liiklusõnnetuse põhjustamise eest 2005. aastal süüdi mõistetud isikute joobe tuvastamise tulemused (arv ja protsentuaalne jaotus)**



Allikas: joobeseisundi tuvastamise andmed kohtutoimikutes

**Raske tagajärjega liiklusõnnetuse põhjustamise eest 2005. aastal süüdi mõistetud isikute joobe tuvastamise tulemused maakotute kaupa (arv ja protsentuaalne jaotus)**

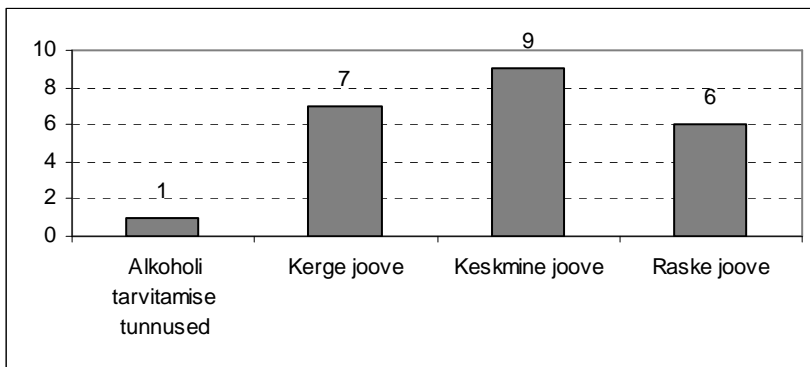


Allikas: joobeseisundi tuvastamise andmed kohtutoimikutes

Joobes sõidukijuhtide osakaal *raske tagajärjega* liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi mõistetud isikute hulgas oli 30%, mis ületab selgelt joobes sõidukijuhtide osakaalu *kõikides* 2005. aastal toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetustes (18%, kusjuures kõikides õnnetustes ei olnud joobes juhid ise süüdi) – seega on paljud joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetused olnud keskmisest raskemad. Koos süüdlase surmaga lõppenud õnnetustega on joobes sõidukijuhtide osakaal raske tagajärjega liiklusõnnetuse põhjustamisel ilmselt veelgi suurem (hukkunud juhtidest oli joobes 44%, ehkki alati ei tarvitsenud joobes juht ise olla õnnetuse põhjustaja).

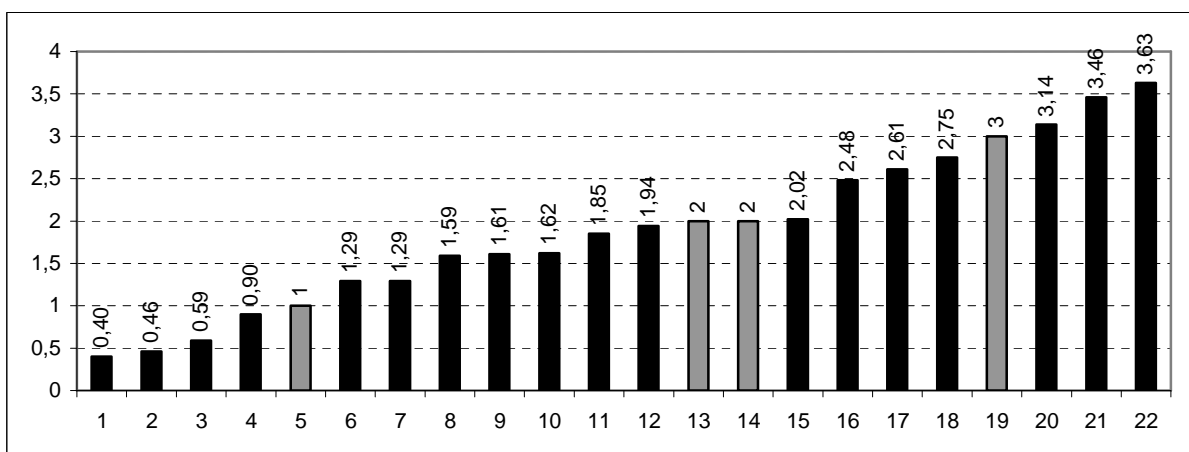
Kohtutoimikutes on alkoholi tarvitamise kohta täpsemad andmed 23 juhi kohta: kerge joove tuvastati 7 juhil (30%), keskmine joove 9 juhil (39%) ja raske joove 6 juhil (26%); ühel juhil (4%) tuvastati alkoholi tarvitamise tunnused. Tuleb arvestada, et 3 õnnetuse järel juht lahkus sündmuskohalt ning joove tuvastati hiljem – s.t juhi joove õnnetuse ajal võis olla oluliselt suurem tuvastatust.

**Alkoholi tarvitanud ning raske tagajärjega lõppenud liiklusõnnetuse põhjustamise eest 2005. aastal süüdi mõistetud isikute joobeseisundi tuvastamise tulemused (isikute arv; andmed teada 23 juhi kohta)**



Allikas: joobeseisundi tuvastamise andmed kohtutoimikutes

**Alkoholijoobes olnud ning raske tagajärjega lõppenud liiklusõnnetuse põhjustamise eest 2005. aastal süüdi mõistetud isikute joobeseisundi tuvastamise tulemused (vere alkoholisisaldus promillides, horisontaalteljel juhtumi järjekorranumber; andmed 22 juhi kohta)\***



\* Kuigi kahel juhul on tase alla 0,5 promilli, on tegu joobega. Hallid tulbad: on teada vaid joobe raskusaste, seetõttu on antud tinglik väärtus.

Allikas: joobeseisundi tuvastamise andmed kohtutoimikutes

### *Liiklusõnnetuste asjaolude kirjeldus*

Liiklusõnnetuste asjaolude kirjeldus on olemas 22 joobes sõidukijuhi süül toimunud raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse kohta, kus juht mõisteti 2005. aastal süüdi: kerges joobes oli 5, keskmises joobes 8 ja raskes joobes 6 juhti; joobeaste pole teada 3 juhi puhul. Ühe juhtumi kirjeldus on osaline (pole teada sündmuse asjaolud ja hukkunu andmed). Nende juhtide süül sai kannatada 38 inimest, kellest 15 hukkus.

Kannatada said (kõikide õnnetuste puhul oli tegu vaid üht liiki kannatanutega; kannatanute hulka pole arvatud juhte endid):

- 14 juhul kaassõitja(d), kokku 26 inimest; hukkus 7 inimest (kaassõitjad said kannatada 64% õnnetustest; nende osakaal kõikidest kannatanutest oli 68% ja hukkunutest 47%);
- 3 juhul jalakäija(d), kokku 5 inimest; hukkus 3 inimest;
- 2 juhul jalgrattur; kumbki hukkus;
- 1 juhul mootorrattur, kes hukkus;
- 1 juhul vastusõitvas autos 3 inimest, kellest üks hukkus;
- 1 teadmata asjaoludega juhtumis hukkus üks inimene.

Õnnetuste asjaolud juhtide joobeastme järgi (vt täpsemalt tabelis):

- 5 kerges joobes juhti: 2 teelt väljasõitu, 2 otsasõitu jalakäijale teel või tee servas, 1 ettepööramine mootorrattale;
- 8 keskmises joobes juhti: 5 teelt väljasõitu, 3 teel otsasõitu (1 vastassuunas autole, 1 parkivale autole, 1 paremal jalgratturile);
- 6 raskes joobes juhti: 4 teelt välja (sh 1 enne otsa jalgratturile), 1 teel otsa jalakäijatele ja hiljem teelt välja, 1 ristmikul ettesõit bussile;
- 3 juhti, kelle joobeaste pole teada: 2 väljasõitu, 1 asjaolud teadmata.

Joobes juhid panid kokku toime:

- 13 teelt väljasõitu (sh 1 pärast eelnenud õnnetust ja selle sündmuskohalt lahkumist);
- 7 teel otsasõitu jalakäijale või jalgratturile;
- 3 kokkupõrget teise sõidukiga (sh 2 ettepööramist).

Joobes juhtide poolt kasutatud levinumad automargid:

- 5 Opel (4 Omega, 1 Rekord);
- 5 Ford (2 Scorpio, 1 Mondeo, 1 Escort, 1 Sierra);
- 3 Mercedes-Benz (tabelis MB);
- 3 VAZ;
- 7 muud marki autot, igäüht üks.



**Alkoholijoobes olnud ning raske tagajärjega lõppenud liiklusõnnetuse põhjustamise eest 2005. aastal süüdi mõistetud isikute süül toimunud liiklusõnnetused (andmed 23 juhtumi kohta)**

Joove promillides	Tagajärg	Sündmuse kirjeldus <sup>70</sup>
Kerge joove		
Joove 0,40*	Mootorrattur hukkus	Mais k 17 Männiku tee 2 Ford Scorpio tagasipöördega paremalt reast üle eraldusaare keeras ette samas suunas mootorrattale. Puudus luba, liikluskindlustus (lk).
Joove 0,46	Raske tervisekahjustus teises autos viibinule	Märtsis k 13 Tallinnas Gonsiori-Laikmaa nurgal takso Opel Omega roheline tulega vasakpöört tehes ette otse sõitnud Toyota Avensisele.
Joove 0,59 (lahkus sündmuskohalt)	Üks jalakäija hukkus, ühel tervisekahjustus	Okt k 19 Paldiskis pimedas Volvo 65-80 km/h vastassuunavööndis otsa 2 jalakäijale, kes lõpetamas teeületamist. Lahkus.
Joove 0,91 indikaatoriga	Ühel kaassõitjal raske vigastus, teisel kerge	Okt k 12 Nõo vallas Opel Rekord paremkurvis välja vastu puud.
Joove 1,29	5 kaassõitjal vigastused, neist vähemalt ühel rasked	Okt k 18 Paikuse vallas registreerimata VAZ 2101, koos juhiga 7 in, vale kiirus ja roolist lahtilaskmine, vasakule vastu puud
Kerge joove (lahkus sündmuskohalt)	Jalakäija hukkus	Juunis k 12 BMW kihutas Narvas, vihmalibe, otsasõit jalakäijale. Tõstis ohvri autost asfaldile, lahkus.
* Kuigi tase alla 0,5 promilli, oli tegu joobega (häirunud olek sedastatav).		
Keskmine joove		
Joove 1,59 indikaatoriga	Kaassõitja rasked vigastused	Mais k 6 Tartu vallas Opel Omega kaotas juhitavuse, vasakule välja, üle katuse
Keskmine joove/1,61	Kaassõitja hukkus	Varem vargus. Sept k 23 Rapla-Türi mnt MB ei peatunud politsei märguandel, kihutas, paiskus vasakule kraavi. Turvavööta kaassõitja hukkus.
Joove 1,62 veres	Kaassõitja rasked vigastused	Apr k 23 Paistu vallas VAZ 2103 vastu puud.
Joove 1,85 veres	Vastusõitvas autos üks hukkunu, üks raske vigastus, üks kerge	Mais k 21 Ford Mondeo Haljala vallas suur kiirus, vastassuunda, kokkupõrge sõiduautoga.
Joove 1,94 veres	Kaassõitja rasked vigastused	Juulis öösel k 1 Luunja vallas Audi 80 paremale kraavi
Joove 2,02	Üks kaassõitja hukkus, üks vigastada	Aug k 22 Laeva vallas Ford Escort paiskus vastassuunda, otsa pargitud autole.
Keskmine joove	Jalgrattur hukkus	Jaan k 16 Jõgeva-Aravete teel Nissan Bluebird, suur kiirus, paremal teepervel otsa jalgratturile.
Keskmine joove	Üks kaassõitja hukkus, 2 kaassõitjal raske, ühel kerge vigastus	Okt k 2 MB kihutas Narvas 50 km/h alas üle 100 km/h, otsa seisnud autole ja puule. Sõidu ajal tüli juhil kaassõitjatega. Koos tuldi baarist joomast.
Raske joove		
Joove 2,61	Kaassõitja hukkus	Mais k 18 Kihnul Toyota Corolla kihutas teelt välja
Joove 2,75 veres (1 h 20 min pärast õnnetust)	Jalgrattur hukkus	Juulis k 11 Räpina vallas Ford Sierra vastassuunas otsa jalgratturile, siis teelt välja üle katuse. Kiirus kuni 70 km/h. Ise: jõi k 4 viina, k 11 tundis end kainenena, päike kurvis pimestas, kaldus vastassuunda. Kohus: päike oli kogu aeg, pole põhjuseks. Süüdlasel raske puue.
Joove 3,14 veres	Kaassõitja hukkus	Mais k 5 Tartu vallas sõiduauto AZLK kaotas juhitavuse, üle katuse. Varem 2 korda joobes juhtimise eest karistatud
Joove 3,46	Kaassõitja hukkus	Aug k 18 Haapsalus VAZ 21063 ei andnud ristmikul teed bussile, paiskus vastu bussi külge. Kiirus 60-70 km/h (50 asemel).
Joove 3,63 veres	Üks kaassõitja hukkus, üks kergelt vigastada	Jaan k 14 Kambja vallas Opel Omega teelt välja paremale, üle katuse.
Raske joove (lahkus sündmuskohalt)	Üks jalakäija hukkus, üks raskelt vigastada	Nov k 20 Risti vallas Opel Omega, mittekorras, libe tee, pime, 40-60 km/h, otsa paremas teeservas 2 jalakäijale. Lahkus. Seejärel varsti teelt välja, üle katuse, taas lahkus.

<sup>70</sup> Sündmuste kirjeldused on koostatud kohtuotsuste alusel, kuid info detailsus neis on väga erinev.

Tuvastati joove, kuid raskusaste pole teada		
Joove indikaatorvahendiga	Kaassõitja raskelt vigastada.	Juulis k 18 Ford Scorpio Risti-Virtsu teel, mittekorras ja rehvid kulunud, kuni 100 km/h, vihm, teelt välja põllule. Kaassõitja turvavöö kinnitamata, autost välja. Enda kohta esitas juht teise isiku andmed.
Joobes, akt puudub	4 kaassõitjat vigastada, sh üks raskelt	Aug k 5 Tapal MB kihutas teelt välja vastu puud, 4 turvavööta kaassõitjat.
Joobes, akt puudub	Põhjustas surma (täpsem info puudub)	Aug k 17 VW Passat Sillamäel üle 50 km/h (järgnenud õnnetuse kirjeldus puudub).

Sündmuste kirjeldustest nähtub, et enam kui pooltel juhtudel oli tegu teelt väljasõiduga, kolmandikul juhtudest aga otsasõiduga jalakäijale või jalgratturile. Kannatada saanud kaassõitjate arv kokku ületas õnnetuse põhjustanud juhtide arvu (siinkohal ei ole arvestatud ise hukkunud juhte).

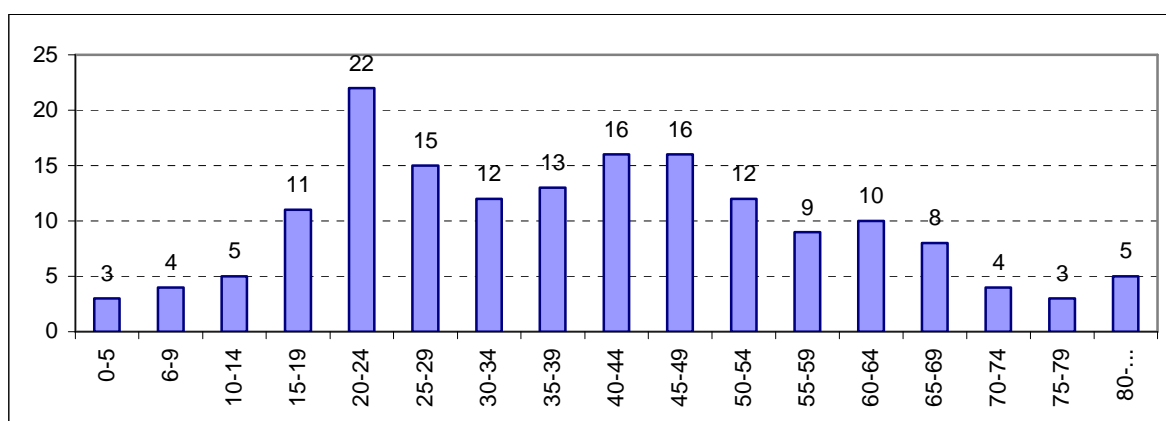
### 7.1.3 Liiklusõnnetustega tekitatud kahju

Liiklusõnnetustega tekitatud kahjude ulatust on selgitatud Tallinna Tehnikaülikooli teedeinstituudi (TTÜ TI) poolt 2005. aastal läbi viidud uuringus, mis hõlmas nii inimkannatanutega kui ka ainult varalist kahju põhjustanud liiklusõnnetusi. Kahjude arvutamisel arvestati liiklusõnnetustest põhjustatud kulutusi tervishoiule (haiglaravi, taastusravi jm), kaotatud toodangu väärtust, varakahju jm rahalisi kulutusi

Joobes juhtide poolt põhjustatud liiklusõnnetustest tingitud kahjusid eraldi ei analüüsitud. Seetõttu ei saa järgnevalt joobes juhtide poolt põhjustatud kahju välja tuua – ehkki võib teha oletusi joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste osakaalu arvestades, ei oleks kohane ilma korrektse metoodikata mingeid arve välja pakkuda.

TTÜ TI uuringu kohaselt moodustas 2004. aastal Eestis toimunud kõikide liiklusõnnetuste (sh vaid varakahjuga) kogukahju oli enam kui 3,1 miljardit krooni (jooksevhindades). Inimeste hukkimisest tingitud kahjud moodustasid sellest 50% ja vigastustest (sh invaliidistumisest) tingitud kahjud 17%; ainult varakahjuga õnnetuste arvele langes 33%.<sup>71</sup> Maanteeameti andmetel hukkus 2005. aastal liikluses kõige enam inimesi vanuses 20–24 aastat – vt joonis.

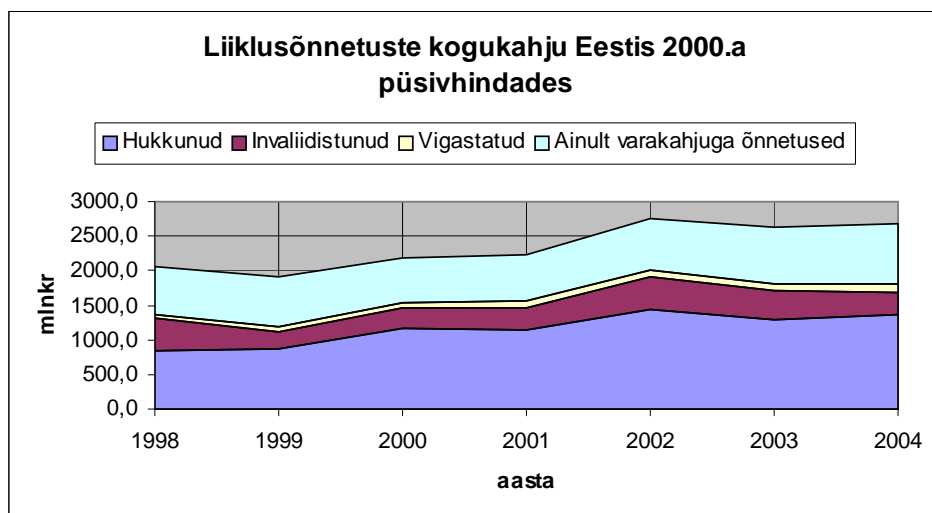
#### Kõikides liiklusõnnetustes hukkunute vanuseline jaotus 2005. aastal (hukkunute arv)



Allikas: Maanteeamet

<sup>71</sup> Liiklusõnnetuste majandusliku kahju määramine. Lõpparuanne. Arvutused tegi ja aruande koostas teedeinstituudi erakorraline dotsent Maano Koppel. Tallinn 2005. <http://www.mnt.ee/atp/failid/Lokahju.doc>.

Uuringu andmetel tõi ühe inimese hukkumine liiklusõnnetuses 2004. aasta hindades kaasa kahju enam kui 9,2 miljonit krooni (sellest 38% "kaotatud inimväärtus" ja 58% saamata jääva toodangu väärtus).<sup>72</sup> Invaliidistunu puhul hinnati kahjuks 11,3 miljonit krooni ja muu vigastatu puhul 48 000 krooni. Aruandes märgitakse, et püsivhindades on inimeste hukkumisest ja vigastustest tingitud kahju viimase kümne aastaga suurenenud 2,4...2,9 korda; muud kahjud on jäänud praktiliselt muutumatuks.



Allikas: TTÜ TI uuring, joonis 17 lk 45

Liikluskahjude analüüsi teostaja M. Koppeli hinnangul on Eestis liiklusõnnetuste kahju osakaal sisemajanduse koguproduktist arenenud riikide tasemel; samas on meil ühe õnnetusega tekitatav kahju arenenud riikidest väiksem. Andmed mõnede Euroopa riikide kohta on toodud tabelis.

**Liiklusõnnetustega (sh ainult varakahjuga) tekitatud kahju osakaal sisemajanduse kogutoodangust mõnedes Euroopa riikides**

Riik	Aasta	Osa sisemajanduse koguproduktist (%)
Suurbritannia	1998	2,1
Rootsi	1995	2,7
Norra	1995	2,3
Island	1995	3...4
USA	1994	4,6
Saksamaa	1994	1,3
Taani	1992	1,1
Eesti	2004	2,2

Allikas: TTÜ TI uuring, tabel 16.

<sup>72</sup> TTÜ TI uuring, tabel 10. <http://www.mnt.ee/atp/failid/Lokahju.doc>.

## 7.2 Teised riigid

### 7.2.1 Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste osakaal kõikidest liiklusõnnetustest

Andmed joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste kohta ei ole rahvusvaheliselt sageli võrreldavad, seda nii arvestusmetoodika kui ka eri riikides lubatud vere alkoholisisalduse erineva ülemmäära tõttu (puudub ühtne "joobe" definitsioon).<sup>73</sup> Enamasti puuduvad andmed narkootilisi või psühhotroopseid aineid tarvitanud juhtide osalusega liiklusõnnetuste kohta, kuid niisugused juhtumid sisalduvad üldnäitajates kõikide joobes juhtide poolt põhjustatud õnnetuste kohta. Enamasti ei kajasta andmed joobes juhtide süüd õnnetuse toimumises.

Euroopa Komisjoni hinnangul põhjustavad joobes sõidukijuhid EL riikides 20...25% surma või raskete kehavigastustega lõppevatest liiklusõnnetustest.<sup>74</sup> Teise hinnangu kohaselt – lähtudes eeldusest, et EL riikides on keskmiselt 2% juhtidest joobes – põhjustavad joobes juhid ligikaudu 40% juhi hukkamisega lõppevatest õnnetustest.<sup>75</sup>

Soomes põhjustavad joobes juhid igal aastal ca 15% surmaga lõppenud liiklusõnnetustest.<sup>76</sup> Rootsis oli 2004. aastal liikluses hukkunud juhtidest 28% alkoholi tarvitanud.<sup>77</sup> Prantsusmaal aastatel 2001–2002 uuritud 7458 surmaga lõppenud liiklusõnnetusest oli 29% toimunud alkoholi tarvitanud juhi osalusel.<sup>78</sup>

USA-s sai joobes (0,8 promilli või enam) juhi või kaassõitja osalusel toimunud liiklusõnnetustes surma 1993. aastal 39% ja 2003. aastal 34% kõigist hukkunutest.<sup>79</sup> Kanadas oli 2003. aastal hukkunud juhtidest 32% joobes üle lubatud ülempiiri (0,8 promilli); kokku oli alkoholi tarvitanud 38% hukkunud juhtidest.<sup>80</sup>

### 7.2.2 Liiklusõnnetustes osalenud alkoholijoobes sõidukijuhtide joobeaste

Mitmete riikide andmetel on liikluses hukkunute seas arvuliselt kõige enam juhte, kelle vere alkoholisisaldus on 1,4...1,6 promilli; hukkunute arvu tuntav tõus algab aga juba 0,8 promillist – vt joonis.<sup>81</sup>

<sup>73</sup> Järgnevas käsitluses mõeldakse "joobe" all juhtide veres või hingeõhus alkoholisisaldust üle igas riigis kehtestatud piirmäära. Juhul kui on tegu kõikide alkoholi tarvitanud juhtide kohta andmete esitamise (sh juhtumid, kus lubatud ülempiiri ei ületatud), kasutatakse väljendit "alkoholi tarvitanud juhid".

<sup>74</sup> Commission Recommendation of 21 October 2003 [6 April 2004] on enforcement in the field of road safety. [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l\\_111/l\\_11120040417en00750082.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_111/l_11120040417en00750082.pdf).

<sup>75</sup> <http://www.etsc.be/documents/costeff.pdf>

<sup>76</sup> Samas.

<sup>77</sup> [http://www.erso.eu/knowledge/content/05\\_alcohol/prevalence\\_amp\\_rate\\_of\\_alcohol\\_consumption.htm](http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption.htm)

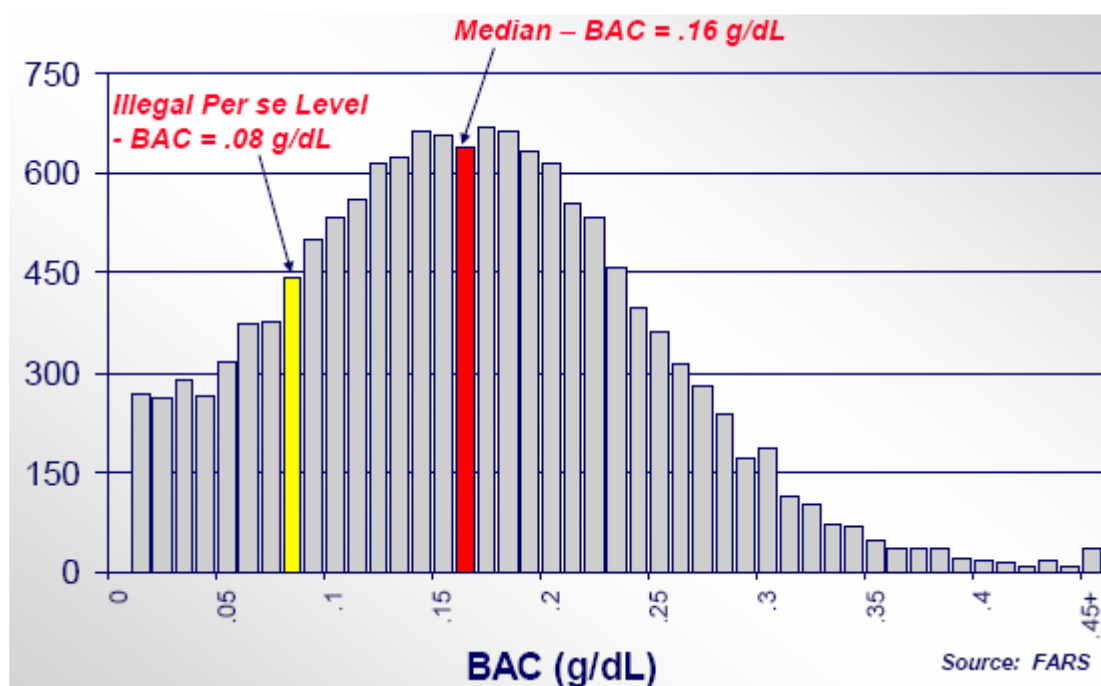
<sup>78</sup> Samas.

<sup>79</sup> [http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/StopImpaired/Superbow\\_MiniPlanner/images/TSFAlcohol2003.pdf](http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/StopImpaired/Superbow_MiniPlanner/images/TSFAlcohol2003.pdf).

<sup>80</sup> [http://www.ccmta.ca/english/pdf/collision\\_stats\\_04\\_e.pdf](http://www.ccmta.ca/english/pdf/collision_stats_04_e.pdf).

<sup>81</sup> <http://www.doeni.gov.uk/uploads/Just%20One%20Scientific%20Summary%20Final%2022.11.05.pdf>, <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

USA-s surmaga lõppenud liiklusõnnetustes osalenud alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuhtide arv vere alkoholisisalduse alusel 2005. aastal (näidatud alates tasemest 0,1 promilli)<sup>82</sup>



Joonisel vastab tasemele "BAC = 0.08 g/dL" vere alkoholisisaldus 0,8 promilli (USA-s lubatud ülemmäär). Mediaanväärtus on 1,6 promilli, millest kummalegi poole jääb võrdne arv juhtumeid.

Allikas: USA rahvuslik liiklusohutuse agentuur (NHTSA)

Mõned näited alkoholijoobes olnud hukkunud juhtide osakaalust.

- Rootsit, Hollandit ja Suurbritanniat hõlmanud uuringu järgi oli 2000. aastal kõikidest liiklusõnnetustes hukkunud juhtidest joove üle 1 promilli Rootsis 14%, Hollandis 17%, Suurbritannias 20%.<sup>83</sup>
- USA-s oli 2001. aastal surmaga lõppenud liiklusõnnetustes 84% alkoholi tarvitanud juhtidest joobes 0,8 promilli või enam.<sup>84</sup>
- Kanadas oli 2003. aastal kõigist hukkunud sõidukijuhtidest joove 0,81...1,6 promilli 10%-l ja joove üle 1,6 promilli 22%-l.<sup>85</sup>

USA-s on uuritud nn probleemsete juhtide (*hard core drinking drivers*)<sup>86</sup> rolli surma põhjustanud liiklusõnnetuste põhjustamisel. 1996. aastal oli nende osatähtsus liikluses 0,8%, kuid liikluses hukkunud juhtidest 27%.<sup>87</sup>

<sup>82</sup> <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/PPT/2006/810639.pdf>.

<sup>83</sup> <http://sunflower.swov.nl>.

<sup>84</sup> <http://www.nhtsa.dot.gov/nhtsa/announce/speeches/030206Runge/NIAAAPresentationFinal2-6-03.pdf>.

<sup>85</sup> [http://www.ccmta.ca/english/pdf/alcohol\\_crash03\\_e.PDF](http://www.ccmta.ca/english/pdf/alcohol_crash03_e.PDF). Samal aastal hukkunud jalakäijatest oli joobes 0,81...1,6 promilli 8% ja enam kui 1,6 promilli 26% (joobeekspertiis tehti ca 60%-le hukkunud jalakäijatest).

<sup>86</sup> [http://www.nts.gov/Recs/mostwanted/hard\\_core\\_drinking.htm#\\_ftn1](http://www.nts.gov/Recs/mostwanted/hard_core_drinking.htm#_ftn1). *Hard core drinking drivers* on juhid, keda on viimase 10 aasta jooksul arreteeritud või karistatud sõitmise eest joobes 1,5 promilli või enam.

<sup>87</sup> [http://www.nts.gov/Recs/mostwanted/hard\\_core\\_drinking.htm#\\_ftn1](http://www.nts.gov/Recs/mostwanted/hard_core_drinking.htm#_ftn1).

### 7.2.3 Liiklusõnnetustes osalenud joores sõidukijuhtide poolt tarvitatud uimastid

Rahvusvaheliste uuringute andmetel tuvastatakse liiklusõnnetustes kannatanute puhul eelnenud uimastite tarvitamist (nii legaalse kui illegaalse) järjest sagedamini; samal ajal on alkoholi tarvitamise tase stabiliseerunud.<sup>88</sup>

Suurbritannias korraldatud uuringus (raport avaldati 1997) leiti, et ehkki alkohol oli kõige sagedamini leitud joores tekitav aine liikluses hukkunute organismis (21% hukkunutest), oli ravimite ja illegaalse uimastite osakaal sellele lähedane. Samal aastal avaldatud Belgia uuringu kohaselt oli 29% liiklusõnnetustes vigastada saanutest õnnetusele eelnenud nädalal tarvitanud ravimeid (nii juhtimisvõimet pärssivaid kui ohutuid), kusjuures kõige sagedamini oli tarvitatud südameravimeid ning rahustava ja uinutava toimega bensodiasepiine; lisaks oli 5% tarvitanud illegaalseid uimasteid.<sup>89</sup> Siiski ei saa nimetatud uuringute alusel teha kindlaid järeldusi uimastite ja ravimite võimaliku liiklusõnnetuste riski suurendava mõju kohta.

USA 2003. aasta raportis erinevates riikides eelnenud 20 aasta jooksul läbi viidud uuringute tulemuste kohta märgitakse, et kõige sagedamini leiti liiklusõnnetustes hukkunud juhtide puhul kanepit (erinevates uuringutes 7...37%; keskmine 14%). Teiste uimastite osakaal oli 5% või vähem.<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup> <http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/DTF/PDF/Rapporter/ImmortalDR4.pdf>, [www.immortal.or.at](http://www.immortal.or.at).

<sup>89</sup> Samas.

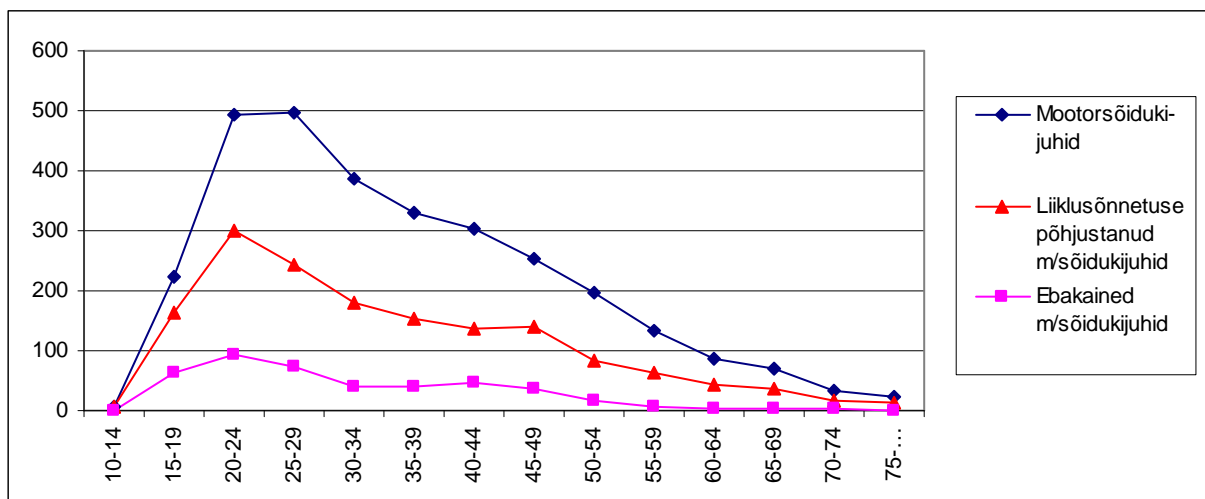
<sup>90</sup> <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/StateofKnowlegeDrugs/StateofKnowlegeDrugs/pages/TOC.html>.

## 8 Joobes juhte iseloomustavad tunnused

### 8.1 Eesti

2005. aastal sattus liiklusõnnetustesse mootorsõidukijuhte (kained ja joobes kokku) kõige rohkem vanuses 20–29 aastat. Suhteliselt kõige enam sattus õnnetustesse juhte vanuses 15–19 aastat (enamiku sõidukiliikide puhul saab juhtimisõiguse saab mitte varem kui 18-aastaselt) – vt joonis.<sup>91</sup>

Liiklusõnnetustes osalenud mootorsõidukijuhtide arv vanusegruppide lõikes 2005. aastal\*

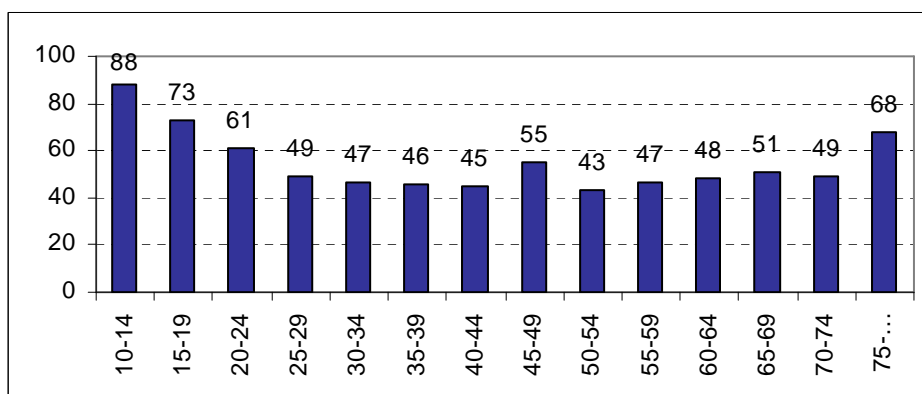


\* Näidatud on kõik ebakained juhid, olenemata nende süülisusest õnnetuse põhjustamisel.

Allikas: Maanteeamet

Süüliste juhtide (nii kained kui joobes) osakaal kõikidest õnnetustes osalenud sõidukijuhtidest oli suurim noorimates vanuserühmades (alla 25-aastased), kus see ulatus üle 60% – s.t noored juhid olid õnnetustes valdavalt ise süüdi (vt joonis). Süüliste juhtide osakaal tõusis taas eakate juhtide puhul (vanus 75 aastat ja enam).

Süüliste juhtide osakaal liiklusõnnetuse põhjustanud mootorsõidukijuhtidest vastavas vanusegrupis 2005. aastal (%)

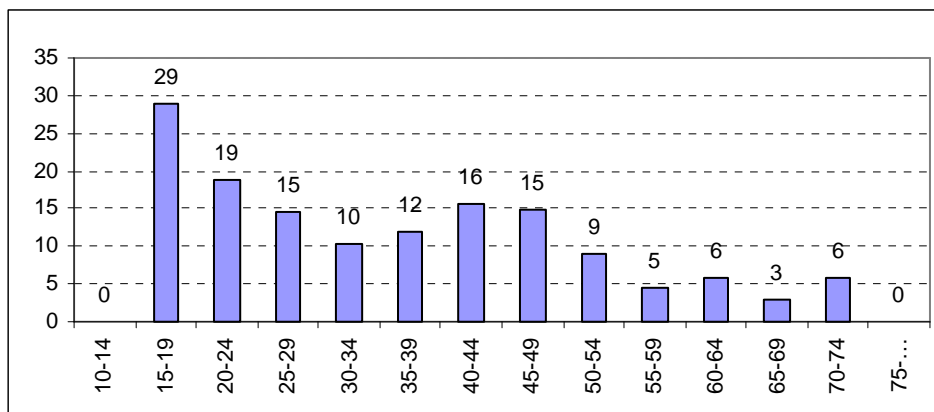


Allikas: Maanteeamet

<sup>91</sup> <http://www.mnt.ee/atp/?id=2941>.

Joobes sõidukijuhtide arv (olenemata juhi süülisusest) oli suurim vanuserühmas 20–24 aastat, kuid nende osakaal kõigist õnnetustes osalenud juhtidest oli suurim vanuses 15–19 aastat (29%; keskmine tase 18%).

**Liiklusõnnetuses osalenud joobes mootorsõidukijuhtide osakaal kõigist liiklusõnnetuses osalenud mootorsõidukijuhtidest 2005. aastal, olenemata juhi süülisusest (vanusegruppide lõikes, %)**



Allikas: Maanteeamet

Olulise osa joobes sõidukijuhtidest moodustavad varem niisuguse teo eest juba karistatud isikud: 2005. aastal moodustasid korduva joobes sõidukijuhtimisega seotud kuriteod 22% kõikidest joobes sõidukijuhtimisega seotud liiklusalastest süütegudest – vt osa 6.1.1.

Korduva joobes sõidukijuhtimise eest 2005. aastal vastutusele võetud isikute seas oli naisi vaid 2%. Ligikaudse arvutuse kohaselt esines niisuguse kuriteo toimepanemist ühe aastakäigu kohta kõige sagedamini vanuses 25–29 aastat; järgnes vanuserühm 18–24 aastat.<sup>92</sup> Domineerisid keskhariidusega inimesed (50%). Süüdistatavaist 31% ei töötanud.

**Korduva joobes juhtimise eest (KarS § 424) 2005. aastal vastutusele võetud isikute jaotus soo, vanuse ja haridustaseme järgi**

	Sugu		Vanus (a)							Haridus				
	Mees	Naine	Kuni 15	16-17	18-24	25-29	30-39	40-55	üle 55	Alg-	Põhi-	Kesk-	Kõrg-	Määramata
Arv	3222	61	0	7	706	759	846	849	116	329	1006	1629	105	214
%	98,1	1,9	0,0	0,2	21,5	23,1	25,8	25,9	3,5	10,0	30,6	49,6	3,2	6,5

Allikas: Politseiamet

Kriminaalmenetlusregistri andmetel on politsei poolt välja selgitatud joobes sõidukijuhtide seas mitu sõidukijuhti vastutusele võetud juba 6 korda (esimesel korral väärteo, järgnevatel kordadel kuriteo eest). Lisaks on joobes juhtimise eest mitukümmend juhti vastutusele võetud 3 või 4 korda.

2005. aasta ja 2006. aasta esimese poolaasta jooksul registreeriti viis korduva joobes juhtimisega seotud kuritegu 6 isiku puhul ning neli kuritegu 4 isiku puhul; nende poolt pandi kokku toime 46 niisugust kuritegu. Kokku kümnest nelja või viie niisuguse kuriteoga "vahele jäänud" juhust 6 olid alla 30-aastased, 3 vanuses 30–40 aastat ning üks 43-aastane; kõik olid

<sup>92</sup> Arvutuses on eeldatud, et igas aastakäigus on võrdne arv inimesi. Tegelikult on nii aastakäikude suurus kui sõidukijuhtide osakaal neis erinev, mistõttu ei saa täpselt öelda, millises vanuses on niisuguse kuriteo toime pannud sõidukijuhtide osakaal kõige suurem. Siiski on ilmne, et see jääb vanusevahemikku 18–29 aastat.



mehed. Kõige enam avastati niisuguseid juhtumeid Kohtla-Järvel ja selle lähikonnas, kus 4 juhti avastati joores sõitmas igäüks 5 korral (kokku 20 kuritegu).

Mõned joores juhid avastati korduvalt joores sõitmas lühikese aja jooksul. Põltsamaal registreeriti 4 päeva jooksul ühe juhi poolt 4 niisugust kuritegu (sh 2 juhtumit samal päeval 2-tunnise vahega). Maardu lähikonnas registreeriti ühe nädala jooksul ühe juhi poolt joores sõitmist 4 korda.

Ka kohtuotsuse mittetäitmist võib esineda korduvalt (sõidetakse, ehkki joores juhtimise eest on juhtimisõigus peatatud): näiteks registreeriti ühe Tallinnas joores sõitmise eest juhtimisõigusega jäänud juhi puhul 4 juhtimisõigusega sõitu kahe kuu jooksul; lisaks taas joores sõit.

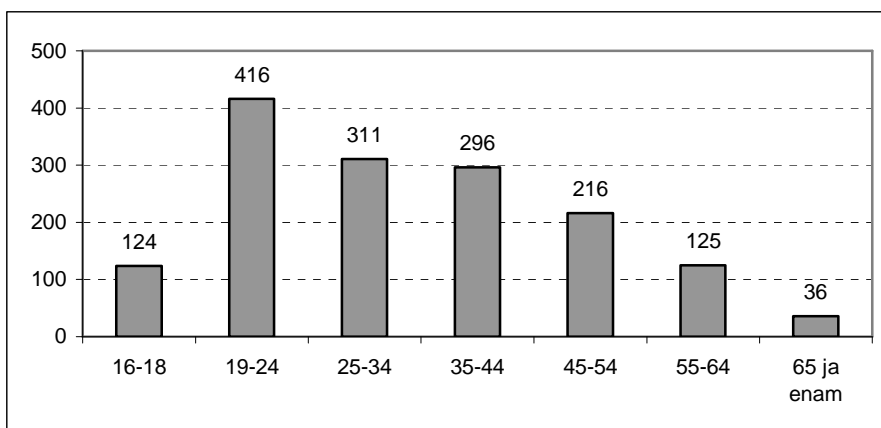
## 8.2 Teised riigid

Analoogiliselt Eestiga on ka teistes riikides joores juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste puhul suurim nooremate vanuserühmade (alla 30-aastased) osakaal, kusjuures domineerivad mehed. Suhteliselt suur on juba varem joores sõidukijuhtimise eest vastutusele võetud juhtide roll raskete liiklusõnnetuste põhjustamisel.

Soomes oli 2004. aastal joores sõidukijuhtimises kahtlustatavate seas mehi 90%. "Tavaliste" rikkumiste puhul olid 18% (2003. aastal 21%) ning raskete rikkumiste puhul 13% (2003. aastal 14%) juhtidest kuriteo toimepanemise ajal alla 21-aastased.<sup>93</sup> 2003. aastal avastatud joores sõidukijuhtidest 32%-l puudus juhtimisõigus (2002. aastal 22%). Varem joores sõidukijuhtimise eest karistatud juhtide osakaal kõigist joores juhtide osalusel toimunud surma põhjustanud liiklusõnnetustest moodustas Soomes 2003. aastal 48% (2002. aastal 40%).

Kanadas läbi viidud uuringute kohaselt on joores juhtide osakaal (protsent elanikkonnast) suurim vanusegrupis 19–24 aastat; vanuse suurenedes joores juhtide osakaal langeb – kuid püsib samas suurusjärgus vanuses 25–45 aastat ja hakkab järjekindlalt langema alles pärast seda – vt joonis.

**Joores sõidukijuhtide arv vanusegruppide lõikes Kanadas 2002. aastal (100 000 vastavas vanuses elaniku kohta)<sup>94</sup>**



Allikas: Kanada statistikamet

<sup>93</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

<sup>94</sup> <http://www.statcan.ca/Daily/English/031107/d031107b.htm>.

## 9 Karistuspraktika joores sõidukijuhtimise eest

Andmed karistuspraktika kohta kajastavad 2005. aastal lõpule viidud menetlusi, olenemata juhtumi registreerimise ja menetluse alustamise ajast.

2005. aastal määras politsei mootorsõiduki juhtimise eest joores seisundis (LS § 74<sup>19</sup>) trahvi 9305 sõidukijuhile. Keskmise määratud trahvisumma oli 10 512 krooni. Kõige sagedamini määrati trahv vahemikus 10 001–12 000 krooni (39% juhtudest). Trahv alla 8000 krooni määrati 9% juhtudest ning trahv üle 14 000 krooni samuti 9% juhtudest.

**Politsei poolt mootorsõiduki joores juhtimise eest (LS § 74<sup>19</sup>) 2005. aastal rahatrahviga karistatud sõidukijuhtide arv trahvisummade lõikes**

	Otsuste arv	Otsuste osakaal (%)
Kokku	9305	100,00
Trahv kuni 3000 kr	37	0,40
Trahv 3001- 4000 kr	10	0,11
Trahv 4001- 5000 kr	40	0,43
Trahv 5001- 6000 kr	219	2,35
Trahv 6001- 7000 kr	144	1,55
Trahv 7001- 8000 kr	428	4,60
Trahv 8001- 9000 kr	2562	27,53
Trahv 9001- 10000 kr	637	6,85
Trahv 10001- 11000 kr	2015	21,66
Trahv 11001- 12000 kr	1638	17,60
Trahv 12001- 13000 kr	228	2,45
Trahv 13001- 14000 kr	543	5,84
Trahv 14001- 15000 kr	489	5,26
Trahv 15001- 16000 kr	42	0,45
Trahv 16001- 17000 kr	73	0,78
Trahv 17001- 18000 kr	200	2,15
Keskmine trahvisumma	10512	x

Allikas: Politseiamet

Olemasolev kohtulahendite andmebaas ei võimalda liikluskuritegude karistuspraktika detailset analüüsi, kuna sageli on ühes ja samas kohtuotsuses kajastatud mitme eriliigilise süüteo eest määratud karistused; neid statistikas eristada pole aga praegu võimalik. Eriti raskendab see asjaolu analüüsi korduva joores sõidukijuhtimise puhul, kus juhtumite arv on suur ning samaaegselt mitme kuriteo eest karistatute osakaal märkimisväärne.

Raske terviskahjustuse või surma põhjustamise eest mõisteti 2005. aastal kohtute poolt süüdi 82 isikut; korduva joores sõidukijuhtimise eest 2152 isikut. Tähtajaline vangistus (siia hulka loetakse ka tingimuslik karistuse kandmisest vabastamine koos katseaja määramisega) määrata Kars § 423 puhul 61%-le ja § 424 puhul 83%-le süüdimõistetutest. Kui paljudel juhtudel neist kohaldata mingis osas reaalselt vanglakaristust, ei ole olemasolevate andmete põhjal võimalik öelda, kuid hinnanguliselt kohaldata valdaval enamusel juhtudest vaid tingimuslikku karistust.

**Raske terviskahjustuse või surma põhjustamise (KarS § 422, § 423) ning sõiduki korduva joobes juhtimise (§ 424) kohtute poolt eest mõistetud karistused 2005. aastal (süüdimõistetute arv)**

KarS	KOKKU	Tähtajaline vangistus	Rahaline karistus
§ 422	41	41	x
lg 1	39	39	x
lg 2	2	2	x
§ 423	41	25	16
lg 1	40	24	16
lg 2	1	1	x
§ 424	2152	1779	733

Allikas: Justiitsministeerium

Seoses korduva joobes sõidukijuhtimise registreerimise märgatava kasvuga viimastel aastatel on kasvanud ka niisuguste kuritegude eest süüdi mõistetud ja kriminaalhooldusosakondades arvel olevate isikute arv ja osakaal kõigist kriminaalhooldusalustest.

**Kriminaalhooldusosakondades arvel olevate isikute arv 2004-2006**

	31.12.2004	31.12.2005	01.05.2006
Kokku arvel (arv)	8084	7885	8077
- liiklussüütegude eest (arv)	1468	1787	1984
- liiklussüütegude eest (%)	18,2	22,7	24,6

Allikas: Justiitsministeerium

Viimaste aastate statistika põhjal võib öelda, et korduva joobes sõidukijuhtimise kriminaliseerimine ei ole andnud oodatud efekti: korduva joobes sõidukijuhtimisega seotud kuritegude arv on märgatavalt kasvanud, joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute arv ja osakaal ei ole viimastel aastatel enam vähenenud; samuti on kasvanud korduva joobes sõidukijuhtimise eest karistatute osakaal kõikide väljaselgitatud joobes sõidukijuhtide seas – vt osad 6.1.1, 7.1.1 ja 8.1.

## 10 Uuringud joovet tekitavate ainete tarvitamise mõjust sõidukijuhile

### 10.1 Alkohol

Eestis pole alkoholijoobe mõju sõidukijuhile käsitlevaid põhjalikke uuringuid läbi viidud. Niisugust analüüsi raskendavad asjaolud, et puuduvad täielikud ning ühtse metoodikaga kogutud andmed liikluses osalevate joobes juhtide arvu ja nende joobeastme kohta, valdava enamiku liiklusrikkumiste ning eeskätt kergete liiklusõnnetuste puhul tuvastatakse vaid juhi kainus või joove ilma joobe raskusastet fikseerimata (viimane pole kohustuslik); lisaks on joobe tuvastamiseks kasutatud peamiselt indikaatorvahendeid ja mitte täppismõõteriistu. Statistiliselt usaldusväärsete järelduste saamiseks tuleks analüüsida suurt arvu juhtumeid, mis Eesti puhul tähendaks mitme aasta täieliku andmestiku kasutamist. Seetõttu käsitletakse järgnevas osas vaid välisriikides läbi viidud uuringute tulemusi.

Joobes sõidukijuhtide liiklusõnnetusse sattumise riski arvutamisel võrreldakse liiklusõnnetusse sattunud kaine ning alkoholi tarvitanud juhtide arvu õnnetuste arvuga, arvestades juhtide vere alkoholisisalduse taset.

Uuringud kinnitavad, et liiklusõnnetuse risk kasvab eksponentsiaalselt vere alkoholisisaldusega, kusjuures oluline tõus on täheldatav alates tasemest 0,8 promilli.<sup>95</sup> Noorte, kogenematute sõidukijuhtide puhul võib risk olla märgatav juba 0,2 promillist.<sup>96</sup>

Euroopa Komisjon märgib, et keskmise juhi jaoks kasvab risk liiklusõnnetusse sattuda kaine juhiga võrreldes kahekordseks, kui juhi vere alkoholisisaldus on 0,5...0,8 promilli, kuid surmaga lõppeva õnnetuse suhteline risk on kaine juhiga võrreldes palju kordi suurem.<sup>97</sup>

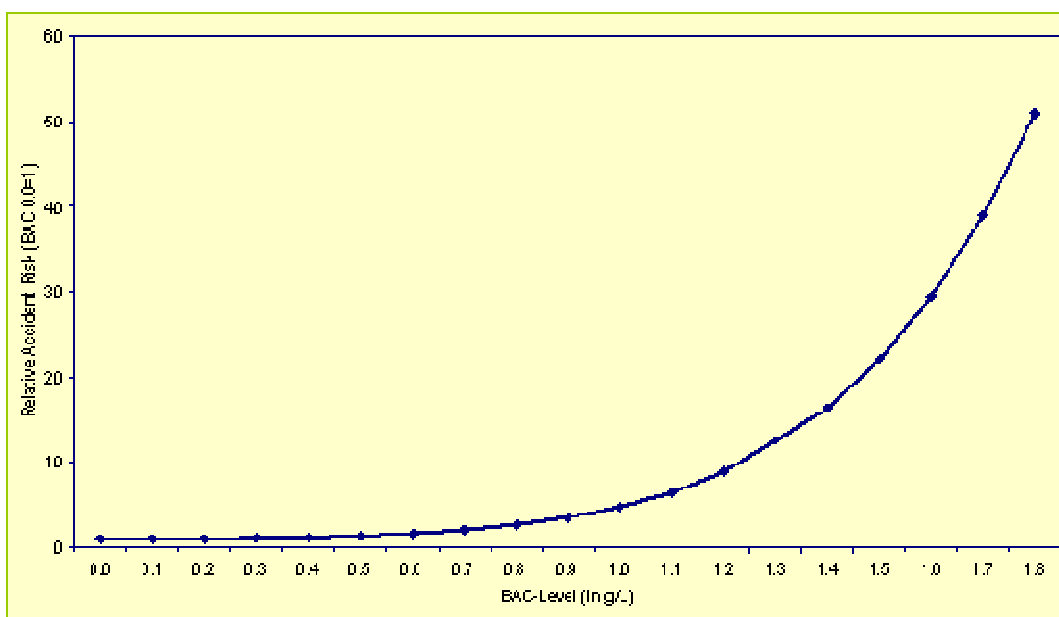
---

<sup>95</sup> [http://www.erso.eu/knowledge/content/05\\_alcohol/prevalence\\_amp\\_rate\\_of\\_alcohol\\_consumption.htm](http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption.htm) Samas.

<sup>96</sup> <http://www.intox.com/wheel/drinkwheel.asp>.

<sup>97</sup> Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles.  
<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001H0115:EN:HTML>.

### Sõidukijuhi risk sattuda liiklusõnnetusse, olenevalt juhi vere alkoholisisaldusest<sup>98</sup>



Horisontaalteljel on näidatud juhi vere alkoholisisaldus promillides; vertikaalteljel suhteline õnnetusse sattumise risk kordades, võrreldes kaine juhi riskiga (väärtus = 1).

Allikas: Euroopa liiklusohutuse seirekeskus

Surma põhjustavasse liiklusõnnetusse sattumise risk erineb üldisest inimkannatanuga liiklusõnnetuse riski kajastavast kõverast. Kuni juhi joobetasemeni 1 promill on kõverad enam-vähem sarnased, kuid pärast seda taseb tõuseb surma põhjustavate õnnetuste risk märksa järsemalt kui kõikide õnnetuste puhul: 1,5-promillise joobega juhi risk sattuda surma mittepõhjustavasse õnnetusse ületab kaint juhti 22 korda, kuid surmaga lõppeva õnnetusse sattumise risk 200 korda – seega kaasneb alkoholijoobe raskuse kasvuga ka õnnetuste raskusastme kasv. Ohtlikuks peetakse ka koos alkoholiga narkootikumide tarvitamist.<sup>99</sup>

### Sõidukijuhi risk surmaga lõppevaks ühesõidukiõnnetuseks, olenevalt vere alkoholisisaldusest<sup>100</sup>

Vere alkoholisisaldus promillides	Riski kasv kordades kaine juhiga võrreldes
0 (kaine)	1
0,20-0,49	1,4 korda
0,50-0,99	11,1 korda
1,00-1,49	48 korda
1,50 ja enam	380 korda

Allikas: USA liiklusjuristide ühendus

<sup>98</sup> [http://www.erso.eu/knowledge/content/05\\_alcohol/prevalence\\_amp\\_rate\\_of\\_alcohol\\_consumption.htm](http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption.htm).

Algallikas: Compton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C. & Fiorentino, D. (2002) Crash rate of alcohol impaired driving. Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS, Montreal.

<sup>99</sup> Samas.

<sup>100</sup> [http://www.1800duilaws.com/article/what\\_is\\_08\\_bac.asp](http://www.1800duilaws.com/article/what_is_08_bac.asp).

Uuringute kohaselt on juhi joobega kaasnev risk suurim nooremate vanuserühmade puhul. USA-s 1987–1999 toimunud liiklusõnnetuste puhul oli 16–24-aastaste juhtide suhteline risk mitmeid kordi suurem vanematest juhtidest – vt tabel.

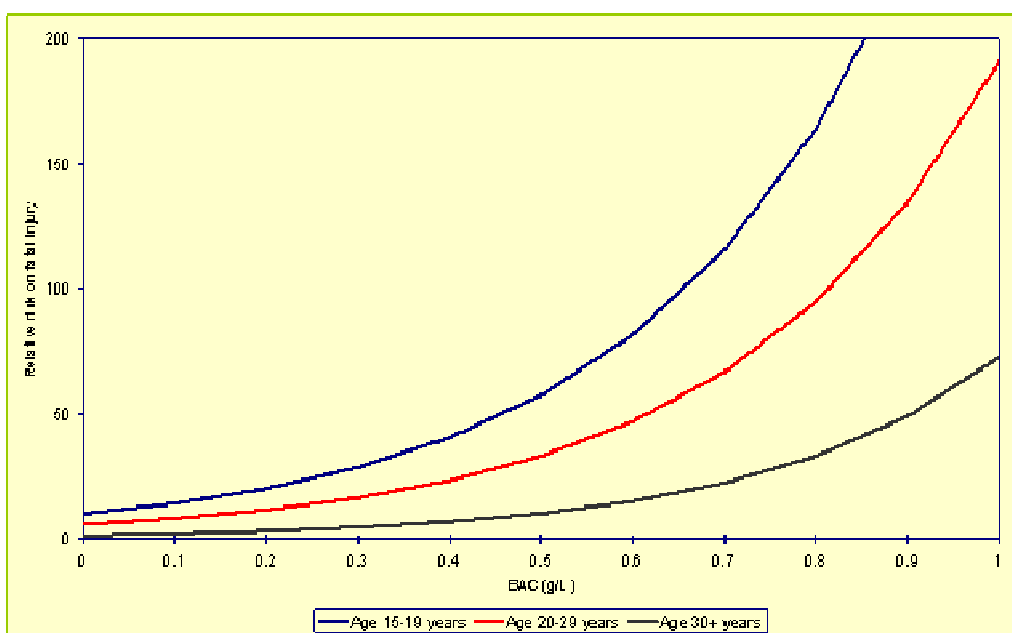
**Sõidukijuhi risk sattuda liiklusõnnetusse, olenevalt juhi vanusest ja vere alkoholisisaldusest (USA 1987–1999)**<sup>101</sup>

Juhi vanus	Juhi vere alkoholisisaldus promillides							
	0,0	0,1	0,2-0,3	0,4-0,5	0,6-0,7	0,8-0,9	1,0-1,4	1,5-1,9
	Liiklusõnnetuse risk kordades, võrreldes kaine juhiga vanuses 35-49 aastat (väärtus = 1)							
16-20	3,31	4,37	4,12	5,44	8,17	10,10	15,77	25,30
21-24	1,79	2,18	2,59	4,42	6,11	8,13	10,73	16,43
25-34	1,25	1,38	1,89	2,32	2,94	4,37	7,27	11,61
35-49	<b>1,00</b>	1,09	1,49	1,78	2,62	3,56	5,64	10,44
50-64	1,02	0,93	1,17	1,24	2,03	2,23	4,71	8,48
65+	2,04	1,97	2,49	2,50	2,50	3,55	4,83	7,48

Allikas: Euroopa liiklusohutuse seirekeskus

Uus-Meremaa uuring kinnitab sama järeldust: kõige suurem tõenäosus sattuda liiklusõnnetusse on noortel, 15–19-aastastel juhtidel; seda nii kainenel kui joobes juhtidel. Joobeastme kasvuga kasvab risk noorte jaoks märgatavalt kiiremini kui juhtidel vanuses üle 30-aasta – vt joonis.

**Sõidukijuhi risk sattuda liiklusõnnetusse, olenevalt juhi vanusest ja vere alkoholisisaldusest**<sup>102</sup>



Horisontaalteljel on näidatud juhi vere alkoholisisaldus promillides; vertikaalteljel suhteline õnnetusse sattumise risk, võrreldes kaine juhiga. Näidatud on õnnetusse sattumise risk kordades, võrreldes kaine juhi riskiga (väärtus = 1); vanuserühmad 15–19, 20–29 ning 30 aastat ja vanemad.

Allikas: Euroopa liiklusohutuse seirekeskus

<sup>101</sup> [http://www.erso.eu/knowledge/content/05\\_alcohol/prevalence\\_amp\\_rate\\_of\\_alcohol\\_consumption.htm](http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption.htm). Tabel esitatud osaliselt. Algallikas: Preusser, D.F. (2002) BAC and fatal crash rate. In: ICADTS 2002 Symposium Report 'The Issue of Low BAC', p. 937.

<sup>102</sup> Samas. Algallikas: Keall, M., Frith, W. & Patterson, T. (2004) The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand. In: crash Analysis & Prevention, Vol. 36 p. 169-178.

## 10.2 Narkootilised ja psühhotroopsed ained

Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete (uimastite) tarvitamise mõju liiklusohutusele ei ole seni pälvinud sedavõrd suurt tähelepanu kui alkoholi tarvitamine, kuna viimane on olnud uimastite tarvitamisest hoopis ulatuslikum. Siiski peetakse paljude autorite poolt vajalikuks senisest suuremat tähelepanu uimastite (sh legaalsete ravimite) tarvitamisele sõidukijuhtide poolt.

USA-s 2003. aastal avaldatud ülevaatlikus raportis aastatel 1981–2001 kogu maailmas läbi viidud uuringute kohta tehakse järeldus, et niisuguste ainete põhjuslikku mõju liiklusõnnetustele ei tunta ning väga vähe on teada ka uimasteid tarvitanud sõidukijuhtide taustast. Viimase põhjuseks on raskused liiklusõnnetustes osalejatega kontakti saada, ainete proove võtta (vajalik on isiku nõusolek), ning arstide poolt esmatahtsaks peetav vajadus keskenduda ravile uuringu jaoks vajalike andmete kogumise asemel.<sup>103</sup> Ei ole suudetud ka usaldusväärselt hinnata, kas liiklusõnnetuses osalenud ja uimastit tarvitanud juhi juhtimisvõime oli selle uimasti tarvitamise tõttu õnnetuse hetkel pärsitud või mitte – niisugune järeldus on teravas kontrastis alkoholi mõju hindamisega, mille puhul vere alkoholisisalduse alusel saab juhtimisvõime häirumist täpselt määrata.

Sama raporti kohaselt võib olemasolevate andmete põhjal pidada suurima riskiteguriga uimastiteks bensodiasepiine ja kanepitooted, mille puhul on kaine juhiga võrreldes liiklusõnnetuse risk 2 korda suurem. Mõnede kesknärvisüsteemi stimulaatorite puhul riski suurenemist pole täheldatud (kokaiin) või on tegu olnud isegi riski vähenemisega (amfetamiin). Kokkuvõttes märgitakse, et tugeva rahustava toimega ainetel võib olla kõige suurem mõju juhtimisvõimele, kuid nende täpsemast mõjust ning viimase seostest ainete kogustega täpsemaid järeldusi ülevaates käsitletud kirjanduse põhjal teha ei saa.

---

<sup>103</sup> <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/StateofKnowledgeDrugs/StateofKnowledgeDrugs/pages/TOC.html>.

## 11 Joobekontrolli mõju liiklusohutusele

### 11.1 Eesti

Eestis puuduvad uuringud joobes juhtide osakaalust liikluses ning ka sõidukijuhtide massilist kontrolli on läbi viidud suhteliselt lühikest aega. Joobekontrolli ulatus on Eestis viimastel aastatel olnud enamiku EL riikidega võrreldes üsna ulatuslik, kuid meie liiklusohutuse tase jääb veel oluliselt maha meiega joobekontrolli mahult võrreldavaist Soomest ja Rootsist ning on madalam EL keskmisest tasemest. Viimase kolme aasta jooksul on liiklusõnnetustes vigastada saanud inimeste arv kasvanud.

Üksikasjalik statistika sõidukijuhtide joobekontrolli ulatuse kohta puudub (nt pole teada politseioperatsioonide-väliselt kontrollitud sõidukijuhtide arv, kuid samal ajal on just niisuguse kontrolli käigus avastatud valdav enamus joobes sõidukijuhte – vt osas 6.1.1). Puudub ka täpsemat analüüsi võimaldav informatsioon politseioperatsioonide "Kõik puhuvad" läbiviimise kohta (kellajad, nädalapäevad, kontrolli kohad jms). Joobekontrolli ulatus ja suunitlus on aastate lõikes eri piirkondades olnud erinev. Seetõttu ei saa olemasolevate andmete põhjal teha kindlaid järeldusi erinevate joobes sõidukijuhtimise vähendamisele suunatud meetmete efektiivsusest ning mõjust juhtide liikluskäitumisele. Kuigi politseioperatsioonide eesmärgiks pole olnud välja selgitada joobes sõidukijuhtide keskmist osakaalu liikluses, on nad seni ainsaks andmeallikaks, mille põhjal hinnata joobes juhtide osakaalu liikluses ning mille alusel on olnud võimalik leida joobes juhtide riski ligikaudset määra kainete juhtidega võrreldes.

Politseioperatsioonide läbiviimise aja ja mahu planeerimiseks pole kehtestatud ühtseid üleriigilisi reegleid ning see on olnud politseiprefektuuride pädevuses. Niisuguste operatsioone on korraldatud erineva rõhuasetusega, nii joobes sõidukijuhtide "subjektiivse riski" suurendamiseks (nt tööpäeva hommik, mil joobes juhtide osalusel toimub suhteliselt vähe liiklusõnnetusi) kui ka suure riskiga ajal ja kohtades (nädalalõpp, jaanipäev, massiüritused jm). Ehkki avalikkusele kõige nähtavamad, ei saa politseioperatsioonide rolli üle tähtsustada, kuna need moodustavad vaid osa politsei tegevusest joobes sõidukijuhtimise tõkestamisel ning põhiosa joobes juhtidest selgitatakse välja muu politseitööga.

Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute arv on viimase kolme aasta jooksul püsinud samas suurusjärgus ning vigastatute arv on mõnevõrra kasvanud, olenemata politseioperatsioonidel „Kõik puhuvad“ kontrollitud sõidukijuhtide arvust (nagu märgitud, puuduvad andmed muu politseitöö käigus kontrollitud juhtide arvu kohta). Võimalik, et viimane asjaolu ning korduvalt joobes sõidukijuhtimise eest vastutusele võetud juhtide arvu kasv viitab massilise joobekontrolli piiratud võimalustele sageli alkoholi tarvitavate juhtide ohjeldamisel, nagu märgitakse mõnedes rahvusvahelistes uuringutes (vt allpool).

### 11.2 Teised riigid

Rahvusvahelistes allikates hinnatakse ulatusliku, kõiki juhte hõlmava joobekontrolli mõju liiklusohutusele üksmeelselt positiivseks. Samas on raske anda ülevaadet taoliste meetmete mõju täpsemast ulatusest erinevates riikides, kuna olemasolevad andmed on sageli ebatäielikud. Mõnede EL riike puudutavate uuringute puhul tuleb kindlasti arvestada, et soovitusel joobekontrolli laiendamiseks puudutavad esmajoones keskmisest väiksema mahuga joobekontrolliga riike.



Soomes on joobe juhtide "vahelejäämise" risk oluliselt kasvanud alates 1977. aastast, mil politsei sai volitused juhukontrolliks ja varustati miniatuursete hingedu kontrolli võimaldavate alkomeetritega. Arvatakse, et tänu sellele on vähenenud esmajoones mõõdukate alkoholarvitajate osakaal liikluses, kuna nende poolt joobes sõitmine on olnud enamasti juhuslikku laadi (nt sõit koju restoranist, spordivõistluselt vm ürituselt, kus pakutakse alkoholi – tüüpiliselt tullakse sinna aga oma autoga). Viimane asjaolu ilmneb ka sellest, et vähesel määral alkoholi tarvitanud ("degusteerinud") juhtide arv liikluses on viimastel aastatel suurenenud.<sup>104</sup>

*Escape*-raporti (2003) kohaselt langes Soomes joobes juhtide osakaal "viimase 10 aastaga 0,33%-lt 0,14%-le"; samal ajal vähendati järk-järgult karistusi joobes juhtimise eest.<sup>105</sup> Soome Õiguspoliitika Instituudi andmetel langes Lõuna-Soomes (Uusimaal) joobes juhtide osakaal 0,5%-lt 1979. aastal juba 1984. aastaks 0,2%-le, ning on seejärel olnud 0,19...0,31% (keskmine 0,25%); üleriigilise uuringu kohaselt oli joobes 2003. aastal 0,21% ja 2004. aastal 0,16% juhtidest.<sup>106</sup>

Joobes juhtide osakaal on olnud madal ka Rootsis ja Norras (0,1...0,3%); samas on viimastes joobekontroll olnud märgatavalt väiksema ulatusega, kuid sanktsioonid karmimad kui Soomes.<sup>107</sup>

Prantsusmaal kasvas aastatel 1980–1995 kontrollitud juhtide arv 2 miljonilt 6,4 miljonile, kuid joobes sõidukijuhtide osakaal jäi hoolimata sellest samaks. Siinjuures tuleb arvestada, et kontrollitud juhtide osakaal jäi suhteliselt väikseks (ca 5% juhtidest) – võrreldes Soomega, kus ulatusliku kontrolli tulemusel saavutati joobes juhtimise vähenemine alles aastate jooksul.<sup>108</sup>

Hollandis hakati aktiivselt meetmeid võtma 1980il. Valikuliselt kontrollilt hakati järk-järgult juhukontrollile üle minema 1987. aastast, mil võeti kasutusele tõenduslikud hingedu alkomeetrid ning väiksemad kontrollüksused. Koos alkoholivastaste kampaaniatega saavutati 1991. aastaks joobes juhtide osakaal alla 4% (1970. aastal 15%). Avalikkuse hoiakute paranemine saavutati eeskätt joobekontrolli puudutava politseitöö parandamisega, mitte rangemate karistustega.<sup>109</sup>

Üheksat Euroopa riiki hõlmanud uuringus *Sunflower+6* (2005) võrreldi arenguid ajavahemikus 1993-2003.<sup>110</sup> Märgitakse, et joobes juhtide arvu põhjustatud õnnetuste arv sõltub pigem joobekontrolli intensiivsusest kui lubatud joobe ülempiirist. Juhukontrollid on osutunud efektiivseks.

USA-s korraldatud uuringus jõuti järeldusele, et kontrollimine vaid kahtluse korral ei võimalda välja selgitada suurt osa sõidukijuhte: politsei ei märganud 50% juhtidest, kelle joobe tase oli üle 1 promilli.<sup>111</sup> Joobes sõidukijuhi vahelejäämise keskmiseks tõenäosuseks on USA-s hinnatud üks 2000-st sõidust; kuid tugeva politseikontrolliga piirkonnas üks 300-st sõidust (sh

<sup>104</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.

<sup>105</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape_final_report.pdf).

<sup>106</sup> <http://www.om.fi/optula/31881.htm>. Vaatluste käigus kontrolliti Uusimaal aastas 26 000 – 35 000 juhti (1990–2000); üle riigi 2003. aastal 95 000 ja 2004. aastal 114 000 juhti.

<sup>107</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape_final_report.pdf).

<sup>108</sup> Samas.

<sup>109</sup> Samas.

<sup>110</sup> <http://sunflower.swov.nl>.

<sup>111</sup> [http://www.scielo.br/pdf/rbp/v26s1/en\\_a17v26s1.pdf](http://www.scielo.br/pdf/rbp/v26s1/en_a17v26s1.pdf).

kasutatakse nn kainuse kontrollpunkte, kus kontrollitakse kõiki või nt iga viiendat sõidukijuhti; joovet mõõdetakse aga vaid selge kahtluse korral).<sup>112</sup>

*Escape*-projekti vaheraportis (2001) märgitakse 26 uuringu tulemuste metaanalüüsi põhjal, et parimatel juhtudel on saavutatud surmajuhtumite vähenemine 9% (käsitleti kõiki joobes juhtimist puudutavaid meetmeid, k.a avalikkusele suunatud kampaaniad; samas pole teada kontrolli mahu kasv jm asjaolud).<sup>113</sup> Norra näitel tehakse järeldus, et kontrolli mahtu suurendades selle suhteline efekt väheneb: juhusliku joobekontrolli mahtu kahekordistades on saadav efekt 20%, kolmekordistades 30%, kuuekordistades 45% ja kümnekordistades 60% teoreetiliselt võimalikust maksimaalsest tulemusest (joobes juhtimise täielik kõrvaldamine). Seega võiks vähese joobekontrolliga piirkondades saavutada 3-kordse joobekontrolli mahu kasvuga joobes juhtimisega seotud surmajuhtumite arvu vähenemise 30%, kuni kontroll kestab.

Sama projekti lõppraportis (2003) tehakse järeldus, et andmete raskestivõrreldavusest hoolimata on ilmne tugev korrelatsioon "vahelejäämise riski" ja juhtide poolt alkoholi tarvitamise sageduse vahel – ehkki see seos ei tarvitse olla üks-ühene, nagu ilmneb Põhjamaade näitel. Kokkuvõtteks nenditakse, et joobes juhtimise osakaal on väiksem riikides, kus on täidetud enamuse järgnevatest kriteeriumidest: pikaajaline traditsioon joobekontrolliks, sh madal lubatud alkoholisalduse ülempiir; suhteliselt kõrge tabamise tõenäosus (Soome); meedia toetus joobekontrolli suhtes.<sup>114</sup>

Euroopa Liiklusohutuse Nõukogu analüüsis (2003) tehakse järeldus, et juhuslik joobekontroll on osutunud efektiivseks. Vähese joobekontrolli mahuga EL liikmesriikides soovitatakse see viia vähemalt EL keskmisele tasemele (aastas kontrollitavate juhtide arv 1/16 elanikkonnast) ning tagada juhusliku kontrolli suur tõenäosus koos joobekontrolli puudutavate meetmete laialdase kajastamisega.<sup>115</sup> Märgitakse ka, et ulatuslik joobekontroll Austraalias (1/3 elanikkonnast mõnes osariigis) on andnud häid tulemusi. Samas rõhutatakse, et "üldine hirmutamise" juhuslike joobekontrollidega ei lahenda probleemsete juhtidega seonduvat: enamuse niisuguseid juhte on tõenäoliselt pidevate alkoholiprobleemidega ja võib-olla tarvitavad ka narkootikume – ehkki nad moodustavad väga väikese osa kõigist juhtidest, põhjustavad nad suure osa surmaga lõppevatest õnnetustest, eriti alkoholi ja narkootikumide segatarvitamise korral. Seetõttu soovitatakse juhtidelt, kelle joove on enam kui 1,3 promilli, alati võtta vereproov võimalike narkootikumide avastamiseks.

---

<sup>112</sup> <http://www.scienceservingsociety.com/ts/text/ch10.htm>.

<sup>113</sup> [http://virtual.vtt.fi/escape/escape\\_wp1.pdf](http://virtual.vtt.fi/escape/escape_wp1.pdf).

<sup>114</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape_final_report.pdf).

<sup>115</sup> <http://www.etsc.be/documents/costeff.pdf>.

## 12 Kokkuvõte

Uuringu käigus pöörati peamist tähelepanu joobes sõidukijuhtimisega kaasnevate riskide selgitamisele Eestis toimunud liiklusõnnetusi ning joobes sõidukijuhtide liikluses osalemist kajastava andmestiku põhjal.

- 1. Joobes mootorsõidukijuhi osalusel toimus 18% inimkannatanuga liiklusõnnetustest 2005. aastal; valdav osa õnnetustest (82%) toimus vaid kainete juhtide osalusel.** Põhiline osa raske tagajärje põhjustanud liiklusõnnetustest on seisnenud kokkupõrkes teise sõidukiga, teelt väljasõidus või kokkupõrkes jalakäijaga (lk 30-31).
- 2. Joobes sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute arv ja osakaal ei ole viimastel aastatel vähenenud** (lk 30). See asjaolu viitab vajadusele kaaluda seni kohaldatud seadusandlike ja politseiliste meetmete otstarbekohasust. Üleriigilisel tasandil puudub ülevaade liiklusjärelvalve-alaste meetmete planeerimisel seatud eesmärkidest ja arvesse võetud teguritest (lk 56).
- 3. Alkoholi joobes sõidukijuhtimisega kaasneb liiklusõnnetusse sattumise tõenäosuse ja õnnetuste raskusastme oluline kasv** (lk 36-37, 53-54). Joobes mootorsõidukijuhtide osakaal liiklusõnnetustes ning eriti neis hukkunute hulgas ületas 2005. aastal paljukordselt joobes juhtide hinnangulise osakaalu liikluses (lk 30, 35).
- 4. Neli viiendikku hukkunud mootorsõidukijuhtidest oli joobes 1,5 promilli või enam.** Samas polnud alkoholi tarvitanud hukkunud juhtide seas mitte ühegi juhi joove alla 0,6 promilli (lk 35-36).
- 5. Raske tagajärje põhjustamises süüdi mõistetud 23-st alkoholi tarvitanud juhust 15 oli õnnetuse põhjustamise ajal keskmises (1,51-2,50 mg/ml veres) või raskes joobes (üle 2,5 mg/ml) ning 20 juhul oli juhi joove 0,6 promilli või kõrgem** (lk 39).
- 6. Uuringud kinnitavad, et liiklusõnnetuse risk kasvab eksponentsiaalselt vere alkoholisisaldusega,** kusjuures oluline tõus on täheldatav alates tasemest 0,8 promilli. Noorte, kogenematute sõidukijuhtide puhul võib risk olla märgatav juba 0,2 promillist (lk 52).
- 7. Välisriikide uuringute andmetel ületab 1,5-promillise või suurema joobega juhi risk sattuda surmaga lõppevasse õnnetusse keskmiselt 380 korda kaine juhi riski** (lk 53-54). Eesti andmete analüüs andis sarnase tulemuse: kui eeldada, et siin on liikluses osalevatest autojuhtidest joobes keskmiselt üks protsent, on 1,5–2,5-promillise joobe korral (keskmises joobes) juhi risk sattuda mittefataalsesse liiklusõnnetusse ligikaudu 21 korda suurem ning risk hukkuda 73 korda suurem kui kainel juhil; raske joobe korral on risk aga veelgi suurem (lk 36-37).
- 8. Eestis on vastutus joobes sõidukijuhtimise eest joobe raskuse järgi diferentseerimata** (lk 13-14). Viimastel aastatel sagenenud korduv joobes sõidukijuhtimine osutab kehtiva regulatsiooni ja politseiliste meetmete vähesele efektiivsusele sageli või palju alkoholi tarvitavate sõidukijuhtide ohjeldamisel (lk 48, 51)

- 9. Joobes juhtide osalusel toimusid liiklusõnnetused kõige sagedamini reede, laupäeva ja pühapäeva õhtul ning varastel öötundidel.** 2005. aastal joobes juhtide osalusel toimunud õnnetustes hukkunutest 40% sai surma laupäeval (lk 32-33).
- 10. Joobes juhtidega toimunud liiklusõnnetuste arv oli suurim õhtul kella 18-st 24-ni.** Kõige vähem toimub joobes juhtidega liiklusõnnetusi hommikul kella 6-st 12-ni. Erandiks on laupäev, mil 2005. aasta andmetel oli õnnetuste arv suur ka hommikul kella 6-st 9-ni (lk 32-33).
- 11. Suurim risk õnnetusse sattuda või seda ise põhjustada on noortel, alla 25-aastatel ja eriti alla 20-aastastel joobes juhtidel.** Absoluutarvuliselt sattus 2005. aastal joobes mootorsõidukijuhte liiklusõnnetustesse kõige enam vanuses 20–29 aastat (lk 47-48).
- 12. Joobes sõidukijuhtide poolt seatakse suurde ohtu kaassõitjad ning teised liiklejad, eeskätt jalakäijad ja jalgratturid.** Liikluskuritegudes 2005. aastal tehtud kohtuotsustest nähtub, et kahes kolmandikus raske tagajärje põhjustanud õnnetustest sai kannatada joobes juhi kaassõitja (lk 40).
- 13. Uuringu käigus ei ilmnenu märke sõidukijuhtide poolt narkootiliste ainete tarvitamise olulisest mõjust raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste põhjustamisele Eestis, võrreldes alkoholi tarvitamisega.** Narkootikume tarvitanud sõidukijuhtide poolt on põhjustatud oluliselt vähem raskete tagajärgedega liiklusõnnetusi kui alkoholi tarvitanud juhtide poolt. 2005. aastal oli joovastavaid aineid tarvitanud 44% liiklusõnnetustes hukkunud mootorsõidukijuhtidest, kusjuures neist 28 isikut (97%) oli tarvitanud alkoholi ja vaid üks isik (3%) narkootikume (lk 34-35). Samas tuleb silmas pidada, et narkojoobes sõidukijuhtimist ei tuvastata veel eriti tõhusalt: narkootiliste ainete võimalikku tarvitamist sõidukijuhi poolt selgitatakse vaid politsei vastava nõudmise korral.
- 14. Joobes sõidukijuhtide osakaal raske tagajärjega liiklusõnnetuse põhjustamise eest süüdi mõistetud isikute seas 2005. aastal erines kohtute lõikes märgatavalt.** Kõige väiksem oli see Harju Maakohtu teeninduspiirkonnas (12%); teistes maakohtutes oli vastav näitaja vahemikus 32% kuni 50% (lk 38).

## 13 Ettepanekud

### *Ettepanekud joobe piirmäära kehtestamiseks*

1. Seada seaduses vere alkoholisisaldus 0,5 mg/ml või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,25 mg selgelt piiriks, millest alates loetakse isik joobeseisundis olevaks. Juhul kui veres on alkoholisisaldus 0,2 kuni 0,49 mg/ml või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,1 kuni 0,24 mg, lugeda see alkoholi tarvitamise tunnusteks, mis on karistatav liiklusnõuete rikkumisena vastavalt LS § 74<sup>35</sup> või sätestada eraldi koosseis alkoholi tarvitamise tunnustega juhtimise eest. See numbriline näit on tulevikus erinevalt kehtivast korrast võimalik tuvastada täppisalkomeetriga.

Võimalik variant: mitte arvestada alkoholi tarvitamise tunnustega, mitte karistada selle eest.

2. Kehtestada üldisest rangemad nõuded professionaalsetele veoauto- ja bussijuhtidele (kindlate sõidukikategooriate puhul) ning alla 2-aastase juhistaaziga mootorsõiduki-juhtidele: 0,2 mg/ml. Niisuguseid nõudeid kohaldatakse mitmetes riikides.
3. Juhtimisõiguse taastamisel kehtestada teatavaks ajaks (nt 2 aastat) mootorsõidukijuhi veres lubatud alkoholisisalduse ülempiiriks 0,2 mg/ml.

### *Ettepanekud karistuste diferentseerimise ja mõjutusvahendite kohaldamise osas*

1. Kaaluda karmima karistuse kehtestamist alates vere alkoholisisalduse teatavast tasemest. Mõned võimalikud variandid:
  - 1) kui kehtivas õiguses on esmakordselt joobes juhtimine vaid väärtegu vastavalt LS § 74<sup>19</sup>, siis edaspidi muuta kriminaalkorras karistatavaks ka esmakordne joobes sõidukijuhtimine, kui joove ületab teatavat taset (nt 1,2 mg/ml või 2,0 mg/ml veres). Alla selle taseme joobeseisundis juhtimine jääks edasi väärteoks (0,5 mg/ml kuni 1,2 mg/ml);
  - 2) kui kehtivas õiguses on korduv joobes juhtimine automaatselt kuritegu (KarS § 424), sõltumata alkoholisisaldusest veres, siis edaspidi muuta korduv joobes juhtimine teatava tasemeni (nt kuni 0,8 mg/ml) karistatavaks väärteona, mis võimaldaks menetlust lihtsustada suhteliselt väikese riskiga juhtumite korral;
  - 3) nii väärtegude kui kuritegude korduva toimepanemise eest ette näha karmim karistus, kui joove ületab teatavat taset (nt 0,8 mg/ml või 1,2 mg/ml – viimasest ülespoole kasvab õnnetuste risk kiiresti, sama piir on kasutusel ka Soomes). Praegu järgneb meil joobes juhtimise puhul igal juhul karmim karistus (teistkordne joobes juhtimine on kohe kuritegu), sõltumata joobe tasemest;
  - 4) muuta kriminaalkorras karistatavaks praegu väärteona karistatav tervisekahjustuse või varalise kahju põhjustamine (LS § 74<sup>17</sup>), kui teatavat taset (nt 1,2 mg/ml või 2,0 mg/ml) ületanud joobeseisundis juht põhjustab liiklusõnnetuse. Antud variandi puhul on probleemiks kriminaalkorras menetletavate juhtumite arvu oluline kasv, mis võib pärssida meetme efektiivsust – seetõttu võib vajalikuks osutuda suhteliselt kõrge joobetaseme piiriks seadmine. Lisaks ei näita senine praktika, et

kriminaalkaristustega oleks korduvat joobes sõidukijuhtimist suudetud efektiivselt piirata;

- 5) võimalik variant ettepanekust 4: kriminaalkorras karistatav on tervisekahjustuse või varalise kahju tekitamine, sõltumata joobe tasemest;
  - 6) sätestada karistusseadustikus liikluskuritegude puhul ka juhtimisõiguse äravõtmise miinimumaeg (nt üks aasta). Praegu võib vastavalt KarS § 50 lg 1 p 1 kohus võtta õiguse ära kuni 3 aastat, s.t kehtestatud on vaid ülempiir;
  - 7) korduva keskmises või raskes joobes juhtimise puhul muuta juhtimisõiguse äravõtmine vältimatuks (erinevalt praegusest mitte jätta kaalutusõigust);
  - 8) kaaluda senisest karmimaid karistusi kui joobes juht (joove algab vastavalt ettepanekule 0,5 mg/ml) põhjustab raske tervisekahjustuse või surma. Praegu on maksimaalne karistus vastavalt KarS § 422 kolme- kuni kaheteistaastane vangistus. Sanktsiooni kõrgemale tõstes muudaksime me joobes juhi poolt ettevaatamatusest surma põhjustamise võrdseks nt tapmisega KarS § 113 sanktsioon 6-15 aastat vangistust). Raske tervisekahjustuse (KarS § 118) osas on praegu sanktsioon 4-12 aastat vangistust ning KarS § 422 kohaselt on raske tervisekahjustuse põhjustamisel sanktsioon kuni 5 aastat). Siin on oht, et kohtud hakkavad kohaldama KarS § 61 (karistuse kohaldamine alla alammäära). Samuti ei ole see päris kooskõlas Justiitsministeeriumi praeguse suunaga vähendada kinnipeatavate arvu vanglas.
4. Võimaldada isiku nõusolekul väärteokaristusena mõistetud aresti asendamist üldkasuliku tööga. Üldkasuliku töö läbiviimise ja korralduse tagab politsei. See ettepanek eeldab täiendavat analüüsi süsteemi rakenduskulude (sh inim- ja finantsressursi) ja otstarbekuse osas.
5. Kohaldada senisest enam sõiduki kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist korduvalt joobes juhtimise eest karistatud isikutele ning isikutele, kes juhtides sõidukit joobeseisundis on põhjustanud surma või raske tervisekahjustuse. Võib kaaluda ka niisuguse korra rakendamist eeskätt suure korduvuse puhul (nt joobes juhtimise eest karistatud 3 või enam korda).

### ***Ettepanekud kontrolli tõhustamiseks***

1. Kehtestada juhtimisõiguse taastamisel rangemad nõuded, kui juhtimisõigus on ära võetud korduva ja/või keskmises või raskes joobes sõidukijuhtimise eest. Näiteks tuleks enne juhtimisõiguse taastamist läbi viia meditsiinilis-psühholoogiline uuring juhi juhtimisvõime ja isikuomaduste selgitamiseks (Saksamaal kasutatava liikluspühholoogilise testi eeskujul). Esmajoones peaks tähelepanu pälvida raskes joobes või mitmeid kordi (3 või enam) joobes olnud mootorsõidukijuhid.
2. Loobuda kohustusliku liikluseksami seostamisest juhtimisõiguse äravõtmise kestusega (praegu on niisugune eksam kohustuslik vaid juhtimisõiguse äravõtmisel rohkem kui kuueks kuuks).

3. Joobekontrolli meetmete planeerimisel lähtuda vajadusest kõrvaldada liiklusest võimalikult suur arv joobes sõidukijuhte, et maksimaalselt vähendada liiklusõnnetuste toimumise tõenäosust ning sellega hukkunute ja vigastatute arvu. Suunata niisugused meetmed suurima riskiga ajale, kohtadesse ja sihtrühmadele (sh noored).

### ***Ettepanekud korra- ja ennetuse planeerimise ning informatsiooni kogumise osas***

1. Kõikide mootorsõidukijuhi poolt alkoholi tarvitamise juhtumite puhul hakata statistika jaoks fikseerima joobe taseme arväärtust. See muutub võimalikuks tõenduslike alkomeetrite kasutuselevõtul; esialgu võiks olukorra jälgimiseks kaaluda joobeastme või indikaatorvahendi näidu fikseerimist, kui indikaatorvahend seda võimaldab (ehkki sel puudub õiguslik tähendus). Praegu on ametiisiku poolt joobeseisundi tuvastamise korral kohustuslik protokollis fikseerida vaid joobe tuvastamise tulemus, ilma selle raskusastet täpsustamata; seda ka liiklusõnnetuste korral.
2. Joobes juhtimisega seonduva olukorra jälgimiseks kasutada mõningaid suure riskiga ajal (nt jaanipäeval), kuid kindla metoodikaga läbi viidavaid politseioperatsioone – ehkki sel juhul ei saada andmeid joobes juhtide keskmisest osakaalust, annaksid need olulist informatsiooni suundumustest sõidukijuhtide käitumises.
3. Üleriigilisel tasandil hakata süstemaatiliselt koguma informatsiooni politseioperatsioonide läbiviimise jt joobes sõidukijuhtimise vähendamisele suunatud meetmete tulemuslikkuse kohta.
4. Rakendada liikluses joobes juhtimisega tabatud juhtidele senisest enam sotsiaalse suunitlusega programme, koolitusi, ennetamaks nende poolt sarnaste rikkumiste toimepanemist. Samuti viia läbi joobes juhtidele liikluspühholoogilist testimist, selgitamaks sõidukijuhi vaimset võimekust liikluses toimuva mõistmiseks ning liikluses hakkama saamiseks.

## **Kasutatud allikad**

Bailie, Lyle. Summary of scientific evidence behind “Just one drink impairs driving”. Briefing summary paper for the Department of the Environment in Belfast and the National Safety Council in Dublin. 17 November 2005. <http://www.doeni.gov.uk/uploads/Just%20One%20Scientific%20Summary%20Final%2022.11.05.pdf>.

Bernhoft, Inger Marie. Drugs in accident involved drivers in Denmark. IMMORTAL. Project Funded by the European Commission under the Transport RTD Programme of the 5th Framework Programme. 11 April 2005. <http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/DTF/PDF/Rapporter/ImmortalDR4.pdf>.

Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics 2004. Transport Canada. Collected in cooperation with the Canadian Council of Motor Transport Administrators. [http://www.ccmta.ca/english/pdf/collision\\_stats\\_04\\_e.pdf](http://www.ccmta.ca/english/pdf/collision_stats_04_e.pdf).

Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (notified under document number C(2000) 4397). <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001H0115:EN:HTML>.

Commission Recommendation of 21 October 2003 [6 April 2004] on enforcement in the field of road safety (2004/345/EC). [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l\\_111/l\\_11120040417en00750082.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_111/l_11120040417en00750082.pdf).

Cost effective EU transport safety measures. European Transport Safety Council. Brussels 2003. <http://www.etsc.be/documents/costeff.pdf>.

Driving - Drinking and driving. British Medical Association. July 2006. <http://www.bma.org.uk/ap.nsf/Content/Drinkinganddriving>.

Eliminate Hard Core Drinking Driving. Most Wanted Transportation Safety Improvements State Issues. National Highway Traffic Safety Administration. September 2006. [http://www.nts.gov/Recs/mostwanted/hard\\_core\\_drinking.htm#\\_ftn1](http://www.nts.gov/Recs/mostwanted/hard_core_drinking.htm#_ftn1).

Elvik, Rune. Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement. The “Escape” Project. Working paper 1. Project Funded by the European Commission under the Transport RTD Programme of the 5th Framework Programme. TØI. [http://virtual.vtt.fi/escape/escape\\_wp1.pdf](http://virtual.vtt.fi/escape/escape_wp1.pdf).

European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction: European Legal Database on Drugs. <http://eldd.emcdda.europa.eu>

Evans, Leonard. Alcohol. Traffic Safety. 2004. <http://www.scienceservingsociety.com/ts/text/ch10.htm>.

[http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape_final_report.pdf).

[http://www.1800duilaws.com/article/what\\_is\\_08\\_bac.asp](http://www.1800duilaws.com/article/what_is_08_bac.asp).

<http://www.intox.com/wheel/drinkwheel.asp>.



- Impaired driving and other traffic offences 2002. The Daily. Statistics Canada. November 7, 2003. <http://www.statcan.ca/Daily/English/031107/d031107b.htm>.
- Janhevich, Derek et al. Impaired Driving and Other Traffic Offences – Juristat. Vol. 23, no. 9, 2002. Canadian Centre for Justice Statistics. Statistics Canada. <http://www.statcan.ca/english/freepub/85-002-XIE/0090385-002-XIE.pdf>.
- Jones, R. K et al. State of Knowledge of Drug-Impaired Driving. Mid-America Research Institute. August 2003. <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/StateofKnwlegeDrugs/StateofKnwlegeDrugs/pages/TOC.html>.
- Koppel, Maano (koostaja). Liiklusõnnetuste majandusliku kahju määramine. Lõpparuanne. Tallinna Tehnikaülikooli teedeinstituut. 2005-12/L. <http://www.mnt.ee/atp/failid/Lokahju.doc>.
- Laranjeiraa, Ronaldo & Romanoa, Marcos. Brazilian consensus on public policies on alcohol. [http://www.scielo.br/pdf/rbp/v26s1/en\\_a17v26s1.pdf](http://www.scielo.br/pdf/rbp/v26s1/en_a17v26s1.pdf).
- Liiklusõnnetused 2005. Maanteeamet. <http://www.mnt.ee/atp/?id=2336>.
- Motor Vehicle Traffic Crash Fatality Counts and Estimates of People Injured for 2005. NHTSA's National Center for Statistics & Analysis. August 2006. <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/PPT/2006/810639.pdf>.
- Mäkinen, Tapani et al. Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE consortium. The "Escape" Project. Project funded by the European Commission. April 2003. [http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/library/escape_final_report.pdf).
- Nederland. Road Safety Country Profile. [http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile\\_nl\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile_nl_en.pdf).
- Niemi, Hannu. Liikenneerikokset. Rikollisuustilanne 2004. <http://www.om.fi/optula/31881.htm>.
- Promillegrenzen im Ausland (mit Bußgeldern). Automobilclub von Deutschland. [http://www.avd.de/index.php?id=223&tx\\_jppageteaser\\_pi1\[backId\]=30](http://www.avd.de/index.php?id=223&tx_jppageteaser_pi1[backId]=30).
- Rikoslaki. FINLEX - Valtion säädöstietopankki. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki>.
- Road traffic and drugs – Proceedings, Seminar, Strasbourg. Council of Europe. April 1999.
- Runge, Jeffrey W. Impaired Driving Programs of the National Highway Traffic Safety Administration. National Highway Traffic Safety Administration. January 2003. <http://www.nhtsa.dot.gov/nhtsa/announce/speeches/030206Runge/NIAAAPresentationFinal2-6-03.pdf>.
- SafetyNet - the European Road Safety Observatory. <http://www.erso.eu/knowledge>.
- SARTRE consortium. European drivers and road risk. SARTRE 3 reports. Part 1. Report on principal analyses. June, 2004. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS. <http://sartre.inrets.fr/documents-pdf/repS3V1E.pdf#search=%22SARTRE%203%22>.

Schweizerisches Strafgesetzbuch. Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft. [http://www.admin.ch/ch/d/sr/311\\_0/index1.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/311_0/index1.html).

Strafgesetzbuch. Bundesrepublik Deutschland. <http://dejure.org/gesetze/StGB>

Straßenverkehrsgesetz. Bundesministerium der Justiz. Bundesrepublik Deutschland. <http://bundesrecht.juris.de/stvg/index.html>.

Strassenverkehrsgesetz. Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft. [http://www.admin.ch/ch/d/sr/741\\_01/a91.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_01/a91.html)

Sverige. Road Safety Country Profile. [http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile\\_sv\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/profiles/pdf/countryprofile_sv_en.pdf).

The 0.08 Alcohol Concentration Limit. Policy brief. Minnesota House of Representatives Research Department. March 1994. <http://www.house.leg.state.mn.us/hrd/pubs/aclimit.pdf>.

The Falsification of Random Breath Testing Statistics in the Western Australia Police Service. Ombudsman, Western Australia. 21 November 2001. [http://www.ombudsman.wa.gov.au/pdf/reports/rbt\\_report\\_nov2001.pdf](http://www.ombudsman.wa.gov.au/pdf/reports/rbt_report_nov2001.pdf).

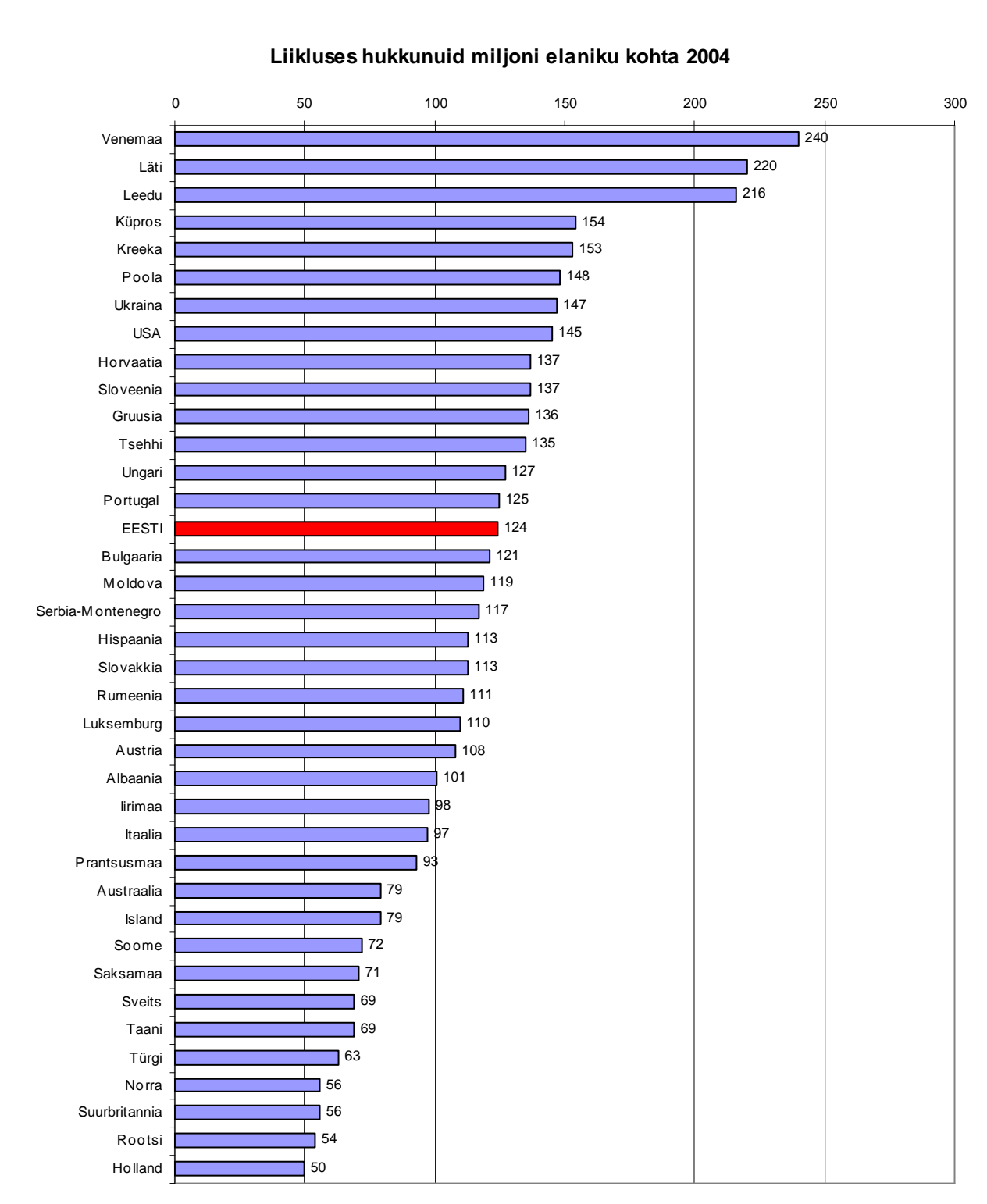
Traffic Safety Facts 2003. Alcohol. U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration. [http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/StopImpaired/Superbow\\_MiniPlanner/images/TSFAlcohol2003.pdf](http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/StopImpaired/Superbow_MiniPlanner/images/TSFAlcohol2003.pdf).

Wegman, Fred et al (editors). SUNflower+6. A comparative study of the development of road safety in European countries. Final report. Project co-financed by the European Commission, Directorate-General Transport & Energy. SWOV, Leidschendam, 2005. <http://sunflower.swov.nl>.

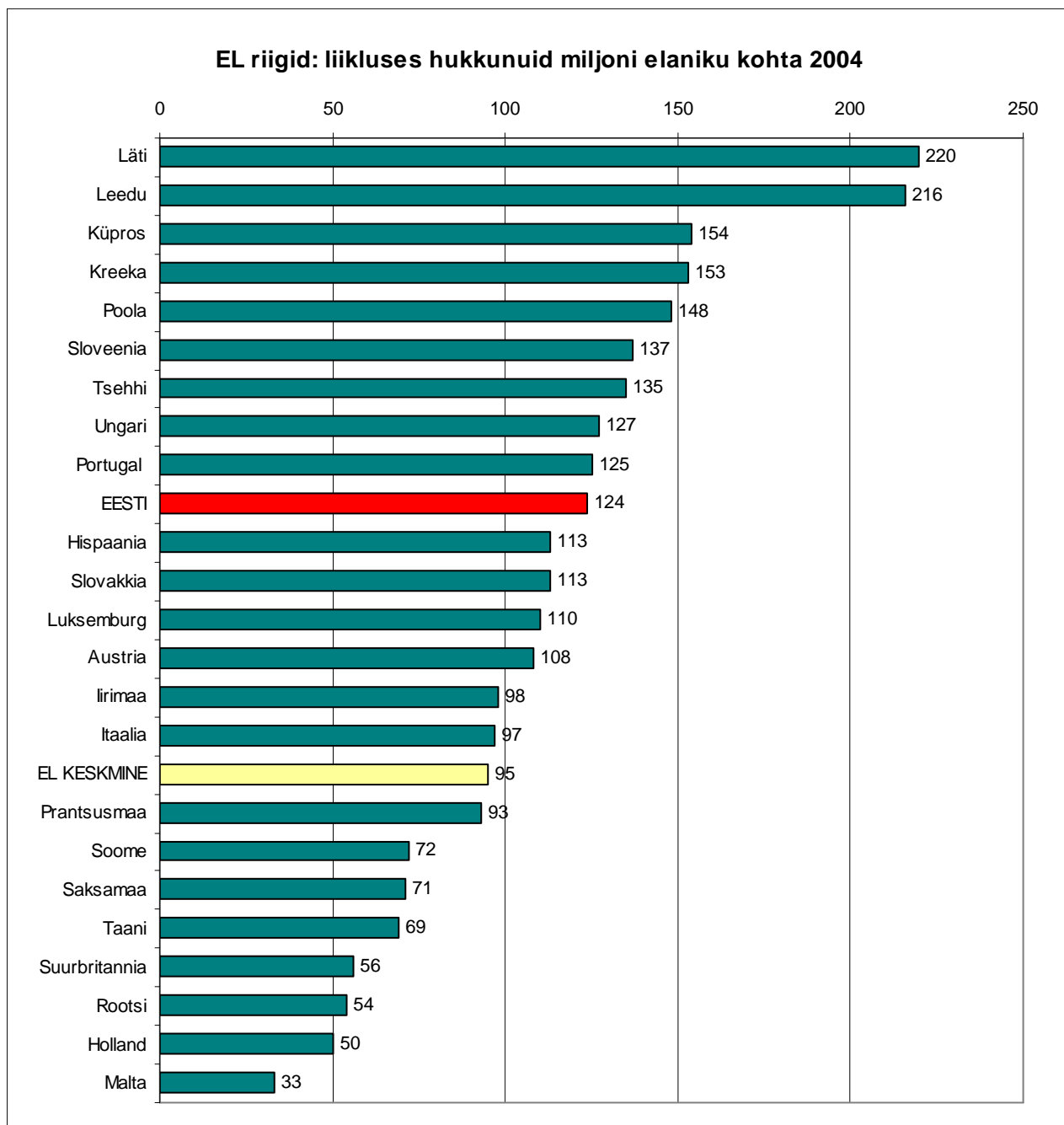
Avaldamata andmed Eesti Kohtuarstlikust Ekspertiisbüroost, Maanteeametist ja Politseiametist.

Joobe tuvastamise aktid kohtutoimikutes.

# LISAD



Allikas: Maanteeamet



Allikas: Maanteeamet

## Lubatud joobeastme (promillides) piiride muutumine Euroopas alates 1990ndatest aastatest

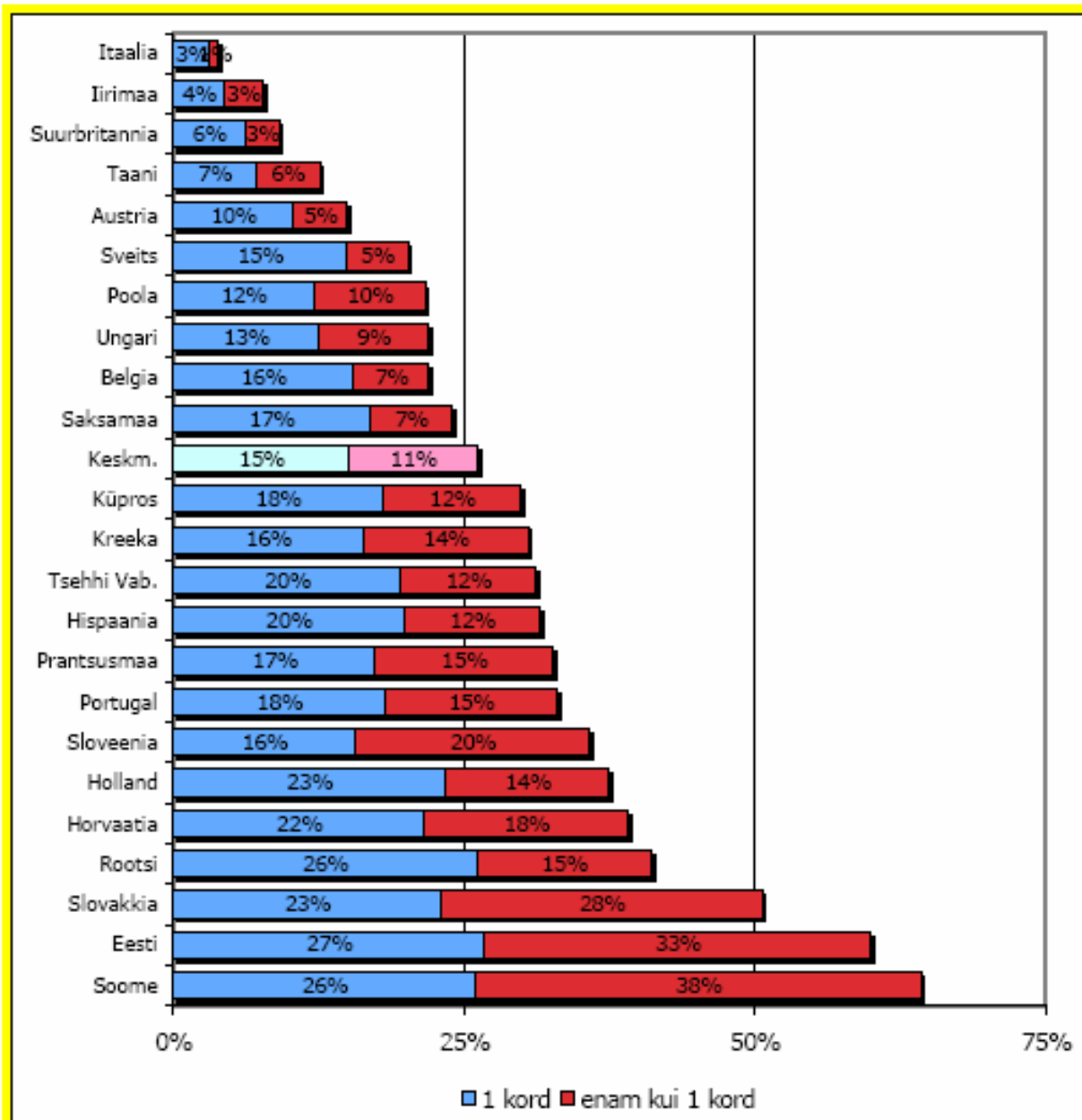
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tsehhi	0.0														
Ungari	0.0														
Slovakkia	0.0														
Rootsi	0.2														
Poola	0.2														
Eesti	0.0												0.2		
Läti	0.4														
Leedu	0.5														
Soome	0.5														
Holland	0.5														
Portugal	0.5											*			
Sloveenia	0.5														
Horvaatia	0.5														**
Belgia	0.8				0.5										
Prantsusmaa	0.8	0.7				0.5									
Austria	0.8								0.5						
Taani	0.8								0.5						
L-Saksamaa	0.8								0.5						
I-Saksamaa	0.0		0.8												
Hispaania	0.8									0.5					
Kreeka	0.8											0.5			
Itaalia	0.8													0.5	
Küpros	0.9													0.5	
Šveits	0.8														***
Iirimaa	0.8														
Luksemburg	0.8														
Malta	0.8														
Suurbritannia	0.8														

\* 0.2 otsus mais, kuid edasi lükatud Portugali Parlamendi poolt septembris 2001

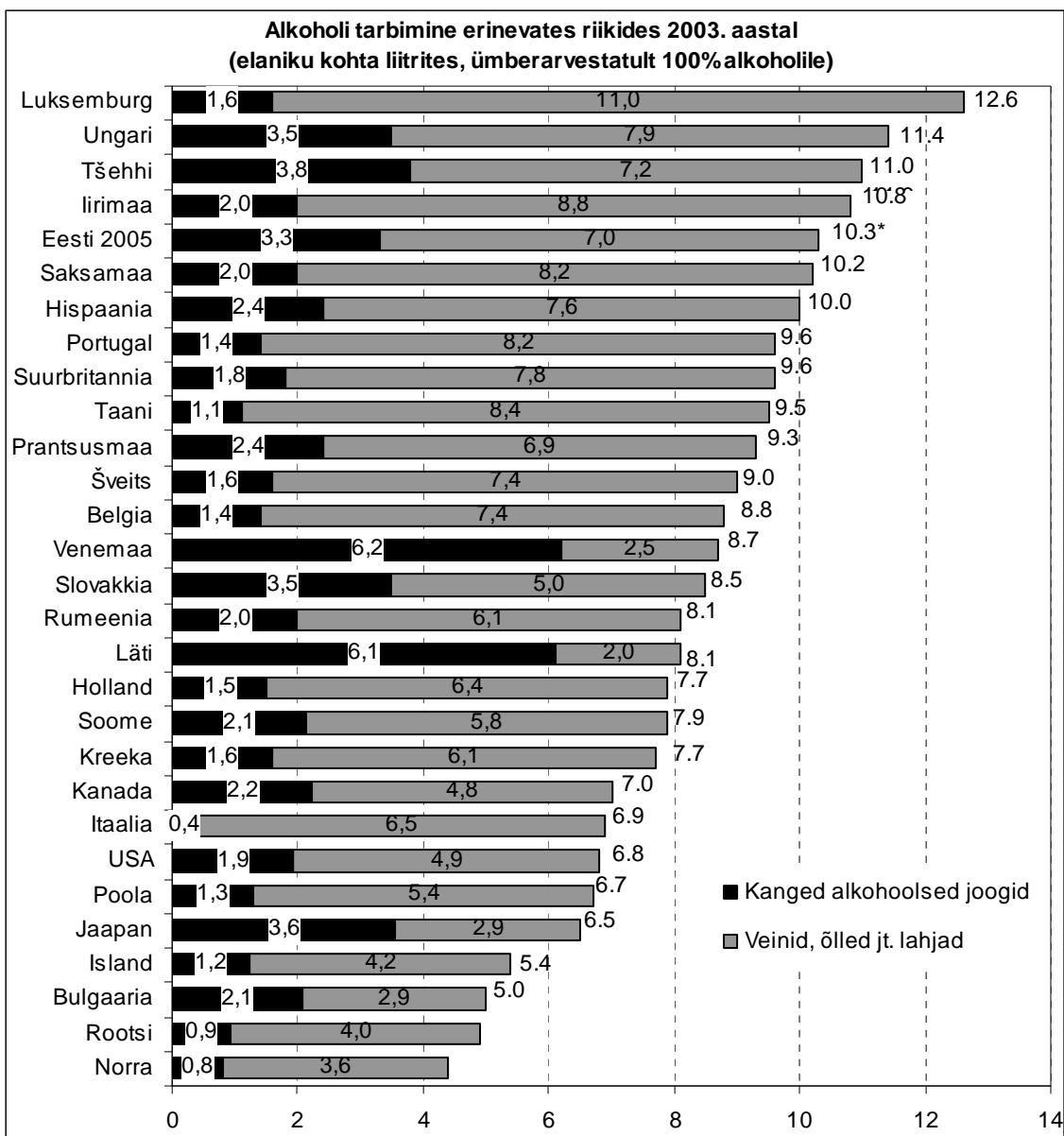
\*\* 0.0 suvel 2004 \*\*\* 0.5 2005.aastal

Allikas: üle-euroopaline küsitlus SARTRE 3 (tulemused avaldatud 2004)

## Joonis 1: Juhtide osakaal, kelle joobetaset on viimase kolme aasta jooksul kontrollitud



Allikas: üle-euroopaline küsitlus SARTRE 3 (tulemused avaldatud 2004)



\* Eesti puhul 2005. aasta legaalne tarbimine ilma turistide kaasaostudeta

Allikas: Eesti Konjunktuuriinstituut

## Vastutus joores sõiduki juhtimise eest Euroopa riikides

Riik	Juhile lubatud vere alkoholisalduse (BAC) määr	BAC määr kehtib alates... Varasem lubatud BAC määr...	Narko-joove vastutuse eeldusena	Joores juhtimise eest karistamise eeldused	Vastutus seotud joobeastmega	Karistus joores juhtimise eest	Karistus joores juhtimise eest kui sellega on põhjustatud raske tagajärg
Austria	0,5 mg/ml; elukutselised juhid ja alla 2-aastase staažiga juhid: 0,1 mg/ml		Jah	StGB § 81; 287		Vangistus kuni 3 aastat või rahatrahv kuni 360 päevamäära.  Korduvusega arvestatakse juhiloa äravõtmisel	Ettevaatamatusest surma põhjustamisel vangistus kuni 3 aastat.
Belgia	0,5 mg/ml					Rahatrahv 51-9964 eurot.	
Hispaania	0,5 mg/ml; elukutselised juhid ning algajad: 0,2 mg/ml		Jah			Rahatrahv alates 301eurost, lisaks ka sõidukeeld.	
Holland	0,5 mg/ml; vähem kui 5-aastase staažiga juhid 0,2 mg/ml [wikipedia]		Jah			Rahatrahv alates 230 eurost.	
Horvaatia	0,0 mg/ml				Kerge Keskmine  Kuni 0,5 mg/ml: rahatrahv 195 eurot. 0,5 -1,5 mg/ml: rahatrahv 260 eurot.		
Iirimaa	0,8 mg/ml		Jah			Rahatrahv alates 301eurost, lisaks sellele ka sõidukeeld.	
Island	0,5 mg/ml						
Itaalia	0,5 mg/ml		Jah			Rahatrahv 774-2582 eurot.	
Kreeka	0,5 mg/ml; algajad juhid ja mootorratturid 0,2 mg/ml		Jah				



Leedu	0,0 mg/ml, [mõned allikad 0,4 mg/ml]					Rahatrahv alates 15 eurost.	
Lichtenstein	0,8 mg/ml						
Luksemburg	0,8 mg/ml		Jah				
Läti	0,5 mg/ml; kuni 2-aastase staažiga juhid 0,2 mg/ml						
Malta	0,0 mg/ml; [mõned allikad 0,8 mg/ml]						
Norra	0,2 mg/ml		Jah			Rahatrahv alates 45 päevamäärast.	
Poola	0,2 mg/ml					Rahatrahv 150 eurot.	
Portugal	0,5 mg/ml					Rahatrahv alates 240 eurost.	
Prantsusmaa	0,5 mg/ml		Jah			Rahatrahv 90-4599 eurot.	
Rootsi	0,2 mg/ml		Jah	Penal Code Chapter 3, Section 7,8		Rahatrahv alates 30 päevamäärast. Trahvi arvestatakse tegelikust sissetulekust.	Ettevaatamatusest surma põhjustamine, kui seotud joobega: vangistus 6 kuud kuni 6 aastat.  Ettevaatamatusest raske tervise- kahjustus, kui seotud joobega: vangistus kuni 4 aastat.
Saksamaa	0,5 mg/ml	1.04.2001, varasem 0,8 mg/ml	Jah	StGB § 315 c; § 316 StrVG § 24a	Kerge Keskmine Raske  Suhteline sõiduvõimetus 0,3 mg/ml. Juhul kui selle joobega kaasneb ebakindel sõidustiil või õnnetus, on karistuseks juhiloa äravõtmine, rahatrahv ning 7 veapunkti. Enamasti on alla 1,1 mg/ml joobeseisundi tõendamine raske ning seetõttu algavad karistused 0,5 mg/ml puhul.  Alates 0,5 mg/ml kuni 1,1 mg/ml kohta on tegemist väärteoga. Karistuseks 1 kuni 3 kuuks juhiloa äravõtmine, kuni 1500 eurot rahatrahv ning 4 veapunkti. Kui selles joobes põhjustatakse õnnetus, on juba tegemist kuriteoga.	Vangistus kuni 1 aastat või rahatrahv; juhiloa äravõtmine kuni 10 kuud. Kui joove on rohkem kui 2 mg/ml, kaasneb juhiloa äravõtmine kuni 18 kuud. Karistatav on ka ettevaatamatusest toimepandud tegu.  Korduvus: kui esimest korda: 3-6 kuud vangistust, karistus lükkatakse tingimisi edasi (aga mitte kiire korduvuse puhul), rahatrahv ühe kuu sissetuleku suuruses, juhiloa äravõtmine kuni 24 kuud. Kui üle 2 mg/ml, juhiloa äravõtmine kuni 36 kuud.  Teine kord:	Vangistus kuni 5 aastat või rahatrahv. Ka katse on karistatav.  Ettevaatamatusest sama tagajärje põhjustamine: karistuseks kuni 2 aastat vangistust või rahatrahv.

					Alates 1,1 mg/ml puhul on absoluutne sõiduvõimetus (enne 1990. aasta juunit oli piir 1,3 mg/ml). Kuriteoga on tegemist koheselt, kui lubatud piir on ületatud. Karistuseks juhiloa äravõtmine (vähemalt 6 kuud), rahatrahv (vähemalt 30 päevamäära) või vangistus ning 7 veapunkti.  Alates 1,6 mg/ml. Juhiloa tagasisaamiseks on tingimata vajalik meditsiinilis-psühholoogiline uuring (nn idioditest).	vangistus mitte alla 6 kuu, karistusest tingimisi ei vabastata. Juhiloa äravõtmine mitte alla 2 aasta, üle 2 mg/ml joobe puhul juhiloa äravõtmine kuni 5 aastat.	
Slovakkia	0,0 mg/ml					Rahatrahv kuni 271 eurot.	
Sloveenia	0,5 mg/ml; elukutselistel juhtidel ning alla 2-aastase staažiga juhid: 0,0 mg/ml						
Soome	0,5 mg/ml		Jah	Rikoslaki 23 luku § 3, § 4	Kui juhitakse autot joobes vähemalt 0,5 promilli veres või 0,22 mg/ml väljahingatavas õhus, võib karistuseks olla vangistus kuni 6 kuud.  Kui veres on vähemalt 1,2 promilli või väljahingatavas õhus 0,53 mg/ml: rahatrahv vähemalt 60 päevamäära või vangistus kuni 2 aastat.  Allikas: <a href="http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001">http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001</a>	Rahatrahv 15-60 päevamäära. Trahvi arvestatakse tegelikust sissetulekust.  Eraldi karistused on ettenähtud joobes juhtimisele veeliikluses, õhus, raudteel.	
Suurbritannia	0,8 mg/ml		Jah			Rahatrahv kuni 7665 eurot.	
Šveits	0,5 mg/ml	1.01.2005, varasem lubatud piir 0,8 mg/ml			Kerge: alla 0,8 mg/ml.  Keskmine: alla 0,8 mg/ml kui joobes põhjustati kerge liikluseeskirja nõuete rikkumine.  Raske: üle 0,8 mg/ml.  Allikas: Šveitsi liiklusseadus <a href="http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_01/index.html">http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_01/index.html</a>	Rahatrahv ligikaudu 3230 eurot, kui joove jääb vahemikku 0,5 mg/ml kuni 0,79 mg/ml.  Juhiloa äravõtmisel arvestatakse ka korduvusega.	
Taani	0,5 mg/ml		Jah		Alates 01.09.2005 kehtib 0,5 mg/ml kuni 1,2 mg/ml puhul karistusena rahatrahv (promillide arv korrutatud kuu netosissetulekuga) ning sõidukeeld.  Alates 1,2 mg/ml puhul karistusena rahatrahv (promillide arv korrutatud kuu netosissetulekuga).  Alates 2,0 mg/ml puhul netosissetulek ning juhiloa äravõtmine või 20 päeva aresti või sotsiaalteenistus.		

Tšehhi Vabariik	0,0 mg/ml		Jah			Rahatrahv 64 kuni 414 eurot.	
Türgi	0,5 mg/ml					Rahatrahv alates 10 eurost.	
Ungari	0,0 mg/ml		Jah			Rahatrahv alates 50 eurost	

Allikad: [http://www.avd.de/index.php?id=223&tx\\_jppageteaser\\_pi1\[backId\]=30](http://www.avd.de/index.php?id=223&tx_jppageteaser_pi1[backId]=30) , [http://en.wikipedia.org/wiki/Drunk\\_driving#Europe](http://en.wikipedia.org/wiki/Drunk_driving#Europe) .

USA-s on lubatud BAC määraks on enamikus osariikides 0,8 mg/ml: <http://info.insure.com/auto/injury/ihsalcohol982.htl> .

## Sõidukijuhtide narkojoobe kindlakstegemine ja vastutus narkojoobes sõidukijuhtimise eest Euroopa riikides

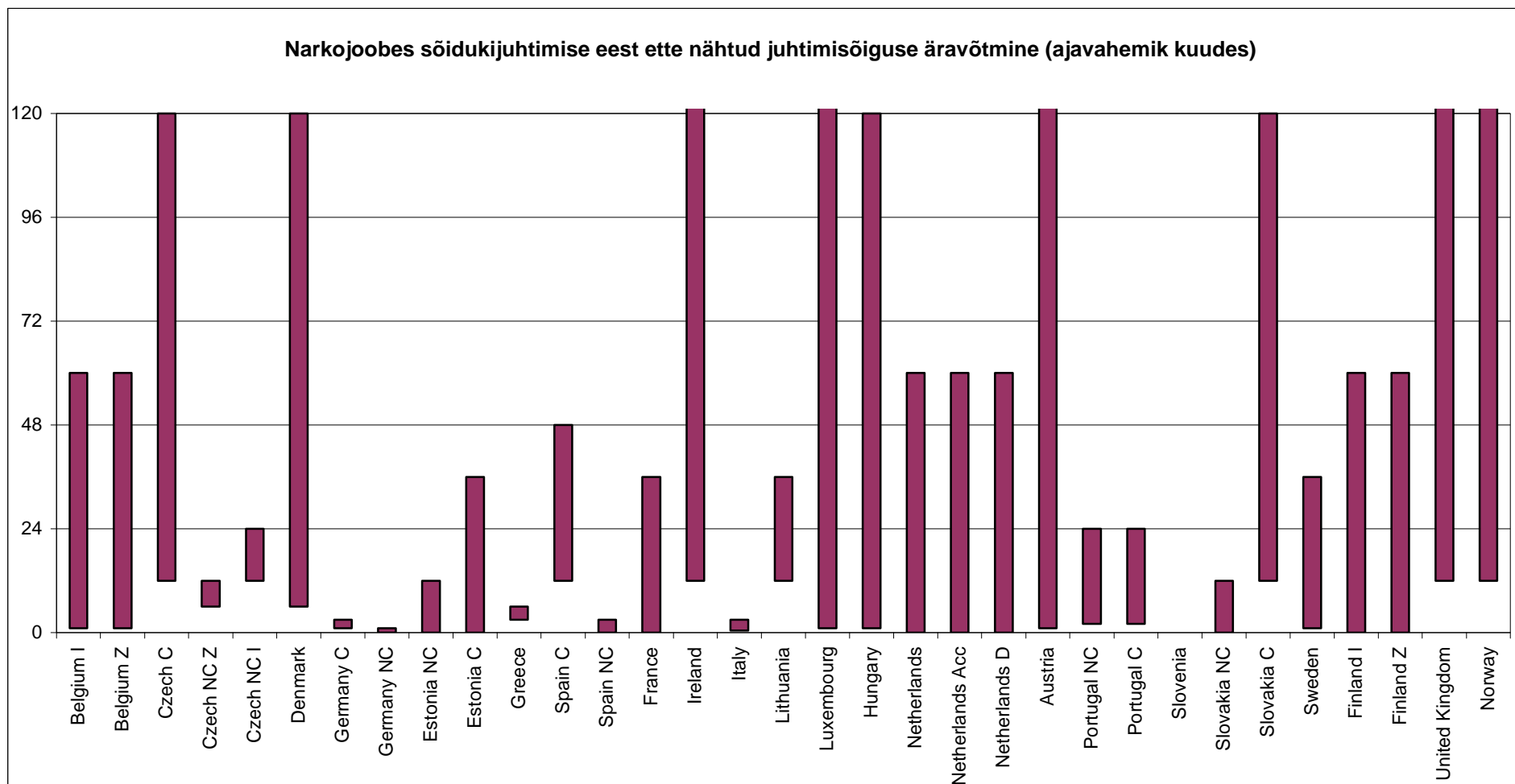
Riik	Rikkumise liik	Politsei õigus testimiseks peatada	Aine liik	Lubatud määär (nulltolerants / häirunud käitumine/juhtimisvõime)	Juhtimisõiguse peatamise aeg	Trahv	Vangistus (arest)	Õiguslik alus
Austria	Pole kriminaliseeritud	Oletus (mitte nii spetsiifiline kui kahtlus)	"Suchtgift"; generally drugs under UN61 and Schedules I+2 of UN71	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	Vähemalt 4 nädalat	581 – 3633 eurot	Ei	Road Traffic Act, Arts. 5, 99
Belgia	Kriminaalne	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 kuu kuni 5 aastat	1000-10 000 eurot	Ei	Loi du 16 mars 1999 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière. Arrêté royal du 4 juin 1999 relatif au prélèvement sanguin
			7 nimetatud ainet	Nulltolerants				
Eesti	Pole kriminaliseeritud	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Nulltolerants	Kuni 1 aasta	Kuni 150 eurot	Kuni 30 päeva aresti	Liiklusseadus (jõustus 01.02.2001; karistusseadustik (jõustus 01.09.2002).
	Kriminaalne varasema karistatuse korral (k.a alkoholi-joobes sõitmise eest)				Kuni 3 aastat	30 – 500 päevamäära	Kuni 3 aastat	
Hispaania	Kriminaalne	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 – 4 aastat		3 – 6 kuud	Penal Code art. 379
	Pole kriminaliseeritud		Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 – 3 kuud	301 – 600 eurot	Ei	Law 17/2005 of 19 July, Arts 5-6
Holland	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	Kuni 5 aastat	6700 eurot.  Kui õnnetusjuhtumiga põhjustati kehalisi vigastusi: kuni 16 750 eurot.  Surm õnnetusjuhtumi läbi: 16 750 eurot või 67 000 eurot kui surm põhjustati ettevaatamatusest.	Kuni 3 kuud.  Kui õnnetusjuhtumiga põhjustati kehalisi vigastusi: 2 aastat ja 3 kuud või 4,5 aastat kui tegemist oli ettevaatamatusega.  Surm õnnetusjuhtumi läbi: 4,5 aastat või 9 aastat surma põhjustamisel ettevaatamatusest	Road Traffic Law 1994, Art. 8

Iirimaa	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	Miinimum 1 aasta	Kuni 2500 eurot	Kuni 6 kuud	Road Traffic Acts 1961 - 2002
Itaalia	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	15 päeva kuni 3 kuud. Juhul, kui sama aasta jooksul on tuvastatud mitu rikkumist, siis periood pikeneb 1-6 kuuni.	258 – 1032 eurot	Kuni 1 kuu	Law 285/1992 updated to may 2006 (New Highway Code), Art 186 and 187
Kreeka	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	3 – 6 kuud	Alates 167 eurost	2 kuud	Law 2696/99, s. 42, completed by Law 2963/2001(art. 43) and Ministerial Accord 43500/5691/2002
Küpros	Kriminaalne	Juhuslikult. Testimine võimalik ka mõistliku kahtluse korral.	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	Ei ole täpsustatud. Jäetud kohtu otsustada.	Ei ole fikseeritud trahvimäärasid	Kuni 1 aastat	Motor vehicle and Road Traffic Law of 1972, s. 9. Usually prosecution under the Narcotics Law of 1977, since use and possession is a criminal offence under that law anyway. No need to prove that the ability to drive safely was affected under the Narcotics Law.
Leedu	Pole kriminaliseeritud	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Nulltolerants	1 – 3 aastat	435 – 870 eurot	Ei	Administrative Infringements Code of the Republic of Lithuania (S.10 “Administrative Infringements in transport, traffic economy and communication area”)
Luksemburg	Kriminaalne	Kahtluse korral. Juhuslikult vaid riigiprokurööri nõudmisel	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 kuu kuni eluaegne	250 – 5000 eurot	8 päeva kuni 3 aastat	Loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, Art. 12
Norra	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	Miinimum 1 aasta	1,5-kordne keskmine kuu sissetulek. Harva alla 10 000 norra krooni	Kuni 1 aastat	Road Traffic Act of 18 June 1965 No.4, ss 21-22, 31, 33
Poola	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Nulltolerants	1 – 10 aastat	Kuni 360 päevapalga ulatuses	Kuni 2 aastat	Criminal Code, Art. 178a

Prantsusmaa	Kriminaalne	Kahtluse korral	Ained või taimed, mis on liigitatud kui narkootikumid	Nulltolerants	Kuni 3 aastat	4500 eurot 9000 eurot, kui juht on ka alkoholijoobes	2 aastat 3 aastat kui juht on alkoholijoobes	Law 2003-87 of 3 Feb, law 99-505 (Art. L. 235-1 and L. 235-2 of code de la route) decree 2001-751 of 27 Aug (Art. R-235-1 and following of code de la route)
Rootsi	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik ained keelatud, kuid ei vastuta, kui on tegemist retseptiravimiga	Nulltolerants	1 kuu kuni 3 aastat	Päevapalgad [määr täpsustamata]	Kuni 2 aastat	Act on Punishment for some Traffic Crimes (1951:649), s.4
Saksamaa	Kriminaalne	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1-3 kuud	Üldine määr kõikide kriminaalkaristuste puhul: trahvi määramisel arvestatakse õigusrikkuja sissetulekut	§ 315c (kui ohustab teisi): kuni 5 aastat § 316: kuni 1 aastat	Criminal Code (StGB) ss. 315c, 316,
	Pole kriminaliseeritud		7 nimetatud ainet	[Nulltolerants, kuid konstitutsioonikohus 2004:] häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 kuu		Ei	Road Traffic Code (StVG) s. 24a(2)
Slovakkia	Pole kriminaliseeritud	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Nulltolerants	Kuni 1 aasta	Kuni 10 000 Slovakkia krooni (270 eurot) või kuni 100 000 Slovakkia krooni (juriidilise isiku puhul)	Ei	Act 372/1990 Coll. on Administrative Offences S. 22(1)(g)
	Kriminaalne (kui on retsidiivist või avalikus transpordis)				1 – 10 aastat (üldine tegutsemiskeeld)	5 000 kuni 10 miljonit Slovakkia krooni (130 – 260 700 eurot) (üldine trahv)	Kuni 1 aastat (retsidiivist) Kuni 5 aastat (avalik transport)	Criminal Code S. 289 Act 315/1996 Coll. on Road Traffic S. 4(3)(a,b) (obligations of driver); S. 65 (1)(c)(testing); S. 66(1)(b,c) (licence suspension)
Sloveenia	Pole kriminaliseeritud	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Nulltolerants	Vähemalt 10 karistuspunkti  18. karistuspunkti täitudes võetakse ära juhiluba ja saadetakse korduseksamile	Alates 500 eurost	Ei	Road Safety Law 83/2004 (Articles 131-133)

Soome	Kriminaalne	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	Kuni 5 aastat	Kuni 120 päevapalga ulatuses	Kuni 2 aastat	Penal Code Ch .23, s.3, 4, 8
Suur-britannia	Kriminaalne	Kahtluse korral	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	Miinumum 1 aasta (ülemäär piiramata)	Kuni 5000 naelsterlingit	Kuni 6 kuud või kuni 14 aastat, kui tegemist on surmajuhtumiga	Road Traffic Act s.4
Taani	Kriminaalne	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	6 kuud kuni 10 aastat või eluaegselt	Ei ole fikseeritud trahvimäärasid	Kuni 1 aasta	Road Traffic Act (LBK 1079 of 14 November 2005), ss. 54, 55, 117d, 125, 126, 128
Tšehhi Vabariik	Kriminaalne	Juhuslikult	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 – 10 aastat (üldine määr kõikide kriminaalkaristuste puhul)	2 000 – 5 000 000 Tšehhi krooni (70 – 179 000 eurot) (üldine määr kõikide kriminaalkaristuste puhul)	Kuni 1 aastat; 6 kuud kuni 3 aastat kui on varasemalt süüdimõistetud, õnnetuse põhjustanud jne	Penal Code (140/1961), s. 201
	Pole kriminaliseeritud			Nulltolerants	6 kuud kuni 1 aasta	10 000 – 20 000 Tšehhi krooni (357 – 714 eurot)	Ei	Law on Misdemeanours (200/1990), s. 22
				Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 – 2 aastat	25 000-50 000 Tšehhi krooni (893-1786 eurot)		
Ungari	Kriminaalne	Kahtluse korral (alkoholi puhul)	Kõik keelatud ained	Häirunud käitumine/juhtimisvõime	1 – 10 aastat või eluaegne	Ei ole määratud	Kuni 1 aastat (ilma raskendavate asjaoludeta)	Criminal Code Art. 188

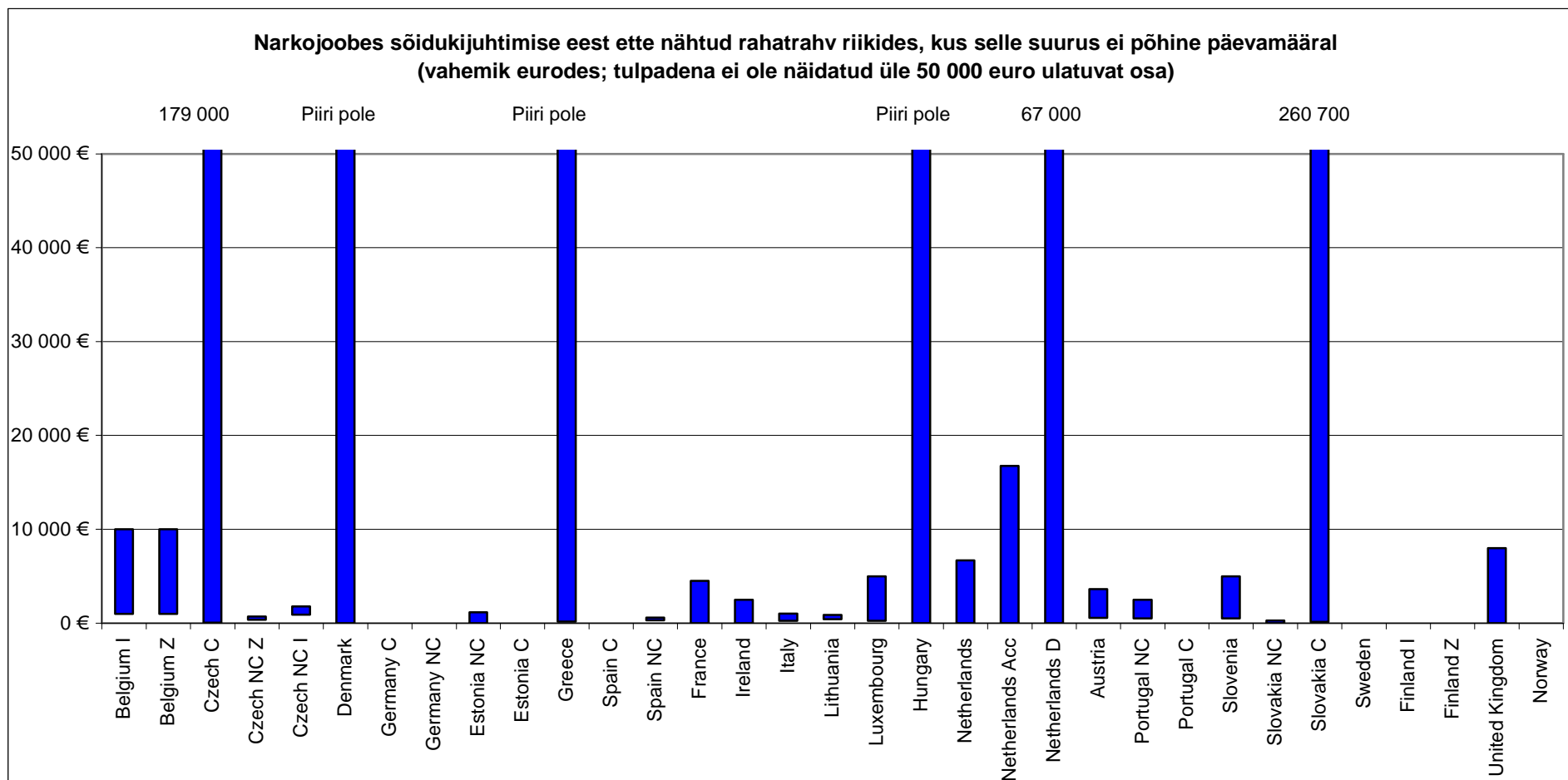
Allikas: Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus (<http://eldd.emcdda.europa.eu/index.cfm?fuseaction=public.Content&nNodeID=19034&sLanguageISO=EN>).



Joonis kajastab kõiki karistusliike: nii väärtetusid (riigi nime järel NC) kui kuritegusid (C). Mõnes riigis tehakse vahet juhtimisvõime häirumise (I) või nulltolerantsi alusel (Z).

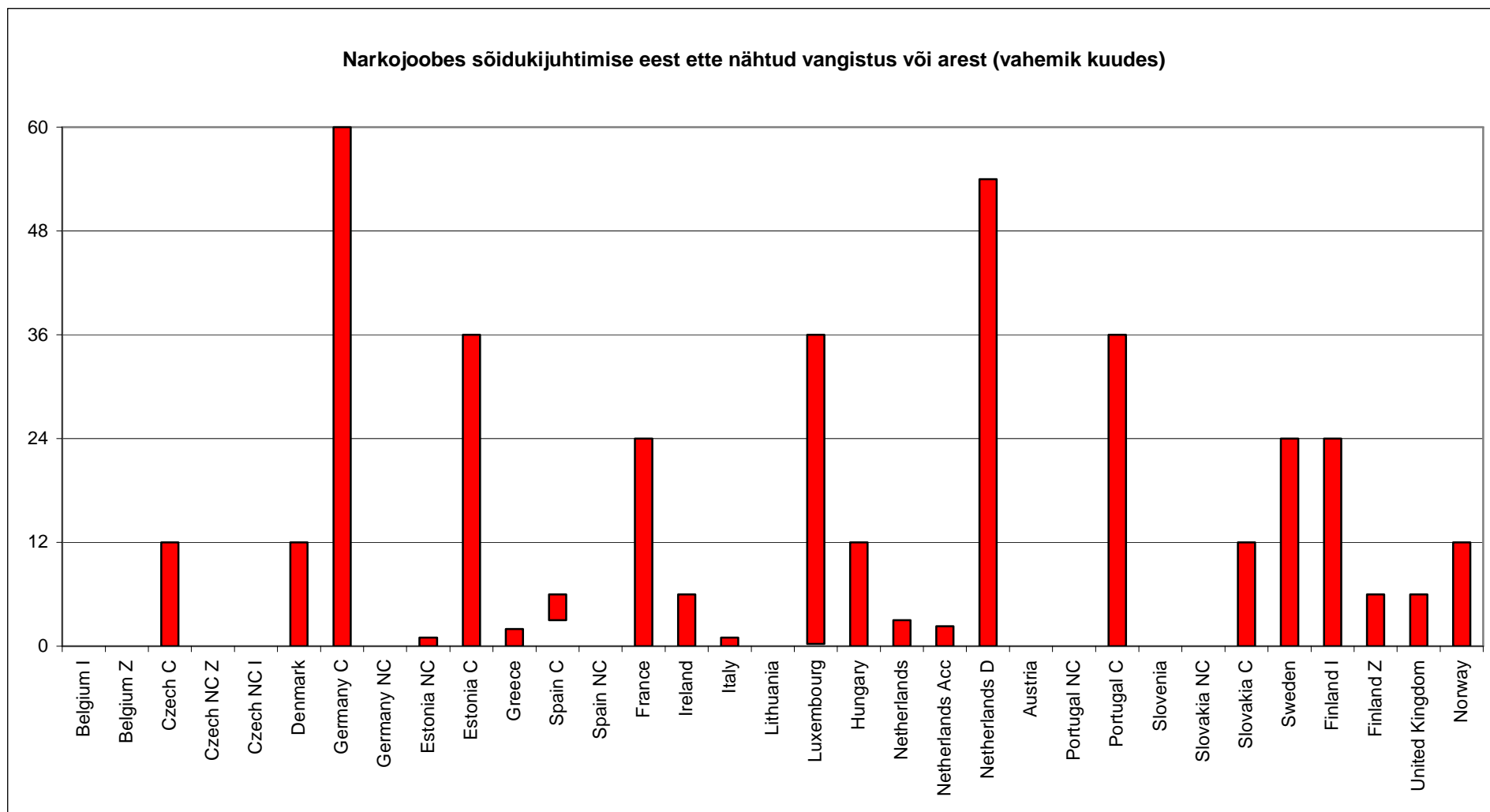
Allikas: Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus (<http://eldd.emcdda.europa.eu>).





Joonis kajastab kõiki karistusliike: nii väärtegusid (riigi nime järel NC) kui kuritegusid (C). Mõnes riigis tehakse vahet juhtimisvõime häirumise (I) või nulltolerantsi alusel (Z).

Allikas: Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus (<http://eldd.emcdda.europa.eu>).



Joonis kajastab kõiki karistusliike: nii väärtegusid (riigi nime järel NC) kui kuritegusid (C). Mõnes riigis tehakse vahet juhtimisvõime häirumise (I) või nulltolerantsi alusel (Z). Surmaga lõppenud liiklusõnnetuse põhjustamisel võib vangistus ulatuda 9 aastani Hollandis ja 14 aastani Suurbritannias.

Allikas: Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus (<http://eldd.emcdda.europa.eu>).