

Kui palju on liikluses joobes juhte?

Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika osakond, Andri Ahven

Eesmärk

Hinnata erinevaid andmeallikaid aluseks võttes joobes juhtide arvu ja osatähtsust liikluses.

Taust

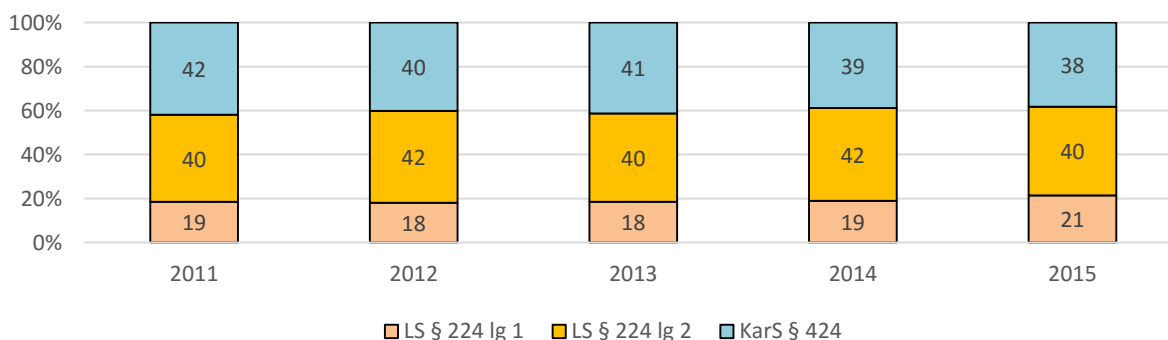
Alkoholi- või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegude statistika näitab, et liikluses tabatakse nn kriminaalses joobes ja väärteujoobes mootorsõidukijuhte (edaspidi: juht) ligikaudu sama palju; neist märksa vähem on tabatud aga juhte, kelle puhul on alkoholi piirmäära ületatud vähe.¹ Loogiline on eeldada, et niisugune jaotus ei kajasta tegelikku olukorda, kuna ülekaalukas osa juhtidest sõidab ikkagi kaina ning alkohol kaob verest tundidega.

Joobes juhtide tegelikku osakaalu liikluses ning viimaste aastate trende saab hinnata mitme allika põhjal: registreeritud süüteod, politseioperatsioonide „Kõik puhuvad“ tulemused, inimeste küsitlused, liiklusõnnetuste statistika. Liikluses osalevate joobes juhtide arv oleneb ka nädalapäevast ja kellaajust (see on suurem nädalalõpu õhtutel), mistõttu saab igasugune hinnang olla vaid ligikaudne. Eri allikate andmed pole otseselt võrreldavad, näiteks küsitlusel antud vastus „joobes“ sõidukijuhtimisest põhineb enesehinnangul ning võib tähendada joobe seaduses sätestatud tähendusest üsna erinevat tervises seisundit. Samas lubab eri andmete võrdlus hinnata, kuivõrd võib näiteks muutus registreeritud süütegude arvus kajastada tegelikke trende.

Registreeritud süüteod

Registreeritud süütegude koguarv on alates 2012. aastast vähenenud, kuid erineva raskusega süütegude vahetõrjend pole kuigivõrd muutunud. Siiski tõusis 2015. aastal alkoholi tarvitamise tunnustega juhtide osakaal ning vähenes raskemate rikkujate osakaal, nii et süütegude koguarv jäi 2014. aasta tasemele.

Politsei aktiivsem tegevus joobes juhtide püüdmisel aitab tabada eelkõige „jääknähtudega“, vähem ohtlikke juhte.



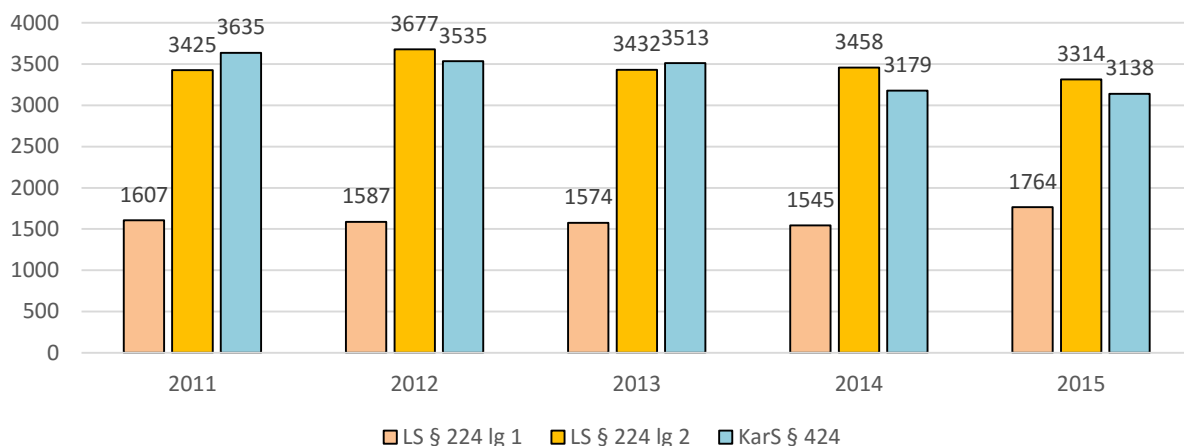
Joonis 1. Alkoholi- või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegude osakaal niisuguste süütegude koguarvust 2011–2015 (%)²

¹ Käesolevas artiklis mõeldakse „kriminaalse joobe“ puhul mootorsõidukijuhte, kelle süütegu kvalifitseeriti karistusseadustiku (KarS) § 424 järgi (vere alkoholisisaldus oli vähemalt 1,50 mg/g või oli tegu narkojoobega). „Väärteujoobe“ puhul mõeldakse enne 01.07.2011 kehtinud liiklusseaduse § 74¹⁹ lõike 2 alusel ja alates 01.07.2011 kehtiva liiklusseaduse (LS) § 224 lõike 2 alusel registreeritud juhtumeid (vere alkoholisisaldus 0,50–1,49 mg/g); „alkoholi tarvitamise tunnuste“ puhul mõeldakse kummagi seaduse lõike 1 alusel registreeritud juhtumeid (vere alkoholisisaldus 0,20–0,49 mg/g).

² LS § 224 andmed 2011. aasta kohta hõlmavad ka enne 01.07.2011 kehtinud liiklusseaduse § 74¹⁹ alusel registreeritud juhtumeid (vt eelmine märkus).

Kõige kergemate süütegude osakaalu kasv on ilmselt seotud politsei poolt kontrollitud juhtide arvu kasvuga (vt allpool), kuna sellega suureneb eeskätt kergete rikkujate tabamise tõenäosus. Kaasliiklejatele nähtavate märkide põhjal tabatakse pigem raskemas joobes juhte.

Narkojoobes juhtide osakaal kõigist tabatud kriminaalses joobes juhtidest on viimastel aastatel kõikunud ilma selge trendita vahemikus 6–10%.³ Ligikaudu neli viiendikku narkojoobes juhtidest on tabatud Tallinnas ja mujal Harjumaal; samas alkoholijoobes juhtidest tabatakse seal alla kolmandiku. Narkojoobes juhte on keerulisem avastada kui alkoholijoobes juhte, kuna eri ainete mõju avaldub erinevalt ning juhi narkojoobe märkamise oleneb rohkem politseiametniku kogemustest; lisaks nõuab joobe tõendamine alati hilisemat ekspertiisi.⁴ Näitajate suhteliselt suur muutlikkus kajastab narkojoobes juhtide avastamise suuremat sõltuvust politsei tööst, mitte tegeliku olukorra sedavõrd järsku muutumist.



Joonis 2. Alkoholi- või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegude registreerimine 2011–2015⁵

Joobes juhtimine küsitluste andmetel

2015. aasta sügisel Turu-uuringute AS läbi viidud küsitluse⁶ andmetel oli vähemalt 15-aastastest elanikest viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit 52% ($\pm 3\%$)⁷; neist 5% oli sõidukit juhtinud ilma juhtimisõigusega. Sõidukit juhtinud küsitletuist oli seda viimase 12 kuu jooksul vähemalt ühel korral teinud alkoholijoobes 7% ($\pm 2,2\%$) ja narkojoobes 0,4% ($\pm 0,5\%$), kusjuures kummalgi juhul olid pooled vastanud juhtinud sõidukit vastavalt alkoholi- või narkojoobes korduvalt.⁸

Ligikaudu iga 14. autojuht istub aasta jooksul alkoholi tarvitavana rooli.

Analoogilise küsitluse järgi oli 2014. aastal küsitletutest sõidukit juhtinud alkoholijoobes 8% ($\pm 1,7\%$) ja narkojoobes 1% ($\pm 0,5\%$).⁹ Kahe aasta erinevused pole statistiliselt olulised ja neist ei saa teha kindlaid järeldusi; varasemate aastate kohta võrreldavad uuringud puuduvad. Niisuguste pealtnäha suurte näitajate puhul tuleb arvestada, et ka joobes juhtimist tunnistanud sõidukijuhid

³ Narkojoobes juhtide osakaal kõigist tabatud kriminaalse joobega juhtidest oli 2012. aastal 8%, 2013. aastal 10%, 2014. aastal 6% ja 2015. aastal 9%.

⁴ Alkoholijoobe tuvastatakse enam kui 90% juhtudel juhi puhumisega tõenduslikku alkomeetrisse. Narkojoobe kahtluse korral saab kohapeal kasutada vaid kiirteste, mis pole kasutatavad tõenduslikul eesmärgil ning mis annavad eeskätt ravimite kasutamise mõjul küllalt sageli valepositiivseid tulemusi.

⁵ LS § 224 andmed 2011. aasta kohta hõlmavad ka enne 01.07.2011 kehtinud liiklusseaduse § 74¹⁹ alusel registreeritud juhtumeid (vt 1. märkus).

⁶ Sõiduki juhtimine alkoholi ja narkootikumi mõju all. 09/2015. Turu-uuringute AS. Tellija: Maanteeamet.

http://www.mnt.ee/public/Soiduki_juhtimine_joobeseisundis_2015_aruanne.pptx Juhtimisõiguse puudumise põhjus pole teada (kas seda polnudki omandatud või oli see ära võetud).

⁷ Sõidukit juhtinud inimeste arv jäi 95% tõenäosusega vahemikku 539 000 – 607 000.

⁸ Sõidukit alkoholijoobes juhtinud inimeste arv jäi 95% tõenäosusega vahemikku 29 000 – 55 000; narkojoobes oli sõidukit juhtinud kuni 5000 inimest.

⁹ Sõiduki juhtimine alkoholi ja narkootikumi mõju all. 10/2014. Turu-uuringute AS. Tellija: Maanteeamet.

http://www.mnt.ee/public/2014_10_Soiduki_juhtimine_alkonarko_aruanne.pptx

sõitsid peaaugjalikult ikkagi kainena – seega ei saa siit tuletada rikkumiste arvu ega joobes juhtide osakaalu liikluses.

Elanike hinnangud joobes sõidukijuhtimisele on Turu-uuringute AS-i poolt 2014. aastal läbi viidud küsitluse järgi selgelt taunivad. 82% pidas seda väga valeks, 15% valeks ning 1% natuke valeks teguviisiks. Neid, kelle arvates joobes juhtimine ei ole vale teguviis, oli kuni pool protsenti. Samas küsitluses pidas 77% Eesti inimestest pigem või väga tõenäoliseks, et joobes autot juhtiv inimene tabatakse ning teda karistatakse. Mitte eriti tõenäoiseks pidas seda 15% ning üldse mitte tõenäoliseks 3% vastanutest; 4 % vastanutest ei osanud hinnangut anda.

Politsei kontrollitegevus

Viimastel aastatel on oluliselt suurenenud politsei kontrollitud juhtide arv. 2015. aastal kontrolliti juhtide joovet 889 701 korda, mis on rohkem kui kunagi varem (nt 78% enam kui 2012. aastal); sealhulgas kontrolliti politseioperatsioonide „Kõik puhuvad“ käigus 247 233 juhti, mis on lähedane varasemate aastate tasemele¹⁰ – seega toimus valdav osa (72%) kontrollimistest väljaspool politseioperatsioone. Eesti on joobekontrollide suhtarvult (678 joobekontrolli tuhande elaniku kohta) tõenäoliselt Euroopas esikohal, kuna mõne aasta eest rahvusvaheliste võrdlusandmete järgi esikohal olnud Soomes tehakse praegu aastas poolteist kuni kaks miljonit joobekontrolli (kuni 365 joobekontrolli tuhande elaniku kohta), kusjuures maksimum oli 2011. aasta 2,5 miljoni joobekontrolliga.¹¹ Ka 2010. aasta küsitlus näitas, et küsitlusele eelnenud kolme aasta jooksul (kui Eestis oli joobekontrollide arv praegusest tunduvalt väiksem) oli joobekontrolliga kokku puutunud juhtide osakaal teistest kõrgem Eestis (69%; korduvalt 38%) ja Soomes (68%; korduvalt 44%), järgnesid Tšehhi (58%) ja Rootsi (57%).¹²

Joobekontrolliga puutub kokku aasta jooksul enamik juhte, paljud ka korduvalt. Kontrollide arv on Eestis kiirelt kasvanud ning kontrolliaktiivsus on ilmselt üks Euroopa kõrgemaid.

Eestis 2015. aasta novembris tehtud küsitluse andmetel oli aasta jooksul vähemalt ühel korral juhtinud autot 54% küsitletuist. Küsimusele „Kas viimase 12 kuu jooksul on politsei kontrollinud Teie kainust, kui juhtisite autot?“ vastas jaatavalt 61% küsitletuist (ühel korral oli seda kogunud 26% ja mitmel korral 35% küsitletuist). Näitajad on lähedased 2010. aasta küsitluse tulemustele (vt eespool), mis aga hõlmas kolmeaastast vaatlusperioodi; arvestades joobekontrollide märgatavat sagenemist viimastel aastatel, on küsitluste tulemused kooskõlas. Joobekontrolliga kokku puutunud küsitletute osakaal oli keskmisest suurem maal ja väiksem Tallinnas, kus puutus kontrolliga kokku 52% juhtidest. Kontrollitute osakaal oli suur autoga noorte ja keskealiste meeste seas – kes liigub autoga rohkem, satub joobekontrolli sagedamini. Samas pole võimalik hinnata, kas kontrolli intensiivsuses on regionaalselt või sotsiaalsete rühmade vahel erinevusi sõitude arvu või läbitud kilomeetreid arvestades.

Joobes juhtide osakaal

Joobes juhtide tabamise kohta avaldab andmeid enamasti politsei, kasutades sageli politseioperatsioonide „Kõik puhuvad“ tulemusi. Joobes juhtide keskmise osakaalu hindamisel ei saa siiski tugineda tavaliste politseioperatsioonide andmetele, kuna tihti viiakse need läbi keskmisest suurema joobes juhtide osakaaluga nädalapäevadel ja/või kellaegadel, kusjuures operatsioonide aeg ja koht võivad ajas muutuda – seega pole eri aastate andmed korrektselt

¹⁰ Kokku kontrolliti 2012. aastal 498 608, 2013. aastal 620 309 ja 2014. aastal 752 519 juhti, sh politsei-operatsioonidel „Kõik puhuvad“ 2012. aastal 275 647, 2013. aastal 260 618 ja 2014. aastal 256 590 juhti.

¹¹ Niemi, H. (2015). Liikenneirikokset. – Rikollisuustilanne 2014. Katsauksia 4/2015. Helsingin yliopisto. Helsinki, lk 157–184, <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/156334>; Drink Driving: Towards Zero Tolerance (2012). European Transport Safety Council. http://archive.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf

¹² Bimpeh, Yaw, et al. (2012). Alcohol, drugs and other factors affecting fitness to drive. – European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey, lk 87–112.

http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1455481853&hash=75adb709005cd696ef2e56a162fb0288

võrreldavad. Politseioperatsioonidel kontrollitud juhtide väga suure arvu juures (kus statistiline väga praktiliselt puudub) on tabatud rikkujate osakaalus eri aastatel küllalt suuri erinevusi, kuid pole reaalne, et joobes juhtide osakaal liikluses muutuks ühe aastaga mitukümmend protsenti.¹³ Muutused niisuguste operatsioonide tulemustes kajastavad eeskätt erinevusi nende läbiviimises, mitte tegeliku olukorra muutusi.

Joobes juhtide tegelikust osakaalust liikluses annavad ilmselt kõige täpsemaid viiteid politsei poolt kahel-kolmel korral aastas kindlal ajal ja kohas läbi viidud joobekontrollid:

- 2013. aastal kontrolliti mais ja detsembris kokku 24 609 juhti, kellest joobes (vere alkoholisisaldus vähemalt 0,5 mg/g) oli 38 isikut ehk 0,15%;
- 2014. aastal kontrolliti mais, oktoobris ja novembris kokku 35 008 juhti, kellest joobes oli 50 isikut ehk 0,14%;
- 2015. aastal kontrolliti mais ja oktoobris kokku 24 591 juhti, kellest joobes oli 40 isikut ehk 0,16%.

Kümne tuhande sõidukijuhi kohta võib Eesti teedel keskmiselt olla 11 väärteojoobes juhti, 4 kriminaalses joobes juhti ning neile lisaks ka 12 alkoholi tarvitamise tunnustega ehk nn jääknähtudega juhti.

2013.–2015. aasta vaatluste keskmisena oli alkoholi tarvitamise tunnustega (nn jääknähud) rikkujate osakaal liikluses 0,12%, väärteojoobes juhtide osakaal 0,11% ning kriminaalses joobes juhtide osakaal 0,04% (neli juhti kümnest tuhandest); joobes juhtide osakaal kokku 0,15%. Seega on väärteojoobes juhtide osakaal ületanud kriminaalses joobes juhtide osakaalu ligikaudu kolm korda. Näitajate võrdlemisel tuleb arvestada, et alkoholi tarvitamise tunnustega rikkumiste vahemik on palju kitsam kui raskema joobe puhul.

Joobes juhi tabamise tõenäosus

Ligikaudsete arvestuste järgi oli kriminaalses joobes juhi tabamise tõenäosus 2015. aastal umbes kolm korda suurem väärteojoobes juhi tabamise tõenäosusest ning ligi kuus korda suurem alkoholi tarvitamise tunnustega juhi tabamise tõenäosusest. Ehkki valdav enamik joobes juhte jääb liikluses tabamata, kasvab nende tabamise tõenäosus tunduvalt joobe raskuse suurenemisega, kuna sellega kaasneb sagedamini silmahakkavalt ebaadekvaatne sõidustiil.

Kriminaalses joobes juhi tabamise tõenäosus on kolm korda suurem kui väärteojoobes juhi puhul. Soomes on joobes juhtide osakaal liikluses samas suurusjärgus Eestiga.

Eesti olukorda on ehk huvitav võrrelda Soomega, kus mõõtmise eesmärgil joobekontrollle on tehtud pika aja jooksul. Soomes on niisuguste joobekontrollide käigus sarnase piirmäära (0,50 mg/g veres või 0,22 mg/l hingeõhus) viimastel aastatel ületanud 0,12–0,16% kontrollitud juhtidest, sh 2015. aastal 0,13% (pole teada, kas need andmed on korrektselt võrreldavad Eestiga). Nende alkoholi vähesel määral tarvitanud juhtide osakaal, kelle vere alkoholisisaldus on jäänud alla piirmäära, on olnud märksa suurem: 0,66–0,85%, sh 2015. aastal 0,71%.¹⁴ Uusimaa vaatlustes oli kõikidest joobes juhtidest Eesti mõistes väärteojoobes juhte (vere alkoholisisaldus 0,50–1,49 mg/g) keskmiselt viis korda rohkem kui kriminaalses joobes juhte.¹⁵

¹³ Politseioperatsioonidel „Kõik puhuvad“ tabatud rikkujate (vere alkoholisisaldus vähemalt 0,20 mg/g) osakaal kontrollitud juhtidest oli 2011. aastal 0,28%, 2012. aastal 0,31%, 2013. aastal 0,37%, 2014. aastal 0,50% ja 2015. aastal 0,45%. Rikkujate osakaal oli nt 2014. aastal 35% suurem kui 2013. aastal (0,50% vs 0,37%).

¹⁴Niemi, H. (2015); Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa (2016). Tilastokatsaus. Liikenneturva. 19.01.2016. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf. Soomes loeti mõõtmise eesmärgil kõiki juhtumeid vere alkoholisisaldusega alla 0,50 mg/g (pole karistatav), kuid Eestis fikseeriti ka mõõteoperatsioonidel vaid juhtumid alates vere alkoholisisaldusest 0,20 mg/g; seetõttu võrreldavad andmed niisuguste juhtide kohta puuduvad.

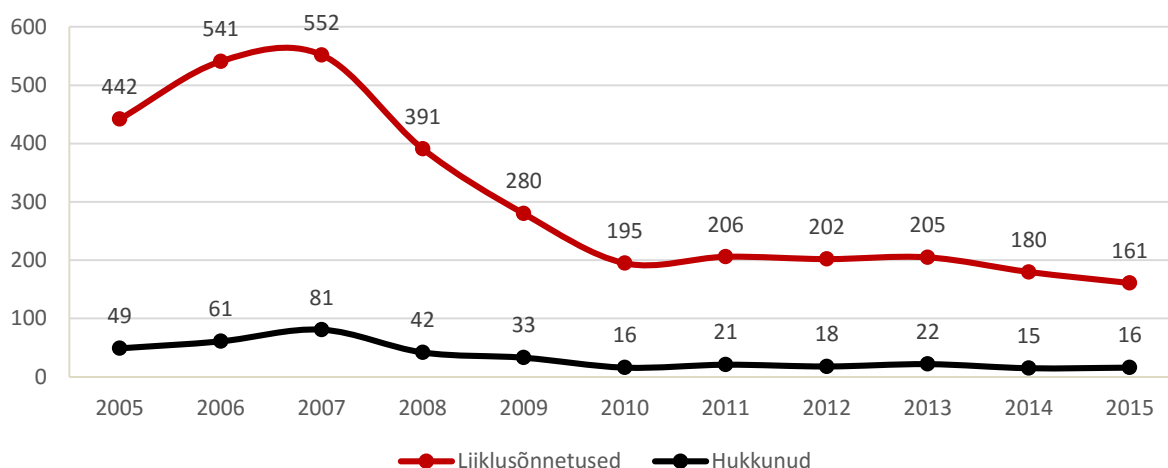
¹⁵ Niemi, H. (2015). Arvestatud on Uusimaa vaatlusi aastatel 1979–1993, mille puhul saab leida andmed vahemiku 0,50–1,49 mg/g kohta; vere alkoholisisaldusega vähemalt 1,50 mg/g oli 16% kõigist piirmäära (0,50 mg/g) ületanud juhtidest. Alates 01.09.1994 loetakse raskeks rikkumiseks vere alkoholisisaldust vähemalt 1,20 mg/g; niisuguseid rikkujaid on hilisemates vaatlustes olnud keskmiselt 24% kõigist piirmäära ületanud juhtidest.

Hinnanguliselt tabab politsei iga päev Eestis 1–2% alkoholi või narkootikume tarvitanud juhtidest.

Ligikaudsete arvestuste järgi võib Eesti teedel iga päev olla 1000–4000 alkoholi tarvitanud või narkojoobes juhti, kellest tabatakse päevas keskmiselt 10–30 juhti ehk hinnanguliselt üks kuni kaks protsenti rikkujatest. Joobes juhi tabamise tõenäosus on hoolimata rahvusvahelises võrdluses tugevast joobekontrollist statistiliselt väike.

Liiklusõnnetused joobes juhi osalusel

Üsna usaldusväärne on andmestik alkoholi või narkootikume tarvitanud mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud inimkannatanuga liiklusõnnetuste kohta, kuna õnnetuses osalenud juhtidel mõõdetakse alati võimalikku joovet (enamasti oli joobes juht õnnetuses süüdi, kuid mitte alati). Viimastel aastatel on niisuguste liiklusõnnetuste arv ja osakaal liiklusõnnetustest vähenenud, kuigi liiklussagedus on samal ajal kasvanud.¹⁶ Tõenäoliselt tähendab see ka joobes juhtide tegeliku osakaalu vähenemist.



Joonis 3. Alkoholi või narkootikume tarvitanud mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv ning neis hukkunute arv 2005–2015¹⁷

Eesti liikluses hukkub valdav enamik inimesi kainete juhtide põhjustatud õnnetustes. Joobes juhi osalusel toimunud rasketes õnnetustes on kahel kolmandikul juhtudel juht ise vigastada saanud.

2015. toimus alkoholi või narkootikume tarvitanud mootorsõidukijuhtide osalusel kokku 161 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 16 ja sai vigastada 235 inimest. Niisugused juhtumid moodustasid ligi 12% kõigist liiklusõnnetustest; neis hukkus 24% ja sai vigastada 13% kõigist liiklusõnnetustes surma või vigastada saanutest.

¹⁶ Liiklusõnnetused kuude lõikes 2005–2016 (16.06.2016). Maanteeamet. <http://www.mnt.ee/index.php?id=29348>; Liiklusloenduse tulemused 2014. aastal. AS Teede Tehnokeskus & Maanteeamet. Tallinn, 2015. http://www.mnt.ee/public/Aruanne_LL_2014.pdf

¹⁷ Liiklusõnnetused alkoholi või narkootikume tarvitanud mootorsõidukijuhtide osalusel (17.06.2016). Maanteeamet. <http://www.mnt.ee/index.php?id=29349>. Andmestik ei kajasta juhi süüisust õnnetuses.

Kokkuvõte

- On alust arvata, et joores juhtide tegelik osakaal liikluses on viimastel aastatel vähenenud. Seda kinnitab registreeritud juhtumite arvu vähenemine olukorras, kus juhtide jooreskontroll on iga aastaga kasvanud. Juhtide jooreskontroll on sage ka rahvusvahelises võrdluses.
- Nii küsitluste kui ka politseireidide andmetel on Eestis joores juhte liikluses märksa vähem kui enamikus Euroopa riikides.
- Joores juhi tabamise tõenäosust peavad Eesti elanikud suureks, kuid arvestades liikluses osalevate autode suurt hulka, on reaalne tabamise tõenäosus 1-2%. Samas on tabamise tõenäosus seda suurem, mida raskema jooresega on tegu. Politseipoolse kontrolli suurendamine ei suurenda enam oluliselt raskes joores juhtide tabamise tõenäosust ning toob kaasa pigem nn jääknähtudega tabatavate inimeste arvu mõningase kasvu, kelle liikluskäitumine väliselt silma ei hakka.
- Probleemiks on joores juhtide põhjustatud liiklusõnnetused, milles ilmselt peegeldub ka üldine olukord liikluses: kui joores juhtide osakaalu ja jooreskontrolli kajastavate näitajate poolest võiks Eesti olla Euroopa ohutumate riikide seas, siis tegelik liiklusohutus on vaid keskmisel tasemel.

Kasutatud allikad

Bimpeh, Yaw, *et al.* (2012). Alcohol, drugs and other factors affecting fitness to drive. – European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey, lk 87–112. http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1455481853&hash=75adb709005cd696ef2e56a162fb0288

Drink Driving: Towards Zero Tolerance (2012). European Transport Safety Council. http://archive.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf

Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa (2016). Tilastokatsaus. Liikenneturva. 19.01.2016. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf

Liiklusloenduse tulemused 2014. aastal. AS Teede Tehnokeskus & Maanteeamet. Tallinn, 2015. http://www.mnt.ee/public/Aruanne_LL_2014.pdf

Liiklusõnnetused alkoholi või narkootikumide tarvitanud mootorsõidukijuhtide osalusel (17.06.2016). Maanteeamet. <http://www.mnt.ee/index.php?id=29349>

Liiklusõnnetused kuude lõikes 2005–2016 (16.06.2016). Maanteeamet. <http://www.mnt.ee/index.php?id=29348>

Niemi, H. (2015). Liikenneriokset. – Rikollisuustilanne 2014. Katsauksia 4/2015. Helsingin yliopisto. Helsinki, lk 157–184, <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/156334>

Sõiduki juhtimine alkoholi ja narkootikumide mõju all. 09/2015. Turu-uuringute AS. Tellija: Maanteeamet. http://www.mnt.ee/public/Soiduki_juhtimine_joobeseisundis_2015_aruanne.pptx

Sõiduki juhtimine alkoholi ja narkootikumide mõju all. 10/2014. Turu-uuringute AS. Tellija: Maanteeamet. http://www.mnt.ee/public/2014_10_Soiduki_juhtimine_alkonarko_aruanne.pptx