

# Manöövrid liikluses ja karistusseadustikus

Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 18. oktoobri 2022. a otsus  
asjas 1-20-7409 ja 3. märtsi 2022. a otsus asjas 1-20-3306

## 1. Sissejuhatus

2022. aastal tegi Riigikohus kaks märgilist otsust liiklussüütegude kriminaalasjades: 18. oktoobril 2022 otsuse asjas 1-20-7409 (edaspidi Laagna tee kihutajad) ning 3. märtsil 2022 otsuse asjas 1-20-3306 (edaspidi Saaremaa kihutaja). Märgiliseks on neid otsuseid põhjust nimetada seetõttu, et nendes sisalduva diskussiooni keskmes oli karistusõiguse üldosa mõisted ning liiklussüütegude piiritlemine isikuvastastest süütegudest.

Laagna tee kihutajate asjas juhtis I. K. sõidukit BMW X5 ja V. K. sõidukit Chevrolet Camaro, millega nad kihutasid võidu Tallinna kesklinnast Lasnamäele kohati 190–200 km/h sõidukiirusega. Võidu kihutamise käigus möödus Chevrolet liikluses juhuslikult osalenud Volvost, kuid Chevrolet kannul liikunud BMW sõitis Volvole tagant otsa. Volvo paiskus kokkupõrke tagajärjel vasakule haljasalale, BMW aga paiskus paremale tagant otsa esimesel sõidurajal liikunud Fordile. Ford paiskus omakorda otsa ees sõitnud Toyotale. Kokkupõrkest paiskusid BMW ja Ford paremal tee ääres olevasse bussiootepaviljoni, kus seisis kaks jalakäijat. Õnnetuses hukkusid üks jalakäijatest ja Fordi juht ning raskelt sai viga kaks inimest, kellest üks aasta hiljem suri. Kriminaalaja kestel kujunes keskseks probleemiks V. K. vastutus, kuivõrd tema sõiduk juhtunu käigus ühegi teise sõidukiga kontaktis polnud, samas kui ta vaieldamatult osales võidusõidus. Vaidlusaluseks küsimuseks oli, kas seetõttu saab vahetult I. K. põhjustatud raskeid tagajärgi ette heita ka V. K-le.

Harju Maakohus vastas sellele küsimusele jaatavalt, tunnistades V. K. karistusseadustiku\*<sup>2</sup> (KarS) § 117 lõike 2 ja § 119 lõike 2 järgi süüdi. Tallinna Ringkonnakohtu ja Riigikohtu jõudsid aga seisukohale, et V. K-le ei saa raskete tagajärgede põhjustamist ette heita, sest need põhjustas vahetult I. K., kui seksus V. K. loodud ohuolukorda (kausaalahelasse). V. K.-d Riigikohus küll õigeks ei mõistnud, vaid lõpetas kriminaalmenetluse leides, et süüdistatava tegevus võib vastata väärteo tunnustele (nt mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamisele). Seega sai V. K. kriminaalvastutuse välistamisel määravaks kolmanda isiku sekkumise hindamine. Seejuures tuleb märkida, et kriminaalmenetluse kestel jõudis Riigikohtusse ka V. K. vahistamise vaidlus, milles Riigikohus leidis, et kahtlustus, mille kohaselt V. K-le heideti ette eespool kirjeldatud raskeid tagajärgi, on põhjendatud.\*<sup>3</sup> Lisaks analüüsis Riigikohus selles määruses, kas KarS § 422 on tahtlik või ettevaatamatu delikt.

Saaremaa kihutaja asjas ei olnud A. R. raske joobe ja sõiduki suure kiiruse tõttu võimeline reageerima temast eespool pärisuunavööndis liikunud mootorsõiduki Volvo vasakpöördele ristmikul, mistõttu sõitis oma Audi A6-ga Volvole külje pealt sisse. Juhtunu põhjustas Volvos viibinud kolme inimese (sh turvahällis olnud lapse) surma ja neljandale eluohtlikud tervisekahjustused. Prokuratuur esitas A. R-le süüdistuse mõrvas üldohtlikul viisil põhjusel, et ta kihutas suure liiklustihedusega maanteel, seades ohtu kõigi seal

<sup>1</sup> Autorid tänavad Tartu Ringkonnakohtu kohtunikku Erkki Hirsnikut ja Riigikohtu kriminaalkolleegiumi kohtunikku Paavo Randmad heade nõuannete eest artikli koostamisel.

<sup>2</sup> RT I 2001, 61, 364; RT I, 06.01.2023, 4.

<sup>3</sup> RKKKm 04.12.2020, 1-20-4729, p 17.

liiklevate inimeste elu ja tervise. Teo, s.t mootorsõiduki jooles juhtimise, lubatud sõidukiiruse ületamise ja keelatud kohas vastassuunavööndis liikumise pani A. R. prokuratuuri hinnangul toime kavatsetult, tagajärjed põhjustas aga kaudse tahtlusega. A. R. pidas oma teoga võimalikuks mistahes tagajärgi kaasliiklejatele, sest ta sai aru, et ei suuda jooles ja suure kiiruse tõttu autot ohutult suunata, eriti veel ootamatult tekkida võivates liiklusolukordades. Volvot märgates pidas ta võimalikuks, et ei suuda selle vasakpöördele reageerida ja et sellest möödumine sõltub juhusest. A. R. mõõnis, et ta võib Volvole otsa sõita, kuid tal oli võimaliku tagajärje saabumisest ükskõik ja ta ei teinud midagi ohu vähendamiseks.

Pärnu Maakohtu otsusega mõistetigi A. R. süüdi KarS § 114 lõike 1 punktide 2 ja 3 järgi ning teda karistati 14-aastase vangistusega. Tallinna Ringkonnakohus ja Riigikohus jõudsid veendumisele, et A. R-l ei olnud tagajärje suhtes tahtlust, vaid ringkonnakohtu meelest kergemeelsus ja Riigikohtu meelest hooletus. A. R. mõisteti sellest johtuvalt süüdi KarS § 422 lõike 2 punktide 1 ja 2 järgi ning teda karistati 10 aasta 8 kuu pikkuse vangistusega. Ringkonnakohus ja Riigikohus märkisid, et kaudse tahtluse ja kergemeelsuse piiritlemisel tuleb arvestada muu hulgas ka seda, et liiklusrikkumise käigus pani süüdistatav ka ennast ohtu, mistõttu on oluline analüüsida enesekahjustamise tähendust. Riigikohus märkis lisaks, et juhul kui jaatada A. R. tahtlust tagajärje suhtes, on võimalik jaatada ka süüteokatset ning tekib paratamatult küsimus, millised teod on katse alustamisega hõlmatud.

Laagna tee kihutajate ja Saaremaa kihutaja asjad ei olnud õiguslikult kindlasti lihtsate killast. Nende keerukust näitab nii see, et eri kohtuastmed jõudsid samas asjas kardinaalselt erinevatele tulemustele, kui ka see, et Riigikohus avaldas V. K. vahistamisasjas ja põhiasjas põhimõtteliselt erinevaid seisukohti. Tekib küsimus, kas erinevate lahenduste põhjuseks on erinev arusaam karistusõiguse üldosa mõistetest või hoopis liiklussüütegude regulatsiooni puudujäägid, mida püüti karistusõiguse üldosa mõistete kaudu korvata.

Järgnevalt esitame analüüsi Laagna tee kihutajate ja Saaremaa kihutaja asjades vaidluse all olnud karistusõiguse üldosa mõistete kohta liiklussüütegude kontekstis. Analüüsi koostamisel lähtusime nende mõistete tervikkäsitlest, sh tõime sisse ka vastava teoreetilise diskussiooni. Arvestada tuleb, et kuigi kohtulahend on eelkõige konkreetse elulise juhtumi lahendus, omab selles sisalduv konkreetse üldosa mõiste tõlgendus mõju nii mõiste edaspidisele tõlgendusele, mõiste suhestumisele teiste üldosa mõistetele kui ka eriosa koosseisude rakendamisele/rakendatavusele. Ilmestame seda mõju, vastates järgmistele küsimustele.

- a. Kas KarS § 422 on tahtlik või ettevaatamatu delikt?
- b. Kuidas käsitleda isikute panust liiklusõnnetusse, kui ainult üks neist on see, kes sõidab kannatanule otsa, kuigi samas on tagajärg saanud mõlema isiku tegutsemise koosmõjus?
- c. Kuidas teha liiklussüütegude puhul kindlaks kaudne tahtlus ning milline tähendus on eneseohustamisel?

Eelkirjeldatud analüüsi kontekstis arutleme ka selle üle, kas liiklussüütegude regulatsioon karistusseadustikus on terviklik või see sisaldab mingeid puudujääke.

## 2. Karistusseadustiku üldosa mõisted liiklussüütegude kontekstis

### 2.1. Tahtlik versus ettevaatamatu tegu

V. K. vahistamisasjas analüüsis Riigikohus küsimust, kas KarS § 422 lõike 2 punktis 2 kirjeldatud tegu on tahtlik delikt KarS § 15 lõike 2 mõistes. Riigikohus tõi välja, et kui enamohtlik tagajärg on kuriteokoosseisu tunnus, siis saab see koosseis olla tahtlik KarS § 15 lõike 2 kontekstis üksnes juhul, kui põhikoosseisu moodustab tahtlik kuritegu.<sup>4</sup> Käsiloleva asja materjalidest nähtub, et V. K-le ette heidetud rikkumine ehk KarS § 422 lõike 2 punkti 2 koosseisutegu seisnes sõidukijuhina lubatud sõidukiiruse ületamises. Kuivõrd selline käitumine saab eraldivõetuna vastata üksnes vääriteokoosseisule (LS<sup>5</sup> § 227), ei ole KarS § 422 V. K. kriminaalasja silmas pidades tahtlik, vaid ettevaatamatu delikt.<sup>6</sup> Sellise argumentatsiooni kontekstis tuleb arvestada, et kui etteheidetav rikkumine seisneks kriminaalkorras karistatavas liiklusalases süüteos,

<sup>4</sup> RKKKm 04.12.2020, 1-20-4729, p 11.

<sup>5</sup> Liiklusseadus. – RT I 2010, 44, 261; RT I, 20.06.2022, 70.

<sup>6</sup> RKKKm 04.12.2020, 1-20-4729, p 12.

eelkõige KarS 424 järgi karistatavas sõiduki joobeseisundis juhtimises, siis oleks KarS § 422 tahtlik delikt KarS § 15 lõike 2 järgi. Seega on oluline iga kord kontrollida, milline on olnud raskeid tagajärgi põhjustanud liiklusnõuete rikkumine, sest sellest sõltub KarS § 422 käsitlemine tahtliku või ettevaatamatu teona.

Eelnev ei ole pelgalt teoreetiline arutelu, vaid sellel, kas tegu on tahtlik või ettevaatamatu, on oluline tähendus karistatavuse piiride määratlemisel. Juhul kui tegemist on ettevaatamatusdeliktiga, ei ole karistatav selle teo katse, osavõtt ega ka kaastäideviimine, sest kõigi nende üldosa institutide kohaldamiseks on vaja tahtlikku tegu. Järelikult kui KarS § 422 kohaldamise tinginud liiklusnõuete rikkumine seisneb eraldivoetuna väärteos, siis osavõtt, kaastäideviimine ja katse karistatavad ei ole, kui aga kuriteos, siis on. Eeltoodust nähtub, et juhul kui isik põhjustab raske tagajärje, juhtides sõidukit kriminaalses joobes, siis sellest teost on võimalik osa võtta, kuid kui isik põhjustab raske tagajärje, ületades olulisel määral sõidukiirust ja sooritades ohtlikke sõidumanöövreid, siis sellest teost osa võtta pole võimalik. Seega, kui Laagna tee kihutajate juhtumi puhul oleks I. K. olnud ka kriminaalses joobes, mitte üksnes sõidukiirust ületanud, oleks olnud võimalik V. K. tegu hinnata nii osavõtuks kui ka kaastäideviimiseks.<sup>7</sup> Küsitav on, kuivõrd põhjendatud on see, et just joobes juhtimisega toimepandu saab karistusõiguslikult sellise n-ö erikohtlemise osaliseks.

Kui osavõtu ja katse puhul on olukord tahtlusega seoses selge, siis kaastäideviimise kohta võib täiendavalt küsida, kas see ikka eeldab tahtlust: KarS § 21 toob ilma tahtlusele viitamata üksnes välja, et vajalik on ühine ja kooskõlastatud tegu. Ka Eesti karistusõiguse teoorias on, küll viitega Saksa allikatele, arvamust avaldatud, et kaastäideviimine võib kõne alla tulla ka ettevaatamatuse korral.<sup>8</sup> Nii on selgitatud, et ühine teoplaan võib käia ühise tegutsemise kohta, samas kui tagajärg võib olla põhjustatud ka ettevaatamatusest.<sup>9</sup> Ühine tegutsemine väljendubki sellisel juhul hoolsuskohustuse mõlemapoolses rikkumises. Riigikohus seda seisukohta siiski ei jaga. Laagna tee kihutajate vahistamismenetluses tehtud kohtumääruse punktis 14 on Riigikohus korranud üle seni kehtinud praktika, mille kohaselt kaastäideviimine on võimalik vaid tahtlike süütegude korral (vt ka RKKKo 3-1-1-10-15, p 12).

## 2.2. Naturalistlik, psüühiline ja kumulatiivne põhjuslikkus

Kuivõrd V. K. raskeid tagajärgi omakäeliselt ei põhjustanud ning kaastäideviimise ja osavõtu instituut pole ettevaatamatusdelikti tõttu kohaldatavad, tekkis Laagna tee kihutajate kohtuasjas küsimus, kas V. K. võib olla raskete tagajärgedega päädinud sündmuste iseseisev kaaspõhjustaja. Oluliseks aspektiks oli seejuures põhjuslikkuse hindamine. Riigikohus nõustus ringkonnakohtuga ning märkis (p 16), et V. K. ei sekkunud sündmuste käiku muul moel kui I. K-d mõjutades, mistõttu puudub naturalistlik seos talle etteheidetava teo ning saabunud tagajärje vahel. Küll aga andis ta I. K-le sõidukiiruse ja -stiiliga eeskujut, mis on hinnatav psüühilise põhjuslikkusena. Vahistamismenetluses, kus samuti analüüsiti V. K. teo põhjuslikkust saabunud tagajärje suhtes, seda jaatati, kuid ei toodud välja, mis liiki põhjuslikkusega on tegemist.<sup>10</sup> Eeltoodust tekivad küsimused, millest lähtuvalt eristada psüühilist ja naturalistlikku kausaalsust, kas psüühiline kausaalsus on kuidagi nõrgem kausaalsuse vorm ning millist tähendust võiks Laagna tee juhtumi puhul omada kumulatiivne põhjuslikkus.

Riigikohtu praktikas pole esitatud naturalistliku ja psüühilise põhjuslikkuse määratlust. Laagna tee kihutajate juhtumi taustal saab järeldada, et naturalistliku põhjuslikkusega on tegemist juhul, kui isik omakäeliselt põhjustab tagajärje, psüühilise põhjuslikkusega aga siis, kui isiku panus seisneb üksnes teise isiku mõjutamises. Senisest kohtupraktikast nähtub, et täideviimise puhul on põhjuslikkust nähtud eelkõige naturalistlikuna. Riigikohtu lahendi kohaselt asjas 3-1-1-30-13 tuleb põhjusliku seose tuvastamiseks esmalt läbida naturalistliku põhjuslikkuse test kriteeriumi *conditio sine qua non* alusel ja selgitada, kas tagajärg langeks ära siis, kui tegu mõtteliselt kõrvaldada (p 13). Eeltoodu kohaselt eeldaks täideviimise korral põhjusliku seose kindlakstegemine alati naturalistliku põhjuslikkuse tuvastamist. Laagna tee kihutajate juhtumi lahendi kohaselt täidaks põhjuslikkuse kriteeriumi täideviimise puhul ka psüühiline põhjuslikkus. Seni on psüühilist põhjuslikkust seostatud aga eelkõige osavõtuga (RKKKo 3-1-1-93-15, p 81).

<sup>7</sup> Viimase puhul oleks siiski pidanud täiendavalt küsima, kas kaastäideviimiseks piisaks, kui ainult I. K-l oleks olnud joove § 424 tähenduses. Kuivõrd joove on eriline isikutunnus KarS § 24 mõistes, tuleb see siiski tuvastada igal kaastäideviijal (RKKKo 03.04.2020, 1-18-2232, p 55) ja kellel seda pole, saab KarS § 24 lg 2 järgi vastutada üksnes osavõtu eest.

<sup>8</sup> J. Sootak. Karistusõiguse Üldosa. Juura 2018, lk 547.

<sup>9</sup> Samas.

<sup>10</sup> RKKKm 04.12.2020, 1-20-4729, p 17.

Tallinna Ringkonnakohus vaagis Laagna tee kihutajate asjas eraldi küsimust, kas täideviimise kontekstis on võimalik ka psüühiline põhjuslikkus, ning tõi toetava argumentina välja, et karistusseadustikus leidub kuriteokoosseise, mis eeldavad just psüühilist põhjuslikkust (nt KarS § 209 lg 1, milles sätestatud kelmuse koosseis nõuab, et eksimusse viidud kannatanu teeb varakäsituse eksimuse tõttu).<sup>\*11</sup>

Karistusõigusteooria kohaselt on põhjusliku seose alus loodusteaduslik ehk naturalistlik kausaalsus, mis empiiriliselt seletab ühe nähtuse tekitamist ehk põhjustamist teise poolt. Põhjustamine seisneb materia, liikumise või teabe ülekandumises ühelt nähtuselt teisele. Selline ülekandumine avaldab teisele nähtusele mõju – kutsub selle esile, muudab seal midagi, kõrvaldab selle või hoiab ära mingi muutuse saabumise.<sup>\*12</sup> Näiteks on materia ülekandumine mürgi või püssikuuli sisenemine inimese organismi, liikumise ülekandumine on kellegi tõukamine või talle autoga otsasõitmine, teabe ülekandumine seisneb kellegi motiveerimises mingiks teoks (süüteoole kihutamine).<sup>\*13</sup> Psüühilist põhjuslikkust ei seleta seevastu loodusteadus, vaid hoopis inimeste kogemuslikkus.<sup>\*14</sup> Vormeliks, kuidas kogemusele ja loodusseadustele tuginedes tuvastada põhjuslikkust, on vajaliku tingimuse ehk *conditio* (tingimus) *sine qua* (ilma milleta) *non* (ei ole) teooria. Selle kohaselt on põhjuslik seos olemas, kui süüteo objektiivsesse koosseisu kuuluv tegu on tagajärje saabumise eeldus, s.t ilma selleta ei oleks tagajärge saanud.<sup>\*15</sup> Lähtuvalt eeltoodust saab välja tuua, et iseenesest ei ole *conditio sine qua non*-reegli järgi välistatud, et täideviimine võiks avalduda ka psüühiliselt vahendatud põhjuslikkus. Samas omab karistusõiguse teooria järgi psüühiliselt vahendatud põhjuslikkus tähtsust ka osavõtu ja vahendliku täideviimise puhul.<sup>\*16</sup> Laagna tee kihutajate juhtumi põhjal võib järeldada, et kohtupraktika järgi võib põhjusliku seose tuvastamiseks piisata ka psüühilisest põhjuslikkusest ilma vahendliku täideviimise vormita, sest ei ringkonnakohus ega Riigikohus ei eitanud põhjuslikkust, vaid etteheite välistas objektiivne omistamine.

Kui I. K. teo puhul jaatada naturalistlikku põhjuslikkust ja V. K. teo puhul psüühilist põhjuslikkust, siis eraldi väärib analüüsimist, kas põhjusliku seose tuvastamisel omab tähtsust, et nii V. K. kui ka I. K. panus oli tagajärje saabumise suhtes oluline. Teisisõnu võib küsida, kas jaatada saaks kumulatiivset põhjuslikkust. Kumulatiivse põhjuslikkusega on tegemist, kui kahest teost ei saa kumbagi ära mõelda, ilma et tagajärg ära langeks. Selle klassikaliseks näiteks on olukord, kus kaks isikut panevad teineteisest sõltumata kolmanda tassi mürki ning viimane surebki, kuid kumbagi antud mürk eraldi ei oleks olnud piisav kannatanu surmamiseks. Kui kasutada *conditio* põhivormelit, siis mõeldes ära ühe isiku teo, langeb ära ka tagajärg, mistõttu on mõlema isiku teod saanud tagajärjega põhjuslikus seoses. Teoreetilises käsitluses ei nõuta, et isikute teod peaksid sisaldama sama suurt panust, vaid ühe panus võib olla ka suurem kui teisel. Samuti ei nõuta seda, et panused peaksid olema antud ühel ja samal ajal.

Ka Riigikohtu praktikas on kasutatud kumulatiivse põhjuslikkuse mõistet, sealhulgas liiklussüütegude kontekstis. Asjas 3-1-1-95-11 märkis Riigikohus järgmist: „Liiklusõnnetuse puhul pole iseenesest ka välistatud, et mitte ainult ühe, vaid mõlema õnnetuses osalenud juhi käitumises esinevad liiklusnõuete rikkumised, mis on üheaegselt ka saanud tagajärjega kausaalseoses. Sellisel juhul võib olla tegemist situatsiooniga, kus tagajärje suhtes osutub põhjuslikuks mitme isiku käitumine korraga (nn kumulatiivne põhjuslikkus), tingides seeläbi olukorra, kus mitmest teost ei saa ühtegi ära mõelda, ilma et tagajärg ära langeks.“ (p 9) Viidatud lahendis aga konkreetse olukorras sisuliselt kumulatiivset põhjuslikkust ei analüüsitud. Laagna tee kihutajate juhtumi puhul on küll täidetud kriteeriumid, et mõlemad isikud on andnud panuse tagajärje saabumisse ja ilma kumbagi panuseta poleks tagajärg saanud, kuid Riigikohtu eespool viidatud lahendi kohaselt peavad need panused olema „üheaegselt ka saanud tagajärjega kausaalseoses“. Just viimati nimetatud tingimuse kindlakstegemine on tänapäeval võidukihutamise puhul kõige keerulisem. Selle tingimuse täitmiseks peaks väitma, et võidukihutamise tulemusena oli olukord vahetult enne õnnetust niivõrd ohtlik, et kumbki ei suutnud olukorda kontrollida ning üksnes juhusest sõltus, kumb neist rasked tagajärjed kaasa toob. Ehk siis kokkuvõtlikult tuleks tõdeda, et üks kihutaja ei loonud ohtlikus olukorras uut kausaalahelat. V. K. vahistamismenetluses on sellise olukorra võimalikkusele viidates Riigikohtu määruses märgitud, et V. K. võis oma äärmiselt ohtliku käitumisega, sealhulgas õnnetuse hetkel I. K. ees sõites viimase sõidukiirust ja -stiili dikteerides, vallandada just sellise ohu, mis lõpuks ka realiseerus KarS § 422

<sup>11</sup> Tln RnKo 26.01.2022, 1-20-7409, p 11.2.2; vt ka J. Sootak (viide 8), lk 219.

<sup>12</sup> J. Sootak (viide 8), lk 209.

<sup>13</sup> Samas.

<sup>14</sup> Samas, lk 219.

<sup>15</sup> Samas, lk 210.

<sup>16</sup> Samas, lk 219.

lõike 2 punkti 2 koosseisupärase tagajärjes, kui I. K. ei suutnud V. K. järel ülisuurel sõidukiirusel kihutades säilitada sõiduki üle kontrolli ja sõitis tagant sisse tema ees liikunud autole (p 17).

Aga isegi kui jõuda tulemuseni, et Laagna tee kihutajate asjas oli tegemist kumulatiivse põhjuslikkusega, on tagajärje omistamise teiseks astmeks normatiivne omistamine. Oluliseks küsimuseks kumulatiivse põhjuslikkuse korral on objektiivse omistamise tasandil küsimus, kas tegemist on erakordse asjaoluga, et mõlemad tingimused realiseeruvad üheaegselt.<sup>17</sup> Seega tuleb küsida, kas üldise elukogemuse põhjal on alust pidada võimalikuks või tõenäoliseks, et isiku käitumine vallandab just sellise kausaalahela kulgemise, mis päädib ühe või teise koosseisupärase tagajärje saabumisega. Kui nüüd vaadelda juhtumit, kus kaks isikut teineteisest sõltumatult panevad mürki kolmanda isiku tassi sisse, siis ilmselgelt saab pidada vähetõenäoliseks, et iseenesest ohutu annus mürki võib osutuda surmavaks põhjusel, et keegi veel on pannud samasse tassi mürki. Seevastu kui väita, et Laagna tee võidukihutamise puhul oli tegemist kumulatiivse põhjuslikkusega, oleks põhjendatud järeldada, et on ülimalt tõenäoline, et võidukihutamine Tallinnas tiheda liiklusega teel õhtusel tipptunnil päädib raske tagajärjega.

Lähtuvalt eeltoodust on oluline, mis liiki põhjuslikkusega on tegemist, sest sellest sõltuvad olulised aspektid normatiivse omistamise hindamisel. Nimelt, kui asuda seisukohale, et võidukihutajate teod on kumulatiivsed ning rohkem isikuid ei sekkunud, siis tuleb objektiivse omistamise tasandil küsida, kas üldise elukogemuse põhjal on alust pidada võimalikuks või tõenäoliseks, et isiku käitumine vallandab just sellise kausaalahela kulgemise, mis päädib ühe või teise koosseisupärase tagajärje saabumisega, ning tähtsust ei oma kolmanda isiku sekkumise küsimus. Laagna tee kohtuasja lahendamisel saigi määravaks objektiivne omistamine, kuid I. K-d peeti seejuures kolmandaks isikuks, kuivõrd eelnevalt kumulatiivse põhjuslikkuse esinemist ei kaalutud.

### 2.3. Objektiivne omistamine kolmanda isiku sekkumise korral

Laagna tee kihutajate asjas jõudsid nii Tallinna Ringkonnakohus kui ka Riigikohus järeldusele, et tagajärge ei saa V. K-le normatiivselt omistada, sest kolmas isik I. K. sekkus V. K. kui algpõhjustaja loodud ohtu, mis viis koosseisupärase tagajärje saabumiseni. Ringkonnakohus viitas seejuures ka vastutuse põhimõttele, mille kohaselt peab igaüks hoolitsema selle eest, et tema käitumine ei kahjustaks võõraid õigushüvesid, kuid ei pea vastutama selle eest, et teised võõraid õigushüvesid ei kahjustaks. Viimase eest peavad ringkonnakohtu selgituste järgi hoolitsema teised isikud ise. Sellest tuleneb, et üldjuhul ei saa olla täideviijat täideviija taga ning seega vastutab saabunud tagajärje eest täideviijana tagajärje oma käitumisega vahetult põhjustanud isik, mitte aga (lisaks sellele) isik, kelle tegevuse mõjul tagajärje vahetult põhjustanud isik tegutses. Ringkonnakohus tõi välja, et karistusseadustiku kohaselt on erandiks sellisest reeglist vahendlik täideviimine, kihutamine ja kaasaaitamine. Ettevaatamatu kuriteo puhul pole aga viidatud toimepanemise vormid võimalikud (Tallinna Ringkonnakohtu otsuse p 11.2.3).

Kuigi Riigikohus on objektiivset omistamist käsitletud arvukates kohtuasjades, ei peetud kuni Laagna tee kihutajate asjani kolmanda isiku sekkumist objektiivse omistamise osaks, vaid seda hinnati põhjusliku seose juures. Viimati nimetatud viisil talitati ka lahendis asjas 1-15-6223 (nn arsti lahend) (p 17.1), millele Riigikohus Laagna tee kihutajate asjas viitas. Riigikohtu viimase aja praktikast nähtub tervikuna, et üha enam on laiendatud asjaolude ringi, mida hinnata objektiivse omistamise all. Samas ei leia nendest lahendites selgitust, millest lähtuvalt on otsustatud muuta senist praktikat, mis käsitles neid elemente põhjusliku seose või õigusvastasuse tasandil. Kuigi kriitikaga objektiivse omistamise põhjendamatu laiendamise kohta võiks jätkata, tuleb tõe huvides tõdeda, et kolmanda isiku sekkumise tuvastamiseks kasutatavad kriteeriumid ei paista sellest siiski olevat muutunud. Seda põhjusel, et Riigikohus viitas Laagna tee kihutajate asjas arsti vastutust puudutavas kaasuses nimetatud kriteeriumitele, kuigi seal hinnati kolmanda isiku sekkumist põhjusliku seose juures. Selles asjas heideti isikule ette, et ta jättis kannatanule korrektse diagnoosi panemata, ta hospitaliseerimata ning lubas kodusele ravile. Järgmisel päeval toodi kannatanu haiglasse ning ta suri erakorralise operatsiooni käigus. Riigikohus jõudis järeldusele, et arstide hilisem sekkumine operatsiooni käigus on vaadeldav loodud ohu loomuliku kulgemise osana, mille raames ei loodud uuekvaliteedilist riski. Seega ei mõjuta see süüdistava teo ja tagajärje vahelist põhjuslikku seost. Põhjuslikkuse katkemisest oleks sellistes situatsioonides alust rääkida eeskätt juhul, kui aset leidnud sekkumise määr on niivõrd oluline, et selle tulemusena ei saa enam rääkida algpõhjustaja loodud ohust. Seega nähtub viidatud

<sup>17</sup> R. Reniger. Strafrecht. Allgemeiner Teil. 12. Aufl. München: C. H. Beck 2020, lk 99.

kohtulahendist, et kolmanda isiku sekkumise korral tuleb hinnata, kas see oli oluline. Seejuures tekib küsimus, kas kolmanda isiku sekkumise olulisuse hindamise juures on relevantne üksnes sekkumise määr või ka muud asjaolud.

Karistusõigusteooria kolmanda isiku sekkumise käsitlemise võimalikkust objektiivse omistamise tasandil ei eita. Objektiivse omistamise kriteeriumi lähtepunktiks on arusaam, et täideviija käitumisega kausaalseoses olevad muutused välisilmas peavad endast kujutama just täideviija poolt loodud ohu realiseerumist koosseisupärasest tagajärjes. Ehk teisisõnu tuleb küsida, kas isik põhjustas tagajärje oma vastutusalas oleva ja tema valitsetava põhjusliku ahelaga. Kolmanda isiku sekkumisega on tegemist juhtudel, kui kolmas isik tahtlikult või ettevaatamatult sekkub juba loodud ohusituatsiooni ning annab oma panuse tagajärje saabumisse. Siiski, mitte igasugune kolmanda isiku sekkumine ei välista objektiivset omistamist, vaid ainult selline, mis on oluline. Objektiivse omistamise välistamisest on sellistes situatsioonides alust rääkida eeskätt juhul, kui aset leidnud sekkumise määr on niivõrd oluline, et selle tulemusena ei saa enam rääkida algpõhjustaja loodud ohust. Nii toob karistusõiguse teooria välja, et algpõhjustaja vastutus lõpeb seal, kus kolmas isik loob omavastutuslikult uue ohu ning avab uue põhjusliku ahela.<sup>\*18</sup> Kolmanda isiku sellise sekkumise kohta, mis välistab algsele ohu põhjustajale tagajärje etteheitmise, võib tuua järgmise näite. A tekitab O-le eluohtlikud vigastused. O on kiirabiautoga teel haiglasse, kuid sellele sõidab otsa tugevas joores B, mille tulemusena paiskub kiirabiauto teelt välja ning O hukkub. Sellisel juhul ei saa O surma põhjustamist ette heita mitte A-le, vaid B-le, kes sekkus oluliselt algselt loodud ohu põhjuslikku kulgu.

Lisaks sekkumise olulisusele tuleb Saksa karistusõigusteooria järgi hinnata ka algse ohu looja vastutusala. Vajalik on kindlaks teha, kas algse ohu põhjustaja rikkus norme, mille eesmärk oli kahjuliku tagajärje saabumist läbi kolmanda isiku tahtliku või ettevaatamatu teo vältida.<sup>\*19</sup> Sellise olukorra näiteks on juhtum, kus A käitleb reegleid rikkudes ohtlikke esemeid või aineid ning need satuvad selle tulemusena B kätte, kes kasutab neid C surma põhjustamiseks. A tahtlus C surma põhjustamist ei hõlma. B puhul on olukord lihtne, sest tema kui vahetu täideviija võib olenevalt asjaoludest vastutada tapmise või surma ettevaatamatu põhjustamise eest. Tekib aga küsimus, kas ja mille eest vastutab A, kes vahetult tagajärje ei realiseerinud, kuid siiski on andnud märkimisväärse panuse selle saabumisse. Esiteks on võimalus, et nii algse ohu looja kui ka vahetu tagajärje põhjustaja panevad teo toime ettevaatamatusest. Sellisel juhul vastutaksid mõlemad kõrvaltäideviijatena surma ettevaatamatu põhjustamise eest. Teiseks on võimalus, et vahetu tagajärje põhjustaja paneb teo toime tahtlikult ning algse ohu looja tegutseb ettevaatamatult. Ka sellisel juhul leitakse karistusõigusteoorias, et teatud piiratud juhtudel on põhjendatud algsele ohu loojale ette heita ettevaatamatusdelikti.<sup>\*20</sup> Sellisteks on eelkõige just juhud, kus isik on rikkunud ohutusreegleid ja garantikohustust.<sup>\*21</sup> Kui nüüd võrrelda olukordi, mille puhul vahetu täideviija tegutses tahtlikult või ettevaatamatust, siis mõlemal juhul on algse ohu looja panus samaväärne: ta rikkus reegleid, mille eesmärk oli ära hoida kõrgendatud ohtlikkusest tingitud tagajärje realiseerimist, kuid konkreetsel juhul tagajärg saabus. Seega tekib mingil määral vahendlikule täideviimisele sarnane konstruktsioon, kus kaks isikut tegutsevad üksteise järel, kuid samas on oluline erinevus selles, et teovalitsemist algse ohu looja ehk tagaseisja puhul ei ole. Toodud näites tagaseisjale etteheite tegemist põhistab erinevalt teovalitsemisest hoopis tagajärje saabumine kolmanda isiku teadvustatud ja vabatahtliku sekkumise tulemusena, sest sealäbi on realiseerunud algpõhjustaja poolt loodud ja tema valitsemisalas olnud oht.<sup>\*22</sup>

Algse ohu looja kaasamisega vastutavate isikute ringi eelmises lõigus kirjeldatud viisil tekib küsimus, kas sellisel juhul ei minda vastuollu vastutuse põhimõttega, kuivõrd isikule heidetakse ette vahetult teise poolt põhjustatud tagajärje, kuigi ettevaatamatusdeliktide korral vastutust kaasaitamise, kihutamise ja kaastäideviimise eest karistusseadustikus ja kohtupraktikas ette ei nähta. Vastu võib väita, et algse ohu looja kaasamata jätmisega eiratakse ettevaatamatusdelikti eripära: selle delikti keskseks tingimuseks on hoolsuskohustuse rikkumine ning sellega kaasnev tagajärg. Osade hoolsuskohustuste eesmärk ongi hoida

<sup>18</sup> J. Sootak (viide 8), lk 227.

<sup>19</sup> J. Wessels, W. Beulke, H.Satzger. Strafrecht Allgemeiner Teil. Die Straftat und ihr Aufbau. 52., neu bearbeitete Auflage. C. F. Müller 2022, lk 94–95.

<sup>20</sup> C. Roxin, L. Greco. Strafrecht. Allgemeiner Teil. Band I. 5. Aufl. München: C. H. Beck 2020, lk 1193. Viidatud olukorra näiteks on toodud juhtum, mille puhul on müüdnud tumeveebis relv ning sellega on sooritatud 9 inimese tapmine. Leiti, et relva müüjale on alust ette heita surma ettevaatamatut põhjustamist, vt täpsemalt C. Fahl. Die Strafbarkeit des Verkaufens von Waffen im Darknet wegen fahrlässigen Tötung. – Juristische Schulung 2018, lk 531–534 ning samuti R. Reniger (viide 17), lk 554–555.

<sup>21</sup> R. Reniger (viide 17), lk 553–554.

<sup>22</sup> Vt täpsemalt R. Reniger (viide 17), lk 553–557.

ära just teiste isikute võimalus kuritegu toime panna.<sup>\*23</sup> Lähtuvalt eeltoodust saab väita, et teatud juhtudel on ettevaatamatus korral põhjendatud ka tagaseisja vastutus, millega rakendatakse konstruktsiooni „täideviija täideviija taga“. Nii näiteks on Saksa õiguskirjanduses leitud, et juhul kui sõiduki omanik annab teisele üle sõidukõlbmatu auto, vastutab ta selle tulemusel toimunud avarii käigus kolmandale isikule tekitatud vigastuste eest. Teiselt poolt ei tähenda see siiski, et igasugune panus ohtlikku olukorda tooks kaasa vastutuse. Nii näiteks ei vastuta tanklatöötaja, kes müüb kütust sõidukorras mitteoleva auto tarbeks, pidades seejuures võimalikuks, et sõiduk satub avariasse ja vigastab kolmandaid isikuid.<sup>\*24</sup> Erinevus kahe näite vahel seisneb just selles, et tanklatöötajal ei ole kohustust kontrollida, kas tangitav auto vastab nõuetele, küll aga tuleb selline kohustus sõidukijuhile liikluseadusest. Seega on oluline määratleda, milline on tagaseisja vastutusala ning kas see ulatub kahjuliku tagajärjeni.

Siiski võib püstitada küsimuse, kas eelnev pole kaval viis ettevaatamatu osavõtu eest vastutusele võtmiseks, nimetades olukordi lihtsalt teiste nimedega: isikule ei saa ette heita kaasaaitamist, mistõttu lahendatakse selle asemel olukord ettevaatamatusdelikti alusel. Vastukaaluks sellele kahtlusele tuleb arvestada, et ettevaatamatus eest on võimalik vastutusele võtta mitte iga panuse eest teise isiku teosse, vaid üksnes väga piiritletud juhtudel. Algse ohu looja vastutus tuleb kõne alla vaid juhul, kui ta on rikkunud normi, mille eesmärk on ära hoida eesseisja käitumisest tulenev kahju.<sup>\*25</sup> Vastupidisel juhul jõutaks absurdse lahenduseni, mille kohaselt oleks isikul küll hoolsusreegel teatud käitumisest hoiduda, et vältida kahjulike tagajärgede saabumist, kuid samas karistusõiguslikku etteheidet talle selle hoolsusreegli eiramise eest teha ei saaks.<sup>\*26</sup>

Eelkirjeldatud „täideviija täideviija taga“ konstruktsiooni kohta on Saksa õiguskirjanduses välja toodud, et võidukihutamiste puhul on põhjendatud tagajärgede etteheitmise ka isikule, kes neid vahetult ei põhjustanud. Etteheidet põhjendatakse Saksa liikluseaduse §-ga 29, mis keelab võidusõitutes osalemise, mille eesmärk ongi vältida situatsioone, mis viivad kontrollimatute sündmuste ja kahjulike tagajärgedeni. Saksa kohtupraktikas võib viidatud olukordade puhul leida nii süüdimõistvaid kui ka õigeksmõistvaid otsuseid. Erinevad otsused on tingitud sellest, milliste normide rikkumist on ette heidetud ning milline tähendus on neist lähtuvale kohustusele antud. Õigeksmõistva otsuse puhul heideti hoolsuskohustusega seoses ette üksnes kiiruse ületamist ning lubamatute möödasõitude tegemist, mille puhul ei saa väita, et vastavate sätete eesmärk oleks ära hoida teiste motiveerimine samuti liiklusrikkumisi sooritama. Seega tugineti etteheite välistamisel vastutuse põhimõttele.<sup>\*27</sup> Käsitletud kohtuasjas ei tõusetunud küsimust võidusõidukeelu rikkumise kohta teedel. Süüdimõistvate otsuste puhul aga leiti, et vastutuse põhimõttele tuginedes ei saa vastutust välistada, sest norm, mille rikkumist isikule ette heideti, hõlmab ka seda, et ta ei motiveeriks teisi liikluseeskirju rikkuma ning seeläbi suuremat ohtlikkust saavutama.<sup>\*28</sup> Järelikult on oluline, milles näha hoolsuskohustuse rikkumist ning kas seda saab seostada tagajärje ärahoidmise kohustusega.

Naastes Laagna tee kihutajate juhtumi juurde, võib objektiivse omistamise kohta välja tuua kaks olulist aspekti. Esiteks leidsid ringkonnakogus ja Riigikohus, et kolmas isik sekkus oluliselt põhjuslikku ahelasse. Teiseks märkis Riigikohus ilma täiendavate selgitusteta, et V. K-l ei olnud õiguslikku kohustust tagada I. K. õiguskäitumist. Ringkonnakohus selgitas seejuures, et omistamiseks tagajärge isikule, kes vahetult seda ei põhjustanud, on vaja lisatingimust, milleks käsitletavas asjas võiks olla näiteks V. K. õiguslik kohustus tagada I. K. õiguspärane käitumine, s.t see, et I. K. ei pane toime teiste õigushüve ohustavat või rikkuvat tegu (sellised kohustused võivad ringkonnakohtu hinnangul olla nt pereliikmetel, tööandjal vmt). Eeltoodu viitaks justkui garantikohustusele tegevusetuse puhul, mis tõusetuks olukorras, kus isikul on kohustus takistada teise õigusvastast käitumist (nn valvegarant). Ringkonnakohtu põhjustest nähtubki, et V. K. garantikohustust hinnati eelkõige seadusest tekkiva garantikohustuse alusel ning jõuti seda eitavale tulemusele. Samas on garantikohustuseks ka teisi aluseid, näiteks ingerents, mida aga Laagna kihutajate asjas ei puudutatud. Oleme veendumusel, et praegusel juhul on tegemist tegevuse, mitte tegevusetusdeliktiga ning seda nii teo raskuspunkti kui ka isikukausaalsuse järgi. Teo raskuspunkti kohaselt on oluline, kus asub teo karistusõiguslik raskuskese. Leiame, et praegusel juhul asus see tegevusel, täpsemalt liikluseadusele

<sup>23</sup> Strafgesetzbuch. Kommentar. U. Kindhäuser. U. Neumann, H.-U. Paeffgen (Hrsg.). Nomos 2017, § 13 sissejuhatus, vnr 179 (I. Puppe).

<sup>24</sup> Samas, vnr 181 (autor I. Puppe).

<sup>25</sup> F. Zieschang. Illegale Krafftfahrzeugrennen und mittelbare Erfolgsherbeiführung. – Goldammer's Archiv für Strafrecht 2021 (6), lk 319.

<sup>26</sup> W. Mitsch. Erfolgzurechnung bei tödlichem Wettrennen im Straßenverkehr. – Juristische Schulung 2013 (1), lk 23.

<sup>27</sup> C. Roxin, L. Greco (viide 20), lk 526.

<sup>28</sup> C. Roxin, L. Greco (viide 20), lk 526; W. Mitsch (viide 26), lk 23–24.

eiraval sõitmisel ning seeläbi I. K. sõidustiili suunamisel. Tegevusega on tegemist ka isikukausaalsuse kriteeriumi kohaselt, sest kui V. K. tegevus mõtteliselt eemaldada, langeks ära ka tagajärg, sest ilma V. K. kihutamiseteta poleks toimunud võidusõitu ning I. K. kihutamist, ja seega saabunud ka tagajärge. Lisaks märgime, et üksnes asjaolust, et isik ei järgi hoolsusreegleid, ei saa teha järeldust, et tegemist on tegevusetusdeliktiga. Vastupidisel juhul poleks ettevaatamatut tegevusdelikti olemaski, sest ettevaatamatusdelikt kätkeb alati hoolsuskohustuse rikkumist, s.t isik jätab täitmata kohustuse olla nõutaval määral hoolas. Käesoleval juhul ei ole küsimus selles, kas V. K-l oli kohustus kuidagi ära hoida I. K. liiklusnormide rikkumist, vaid selles, kas tal oli keelatud panustada liiklusnormide rikkumisse, mis suurendas oluliselt liiklusohu ning võis kaasa tuua rasked kahjulikud tagajärjed. Seega on oluline analüüsida, kas V. K. rikkus käitumisreegleid, mille kaitse-eesmärk on vältida (ka) teiste liiklejate õhutamist ohtlikule liikluskäitumisele ning sellega kolmandate isikute kahjustamist või ohtu seadmist.

Iseenesest tuleb tõdeda, et kiirusepiirangu rikkumise eesmärk ei ole vältida võidukihutamist, vaid tagada, et iga liikleja käituks liikluses korrektselt. Kui Saksa liiklusseaduse § 29 kohaselt on võidukihutamine teedel otsesõnu keelatud, siis Eesti liiklusseadusest sellist keeldu ei leia. Küll aga sätestab liiklusseadus üldised hoolsusreeglid liikluses, millest võib tuletada ka võidukihutamise keelu. Nimelt sätestab LS § 14 lõige 7, et keegi ei tohi oma tegevusega või tegevusetusega ohustada või takistada liiklust, ja LS § 16 lõige 1, et liikleja peab olema viisakas ja arvestama teiste liiklejatega ning oma käitumises hoiduma kõigest, mis võib takistada liiklust, ohustada või kahjustada inimesi, vara või keskkonda. Eeltoodud sätetest tuleb, et liikleja peab hoiduma mistahes kahjulikest tegevustest liikluses, arvestades et liiklus on juba iseenesest suurema riskiga valdkond. Seega saab viidatud liiklusseaduse sätetest loogiliselt tuletada keelu läbi viia võidukihutamisi tänavatel. Võidukihutamine, mis eeldab vähemalt kahe isiku osalemist, kätkeb tavalise kiiruse ületamisega võrreldes suuremat ohtlikkust, soodustades üha suuremaid kiirusi ja järjest ohtlikumaid manöövreid. Seega võib argumenteerida, et kui juba kiiruse ületamine on keelatud, siis seda enam on keelatud võidusõitmine avalikel tänavatel, selleks et kaitsta võidusõidu kui suurema ohtlikkusega tegevuse eest teisi liikluses osalejaid. Kuigi eeltoodule võib vastu väita, et viidatud reeglid on siiski liialt üldised ning neist ei saa tuletada kohustust võidukihutamisest hoidumiseks ja sellest tulenevat kohustust vältida võidukihutamisest tulenevaid tagajärgi, siis meie selle väitega eespool nimetatud põhjustel nõus ei ole.

Ringkonnakohus märkis hoolsuskohustuse kontekstis, et LS § 14 lõige 7 ja § 16 lõige 1 keelavad igal liiklejal igasuguse ohtu tekitava käitumise, kuid ei analüüsinud objektiivse omistamise kontekstis, kas selline kohustus võiks hõlmata ka kohustust hoida ära teise isiku vahetult põhjustatud tagajärg. Isegi kui liiklusseadusest vastavat kohustust ei tulene, siis oleks võimalik analüüsida ka üldist hoolsuskohustust ning vastutust KarS §-de 117 ja 119 järgi, millele on juhitud tähelepanu vahistamismenetluse raames tehtud eriarvamuses. Nimelt poleks ükski hoolas ja kohusetundlik inimene sellist ühist (võidu)sõitu ette võtnud ning seda sõltumata liiklusseadusesse kirjapandust, mistõttu ainuüksi käsitletava teo ebatavaliselt suur ohtlikkus sõidutrajektoori lähedusse jäävatele inimestele muutis V. K. kokkuleppe ja (võidu)kihutamise I. K-ga sotsiaalselt ebaadekvaatseks.<sup>29</sup> Eeltoodu pigem toetab seisukohta, et eksisteerib hoolsuskohustus, mille kohaselt peab isik hoiduma võidusõitlustest, et seeläbi vältida nendega kaasneva võivaid tagajärgi.

Eelnevast lähtudes on oluline küsimus, kas lähtuda jäigast vastutuse põhimõttest või leida, et karistusõigusliku etteheite saab teha ka juhul, kui isik vahetult tagajärge ei põhjusta, kuid loodud oht on tema vastutusallas. Seejuures peab siiski viimast lahendust kasutama teadlikkuse ja ettevaatlikkusega, et mitte tagaseisjate vastutust liiga hoogsalt laiendada. Liialt laia kasutamise hoiabki ära see, et seda lahendust saab kohaldada üksnes juhul, kui on võimalik tuvastada, et isikul on hoolsuskohustus tagajärge ära hoida. Laagna tee kihutajate asja kohta on oluline märkida, et kuigi ühelt poolt viidati selles vastutuse põhimõttele, siis osutati ka võimalusele, et kui V. K-l oleks olnud tegutsemiskohustus, võiks tõusetuda tema vastutus I. K. poolt vahetult põhjustatud tagajärje eest. Jaatades aga sellisel juhul tegevusetuse alusel isikule saabunud tagajärje etteheite võimalust (kihutamine või kaasaaitamine on välistatud, sest puudub I. K. tahtlik tegu), ei lähtuta ka Laagna tee kihutajate asjas rangest vastutuse põhimõttest, vaid leitakse, et vastutuse tingimuseks on teise isiku poolt põhjustatud tagajärje ärahoidmise kohustus. Seega ei välista Laagna tee kihutajate asjas toodud seisukohad algse ohu looja vastutuse võimalust; kohtud ei ole seda lihtsalt sel viisil teinud, nagu meie seda siin välja pakume.

Lisaks märgime, et algse ohu looja vastutusega seotud probleemide ring ei piirdu üksnes liiklusega, vaid avaldub kõigis eluvaldkondades, kus mitu isikut tegutsevad teineteise järel või ka üheaegselt, kuid ainult

<sup>29</sup> Riigikohtunik J. Sarve eriarvamus Riigikohtu 04.12.2020 kohtumäärusele asjas 1-20-4729, p 17.



ühe tegu neist on see, mis viimasena avaldab mõju põhjuslikule seosele. Ühelt poolt piirab jäigalt rakendatav vastutuse põhimõte väga selgelt, millal tuleb isik vastusele võtta, olles kooskõlas *ultima ratio* põhimõttega. Teiselt poolt jätab see aga arvestamata toimepanijate panuste olulisuse süüteo toimepanemisel ja asjaolu, et panuse andmise takistamine on kantud eesmärgist vältida kahjulikke tagajärgi, millega see piirab liigselt isikute ringi, kellele saab etteheite teha. Samuti jäetakse seejuures arvestamata ettevaatamatusdelikti eripära: isik vastutab ulatuses, milleni ulatub tema hoolsuskohustuse määra, ning see võib hõlmata ka teise isiku poolt kahju tekitamist.

Lähtuvalt eeltoodust saab väita, et Saksa karistusõigusteooria pakub lahendust, mille kohaselt saab ka tagaseisja vastutusele võtta võidukihutamise korral juhul, kui on vastav norm, mis paneb isikule hoolsuskohustuse hoiduda võidukihutamisest ning sellega kaasnevatest tagajärgedest. Laagna tee juhtumi korral võib ainult küsimus olla selles, kas meil on olemas võidukihutamist keelustav norm. Juhul kui eitada sellise normi olemasolu, puudub alus isikut vastutusele võtta, kuid meie leiame pigem, et ka kehtiva Eesti õiguse kontekstis ei saa sellise normi olemasolu eitada.

Raskustest, millega kohtud seisid silmitsi V. K-le vastutuse omistamisel, tuleb selgelt välja, et esineb ülimalt ohtlike olukordade tekitamisi liikluses, mis võivad jääda kuritegude regulatsioonist välja erinevalt kriminaalses joores juhtimisest, mis on kuriteona etteheidetav ka igasuguse konkreetse ohuta. Nimetatud ohtlikud olukorrad ei piirdu üksnes võidukihutamise, mille puhul võib lahenduse leida ka karistusõiguse üldosast, kuigi Laagna tee kihutajate puhul seda paraku ei leitud. Lisaks võib sellisteks näideteks tuua ka üksi kesklinnas ülimalt suurel kiirusel kihutamise ja vigursõidu tegemise, muude tegevustega sõidu ajal tegelemise ja seejuures tiheda liiklusega teel ohtlike manöövrite sooritamise ning samuti liiklejaterikkal maanteel proovimise, kui palju võimas sõiduk välja võtab. Kehtiva regulatsiooni puhul on need kõik hinnatavad üksnes väärtedena, s.t oluliselt vähem karistusväärsete tegudena kui kriminaalses joores juhtimine. Eelnev tekitab küsimuse, kas karistusseadustikus pole ebakõla erinevate liiklusalaste teodeliktide puhul, sest kui ühte, s.o joores juhtimist, hinnatakse olenevalt joobe astmest kuriteona, siis samas teisi väga ohtlikke tegusid üksnes väärtedena. Lisaks võib veel märkida, et kuigi karistusseadustiku eriosa järgi ei ole karistatav võidusõidus osalemine, on etteheidetav KarS § 119<sup>1</sup> järgi kakluses osalemine, mis on abstraktne ohudelikt ning mille etteheitmiseks ei ole vaja tõendada, et konkreetse osaleja teoga oli põhjuslikus seoses surm või raske tervisekahjustus.

## 2.4. Kaudne tahtlus ja eneseohustamine

Kui Laagna tee kihutajad tegutsesid kahekesi, siis Saaremaa kihutaja üksi ning tema kohtuasja keskseks küsimuseks oli, kas tal oli tahtlus tema poolt põhjustatud raskete tagajärgede suhtes. Nii Tallinna Ringkonnakohus kui ka Riigikohus vastasid sellele küsimusele eitavalt. Järgnevalt analüüsimegi liiklussüütegude kontekstis tahtluse tuvastamise olulisi aspekte. Huvitav on seejuures tähele panna, et allpool toodud argumendid, millega kaaluda tahtluse jaatamist Saaremaa kihutaja asjas, oleksid veelgi enam relevantid võinud olla Laagna tee kihutajate juhtumis. Seega tuleb tunnistada, et lõpuni ei ole arusaadav, miks Laagna tee kihutajate süüdistus piirdus KarS §-ga 422, samas kui Saaremaa kihutaja asjas mindi välja süüdistusega KarS § 114 järgi. Kuivõrd neid juhtumeid menetleti paralleelselt, olnuks äärmiselt huvitav teada, kuidas Riigikohus oleks tahtluse esinemist kummaski kaasuses analüüsinud võrdlevalt. Ühtlasi oleks Laagna tee kihutajate asja käsitlemine tapmise/mõrvana avanud täiesti uue dimensiooni V. K. vastutuse analüüsimisel (sh kaastäideviimine ja osavõtt).

Tahtlus, ka kaudne tahtlus, mille ümber Saaremaa kihutaja asjas vaidlus keerles, on sisustatud läbi intellektuaalse ja voluntatiivse elemendi. Intellektuaalsest küljest on kaudse tahtluse puhul nõutav vähemalt võimalikuks pidamine, mida on karistusõigusteoorias sisustatud kui isiku psüühilist suhtumist teosse, kus tagajärje saabumine ei ole kindel, vaid ainult tõenäoline.<sup>30</sup> Riigikohus märkis Saaremaa kihutaja otsuses, et ainuüksi liiklusnõude olulisest rikkumisest, sellega ohu loomisest ja sellise ohu mõistmisest ei saa järeldada, otsekui pidas toimepanija enda teo puhul kaudse tahtluse intellektuaalse elemendi tähenduses võimalikuks mistahes tagajärge (p 20). Riigikohtu praktika järgi on kaudse tahtluse puhul oluline, et toimepanija konkreetsest olukorrast lähtuvat tagajärgede saabumist teadvustaks.<sup>31</sup> Tartu Ringkonnakohus on

<sup>30</sup> J. Sootak (viide 8), lk 255.

<sup>31</sup> RKKKo 13.04.2009, 3-1-1-20-09, p 9.2.

rõhutanud, et isik peab ohu esmalt ära tundma, ehk teisisõnu, sellest aru saama.<sup>\*32</sup> Saksamaa kohtupraktikast pärineb näide spontaansest võidusõidust Berliini kesklinnas südaööl, kus kaks meest kihutasid suurtel kiirustel (160–170 km/h) ning eirates punaseid fooritulesid eesmärgiga võita võidusõit. Vaatamata hili-sele ajale oli tol hetkel linnas liiklus ikkagi aktiivne. Võidusõidu käigus sõitis üks võistlejatest üle ristmiku ning põrkas kokku rohelise tulega ristmikku ületanud autoga, mille juht saadud vigastustesse suri. Viidatud kaasust lahendanud kohus leidis, et sellisel juhul näeb isik ette juba konkreetseid võimalikke tagajärgi ning tegemist ei ole üksnes teo abstraktse ohtlikkusega. Lahenduse toetuseks tõi kohus välja, et konkreetset juhul oli võidusõiduga loodud niivõrd ohtlik situatsioon, et tagajärje saabumine või mittesaabumine sõltus pelgalt juhusest.<sup>\*33</sup> Sellisele lahenduskäigule on vastu väidetud, et noored mehed otsivadki põnevust, jättes kõrvale ja teadvustamata muid argumente.<sup>\*34</sup> Viimase arutluskäiguga ei saa siiski nõustuda, sest isegi kui isik seab põnevuse esikohale, siis tahtluse intellektuaalsest küljest ei oma tähtsust mitte see, vaid küsimus, kas isik tajus konkreetsetes situatsioonides oma tegevuse erilist ohtlikkust ning seeläbi võimalust, et saabuda võib kahjulik tagajärg. Kokkuvõtvalt ei piisa võimalikuks pidamiseks üksnes liikluseaduse rikkumisest ning arusaamast, et selline tegevus on ohtlik, vaid vajalik on, et toimepanija hoomaks konkreetse sündmuse asjaolusid ning tajuks, et selles konkreetsetes situatsioonides võivad tõesti avalduda liikluseaduse rikkumisest tingitud kahjulikud tagajärjed, arvestades just seda, et toimepanija situatsiooni ei kontrolli. Siiski olgu öeldud, et Saksa õiguskirjanduses ei peeta intellektuaalse külje tuvastamist Berliini võidukihutajate juhtumi puhul problemaatiliseks, küll aga just voluntatiivset elementi.<sup>\*35</sup>

Kaudse tahtluse voluntatiivne ehk tahteline element on KarS § 16 lõike 4 järgi avatud möönmise kaudu, mida on sisustatud nõustumisena koosseisupärase asjaolu saabumisega ehk toimepanija poolt tagajärje saabumisega soostumisena.<sup>\*36</sup> Tahtelise elemendi alusel eristatakse kaudset tahtlust kergemeelsusest. Kohtupraktika kohaselt on selle aluseks võetud nõustumise ehk heakskiidu teooria, mille kohaselt peab ootus, et tagajärg ei saabu, olema isiku üldist elukogemust ja teospetsiifikat silmas pidades adekvaatne ning tuginema isiku poolt ära tuntud asjaoludele, mis lubavad tal mõistlikult uskuda, et tema loodud oht ei realiseeru tagajärjes. Lootus tagajärje mittesaabumisele peab olema tõsimeelne, mis tähendab, et see toetub konkreetsetele asjaoludele ega ole sõltuvuses isiku poolt mittekontrollitavast juhuslikkusest.<sup>\*37</sup> Järelikult ei ole oluline, kas mõistlik inimene arvas, et konkreetset juhul põhineb tagajärje vältimise võimalus usaldusväärsetel asjaoludel, vaid kuidas tajus situatsiooni toimepanija.<sup>\*38</sup> Saaremaa kihutaja kaasuses selgitas Riigikohus, et lähtuvalt konkreetsest kontekstist tuleb arvestada teo toimepanijat iseloomustavaid asjaolusid, sealhulgas tema võimalikku emotsionaalset seisundit ning kalduvust ennast teadlikult kahjustada (otsuse p-d 24–25). Kohtulahendi kohaselt võib järeldada, et eneseohustamise soovi puudumine võib olla kaalukas argument väitmaks, et lootus vältida tagajärge oli tõsimeelne. Eneseohustamise vältimisele olulise tähenduse andmine on kantud põhjusest, et inimese esmane eesmärk on elus püsida ning teha kõik selle vältimiseks, mis tema elu võiks lõpetada. Lähtuvalt eeltoodust on ringkonnakohus ja Riigikohus jõudnud järeldusele, et Saaremaa kihutaja kaasusele ei saa reservatsioonideta üle kanda kohtupraktikat, kus olid vaatluse all sihipärased ründed teise inimese tervise või elu vastu, sest see ei arvesta olulist asjaolu – eneseohustamist.<sup>\*39</sup>

Saksa teoreetilises kirjanduses on püstitatud küsimus, kuivõrd oluliseks saab pidada kaudse tahtluse kindlakstegemisel eneseohustamise aspekti, arvestades, et kaudse tahtluse voluntatiivse elemendi kindlakstegemisel on määrav, kas oli usaldusväärne loota, et isiku poolt loodud oht ei realiseeru tagajärjes.<sup>\*40</sup> Tõusetub küsimus, kas saab argumenteerida, et kui toimepanijal puudub eneseohustamise plaan, on tal põhjendatud lootus vältida kahjulikke tagajärgi nii endale kui ka teistele.

<sup>32</sup> Tartu RnKo 05.10.2018, 1-11-5311, p 7.3.

<sup>33</sup> Saksamaa Föderaalkohtu otsus BGH Urteil 18.6.2020 – 4 StR 482/19, p 26 jj.

<sup>34</sup> T. Walter. Der vermeintliche Tötungsvorsatz von “Rasern”. – Neue Juristische Wochenschrift 2017, lk 1350.

<sup>35</sup> Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch. 4. Aufl. V. Erb, J. Schäfer (Hrsg.). München: C. H. Beck 2021, § 212 vnr 24 (H. Schneider).

<sup>36</sup> Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 5. tr. J. Sootak, P. Pikamäe (koost.). Tallinn: Juura 2021, § 16 komm. 15 (P. Pikamäe).

<sup>37</sup> RKKKo 16.04.2007, 3-1-1-128-06, p 10.

<sup>38</sup> J. Walter (viide 34), lk 1350.

<sup>39</sup> RKKKo 03.03.2022, 1-20-3306, p 24.

<sup>40</sup> Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch (viide 35), § 212 vnr 25 (H. Schneider).

Ühelt poolt võib väita, et juhul, kui isik võtab ilma enesetapukavatsuseta ette ohtliku tegevuse, on tal ka põhjendatud lootus, et tagajärg ei saabu, sest muidu ta ju sellist tegevust ette ei võtaks.<sup>\*41</sup> Selle väite kontekstis tundub esmapilgul vastuoluline argument, mille kohaselt toimepanija endale kahju tekitamist ette ei näe, kuid möönab seda teiste isikute suhtes. Seejuures võib olla situatsioone, mille puhul oht toimepanija hinnangu kohaselt on temale endale ning teistele liikluses osalejatele oluliselt erinev. Nimelt võib võidusõitjal olla erilisel tugev ja hea turvavarustusega auto ning arvestades asjaolu, et liikluses osalevad lisaks autodele ka jalakäijad ja jalgratturid, tajub liikluseeskirjade rikkujat, et talle endale küll erilist ohtu pole, kuigi teistele on. Samuti tuleb arvestada, et kokkupõrke korral kandub suur osa kihutava auto energiast ohvri autole.<sup>\*42</sup> Viidatud juhtudel tuleks asuda seisukohale, et eneseohustamise argument sisuliselt üldse ei aktualiseeru, kuivõrd isik tajub ohustatuse määra endale ja teistele oluliselt erinevalt.

Teiselt poolt võib isik tajuda suurt ohtlikkust nii enda kui ka teiste õigushüvedele, kuid kuivõrd muud motiivid kaaluvad üles kahjuliku tagajärje saabumise võimaluse, lepib isik selle kui reaalse võimalikkusega konkreetset juhul. Mõelgem näitele, kus kaks isikut mängivad vene ruletti.<sup>\*43</sup> Kuuelasulise revolvri trumlis on üks padrun – seega ühele mängijale võib lõppeda mäng surmavalt, kui lähtuda eeldusest, et ei lepita kokku, et mäng kestab seni, kuni üks sureb. Sellisel juhul on mõlemal risk surmaks 1/6, kuid kumbki ei tea, kes pääseb ja kes mitte: see sõltub üksnes õnnest. Vene ruletist ei ole läbi aegade ilmselt osa võtnud üksnes inimesed, kellele on plaanis oma elust loobuda, vaid pigem on osalejaid köitnud põnevus ja võimalus väga suure panuse – eluga – mängides tulla välja võitjana ja kogeda seeläbi erilist eufooriat. Inimese põnevusjanu võib üles kaaluda eluga riskimise ebaratsionaalsuse. Võib leida isikuid, kes juhitudvadiki põhimõttest, et siin ja praegu on oluline ning heidavad kõrvale kõik muu.<sup>\*44</sup> Nii on võrreldud Berliini kesklinnas ülisuurrel kiirusel võidusõidu tegemist vene ruletiga teiste ning iseenda eludega.<sup>\*45</sup> Samas rajaneb sellisel juhul tagajärje vältimise lootus üksnes õnnel ja küsitav on, kas see peaks välistama kaudse tahtluse voluntatiivse elemendi. Saksa õiguskirjandusest võibki välja tuua kriitilise seisukoha eneseohustamise kui voluntatiivse tunnuse tuvastamisel olulise asjaolu arvestamise kohta ning seda just põhjendusel, et kergemeelsuse ja kaudse tahtluse eristamisel on määrav, kas lootus tagajärje mittesaabumise suhtes oli adekvaatne.<sup>\*46</sup> Üksnes asjaolust, et isik ei tahtnud ennast ohustada ega kahjustada, ei tohiks saada järeldada, et tal puudus kaudne tahtlus.<sup>\*47</sup> Samas ei jäeta eneseohustamise aspekti ka päris kõrvale. Nimelt tõi Berliini kihutajate kaasuses kohus välja, et esiteks on oluline hinnata eneseohustamine kui tahtluse aspekti hindamisel nii konkreetset liiklusesituatsiooni kui ka isiku kasutuses olevat sõiduvahendit. Nii näiteks võivad omada tähtsust asjaolud, millise sõidukiga ja millises suunas on kokkupõrge, samuti milline on toimija hinnang oma auto võimsusele ja sellest lähtuvalt enda turvalisusele.<sup>\*48</sup> Teiseks on oluline hinnata ka toimepanija motiivi: käesoleval juhul motiveeris võidukihutajaid soov olla teisest kiirem, mille tulemusena muud riskid, sh oht nii enda kui ka teiste elule, jäeti kõrvale.<sup>\*49</sup> Lähtuvalt eeltoodust võib väita, et isik võib küll tajuda, et teoga võib kaasneda raske tagajärg nii endale kui ka teistele isikutele, kuid see ei näita veel, et tal on põhjendatud lootus eeldada, et tagajärg ei saabu. Ka Riigikohus on leidnud, et eneseohustamise puudumise korral pole raske tagajärje suhtes tahtlus siiski alati välistatud, kuigi Saaremaa kihutaja asjas ta just nii leidis.<sup>\*50</sup> Järelikult omab eneseohustamine Eesti kohtupraktikas küll tahtluse puhul tähendust, kuid siiski ei saa eneseohustamise kalduvuse puudumisest järeldada, et isikul puudus kaudse tahtluse voluntatiivne element, vaid eneseohustamisele tuleb anda tähendus kõiki asjaolusid kogumis hinnates.

Kaudse tahtluse intellektuaalse ja voluntatiivse elemendi kindlakstegemisel tuleb tähele panna seda, et kumbagi neist ei saa käsitleda teineteisest isoleeritult, vaid tegemist on tunnustega, mis on omavahel sõltuvussuhtes. Kui isik loob teadlikult sellise kausaalhela kulgemise, mille käiku ja tagajärgi ta ei suuda,

<sup>41</sup> M. Kubiciel, E. Hoven. Die Strafbarkeit illegaler Straßenrennen mit Todesfolge. – Neue Zeitschrift für Strafrecht 2017, lk 441.

<sup>42</sup> Samas, lk 441–442.

<sup>43</sup> Samas, lk 442.

<sup>44</sup> T. Hörnle. Vorsatzfeststellung in „Raser-Fällen“. – Neue Zeitschrift für Strafrecht 2018, lk 1578.

<sup>45</sup> M. Kubiciel, E. Hoven (viide 41), lk 442.

<sup>46</sup> Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch (viide 35), § 212 vnr 25 (H. Schneider).

<sup>47</sup> Samas.

<sup>48</sup> Saksamaa Föderaalkohtu otsus BGH Urteil 18.06.2020 – 4 StR 482/19, p 32–40.

<sup>49</sup> Samas, p 43.

<sup>50</sup> RKKKo 03.03.2022, 1-20-3306, p 24.

oska ega ka taha kontrollida, kiidab ta need tagajärjed kaudse tahtluse tähenduses samal ajal ka heaks.<sup>\*51</sup> Järelikult, kui rõhk asetatakse isiku käitumise välise ohtlikkuse analüüsile, siis on tahtlus selle käitumise taustal prognoositav: isikule teadaolevate asjaolude kaudu aktsepteerib ta *ex ante* iseenda loodud riski (ja ka selle võimalikke tagajärgi). Teisisõnu: mida rohkem on isik teadlik enda teo ohtlikkusest, seda vähem on vaja tuvastada sisemist emotsionaalset seost võimalike tagajärgedega.<sup>\*52</sup> Samas, kui sisustaksime kaudset tahtlust üksnes tegevuse suure ohtlikkuse kaudu, toimuks tuvastamine sisuliselt üksnes intellektuaalse elemendi alusel ning toimepanija suhtumisel kui eraldiseisval elemendil tähtsust polekski.<sup>\*53</sup> Seega saab toimepanemise ohtlikkus olla tahtmise sisustamisel oluliseks, kuid mitte ainsaks kriteeriumiks. Oluline on hinnata kogu situatsiooni ning seda, kuidas tajus kõike konkreetne toimepanija, mitte mõistlik inimene. Saksa kohtupraktikas on välja toodud, et teo objektiivne ohtlikkus on oluline näitaja nii teadmise kui ka tahte elemendi jaoks. Järelikult üksnes asjaolust, et isik rikkus väga räigelt liikluseeskirju, ei saa teha lõplikku järeldust kaudse tahtluse intellektuaalse ning voluntatiivse elemendi kohta, ent samas on need olulised aspektid nii teadmise kui ka tahtmise kindlakstegemisel.

Tahtluse tuvastamise juures on oluliseks küsimuseks ka tahtluse tekkimise aeg. Tahtlus tuleb alati tuvastada teo toimepanemise hetke seisuga. Tagajärjedelikti jaoks tähendab see reegel seda, et tahtlikus kuriteos saab süüdi tunnistada vaid isiku, kes pärast teotsuse langetamist paneb toime veel vähemalt ühe (osa)teo või jääb teadlikult tegevusetuks, ning üks neist alternatiividest põhjustab vastavalt toimepanija ettekujutusele või tema poolt võimalikuks peetaval viisil koosseisupärase tagajärje.<sup>\*54</sup> Seega peab tahtlus olema juba teo toimepanemise ajal, s.o ajal, kui isikul on võimalik kontrollida põhjuslikke protsesse. Juhul kui tahtlus tekib alles siis, kui isik on kontrolli toimuva üle käest lasknud, pole tahtlust teo toimepanemise ajal.<sup>\*55</sup> Berliini kihutajate kohtuasja arutamisel tekkiski küsimus, kas tahtlus oli olemas teo toimepanemise ajal.<sup>\*56</sup> Kohus tõi selle asja suulisel arutamisel näite, mille kohaselt isik lükkab mäest alla suure kivi, kuid lükkamise ajal tal tahtlust kellegi surma põhjustamiseks pole. Kui ta on juba kivi veerema lasknud, näeb ta all kõndimas oma vaenlast ja soovib, et see surma saaks.<sup>\*57</sup> Saksa teoreetilises kirjanduses tuuakse veel näide, kus A puhastab oma relva, mõistmata, et see on laetud. Järsku kostab lask. Kui kuul lendab vältimatult A naise poole, loodab A, et naine saab pihta, mis ka tegelikult juhtub. A-l polnud lasu sooritamise ajal naise tapmise kavatsust, vaid see tekkis alles siis, kui tagajärje saabumist polnud võimalik enam vältida.<sup>\*58</sup> Siiski on vastu leitud, et viidatud näited ei ole võidusõidu kontekstis asjakohased, sest nende puhul on tegemist ühe konkreetse käitumisaktiga, samas kui võidusõidu juhtumite korral on see teisiti, sest ohtlik situatsioon kujuneb mitme käitumisakti tulemusel (kiirendamine, ristmike läbimine jne).<sup>\*59</sup> Seega on leitud, et võidusõitude puhul tuleks hoolikalt uurida, millisel hetkel kujuneb sündmustel välja dünaamika, mis allub oma seaduspärasustele ja on teatud määral pöördumatu.<sup>\*60</sup> Just enne viidatud hetke peaks olema isikul välja kujunenud (kaudne) tahtlus, et oleks võimalik jaatada tahtlust teo toimepanemise ajal.

Saksa kohtupraktika ja teoreetilise arutelu näitel saab väita, et kui üldse, tulnuks tahtlust kaasliiklejate surma suhtes jaatada just Laagna tee kihutajate, mitte Saaremaa kihutaja kaasuses. Viimases asjas, kus isik ei osalenud võidusõidus, vaid kihutas pigem väikese liiklustihedusega maanteel üksinda, võib soovi tagajärje suhtes tahtlust jaatada selgitada eelkõige kaasusega seotud kõrgendatud emotsioonidega. Tegemist oli sõiduki juhtimisega alkoholihoobes, mis Eesti ajakirjanduses päädib suuresti populistlike mõjutuste tulemusena suure hukkamõistuga. Lisaks oli erinevalt Laagna tee kihutajate asjast üheks hukkunuks sülelaps. Seega võib tunduda, et sellise eriti raske teo ja tagajärgede kontekstis ei piisa etteheitest KarS § 422 järgi, vaid vaja oleks karmimat lähenemist. Küll tuleb aga arvestada, et kaudse tahtluse piiri nihutamine liiklusüütegude asjades toob kaasa selle nihkumise ka teiste juhtumite puhul. Seega võib soov lahendada üks juhtum „õiglaselt“ tuua kaasa hoomamatuid tagajärgi määramata hulgale juhtumitele. Lisaks, arvestades

<sup>51</sup> RKKKo 23.11.2016, 3-1-1-76-16, p 17.

<sup>52</sup> Tartu RnKo 05.10.2018, 1-11-5311, p 7.3.

<sup>53</sup> Vt ka Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne (viide 36), § 16 komm. 16.5 (P. Pikamäe).

<sup>54</sup> RKKKo 03.03.2022, 1-20-3306, p 9.

<sup>55</sup> C. Jäger. Too Fast and Furious – Die Todesraser vom Kurfürstendamm reloaded. – Juristische Arbeitsblätter 2018, lk 470.

<sup>56</sup> Samas.

<sup>57</sup> Samas.

<sup>58</sup> Samas.

<sup>59</sup> A. Bechtel. Die Raser-Fälle als Katalysator vorsatzdogmatischer Diskussion. – Juristische Schulung 2019, lk 115.

<sup>60</sup> Samas.

karistusõiguse süsteemsust, tähendab tahtluse jaatamine ühtlasi osavõtu, kaastäideviimise ja katse kohaldamise võimalust, mistõttu kaudse tahtluse laia tõlgenduse mõju on veelgi laiaulatuslikum.

Jaatades kaudset tahtlust tagajärje suhtes, on vastavalt KarS § 25 lõikele 2 võimalik karistada ka juba süüteokatse eest. Just süüteokatse eest karistamise võimalikkus on olnud liiklussüütegude puhul argumendiks, mille tõttu ollakse ettevaatlik järeldama, et võimalike tagajärgede suhtes on isikul kaudne tahtlus.<sup>61</sup> Kaudse tahtluse jaatamise korral ei vastutaks liiklusreeglite rikkujad enam mitte liiklusrikkumiste eest, vaid juba mõrva- või tapmiskatse eest. Seega ei heidetaks maanteedel kihutajatele ning nutiseadmete näp-pijatele enam ette väärtegu, vaid väga raske isikuvastase süüteo katset. Süüteokatse liialt laia kohaldamise peaks ära hoidma kaudse tahtluse määratlus, täpsemalt selle elementide – võimalikuks pidamine ja möön-mine – sisustamine. Kuigi ei ole välistatud, et mõningatel harvadel juhtudel – näiteks Laagna tee kihuta-jate kaasuse sarnane üliohtlik võidusõit tiipturnil ülisuurte kiiruste ja väga ohtlike manöövritega – võivad liiklusalaste rikkumiste puhul olla täidetud kaudse tahtluse eeldused ning seega esineda võimalus jaatada katset, siis sellest ei järeldu, et iga tiheda liiklusega maanteel kihutaja oleks automaatselt realiseerinud mõrvakatse.

### 3. Puudused liiklusalaste süütegude regulatsioonis karistusseadustikus

Kahest eespool analüüsitud juhtumist just Laagna tee kihutajate kriminaalasi näitab, et seadusandja võiks karistusseadustikus liiklussüütegude süsteemsuse kriitiliselt üle vaadata. Kui eitada selles asjas tahtlust tagajärje suhtes ning algpõhjustaja vastutust objektiivse omistamise tasandil ettevaatamatusest põhjus-tatud tagajärje eest, tekib ebaloogiline olukord, millega Laagna tee kihutajate asi päädis: üliohtlikku tege-vusse panustanud isik vastutab üksnes väärteo korras. Sellisel juhul ei jää märkamata väga suured ebakõlad teo ebaõigussisu, tagajärje raskuse ja kohaldatava karistuse vahel. Toome järgnevalt välja meie hinnangul peamised murekohad liiklussüütegudega, mis väga hästi neid ebakõlaid ilmestavad.

Minemata tagasi karistusseadustikule eelnevasse aega, siis 1. septembril 2002 jõustunud karistus-seadustik sisaldas sõidukijuhi süütegudena KarS §-e 422, 423 ja 424. Kui jätta kõrvale kurioosumid nagu KarS § 424<sup>1</sup> (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine jooobeseisundis ettevaatamatusest) ilmu-mine ja kadumine, on selle valdkonna süütegeid tänaseks oluliselt muudetud kahel korral: 1. jaanuaril 2015 ja 1. novembril 2017 jõustunud karistusseadustiku redaktsioonidega.

Esimene muudatus puudutas mootorsõiduki juhtimisõiguseta juhtimise kriminaliseerimist. Nimelt leiab alates 1. jaanuarist 2015 KarS-st § 423<sup>1</sup>, mis näeb karistusena ette rahalise karistuse või kuni üheaas-tase vangistuse mootorsõiduki juhtimise eest vastavat juhtimisõigust omamata, kui see on toime pandud süstemaatilisel. Muudatust põhjendati karistatavuslüngaga: valitses olukord, kus juhtimisõiguseta rikkuja suhtes oli välistatud karistus kohtuotsuse täitmisest kõrvalehoidumise eest KarS § 329 järgi, mida oli aga võimalik kohaldada rikkujale, keda kohus oli eelnevalt karistanud juhtimisõiguse äravõtmisega. Lisaks too-nitati seletuskirjas teo hukkamõistetavust: „Isik, kes sõidukit juhtides lisaks mingi muu liiklusnõude rikku-misele ei oma ka juhtimisõigust, paneb toime veelgi hukkamõistetavama teo kui juhtimisõigusega isik, kes sama liiklusnõuet rikub.“<sup>62</sup> Õiguskirjanduses on avaldatud arvamust, et süstemaatilise juhtimisõiguseta juhtimise kriminaliseerimisega on seadusandja rõhutanud selle teo ohtlikkust liiklusohutuse seisukohalt<sup>63</sup>, kuid vastavaid viiteid vähemalt seletuskirjadest ei leia. Ka ei liigita õiguskirjandus KarS §-i 423<sup>1</sup> abstrakt-sete ohudeliktide alla, vaid ütleb, et tegemist on spetsiifilise teokirjeldusega viitelise kuriteokoosseisuga.<sup>64</sup>

KarS § 423<sup>1</sup> puhul võib meie hinnangul välja tuua kaks peamist probleemi: selle sätte tõlgendamine ning juhtimisõiguseta juhtimise kriminaalkorras karistatavuse proportsionaalsus. Esimene probleem on seotud mõiste „süstemaatilisus“ tõlgendamisega. Süstemaatilisust koosseisutunnusena sisaldab kehtivas karistusseadustikus koos §-ga 423<sup>1</sup> kümme koosseisu (sh § 179<sup>1</sup>, 182<sup>1</sup>, 183; §-s 89 kasutatakse väljendit „süstemaatilisel viisil“). Koosseisudeülest karistusõiguslikku tähendust süstemaatilisuse mõistele pole

<sup>61</sup> Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch (viide 35), § 212 vnr 26 (S. Schneider); T. Walter (viide 34), lk 1352.

<sup>62</sup> Seletuskiri karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu teise lugemise juurde, 554 SE II.

<sup>63</sup> Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne (viide 36), § 423<sup>1</sup> komm. 3.4 (J. Sootak).

<sup>64</sup> Samas, § 423<sup>1</sup> komm. 2 (J. Sootak).

siinkohal ilmselt mõtet hakata otsima – ühelt poolt puudub selleks vajadus käesolevas artiklis ning ka vastav kohtupraktika, teiselt poolt jagab vähemalt õiguskirjandus juhtnööre, et seda mõistet peaks sisustama koosseisuspetsiifiliselt.<sup>\*65</sup> KarS § 423<sup>1</sup> karistusseadustikku sisse toova eelnõu seletuskirjas mainiti süstemaatilise tunnuse selgitamisel KarS § 199 lõike 2 punkti 9, märkides, et see viitab rikkumise korduvusele ja harjumuslikkusele.<sup>\*66</sup> Algselt näis Riigikohtu praktika siduvat KarS §-s 423<sup>1</sup> sätestatud süstemaatilise mõiste süstemaatilise varguse tähendusega üksnes kvantitatiivse, mitte kvalitatiivse mõõtme osas. Nii märkis Riigikohus korduvalt, et mootorsõiduki süstemaatiline juhtimisõigusega juhtimine eeldab, et isik on enam kui korduvalt, s.o vähemalt kolmel korral, juhtinud sõidukit juhtimisõigusega, kusjuures oluline ei ole see, kas varasemad teod moodustasid väärteo LS § 201 tähenduses või vastasid KarS §-s 423<sup>1</sup> sätestatud kuriteokoosseisule, nagu ka see, kas tegemist on õigusliku või faktilise retsidiiviga. Muid süstemaatilise tunnuseid Riigikohus oma lahendites ei otsinud ega neile ei osutanud.<sup>\*67</sup> Riigikohtu seisukoht täienes<sup>\*68</sup> 15. juuni 2021. a otsusega, milles Riigikohus toonitas, et kuigi süstemaatilisust sisustavate kriteeriumide ring ja üksikute kriteeriumide tähtsus ei pruugi KarS § 199 lõike 2 punkti 9 ja § 423<sup>1</sup> puhul kokku langeda, on ka KarS § 423<sup>1</sup> jaoks sarnaselt süstemaatilise vargusega relevantne tegude ajaline ja sisemine seos.<sup>\*69</sup>

Juhtimisõigusega juhtimise kriminaalkorras karistatavuse proportsionaalsuse küsimusega seoses tuleb mainida, et paradoksaalsel kombel oli 1. jaanuari 2015. a muudatuste kandev idee ülekriminaliseerimise vähendamine, millega KarS § 423<sup>1</sup> kuidagi kokku ei kõla. Revisjoni läbiv lähenemine oli väärteoprejuditsioonist loobumine, s.t lähtumine põhimõttest, et väärteo varasem toimepanemine ei tõsta uue väärteo ebaõigussisu üle kuriteo künne.<sup>\*70</sup> Seletuskirja järgi muutub väärtegu kuriteona karistatavaks üksnes siis, kui karistusseadustikus on toodud välja krimaliseerivad tunnused, näiteks oluline kahju, suur ulatus jne.<sup>\*71</sup> Ometi toodi just siis karistusseadustikku sisse KarS § 423<sup>1</sup>, mis näeb ette kriminaalvastutuse väärteo mitte küll teisel, kuid – arvestades juba tolleks ajaks välja kujunenud KarS § 199 lõike 2 punkti 9 alast kohtupraktikat – kolmandal korral toimepanemise eest. Süstemaatilise mõistest karistusseadustikus ei loobutud ka juba olemasolevate süüteokoosseisude, näiteks varguse korral, kuigi ei selgitatud seda, kuidas süstemaatilise teo krimaliseerimine suhestub seisukohaga, et eelnevalt toime pandud väärtegu uue ebaõigussisu ei mõjuta.

Vastustamata laiemalt süstemaatilise mõiste kasutamist karistusseadustikus<sup>\*72</sup>, seame kahtluse alla sõiduki süstemaatiliselt juhtimisõigusega juhtimise krimaliseerimise põhjendatuse.<sup>\*73</sup> Samuti nagu korduvus ei puuduta süstemaatilisus mitte teo ebaõigussisu – viimane hõlmab konkreetse teo asjaolusid –, vaid teo toime pannud isikut. Isegi kui isik paneb toime suure hulga väärteguisid, saab igaihe ebaõigussisu mõõta üksnes konkreetset tegu puudutavate asjaolude raames. Isik, kes paneb sama (väär)teo toime uuesti ja uuesti, demonstreerib oma käitumisega seda, et koosseisu taga seisev primaarnorm tema jaoks ükskõik millisel põhjusel ei tööta (nt soovimatus või võimetus sooritada vajalikke eksameid, kui rääkida juhtimisõigusega sõitmisest). Muutes sellise isiku teo karistatavaks väärteo asemel kuriteona, mõistetakse esmajoones hukka isikut, aga mitte tema tegu. See aga läheb vastuollu KarS § 56 lõikes 1 kajastuva põhi-

<sup>65</sup> Samas, § 423<sup>1</sup> komm. 3.4 (J. Sootak). Karistusõigusliku süstemaatilise mõiste on fookuses olnud mõningates magistr töödes, vt A. Rüütel. Sõiduki süstemaatiline juhtimine juhtimisõigusega isiku poolt. Tartu Ülikool 2016; S. Raudsepp. Süstemaatiline süütegude toimepanemine – mõiste sisustamine siseriikliku kohtupraktika analüüsi kaudu. Tartu Ülikool 2016; K. Gromov. Süstemaatiliste süütegude spetsiifika Eesti kohtupraktikas. Tartu Ülikool 2022; L. Kuusik. Süstemaatilisus koosseisutunnusena. Tartu Ülikool 2022.

<sup>66</sup> Seletuskiri karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu teise lugemise juurde, 554 SE II.

<sup>67</sup> RKKKm 31.03.2015, 3-1-1-17-15, p 7–8; RKKKo 22.10.2015, 3-1-1-82-15, p 8; RKKKo 04.03.2020, 4-19-4337, p 9. Õiguskirjanduses kokkuvõtte selles küsimuses: Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne (viide 36), § 423<sup>1</sup> komm. 3.4 (J. Sootak).

<sup>68</sup> Või muutus – oleneb, kuidas Riigikohtu eelnevates lahendites toodud nappi käsitlust tõlgendada.

<sup>69</sup> RKKKo 15.06.2021, 1-20-3067, p 8–10, tunnuste kohta täpsemalt vt p 11–14, kõne all olevale kaasusele õiguse kohaldamise kohta p 17.

<sup>70</sup> Seletuskiri karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde, 554 SE, lk 40; J. Sootak. Karistusõiguse revisjon kuriteo-, väärteo- ja haldusõiguse piirimail. – Juridica 2013/4, lk 248.

<sup>71</sup> Seletuskiri karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde, 554 SE, lk 15. Kehtivast seadusest leiab siiski selle põhimõtte vastu eksimist, vt nt KarS § 151 lg 2 p 2.

<sup>72</sup> Tõe huvides tuleb siiski tõdeda, et meie argumentid kohalduvad *mutatis mutandis* ka nt süstemaatilisele vargusele.

<sup>73</sup> Juba 2016. aastal ilmus sel teemal kriitilise käsitlusega magistr töö, mida kindlasti soovitame lugeda, vt A. Rüütel. Sõiduki süstemaatiline juhtimine juhtimisõigusega isiku poolt. Tartu Ülikool 2016. Selles töös võrdleb autor süstemaatilise mõistet USA-s tuntud nn kolme löögi seadusega (ingl *three strike law*) ning tõdeb, et kuigi esimene on oluliselt repressiivsem, on ühisjooned siiski olemas.

mõttega, mille järgi on karistamise aluseks isiku süü.<sup>\*74</sup> Küllap on sellises vääртеoprejuditsioonis killuke riiklikku nõutaolekut: mida teha isikutega, kes ei võta korduvaid õiguskaitseseaduste näpviibutusis tõsiselt ega muretse endale juhtimisõigust viisil, nagu sajad tuhanded õiguskaitseorganite näpviibutusis tõsiselt siiski kriitiliselt analüüsida, kas selline nõutaolek õigustab süü põhimõttest irdumist ja miks sealjuures just juhtimisõigusega isikute puhul. Võiks ju väita, et ka pidevalt kiirust ületav juht suhtub kohustusse järgida piirkiirust niivõrd „üleolevalt“, et teda tuleks kolmandast korrast alates kriminaalkorras karistada.<sup>\*75</sup> Kriitilist suhtumist vääртеoprejuditsiooni toetavad ka empiirilised andmed, mis viitavad järjekindlalt sellele, et karistused ei tööta nii lineaarselt (karistus – hirm teo toimepanemise ees – (uue) teo toimepaneku vältimine), nagu seadusandja ja ühiskond seda ekslikult eeldavad.<sup>\*76</sup> Tõsi, seadusandja ei olegi juhtimisõigusega isikute kriminaalkorras karistamist vähemalt seletuskirjas põhjendanud isikute hirmutamise vajadusega, vaid toonud näpuotsaga sisse teo hukkamõistetavuse küsimust<sup>\*77</sup> ning suuremas osas toetunud hoopis KarS § 329 kohaldamatuse probleemile. Kui esimesest sai juba eelnevalt räägitud, siis teist nägi revisjoni esialgne plaan ette lahendada KarS § 50 muutmiseega selliselt, et see säte võimaldaks lisakaristusena kohaldada sõiduki juhtimise keeldu isiku suhtes, kel juhtimisõigus puudub. Selline keeld oleks konkreetsetes ajavahe- mikus kehtiva meetmena läbipaistev ja selgepiiriline. Ühtlasi, kuna kehtiv KarS § 329 näeb ette kriminaal- karistuse üksnes sellisest lisakaristusest kõrvalehoidmise eest, mis on KarS § 50 alusel mõistetud kuriteo toimepanemise eest, aitaks selline lahendus välistada vääртеoprejuditsiooni ehk ei võimaldaks KarS § 329 alusel karistada isikut, keda eelnevalt on karistatud juhtimisõigusega juhtimise eest LS § 201 alusel. Siis jõutaks muidugi tagasi ebamugava küsimuseni, kuidas motiveerida neid isikuid, kes kuidagi ei leia teed juhiluba taotlema, kuid selle lahendamiseks tuleks senisest rohkem tähelepanu pöörata nii juba kehtivatele (nt konfiskeerimine, sotsiaalprogrammid) kui ka potentsiaalsetele preventiivsetele meetmetele.

Eelnevas lõigus toodud argumente tuleb käsitada üleskutsena kaaluda KarS §-s 423<sup>1</sup> toodud teo dekriminaliseerimist, mitte sellest sättest süstemaatilise mõiste kaotamist. Viimase ettepaneku on *de lege ferenda* teinud Riigikohus, toomata küll välja põhjendusi, miks seda teha, ja selgitamata, kuidas seda teha.<sup>\*78</sup> Süstemaatilise loobumise korral korduvuse sätestamine KarS § 423<sup>1</sup> tunnuseks on meie hinnangul välistatud eelmises lõigus toodud argumentidel. Sõiduki esmakordselt juhtimisõigusega juhtimise kriminaliseerimise ilma täiendava tunnuseks välistab meie hinnangul aga teo ebaõigussisu igal juhul. See on oma olemuselt riiklikult kehtestatud loasüsteemile mitteallumine, millesarnast teist süütegu karistus- seadustikust ei leia. Sarnaseimad koosseisud on ehk KarS §-s 363 sätestatud keskkonnaloata tegutsemise, KarS §-s 411 sätestatud ebaseaduslik kiiritustegevus, mis on sätestatud konkreetse ohudeliktina, ning KarS § 372 lõikes 1 sätestatud tegevusloata majandustegevus, mis on ilma raskendavate tunnusteta (milleks on konkreetne oht või tegutsemise seaduses loetletud tegevusalal) karistatav vääртеo korras. Oluline on märkida, et juhtimisõigusega juhtimine iseenesest ei kujuta ümbritsevatele ohtu – rahvasuus tuntud ütlus „ega ju load ei sõida“ omab tõepõhja ning sõidu ohtlikkus ei sõltu mitte sellest, millised paberid juhil taskus on, vaid milliseid manöövreid ta sooritab. Seega tekiks juhtimisõigusega juhtimise *per se* kriminaliseerimise korral küsimus, millist õigushüve kuriteokoosseisu kehtestamisega kaitstakse, ning kas selle kaitsmine sel- lisel viisil on kooskõlas *ultima ratio* põhimõttega.<sup>\*79</sup> Samad küsimused tekivad muidugi vastavalt eelne- vale arutluskäigule ka teist või kolmandat korda juhtimisõigusega juhtimise kriminaliseerimise korral, kuid esmakordse juhtimise puhul seda teravamalt.

Kui esimene suurem liiklussüütegusid puudutav muudatus oli juhtimisõigusega juhtimise kriminali- seerimine, siis teine muudatus puudutas joores juhtimise eest karistuste karmistamist. Juba 1. juulil 2009 jõustus karistusseadustiku redaktsioon, mille järgi varasemale teistkordsele joores juhtimisele lisaks hakati kriminaalkorras karistama ka neid, kes juhtisid joores esimest korda. Muudatust põhjendati sellega, et teo

<sup>74</sup> Vt süü mõiste kohta nt A. Soo. Karistusseadustiku § 56 ja selle rakendamine Riigikohtu praktikas: kui selge on see, kuidas kujuneb süüdlase karistus? – *Juridica* 2022/3.

<sup>75</sup> Ei, me ei kutsu siin üles looma KarS §-i 423<sup>3</sup>, vaid toome sellise näite, demonstreerimaks olukorra arbitraarsust.

<sup>76</sup> Heidutamise kui karistuse eesmärgi kohta vt A. Soo, A. Markina, K. Tee. Karistus kui tasumine, karistus kui preventioon: millised karistuse eesmärgid „töötavad“? – *Juridica* 2022/9–10, lk 660 jj. Vt ka L. Kuusik. Süstemaatilisus koosseisutun- nusena. Tartu Ülikool 2022, lk 16, kus autor teeb tema käsutuses olevate arvamete põhjal järelduse, et KarS § 423<sup>1</sup> järgi kvalifitseeritavate süütegude arv ei ole vaatamata kriminaalkaristuse ähvardusele vähenenud.

<sup>77</sup> Küll veidi arusaamatus sõnastuses, vt tsitaati eespool.

<sup>78</sup> RKKKo 15.06.2021, 1-20-3067, p 10.

<sup>79</sup> Kriminaliseerimise põhimõtete kohta vt L. Aiaots, A. Soo. Kriminaliseerimise põhimõtted vaenukõne kriminaliseerimise näitel. – *Juridica* 2022/1, lk 3–30.

ohtlikkus ei sõltu sellest, mitmendat korda see toime pannakse.<sup>\*80</sup> Suuremad muudatused toodi karistusseadustikku aga 1. novembril 2017 kehtima hakanud nn sõiduki joobes juhtimisse suhtumise karmistamise eelnõuga. Selle eelnõuga karmistati KarS §-s 424 korduvrikkujate sanktsiooniraame (lg 1: rahaline karistus või kuni kolmeaastane vangistus vs. lg 2: kuni nelja-aastane vangistus) ning piirati kohtu diskretsiooni sel-listele rikkujatele karistuse mõistmisel (KarS § 424 lg 4 kohaselt ei jäeta korduvrikkujate puhul mõistetud karistust täielikult tingimisi kohaldamata ning kohaldatakse lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist). Samuti karmistati joobeseisundis raske liiklusõnnetuse põhjustamise eest ettenähtud sanktsiooniraame. Kui varem karistati KarS § 422 lõike 1 järgi isikut sel juhul kuni viieaastase vangistusega, siis muudatuste kohaselt KarS § 422 lõike 2 punkti 1 järgi kolme- kuni kaheteistaastase vangistusega.<sup>\*81</sup> Lisaks kriminaliseeriti sõidukijuhi poolt raske liiklusõnnetuse järel enese joobeseisundisse viimine, mille eest nähti KarS §-ga 423<sup>2</sup> ette kuni viieaastane vangistus. Eelnõu seletuskirja kohaselt olid muudatused suunatud üks-kõiksetele korduvrikkujatele, mille toetuseks esitati järgmine mõttekäik: „Karistuspoliitika eesmärk ei ole üksnes soov inimest karmimalt karistada, vaid see, et kartusest tagajärje ees loobutaks uute kuritegude toimepanemisest. Kui senised karistused pole olnud mõjusad, tuleb neid korrigeerida, et mõjutada kõige ohtlikumaid kurjategijaid rangemini. Eelnõu eesmärk on vähendada joobes juhtide hulka liikluses.“<sup>\*82</sup> Seletuskirjas viidati Justiitsministeeriumi 2015. aasta analüüsile<sup>\*83</sup> ning tõdeti, et sellest nähtub, et „seni-sed karistused pole uute süütegude ärahoidmisel olnud efektiivsed ning hoolimata ka korduvatest krimi-naalkaristustest jätkab osa juhte rikkumiste toimepanemist“<sup>\*84</sup>. KarS § 423<sup>2</sup> lisamist karistusseadustikku põhjendati sellega, et sanktsiooniraami karmistamisega KarS §-s 422 kasvab oluliselt oht, et joobeseisundis juhid põgenevad raske karistuse kartuses liiklusõnnetuse sündmuskohalt.<sup>\*85</sup>

Sõiduki joobes juhtimisse suhtumise karmistamise eelnõule esitasid erinevad institutsioonid märkusi. Käesoleva artikli kontekstis märkimisväärsamad olid neist kaks. Esiteks viidati empiiriliste uuringute tulemusena tehtud järeldusele teaduskirjanduses, et tabamise kartus, mitte sanktsioonide raskus mõju-tab eelkõige isikute otsust käituda õiguskuulekalt.<sup>\*86</sup> Teiseks toodi välja, et „kohustusliku šokivangistuse“ idee hälbib tavaliselt kohtutele antud kaalutusõigusest karistusõiguses ning selle sissetoomine karistus-seadustikku avab Pandora laeka – mis on lubatud liiklussüütegude puhul, võib lubatuks osutuda ka teiste süütegude korral.<sup>\*87</sup> Karmilt karistamise ehk *tough on crime* lähenemise põhjendamatus argumente me siinkohal eraldi välja tooma ei hakka, sest neid leiab Soo jt artiklist.<sup>\*88</sup> Lühidalt tuleb siiski mainida, et sellised seadusandjapoolsed ettevõtmised on eelkõige kantud populismist ning soovist näidata, et probleemiga tegeletakse, samal ajal kui ressurside ja võimalik et ka ideede puudumise tõttu sellega rohujuure tasandil tegelemiseks võimekus puudub.<sup>\*89</sup> Kriminaliseerimine kui selline ei ole erinevalt erinevatest ennetavatest meetmetest kulukas, põhjustades veidi lisakoormust seadusandlikule mehhanismile. Hilisemad lisandunud menetlused ei paista aga üldisest kuritegude menetlemise massist tavaliselt välja. Seega on valijaskonnale kõige lihtsam näidata soovi ja valmisolekut probleemiga tegeleda karistusõigust muutes. Et aga seejuures hoiatatud Pandora laeka avanemine toimub<sup>\*90</sup> ning kohtunike diskretsiooniõigust karistuse mõistmisel lubatu piirimail piirama hakatakse<sup>\*91</sup>, on probleemid, millesse seadusandja oleks pidanud juba

<sup>80</sup> Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri, 179 SE. Muudatus langeb kokku ideedega, mille tõttu kuus aastat hiljem vähendati karistusseadustikus olulisel määral väärtepre-juditsiooni.

<sup>81</sup> Sarnaselt KarS § 424 lg-ga 4 piirati KarS § 422 lg 3 järgi ka siin kohtuniku diskretsiooniõigust karistuse mõistmisel.

<sup>82</sup> Seletuskiri karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse) eelnõu juurde, 328 SE, lk 3.

<sup>83</sup> A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs 2015/2.

<sup>84</sup> Seletuskiri karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse) eelnõu juurde, 328 SE, lk 4.

<sup>85</sup> Samas, lk 14.

<sup>86</sup> Ülevaadet sellealastest uuringutest vt ka A. Soo, A. Markina, K. Tee (viide 76), lk 660 jj.

<sup>87</sup> Märkuste ja ettepanekute tabel. Lisa karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse) eelnõu seletuskirja juurde, 328 SE.

<sup>88</sup> A. Soo, A. Markina, K. Tee (viide 76).

<sup>89</sup> Sh ei ole välistatud, et teatud tõepõhi on all tõdemusel, et teatud hulgast hälbekäitumisest ei ole ühiskonnas mitte kunagi võimalik vabaneda, ükskõik kui palju selle liikmed ka ei pingutaks.

<sup>90</sup> KarS § 133 lg 3<sup>1</sup>, § 133<sup>2</sup> lg 3<sup>1</sup>, § 141<sup>1</sup> lg 5, § 143 lg 4, § 143<sup>2</sup> lg 3<sup>1</sup>, § 144 lg 3, § 145 lg 3<sup>1</sup>, § 145<sup>1</sup> lg 4<sup>1</sup>, § 175 lg 2<sup>1</sup>, § 178<sup>1</sup> lg 3, § 179 lg 3, § 200 lg 3<sup>1</sup>.

<sup>91</sup> See teema vajab kindlasti eraldi analüüsi, kuid ei mahu käesoleva artikli raamidesse ega ainesesse.



eelnõu valmimisel palju tõsisemalt suhtuma. Praegu on jõus seadus, mis karistab joores juhtimise eest rangemalt kui surma põhjustamise eest ettevaatamatusest<sup>\*92</sup> ning joores seisundis raske liiklusõnnetuse põhjustamise eest pea samas määras tapmisega.<sup>\*93</sup> Ebakõlasid muude sanktsiooniraamidega on võimalik välja tuua veelgi – huvilised saavad nendest ülevaate nii eespool viidatud märkuste ja ettepanekute tabelist kui ka näiteks Tartu Ringkonnakohtu 8. mai 2020. a otsusest asjas 1-19-1175, kus ringkonnakohtus seadis selles asjas küll edutult<sup>\*94</sup> kahtluse alla KarS § 422 lõike 2 punkti 1 põhiseaduspärasuse, viidates muu hulgas tõsiasi järele, et selle sätte sanktsioonimäärad on teiste võrreldavate sanktsioonimäärade suhtes paigast ära.<sup>\*95</sup>

Kui seadusandja on ühelt poolt intensiivselt tegelenud lubadeta sõitjate ja roolijoodikutega, siis Laagna tee kihutajate juhtum näitab, et tähelepanuta on jäänud liiklusnõuete rikkumised, mis võivad osutada kaasinimeste elule, tervisele ja varale üliohtlikuks. Sellisteks näideteks võiksid lisaks võidu kihutamisele olla veel keelava fooritulega ristmikule sõitmine, kiiruse ülisuur ületamine, liiklusvoos intensiivne nõelumine, telefoni näppimine, arulagedad möödasõidud (kurvides, mäkketõusudel, halva nähtavusega jne) jms. Ei ole mingit põhjust, miks nende tegude kriminaliseerimist ennekoike konkreetse ohudelikuna ei peaks kaaluma. Jääb selgusetuks, miks roolijoodikud ja veelgi enam lubadeta sõitjad on tõstetud erilisel karistamisväärsete kategooriasse, samas kui teisi raskeid liiklusrikkumisi koheldakse lõputult väärtegudena seni, kuni need raske liiklusõnnetusega ei päädi. Tunnistust sellest, et sellised juhtumid ja kaasinimeste vastu täiesti hoolimatud rikkumised võivad ka õnnetuse toimumise järel tuua kaasa kõige rohkem väärteokaristuse, annab just analüüsitud Laagna tee asi. Rõhutame, et me ei poolda siinkohal liiklusrikkumiste lauskriminaliseerimist, vaid põhjalikku kaalumist, kas ehk ei ole joores juhtimise kõrval teisigi liiklusrikkumisi, mille ohtlikkus põhjendaks kriminaalkaristust. Sellise otsuse tegemiseks peaks seadusandja meie hinnangul läbi viima liiklussüütegude tervikanalüüsi, mille käigus tuleks küsida nii selle järele, kas ehk ei esine selles valdkonnas karistatavuslünki, kui ka selle järele, kas esineb ülekriminaliseerimist ja olemasolevate sanktsiooniraamide ebaproportsionaalsust. Selline tervikanalüüs võimaldaks tasakaalukamat, teaduslike seisukohtadega enam kooskõlas olevat ning vähem populistlikku lähenemist liiklussüütegude käsitlusele. Küsimus seisneb selles, kas leidub poliitikut, kes sellise analüüsi sõnandab ette võtta.

**Autoritest:** Laura Aiaots on Tartu Ülikooli õigusteaduskonna karistusõiguse lektor ja riigiprokurör. Anneli Soo on Tartu Ülikooli õigusteaduskonna karistusõiguse kaasprofessor.

<sup>92</sup> Põhimõtteliselt saab seejuures sarnaselt eespool toodud väärteoprejuditsiooni vaidlustava käsitlusega argumenteerida, et konkreetne kuritegu ei muutu raskemaks seetõttu, et seda pannakse toime korduvalt. Seega ei tohiks seaduses sätestada selle eest ka raskemat sanktsiooniraami. Samas on see argument, mis vastustaks kogu korduvuse kui kvalifikatsiooni käsitluse karistusseadustikus ning väärteks seetõttu tulevikus kindlasti iseseisvat käsitlust.

<sup>93</sup> Võrdle ka KarS § 422 lg 2 p 1 ja § 197 lg 2 sanktsiooniraame, kus mõlemad süüteod puudutavad riiklikult kehtestatud valdkondlike nõuete tahtlikku rikkumist, millega on ettevaatamatusest põhjustatud surm.

<sup>94</sup> RKPJKo 05.09.2020, 5-20-5, kus asjale sai saatuslikuks normi asjassepuutumatus.

<sup>95</sup> Ordinaalse proportsionaalsuse käsitluse kohta pikemalt vt A. Soo, A. Markina, K. Tee (viide 76), lk 653 jj.