

# VÄLISTE TINGIMUSTE MÖJUST AUTOTRANSPORDIALASTE KURITEGUDE TOIMEPANEMISEL

K. Nigola

Kriminoloogia problemlaboratoorium

## Sissejuhatavad märkused

1. Autotranspordialane kuritegu<sup>1</sup> nagu iga teinegi kuritegu pannakse toime teatavates välistes tingimustes — aja- ja ruumitingimustes.

Autotranspordialase kuriteo toimepanemise aja puhul peame ennekõike silmas vastavat aastat, kuud, kuupäeva ja kellaaega, võime aga arvesse võtta ka seda, millisel nädalapäeval või mitmendal töötunnil kuritegu toimus, kas riikliku pühal või muul päeval, tööajal või väljaspool tööaega jne.

Autotranspordialase kuriteo toimepanemise ruumist kõneldes peame tavaliselt silmas seda kohta teel või tänaval, kus saabus kahjulik tagajärg.<sup>2</sup> Kuid mitte ainult seda. Vastavatel juhtudel tuleb arvestada ka lühemat või pikemat teelõiku enne kahjuliku tagajärje saabumise kohta. Kuna nii kahjuliku tagajärje saabumise koht kui ka teelõik enne seda on iseloomustatavad teetingimuste, nähtavuse ja vaatepiiri, teatavatel juhtudel aga ka teiste liiklejate<sup>3</sup> kaudu, siis ongi loetletud tingimused käsitletavad

<sup>1</sup> Autotranspordialase kuriteona mõistame Eesti NSV KrK §-s 204 ettenähtud kuritegu, mis seisneb auto või muu mehhaniseeritud transpordivahendi eksploateerimisel transpordivahendi ohutu liiklemise või tehnilise eksploateerimise eeskirjade (edaspidi «liikluseeskirjade») rikkumises isiku poolt, kelle juhtimisel on transpordivahend, kui selle rikkumisega põhjustati vähemalt kerge, terviserikkete kehavigastus või suur varanduslik kahju.

<sup>2</sup> Kahjuliku tagajärjena mõistame siin ja allpool mitte üksnes kriminaal-seaduses ettenähtud tagajärge (näiteks raske kehavigastus), vaid ka sündmust liiklusprotsessis, mis konkreetse tagajärje põhjustas (transpordivahendite kokkupõrge, transpordivahendi teelt väljasõit jne.).

<sup>3</sup> Nii sõltub vaba tee laius ees liikuvast transpordivahendist möödasõidul mitte ainult tee üldlaiusest antud kohas, vaid ka ees liikuva transpordivahendi laiusest ja asendist teel.

autotranspordialaste kuritegude toimepanemise ruumitingimustena.

2. Välised tingimused, milles autotranspordialased kuriteod toime pannakse, on oma iseloomult kahesugused: 1) sellised, mis eksisteerivad transpordivahendijuhi teadvusest (tahtest) sõltumatult (objektiivsed tingimused) ja 2) sellised, mis juht ise esile kutsub või millele eksisteerimisega ta lepib, kuigi tal on võimalus neid kõrvaldada (subjektiivsed tingimused). Välise objektiivse tingimuse näitena toome siinkohal piiratud nähtavuse, mis on tingitud tihedast udust, ja välise subjektiivse tingimuse näitena piiratud nähtavuse, mis on tingitud pimedal ajal valgustamata teelõigul parktuledega sõitmisest, kuigi oli võimalus sõita ka lähi- või kaugtuledega.<sup>4</sup>

Välised tingimused mõjustavad autotranspordialaste kuritegude toimepanemist kas vahetult, juhi teadvusest sõltumatult või juhi teadvuse vahendusel (esimesi nimetame edaspidi objektiivselt mõjustavateks, teisi — subjektiivselt mõjustavateks tingimusteks). Kui näiteks mootorrattur kaotab suure liikumiskiiruse ja ebatasase tee tõttu tasakaalu ning kukub, mille tagajärjel kaasaõitja saab raskelt vigastada, on ebatasane tee vaadeldav autotranspordialase kuriteo toimepanemist objektiivselt mõjustava tingimusestena. Kui tee paremal poolel olevad ebatasasused ajendavad juhti sõitma tee vasakule poolele, kus juhi tähelepanemata tõttu toimub kokkupõrge vastuliikuva transpordivahendiga, mille tagajärjel põhjustatakse suur varanduslik kahju, on ebatasane tee vaadeldav autotranspordialase kuriteo toimepanemist subjektiivselt mõjustava tingimusestena.

Nagu eespool nägime, on autotranspordialase kuriteo objektiivne külg teatava teo (liikluseeskirjade rikkumise) ja kahjuliku tagajärje (transpordivahendite kokkupõrke, transpordivahendi teelt väljasõidu jne.) ühtsus. Autotranspordialase kuriteo objektiivse külje taandamine kas ainult teole või ainult kahjuliku tagajärje saabumisele on väärt. See ei tähenda aga, et väliste tingimuste mõju autotranspordialaste kuritegude toimepanemisel ei võiks vaadelda eraldi teo ja tagajärje suhtes. Probleemile selliselt lähenedes ilmneb, et subjektiivselt mõjustavatest tingimustest tuleb kõnelda eelkõige seoses kuritegeliku käitumisega (eespool toodud näite puhul ajendas ebatasane tee juhti vastuliikuvast transpordivahendist möödumisel sõitma tee vasakule poolele, s. t. rikkuma liikluseeskirju), objektiivselt mõjustavatest tingimustest aga seoses kuriteo kui kahjuliku tagajärjega (eespool toodud näite puhul soodustas ebatasane tee kahjuliku tagajärje — mootorratta ümberpaiskumise saabumist).

Objektiivselt mõjustavate väliste tingimustena võib arvesse

<sup>4</sup> Väliseks subjektiivseks tingimuseks saab peale piiratud nähtavuse olla veel piiratud vaatepiir.

tulla tee kurv, tõus, langus, ebatasasus või libedus, lahtine kruus, liiv või kivid jne. teel, piiratud nähtavus ja vaatepiir, aga samuti ka liikluseeskirjade rikkumised teiste liiklejate poolt. Kõik nimetatud tingimused võivad kahjuliku tagajärje saabumist soodustada juhi teadvusest sõltumatult. Tavalises keelepruugis nimetatakse selliseid tingimusi negatiivseteks. Ja kui mõni selline tingimus soodustas kahjuliku tagajärje saabumist, siis selle tagajärje seisukohalt ongi see tingimus negatiivne. Tee liik omaette võetuna ei saa objektiivselt mõjustada autotranspordialase kuriteo toimepanemist, teekatte liigi mõju on aga väga piiratud.

Kõik eespool nimetatud välised tingimused, nii sellised, mida igapäevases keelepruugis nimetatakse soodsateks (sirge tee, hea nähtavus, teiste liiklejate puudumine jne.), kui ka sellised, mida nimetatakse negatiivseteks (järsk kurv, piiratud nähtavus jne.), võivad mõjustada autotranspordialaste kuritegude toimepanemist ka subjektiivselt.<sup>5</sup>

Kui ruumitingimustel võib autotranspordialaste kuritegude puhul üldreeglina olla nii objektiivselt kui ka subjektiivselt mõjustavate tingimuste tähendus, siis ajatingimustel omaette võetuna ei saa olla objektiivselt mõjustavate tingimuste tähendust. Ajatingimuste objektiivsest mõjust saame kõnelda vaid niivõrd, kui võrd ruumitingimused teatud ajatingimustes on erinevad (liiklus on intensiivsem, teetingimused on teistsugused jne.). Subjektiivselt mõjustavate tingimustena võib ajatingimustel olla aga iseisev tähendus.

3. Käesolevas artiklis käsitletakse autotranspordialaste kuritegude toimepanemise väliseid tingimusi Eesti NSV-s. Vaatluse alla võetakse 300 täiesti juhuslikult valitud autotranspordialast kuritegu, millest aastal 1962 pandi toime 16, aastal 1963 — 91 ja aastal 1964 — 193 kuritegu. Iga kuriteo kohta täideti juurdlus-, eeluurimisorganite või kohtu poolt kogutud materjalide, teatavatel juhtudel ka süüdlasega isikliku vestluse põhjal saadud andmete alusel vastav ankeet, kuhu märgiti ka kuriteo toimepanemise välised tingimused. Ankeetides kajastuvad andmed kodeeriti hiljem ja kanti perfokaartidele. Viimaseid kasutatigi algmaterjalina arvuliste näitajate esitamisel ja järelduste tegemisel.

<sup>5</sup> Selle näitena toome siinkohal tee profiili subjektiivse mõju.

Sõit sirgel teel väsitab juhti psüühiliselt ja füüsiliselt vähem kui sõit järskude kurvidega teel. Kurv, peamiselt järsk varjatud kurv vasakule, võib ka ajendada juhti kurvi «lõikamiseks» sõitma tee vasakule poolele, mis teatavatel asjaoludel võib põhjustada kahjuliku tagajärje. Sellest aspektist vaadelduna on sirged teed positiivse, järskude kurvidega teed aga negatiivse mõjuga. Kuid sõit sirgel teel võib mõjuda ka juhi tähelepanu uinutavalt, ajendada teda ohtliku liikumiskiiruse arendamisele jne. Sellest aspektist vaadelduna on sirge tee negatiivse, kurviline tee aga positiivse mõjuga. Analooiline subjektiivne mõju on ka kõigil teistel välistel tingimustel. Seega on väliste tingimuste jagamine soodsateks ja ebasoodsateks tinglik.

Välisest tingimustest käsitletakse artiklis vaid põhilisi ruumi-tingimusi, ja nimelt teetingimusi, teisi kõrvalisi liiklejaid, aga samuti ka nähtavust ja vaatepiiri. Eelnevalt käsitletakse süüdlase juhtimisel olnud transpordivahendi liiki ja tehnilist seisundit.

Artikli ülesandeks on ennekõike anda ülevaade nendest välisest tingimustest, milles autotranspordialased kuriteod meil toime pandi, ning vaadelda, millisel määral ja kuidas üks või teine väline tingimus nende kuritegude toimepanemist mõjustas. Artiklis püütakse samuti anda vastus küsimusele, kas välised tingimused mõjustasid ühesuguselt kuritegude toimepanemist, mille subjektiks oli kutseline juht, kui ka nende kuritegude toimepanemist, mille subjektiks oli amatöörjuht. Lõpuks käsitletakse artiklis seost välisest tingimuste ja liikluseeskirjade rikkumise liigi vahel, aga samuti ka mõningaid teisi seoseid.

## § 1. Süüdlase juhtimisel olnud transpordivahendi liik ja tehniline seisund

### I. Transpordivahendi liik

1. Veoautot juhtides pandi toime 137 kuritegu (45,7%), mootorrattast<sup>7</sup> juhtides — 78 kuritegu (26%), sõiduautot juhtides — 70 kuritegu (23,3%), autobussi juhtides — 8 kuritegu (2,7%), ratastraktorit juhtides — 6 kuritegu (2%) ning teehöövliit juhtides — 1 kuritegu (0,3%) Seega näeme, et absoluutarvudes väljendatuna pandi kõige rohkem kuritegusid toime veoautot juhtides.

Kui arvestada seda, et Eesti NSV-s 1964. a. registreeritud transpordivahenditest moodustasid veoautod 20,8%, mootorrattad 58,4%, sõiduautod 23,3% ja autobussid 1,6%, ning et 1964. a. põhjustati veoautot juhtides 44%, mootorrattast juhtides 29%, sõiduautot juhtides 23,3% ja autobussi juhtides 2,1% kuritegudest, ilmneb, et veoautot juhtides põhjustati kõige rohkem kuritegusid ka suhteliselt — 2,1 korda rohkem veoautode osatähtsusest meie transpordivahendite üldarvus. Teisel kohal on kuriteod, mis pandi toime autobussi juhtides. Selliste kuritegude osatähtsus on 1,3 korda suurem autobusside osatähtsusest transpordivahendite üldarvus. Sõiduauto juhtimisel toime pandud kuritegude osatähtsus on võrdne sõiduautode osatähtsusega transpordivahendite üldarvus. Suhteliselt kõige vähem kuritegusid põhjustati mootorratta juhtimisel — 2 korda vähem mootorrattaste osatähtsusest transpordivahendite üldarvus.

Võib-olla on mootorratta juhtimisel toime pandud kuritegude suhteliselt väike hulk tingitud sellest, et mootorrattad on liiklus-

<sup>7</sup> Mootorrattana mõistame siin ja edaspidi ka motorollerit ja mopeedi.

protsessi lülitunud vähema aja vältel kui teised transpordivahendid? Kasutatakse neid ju peamiselt suvekuudel. Sellele küsimusele vastuse leidmiseks võrdleme kuritegusid 1964. a. maist kuni oktoobrini.

1964. a. maist kuni oktoobrini toimus veoauto juhtimisel 43,8%, mootorratta juhtimisel 35,5%, sõiduauto juhtimisel 19% ja autobussi juhtimisel 1,7% kuritegudest. Tähendab: ka sel ajavahemikul põhjustati suhteliselt kõige rohkem kuritegusid veoautot juhtides — 2,1 korda rohkem veoautode osatähtsusest transpordivahendite üldarvus. Teisel kohal on endiselt autobussi juhtimisel toimepandud kuriteod, kuigi viimaste osatähtsus on sel ajavahemikul natuke väiksem aasta keskmisest (neid kuritegusid oli 1,1 korda rohkem autobusside osatähtsusest transpordivahendite üldarvus). Ka sõiduauto juhtimisel toimepandud kuritegude osatähtsus on kõne ail oleval perioodil natuke väiksem aasta keskmisest (neid oli 1,2 korda vähem sõiduautode osatähtsusest transpordivahendite üldarvus). Sellele vaatamata on need kuriteod leviku poolest ikkagi kolmandal kohal. Suhteliselt kõige vähem kuritegusid põhjustati ka kõnesoleval perioodil mootorratast juhtides — 1,6 korda vähem mootorrataste osatähtsusest transpordivahendite üldarvus.

Järelikult on mootorratta juhtimisel toimepandud kuritegude suhteliselt väike hulk tingitud mitte sellest, et mootorrattad on liiklusprotsessi lülitunud lühema aja vältel kui teised transpordivahendid, vaid millestki muust.

2. Võrreldes omavahel kutseliste juhtide ja amatöörjuhtide<sup>8</sup> kuritegude hulka selle järgi, millist transpordivahendit juhtides kuritegu toimus, selgub, et autobussi ja veoautot juhtides põhjustasid kutselised juhid suhteliselt rohkem kuritegusid kui amatöörjuhid. Nii põhjustasid kutselised juhid autobussi juhtides 7 kuritegu, mis moodustab kutseliste juhtide kuritegude üldarvust (173) 4%, samal ajal kui amatöörjuhid põhjustasid autobussi juhtides 1 kuriteo, mis moodustab amatöörjuhtide põhjustatud kuritegude üldarvust (127) 0,8%. Selline olukord on ka täiesti arusaadav. Sõiduauto juhtimisel toimepandud kuritegude puhul on olukord aga vastupidine: selliseid kuritegusid põhjustasid amatöörjuhid suhteliselt rohkem kui kutselised juhid (vastavad protsendid on 30,7 ja 17,9)

3. Järgnevalt vaatleme seost süüdlase poolt juhitava transpordivahendi liigi ja avarii liigi<sup>9</sup> vahel.

<sup>8</sup> Amatöörjuhtideks peame kõiki neid isikuid, kes kuriteo toimepanemisele eelnenu perioodil ei töötanud kutseliste juhtidena, sõltumatult sellest, millist transpordivahendit juhtides nad kuriteo põhjustasid ja kas neil oli vastav juhitunnistus või mitte. Uuritud juhtidest oli amatöörjuhte 127 ja kutselisi juhte 173.

<sup>9</sup> Liiklusavariisid liigitame kokkupõrgeteks, teelt väljasõitudeks (-paiskumisteks), teel ümberpaiskumisteks ja kaasasõitja kukkumisteks.

Veoaotot juhtides toimus suhteliselt kõige vähem ümberpaiskumisi — 2,6 korda vähem veoautoavariide üldisest osatähtsusest. Kokkupõrgete ja väljasõitude osatähtsus on veoautoavariide puhul praktiliselt võrdne veoautoavariide üldise osatähtsusega.

Mootorrattaavariidest on tunduvas ülekaalus ümberpaiskumised: neid oli 2 korda rohkem, samal ajal kui kokkupõrkeid ja väljasõite oli 1,1 korda vähem mootorrattaavariide üldisest osatähtsusest.

Sõiduautode puhul on nii kokkupõrgete, väljasõitude kui ka ümberpaiskumiste osatähtsus praktiliselt võrdne sõiduautoavariide üldise osatähtsusega.

Kuna autobussi ja teiste iseliikuvate mehhanismide juhtimisel esines suhteliselt vähe avarisiid, siis hoidume nende võrdlemisest ja järelduste tegemisest.

Seega ilmneb, et kui kokkupõrgete ja väljasõitude osatähtsus on nii veoauto, mootorratta kui ka sõiduauto juhtimisel toimunud avariide puhul ligilähedane vastavate transpordivahendite juhtimisel toimunud avariide üldisele osatähtsusele, siis ümberpaiskumiste osatähtsus on erinevate transpordivahendite puhul suuresti erinev: kõige sagedamini paiskusid ümber mootorrattad ja kõige harvem veoautod.

4. Lõpuks vaatleme seost süüdlase poolt juhitava transpordivahendi liigi ja liikluseeskirjade rikkumise liigi<sup>10</sup> vahel.

Veoauto juhtimisel põhjustati suhteliselt kõige rohkem kuritegusid risttee ebaõige ületamisega — 1,3 korda rohkem veoauto juhtimisel toimepandud kuritegude üldisest osatähtsusest. Eba-

---

Terminit «kokkupõrge» kasutame tinglikult. Sellena mõtleme kokkupõrkeid vastuliikiva, kõrvall läheneva või möödasõitva transpordivahendiga, otsasõite samas suunas liikuvale või seisvale transpordivahendile, pealesõite jalakäijale ning sõite vastu takistusi. Väljasõitude ja ümberpaiskumiste puhul ei ole arvesse võetud juhtumeid, mil väljasõit või ümberpaiskumine oli tingitud sellele eelnenud kokkupõrkest. Sellised juhtumid on arvatud kokkupõrgete liiki. Kukkumiste puhul ei ole arvesse võetud juhtumeid, mil kukkumine oli tingitud sellele eelnenud kokkupõrkest, väljasõidust või ümberpaiskumisest. Sellised juhtumid on arvatud vastavalt kas kokkupõrgete, väljasõitude või ümberpaiskumiste liiki.

Uuritavad avariid jagunevad järgmiselt: kokkupõrked — 222 (74%), väljasõidud — 59 (19,7%), ümberpaiskumised — 17 (5,7%) ja kukkumised — 2 (0,7%). Kuna viimases rühmas on vaid 2 juhtu, siis seda rühma edaspidises võrdluses ja analüüsis arvesse ei võeta.

<sup>10</sup> Liikluseeskirjade rikkumise liikidena vaatleme antud tingimustes liialt suure liikumiskiiruse valikut (edaspidi «kiiruse ületamine»), ristteede ja väljakute ületamise eeskirjade rikkumist (edaspidi «risttee ebaõige ületamine»), eesliikuvast transpordivahendist möödasõidu eeskirjade rikkumist (edaspidi «ebaõige möödasõit») ning ebaõige suuna võtmist. Viimasena mõtleme kõigi muude, peamiselt selliste liikluseeskirjade rikkumist, mis on seotud transpordivahendi liikumisega antud tingimustes lubamatus suunas (tee vasakul poolel, tee parempoolsel peenral jne.).

Uuritavate kuritegude puhul oli kiiruse ületamisega tegemist 137 juhul (46%), ebaõige suuna võtmisega — 73 juhul (24,5%), risttee ebaõige ületamisega — 63 juhul (21,1%) ja ebaõige suuna võtmisega — 25 juhul (8,4%).

õige suuna võtmises seisnevaid kuritegusid põhjustati veoauto juhtimisel võrdselt veoauto juhtimisel toimepandud kuritegude üldise osatähtsusega, kiiruse ületamises ja ebaõiges möödasõidus seisnevaid kuritegusid vastavalt 1,1 ja 1,2 korda vähem mainitud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Mootorratta juhtimisel põhjustati suhteliselt kõige rohkem kuritegusid ebaõige möödasõiduga ja kõige vähem kuritegusid risttee ebaõige ületamisega — vastavalt 1,4 korda rohkem ja 3,2 korda vähem mootorratta juhtimisel toimepandud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Sõiduauto juhtimisel põhjustatud kuritegudest on ülekaalus risttee ebaõiges ületamises seisnevad kuriteod: nende osatähtsus on 1,2 korda suurem sõiduauto juhtimisel põhjustatud kuritegude üldisest osatähtsusest. Kiiruse ületamises seisnevate kuritegude osatähtsus on enam-vähem võrdne sõiduauto juhtimisel põhjustatud kuritegude üldise osatähtsusega, ebaõige suuna võtmises ja ebaõiges möödasõidus seisnevate kuritegude osatähtsus on aga 1,2 korda väiksem sõiduauto juhtimisel põhjustatud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Kiiruse ületamises seisnevaid kuritegusid oli seega suhteliselt kõige rohkem mootorratta juhtimisel ja kõige vähem veoauto juhtimisel. Ka ebaõige suuna võtmises seisnevaid kuritegusid oli suhteliselt kõige rohkem mootorratta juhtimisel, kõige vähem sõiduauto juhtimisel. Risttee ebaõiges ületamises seisnevaid kuritegusid esines veo- ja sõiduauto juhtimisel praktiliselt võrdsel hulgal. Mootorratta juhtimisel esines kõnesolevaid kuritegusid suhteliselt harva. Ebaõiges möödasõidus seisnevaid kuritegusid oli suhteliselt kõige rohkem mootorratta juhtimisel. Veo- ja sõiduauto juhtimisel oli neid avariisid võrdsel hulgal.

## II. Transpordivahendi tehniline seisund

1. Tehniliselt korrasolevat transpordivahendit juhtides põhjustati 275 kuritegu (92,3%) ja tehniliselt mittekorrasolevat transpordivahendit juhtides 23 kuritegu (7,7%) 3 juhul ei ole transpordivahendi tehniline seisund teada.

Enamus tehnilistest rikestest — arvult 12 — oli seotud valgustusseadmetega. Pidurid ei olnud korras 6 juhul, suunatuli 2 juhul, roolimehhanism 1 juhul, mootorratta veokett 1 juhul ja auto mehaaniline klaasipuhastaja 1 juhul.

Valgustusseadmete rikete puhul ei töötanud esituled 7 juhul üldse, 2 juhul olid töökorras ainult lähituled, 2 juhul valgustasid tuled nõrgalt, 1 juhul oli töökorras ainult vasakpoolne esituli. Kõik need asjaolud tingisid pimedal ajal valgustamata teelõigul sõitmisel piiratud nähtavuse, mis 10 juhul ei võimaldanud juhil

õigeaegselt märgata ees olevat takistust ja 1 juhul raskendasid tee piirjoonte eraldamist. Selle tagajärjel toimus 10 kokkupõrget ja 1 teelt väljasõit.<sup>11</sup>

Väärib tähelepanu, et valgustusseadmete rikked esinesid kõige sagedamini mootorratastel, nimelt 9 juhul, veoautodel 1 juhul, sõiduautodel 1 juhul ja traktoritel samuti 1 juhul.

Piduririkete puhul ei töötnud pidurid 3 juhul üldse, 3 juhul aga hakkasid tööle alles pärast mitmekordset vajutamist pedaalile. See ei võimaldanud transpordivahendit vajalikul hetkel peatada ja toimusid kokkupõrked. Piduririkked esinesid 4 juhul veoautodel, 1 juhul sõiduautul ja 1 juhul traktoril.

Suunatule rike seisnes mõlemal juhul veoauto vasakpoolse suunatule mittepõlemises, mis ühel juhul oli tingitud lambi läbi põlemisest, teisel juhul aga juhtme katkemisest. Suunatule mittepõlemise tõttu ei olnud tagant vasakult möödasõitu alustanud transpordivahendi juht teadlik eesliikuja kavatsusest pöörduda vasakule. Toimusid kokkupõrked.

Roolirikke põhjustas veoauto rooli juhtvarda kuul-peapoldi liigne kulumine, mis tingis poldi pesast väljalangemise ja seega auto juhitavuse kadumise. Auto sõitis teelt kõrvale.

Mootorratta veoketi mittekorrasolek oli tingitud keti liigest kulumisest, mistõttu see purunes ja blokeeris tagaratta. Kuna liikumiskiirus oli võrdlemisi suur, paiskus mootorratas ümber.

Auto parempoolse klaasipuhastaja mittetöötamise tõttu ei märganud viimasajus ristteele väljasõitev veoautojuht õigeaegselt paremalt lähenevat liikumise eesõigusega autot ja sulges sellele tee. Toimus kokkupõrge.

2. Tehniliselt mittekorrasoleva transpordivahendi juhtimisel põhjustasid amatöörjuhid suhteliselt rohkem kuritegusid kui kutselised juhid, kuigi võrdlemisi vähesel määral (amatöörjuhid 9,5%, kutselised juhid aga 6,4%).

Amatöörjuhid juhtisid sagedamini transpordivahendit, mille tuled ei olnud korras (amatöörjuhid 10 juhul, kutselised juhid 2 juhul). kutselised juhid aga transpordivahendit, mille pidurid ei olnud korras (kutselised juhid 5 juhul, amatöörjuhid 1 juhul)

3. Valgustusseadmete rikete puhul põhjustati kõige rohkem kuritegusid kiiruse ületamisega (9 kuritegu 11-st). Ülejäänud 2 kuritegu põhjustati ebaõige suuna võtmisega.

Ka piduririkete korral pandi kõige rohkem kuritegusid toime kiiruse ületamisega (4 kuritegu 6-st). 1 kuritegu seisnes piduririkete korral risttee ebaõiges ületamises ja 1 kuritegu ebaõiges möödasõidus.

---

<sup>11</sup> Ühel juhul piiratud nähtavus ei soodustanud kahjuliku tagajärje saabumist, nimelt siis, kui pimedas tuledeta sõitnud traktori võtmekastil istunud meeskodanik kukkus sealt ebakaine oleku tõttu maha ja jäi traktori tagaratta alla.

Kiiruse ületamisega põhjustatud kuriteod moodustavad tehniliselt mittekorrasoleva transpordivahendi juhtimisel toimepandud kuritegudest üldse enamuse. Nii moodustavad tehniliselt mittekorrasoleva transpordivahendi juhtimisel kiiruse ületamisega põhjustatud kuriteod viimaste üldarvust 10,2%. Ebaõige suuna võtmisega põhjustatud kuritegude puhul on vastav protsent 6,8, ebaõige möödasõiduga põhjustatud kuritegude puhul 4 ja risttee ebaõige ületamisega põhjustatud kuritegude puhul 3,2.

## § 2. Teetingimused

Teetingimustest käsitleme siinkohal tee liiki (linnadevaheline maantee, kohalik tee, tänav linnas või asulas),<sup>12</sup> tee profiili (sirge, kurv), tee reljeefi (horisontaalne, tõus, langus) ning teekatte liiki (asfalt, kruus, muu) ja teekatte seisundit (tasane, ebatasane; libe, mittelibe jne.).

### I. Tee liik

1. Analüüsitud autotranspordialastest kuritegudest toimus linnadevahelistel maanteedel 110 kuritegu (36,7%), kohalikel teedel 79 kuritegu (26,3%) ning linnade ja asulate tänavail 111 kuritegu (37%). Seega jagunevad kuriteod absoluutarvudes väljendatuna eri liiki teedel võrdlemisi ühtlaselt.

Eri liiki teedel panid kutselised juhid ja amatöörjuhid kuritegusid toime suhteliselt võrdsel hulgal.

2. Linnadevahelistel maanteedel on kõige enam levinud avariideks väljasõidud ja kõige vähem levinud avariideks kokkupõrked. Nii on linnadevahelistel maanteedel toimunud väljasõitude osatähtsus 1,2 korda suurem ja kokkupõrgete osatähtsus 1,1 korda väiksem linnadevahelistel maanteedel toimunud avariide üldisest osatähtsusest.

Kohalikel teedel on enam levinud avariideks väljasõidud ja ümberpaiskumised. Nende osatähtsus on vastavalt 1,7 ja 1,6 korda suurem, samal ajal, kui kokkupõrgete osatähtsus on kohalikel teedel 1,3 korda väiksem kohalikel teedel toimunud avariide üldisest osatähtsusest.

Linnade ja asulate tänavatel on ülekaalus kokkupõrked: nende osatähtsus on 1,2 korda suurem, samal ajal kui väljasõi-

---

<sup>12</sup> Teede selline liigitamine on põhistatav liikluse erineva intensiivsusega (transpordivahendite liiklemise sagedus ja liikumiskiirus) nendel teedel. Nii on liiklemissagedus tänavatel üldreeglina suurem kui linnadevahelistel maanteedel, viimastel aga suurem kui kohalikel teedel. Transpordivahendite liikumiskiirus on linnadevahelistel maanteedel üldreeglina suurem kui kohalikel teedel, viimastel aga suurem kui tänavatel.

tude ja ümberpaiskumiste osatähtsus on vastavalt 3,6 ja 2,1 korda väiksem tänavatel toimunud avariide üldisest osatähtsusest.

Seega oli kokkupõrkeid suhteliselt kõige rohkem tänavatel ja kõige vähem kohalikel teedel, väljasõite ja ümberpaiskumisi suhteliselt kõige rohkem kohalikel teedel ja kõige vähem tänavatel.

3. Linnadevahelistel maanteedel põhjustati suhteliselt kõige rohkem kuritegusid veoauto juhtimisel — 1,1 korda rohkem, mootorratta ja sõiduauto juhtimisel aga 1,1 korda vähem nendel teedel toimepandud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Kohalikel teedel on esikohal mootorratta ja teisel kohal veoauto juhtimisel toimepandud kuriteod. Kõige vähem kuritegusid põhjustati kohalikel teedel veoauto juhtimisel. Nii on kohalikel teedel mootorratta juhtimisel põhjustatud kuritegude osatähtsus 1,2 ja veoauto juhtimisel 1,1 korda suurem, sõiduauto juhtimisel toimepandud kuritegude osatähtsus aga 1,5 korda väiksem kohalikel teedel toimepandud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Tänavatel toimunud kuritegudest on tunduvas ülekaalus sõiduauto juhtimisel põhjustatud kuriteod. Nende osatähtsus on tänavatel toimunud kuritegude üldisest osatähtsusest 1,3 korda suurem, samal ajal, kui veoauto ja mootorratta juhtimisel toimepandud kuritegude osatähtsus on tänavatel toimunud kuritegude üldisest osatähtsusest 1,1 korda väiksem.

Tähendab: veoauto juhtimisel põhjustatud kuriteod on levinud peamiselt linnadevahelistel maanteedel ja kohalikel teedel, mootorratta juhtimisel põhjustatud kuriteod — kohalikel teedel ning sõiduauto juhtimisel põhjustatud kuriteod — linnade ja asulate tänavatel.

4. Linnadevahelistel maanteedel on enam levinud liikluseeskirjade rikkumisteks kiiruse ületamine ja ebaõige möödasõit. Just kiiruse ületamine põhjustaski suurema osa väljasõitudest, mis on, nagu eespool selgus, kõnesolevatel teedel peamiselt levinud avariideks. Kõige vähem esines linnadevahelistel maanteedel risttee ebaõigeid ületamisi. Nii on linnadevahelistel maanteedel kiiruse ületamise ja ebaõige möödasõiduga põhjustatud kuritegude osatähtsus vastavalt 1,3 ja 1,2 korda suurem, samal ajal kui risttee ebaõige ületamisega põhjustatud kuritegude osatähtsus on 2,6 korda väiksem linnadevahelistel maanteedel toimepandud kuritegude üldisest osatähtsusest. Suhteliselt vähe kuritegusid põhjustati kõnesolevatel teedel ka ebaõige suuna võtmisega.

Kohalikel teedel on ülekaalus ebaõige möödasõidu ja ebaõige suuna võtmisega põhjustatud kuriteod, mille osatähtsus on vastavalt 1,4 ja 1,3 korda suurem kohalikel teedel toimunud kuritegude üldisest osatähtsusest. Ka kohalikel teedel esines kõige vähem risttee ebaõigeid ületamisi — 2,8 korda vähem kohalikel teedel toimepandud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Tänavatel oli suhteliselt kõige rohkem risttee ebaõiges ületa-

mises seisnevaid kuritegusid ja kõige vähem ebaõiges möödasõidus seisnevaid kuritegusid — vastavalt 2 korda rohkem ja 1,9 korda vähem tänavatel toimepandud kuritegude üldisest osatähtsusest. Suhteliselt vähe kuritegusid tänavatel põhjustati ka kiiruse ületamisega — 1,5 korda vähem tänavatel esinenud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Seega ilmneb, et suurt kiirust armastavad juhid arendada suhteliselt kõige rohkem linnadevahelistel maanteedel. Kõige vähem ületati kiirust tänavatel. Ebaõige suuna võtmisi ja ebaõigeid möödasõite esineb kõige sagedamini kohalikel teedel. Kõige vähem esines ebaõigeid möödasõite tänavatel. Risttee ebaõiged ületamised on levinud peamiselt linnade ja asulate tänavatel.

## II. Tee profiil

1. Sirgel teel<sup>13</sup> toimus 236 kuritegu (78,9%), väikeses kurvis vasakule 5 kuritegu (1,7%), keskmises kurvis vasakule 13 kuritegu (4,3%), järsus kurvis vasakule 8 kuritegu (2,7%), väikeses kurvis paremale 9 kuritegu (3%), keskmises kurvis paremale 18 kuritegu (6%) ja järsus kurvis paremale 10 kuritegu (3,3%). Kurvis toimus seega kokku 63 kuritegu (21,1%). Ühel juhul puuduvad andmed tee profiili kohta.

Autotranspordialane kuritegu kurvis ei pea veel tähendama, et kurv soodustas kahjuliku tagajärje saabumist. Et kindlaks teha, kas antud kurv soodustas kahjuliku tagajärje saabumist või mitte, on igat kuritegu tarvis analüüsida eraldi, võttes arvesse selle toimepanemise kõiki asjaolusid.<sup>14</sup>

Kod. T ei märganud tänavat remontivat töölist ja sõitis viimasele peale, kuna tema tähelepanu oli keskendunud paremal seisvale autole.<sup>15</sup> Või teine näide. Kod. K. tukastas rooli taga, auto kaldus tee vasakule poolele ja pörkus kokku vastuliikuva mootorrattaga.<sup>16</sup> Mõlemad kirjeldatud juhtumid toimusid keskmises kurvis paremale. See ei tähenda aga sugugi, et kurv soodustas nende toimumist.

Analüüsitud kuritegude puhul on kurvi soodustav mõju kahjuliku tagajärje saabumisele tuvastatud üldse 37 juhul. Nendest 35 juhul soodustas kurv kahjuliku tagajärje saabumist objektiivselt, 2 juhul aga subjektiivselt.

Kurvi objektiivne mõju seisnes peamiselt selles, et kurv soodustas transpordivahendi väljasõitu teelt. Nii soodustas kurv

<sup>13</sup> Teena mõeldakse siin ja edaspidi ka tänavat, kui viimast pole eraldi mainitud.

<sup>14</sup> Oeldu kehtib ka kõigi teiste «negatiivsete» teetingimuste suhtes.

<sup>15</sup> Tallinna Keskrajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 4398/1964.

<sup>16</sup> Pärnu linna miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 14670/1964.

analüüsitud juhtudel transpordivahendi väljasõitu teelt 24 juhul, transpordivahendi ümberpaiskumist teel 6 juhul ja transpordivahendite kokkupõrget 5 juhul. Kõigil neil juhtudel oli tegemist liikumiskiiruse ületamisega.

Nii sattus kod. O. juhitud autobuss kurvis paremale suure kiiruse tõttu külglibisemisse, tegi ligi 180-kraadise pöörde ja paiskus siis ümber.<sup>17</sup> Või teine näide. Kod. N. ei suutnud kurvis paremale hoida juhitud autot tee paremal poolel, kuna kiirus osutus selleks liialt suureks, auto liikus tee vasakule poolele ja sulges tee vastuliikuvale motorollerile.<sup>18</sup>

Objektiivse mõju ulatuselt on esikohal järsk kurv paremale. Viimane soodustas kahjuliku tagajärje saabumist 9 juhul, mis moodustab järsus kurvis paremale toimunud kuritegude üldarvust 90%. Teisel kohal on järsk kurv vasakule (75%), kolmandal kohal keskmine kurv vasakule (63,6%), neljandal kohal keskmine kurv paremale (55,6%), viiendal kohal väike kurv paremale (22,2%) ning viimasel kohal väike kurv vasakule (20%). Seega näeme, et mida järsem on kurv, seda ulatuslikumalt soodustab ta kahjuliku tagajärje saabumist. See on ka täiesti arusaadav. Veel näeme, et kurvid paremale soodustavad kahjuliku tagajärje saabumist pisut ulatuslikumalt kui kurvid vasakule.

Kahjuliku tagajärje saabumist soodustasid objektiivselt kõige sagedamini kurvid kohalikel teedel. Nii soodustas kurv kahjuliku tagajärje saabumist kohalikel teedel 20 juhul, linnadevahelistel maanteedel 12 juhul ja tänavatel 3 juhul.

Kurvi soodustavat mõju kahjuliku tagajärje saabumisele alahindasid kõige sagedamini mootorratturid, järgnevad veoautojuhid ja siis sõiduautojuhid. Nii põhjustasid mootorratturid kurvi soodustaval mõjul 11 kuritegu, mis moodustab mootorratturite põhjustatud kuritegude üldarvust 14,1%. Veo- ja sõiduautojuhtide puhul on vastavad protsendid 11,7 ja 10.

Kurvi subjektiivne mõju seisnes mõlemal juhul selles, et kurv vasakule ajendas juhti suunduma kurvi «lõikamiseks» tee vasakule poolele, kus toimus kokkupõrge vastuliikuva transpordivahendiga.

Sirge tee kui subjektiivselt mõjustava tingimuse kohta toome siinkohal järgmise näite. Uuritud kuritegude puhul saabus kahjulik tagajärg 12 juhul seetõttu, et juht tukastas rooli taga, 11 sellisel juhul sirgel teelõigul. On tõenäoline, et oma osa etendas juhi tukastuses ka sirge tee.

2. Kurvi soodustaval mõjul põhjustasid amatöörjuhid natuke rohkem kuritegusid kui kutselised juhid. 37 kuriteost, mille puhul kurv soodustas kahjuliku tagajärje saabumist, põhjustasid ama-

<sup>17</sup> Harju rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 12484/1964.

<sup>18</sup> Tallinna Keskrajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 4327/1964.

töörjuhid 18 ja kutselised juhid 19 kuritegu, mis moodustab vastavalt amatöörjuhtide kuritegude üldarvust 14,2% ja kutseliste juhtide kuritegude üldarvust 11%.

### III. Tee reljeef

Horisontaalsel teel toimus 282 kuritegu (94%), tõusul 6 kuritegu (2%) ja langusel 12 kuritegu (4%). Seega esines rõhuv enamuse kuritegudest horisontaalsel teel. See on ka arusaadav, sest Eesti NSV-s kulgevad teed valdavas enamuses horisontaalselt või peaaegu horisontaalselt.

Tõusu soodustavat mõju kahjuliku tagajärje saabumisele ei ole ühelgi juhul tuvastatud. Langus võis kahjuliku tagajärje saabumist soodustada 5 juhul, nendest 4 juhul koos tee libedusega.

Nii ei suutnud kod. V vähendada vajalikul määral tema juhtimisel olnud veoauto liikumiskiirust, kui ta märkas teele jooksvat last, mistõttu auto sõitis lapsele peale. See toimus sõtkutud lumega kaetud teelangusel.<sup>19</sup> Võimalik, et horisontaalsel teelõigul oleks õnnestunud V-l õnnetust ära hoida. Teine näide. Kod. O juhitav raske koormaga veoauto, mis liikus teelangusel väljalülitatud käiguga, hakkas teel looklema. Auto looklemist ei õnnestunud juhil enam likvideerida ja see sõitis kraavi.<sup>20</sup> On tõenäoline, et teelangus etendas antud juhul auto juhitavuse kadumises küllaltki olulist osa.

### IV Teekatte liik

1. Asfaltkattega teel toimus 170 kuritegu (66,9%), kruusakattega teel 73 kuritegu (28,8%) ja muu kattega teel 11 kuritegu (4,3%).<sup>21</sup>

Asfaltkattega teedel, s. t. üldiselt parema kattega teedel põhjustasid amatöörjuhid suhteliselt rohkem kuritegusid kui kutselised juhid (71,4% 63,2% vastu) Kruusa ja muu kattega teedel panid suhteliselt rohkem kuritegusid toime aga kutselised juhid (vastavalt 31,6 ja 5,2% 25,2 ja 3,4% vastu).

2. Kui võrrelda omavahel asfaltkattega teedel ja kruusakattega teedel toimepandud kuritegude hulka sõltuvalt avarii liigist, selgub järgmist.

Asfaltkattega teedel toimus suhteliselt kõige rohkem kokkupõrkeid — 1,1 korda rohkem, samal ajal kui väljasõite ja ümber-

<sup>19</sup> Võru Rajooni Rahvakohtu kriminaaltoimik nr. 1—54/1964.

<sup>20</sup> Tartu linna miilitsaosakonna arhiiv, kriminaalasja algatamisest keeldumise määrus 20. VIII 1964.

<sup>21</sup> Arvesse on siin võetud vaid kuriteod, mis pandi toime n.-õ. avatud kattega teedel (tee ei olnud kaetud ei lume ega jääga).

paiskumisi oli 1,3 korda vähem nendel teedel toimunud avariide üldisest osatähtsusest.

Kruusakattega teedel on suhtelises ülekaalus ümberpaiskumised ja väljasõidud, mille osatähtsus on 1,6 korda suurem nendel teedel toimunud avariide üldisest osatähtsusest. Kokkupõrkeid toimus kruusakattega teedel 1,2 korda vähem kruusakattega teedel toimunud kokkupõrgete üldisest osatähtsusest.

Asjaolu, et ümberpaiskumisi ja väljasõite oli kruusakattega teedel suhteliselt rohkem kui asfaltkattega teedel, on täiesti arusaadav. On ju transpordivahendi rataste sidestatus teega asfaltkatte puhul tugevam kui kruusakatte puhul.

Muu kattega teedel toimus ainult kokkupõrkeid ja väljasõite, ja seda suhteliselt võrdsel hulgal.

3. Asfaltkattega teedel on suhtelises ülekaalus risttee ebaõiges ületamises seisnevad kuriteod, mille osatähtsus on 1,2 korda suurem asfaltkattega teedel toimunud kuritegude üldisest osatähtsusest. Suhteliselt kõige vähem kuritegusid asfaltkattega teedel põhjustati kiiruse ületamisega — 1,1 korda vähem asfaltkattega teedel toimunud kuritegude üldisest osatähtsusest.

Kui asfaltkattega teedel kiiruse ületamises seisnevaid kuritegusid oli suhteliselt kõige vähem ja risttee ebaõiges ületamises seisnevaid kuritegusid kõige rohkem, siis kuritegude puhul kruusakattega teedel on olukord vastupidine. Nii on kruusakattega teedel kiiruse ületamisega põhjustatud kuritegude osatähtsus 1,2 korda suurem, risttee ebaõige ületamisega põhjustatud kuritegude osatähtsus aga 2,4 korda väiksem nendel teedel toimunud kuritegude üldisest osatähtsusest.

## V. Tee seisund

A. 1. Tasasel või märkimist mitteväärivate ebatasasustega teel toimus 281 kuritegu (94,6%), mõnevõrra ebatasasel teel 16 kuritegu (5,4%). 3 kuriteo osas puuduvad vastavad andmed.

Ebatasase tee objektiivset mõju kahjuliku tagajärje saabumisele ei ole kindlaks tehtud. Võimalik, et neljal-viiel juhul see esines, näiteks kod. V poolt juhitava auto rooli juhtvarda kuul-peapolt langes pesast välja, mille tagajärjel auto kaotas juhtivuse. Kuul-peapoldi pesast väljalangemise põhjuseks oli poldi liigne kulumine.<sup>22</sup> Või teine näide. Kod. L. poolt juhitud auto sattus kiilasjäisel teel külglisemisse ja liikus umbes 50 m külge ees, kuni pörkus kokku vastuliikuva autoga.<sup>23</sup> Mõlemad juhtumid toimusid ebatasasel teel (esimesel juhul «trepilisel», teisel juhul konarlikul teel) ja on võimalik, et oma osa kahjuliku tagajärje saabumises etendas nendel juhtudel ka ebatasane tee.

<sup>22</sup> Rapla rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 14688/1964.

<sup>23</sup> Harju rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 12328/1964.

Ebatasase tee subjektiivne mõju on kindlaks tehtud 4 kuriteo toimepanemisel. Nendest 3 juhul suundusid juhid (oma sõnade kohaselt) ebatasasustest möödumiseks kõrvale, mis antud tingimustes oli aga lubamatu. Nii juhtis kod. H. oma auto tee keskel olevatest ebatasasustest möödumiseks parempoolsele teepeenrale, kuhu teehöovel oli äsja ajanud kruusavalli. Viimane ei võimaldanud auto peatset tagasijuhtimist teele ning auto pörkus vastu tee ääres kasvavat puud.<sup>24</sup> Teine näide. Kod. S. juhtis oma auto tänava paremal poolel olevatest ebatasasustest möödumiseks tänava vasakule poolele, sulgedes tee vastuliikuvale liiga hilja märgatud mootorrattale.<sup>25</sup>

Ühel juhul ajendas tee ebatasasus juhti järsult pidurdama, mis tõi kaasa auto paiskumise paremale, vastu tänava ääres olevat elektriposti.<sup>26</sup>

2. Nende kuritegude subjektideks, mille puhul ebatasane tee soodustas kahjuliku tagajärje saabumist, olid 2 juhul kutselised juhid ja 1 juhul amatöörjuht, ning need kuriteod pandi toime, nagu eespool öeldust juba ilmneb, 3 juhul ebaõige suuna võtmisega ja 1 juhul kiiruse ületamisega.

B. 1. Tiheda kattega teel toimus 289 kuritegu (96,3%), paksu lahtise kruusaga kaetud teel 9 kuritegu (3%) ning tee paremal poolel (süüdlase liikumissuuna suhtes) oleva kruusavalliga teel 2 kuritegu (0,7%).

Lahtise kruusa soodustav mõju kahjuliku tagajärje saabumisele on tuvastatud 3 juhul ja kruusavalli soodustav mõju 2 juhul.

Ühel juhul tingis lahtine kruus möödasõitva mootorratta libisemise vastu ees sõitnud mootorrattast, mille tagajärjel mõlemad mootorratturid kukkusid.<sup>27</sup> Teisel juhul kiskus lahtine kruus sõiduauto tee vasakule poolele. Auto järsk tagasipööramine seoses suure liikumiskiirusega tõi kaasa auto kummulipaiskumise.<sup>28</sup> Kolmandal juhul kiskus lahtine kruus veoauto rattad risti ja auto paiskus teelt kõrvale.<sup>29</sup> Kruusavall ei võimaldanud ühel juhul sellele sõitnud veoauto tagasijuhtimist teele, mistõttu auto pörkus vastu tee ääres kasvavat puud.<sup>30</sup> Teisel juhul põhjustas kruusavall sellele sõitnud auto külilipaiskumise.<sup>31</sup>

<sup>24</sup> Põlva rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 7875/1964.

<sup>25</sup> Tallinna Keskrajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 4393/1964.

<sup>26</sup> Tartu Linna miilitsaosakonna arhiiv, kriminaalasja algatamisest keeldumise määrus 14. VIII 1964.

<sup>27</sup> Harju rajooni miilitsaosakonna arhiiv, kriminaalasja algatamisest keeldumise määrus 30. V 1964.

<sup>28</sup> Harju rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 12418/1964.

<sup>29</sup> Põlva rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 7892/1964.

<sup>30</sup> Põlva rajooni miilitsaosakonna eespool viidatud kriminaaltoimik nr. 7875/1964. Juhtum väärrib tähelepanu seetõttu, et selle puhul üks teetingimus (tee ebatasasus) mõjutas kuriteo toimepanemist subjektiivselt, teine aga (kruusavall) — objektiivselt.

<sup>31</sup> Tartu Rajooni Rahvakohtu kriminaaltoimik nr. 1—44/1963.

Seega ilmneb, et lahtine kruus ja kruusavall mõjustasid kahjuliku tagajärje saabumist kõigil juhtudel objektiivselt.

2. Lahtine kruus ja kruusavall soodustasid kahjuliku tagajärje saabumist peamiselt nendel juhtudel, mil oli tegemist kiiruse ületamisega (4 juhul 5-st). Ühel juhul soodustas lahtine kruus kahjuliku tagajärje saabumist seoses ebaõige möödasõiduga.

Lahtise kruusa ja kruusavalli negatiivset mõju kuriteo toimepanemisele alahindasid sagedamini kutselised juhid (4 juhul 5-st).

C. 1. Avatud kattega teel toimus 254 kuritegu (84,7%), kiilasjäisel teel 24 kuritegu (8%) ja paksu lahtise lumega kaetud teel 2 kuritegu (0,7%).<sup>32</sup>

Kiilasjäa mõju on tuvastatud 15, sõtkutud lume mõju 9 ja lahtise lume mõju 1 kuriteo puhul. Kõigil nendel juhtudel mõjustasid mainitud asjaolud kuriteo toimepanemist objektiivselt.

Kiilasjäa objektiivne mõju seisnes kõige sagedamini selles, et kiilasjäa kutsus esile transpordivahendi külglibisemise ja koos sellega transpordivahendi juhitavuse kadumise (13 juhul 15-st). Nendest 5 juhul aitas transpordivahendi külglibisemisse sattumisele kaasa pidurdamine jalgpidiriga. 1 juhul aitas sellele kaasa transpordivahendi liikumissuuna järsk muutmine. Ülejäänud 2 juhul seisnes kiilasjäa objektiivne mõju selles, et see ei võimaldanud peatada transpordivahendit vajalikul hetkel.

Nii märkas kod. P vastuliikuvat mootorratast alles siis, kui oli juba alustanud möödasõitu ja jõudnud möödasõidetavaga kõrvuti. Liikumiskiiruse vähendamise eesmärgil vajutas P piduripedaalile. Auto sattus külglibisemisse, liikus veelgi rohkem vasakule ja sulges vastuliikujale tee.<sup>33</sup> Või teine näide. Kod. M. märkas peateele lähenemisel seal liikuvat transpordivahendit hilinenult, asus siis küll kohe pidurdama, kuid auto libises ikkagi blokeeritud ratastega välja ristteele ja pörkus vastu seal liikuvat transpordivahendit.<sup>34</sup>

Ka sõtkutud lumi soodustas kõige sagedamini transpordivahendi juhitavuse kadumist külglibisemisel (6 juhul 8-st). Nendest 2 juhul aitas transpordivahendi külglibisemise tekkimisele kaasa pidurdamine jalgpidiriga. Ülejäänud 2 juhul seisnes ka sõtkutud lume objektiivne mõju selles, et see ei võimaldanud transpordivahendi peatamist vajalikul hetkel.

Lahtise lume objektiivne mõju seisnes samuti selles, et see soodustas transpordivahendi sattumist külglibisemisse.

2. Nagu eespool öeldust järeldub, tekkis transpordivahendi

---

<sup>32</sup> Tee seisundi vaatlemine sellest aspektist on põhistatav tee erineva libedusega nendel asjaoludel.

<sup>33</sup> Kohtla-Järve Linna Rahvakohtu kriminaaltoimik nr. 1—45/1964.

<sup>34</sup> Tallinna linna riikliku autoinspeksiooni arhiiv, kriminaalasja algatamisest keeldumise määrus 15. III 1964.

külglibisemine ilma väärade juhtimisvõtete (pidurdamise, järsu suuna muutmise) kaastoiMETA kiilasjäisel teel 7 juhul, sõtkutud lumega kaetud teel 4 juhul ja paksu lahtise lumega kaetud teel 1 juhul, seega kokku 12 juhul. Nendest 8 juhul tekkis külglibisemine sõiduauto juhtimisel ja 4 juhul veoauto juhtimisel. Tähen-dab: tee libeduses peitub sõiduautodele suurem oht kui veoauto-dele.

Sirgel teel tekkis külglibisemine 6 juhul ja kurvis samuti 6 juhul, mis moodustab sirgel teel toimunud kuritegude üldarvust 2,5% ja kurvis toimunud kuritegude üldarvust 9,5%. Tähendab: kurvides tekib külglibisemist suhteliselt rohkem kui sirgel teel. See on täiesti arusaadav.

3. Köidab tähelepanu, et libeda tee negatiivset mõju alahin-dasid kutselised juhid sagedamini kui amatöörjuhid. Nii põhjus-tasid kutselised juhid tee libeduse kaasmõjul 21 kuritegu ja ama-töörjuhid 4, mis moodustab kutseliste juhtide kuritegude üldarvust 12,1% ja amatöörjuhtide kuritegude üldarvust 3,1%.

4. Nagu eespool öeldust juba ilmneb, on nii kiilasjäisel kui ka sõtkutud lumega kaetud teel tunduvas ülekaalus kiiruse üle-tamisega põhjustatud kuriteod. 15 kuriteost, mille puhul kiilasjäa esines objektiivselt mõjustava tingimusena, põhjustati 11 kuritegu kiiruse ületamisega, 2 kuritegu ebaõige suuna võtmisega (täpse-malt: ebaõige distantsi valikuga), 1 kuritegu risttee ebaõige ületamisega ning 1 kuritegu ebaõige möödasõiduga. 9 kuriteost, mille puhul objektiivse tingimusena esines sõtkutud lumi, põhjus-tas 8 kuritegu kiiruse ületamine ja 1 kuriteo risttee ebaõige üle-tamine.

### § 3. Teised (kõrvalised) liiklejad

I. 1. Teise avariiosalise liikleja esinemisel pandi toime 213 kuritegu (71%), seega enamus kuritegudest.

Teiseks avariiosaliseks transpordivahendiks oli absoluutarvu-des väljendatuna kõige sagedamini mootorratas — 68 juhul (31,9%). Jalgratas oli teiseks avariiosaliseks 32 juhul (15%), veoauto 28 juhul (13,2%), sõiduauto 16 juhul (7,5%), autobuss 8 juhul (3,8%), hobuveok 3 juhul (1,4%) ja muud iseliikuvad mehhanismid 2 juhul (0,9%). Jalakäija oli teiseks avariiosaliseks 56 juhul (26,3%)

Teiseks avariiosaliseks transpordivahendiks oli suhteliselt kõige sagedamini aga autobuss. Järgnevad veoauto, mootorratas ja lõpuks sõiduauto. Nii oli 1964. a. toimunud kuritegudes teiseks avariiosaliseks transpordivahendiks autobuss 6,2%, veoauto 27,2%, mootorratas 51,9% ja sõiduauto 14,8% kuritegude puhul, samal ajal kui 1964. a. Eesti NSV-s registreeritud transpordivahenditest moodustasid, nagu eespool juba nägime, autobussid 1,6%, veo-

autod 20,8%, mootorrattad 58,4% ja sõiduaudod 23,3%. Tähendab: nende kuritegude osatähtsus, milles teiseks avariiosaliseks oli autobuss ja veoauto, on vastavalt 3,9 ja 1,3 korda suurem autobusside ja veoautode osatähtsusest meie transpordivahendite üldarvus, nende kuritegude osatähtsus aga, milles teiseks avariiosaliseks oli mootorratas ja sõiduauto, on vastavalt 1,1 ja 1,6 korda väiksem mootorrattaste ja sõiduaudode osatähtsusest meie transpordivahendite üldarvus.

2. Teise avariiosalise liikleja esinemisel toimus suhteliselt kõige rohkem kuritegusid risttee ebaõige ületamisega. Sellised kuriteod pandi toime ainult teise avariiosalise esinemisel. Teise avariiosalise esinemisel toimusid peaaegu kõik ebaõiges möödasõidus seisnevad kuriteod -- 92% seda liiki kuritegude üldarvust. Ebaõige suuna võtmises seisnevate kuritegude puhul on vastav protsent 74 ja kiiruse ületamises seisnevate kuritegude puhul -- 53,2.

Mootorrattur oli teiseks avariiosaliseks suhteliselt kõige sagedamini risttee ebaõiges ületamises seisnevate kuritegude ja kõige harvemini kiiruse ületamises seisnevate kuritegude puhul. Mainitud kuritegude osatähtsus on vastavalt 2,2 korda suurem ja 3,9 korda väiksem nende kuritegude üldisest osatähtsusest, mille toimepanemisel oli teiseks avariiosaliseks mootorrattur.

Jalgrattur oli teiseks avariiosaliseks suhteliselt sageli ebaõiges möödasõidus ja kiiruse ületamises seisnevate kuritegude puhul. Nimetatud kuritegude osatähtsus on vastavalt 1,5 ja 1,3 korda suurem, samal ajal kui risttee ebaõiges ületamises seisnevate kuritegude osatähtsus on 2,4 korda väiksem nende kuritegude üldisest osatähtsusest, mille toimepanemisel oli teiseks avariiosaliseks jalgrattur.

Kuritegudest, mille toimepanemisel oli teiseks avariiosaliseks veoauto, on suhtelise hulga poolest esikohal ebaõiges möödasõidus ja teisel kohal ebaõige suuna võtmises seisnevad kuriteod. Nende osatähtsus on vastavalt 2,8 ja 1,3 korda suurem, samal ajal kui kiiruse ületamises ja risttee ebaõiges ületamises seisnevate kuritegude osatähtsus on vastavalt 1,9 ja 1,4 korda väiksem nende kuritegude üldisest osatähtsusest, mille toimepanemisel oli teiseks avariiosaliseks veoauto.

Jalakäija oli teiseks avariiosaliseks ainult kiiruse ületamises ja ebaõige suuna võtmises seisnevate kuritegude puhul. Mainitud kuritegude osatähtsus on vastavalt 2 ja 1,3 korda suurem nende kuritegude üldisest osatähtsusest, mille toimepanemisel oli teiseks avariiosaliseks jalakäija.

Kiiruse ületamisega põhjustatud kuritegude puhul oli eespool vaadeldud liiklejatest (transpordivahenditest) teiseks avariiosaliseks suhteliselt kõige sagedamini jalakäija. Järgnevad jalgrattur, veoauto ja lõpuks mootorrattur.

Ebaõige suuna võtmisega põhjustatud kuritegude puhul oli teiseks avariiosaliseks sagedamini veoauto ja jalakäija. Ka nende kuritegude puhul oli teiseks avariiosaliseks suhteliselt kõige harvemini mootorrattur.

Risttee ebaõige ületamisega põhjustatud kuritegude puhul oli teiseks avariiosaliseks suhteliselt kõige sagedamini mootorrattur. Kui mitte arvestada jalakäijaid, oli nende kuritegude puhul teiseks avariiosaliseks kõige harvemini jalgrattur.

Ebaõige möödasõiduga põhjustatud kuritegude puhul oli teiseks avariiosaliseks kõige sagedamini veoauto. Suhteliselt sageli oli selleks ka jalgrattur, kõige harvemini mootorrattur.

Et kiiruse ületamise juhtudel osutusid teiseks avariiosaliseks sagedamini jalakäijad ja jalgratturid, on ennekõike seletatav viimaste sagedase liikluseeskirjade rikkumisega, mida transportivahendijuhid liikumiskiiruse valikul ei arvestanud. Ekskinna seda ilmekalt asjaolu, et 38 jalakäijast ja 15 jalgratturist, kes osutusid teiseks avariiosaliseks kiiruse ületamise juhtudel, rikkusid liikluseeskirju 33 jalakäijat ja 9 jalgratturit. Lähemalt peatume selle probleemi juures allpool.

Asjaolu, et risttee ebaõige ületamisega põhjustatud kuritegude puhul oli teiseks avariiosaliseks suhteliselt kõige sagedamini mootorrattur, on meie arvates ennekõike seletatav mootorratta väikeste mõõtmetega, mistõttu ta on liiklusprotsessis raskemini märgatav kui näiteks autod ja autobussid. Asjaolu, et risttee ebaõige ületamisega põhjustatud kuritegude puhul oli teiseks avariiosaliseks suhteliselt kõige harvemini jalgrattur, kes samuti on liiklusprotsessis üldiselt raskesti märgatav, on meie arvates peamiselt seletatav jalgratturite väikese osatähtsusega tänavaliikluses.

II. 1. Teised liiklejad rikkusid liikluseeskirju ja soodustasid seega kuriteo toimepanemist uuritud juhtide poolt 62 juhul, mis moodustab 29,1% nendest kuritegudest, mis pandi toime teise avariiosalise liikleja esinemisel. Teised liiklejad ei rikkunud liikluseeskirju 148 kuriteo puhul. 3 kuriteo osas puuduvad vastavad andmed. Seega põhjustas rõhuva enamuse kuritegusid liikluseeskirjade ühepoolne rikkumine.

Liikluseeskirju rikkunud 62 teisest liiklejast osutusid avariiosalisteks ja said kannatada 56 liiklejat (90,3%).

Liikluseeskirju rikkunud teiseks avariiosaliseks oli absoluutarvudes väljendatuna kõige sagedamini jalakäija — 40 juhul, mis moodustab 71,4% teiste avariiosaliste liiklejate üldarvust. Jalgrattur oli selliseks avariiosaliseks 11 juhul (vastav protsent 19,8), mootorrattur — 2 juhul (vastav protsent 3,6), veoauto — samuti 2 juhul ning sõiduauto — 1 juhul (vastav protsent on 1,8).

Liikluseeskirju rikkunud jalakäija osutus teiseks avariiosaliseks kõige sagedamini ka suhteliselt. Nii moodustab liikluseeskirju rikkunud jalakäijate hulk nendest juhtudest, mil jalakäija oli üldse

teiseks avariiosaliseks (sõltumatult sellest, kas ta seejuures rikkus liikluseeskirju või mitte), samuti 71,4%. Teiseks avariiosaliseks oleku suhtelise sageduse poolest järgnevad jalakäijatele jalgratturid (vastav protsent 34,4), siis veoautod (vastav protsent 7,1), sõiduaudod (vastav protsent 6,3) ning lõpuks mootorratturid (vastav protsent 2,9)

Jalakäijatepoolsed liikluseeskirjade rikkumised seisnesid peamiselt jalakäijate astumises läheneva transpordivahendi ette selle vahetus läheduses (19 juhul) ja jalakäija liikumises mitte tee vasakpoolsel peenral, nagu see on ette nähtud, vaid parempoolsel peenral või sõidutee äärel (18 juhul). Ühel juhul seisis jalakäija keset sõiduteed, ühel juhul magas keset sõiduteed ning ühel juhul liikus tee vasakul poolel asfaldi serval. Kõik need eeskirjade rikkumised soodustasid kahjuliku tagajärje saabumist objektiivselt.

Nii sõitis kod. K. peale sõidutee parempoolsel äärel samas suunas liikuvale jalakäijale, keda ta tiheda lumesaju ja ebakaine oleku tõttu märkas hilinenult. Kuna jalakäija oli läheneva auto poole seljaga, ei märganud ka tema ohtu.<sup>35</sup> Teine näide. Kod. L. ei vähendanud tänava keskel seisvale jalakäijate grupile lähene misel vajalikul määral mootorratta liikumiskiirust, eeldades, et kõik jalakäijad seisatusid tema möödalaskmiseks. Kui L. oli jõudnud jalakäijate vahetusse lähedusse, alustas üks kõrgeaalne naiskodanik tänava ületamist ja jäi mootorratta alla.<sup>36</sup>

Läheneva transpordivahendi ette astunud jalakäijate vanuse kohta on meil andmed olemas 15 juhul. Nendest 3 olid alaealised (4-, 6- ja 8-aastased), 4 umbes 55-aastased ja 8 üle 60 aasta vanused. Tähendab: läheneva transpordivahendi ette astumist võib ennekõike oodata kõrgealistelt ja alaealistelt jalakäijatelt. Seejuures väärib märkimist ka, et üle 60-aastastest jalakäijatest, kes astusid läheneva transpordivahendi ette, moodustavad ena muse naiskodanikud (7 8-st). Teisi liikluseeskirju rikkusid väga erineva vanusega jalakäijad, kuid peamiselt siiski vanuses alla 50 a.

Kõige sagedamini astusid jalakäijad ette lähenevale mootorrattale — 9 juhul 19-st. 5 juhul astuti ette sõiduaudole ja 5 juhul veoautole.

Jalakäijad astusid autodele teele ette peamiselt talvekuudel (8 juhul 10-st), mootorrattastele aga peamiselt sügiskuudel (5 juhul 9-st).

Jalakäijad astusid lähenevale transpordivahendile ette enamikul juhtudel linnade ja asulate tänavatel (15 juhul 19-st). Tee valedel poolel liikusid jalakäijad arusaadaval põhjusel peamiselt maanteedel (15 juhul 18-st)

<sup>35</sup> Tallinna Mererajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 2344/1964.

<sup>36</sup> Tartu linna miilitsaosakonna arhiiv, kriminaalaja algatamisest keeldumise määrus 19. V 1964.

Jalgratturid rikkusid liicluseeskirju järgmiselt: a) pöördusid lähenevale transpordivahendile ette selle vahetus läheduses — 5 juhul, b) sõitsid sõiduteel kaugemal kui 1 m teepeenrast — 3 juhul, c) sõitsid pimedal ajal tuledeta — 2 juhul ja d) liikusid sõidutee vasakul poolel — 1 juhul.

3 esimesena nimetatud eeskirjade rikkumist soodustasid kahjuliku tagajärje saabumist kõigil juhtudel objektiivselt, viimati nimetatud rikkumine — liikumine sõidutee vasakul poolel — soodustas seda aga subjektiivselt.

Mootorrattur K., jõudnud tee valel poolel vastuliikuva jalgratturi lähedusse, suundus jalgratturist möödumiseks tee vasakule poolele. Üheaegselt mootorratturiga suundus tee samale poolele ka jalgrattur ning toimus kokkupõrge.<sup>37</sup>

Mootorratturitepoolsed liicluseeskirjade rikkumised seisnesid mõlemal juhul tulede mittekasutamises sõitmisel valgustamata teelõigul, mis soodustas kahjuliku tagajärje saabumist objektiivselt.

Kod. S. juhtis nõrgalt valgustatud teelõigul paremat teed otsides oma auto tee vasakule poolele, kus toimus kokkupõrge vastuliikuva mootorrattaga, mida ta märkas hilinenult, kuna mootorratta esituled ei olnud sisse lülitatud.<sup>38</sup>

Autojuhtidepoolsed liicluseeskirjade rikkumised seisnesid 2 juhul liikumises tee vasakul poolel ja 1 juhul seisva veoauto järelhaakel valgustus- ja signalisatsiooniseadmete puudumises. Liikumine tee vasakul poolel soodustas kahjuliku tagajärje saabumist mõlemal juhul subjektiivselt, järelhaakel valgustus- ja signalisatsiooniseadmete puudumine soodustas kahjuliku tagajärje saabumist aga objektiivselt.

Peale eespool öeldu seisnesid teiste liiklejate poolsed liikluseeskirjade rikkumised veel vastuliikuva transpordivahendi juhi pimestamises. Selliseid juhtumeid oli 6.

2. Kuritegusid, mida soodustas liicluseeskirjade rikkumine teiste liiklejate poolt, põhjustasid amatöörjuhid suhteliselt rohkem kui kutselised juhid (33,7% 24,1% vastu).

Amatöörjuhid panid toime suhteliselt kõige rohkem selliseid kuritegusid, mille puhul kahjuliku tagajärje saabumist soodustas teise liikleja liikumine tee valel poolel — 58,6% nendest kuritegudest, mille puhul kahjuliku tagajärje saabumist soodustas liikluseeskirjade rikkumine teiste liiklejate poolt. Kutseliste juhtide osas on vastav protsent aga ainult 12,1. Kutselised juhid põhjustasid suhteliselt kõige rohkem selliseid kuritegusid, mille puhul kahjuliku tagajärje saabumist soodustasid vastuliikuva transpordivahendi pimestavad tuled. Selliseid kuritegusid esines kutselistel

<sup>37</sup> Rakvere rajooni miilitsaosakonna arhiiv, kriminaalasja algatamisest keeldumise määrus 14. VIII 1964.

<sup>38</sup> Tallinna Keskrajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 4393/1964.

juhtidel 18,2% nendest kuritegudest, mille toimepanemist soodustas liikluseeskirjade rikkumine teiste liiklejate poolt, samal ajal, kui amatöörjuhid selliseid kuritegusid üldse ei põhjustanud.

3. Kuritegudest, mille toimepanemist soodustas liikluseeskirjade rikkumine teiste liiklejate poolt, moodustavad rõhuva enamuse kiiruse ületamises seisnevad kuriteod. Nii moodustavad sellised kuriteod kiiruse ületamises seisnevate kuritegude üldarvust 89,6%, samal ajal kui ebaõige suuna võtmises, ebaõiges möödasõidus ja risttee ebaõiges ületamises seisnevate kuritegude puhul on vastavad protsendid 17,6, 12,5 ja 0.

## § 4. Nähtavus ja vaatepiir

### I. N ä h t a v u s

1. Normaalse nähtavuse tingimustes toimus 229 kuritegu (76,8%) ja mõningal määral piiratud nähtavuse tingimustes 69 kuritegu (23,2%). 2 juhul puuduvad vastavad andmed.

Tee piiratud nähtavust põhjustas kõige sagedamini puudulik valgustatus — 29 juhul, juhi pimestatus 16 juhul, mehhaanilised takistused 13 juhul, ilmastikulised tingimused 10 juhul ja muud asjaolud 1 juhul.

Tee puudulik valgustatus oli kõige sagedamini tingitud efektiivsete tulede mittekasutamisest, kuigi nende kasutamise võimalus oli (12 juhul). Nendest 8 juhul sõideti parktuledega, 2 juhul lähituledega, 2 juhul aga ei peetud üldse vajalikuks tulede kasutamist.

Kod. S. sõitis sõiduautoga öösi piki Tallinn-Balti raudteejaama ees olevat väljakut Paldiski maantee suunas. Kuna väljak oli üldiselt hästi valgustatud, sõitis ta parktuledega. Kod. S. jätkas sõitu parktuledega ka siis, kui oli jõudnud kohta, kus nähtavus oli väljakule langeva puude varju tõttu piiratud. Seepärast märkas ta väljakut ületama asunud jalakäijat hilinenult ja sõitis talle peale.<sup>39</sup>

Tee puudulik valgustatus oli tingitud 12 juhul tulede mittekorrasolekust ja 7 juhul tulede ümberlülitamisest kohtumisel vastuliikva transpordivahendiga. Tulede mittekorrasolek seisnes 8 juhul selles, et esilaternad ei töötanud üldse, ja 4 juhul selles, et esilaternad valgustasid teed ettenähtust nõrgemini.

Juhi pimestatus oli 10 juhul tingitud eredast päikesest ja 6 juhul vastuliikva transpordivahendi tuledest. Nii pimestas varahommikune päike, mis paistis kod. K-le otse vastu, viimast niivõrd, et ta ei märganud tee ääres liikuvat hobuveokit, mida

<sup>39</sup> Tallinna Kalinini rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 948/1964.

riivas möödasõidul.<sup>40</sup> Või teine näide. Kod. P. oli pimestatud vastuliikva autobussi tulede mitmekordsest ümberlülitamisest, mistõttu ta «kaotas tee käest» ja sõitis bussile küljest sisse.<sup>41</sup>

Mehaanilistest takistustest piiras nähtavust 5 juhul tolm, 7 juhul auto vaateklaasi puudulik läbinähtavus ja 1 juhul mootorratturi prillide puudulik läbinähtavus. Auto vaateklaasi puudulik läbinähtavus oli 3 juhu! tingitud osalisest jäätumisest. 2 juhul «higistavast» vaateklaasist ja 2 juhul märjast vaateklaasist vihmajärgu ajal, kui klaasipuhastaja ei olnud töökorras.

Ilmastikulistest tingimustest piiras nähtavust 5 juhul udu, 3 juhul lumesadu ja 2 juhul vihmajärgu.

Muu asjaoluna, mis piiras nähtavust, on mõeldud juhi silmade mittekohanemist järsult muutunud teetingimustega.

Nii jõudis mootorrattur T. öösel tulede valgusei tundmatul teel suure kiirusega sõites kruusakattega teelt tunduvalt tumedama, asfaltkattega teele. Varsti pärast seda oli teekäänak paremale. Kuna T. silmad ei olnud veel tumedama teekattega kohanenud, märkas ta kurvi hilinenult ega suutnud seda enam välja võtta.<sup>42</sup>

69 kuriteost, mis toimusid piiratud nähtavuse tingimustes, on piiratud nähtavuse kaastoime tuvastatud 68 kuriteo puhul. Piiratud nähtavuse kaastoimest ei saa rääkida juhtumi puhul, kui pimedal ajal tuledeta sõitva traktori võtmekastil istuv meeskodanik kukkus sealt ebakaine oleku tõttu maha ja jäi traktori tagaratta alla.<sup>43</sup>

Välise subjektiivse tingimuse tähendus oli piiratud nähtavusel seoses efektiivsete tulede mittekasutamise, tulede mittekorrasolekuga,<sup>44</sup> tulede ümberlülitamisega parktuledele kohtumisel vastuliikva transpordivahendiga ning auto vaateklaasi puuduliku läbinähtavusega «higistava» või märja vaateklaasi tõttu. Subjektiivse tingimuse tähendus oli piiratud nähtavusel seega kokku 26—30 juhul.<sup>45</sup> Välise objektiivse tingimuse tähendus oli piiratud nähtavusel järelikult 39—43 juhul.

Piiratud nähtavus mõjustas uuritavate kuritegude toimumist kõigil juhtudel objektiivselt.

2. Piiratud nähtavuse mõju alahindasid amatöörjuhid mõningal määral rohkem kui kutselised juhid. Nii põhjustasid amatöörjuhid piiratud nähtavuse tingimustes 26,8% nende poolt toimepandud kuritegude üldarvust, samal ajal, kui kutseliste juhtide osas on vastav protsent 20,5.

<sup>40</sup> Valga rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 5042/1964.

<sup>41</sup> Kohtla-Järve Linna Rahvakohtu kriminaaltoimik nr. 1—55/1965.

<sup>42</sup> Jõgeva rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 6732/1964.

<sup>43</sup> Paide rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 7574/1964.

<sup>44</sup> Eeldame, et tulede kordaseadmine oli juhtidel võimalik.

<sup>45</sup> Täpselt ei saa seda määrata põhjusel, et 4 juhul puuduvad andmed selle kohta, kas tuled lülitati ümber lähi- või parktuledele.

Amatöörjuhid alahindasid eriti sageli juhitava transpordivahendi tulede mittekorrasolekust tingitud piiratud nähtavuse mõju. Selliste kuritegude subjektideks olid amatöörjuhid 9 juhul, kutselised juhid aga ainult 1 juhul. Kutselised juhid alahindasid sagedamini pimestatusest ja auto vaateklaasi puudulikkusest läbinähtavusest tingitud piiratud nähtavuse mõju. Selliste kuritegude subjektideks olid kutselised juhid vastavalt 11 ja 6 juhul, amatöörjuhid aga 5 ja 1 juhul.

3. Sõit piiratud nähtavuse tingimustes põhjustas enamikel juhtudel — 64 juhul — kokkupõrke, 2 juhul teelt väljasõidu ja 2 juhul teel ümberpaiskumise.

Kokkupõrgete puhul oli teiseks avariiosaliseks, keda süüdlane märkas piiratud nähtavuse tõttu hilinenult, 19 juhul jalakäija, 16 juhul mootorratas, 12 juhul jalgratas, 7 juhul veoauto, 3 juhul hobuveok, 3 juhul autobuss, 2 juhul sõiduauto ja 1 juhul teehövel. 1 juhul märkas süüdlane hilinenult teepeenrale veetud kruusahunnikut.

4. Piiratud nähtavuse tingimustes põhjustas suhteliselt kõige rohkem kuritegusid kiiruse ületamine. Järgnevad risttee ebaõige ületamine, siis ebaõige möödasõit ja lõpuks ebaõige suuna võtmine. Nii moodustavad piiratud nähtavuse tingimustes kiiruse ületamisega põhjustatud kuriteod viimaste üldarvust 27%. Risttee ebaõige ületamise juhtudel on vastav protsent 22,2, ebaõigete möödasõitude juhtudel 20 ja ebaõige suuna võtmise juhtudel 16,4.

## II. Vaatepiir

1. Normaalse vaatepiiri tingimustes toimus 258 kuritegu (86,6%), mõningal määral piiratud vaatepiiri tingimustes — 40 kuritegu (13,4%). 2 juhul puuduvad andmed vaatepiiri kohta.

Vaatepiiri piiravaks asjaoluks oli varjatud teenurk 15 juhul, ees asuv suuremõõtmeline transpordivahend 12 juhul, varjatud kurv 11 juhul ja kõrge koorem iseliikuva šassii veokastis 1 juhul. 1 juhul oli vaatepiir piiratud seoses liikumisega (veoautoga) tagurpidi.

Varjatud teenurgaga ristteel oli linnades ja asulates 11 kuritegu ning kohalikel teedel 4 kuritegu, kusjuures teenurka kohalikel teedel varjasid puud või pöösad kõigil juhtudel. Linnades ja asulates varjasid hooned teenurka 8 juhul, puud või pöösad 3 juhul.

Ees asuvaks transpordivahendiks, mis piiras vaatepiiri, oli 9 juhul veoauto, 2 juhul autobuss ja 1 juhul tramm.

Kurvi varjasid peamiselt kurvis kasvavad puud või pöösad. Kurvi oli seejuures varjatud kohalikel teedel 7 juhul, linnade ja asulate tänavatel 3 juhul ning linnadevahelistel maanteedel 1 juhul.

Ees asuvast suuremõõtmelisest transpordivahendist tingitud piiratud vaatepiir oli 11 juhul välise subjektiivse tingimuse tähenduses, kuna ees asuv transpordivahend piiras vaatepiiri nendel juhtudel vähese distantsi tõttu. Kõigil muudel juhtudel oli piiratud vaatepiiril välise objektiivse tingimuse tähendus.

Varjatud teenurgast tingitud piiratud vaatepiir mõjustas autotranspordialaste kuritegude toimepanemist kõigil juhtudel objektiivselt, raskendades ristteele väljasõitval juhul lähenevate transpordivahendite märkamist. Lähenevate transpordivahendite märkamine ristteele väljasõidul on seda raskem, mida suurem on juhitava transpordivahendi liikumiskiirus. Jääb ju juhul suurema liikumiskiiruse korral vähem aega olukorra jälgimiseks kõrvaltänaval. Ei ole siis ka midagi imestada, kui vilksamisi ühele ja teisele poole heidetud pilgu puhul jääb lähenev transpordivahend märkamata, seda eriti juhtudel, mil ka nähtavus ei ole hea.

Kod. B., lähenedes ristteele, kus vaade vasakule oli hoonete tõttu piiratud, vaatas vaid korraks kõrvale ja, märkamata vasakult lähenevat mootorratturit, jätkas liikumist, et ületada risttee otse-suunas. Toimus kokkupõrge. Nagu hiljem selgus, asus lähenev mootorrattur hetkel, mil B. heitis pilgu vasakule, tänavale langevas puude varjus. Nii mootorratas kui ka mootorratturi riided olid musta värvust. Kõik need asjaolud koos raskendasidki B-l läheneva mootorratturi märkamist.<sup>46</sup>

Ka ees asuvast suuremõõtmelisest transpordivahendist tingitud piiratud vaatepiir mõjustas autotranspordialaste kuritegude toimepanemist kõigil juhtudel objektiivselt, raskendades teiste liiklejate õigeaegset märkamist.

Kui kod. O. oli jõudnud kohakuti keset tänavat vastuliikuva trammiga, märkas ta trammi tagant tänavat ületama asunud naiskodanikku. See ootamatus viis vähese sõidupraktikaga O. niivõrd segadusse, et ta ei suutnud kujunenud olukorras õigesti reageerida ja sõitis naiskodanikule peale.<sup>47</sup> Teine näide. Kod. B-le vastuliikuv veoauto asus sooritama pöört B. suhtes vasakul asuvale laoplatsile. Samasse kohta soovis sõita ka B. Kui B. oli jõudnud tänavas vasakule poolele, toimus kokkupõrge vastuliikuva mootorrattaga, mida B. ees asunud auto tõttu varem ei märganud.<sup>48</sup>

Varjatud kurv mõjustas autotranspordialase kuriteo toimepanemist 10 juhul objektiivselt ja 1 juhul subjektiivselt. Viimasel juhul ei võimaldanud varjatud kurv mootorratturil näha, kas ees asuvas kurvis vasakule on vastuliikujaid või mitte. Seepärast asus mootorrattur kurvi läbima tänavas paremal poolel. Suure liiku-

<sup>46</sup> Tallinna Keskrajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 4360/1964.

<sup>47</sup> Tallinna linna riikliku autoinspektsiooni arhiiv, kriminaalasja algatamisest keeldumise määrus 24. IX 1964.

<sup>48</sup> Tallinna Kalinini rajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 1064/1964.

miskiiruse tõttu ei olnud selle kurvi väljavõtmise tänava paremal poolel aga võimalik ja mootorrattur kukkus.<sup>49</sup>

Iseliikuva šassii veokastis olevast kõrgest koormast piiratud vaatepiir ei võimaldanud juhil jälgida tee piirjooni, mistõttu šassii sõitis teelt välja. Tagurpidi liikumisest tingitud piiratud vaatepiir ei võimaldanud veoautojuhil näha, kas tee on taga vaba või mitte.

2. Piiratud vaatepiiri tingimustes põhjustasid kutselised juhid suhteliselt rohkem kuritegusid kui amatöörjuhid, kuid seda võrdlemisi vähesel määral (14% 12,6% vastu) Seejuures väärib tähelepanu asjaolu, et varjatud kurvi mõju alahindasid amatöörjuhid sagedamini kui kutselised juhid. Nii põhjustasid amatöörjuhid varjatud kurvis 4,8% nende poolt toimepandud kuritegude üldarvust, samal ajal kui kutseliste juhtide osas on vastav protsent 2,9. Kuritegusid, mille toimepanemist mõjustas varjatud teenurgast tingitud piiratud vaatepiir, panid sagedamini toime aga kutselised juhid (5,8% 3,9% vastu).

3. Nagu eespool öeldust juba ilmneb, tõi sõit piiratud vaatepiiri tingimustes kaasa peamiselt kokkupõrkeid (37 40-st), kahel juhul transpordivahendi teelt väljasõidu ja ühel juhul transpordivahendi ümberpaiskumise.

Väärib tähelepanu, et varjatud teenurgast ja ees asuvast suuremõõtmelisest transpordivahendist tingitud piiratud vaatepiiri korral põhjustasid autobussi-, veoauto- ja sõiduautojuhid, s. t. kabiinis istuvad juhid, tunduvalt rohkem kuritegusid kui mootorratturid või traktoristid (24 kuritegu 3 vastu). Teiseks avariiosaliseks oli sellistel juhtudel kõige sagedamini mootorratas — 18 juhul 27-st. 4 juhul oli teiseks avariiosaliseks sõiduauto, 3 juhul veoauto ja 2 juhul autobuss.

4. Piiratud vaatepiiri tingimustes toimus suhteliselt kõige rohkem kuritegusid risttee ebaõige ületamisega — 28,6% viimati mainitud kuritegude üldarvust. Järgnevad ebaõige möödasõiduga põhjustatud kuriteod, siis ebaõige suuna võtmisega ja lõpuks kiiruse ületamisega põhjustatud kuriteod, mille puhul vastavad protsendid on 20, 11 ja 6,6.

## KOKKUVÕTTEKS

1. Vaadeldud autotranspordialaste kuritegude toimepanemist mõjustas seega kokku 241 mitmesugust välist tingimust. Nende soodustaval mõjul toimus 195 kuritegu (osa kuritegude toimepanemist mõjustas samaaegselt mitu välist tingimust), mis moodustab vaadeldud kuritegude üldarvust 66,1%. Väliste tingimuste

<sup>49</sup> Tallinna Mererajooni miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 2613/1964.

soodustavat mõju ei ole täheldatud 100 kuriteo puhul. Viie kuriteo puhul puuduvad andmed mõnede väliste tingimuste kohta.

Kõige sagedamini mõjustas kuriteo toimepanemist piiratud nähtavus (68 juhul). Mõjustamise sageduse poolest on teisel kohal liikluseeskirjade rikkumised teiste liiklejate poolt (62 juhtu) ja kolmandal kohal piiratud vaatepiir (40 juhtu).

Enamikul juhtudel olid välised tingimused objektiivse iseloomuga ja mõjustasid kuritegude toimepanemist objektiivselt.

2. Välised tingimused ei soodustanud kõikide kuritegude toimepanemist võrdselt. Mõned tingimused soodustasid rohkem selliste kuritegude toimepanemist, mille subjektiks oli kutseline juht, teised aga selliste kuritegude toimepanemist, mille subjektiks oli amatöörjuht. Ühete väliste tingimuste hulgas on enam levinud ühed liikluseeskirjade rikkumised, teiste hulgas aga teised. Et vastata küsimusele, millest see on tingitud, on tarvis uurida ka nende kuritegude subjekte. See ei kuulu aga käesoleva artikli ülesannete hulka.

## **О ВЛИЯНИИ ВНЕШНИХ УСЛОВИЙ НА СОВЕРШЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Ст. научный работник К. В. Нигола

Проблемная лаборатория криминологии

### **Резюме**

В качестве внешних условий при совершении автотранспортных преступлений в статье рассматриваются определенные условия, характеризующие пространство, в котором совершаются указанные преступления (дорожные условия, видимость и обзорность, другие участники движения), а также транспортное средство, которым управляло лицо, виновное в совершении транспортного преступления. Анализу подвергаются 300 автотранспортных преступлений, совершенных в Эстонской ССР в 1962, 1963 и 1964 годах.

В статье указывается, что одни внешние условия, в которых совершаются автотранспортные преступления, по своей природе являются объективными, не зависящими от воли водителя, а другие вызываются самим водителем. И те, и другие условия могут влиять на совершение автотранспортных преступлений как непосредственно, не проходя через сознание водителя (объективно влияющие условия), так и опосредствованно, через сознание водителя (субъективно влияющие условия).

Выяснилось, что на совершение рассмотренных автотранспортных преступлений влияло 251 разное внешнее условие. Эти

условия способствовали совершению 188 преступлений (63,5%). На совершение указанных преступлений чаще всего влияли ограниченная видимость (в 68 случаях), нарушение правил движения со стороны других участников движения (в 62 случаях) и ограниченная обзорность (в 40 случаях). В большинстве случаев внешние условия влияли на совершение автотранспортных преступлений объективно.

Выяснилось также, что одни внешние условия влияли чаще на совершение тех автотранспортных преступлений, субъектами которых являлись шоферы-профессионалы, а другие — на совершение тех преступлений, субъектами которых были шоферы-любители. В одних внешних условиях чаще нарушались одни, в других — другие правила движения.