

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Tõnis Reinik

**VASTUTUS JA KAHJU HÜVITAMINE ENAM KUI KAHE MOOTORSÕIDUKIGA
VASTASTIKUSE KAHJU TEKITAMISE KORRAL**

Magistritöö

Juhendaja

Prof. Janno Lahe

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. RISKIVASTUTUS JA KAHJU HÜVITAMINE MOOTORSÕIDUKITEGA VASTASTIKUSE KAHJU PÕHJUSTAMISE KORRAL	8
1.1. Riskivastutuse eeldused mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral	8
1.2. Kahjuhüvitise vähendamine kannatanu enda osa tõttu kahju põhjustamisel	17
1.2.1. Kahjuhüvitise vähendamise üldine loogika.....	17
1.2.2. Käitamisrisk	21
1.2.3. Juhi käitumine	24
1.3. Liikluskahjude hüvitamise praktika liikluskindlustuses	27
2. LIIKLUSÕNNETUSED ENAM KUI KAHE MOOTORSÕIDUKI OSALUSEL	29
2.1. Kaasusgruppide määratlemine	29
2.2. Põhjusliku seose ahela osatähtsus	30
2.3. Võlgnike paljus	37
2.4. Kahju hüvitise jagunemist mõjutavad asjaolud.....	43
3. KAHJU HÜVITAMINE TÜÜPKAASUSTE KORRAL	45
3.1. Solidaarvastutuse alusel lahendatavad kaasusgrupid	45
3.2. Osavastutuse alusel lahendatavad kaasusgrupid	47
3.3. Kaasusgrupp a) „ahelavarii“	49
3.4. Kaasusgrupp b) „kõrvalepõige“	56
KOKKUVÕTE	63
LIABILITY AND COMPENSATION OF DAMAGES IN THE EVENT OF A TRAFFIC ACCIDENT BETWEEN MORE THAN TWO MOTOR VEHICLES	67
KASUTATUD LÜHENDID	73
KASUTATUD MATERJALID	74
KASUTATUD KIRJANDUS	74
KASUTATUD ÕIGUSAKTID	76
KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA	77
MUUD MATERJALID	78

SISSEJUHATUS

Liikluskindlustust võib pidada olulisimaks kohustuslikuks vastutuskindlustuseks. Eesti õiguskirjanduses on öeldud, et liikluskindlustuse objektiks, nagu ka vastutuskindlustusele omane, on isiku tsiviilõiguslik vastutus.¹ Liikluskindlustuse seaduse² (LkindLS) kommentaaride järgi ei ole Eesti õiguses eraldi õigusnormi selle kohta, kuidas jagada vastutust mootorsõidukitega vastastikuse kahju tekitamise korral. Seega üldjuhul pannakse isikud esmalt üksteise ees võlaõigusseaduse³ (VÕS) § 1057 alusel vastutama ning seejärel korrigeeritakse kahjuhüvitise ulatust kummagi isiku puhul VÕS § 139 alusel.⁴

Liikluskindlustuse seaduse seletuskirjas (423 SE) on sätestatud liikluskindlustuse põhieesmärgiks liiklusõnnetuses kannatanute kaitse – kannatanule peab olema tagatud kiire ja õiglane kahju hüvitamine olenemata süüdlase majanduslikust seisust. Seejuures on lisatud, et mitte vähem oluline on kohustusliku liikluskindlustuse süsteemis ka õnnetuse põhjustaja ehk süüdlase kaitse – kahju kompenseerimise kohustus on kindlustuslepinguga üle antud kindlustusandjale, mistõttu on süüdlane ise kaitstud hüvitamisega kaasnevate majanduslike raskuste või maksejõuetuks muutumise eest.⁵ Liikluskindlustuse seletuskirjas väljatoodud nõ süüdlase mõiste illustreerib magistritöö autori arvates riskivastutuse seisukohast väära arusaama, et igas liiklusõnnetuses on alati üks süüdlane.

Mootorsõidukitega vastastikuse kahju tekitamise korral saab vastutuse õigusliku alusena tulla kõne alla eelkõige riskivastutus (VÕS § 1057), kuid ka süül põhinev deliktiõiguslik vastutus (VÕS § 1043 jj) ja erijuhtudel ka lepinguõiguslik vastutus (VÕS § 101 lg 1 p 3, § 103, § 115). Liikluskindlustuse seaduse seletuskirjas on veel välja toodud, et LkindLS § 23 alusel määratletakse liikluskindlustuse objekt ehk teiste sõnadega, millisel õiguslikul alusel peab põhinema kahjustatud isiku nõue kahju tekitamise eest vastutava isiku vastu, et tal tekiks õigus hüvitise saamiseks kahju põhjustamise eest vastutava isiku liikluskindlustuse kindlustusandjalt.⁶ Üheks aluseks on riskivastutuse alusel tekkinud kahju hüvitise nõue. Tulenevalt Eestis põhiliselt levivast

¹ Lahe, J., O.-J. Luik. Kindlustusõigus. – Tallinn: Juura 2018, lk 171.

² Liikluskindlustuse seadus - RT I, 13.03.2019, 14.

³ Võlaõigusseadus. – RT I, 04.01.2021, 19.

⁴ Lahe, J. jt. Liikluskindlustuse seadus. Komm vlj. – Tallinn: Juura 2017, lk 93 (edaspidi: LkindLS komm).

⁵ Liikluskindlustuse seaduse seletuskiri, lk 5.

⁶ Liikluskindlustuse seaduse seletuskiri, lk 31.

õiguspraktikast lahendatakse mootorsõidukite vahelistest kokkupõrgetest tekkinud nõuded üldjuhul riskivastutuse teel, mistõttu ei käsitle käesolev magistritöö lepinguõiguslikke ega süül põhinevat deliktiõiguslikku vastutust.⁷

Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmete kohaselt hüvitas 2017. aastal vastutav kindlustusandja kahju 100%-liselt 32 947 juhul (58 800 461,79 eurot). Kahju osaline hüvitamine toimus aga 353 juhul (kulu kokku 342 640,95 eurot).⁸ Magistritöö autori poolt küsitud informatsioonist lähtuvalt saab öelda, et paari aasta jooksul ei ole vastav praktika muutunud.⁹ Kui võtta arvesse asjaolu, et valdav enamus kindlustusjuhtumeid on just aset leidnud mitme mootorsõiduki vahel, tuleb asuda seisukohale, et praktikas ei arvestata tsiviilõiguslikku riskivastutuse regulatsiooni, kuivõrd ühe osapoole kahju hüvitise nõude nullini vähendamine saab Riigikohtu seisukohast tulenevalt toimuda vaid erandlikel juhtudel.¹⁰ Seda, et liikluskindlustushüvitis makstakse vaid ühele osapoolele välja, toetab ka asjaolu, et Liikluskindlustuse Fondi poolt välja antud käsitluses¹¹ toodud näited kindlustusjuhtumitest on samuti Riigikohtu praktikaga kohati vastuoluliselt lahendatud. Näiteks on mootorsõiduki valdaja vastutus 100% kui ta on teisele mootorsõidukile tagant otsa sõitnud ning tema enda kindlustusandja hüvitamiskohustuseks on loetud 0%.¹² Selline lahend jätab arvesse võtmata Riigikohtu praktikat, millest tulenevalt on eelduslikult mõlemal osapoolel 100%-line kohustus teise osapoole kahjude hüvitamiseks ning hiljem kahjustatud isiku osa kahju hüvitamise arvestamisel vähendatakse ühe poole kahju hüvitise nõue nullini vaid erandjuhul.

⁷ Muudeks alusteks tuleks mootorsõidukite avarii puhul lugeda VÕS §-s 1043 jj reguleeritud deliktiõiguslik üldvastutus ning VÕS § 824 lg 1 alusel reisijaveoleping. Riigikohtu otsuse 3-2-1-7-13 p 13 järgi on VÕS § 1057 ja VÕS § 1043 jj kui vastutuse aluste näol tulenevalt VÕS § 1056 lg-st 3 tegemist materiaalõiguslikult erinevate, kuid menetlusõiguslikus mõttes samasse hagiasesse kuuluvate konkureerivate nõuetega. Kuna praeguse magistritöö eesmärk on välja selgitada mootorsõidukite kokkupõrkel tekkinud vastastikke võlasuhteid võlgnike paljususe kontekstis, ei ole niivõrd oluline nõuete tekkimise õiguslik alus, kui hagiasesse kuulub sama asi (mootorsõidukite kokkupõrkel tekkinud kahju hüvitamine). Magistritöö autor mõnab, et kui jätta riskivastutus kõrvale, siis võib magistritöös jõuda mõne kaasusgrupi analüüsimisel deliktiõigusliku üldvastutuse alusel teistsugusele järeldusele, kui jõuaks riskivastutuse alusel. Siiski oleks kõikide õiguslike vastutuse aluste analüüsimine väga mahukas ning ei aitaks lõppkokkuvõttes kaasa magistritöö õigusliku küsimuse lahendamisele.

⁸ Lahe, J. Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon: kas oodata on paradigma muutust? – *Juridica* VII/2018, lk 472 (edaspidi J. Lahe/Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon).

⁹ Magistritöö autor esitas 25.01.2021 Liikluskindlustuse Fondi järelepärimise selle kohta, kui palju 2020. aasta väljamakstud kindlustushüvitistest maksti osaliselt ning kui palju täielikult ühele osapoolele.

¹⁰ RK 3-2-1-173-14, p 14.

¹¹ Näited kindlustusjuhtumite lahenditest. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Liikluskindlustus_juhtumitelahendi_naited%2820%29.pdf?325.

¹² *Ibid*, lk 3.

Vaatamata sellele, et praktikas valdav osa mootorsõidukite kokkupõrkel tekkinud kindlustusjuhtumeid Riigikohtu suuniseid arvesse võtmata lahendatakse, on veelgi komplitseeritum probleemistik enam kui kahe mootorsõiduki kokkupõrkes osalenute vastutuse küsimus. Mootorsõidukite ahelavarii puhul ei ole tegemist enam pelgalt kahe osapoolega ning nendevaheliste vastastikkude nõuetega, vaid mitmete vastassuunaliste nõuete ning võlgnike paljususega. Rohkema kui kahe osalisega mootorsõidukite kokkupõrke puhul tekib lisaks kahjustatud isiku enda osale kahju tekkimisel ka eraldi õiguslik küsimus võlgnike paljususe kohta – kas mitme mootorsõiduki ahelavarii puhul tekib solidaar- või osavastutusel põhinev võlasuhe kannatanu ja kahju tekitajate vahel? Lisaks mis mõju on erinevatel asjaoludel VÕS § 139 lg-st 1 tuleneva oma osa puhul kahju hüvitamise vähendamisel, kui avarii on põhjustanud mitu mootorsõidukit? Seega on magistritöö eesmärk (peamine õiguslik küsimus) välja selgitada milliste kriteeriumite alusel tuleks määrata enam kui kahe mootorsõidukiga avarii osalenud mootorsõidukite valdajate vastastikused kahjuhüvitiste nõuded, s.t muuhulgas kas kannatanu suhtes on kahju põhjustajad solidaarvõlgnikud või osavõlgnikud. Seega on magistritöö õiguslik küsimus välja selgitada asjaolud, mille järgi saab võlausaldaja kahelt või enamalt võlgnikult nõuda kahju hüvitist kas solidaarvõlasuhte alusel või osavõlasuhte alusel. Lisaks sellele on magistritöös välja toodud kaks kaasusgruppi, kus on tegemist enam kui kahe mootorsõiduki osalusel toimunud avariiga ning nendele kaasustele pakutud lahendusi võttes arvesse eelnevalt magistritöös analüüsitut.

Magistritöö jaguneb kolmeks peatükiks. Esimeses peatükis analüüsitakse kriteeriume ja põhimõtteid, mille alusel hinnatakse mootorsõiduki käitamist, mõistetakse kehtiva õiguse alusel välja mootorsõidukite kokkupõrkel tekkinud kahjud ning kuidas võetakse arvesse mootorsõidukite kokkupõrkel tekkinud kahjude vähendamisel mootorsõidukite käitamisriski, juhi käitumist ning muid asjassepuutuvaid asjaolusid. Töö teises peatükis koostatakse kaks kaasusgruppi, kus on avarii osalenud enam kui kaks mootorsõidukit ning käsitletakse põhjuslikku seost ja võlgnike paljususe liike (solidaar- ja osavõlgnikus). Lisaks sellele hinnatakse erinevate võlgnike paljususe põhimõtteid ja eesmärgi – sh milles seisnevad võlasuhte erisused välis- ja sisesuhtes. Põhjusliku seose ja võlgnike paljususe põhimõtete ja eesmärkide hindamine on vajalik selleks, et anda hinnang, missugune võlgnike paljususe liik peaks kohalduma konkreetse kaasusgruppi avarii puhul võlgnike vahel.

Töö kolmandas peatükis hinnataksegi töö teises peatükis väljatoodud järeldusi väljatoodud kaasusgruppide näitel. Seejuures hinnatakse kaasusgruppe seeläbi, et võetakse magistritöö esimeses ja teises peatükis tehtud järeldusi arvesse, et subsumeerida vastava kaasusgrupi mootorsõidukite avariist tekkivad nõuded solidaarvõlasuhtena, osavõlgnevusena või mõlema kombinatsioonina. Töö kolmandas peatükis käsitletakse valdavalt järgmisi küsimusi: kuidas peaks aset leidma kahju hüvitamine juhul, kui mootorsõidukite kokkupõrkes on rohkem kui kaks mootorsõidukit; kuidas suhestub senine kahjuhüvitiste väljamõistmise regulatsioon ning kindlustushüvitiste väljamaksmise praktika kahju hüvitamise, solidaar- ning osavastutuse eesmärkide ja põhimõtetega ning kuidas peaks praktikas lahendama mootorsõidukite ahelavariis tekkinud kahjunõudeid.

Seni puudub Eestis selgus selle üle, kuidas vähendatakse kahju hüvitamist rohkem kui kahe mootorsõiduki ahelavariis puhul. Magistritöös välja toodud struktuuri kaudu on võimalik leida vastus magistritöö õiguslikule küsimusele missuguste kriteeriumite alusel tuleks enam kui kahe mootorsõiduki osalusel tekkinud avariis lahendada vastastikku tekkinud kahjuhüvitiste nõuded - kas solidaarvõlasuhte alusel või osavastutuse alusel. Seejuures antakse magistritöös ka hinnang erinevatele kahjuhüvitise vähendamiseks olevatele asjaoludele mootorsõidukite kokkupõrke kontekstis.

Selleks, et magistritöö eesmärgi saavutada, kasutatakse magistritöös valdavalt analüütilist ja võrdlevõiguslikku meetodit. Kvalitatiivse analüütilise meetodi kasutamine aitab sisustada erinevate juriidiliste mõistete sisu (nt mootorsõiduk, sellele iseloomulik risk). Võrdlevõiguslik meetod aitab magistritöö eesmärgi saavutamisele kaasa seeläbi, et uuritakse, kuidas on võrdlusriikides magistritöö põhiprobleem juba lahendatud. Nimelt on nii Šveitsi kui ka Saksa õiguses olemas erinorm, mille alla subsumeeritakse mootorsõidukite vahelisi kokkupõrkeid.

Magistritöö peamiseks allikateks on Eesti õigusaktid, kohtupraktika ja õiguskirjandus, aga ka Euroopa deliktiõiguse põhimõtted (*Principles of European Tort Law, PETL*)¹³, Euroopa ühtse eraõiguse raamnormistiku kavand (*Draft Common Frame of Reference, DCFR*)¹⁴, Saksa ja Šveitsi

¹³ Principles of European Tort Law (PETL), (18.04.2021) kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.egtl.org/PETLEnglish.html> (edaspidi: PETL).

¹⁴ von Bar, C., Clive, E., Schulte-Nölke, H. and others (ed.) Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the European Research Group on Existing EC Private Law (Acquis Group).

õiguskirjandus, õiguspraktika ja -normid ning Euroopa deliktiõiguse põhimõtteid käsitlev õiguskirjandus. Lisaks kasutatakse veel Euroopa Liidu õigusakte ning vastavat Euroopa Liidu kohtu praktikat. Võrdlusriikidena on magistritöös valitud Saksamaa ja Šveits just seetõttu, et tegemist on eraõiguses väga sarnaste õiguskordadega.¹⁵ Saksa ja Šveitsi õiguses on mitme mootorsõiduki vaheline kokkupõrge subsumeeritav erinormi alla, mistõttu on vastavates riikides kohtupraktikat ning kommentaare magistritöö põhiprobleemina käsitletavale teemale.

https://www.law.kuleuven.be/personal/mstorme/2009_02_DCFR_OutlineEdition.pdf. (18.04.2021) (edaspidi DCFR).

¹⁵ Riigikohus on varem leidnud, et teiste riikide analoogilisi seadusi ja praktikat võib vähemalt eraõigusnormide puhul arvestada võrdlusmaterjalina Eesti seaduse mõtte ja eesmärgi väljaselgitamisel ka juhul, kui tegemist ei ole rahvusvahelise eraõiguse suhtega (RKTko 3-2-1-89-14, p 26; RKTko 3-2-1-145-04, p 39).

1. RISKIVASTUTUS JA KAHJU HÜVITAMINE MOOTORSÕIDUKITEGA VASTASTIKUSE KAHJU PÕHJUSTAMISE KORRAL

1.1. Riskivastutuse eeldused mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral

Eestis on mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju vastutuse alusena VÕS §-s 1057 erinormina riskivastutuse alla toodud. Näiteks on Eesti õiguskirjanduses leitud, et muul juhul mootorsõidukite poolt tekitatud kahju puhul peaks mootorsõidukid olema suurema ohu allikad VÕS § 1056 lg 2 mõistes.¹⁶ PETL kommentaaridest tuleneb, et riskivastutuse all mõeldakse vastutust teisele isikule tekitatud kahju eest ilma, et kahjutekitaja vastutuse üheks eelduseks oleks süü.¹⁷ VÕS § 1057 alusel vastutab mootorsõiduki otsene valdaja mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest. Siiski ei tohiks VÕS §-s 1057 mõiste mootorsõiduk olla piiratud vaid liiklusseaduse¹⁸ järgse mõistega. Võlaõigusseaduse kommentaarides on asutud seisukohale, et pigem tuleks mootorsõiduki mõistet sisustada laialt, seda enam, et (VÕS § 1057) p 3 kohaselt loetakse mootorsõidukiks ka õhusõidukit.¹⁹ Seega ei tuleks mootorsõiduki mõiste sisustamisel lähtuda kitsalt vaid liiklusseaduse definitsioonist või VÕS § 1057 grammatilisest tõlgendamisest, vaid mootorsõidukite alla nimetatud sätte tähenduses peaksid kuuluma liikumisvahendid, mis kujutavad endast suuremat ohu allikat. Kuigi Euroopa deliktiõiguse põhimõtete alusel ei tohiks üldise riskivastutuse alla käia tegevus, mis ei ole ebanormaalselt ohtlik (PETL artikkel 5:101 lg 1 ja 2), võivad riigid seadusega ette näha riskivastutuse kategooriaid ohtlikele tegevustele isegi juhul, kui tegevus ei ole ebanormaalselt ohtlik (PETL artikkel 5:102 lg 1). Magistritöö autor on seisukohal, et mõistet „mootorsõiduk“ tuleks tõlgendada laialt ning liiklusseaduses sätestatud mõiste ei oma võlaõigusseaduse tõlgendamisel ammendavat mõju.

¹⁶ “VÕS § 1057 sõnastusest tulenevalt tekib riskivastutus selle sätte järgi vaid juhul, kui mootorsõiduk on käitatud. Seetõttu ei vasta suurema ohu allika mõistele selle sätte järgi käivitamata mootoriga mootorsõiduk või mootorsõiduk, mis hakkab liikuma muul põhjusel kui mootori käivitamine.” Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 286.

¹⁷ Wagner, G. Strict Liability in European Private Law, lk 2. Kättesaadav arvutivõrgus https://www.researchgate.net/publication/228224891_Strict_Liability_in_European_Private_Law (edaspidi Wagner/PETL).

¹⁸ RT I 2010, 44, 261- RT I, 10.12.2020, 15. – LS § 2 p-st 40 järgi on mootorsõidukiks mootori jõul liikuv sõiduk välja arvatud mootoriga jalgratas, pisimopeed, maastikusõiduk, tramm ning muu sõiduk, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

¹⁹ Käerdi, M., Tampuu, T. VÕS IV komm. Võlaõigusseadus IV. Kommenteeritud väljaanne. § 1057/3.1, lk 845. – Varul, P jt (koost). Võlaõigusseadus IV. Komm vlj. Tallinn: Juura 2020 (edaspidi VÕS IV komm).

Eesti õiguskirjanduses väljendatud seisukoha järgi ei pöörata riskivastutuse korral tähelepanu kahju tekitaja teole ega süüle, vaid kontrollitakse, kas kahjulik tagajärg on põhjustatud asjadele või tegevusele iseloomuliku kõrgendatud riski realiseerumisest.²⁰ Ka PETL kommentaaride järgi see õige seisukoht, kuivõrd riskivastutuse eesmärgiks on suurema ohu allika valitseja vastutamine ka juhul, kui ta järgis käibes vajalikku hoolt nii objektivsete kui ka subjektiivsete standardite järgi. Selline seisukoht võtab arvesse kui suures ulatuses omas isik kontrolli ohtliku tegevuse üle.²¹ Võttes arvesse VÕS § 1057 sõnastust „mootorsõiduki käitamine“, on riskivastutuse eelduseks mootorsõidukite avarii puhul mootorsõiduki käitamine (suurema ohu allika valitsemine) ning põhjuslik seos iseloomuliku riski realiseerumise ja kahjuliku tagajärje vahel. Eesti õiguskirjandusest tuleneb, et riskivastutuse eesmärgiks on kõrgendatud riski allika poolt põhjustatud kahju hüvitamise nõuete esitamise hõlbustamine.²² Seda tuleb ka jaatada, kuivõrd süü olemasolu riskivastutuse puhul ei ole asjassepuutuv.

PETL kommentaaride järgi on Saksa õiguskorras erinevad riskivastutuse alused eriseadustes sätestatud.²³ Saksa õiguskirjanduse järgi on mootorsõiduki käitamisel (*Beim Betrieb*) tekkinud avarii juhul, kui realiseerub oht, mis on mootorsõidukiga kui liiklusvahendiga seotud ning väljendit „mootorsõiduki käitamine“ tuleks laialt tõlgendada.²⁴ VÕS § 1056 lg 1 alusel vastutab suuremat ohu allikat valitsenud isik kahju tekkimise eest vaid juhul, kui kahju on tekkinud eriti ohtlikule asjale või tegevusele iseloomuliku ohu tagajärjel. Seega on vajalik, et oht, mille tõttu mootorsõidukit suurema ohu allikaks peetakse, realiseeruks. Eesti kohtupraktikas on leitud, et kahju on tekitatud mootorsõiduki käitamisel eelkõige siis, kui kahju põhjustatakse mootorsõiduki sihipärase kasutamisega mootorsõidukina liikluses.²⁵ Riigikohus on mootorsõiduki puhul kirjeldanud iseloomulikku riski järgmiselt: „(hagejale kuuluv) kallur sai kahjustada ja see kahju tekkis sõiduauto käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tagajärjel VÕS § 1056 lg 1 esimese lause mõttes, sest sõiduauto kui mootorsõidukit saab pidada suurema ohu allikaks VÕS § 1056

²⁰ Lahe, J., Luik, O.-J. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018, lk 179.

²¹ Koch, A.B. European Group on Tort Law. Principles of European Tort Law. Text and Commentary. SpringerWienNewYork 2005, lk 108 (kättesaadav arvutivõrgust: https://www.researchgate.net/profile/Olivier-Moreteau/publication/321568630_Principles_of_European_Tort_Law_Text_and_Commentary/links/5d2de259458515c11c36347f/Principles-of-European-Tort-Law-Text-and-Commentary.pdf?origin=publication_detail).

²² Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. Juridica III/2003, lk 161.

²³ Wagner/PETL, lk 4.

²⁴ Burmann, M. Straßenverkehrsrecht kommentar § 7, Rn 7. Burmann u.a., 26., bearbeitete Auflage 2020 (edaspidi: Burmann).

²⁵ Lahe, J., Luik, O.-J. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018, lk 177 (edaspidi: Kindlustusõiguse õpik).

Ig 2 esimese lause mõttes eelkõige seetõttu, et seda juhtides ei ole juhil võimalik kõikidel juhtudel vältida kokkupõrget teise esemega, sh teise mootorsõidukiga.“ Jättes hetkel kõrvale riskivastutuse üldnormi ja erinormi problemaatika, peaks tulenevalt Riigikohtu praktikast sõiduki käitamine olema eelkõige seotud sõiduki liikumisega – sõiduki ohtlikkus väljendub eelkõige selles, et ohu tekkimisel ei ole võimalik seda täies ulatuses kontrollida, nt kohe kinni pidada.²⁶ Eesti õiguskirjanduses on siiski ka seisukoht, et mootorsõiduk ei vasta suurema ohu allika mõistele VÕS § 1057 järgi käivitamata mootoriga või juhul, kui mootorsõiduk on mõnel muul põhjusel liikuma hakanud.²⁷ Magistritöö autori seisukoht on, et mootorsõiduki käitamise mõistet ei tohiks kitsendada mootorsõiduki mootori käivitamisega, sest üldine tähelepanu mootorsõiduki käitamisel peaks olema siiski selles, kas mootorsõiduk kujutab endast ohtu teistele. See aga ei olene alati sellest, kas mootorsõiduki mootor on käivitatud või mitte. Järelikult seisneb mootorsõiduki käitamine peamiselt selles, et seda kasutatakse liiklusvahendina ning liiklusvahendi peamiseks omaduseks on see, et tema liikumist pole võimalik täies ulatuses kontrollida. Seega mootorsõiduk, millega sõidetakse (st osaletakse liikluses ja kasutatakse transpordivahendina) ja mis kujutab endast muul viisil ümbritsevale ohtu, on käitamises.

Kui asetada mootorsõidukite käitamine mootorsõidukite vahelise avarii konteksti, siis Eesti õigusteadlaste seisukoht on mootorsõidukite käitamist tuleks reeglina jaatada. Samas, kui mootorsõiduk seisab pimedal teeäärel ning ei ole valgustatud, võib samuti olla tegemist mootorsõiduki käitamisega.²⁸ Lisaks sellele on Eesti õiguskirjanduses öeldud, et mootorsõiduki käitamises osalemiseks lugemine peaks sõltuma sellest, kas see seisev sõiduk kujutab endast ohtu kaasliiklejatele. Näiteks ei ole ilmselt õige käsitada käitamisenä sõiduki nõuetekohast parkimist parklas.²⁹ Magistritöö autori arvates ei tohiks mootorsõiduki käitamise käsitluses lähtuda vaid eeltoodud Riigikohtu seisukohast, mille järgi väljendub sõiduki ohtlikkus eelkõige selles, et ohu tekkimisel ei ole seda võimalik täies ulatuses kontrollida, sest mootorsõiduk võib kätkeada endast ohtu kaasliiklejatele ka seistes, kuna nad on rasked. Võttes arvesse, et mootorsõidukid on rasked, võivad nad kujutada omakorda ohtu liikluses seistes. Eesti õiguskirjanduses on veel seisukoht, et

²⁶ RK 3-2-1-29-11, p 10.

²⁷ Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 286.

²⁸ Kull, I, Lahe, J. Motor Vehicle Operational Risk and Awarding Damages in the Event of a Traffic Accident. De Gruyter 2014. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://www.etis.ee/Portal/Publications/Display/a5e14c8c-12e9-4b6d-9b82-81bda74938ad> (Edaspidi Kull, I, Lahe, J. De Gruyter), lk 109 - 110.

²⁹ Lahe, J., Luik, O.-J. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018, lk 178.

mootorsõiduki puhul tuleb igal üksikjuhul eraldi hinnata, kas seisev mootorsõiduk kujutas endast liiklusele mingit ohtu. Näitena on toodud, et kui sõiduk on pargitud korrektselt selleks ettenähtud kohta ja endast liiklusele mingit ohtu ei kujuta, tuleks asuda seisukohale, et tegemist ei ole mootorsõiduki käitamisega ja seega selle sõiduki valdaja riskivastutuse sätete alusel ei vastuta.³⁰ Magistritöö autor on seisukohal, et korrektne parkimine siinkohal oluline ei ole, kuivõrd ka korrektselt parkinud auto võib teistele autodele endast ohtu kujutada.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2009/103/EÜ³¹ artikkel 3 lõikest 1 tuleneb liikmesriikidele kohustus võtta kasutusele kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Seega on olemas EL-i õiguse autonoomne mõiste “sõiduki kasutamine”. Euroopa Liidu Kohtu praktika järgi on sõiduki kasutamise tekitatud kahju nimetatud sätte kontekstis ka olukorras, kui üks parkiv auto ust avades tema kõrvale parkinud autole uksega kriimu teeb.³² Kui võrrelda Saksa õiguskirjanduse käsitlust mootorsõiduki käitamise kohta ja Riigikohtu seisukohta, et paigalseisvat mootorsõidukit võib vaid erandkorras mootorsõiduki käitamiseks lugeda³³, tõlgendab Euroopa Liidu kohus mootorsõiduki kasutamist väga laialt. Euroopa Liidu Kohus on selgitanud, et nende liidu õigusnormide, mis reguleerivad mootorsõidukite kasutamist tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas, eesmärk on esiteks tagada Euroopa Liidu territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine ning teiseks tagada nende sõidukitega põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanutele samaväärne kohtlemine, olenemata sellest, kus liidu territooriumil õnnetusjuhtum on toimunud.³⁴ Euroopa Liidu Kohus on leidnud isegi, et parklas üle 24 tunni seisnud auto, mis on põlema süttinud ja seega kahjustanud parkla kohal asuvat maja, on samuti mootorsõiduki kasutamisel tekkinud kahju direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 lõike 1 mõistes.³⁵ Seega on Euroopa Liidu õiguse käsitus sõiduki kasutamisest Eesti ja Saksa õiguse

³⁰ Värk, V. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. *Juridica* VI/2004, lk 407.

³¹ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16. september 2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (edaspidi tekstis direktiiv 2009/103/EÜ).

³² “Nimelt tuleb esiteks märkida, et ainuüksi asjaolu, et õnnetuses osalenud sõiduk oli õnnetuse toimumise hetkel paigal, ei välista, et sõiduki kasutamine sel hetkel võib kuuluda sõiduki transpordivahendina kasutamise alla ja seetõttu esimese direktiivi (2009/103/EÜ) artikli 3 lõike 1 tähenduses mõiste „sõiduki kasutamine“ kohaldamisalasse.” EKO C-648/17, p 38.

³³ RK 3-2-1-7-13, p 20.

³⁴ EKO C-648/17, p 32.

³⁵ EKO C-100/18, p 48.

järgsest sõiduki käitamisest laiem, eriti seetõttu, et näiteks nõuetekohaselt parkiv auto on sõiduki kasutamine Euroopa Liidu õiguse mõttes, kuid ilmselt mitte mootorsõiduki käitamine Eesti ja Saksa õiguse kohaselt. “Mootorsõiduki kasutamine” direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 lõike 1 mõistes on autonoomne Euroopa Liidu õiguse mõiste, mille tõlgendamine ei kuulu liikmesriikide pädevusse. “Mootorsõiduki kasutamine” hõlmab endas igasuguse mootorsõiduki kasutamise, mis langeb selle tavapärase funktsiooni, kui liikumisvahendi, alla.³⁶ Seega on Euroopa Liidu õigusest tulenev “mootorsõiduki kasutamine” direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 lõike 1 mõistes suures osas laiem, kui Saksa ja Eesti õigusest tulenev mootorsõiduki käitamise mõiste. Vajab siiski märkimist, et direktiivi 2009/103/EÜ eesmärk on liikluskindlustuse laiaulatuslik kaitse ning liikluskindlustuse aluseks olev tsiviilvastutust ELi õigus ei puuduta, seda enam, et mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju on vaid erinormina riskivastutuse alla toodud.

VÕS § 1057 alusel vastutab mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest mootorsõiduki valdaja. Riigikohtu praktika järgi on VÕS § 1057 järgi vastutav eelkõige isik, kellel on tegelik võim (olgu seaduslikul alusel või mitte) mootorsõiduki üle, ehk isik, kes sõidukit kontrollib, st otsustab, kuhu ja millal sõiduk liigub, kannab sõidukiga seotud kulusid ja majanduslikke riske ning saab selle kasutamisest kasutuseeliseid.³⁷ Saksa õiguskirjanduses on seisukoht, et mootorsõiduki pidaja (*Halter*) isik, kes kasutab mootorsõidukit või haagist omal nimel ning mitte ajutiselt enda jaoks; samuti kes võib otsustada selle üle, kelle kasutusse mootorsõiduk või haagis anda.³⁸ Seega on nii Riigikohtu praktika kui ka Saksa õiguskirjanduses arusaam, et mootorsõiduki valdaja/pidaja saab olla üksnes isik, kes mootorsõiduki üle võimu teostab. VÕS-i kommentaaridest tuleneb, et mootorsõiduki otsese valdaja mõiste määratlemisel tuleb kohaldada asjaõigusseaduse³⁹ (AÕS-i) § 33. Näiteks ei saa § 1057 alusel võtta riskivastutusele bussijuhti, kes on bussi suhtes valduse teenija (AÕS § 33).⁴⁰ Seisukohale, et valduse teenija ei tohiks VÕS § 1057 alusel vastutada, on jõutud ka Juridica artiklis „Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus“. Nimetatud artiklis on veel seisukoht, et valduse teenijat ei tohiks ka VÕS § 1056 alusel vastutusele võtta. Seda selgitatakse järgmiselt: „Valduse teenija (ei vastuta) ka VÕS § 1056 alusel, sest osas, milles üldine säte on

³⁶ Burmann. § 7, Rn 8.

³⁷ RK 3-2-1-7-13, p 21.

³⁸ Burmann. § 7, Rn 5.

³⁹ Asjaõigusseadus - RT I, 22.02.2019, 11.

⁴⁰ Varul, P., jt. Võlaõigusseadus. Kommenteeritud väljaanne. § 1057, lk 696. Varul, P jt (koost). Võlaõigusseadus III. 8. ja 10. osa (§§ 619-916 ja 1005-1067). Komm vlj. Tallinn: Juura 2009.

erisättega vastuolus, tuleks üldine säte jätta kohaldamata ja kohaldada selle asemel erisätet – *lex specialis derogat legi generali*. /.../ kui erisätte kõrval võiks alati – hoolimata erisätte piirangutest ja täpsustustest – ka üldsätet kohaldada, muutuks erisätete kehtestamine mõttetuks.⁴¹

Ka AÕS § 33 lg-st 1 tulenevalt loetakse valdajaks isikut, kelle tegeliku võimu all asi on. Asjaõigusseaduse kommentaaride järgi tähendab see seda, et konkreetne asi või asja osa peab olema isiku mõjusfääris selliselt, et isik saab sellega vabalt toimida ja teiste isikute mõjud asja suhtes tegelikult välistada.⁴² Nõndanimetatud „tegeliku“ võimu olulisust on rõhutatud ka Saksa õiguskirjanduses, mille järgi ei tähenda „tegelik“ võim seda, et kellelgi peaks olemas olema ka õigus asja vallata.⁴³ Lisaks on AÕS kommentaarides seisukoht, et valdaja selgitatakse välja käibearusaamade järgi. Seejuures on määravaks see, millal käibes tavaliselt loetakse „et konkreetne asi on kellegi tegeliku võimu all.“⁴⁴ Magistritöö autor on seisukohal, et „mootorsõiduki valdaja“ mõiste sisustamisel tuleks tõepoolest lähtuda asjaõigusseadusest, kuna Eestis on tsiviilseadustik kodifitseeritud ning ühes tsiviilseadustiku seaduses leiduv mõiste peaks tähendama sama asja teises tsiviilseadustiku seaduses.

Samas on Riigikohus olnud seisukohal, et liikluskindlustuse seaduse kontekstis ei saa sõiduki valdaja mõiste sisustamisel lähtuda üksnes AÕS-s sätestatud valdaja mõistest. Kohtupraktikas on leitud, et (2001.a.) LKindlS mõttes saab valdajaks lugeda nii isikut, kes vastab AÕS §-s 33 sätestatud valdaja tunnustele kui ka isikut, kes võib vastutada sõidukiga liikluses kolmandale isikule kahju põhjustamise eest.⁴⁵ Saksa õiguskirjanduses on leitud, et mitu inimest võivad korraga mootorsõiduki pidajad olla, näiteks üürileandja ja üürnik, abieluinimeste puhul on mitu otsest pidajat juhul, kui mootorsõiduk on koos soetatud, finantseeritud ning seda kasutatakse ühiselt.⁴⁶ Samas on Saksa ülemkohus leidnud, et lühike üürileandmine (nt paariks tunniks) ei tohiks tuua endaga kaasa seda, et üürnikku saaks mootorsõiduki pidajaks lugeda.⁴⁷ Saksa tsiviilseadustiku⁴⁸

⁴¹ Värk, V. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. *Juridica* VI/2004, lk 403.

⁴² Paal, K. Asjaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. § 32/3.1, lk 24-25. – Varul, P jt (koost). Asjaõigusseadus I. 1.-3. osa (§-d 1-167). Komm vlj. Tallinn: Juura 2014 (edaspidi AÕS komm).

⁴³ Berger, C. Jauernig, *Bürgerliches Gesetzbuch*. § 854, Rn 1. 18. Auflage 2021.

⁴⁴ Paal, K. AÕS komm. § 32/3.1, lk 25.

⁴⁵ RK 3-2-1-55-06, p 12.

⁴⁶ Burmann. § 7, Rn 6.

⁴⁷ BGH NJW, 378/90.

⁴⁸ *Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 22. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3256) geändert worden ist* (edaspidi BGB).

(edaspidi BGB) kommentaaride järgi kui töötaja kasutab ettevõtte autot isiklikel eesmärkidel, on ta tööandja kõrval otsene pidaja.⁴⁹ Saksa kindlustuslepingu seaduse kommentaarides on märgitud, et mootorsõiduki pidajaks saab olla isik, kes kasutamise võimu (*Verfügungsgewalt*) mootorsõiduki üle omab. Kasutamise võim seisneb kommentaaride kohaselt mootorsõiduki kasutusele andmises; sõitude sihtkoha ning aja kindlaksmääramises. Kasutamise võim ei eelda seda, et mootorsõiduki pidaja peaks mootorsõiduki kasutamise kulusid katma.⁵⁰ Šveitsi ülemkohus on selgitanud, et mootorsõiduki pidaja ei ole mootorsõiduki omanik või isik, kes formaalselt mootorsõiduki dokumentidesse sisse kantud. Mootorsõiduki pidaja on hoopiski see, kelle arvel ja riisikol mootorsõidukit käitatakse ning kes päris ja vahetut ligipääsu mootorsõidukile omab.⁵¹ Lisaks on Šveitsi liiklusseaduse⁵² (edaspidi SVG) kommentaarides märgitud, et mootorsõiduki pidaja mõiste sisustamisel tuleb anda hinnang ühelt poolt mootorsõiduki kasutamise võimule ning teiselt poolt mootorsõiduki kasutamisest saadud viljade õigusele avarii tekkimise ajal.⁵³ Magistritöö autori seisukoht on, et Saksa ja Šveitsi õiguses kasutatava mõiste mootorsõiduki pidaja sisustamisel tuleks lähtuda samadest põhimõtetest, millest lähtutakse mootorsõiduki valdaja mõiste sisustamisel Eesti õiguses. Eriti tuleks mootorsõiduki valdaja sisustamisel riskivastutuse alusel võtta magistritöö autori arvates arvesse seda, kes mootorsõiduki käitamisest kõige rohkem kasu saab.

Kindlustusõiguse õpikust tulenevalt tuleb ka nt valduse teenijat (AÕS § 33 lg 3) pidada sõiduki valdajaks ja kindlustatud isikuks liikluskindlustuses.⁵⁴ Asjaõigusseaduse kommentaaride järgi eeldab valduse teenijaks olemine seda, et valduse teenija ja isiku, kelle jaoks valduse teenija asja suhtes tegelikku võimu teostab, vahel on kohane alluvussuhe. Näitena on toodud välja, et mootorsõiduki valdajaks VÕS § 1057 mõistes on tööandja.⁵⁵ Siiski ei vastuta valduse teenija järelikult VÕS § 1057 alusel. Magistritöö autori arvates peaks valduse teenija vastutama

⁴⁹ Engel, C. MüKoStVR. Rn 36. Engelbert, B, B, König, P. Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht 2. Auflage 2017.

⁵⁰ Maier, K. Münchener Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz: VVG, Band 3: Nebengesetze, Systematische Darstellungen, Rn 90. 2. Auflage.

⁵¹ BGE 129 III 102 E. 2.1.

⁵² Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Januar 2020) Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf die Artikel 82 Absätze 1 und 2, 110 Absatz 1 Buchstabe a, 122 Absatz 1 und 123 Absatz 1 der Bundesverfassung, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1955.

⁵³ Weissenberger, P. Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz mit Änderungen nach Vie Sicura. Rn 3. 2. Auflage (edaspidi Weissenberger/SVG).

⁵⁴ Kindlustusõiguse õpik, lk 176.

⁵⁵ Paal, K. AÕS komm. § 34/3.3., lk 29.

mootorsõidukiga tekitatud kahjude eest kas deliktilise üldkoosseisu alusel VÕS § 1043 jj või muul alusel. Selline seisukoht on kõige rohkem kooskõlas riskivastutuse põhimõttega, et suuremat ohu allikat valitsev isik vastutab kahjude eest, mida põhjustab suurema ohu allikas ning magistritöö autori arvates tulenevalt erinormi olemasolust, selleks valduse teenijat pidada ei saa. Siiski vajab märkimist, et Saksa liiklusseaduse⁵⁶ (edaspidi StVG) § 7 lõike 3 järgi vastutab näiteks isik, kes ilma mootorsõiduki valdaja teadmise ja tahteta mootorsõidukit kasutab, mootorsõiduki käitamisel tekitatud kahju eest. Seega on Saksa õiguskorras toodud riskivastutuse alla ka nn omavolilise valdaja vastutus. Eesti õiguses on võimalik magistritöö autori arvates subsumeerida omavoliline valdaja VÕS § 1057 alla. Eelnevast tulenevalt võib asuda seisukohale, et peaaegu alati peaks VÕS § 1057 alusel vastutama mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest isik, kes mootorsõidukit juhtis või mootorsõiduki kasutamise üle kahju tekkimise ajal reaalselt võimu teostas, v.a. juhul, kui mootorsõidukit juhtis valduse teenija.

Võlaõigusseaduse kommentaaride järgi on VÕS § 127 sätted kohaldatavad kõikide kahju hüvitamise nõuete korral, sõltumata sellest, kas selline nõue tuleneb lepingu või muu kohustuse rikkumisest, kahju õigusvastasest tekitamisest vms.⁵⁷ Seega kohalduvad ka riskivastutuse sätetele kahju hüvitamise eesmärgist ja ulatusest tulenevad üldsätted, sh ka VÕS § 127 lg-st 4 tulenev põhjuslik seos. Riskivastutuse puhul ei kontrollita põhjuslikku seost isiku teo ning tekkinud kahju vahel. Võlaõigusseaduse kommentaaridest tulenevalt kontrollitakse selle asemel, kas kahju on tekkinud suuremale ohuallikale iseloomuliku riski realiseerumise tagajärjel, seejuures kontrollitakse põhjuslikku seost suurema ohu allikast nähtuva tüüpilise ohu ning kannatanu õigushüve kahjustamise (tekkinud kahju) vahel.⁵⁸ Magistritöö autori nõustub sellise seisukohaga, kuivõrd mootorsõiduki valdaja vastutus on riskivastutuse üldnormi VÕS § 1056 kõrvale eraldi normina toodud. Siiski tuleb ka VÕS § 1057 subsumeerimisel võtta arvesse riskivastutuse üldnormist tulenev suuremale ohuallikale iseloomuliku riski realiseerumise käsitlus.

Riskivastutusest tulenev hüvitatav kahju on piiratud *numerus clausus* printsiibi alusel. Tulenevalt VÕS § 1056 lg-st 1 vastutab isik riskivastutuse alusel vaid surma põhjustamise, kehavigastuse või

⁵⁶ Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575) geändert worden ist (edaspidi StVG).

⁵⁷ Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. § 127/3, lk 655. – Varul, P jt (koost). Võlaõigusseadus I. Üldosa (§§ 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2016 (edaspidi VÕS I komm).

⁵⁸ Käerdi, M, Tampuu, T. VÕS IV komm § 1056/3.4, lk 837.

tervisekahjustuse tekitamise või asja kahjustamise eest, kui seadusest ei tulene teisiti. See käsitlus läheb kokku ka ühtse Euroopa eraõiguse põhimõtete tugiraamistiku kavandiga. DCFR akadeemilise ühtse tugiraamistiku kavandi järgi manifesteerib suuremale ohuallikale iseloomulik risk, mis mootorsõiduki valdaja vastutuseks relevantne on, end ainult kehavigastuse tekitamises või omandi kahjustamises. Kõik muud kahjud on kahjusaajal võimalik sisse nõuda vaid tahtluse või hooletuse alusel, kui kahjud on õiguslikult relevantset ning seega hüvitatavad.⁵⁹ Seega ei ole võimalik riskivastutuse alusel sisse nõuda nt vabaduse võtmisega tekitatud kahju. Mootorsõiduki valdaja vastutus teatud kahjude suhtes on piiratud VÕS § 1057 p 1 ja 2 alusel. Võlaõigusseaduse kommentaaride järgi peab neid erandeid vaatlema koos VÕS § 1056 lg 1 esimeses lauses sätestatuga, mille järgi tuleb riskivastutuse eelduste olemasolul asja kahjustamise eest vastutada.⁶⁰ Magistritöö autor on selle seisukohaga nõus, kuivõrd võlaõigusseaduse ülesehitusest tulenevalt peaks VÕS § 1057 alusel hüvitatavad kahjud olema VÕS § 1056 lg-s 1 nimetatud kahjud. Seega ei ole võimalik riskivastutuse alusel nõuda mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju mootorsõidukiga veetavale asjale, mida mootorsõidukis viibiv isik ei kandnud seljas ega kaasas ning asjale, mis on mootorsõiduki valdajale hoiule antud. Magistritöö autori arvates on selline kahju hüvitiste piiramine kohati arusaamatu ning piirab arusaamatult omandile tekitatud kahju. Teisalt jällegi aitab selline kahju hüvitamise nõude piirang ebamõistlikult suurte ja ettenägematute kahjude (näiteks kallite ehete hävimine/kadumine avarii korral) hüvitamist ära hoida. Samamoodi on hüvitatav kahju piiratud inimese surma põhjustamise, kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise või asja kahjustamisega tekitatud kahjuga ka Saksa õiguses. Saksa kõrgeim kohus on leidnud, et nimetatud kahjude alla peaks kuuluma ka valdusõiguse rikkumine.⁶¹ Sellise käsitluse põhjendus on, et kui StVG §-s 7⁶² on kaitstud õigushüveks asi ning üldine viide “kahjustatud isikule” kui isikule, kellel on õigus kahjuhüvitist nõuda, siis peaks olema iseenesest mõistetav, et lisaks omandile kuuluvad ka muud asjadega seotud õigused, nagu näiteks valdusõigus, selle normi

⁵⁹ DCFR Draft Common Frame of Reference on 2010. a avaldatud akadeemiline ühtse tugiraamistiku kavand, mis sisaldab Euroopa eraõiguse põhimõtteid, definitsioone ja mudelnorme (edaspidi DCFR kommentaar). Arvutivõrgus kättesaadav:

https://www.ccbe.eu/fileadmin/speciality_distribution/public/documents/EUROPEAN_PRIVATE_LAW/EN_EPL_20100107_Principles_definitions_and_model_rules_of_European_private_law_-_Draft_Common_Frame_of_Reference_DCFR_.pdf.

⁶⁰ Käerdi, M. Tampuu, T. VÕS IV komm lk 846.

⁶¹ BGH NJW 1981, 750.

⁶² Saksa liiklusseaduse artikli 7 alusel kui mootorsõiduki käitamisel või sellele kinnitatud haagisega tuuakse kaasa teise isiku surm, kehavigastuse tekitamine või asja kahjustamine, vastutab mootorsõiduki pidaja mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahjude eest.

kaitse-eesmärgi hulka. Selline käsitus ei oleks magistritöö autori arvates Eesti õiguses võimalik kuivõrd omand või sellega sarnane õigus või valduse rikkumine on VÕS § 1045 lg-st 1 tulenev kaitstav õigushüve õigusvastase kahju tekitamise kaudu ning VÕS § 1056 on nimetatud vaid surma põhjustamist, kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamist või asja kahjustamist.

Suurema ohu allikaga kahju põhjustamine tähendab suurema ohu allikale iseloomuliku riski, s.o suurema ohu allikale kui asjale või tegevusele iseloomuliku kõrgendatud ohu realiseerumise tagajärjel kahju tekkimist. Seega vastutab mootorsõiduki valdaja Riigikohtu seisukohast tulenevalt sõltumata oma süüst liikluskahju eest, mis tekib mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku ohu (riski) realiseerumise tagajärjel.⁶³ Nimetatud Riigikohtu seisukohast tuleneb, et mitte iga kahju, mida mootorsõiduk tekitab, ei ole riskivastutuse alusel hüvitatav, vaid ainult kahju, mis mootorsõidukile iseloomuliku kõrgendatud ohu realiseerumise tagajärjel tekkis. Järelikult suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumine on vastutust tekitav kausaalsus ning lõpliku kahju hüvitise määramiseks on vajalik ka see, et suuremale ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumisest tekkinud kahju on hüvitatav ka VÕS §-dest 129, 130 ja 132 tulenevalt (vastutust täitev kausaalsus). Eelnevalt on analüüsitud, mis on mootorsõiduki käitamine ning ainult mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju on riskivastutuse alusel hüvitatav.

1.2. Kahjuhüvitise vähendamine kannatanu enda osa tõttu kahju põhjustamisel

1.2.1. Kahjuhüvitise vähendamise üldine loogika

Eesti õiguskirjanduses on öeldud, et kahjuhüvitise õiglane vähendamine on kohtuniku diskretsiooniõigusel põhinev kahjuhüvitise vähendamine teatud asjaolude alusel.⁶⁴ Kuigi nimetatud õiguskirjanduse artikkel analüüsib valdavalt VÕS §-st 140 tulenevat kohtu õigust kahjuhüvitise vähendamiseks, on siiski oluline rõhutada kohtu diskretsiooni ka VÕS § 139 kohaldamisel, kuivõrd õigust mõistab kohus (sh subsumeerib asjaolusid õigusnormi alusel). Liikluskindlustuse seaduse kommentaarides on öeldud: „Eesti õiguses ei ole eraldi õigusnormi selle kohta, kuidas jagada vastutust mootorsõidukitega vastastikuse kahju tekitamise korral. Küll

⁶³ RK 3-2-1-161-10, p 11.

⁶⁴ Oksaar, M. Kindlustuse mõju deliktiõiguslikule kahju hüvitamise kohustusele. Kahjuhüvitise vähendamine ja tagasinõudeõigus. *Juridica* VI/2005, lk 376.

võimaldab kahjuhüvitist lõpptulemusena korrigeerida üldine kahjuhüvitise vähendamise norm – VÕS § 139 lg 1 – mis sätestab, et kui kahju tekkis osaliselt kahjustatud isikust tulenevatel asjaoludel või ohu tagajärjel, mille eest kahjustatud isik vastutab, vähendatakse kahjuhüvitist ulatuses, milles need asjaolud või oht soodustasid kahju tekkimist.⁶⁵ Järelikult on kahjuhüvitise vähendamine mootorsõidukite kokkupõrkel küll kohtuniku diskretsiooniotsus, kuid kohtunik peaks arvestama ka VÕS §-st 139 tulenevaid juhiseid kahjuhüvitise vähendamisel. Võlaõigusseaduse kommentaaride järgi vähendatakse VÕS § 139 lg 1 alusel kahjuhüvitist ka juhul, kui kahju tekkis osaliselt ohu tagajärjel, mille eest kahjustatud isik vastutab. Eelkõige peetakse selle all silmas riskivastutuse juhtumeid (st kahju tekkis osaliselt suurema ohu allika tõttu, mille valitsejaks on kannatanu).⁶⁶ Eesti õiguskirjanduses on lahendatud mootorsõidukite omavahelisel kokkupõrkel tekkinud vastastikuste kahjuhüvitiste tasakaalustamine järgmiselt: „Eesti õiguses tuleb erisätete puudumise tõttu üldjuhul lähtuda arusaamast, et kumbki mootorsõiduki valdaja vastutab teise mootorsõiduki valdaja ees (esmal) täies ulatuses, kuid kummagi osalise kahju hüvitamise nõuet on võimalik asjaomaste eelduste olemasolu korral vähendada VÕS § 139 lg 1 alusel.“⁶⁷ Liikluskindlustusseaduse kommentaaride järgi pannakse mootorsõiduki käitamisrisiki (nii üldist kui erilist) ja sõidukijuhi käitumist kogumis hinnates paika see, millises ulatuses tuleb kannatanu kahjuhüvitist vähendada.⁶⁸

StVG § 17 lg 1 alusel kui mitme mootorsõidukiga on tekitatud kahjusid ning avarii osalenud mootorsõidukite pidajad kolmandale isikule seetõttu kahju hüvitama peavad, sõltub mootorsõiduki pidajate omavaheline kahju hüvitamine ulatuses, milles need kahjud olid ühe või teise mootorsõiduki pidaja poolt põhjustatud. StVG § 17 lg 2 alusel kehtib StVG § 17 lg 1 ka mootorsõidukite avarii osalenud mootorsõiduki pidajate vahel, kui neile on tekkinud avarii tulemusel kahju. Saksa kohtupraktikas on mootorsõidukite avarii kontekstis mitme võlgniku kohta tehtava otsuse kohta öeldud, kui kannatanu esitab nõude mitme kostja vastu, siis ei tohi teha osaotsust vaid ühe kostja kohta, vaid tuleb anda üleüldine hinnang iga mootorsõiduki kokkpõrkes osalenud mootorsõiduki valdaja vastutusele.⁶⁹

⁶⁵ LkindlS komm, lk 93.

⁶⁶ Sein, K. VÕS I komm § 139/4.2., lk 732.

⁶⁷ J. Lahe/Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon, lk 468.

⁶⁸ LkindlS komm, lk 94.

⁶⁹ OLG Hamm 13. U 131/99, p 28.

Sarnane säte on olemas ka Šveitsi SVG-s, mille artikli § 61 lõike 1 järgselt vastutab mitme mootorsõidukiga avariis mootorsõiduki valdaja kehavigastuse või surma põhjustamise eest ning igale mootorsõiduki valdajale langev hüvitatav kahju sõltub tema süüst, kui erilised asjaolud, näiteks käitamisrisk, muud hüvitatava kahju jagunemist ei õigusta. Seega erineb Eesti kahju hüvitamise regulatsioon mitme mootorsõiduki vahelise avarii puhul tekkinud kahjuhüvitiste suuruse jagamises Saksa ja Šveitsi omast seeläbi, et Eesti õiguses puudub erinorm, mis reguleeriks kahe mootorsõiduki vahelise kokkupõrke tulemusel tekkinud kahjuhüvitiste jagunemist ning õiglase lahendini jõutakse alles kahju hüvitise vähendamise etapis. Järelikult ei ole Eesti õiguses õigusnormi tasandil juhiseid, mida peaks mootorsõidukite kokkupõrkel kahjuhüvitiste väljamõistmisel arvestama, samas, kui Saksa õiguses on kahjuhüvitise suurus seotud mootorsõiduki pidaja poolt kahju põhjustamisega ning Šveitsi õiguses seotud eriliste asjaoludega, sh käitamisriskiga.

Võlaõigusseaduse kommentaaridest tuleneb, et VÕS § 139 üheks allikaks on Saksa BGB § 254⁷⁰, mille järgi kui kannatanu on oma süü tõttu aidanud kaasa kahju tekkimisele, sõltub kahju hüvitamise kohustuse ulatus ja hüvitatav kahju asjaoludest, eriti sellest, kui suur osa kahjudest on ühe ning teise poole poolt põhjustatud. Seega aitab tänu sõnastuse sarnasusele StVG § 17 lg-st 1 tulenevat erinormi sisustada ka BGB § 254, kuivõrd mõlema õigusnormi puhul on tegemist mitme võlausaldaja omavahelist suhet reguleeriva sättega. Saksa õiguskirjanduses on StVG § 17 ja BGB § 254 erinevust kirjeldatud seeläbi, et StVG seob mootorsõiduki pidaja vastutuse süüga seeläbi, kui suures ulatuses mootorsõidukite kokkupõrkes osalenute käitamisrisk suurenes.⁷¹ Magistritöö autor mõonab, et kuigi StVG § 17 on magistritöö õigusliku küsimuse puhul esmatähtis, aitab BGB § 254 ja selle kohta käiv õiguskirjandus ja –praktika tõlgendada VÕS §-i 139.

BGB kommentaaride järgi ei peeta kannatanu “süü” all silmas mitte ainult üleüldist etteheidetavat õigusvastast tegevust teise isiku suhtes. Kannatanu peab süüliselt laskma kahjul omaenda vastu tekkida. Selle “süü” eelduseks ei ole õiguslik kohustus end mitte kahjustada ning on seega vaid osaliselt kohustusliku iseloomuga.⁷² Viidatud kommentaari järgselt on juba piisav igasugune kannatanu käitumine, mille riisikot ta kannab ning on talle omistatav tekkinud kahjudele või kahju

⁷⁰ Sein, K. VÕS I komm § 139/2, lk 729.

⁷¹ Just, O. Quarch, M. Regulierung von Verkehrsunfällen. 48. Haftungsquoten Rn 1. Balke, R. u.a. 2. Auflage 2021.

⁷² Schulze, R. Bürgerliches Gesetzbuch, Handkommentar. § 254, Rn. 1. Schulze u.a., 10. Auflage 2019.

suurenemisele. Sellest tulenevalt on juba piisav, kui kannatanust endast tulenev käitamisrisk kaasa aitab, et riskivastutuse alusel kannatanu üheks kahju põhjustajaks oli. Näiteks peab kannatada saanud mootorsõiduki pidaja oma mootorsõiduki käitamisel käitamisriski realiseerumisest tekkinud kahju aktsepteerima ja see jääb talle hüvitamata, kui ta ei suuda tõendada, et StVG § 7 välistused (lg-st 2 tulenevalt nt vääramatute jõud) kohalduvad.⁷³ VÕS § 139 lg 1 2. lauses on toodud välja “ohu tagajärg”, mille eest kahjustatud isik vastutab, seega on Eesti õiguse kohaselt võimalik mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke puhul juba võlaõigusseaduse grammatilise tõlgendamise tulemusel jõuda sobiva tulemuseni. Saksa tsiviilseadustiku kommentaaride järgi on küsitav, kas sellise käitamisriski arvesse võtmine on asjakohane, mille puhul sellised ohud realiseeruvad, mille kohta õiguskord ei näe ette riskivastutust (jalgrattad, suusad, mootorpaat, ettevõtte tegutsemine). Kui sellistes kaasustes käitaja ilma süüta ei vastuta, ei oleks õigustatud tema kahju hüvitamise nõude vähendamine pelgalt seetõttu, et tema tegutsemisest tulenevalt on realiseerunud oht.⁷⁴

Riigikohus on väljendanud seisukohta, et vajadus VÕS § 139 kohaldamiseks tekib mh olukorras, kui mootorsõidukite kokkupõrkes tekitavad mitu suurema ohu allikat vastastikku üksteisele kahju. VÕS § 139 kohaldamata jätmise võiks tagajärjeks tuua selle, et VÕS §-s 1057 sätestatud riskivastutust välistavate aluste puudumisel peaks iga avarii osalenud sõiduki valdaja hüvitama tema poolt teisele tekitatud kahju täies ulatuses, st vastastikku tuleks mõista välja kahjuhüvitis nt mõlemale sõidukile tekitatud kahju eest, sõltumata sellest, kas ja millises ulatuses keegi neist õnnetuse põhjustamise eest tegelikult vastutab või milline oli igast avarii osalenud sõidukist tulenenud risk. See oleks aga vastuolus kahju hüvitamise üldpõhimõtetega.⁷⁵ Riigikohtu hinnangul saab sõidukist potentsiaalselt lähtuva ohu suurust arvestada VÕS § 139 kohaldamisel juhul, kui vastavad ohutegurid konkreetse liiklusõnnetuse ajal realiseerusid. Seega peab kohus hindama, kas sõidukile iseloomulik ohutegur mõjutas konkreetsel juhul liiklusõnnetuse toimumist.⁷⁶

Riigikohus on varem avaldanud seisukohta, et VÕS § 139 lg-te 1 ja 2 kohaldamisel ei hinnata seda, kas kannatanu oli hooletu või mitte, st et kahjuhüvitis saab nimetatud sätte alusel vähendada ka

⁷³ *Ibid*, § 254, Rn. 4.

⁷⁴ Oetker, MüKoBGB § 254, Rn 15. im Säcker, J. und andere (Hrsg.) Münchener Kommentar zum BGB 8. Auflage 2019 (edaspidi Oetker/MüKo).

⁷⁵ RK 3-2-1-7-13, p 29.

⁷⁶ RK 3-2-1-64-15, p 14.

siis, kui kannatanu polnud süüdi kahju tekkimises.⁷⁷ Kannatanu omaosaluse arvestamise puhul tuleb lähtuda ka VÕS § 127 lg-st 2, st hinnata, kas tekkinud kahju oli kannatanu vastava kahju vältimise kohustuse kaitsealas.⁷⁸ Mootorsõidukite ahelavarii puhul siin kohal probleeme ei tohiks tekkida, kuivõrd riskivastutuse kaitse eesmärgiks on varalise ja mittevaralise kahju hüvitamine (VÕS § 1056 sõnastusest tulenevalt). Liikluskindlustuse seaduse kommentaarides tõstatatakse veel üks oluline probleem seoses hüvitiste summaga: „Hüvitise vähendamisel arvestatavaid asjaolusid selgitades on Riigikohus seni siiski jätnud lahtiseks ühe põhimõttelise tähendusega küsimuse: nimelt kas ja kuidas mõjutab ühe õnnetuse osapoole hüvitise vähendamine teise osapoole hüvitise vähendamist. Ühe seisukoha järgi tuleks jõuda lõpptulemuseni, et hüvitis ei ole *summa summarum* suurem kui 100%, st kui on kindlaks tehtud, et ühe poole hüvitist tuleb vähendada 40%, siis peaks teise poole hüvitist vähendatama 60%.“⁷⁹ Magistritöö autor nõustub nimetatud seisukohaga seetõttu, et mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke tulemusena ei saa olla rohkem ega vähem põhjuseid, kui avarii tinginud asjaolud. Siiski vajab märkimist, et kui mootorsõidukite kokkupõrkes on enam kui kaks osalenut, tuleks nn 100% reegel kõrvale jätta, sest vastasel juhul võib tekkida olukord, kus vähendatakse kõigi mootorsõidukite kokkupõrkes osalenute kahjuhüvitist liiga palju lihtsalt selleks, et hüvitiste summa oleks 100%.

1.2.2. Käitamisrisk

Kindlustusõiguse õpikus on mootorsõiduki käitamisriski kirjeldatud järgmiselt: „Mootorsõiduki käitamisriski (*Betriebsgefahr*) arvestamine on kantud ideest, et kui isik juba asub mootorsõidukiga liikluses liiklema (st siseneb ohtlikku olukorda), on ainuüksi see piisavaks aluseks kahjuhüvitise (teatud ulatuses) vähendamisel. Tegemist ei peagi olema kahe mootorsõiduki kokkupõrkega. Nt on peetud käitamisriski alusel kahjuhüvitise vähendamist põhjendatuks ka juhul, mil kannatanu sõitis teetööde alal autoga killustikuvalli. Riigikohus leidis, et mootorsõidukile iseloomulik oht võis antud juhul realiseeruda nt sel teel, et hageja ei saanud mootorsõidukit hetkel, kui ta märkas killustikuvalli, kohe kinni pidada (RK 3-2-1-173-14, p 14).“⁸⁰ Seega on Riigikohus mootorsõiduki

⁷⁷ RK 3-2-1-90-14, p 16.

⁷⁸ Sein, K. VÕS I komm § 139/4.1., lk 731.

⁷⁹ LkindlS komm, lk 95.

⁸⁰ Kindlustusõiguse õpik, lk 184.

käitamisriskina kirjeldanud eelkõige asjaolu, et mootorsõidukit ei ole võimalik koheselt kinni pidada. Seisukoht, et käitamisriski ka iseendale tekkinud kahjudel arvestama peab, leidub ka Saksa õiguskirjanduses.⁸¹

Kindlustusõiguse õpikus on väljatoodud Riigikohtu seisukoht, mille järgi VÕS § 139 tähenduses saab hüvitise suuruse määramisel arvestada nii riskist lähtuvaid kui ka sõidukijuhtide käitumist iseloomustavaid asjaolusid. Käitamisriski raames saab eristada üldist käitamisriski ja erilist käitamisriski.⁸² Riigikohus on asunud seisukohale, et riskist lähtuvate asjaoludena tuleb esmalt arvestada igast avarii osalenud sõidukist objektiivselt potentsiaalselt lähtuva ohu suurust, mis sõltub mh sõiduki massist, mõõtudest, liikumiskiirusest, tehnilisest korrasolekust, ohutusvarustusest jms. Selline oht lähtub eelduslikult igast sõidukist ning sõltumata selle juhi hoolsusest saab selle ohu kahju põhjusena täielikult välistada vaid erandina.⁸³ Riigikohus on selgitanud, et suurest veoautost lähtuv risk võib olla oluliselt kõrgem mopeedist lähtuvast riskist.⁸⁴ Sama seisukoht on kinnitunud ka Šveitsi kohtupraktikas, milles lahendati kaasust, kus avarii oli tekkinud veoauto ja tavalise mootorsõiduki vahel ning avarii oli tingitud valesti paigaldatud piduritest (süü olemasolu puudus).⁸⁵ Kokkuvõtlikult võib öelda, et iga mootorsõiduk juba oma olemuselt kätkeb ohtu end ümbritsevale, milleks ongi üldine käitamisrisk. See oht võib olla suurem või väiksem olenevalt sõiduki omadustest nagu näiteks mass ja tehniline korrasolek.

Eesti õiguskirjanduses on iseloomustatud erilist käitamisriski kui konkreetse manöövri objektiivset iseloomu ja ohtlikkust. Nii võib olla pimedal ajal valgustamata sõiduauto, mis seisab, käitamisrisk suurem kui nõuetekohaselt parklas seisva veoauto oma, kuigi üldine käitamisrisk on veoauto puhul suurem kui sõiduauto.⁸⁶ Liikluskindlustusseaduse kommentaarides on selgitatud, et eriline käitamisrisk võib suurendada kahju tekkimise riski ja seega üldist käitamisriski.⁸⁷ Riigikohtu hinnangul saab sõidukist potentsiaalselt lähtuva ohu suurust arvestada VÕS § 139 kohaldamisel juhul, kui vastavad ohutegurid konkreetse liiklusõnnetuse ajal realiseerusid. Seega

⁸¹ Lorenz, W. BeckOK BGB. § 254, Rn 12. Hau, R., u.a. 57. Edition, 2021.

⁸² *Ibid*, lk 184.

⁸³ RK 3-2-1-173-14, p 14.

⁸⁴ RK 3-2-1-7-13, p 31.

⁸⁵ "Seega kui kaks mootorsõiduki valdajat, kellel süü puudub, kokku põrkavad, hinnatakse mõlema mootorsõiduki valdaja vastutuse ulatust mõlema õnnetuses osalenud sõiduki käitamisriski järgi." BGE 123 III 274, S. 276.

⁸⁶ Kindlustusõiguse õpik, lk 184.

⁸⁷ LkindlS komm, lk 94.

peab kohus hindama, kas sõidukile iseloomulik ohutegur mõjutas konkreetsel juhul liiklusõnnetuse toimumist.⁸⁸

Selline seisukoht on kohati erinev Šveitsi õigusest. SVG § 61 lõike 1 järgselt vastutab mitme mootorsõidukiga avariis mootorsõiduki valdaja kehavigastuse või surma põhjustamise eest ning igale mootorsõiduki valdajale langev hüvitatav kahju sõltub tema süüst, kui erilised asjaolud, näiteks käitamisrisk, muud hüvitatava kahju jagunemist ei õigusta. Šveitsi liiklusseaduse kommentaaride järgi juhul, kui vaid üks avariis osalenud mootorsõiduki valdaja on mootorsõidukite kokkupõrkel süüdi, peab ta siis, kui kokkupõrkel osalenud teise mootorsõiduki käitamisrisk on sama suur, teise kahjustada saanud mootorsõidukile tekkinud kahjud üksinda kandma. Kui kahjustada saanud mootorsõiduki, mille valdajal süü puudus, käitamisrisk tunduvalt suurem on, võib osa kahjust siiski kanda mootorsõiduki valdaja, kellel süü puudus, kuigi süü on siiski kaalukam kui käitamisrisk.⁸⁹ Järelikult antakse mootorsõidukite kokkupõrkel tekkinud kahju hüvitamisel Šveitsi õiguse järgi hinnang isikute käitumisele ja süüle juba riskivastutuse tasandil ning riskivastutusele mitteiseloomulikult seotakse kahju hüvitise väljamõistmine isiku süüga. Selline lähenemine on Eesti õiguspraktikast (kuid mitte liikluskindlustushüvitiste väljamaksmise praktikast) erinev, sest seob kahju hüvitise saamise isiku süüga.

Saksa liiklusseaduse kommentaaridest tulenevalt näeb küll StVG § 9 ette võimaluse arvestada kannatanu enda süüd kahju tekkimises, on siiski StVG § 17 (kahju põhjustamine mitme mootorsõiduki poolt) StVG § 9 ja BGB § 254 suhtes erinorm.⁹⁰ StVG kommentaarides on väljatoodud, et tihtilugu on osapooled, kes mootorsõidukite kokkupõrkes süüdi ei ole, imestunud, et nad tänu käitamisriskile 20% ulatuses teise poole kahjude eest vastutavad.⁹¹

Seega asetavad Saksa riskivastutuse sätted sarnaselt Eesti õigusega põhilise rõhu suurema ohu allika käitamisele, täpsemalt mootorsõiduki käitamisriskile. Magistritöö autor leiab, et Eesti ja Saksa õiguskorrad võtavad seega kõige paremini arvesse riskivastutuse üldist olemust, milleks on

⁸⁸ RK 3-2-1-64-15, p 14.

⁸⁹ Giger, H. Haftpflichtkommentar. Kommentar zu den schweizerischen Haftpflichtbestimmungen, Rn. 1394. – Zürich/St. Gallen: 2016.

⁹⁰ Burmann. § 9, Rn. 1.

⁹¹ *Ibid*, § 17, Rn 140.

suurema ohu allikast tuleneva ohu realiseerumise puhul kaasnevate kahjude hüvitamise kohustus suurema ohu allika valitseja süüst sõltumata.

1.2.3. Juhi käitumine

Eesti õigusteadlased on juhi käitumist mootorsõidukite kokkupõrke kontekstis kirjeldanud järgmiselt: „(Seega) süüaste omab mõju vastutuse jagamisel, kuid siiski ei tohiks hinnata, kas juhi käitumise ning tekkinud kahju vahel on põhjuslik seos. Ühe avarii osalenud isiku käitamisriski ulatus ja juhi süü sõltub teise avarii osalenud isiku käitamisriskist ja süü ulatusest.“⁹² Eelnimetatud seisukoha järgi on mootorsõidukite kokkupõrkel käitamisriskid omavahel teatud suhtelises seoses.

Riigikohus on olnud seisukohal, et VÕS § 139 tähenduses saab hüvitise suuruse määramisel arvestada nii riskist lähtuvaid kui ka sõidukijuhtide käitumist iseloomustavaid asjaolusid. Iga mootorsõiduki otsese valdaja osaluse kindlakstegemisel tuleb hinnata kõikide põhjuste kogumit. Kui sõidukit juhtis muu isik, tuleb autojuhi käitumine omistada mootorsõiduki omanikule kui kannatanule.⁹³ Kindlustusõiguse õpiku järgi on kahjuhüvitise vähendamisel oluline hinnata isikute käitumise puhul eelkõige käibes vajaliku hoolsuse järgimata jätmist ja liiklusnõuete eiramist. Subjektiivsete asjaolude (väsimus, alkoholihoove, lubatud piirkiiruse ületamine või juhtimisõiguse puudumine) arvesse võtmiseks peaksid need olema õnnetusele faktiliselt kaasa aidanud.⁹⁴ Liiklusreeglite eiramise etteheidetavust toonitatakse ka liikluskindlustusseaduse seletuskirjas: „Liiklusreeglite tahtlik ja väga olulises ulatuses rikkumine suurendab tavapärase liikluskäitumisega võrreldes liiklusriski märkimisväärselt. Kuna seda aga kindlustusmakse suuruse määramisel arvestada ei saa, tekiks olukord, kus tahtlikult enda riski kõrgel hoidvad juhid maksavad ebaõiglaselt vähe kindlustusmakset ning seadusekuulekad liiklejad sellevõrra põhjendamatult kõrget. Et sellist korrektsete kindlustusvõtjate suhtes ebaõiglast olukorda vältida, on loodud kohustusliku liikluskindlustuse puhul tagasinõuete regulatsioon, mis võimaldab

⁹² Kull, I, Lahe, J. De Gruyter, lk 114.

⁹³ RK 3-2-1-7-13, p 30.

⁹⁴ Kindlustusõiguse õpik, lk 184-185.

kindlustusandjatel esitada tagasinõudeid otse sellistele isikutele, kes on vastutavad kahju tekitamise eest, mis on liiklusriski suurendava käitumise tulemuseks.⁹⁵

Riigikohus on siiski mõnevõrra vähendanud juhi käitumise olulisust kahju hüvitamise vähendamisel mootorsõidukite kokkupõrke puhul: „Juhtide käitumist iseloomustavate asjaolude arvestamine hüvitise suuruse määramisel ja sel põhjusel hüvitise vähendamine ei tohi siiski moonutada riskivastutuse olemust ega viia VÕS § 1057 kohaldamise välistamiseni. Selliselt muutuks riskivastutus sisutihjaks. Kahju hüvitamise otsustamist ei saa taandada üksnes liiklusnõuete rikkumise eest avalik-õigusliku vastutamise küsimusele. Hüvitise alandamine miinimumini või selle välistamine saab kõne alla tulla üksnes erandina, eelkõige juhul, kui on tuvastatud, et avarii põhjustas ainuüksi kannatanu raske eksimus, millest tulenevalt ei olnud kahju tekitajal, kes enne reeglid ei rikkunud, enam mõistlikult (st oodatavat hoolt rakendades) võimalik õnnetust vältida ning kahju tekitanud mootorsõidukist tulenev risk oli kannatanu käitumise tõttu täielikult elimineeritud.“⁹⁶

Šveitsi ülemkohus on Šveitsi liiklusseaduses mootorsõidukite kokkupõrkel juhi käitumise olulisust selgitanud läbi liiklusseaduse muudatuse: „Šveitsi liiklusseaduse § 61 lõige 1 on läbi 20.03.1975 tehtud seadusemuudatuse uuendatud nii, et kindlustusandjate vahelise kokkuleppe ja Šveitsi ülemkohtu praktika eeskujul süü primaarseks kriteeriumiks vastutuse jagamisel nimetati. See tähendab, et vastavalt valitsevale arvamusele peab ühepoolse suure süü korral süüline (mootorsõiduki) valdaja põhimõtteliselt kogu vastutuse enda kanda võtma.“⁹⁷

Riigikohus on selgitanud ka juhtide osaluse teadmatuks jäämist avarii puhul. Riigikohus on seisukohal, et juhtide osaluse teadmatuks jäämine saab tulla kõne alla üksnes erandjuhtudel. Liiklusseaduse (LS) § 169 reguleerib juhi tegutsemist liiklusõnnetuse korral. LS § 169 lg 4 sätestab tingimused, millal ei ole vaja liiklusõnnetusest politseile teatada. LS § 169 lg 5 esimese lause kohaselt tuleb lahkarvamuse korral, kui varalise kahju saaja ei ole teada, varalise kahju tekitajat ei ole sündmuskohal või varaline kahju tekkis loomale otsasõidu või selle vältimise tagajärjel, liiklusõnnetusest kohe teatada politseile ja tegutseda vastavalt politsei korraldusele.⁹⁸

⁹⁵ Liikluskindlustusseaduse § 52 seletuskiri lk 57.

⁹⁶ RK 3-2-1-7-13, p 33.

⁹⁷ Šveitsi ülemkohtu otsus BGE 123 III 274, S. 277.

⁹⁸ RK 3-2-1-61-15, p 13.

Nende juhtumite hulk ei saa olla iseenesest suur. Kohtupraktika järgi toimub kahjuhüvitise vähendamine VÕS § 139 alusel ka siis, kui ei leia tõendamist, et kumbki pool rikkus liiklusnõudeid. Kahjuhüvitise vähendamise aluseks on sel juhul poolte sõidukitest lähtuvad käitamisriskid.⁹⁹ Šveitsi kohtupraktikast tuleneb, et juhul, kui kaks mootorsõiduki valdajat, kellel süü puudub, kokku põrkavad, hinnatakse mõlema mootorsõiduki valdaja vastutuse ulatust mõlema õnnetuses osalenud sõiduki käitamisriski järgi.¹⁰⁰ Magistritöö autor leiab, et võttes arvesse Riigikohtu otsuse 3-2-1-7-13 parandamismäärust¹⁰¹, kehtib Eestis juhi käitumise süü tuvastamata jäämisel või tuvastamise võimatusel sama õigusreegel. Riigikohtu seisukoht on, et kui on tõendamata, et ohutu liiklemise nõudeid rikkusid mõlemad liiklusõnnetuses osalenud juhid, peab kohus ikkagi vähendama hageja nõutavat kahjuhüvitist, arvestades hageja osa kahju tekkimises üksnes poolte sõidukitest lähtunud käitamisriskide alusel.¹⁰²

Kahju hüvitamise vähendamisel tuleb juhi käitumise puhul arvesse võtta juhi subjektiivsed omadused nagu näiteks tervislik seisund, joobeseisund, lubatud piirkiiruse ületamine juhul, kui need mootorsõidukite kokkupõrkele kaasa aitasid. Võttes arvesse riskivastutuse sisu, ei tohiks magistr töö autori arvates piirduda juhi käitumise hindamisel vaid liiklusseaduse rikkumistega, vaid võtta arvesse üleüldist ohtliku olukorra tekitamisele kaasaaitamist mootorsõiduki juhi käitumises. Samas juhul, kui pole võimalik juhi käitumist hinnata või jäävad tuvastamata asjaolud, mis viitaksid ilmselgelt juhipoolsele kaasaaitamisele mootorsõidukite kokkupõrke tekkimisele, tuleks jätta juhi käitumine kahju hüvitise vähendamisel välja ning vähendada kahe või enama mootorsõiduki vahelise kokkupõrkel tekkinud kahjusid vastavalt nende mootorsõidukite käitamisriskile.

⁹⁹ Kindlustusõiguse õpik, lk 186.

¹⁰⁰ BGE 123 III 274, S. 276.

¹⁰¹ RK 3-2-1-7-13 parandamismääruse resolutsiooni selgitus oli järgmine: "Otsuse p-dest 30–33 nähtub ilmselgelt, et kohus saab kahju hüvitist vähendada põhjusel, et kannatanu (või kannatanule kuulunud auto juht) on ise kahju tekitamise kaaspõhjustanud ja hüvitise vähendamist ei välista see, et põhjustajaks oli ka teise avariis osalenud auto juht. Seega on eelnevaga vastuolus ja ebatäpne otsuse p 33 viimane lause, mille järgi kahju hüvitist ei vähendata, kui „juhtide osalus õnnetuse põhjustamises on enam-vähem võrdne ja ei esine sõidukitest nähtuvate riskide olulisi erinevusi". Kolleegium pidas eelnevaga silmas olukorda, kus juhtide osalust õnnetuse põhjustamisel ei õnnestu kindlaks teha. Seega on tekstis ilmne ebatäpsus, mis tuleb parandada ning sõnad „enam-vähem võrdne" tuleb asendada sõnaga „teadmata"."

¹⁰² RK 3-2-1-64-15, p 15.

1.3. Liikluskahjude hüvitamise praktika liikluskindlustuses

Liiklusõnnetuste puhul on üks oluline küsimus, kas kahe mootorsõiduki vastastikuse kahju tekitamise tulemuseks saab põhimõtteliselt olla see, et üks osapooltest vastutab täies ulatuses ja teine ei vastuta üldse. Eesti õiguse kontekstis tähendaks see ühe osapoole hüvitise vähendamata jätmist ja teise poole hüvitise vähendamist nullini.¹⁰³

Magistritöö autor esitas 25.01.2021 Liikluskindlustuse Fondi järelepärimise selle kohta, kui palju 2020. aasta väljamakstud kindlustushüvitistest maksti osaliselt ning kui palju täielikult ühele osapoolele. Saadud statistika oli järgmine: 2020. aastal toimus 28.01.2021 seisuga andmete kohaselt kokku 29 721 liikluskindlustuse juhtumit, neist 25 639 juhtumil oli ainult üks põhjustaja (ehk vastutuse ulatus 100% ühel sõidukil) ning 238 juhtumi puhul oli vastutus jagatud mitme sõiduki vahel (vastutuse ulatus osaline, nt 50% ja 50%). 3 844 juhtumi kohta on vastutuse ulatus veel „teadmata“, mis tähendab, et päringu tegemise hetkel pole tehtud veel otsust, kas tegu on liikluskindlustusjuhtumiga või ei ole veel selge, kes on juhtumis vastutav pool või kui mitu sõidukit vastutavad.

Eesti õiguskirjanduses on samasugune päring juba Eesti Liikluskindlustuse Fondi tehtud ning saadud andmete kohaselt hüvitas 2017. aastal vastutav kindlustusandja kahju 100%-liselt 32 947 juhul (58 800 461,79 eurot). Kahju osaline hüvitamine toimus aga 353 juhul (kulu kokku 342 640,95 eurot).¹⁰⁴ See tähendab, et sarnaselt 2017. aastale ei ole Riigikohtu praktikat liikluskindlustushüvitiste väljamaksmise praktikas samuti ka 2020. aastal arvesse võetud.

Riigikohus on leidnud, et hüvitise vähendamine miinimumini või selle välistamine saab kõne alla tulla üksnes erandina, eelkõige juhul, kui on tuvastatud, et liiklusõnnetuse põhjustas ainuüksi kannatanu raske eksimus, millest tulenevalt ei olnud kahju tekitajal, kes enne reegleid ei rikkunud, enam mõistlikult (st oodatavat hoolt rakendades) võimalik õnnetust vältida ning kahju tekitanud mootorsõidukist tulenev risk oli kannatanu käitumise tõttu täielikult elimineeritud.¹⁰⁵ Vaadeldes liikluskindlustuse Fondi väljamaksete osalise ja täieliku väljamaksete suhet tuleb asuda

¹⁰³ LkindlS komm, lk 96.

¹⁰⁴ J. Lahe/Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon, lk 472.

¹⁰⁵ RK 3-2-1-64-15, p 12.

seisukohale, et kohustusliku liikluskindlustuse väljamaksete puhul ei arvestata Riigikohtu praktikast mootorsõidukite avariide tsiviilõigusliku lahendamise kohta.

J. Lahe on *Juridica* artiklis „Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon: kas oodata on paradigma muutust?“ asunud seisukohale, et Riigikohtu suunised ei ole praktikast juurdunud seepärast, et nii liiklusõnnetuses osalejad kui ka kindlustusandjad on rahul nõ must-valge pildiga.¹⁰⁶ Magistritöö autor leiab, et Riigikohtu suunised ei ole praktikast juurdunud seetõttu, et liikluskäibes on inimestel väga omane leida alati üks süüdlane, kes on liiklusohutliku olukorra nõ põhjustanud ning seega toonud endaga kaasa avarii. Praktikast jäädakse väga kinni liiklusmanöövri ohtlikkusse või ebaseaduslikkusesse (näiteks peatele ettekeeramine) ning otsitakse magistritöö autori arvates alati midagi etteheidetavat kellegi käitumises. Magistritöö autor on veel seisukohal, et vastav kohtupraktika pole kindlustushüvitiste maksmise praktikast kinnistunud seetõttu, et kohtupraktika pole viidud seaduseteksti.

Eelnevast tulenevalt ei ole ka liiklusõnnetuses osalenutel kas teadlikult või teadmatuses õiguslikku initsiatiivi lahendada liikluskindlustusjuhtumid lähtuvalt kõige uuemast Riigikohtu praktikast. Juhul, kui VÕS §-s 1057 oleks *expressis verbis* väljatoodud käitamisriski arvesse võtmine mootorsõidukite kokkupõrke puhul, sh asjaolu, et arvesse tuleb võtta samuti ka juhi käitumist, suunaks see kahjukäsitlejaid ja liiklusõnnetuses osalenuid võib-olla Riigikohtu suuniste järgi kahjujuhtumeid käsitlema. Seega lisaks Eesti õiguskirjanduses väljendatud seisukohale, et kindlustusandjatel puudub majanduslik initsiatiiv Riigikohtu suuniseid järgida (kindlustusandjate jaoks ei ole pikas perspektiivis olulist vahet, kas hüvitada kahju ühele osalisele 100% ja teisele jätta kahju hüvitamata või hüvitada ühele poolele näiteks 80% ja teisele 20%),¹⁰⁷ on liikluskäibes levinud süüdlase otsimine ja puudulikud teadmised Riigikohtu praktikast samuti põhjusteks, miks Riigikohtu suunised praktikast kinnistunud pole.

¹⁰⁶ *Ibid*, lk 473.

¹⁰⁷ J. Lahe/Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon, lk 473.

2. LIIKLUSÕNNETUSED ENAM KUI KAHE MOOTORSÕIDUKI OSALUSEL

2.1. Kaasusgruppide määratlemine

Magistritöö põhiprobleemi ilmekamaks kirjeldamiseks ning uurimisküsimuse analüüsiks on paslik koostada erinevate enam kui kahe mootorsõiduki osalusel avarii näidiskaasused. Seeläbi on lihtsam analüüsida kellelt ja mis ulatuses on võimalik kahju hüvitamist nõuda; kas osalised on omavahel solidaarvõlgnikud; kuidas mõjutab hüvitise saamist fakt, kas üks osalistest rikkus LS nõudeid või mitte; jne.

Kaasusgruppide määratlemisel on magistritöö autor võtnud üheks aluseks näite Eesti Liikluskindlustuse Fondi väljaantud kindlustusjuhtumite lahenditest.¹⁰⁸ Magistritöös analüüsitakse järgmisi kaasusgruppe:

- a) „Ahelavarii“ - Järjestikku sõidavad mootorsõidukid A, B ja C. A pidurdab, B pidurdab, kuid C ei jõua enam õigeaegselt pidurdada. C sõidab otsa B-le ning selle tulemusena paiskub B otsa A-le. Kaasusgrupi näide on väljatoodud ka Eesti Liikluskindlustuse Fondi näidetes kindlustusjuhtumite lahenditest.¹⁰⁹ Nimetatud andmekogus on sellise juhtumi nimeks „Ahelavarii – üks liiklusõnnetuse põhjustaja“ ning juhendis väljatoodud hüvitamise kohustuse lahtris on järgmine info: „Igal kahjustatud isikul on õigus nõuda kahju hüvitamist temale kahju tekkinud isikult. Liiklusõnnetuse põhjustaja vastutab lõppkokkuvõttes kõigile osalistele tekkinud kahju eest. Seega on mõistlik, kui kahjustatud isikud, v.a sinise sõiduki omanik (meie näite puhul C), esitavad oma nõude sinise sõiduki (C) suhtes liikluskindlustuse kaitse andnud kindlustusandjale ja see kindlustusandja hüvitab tekkinud kahju. Sinise sõiduki omanikule (C) tekkinud kahju ei hüvitata.“ Magistritöös hinnatakse, kas selline kahju hüvitamise väljamõistmine oleks kooskõlas riskivastutuse põhimõtete ning kehtiva Riigikohtu praktikaga.
- b) „Kõrvalepõige“ - Peateel sõidab mootorsõiduk A, kõrvalteelt pöörab talle ette B, kelle eest A kõrvale põikab. Kõrvalepõike tulemusena sõidab A otsa sõidukile C, mis on keeluvastaselt valesse kohta pargitud. Eelnevalt nimetatud Eesti Liikluskindlustuse Fondi

¹⁰⁸ Eesti Liikluskindlustuse Fond. Näited kindlustusjuhtumite lahenditest. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Liikluskindlustus_juhtumitelahendi_naited%2820%29.pdf?325.

¹⁰⁹ *Ibid.*

näidetes on olemas küll näidislahend olukorra kohta, kus kõrvalteelt peateele sõites tekitatakse avarii, kuid puudub näide selle kohta, mis oleks juhul, kui avarii puhul saaks kannatada vaid kõrvalepõikav mootorsõiduk ja kõrvaline parkinud mootorsõiduk. Sellise kaasuse puhul oleks kolmas sõiduk C, millele otsa sõideti, sattunud avariasse vaid seetõttu, et viibis vales kohas. Samas on diskuteeritav, kas C osales käitamises, kui ta oli valesti parkinud. B-poolse kahju hüvitamine on veel enam problemaatiline, sest ta ei ole faktiliselt ühegi teise mootorsõidukiga kokku põrkunud. Siiski võiks B mootorsõidukile iseloomuliku käitamiseriski realiseerumine seisneda selles, et ta tekitab ohtliku olukorra teistele liiklejatele.

Eelnimetatud kaasusgrupid on välja mõeldud eelkõige illustreerimaks enam kui kahe mootorsõiduki vahelisi avariisid (mitmikavarii). Tegemist on tavalise pidurdusest tingitud ahelavariiga ning ühe või mitme osapoole ülekaalukat erilise käitamiseriski realiseerumisest tekkinud avariiga. Nimetatud näiteid korrigeeritakse veel magistritöö analüütilises osas, et välja tuua teravamalt probleeme ja lahendusi, mida kätkevad erinevad kaasusgrupid võlgnike paljususe režiimide kohaldamisel.

2.2.Põhjusliku seose ahela osatähtsus

VÕSi kommentaarides on öeldud, et riskivastutusele kohaldatakse kahju hüvitamise eesmärgist ja ulatusest tulenevad üldsätted, sh ka VÕS § 127 lg-st 4 tulenevat põhjuslikku seost.¹¹⁰ Tampuu õpikust tulenevalt ei ole riskivastutuse sätete kohaldamiseks iseenesest vaja tuvastada suurema ohu allika valitseja tegu kui kahju põhjust, vaid piisab sellest, et suuremale ohu allikale iseloomulik (kõrgendatud) ohust tulenev risk realiseerus suurema ohu allika valitsemise käigus.¹¹¹ Seega on oluline, et kahju tekkis ohu realiseerumise tulemusena, mitte mingisuguse kahjutekitaja teo alusel. Mootorsõidukite kokkupõrke kontekstis on oluline, et kahju tekkis mootorsõiduki käitamise

¹¹⁰ Sein, K. VÕS I komm § 127, lk 655.

¹¹¹ Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 287.

tagajärjel. Ka Saksa õiguskirjanduses on seisukoht, et mootorsõiduki käitamise ning tekkinud kahjude vahel peab olema olema adekvaatne põhjuslik seos, st õiguslik omistatavus.¹¹²

Liikluskindlustusseaduse kommentaarides on leitud, et küsimuse üle, millal lugeda liiklusõnnetuses osalenud isikuid kahju ühisteks põhjustajateks ja millal tuleb pidada iga kahju põhjustajat vastutavaks just tema tekitatud kahju eest (*Einzelhaftung*), ei pruugi üksikjuhtumil olla lihtne otsustada. Peamiseks otsustuskriteeriumiks on õnnetuse toimumise (st kannatanule kahju tekkimise) kausaalahel.¹¹³ Saksa õiguskirjanduses on samuti kausaalahelat iseloomustatud mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke kontekstis nii, et kahjutekitaja osa ja kahjusaaaja osa kirjeldatakse kui kahju omistatavusena; mitme kahjustaja osa kui vastutusena. Seejuures on otsustav kriteerium piiritlemisel kausaalahel. Hindamaks (kahju) põhjustajate osa mitme mootorsõiduki kokkupõrkes osalenu puhul, moodustub iga kokkupõrkes osalenu vastutus tema poolt põhjustatud kahju osas (*Quote eine Einheit*). Selleks on kahjutekitaja käitumine, mis oma olemuselt aitas kaasa vastava kausaalahela kulgemisele, tänu millele avarii aset leidis. Seda tuleb vaadelda enne kui ühe või mitme teise avarii osalenu algatatud kausaalahelad avarii põhjustamisele kaasa aitasid.¹¹⁴ Magistritöö autor möönab, et eelnimetatud Saksa õiguskirjanduses väljenduv seisukoht asetab põhjusliku seose avarii osalenu vastutuse ulatusega seosesse, kuivõrd Eesti õiguse kontekstis tuleks järelikult arvestada põhjuslikku seost ka kahjuhüvitise vähendamise kontekstis.

Võlaõigusseaduse kommentaarides on põhjusliku seose kindlakstegemiseks välja toodud mitu erinevat meetodit. Elimineerimismeetodit on VÕSi kommentaarides selgitatud järgmiselt: „põhjusliku seose kindlakstegemisel uuritakse, kas kahju tekitaja lepingurikkumine, tegu või tegevusetus (st tema kahju hüvitamise kohustuse aluseks olev asjaolu) oli hagejal tekkinud kahju vajalikuks põhjuseks. Selleks kasutatakse „*conditio sine qua non*“ reeglit („*but for*“ rule, ka vahenditu põhjustatuse teooria), mille järgi loetakse ajalisel eelnev nähtus hilisema nähtuse põhjuseks siis, kui ilma esimeseta poleks teist saanud.“¹¹⁵ Eesti õiguskirjanduses on seda reeglit nimetatud ka testiks, mille abil selgitatakse, kas ajalisel hiljem nähtus oleks saanud ka ilma

¹¹² Grüneberg, C. Handbuch des Strassenverkehrsrechts. 4.A.II.1. Rn 36. 42. Ergänzungslieferung – München: C.H. Beck 2020.

¹¹³ LkindlS komm, lk 97.

¹¹⁴ Bachmeier, W. Verkehrszivilsachen, § 6 Rn. 249. 2. Auflage – München: C.H. Beck 2010 (edaspidi: Bachmeier).

¹¹⁵ *Ibid*, § 127/4.10, lk 667.

ajaliselt eelneva nähtuseta. Jaatava vastuse korral tuleks põhjuslikku seost kahe nähtuse vahel eitada.¹¹⁶ Riigikohus on leidnud, et põhjusliku seose kindlakstegemiseks VÕS § 127 lg 4 alusel uuritakse objektiivset faktilist olukorda. Vastutuse tekkimise seisukohalt on kahju kõik põhjused iseenesest üheväärsed. VÕS § 127 lg 4 ei anna alust liigitada kahju põhjuseid otsesteks ja kaudseteks põhjusteks.¹¹⁷ Riigikohus on ka asunud seisukohale, et põhjuslik seos ei pea VÕS § 127 lg 4 järgi olema alati vahetu, st tekkinud kahju ei pea igal juhul olema kohustuse rikkumise vahetu tagajärg.¹¹⁸ Eesti õiguskirjanduses on veel seisukoht, et põhjuslik seos tehakse kindlaks eelkõige objektiivsete asjaolude alusel, mistõttu ei oma tähtsust, kas kahju põhjustanud isik nägi või pidi nägema ette põhjusliku seose võimalikku arengut ja missugune oli tema subjektiivne suhtumine teo tagajärje saabumisse.¹¹⁹ Käesoleva magistritöö põhiprobleemi jaoks on põhjusliku seose ahela kindlaksmääramine võlausaldajate paljususe liigi määramisel esmatähtis. Saksa õiguskirjanduses on leitud, et lepinguvälise kahju hüvitamisel tuleb eristada kaht põhjusliku seose eeldust, täpsemalt põhjuslik seos kahju tekitaja käitumise ja õigushüvede kahjustumise (vastutust tekitav kausaalsus) ning teiseks põhjuslik seos õigushüve kahjustumise ja tekkinud kahjude vahel (vastutust täitev kausaalsus).¹²⁰ Magistritöö autori arvates on selline seisukoht eelkõige oluline deliktilise üldkoosseisu alusel vastutamisel, aga võib tulla kõne alla ka riskivastutuse puhul. Pärast seda, kui suuremale ohuallikale iseloomulik risk realiseerunud, tuleks anda omakorda hinnang sellele, kas kahjud, mis sellise ohu realiseerumisest tekkisid, on ka õiguslikult omistatavad suurema ohu allika valitsejale.

Võlaõigusseaduse kommentaaride järgi kasutatakse elimineerimismeetodit eelkõige siis, kui kahju põhjustanud teoks peetakse aktiivse käitumise akti. Nimetatud meetodi kohaselt on kahju tekkimine kahju tekitaja teoga põhjuslikus seoses siis, kui antud tegu oli kahju tekkimise vältimatuks eelduseks ehk kahju ei oleks ilma selle teota tekkinud.¹²¹ Seega elimineerimismeetodi järgi tuleb kõnealune tegu ära mõelda ning hinnata seejärel, kas ilma äramõeldud teota oleks kahju tekkinud. Lisaks on VÕS-i kommentaarides öeldud, et eitava vastuse korral sellele küsimusele peab kahju tekitaja põhjusliku seose puudumise tõttu vastutusest vabanemiseks tõendama, et kahju

¹¹⁶ Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 213.

¹¹⁷ RK 3-2-1-53-06, p 11.

¹¹⁸ RK 3-2-1-149-05, p 13.

¹¹⁹ Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 212.

¹²⁰ Wagner, G. BGB Münchener Kommentar § 823, Rn 70-74. – im Sacker, J. und andere (Hrsg.) Münchener Kommentar zum BGB 8. Auflage 2020 (edaspidi: Wagner/MüKoBGB).

¹²¹ Sein, K. VÕS I komm § 127/4.10, lk 667.

oleks tekkinud ka ilma temapoolse kohustuse rikkumiseta.¹²² DCFR artikkel VI.-4:101 lõike 1(b) alusel jaatatakse kahju tekkimisel põhjuslikku seost juhul, kui tekkinud kahju peetakse ohu allikast tulenevaks, mille eest isik vastutab. DCFRi kommentaarides on selgitatud, et meelega on välja jäetud *conditio sine qua non* reegel, sest tegemist on liiga laia, faktilise või teadusliku arusaamaga põhjuslikust seosest. Lisaks on öeldud, et *conditio sine qua non* reegli järgi ei ole võimalik eraldiseisvaid põhjuseid, mis langevad kahju tekkimise põhjuste alla, eristada kahjudest, mis ei ole kahju tekkimise võimalikud põhjused (võimalik kausalahelat lõpmatuseni ette kujutada). Selliseks eraldamiseks on vaja väärtushinnangutel põhinevat otsust, mida võib kutsuda kas juriidiliselt relevantseks või normatiivseks põhjusliku seose testiks.¹²³ Magistritöö autor nõustub DCFRi kommentaaris esitatud seisukohaga, et pelgalt ühe põhjuse äramõtlemine ning seejärel põhjusliku seose üle otsustamine jätab tähelepanuta suure osa tegudest, mis on näiteks etteheidetavad ning võiksid endaga kaasa tuua õigusliku vastutuse (näiteks kellegi endale kahju tekitamisele kihutamine).

Vastupidiselt elimineerimismeetodile, tuvastatakse kahju vajaliku põhjuse puudumisel põhjusliku seose olemasolu asendusmeetodiga. Eesti õiguskirjandusest tulenevalt kasutatakse asendusmeetodit tegevusetuse juhtumitel (delikti üldkoosseisu kontekstis). Selle meetodi järgi selgitatakse, kas kahjulik tagajärg oleks saanud ka siis, kui kahju väidetav põhjustaja oleks käitunud hoolikalt. Riigikohus on selgitanud, et kui etteheidetav käitumine seisneb tegevusetuses, saab põhjusliku seose tuvastamiseks kasutada asendamismeetodit, mille abil asendatakse ärajäänud tegevus mõtteliselt ja vaadatakse, kas kahju oleks siis jäänud olemata. Kui kahjulik tagajärg oleks ikkagi saanud, pole kahjutekitaja käitumine kahju põhjuseks.¹²⁴ Eesti õiguskirjanduses on veel seisukoht, et riskivastutuse kohaldamiseks peab kannatanu tõendama lisaks kahju olemasolule ja suurusele üksnes põhjuslikku seost suurema ohu allika toime ja kahju vahel.¹²⁵ Seega tuleks mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke konteksti asetades mõelda juurde näiteks see, kui käitamiskasutus ei oleks realiseerunud, kas kahju oleks siiski tekkinud. Järelikult on magistritöö autori arvates asendusmeetodi järgi põhjusliku seose tuvastamisel võtmeküsimusega see, kas avarii osalenud mootorsõiduk osales käitamises.

¹²² RK 3-2-1-149-05, p 13.

¹²³ DCFR kommentaar, lk 1433.

¹²⁴ RK 3-2-1-42-16, p 19.

¹²⁵ Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. *Juridica III/2003*, lk 161.

Lisaks kahju vajalikule põhjusele tuleb hinnata ka kahju õiguslikku põhjust. Võlaõigusseaduse kommentaaride järgi loetakse adekviteediteooria kohaselt mingi asjaolu või sündmus kahju tekkimise adekvaatseks põhjuseks juhul, kui see on tõstnud märgatavalt sellise tagajärje saabumise (kahju tekkimise) objektiivselt võimalikkust, st kui selline sündmus võib üldreeglina kaasa tuua sellise tagajärje. Seejuures on selgitatud, et objektiivse võimalikkuse hindamisel tuleb silmas pidada kõiki selle tagajärje saabumisel ehk kahju tekkimisel optimaalsele vaatlejale äratuntavaid asjaolusid ning lisaks sündmuse põhjustajale teadaolevaid asjaolusid.¹²⁶ VÕS-i kommentaarides on lisatud, et kahju tekkimise võimalus ei tohi adekvaatse põhjuse teooria kohaselt olla nii kauge, et sellega ei saa elukogemuse kohaselt mõistlikult arvestada ehk teisisõnu ei tohi kahju tekkimise võimalus olla täiesti ebatõenäoline.¹²⁷ Eesti õiguskirjanduses on veel asunud seisukohale, et võlaõigusseaduse järgi ei ole adekvaatse põhjuse teooria rakendamine ilmtingimata vajalik, kuid deliktiõiguse puhul on see võimalik.¹²⁸ Saksa tsiviilseadustiku kommentaarides on adekvaatse põhjuslikkuse hindamisel märgitud järgmist: „Seda, kas mõni põhjus adekvaatne kahju tekkimisel oli, ei ole hinnatav mitte *ex post* pärast asjaolude kulgu (muidu oleks kõik põhjused adekvaatsed põhjused). Palju olulisem on *ex ante* kahju tekitaja käitumise hindamine, milles tulenevalt kohtupraktikast ei tohiks hinnata mitte individuaalse kahju tekitaja teadmisi, vaid hoopis missugused asjaolud keskmisele kolmandale isikule oleks pidanud olema ettearvatavad/äratuntavad.“¹²⁹ Võlaõigusseaduse kommentaarides ollakse seisukohal, et VÕS ei näe ette kahjuhüvitise ulatuse piiramist adekviteediteooria abil ning selle rakendamiseks ei ole (VÕS) § 127 lg-te 2 ja 3 olemasolu arvestades ka sisulist vajadust.¹³⁰ Magistritöö autor on seisukohal, et nimetatud sätete olemasolu tõttu ei tohiks adekviteediteooriat täiesti arvestamata jätta. Nimelt on magistritöö autori arvates VÕS § 127 lg 2 ja 3 kasutus liialt lepinguõiguslikke suhteid reguleeriv: vastavalt piiratakse kahjuhüvitist lepingulise kohustuse rikkumise puhul, kui sellise kohustuse eesmärgiks ei olnud tekkinud kahju ärahoidmine ning kahjuhüvitist piiratakse seetõttu, et lepingulist kohustust rikkunud lepingupool pidi tekkinud kahju ette nägema. Seejuures on Riigikohus seisukohal, et VÕS § 127 lg-s 2 on lähtutud normi eesmärgist (normi eesmärgi teooria), mille kohaselt tuleb lepingurikkumisega iseenesest adekvaatses kausaalseoses olev kahju

¹²⁶ Sein, K. VÕS I komm § 127/4.10, lk 668.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Tampuu, T., Lahe, J. „Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne“. Märkusi võlaõigusseaduse 7. Peatüki kommentaaride kohta. *Juridica* V/2007, lk 317.

¹²⁹ Oetker/MüKo § 249, Rn 109-119.

¹³⁰ Sein, K. VÕS I komm § 127/4.10, lk 668.

hüvitada siiski üksnes juhul, kui selle kahju ärahoidmine oli selle kohustuse eesmärgiks, mille rikkumise tagajärjel kahju hüvitamise kohustus tekkis ning igasuguste kahjude hüvitamine ei pruugi vastata pooltevahelisele mõistlikule riskijaotusele.¹³¹ Seepärast ei ole magistr töö autori arvates õige adekviteediteooria mootorsõidukite avarii puhul või muude lepinguvälistel alustel tekkinud kahju hüvitiste nõuete puhul täielikult tähelepanuta jätta, sest VÕS § 127 lg-st 2 ja 3 tulenevad kahjuhüvitiste piirangud on seotud valdavalt lepinguliste kohustustega. Riskivastutuse puhul ei ole õigusnormi tuvastamine, mille kaitse-eesmärki rikuti, vastutuse seisukohast vajalik. BGB kommentaaride järgi on adekviteediteooria vaid üks kausaalahela õiguslikuks kvalifitseerimiseks kasutatav meetod, mille kõrval ei tohiks jätta tähelepanuta ka muid põhjusliku seost korrigeerivaid meetodeid. Põhjuslik seos (kausaalsus) on puhtalt loodusteaduslik mõiste. See on siiski väheveenev, et (põhjusliku seose) korrekture tuleks teha vaid kahju tekkimise tõenäosust või kahju tekkimise ohu suurendamist arvesse võttes.¹³²

VÕS-i kommentaarides on analüüsitud ka hüpoteetilist kaasust ning öeldud, et eraldi küsimuste ringi moodustab olukord, kus kahju tekkimise põhjustas küll võlgniku käitumine, kuid samasugune kahju oleks muust faktorist tingituna hiljem nagunii tekkinud.¹³³ Riigikohus on öelnud, et kui kahju põhjustab küll võlgniku käitumine, kuid samasugune kahju oleks tekkinud hiljem ka muust asjaolust tulenevalt, tuleb ka muud asjaolu (kahju tekkimise teist põhjust) arvestada. Seejuures sellise muu asjaolu esinemise korral on võlgniku kahju hüvitamise kohustus väiksem, kuid võib olla ka välistatud.¹³⁴ VÕS-i kommentaarides ollakse aga seisukohal, et nimetatud põhimõtte ei kehti aga juhul, kui teine kahju tekkimise põhjus oleks toonud kaasa kolmanda isiku vastutuse. Teisisõnu ei tule kahju tekkimise teist põhjust arvestada (ja seetõttu esialgse kahju tekitaja kahju hüvitamise kohustust vähendada) olukorras, kus teiseks kahju põhjustanud asjaoluks on kolmanda isiku õigusvastane käitumine.¹³⁵ Magistr töö autori arvates ei tohiks seda kommentaarides väljendatud seisukohta vaid kolmanda isiku õigusvastase käitumisega piirata, vaid kõne alla võiks tulla igasugune kolmanda isiku vastutus kannatanu ees. Saksa tsiviilseadustiku kommentaarides on seisukoht, et kahju kuulub hüvitamisele põhimõtteliselt ka siis, kui see on lõppkokkuvõttes kolmanda isiku käitumise läbi põhjustatud. Seejuures ei ole otsustav, kas

¹³¹ RK 3-2-1-106-11, p 12.

¹³² Oetker/MüKo § 249, Rn 109-119.

¹³³ Sein, K. VÕS I komm § 127/4.11, lk 668.

¹³⁴ RK 3-2-1-173-12, p 19.

¹³⁵ Sein, K. VÕS I komm § 127/4.11, lk 669.

kolmanda isiku käitumine on olnud õiguspärane või mitte ning isegi ettekavatsetult tekitatud kahju kolmanda isiku poolt ei välista kahjude omistamist esialgsele kahjutekitajale, kui see ettekavatsetud tegu oli võimalik vaid läbi esialgse kahjutekitaja eelneva käitumise.¹³⁶ Selle seisukoha illustreerimiseks magistratöös väljatoodud kaasusgruppide näol võiks hinnata asja ahelavarii kontekstis. Võttes näitena kaasusgrupi a), kus A pidurdab järsult, ei tohiks vabaneda B vastutusest vaid seetõttu, et C oleks nagunii A-le tagant sisse sõitnud.

Põhjuslik seos on oluline eelkõige ka seetõttu, et hinnata, kas mitu kahju hüvitamiseks kohustatud isikut peaksid vastutama kahju hüvitamise eest solidaarselt või osavastutuse korras. Kokkuvõtlikult tuleks hinnata enama kui kahe mootorsõiduki avarii tekkinud kahju tekkimisel eraldi ühe mootorsõiduki kausaalahelat ja mitme mootorsõiduki kausaalahelat. Lisaks tuleb hinnata kahjude puhul ka seda, kas osa mitmikavariis tekkinud kahjust on tekkinud kahe mootorsõiduki käitamiskäitumise realiseerumisel nn ühiselt. See tähendab, kas kõnealuse kahju tekkimiseks oli vajalik, et kannatanu suhtes tekkis kahju mõlemast kahjutekitajast (kausaalahelate ühtsus). Näiteks on riigikohus varem leidnud, et kui kutsehaigus on tervisekahjustusena kujunenud välja töötamise ajal erinevate tööandjate juures, on vastutuse jagunemisel nende vahel õige lähtuda osavastutuse põhimõttest, lähtudes eelduslikult igaühe juures töötamise proportsionaalsest ajast. Samal põhimõttel (st osavastutusest lähtudes) tuleb eri tööandjate vahel jaotada kahju eest makstav hüvitis kutsehaiguse põhjustamisel ka võlaõigusseaduse alusel, juhindudes mh VÕS § 127 lg-st 4.¹³⁷ Seega jääb küsitavaks, miks VÕS § 137 sätestatud solidaarset kahju hüvitamise kohustust ei teki kutsehaiguste puhul, kuigi sama kahju on tekitanud erinevad isikud. Magistratöö autori arvates ongi siinkohal oluline kausaalahela ühtsus – kutsehaiguse tekitamisel võivad küll tööandjad kõik eraldi teatud panuse selle väljakujunemisesse anda, kuid tegemist ei ole ühtse kausaalahelaga, mis kutsehaiguse esile kutsub. Seega on põhjusliku seose ühtluse arvestamisel oluline magistratöö autori arvates mitte ainult sama kahju tekitamine (põhjusliku seose tagajärg), vaid ka ajaline seos (kahju peaks olema tekkinud vahetult kahe kahjutekitaja käitamiskäitumise realiseerumise tulemusena). Seega võiks põhjusliku seose ühtsust jaatada, kui põhjuslik seos on nii olemuslikult (kahju) kui ka ajaliselt märkimisväärses seoses.

¹³⁶ Oetker/MüKo § 249, Rn 157.

¹³⁷ RK 3-2-1-15-16, p 28.

Riigikohus on leidnud, et suurema ohu allikaga kahju põhjustamine tähendab suurema ohu allikale iseloomuliku riski, s.o suurema ohu allikale kui asjale või tegevusele iseloomuliku kõrgendatud ohu realiseerumise tagajärjel kahju tekkimist ning seega vastutab mootorsõiduki valdaja sõltumata oma süüst liikluskahju eest, mis tekib mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku ohu (riski) realiseerumise tagajärjel.¹³⁸ Vastavast Riigikohtu seisukohast tuleneb, et mitte iga kahju, mida mootorsõiduk tekitab, ei ole riskivastutuse alusel hüvitatav, vaid ainult kahju, mis mootorsõidukile iseloomuliku kõrgendatud ohu realiseerumise tagajärjel tekkis. Magistritöö autor on seisukohal, et suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumine on vastutust tekitav kausaalsus ning lõpliku kahju hüvitise määramiseks on vajalik ka see, et suuremale ohu allikale iseloomuliku riski realiseerimisest tekkinud kahju on hüvitatav ka § 127 jj alusel (vastutust täitev kausaalsus).

2.3.Võlgnike paljusus

Eesti õiguskirjanduses on leitud, et õigluse põhimõttest tulenevalt peab lepinguväliselt tekitatud kahju hüvitama eelkõige isik, kes kahju põhjustas.¹³⁹ VÕS-i kommentaarides on öeldud, et võlgnike paljusus (*plurality of debtors, Mehrheit von Schuldnern*) tekib, kui võlausuhte raames eksisteeriva kohustuse peab täitma rohkem kui üks isik e võlgnik.¹⁴⁰ Kuna mootorsõidukite ahelkokkupõrke puhul tekivad riskivastutuse alusel mitmed vastastikused nõuded, on magistritöös paslik analüüsida võlgnike paljususe põhimõtteid ning tekke aluseid. Võlaõigusseaduse kommentaaridest tulenevalt on solidaarvõlgnike osas VÕS-i regulatsiooni aluseks eelkõige BGB § 421 ja 427 (lg 4 osas).¹⁴¹ Saksa tsiviilseadustiku kommentaarides on öeldud, et BGB § 421 õiguslikud tagajärjed on (seaduse tekstist tulenevalt) iseenesest mõistetavad: võlausaldaja saab ühelt poolt vabalt valida, missuguse solidaarvõlgniku vastu ta nõude esitab, teiselt poolt on tal

¹³⁸ RK 3-2-1-161-10, p 11.

¹³⁹ Tampuu, T. Deliktiõiguslik vastutus teise isiku tekitatud kahju eest. *Juridica* 7/2003, lk 464.

¹⁴⁰ Käerdi, M. VÕS I komm 3 ptk 1. jg, lk 329.

¹⁴¹ Käerdi, M. VÕS I komm 3 ptk 1. jg, lk 333.

vaba voli ka nõuda iga solidaarvõlgniku käest vaid osa kogu nõudest.¹⁴² Saksa õiguskirjandusest tuleneb, et võlgnike paljusus tekib mh ka seaduses sätestatud juhtudel.¹⁴³

Üks Saksa õiguskirjandusest tulenev käsitlus mitmikavarii puhul on see, et mitmikavariis osalenud mootorsõiduki valdaja kahjuhüvitist vähendatakse vaid tema enda osa võrra ning teised kahju tekitajad vastutavad tema ees solidaarselt (nimetatakse vastavalt „muutmata solidaarvastutuseks“). Seejuures on öeldud, et sellise käsitluse lähenemisele vastukaaluks on asjaolu, et see võib tuua endaga kaasa ebaõiglase kahjude jaotumise, sest kahju kannatanu osa seost kahju tekkimise/avarii põhjustamise ulatuses arvesse ei võeta. Kui kannatanule peaks omistama eraldi tema osa kahju tekkimisel, siis ületaks välissuhtes tekkiv kahju hüvitise nõue sisesuhtes tasaarvestatavat nõuet.¹⁴⁴ Järelikult saaks nõ muutmata/modifitseerimata solidaarvastutuse korral kannatanu nõuda suuremat kahju hüvitist kahju tekitajatelt, kui kahju tekitajad tegelikkuses põhjustanud on. Seda eelkõige seetõttu, et selline kahju hüvitise nõue ei võta arvesse kannatanu enda osa (Eesti õiguse ja Riigikohtu praktika kontekstis kannatanust endast lähtuva käitamisriski realiseerumisest tekkinud kahju) kahju tekkimisel.

Saksa BGB kommentaarides on mitme isiku poolt kahju hüvitamist kirjeldatud järgmiselt: „Kui asi puudutab kahju hüvitamist, vastutavad üldiselt kõik kahju eest vastutavad isikud võrdselt: nad on seega solidaarvõlgnikud ka juhul, kui BGB § 840 eeldused ei ole täidetud ja pole vahet, kas nad vastutavad lepingust, deliktist, riskivastutusest või muust õiguslikust alusest tulenevalt.“¹⁴⁵ Eesti õigusega võib nimetatud õiguskirjandusest toodud seisukohaga tuua paralleeli VÕS §-dega 65 ja 137. Võlaõigusseaduse kommentaarides on toodud välja õigusreegel, et nõude esitamine ainult ühe solidaarvõlgniku vastu ei mõjuta teiste solidaarvõlgnike vastutust, eelkõige ei peata ainult ühe solidaarvõlgniku vastu esitatud hagi nõuete aegumist teiste solidaarvõlgnike suhtes (VÕS § 68 lg 3) ning ühe solidaarvõlgniku vastu esitatud hagi osas tehtud otsus ei kehti teiste solidaarvõlgnike suhtes (TsMS § 457).¹⁴⁶ Sama reegel on olemas ka DCFRi kommentaarides: „Kui võlausaldajal on õigus nõuda kogu sooritust ükskõik millisel võlgnikult, võib võlausaldaja selle võlgniku

¹⁴² Heinemeyer, MüKoBGB § 421, Rn 1. - im Säcker, J. und andere (Hrsg.) Münchener Kommentar zum BGB 8. Auflage 2019.

¹⁴³ Petow, A. BGB: Kommentiertes Vertrags- und Prozessformularbuch. § 421, Rn 8. Schulze, R., u.a. 4. Auflage 2020.

¹⁴⁴ Bachmeier § 6 Rn. 252-253.

¹⁴⁵ Palandt/Grüneberg, § 421, Rn 11. Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 70. Auflage 2011.

¹⁴⁶ Käerdi, M. VÕS I komm § 65/4.1, lk 334.

mittesoorituse puhul koheselt kasutada õiguskaitsevahendeid, mis kohustuse täitmatajätmisel tal on. Samamoodi võib võlausaldaja näiteks keelduda vastastikuse kohustuse täitmisest seni, kuni nõ “väljavalitud” võlgnik ei ole kohustust täitnud või pakkunud kohustuse täitmist.”¹⁴⁷ Kuigi eelnimetatud väljavõtte kommentaaridest on relevantne küll lepinguliste suhete puhul, tuleb õiguskaitsevahendite kasutamise õigust kõigi solidaarvõlgnike vastu rikkumise puhul jaatada (st ka riskivastutuse puhul kahjuhüvitiste nõuete tekkimist).

Šveitsi tsiviilseadustiku¹⁴⁸ (OR) § 143 alusel tekib solidaarne võlasuhe siis, kui mitu võlgnikku kuulutavad, et nad soovivad võlausaldaja ees soorituse täitmise ees täies ulatuses vastutada. Muul juhul tekib solidaarvõlasuhe seaduses ettenähtud juhtudel. Šveitsi õiguskirjanduses kirjeldatakse solidaarvõlasuhet kui võlgnikevahelist solidaarsust, kus võlausaldaja võib igalt solidaarvõlgnikult sooritust nõuda ning nimetatud solidaarvõlgnikud on seni kohustatud, kuni kogu sooritus täidetud on.¹⁴⁹ Seega võib Šveitsi õiguse järgi mootorsõidukite ahelavarii puhul tekkida solidaarvõlasuhe tulenevalt seadusest (Šveitsi OR § 143 lg 2 koosmõjus Šveitsi SVG § 61 lg 1). Eelnevat kokkuvõttes käsitlevad nii Šveitsi, Saksa kui ka Eesti õiguskorrad solidaarvõlasuhet sarnaselt.

Võlaõigusseaduse kommentaarides on öeldud, et osavõla korral saab kohustuse täitmist igalt võlgnikult nõuda üksnes sellele konkreetsele võlgnikule langevas osas. Seejuures on igale osavõlgnikule langev osa kogu kohustusest sõltumatu teistele osavõlgnikele langevast osast, seega saab iga osavõlgnik oma kohustuse täita iseseisvalt ja sõltumatult teistest osavõlgnikest.¹⁵⁰ Osavõlgnikud peavad eelduslikult täitma jagatava kohustuse võrdsetes osades (VÕS § 63 lg 1 lõpuosa). Lõike 1 teise lause kohaselt võib osavõlgnike osakohustuste teistsugune suurus tuleneda seadusest või võlasuhte poolte vahelisest kokkuleppest. VÕS-i kommentaarides toodud näitena võib poolte kokkuleppest või osakohustuse olemusest tuleneda, et iga osavõlgniku osa suurus määratakse individuaalselt vastavalt sellele konkreetsele osavõlgnikule langeva osa suurusele terviklikust kohustusest.¹⁵¹ Võttes arvesse mootorsõidukite vahelise kokkupõrke tulemusel tekkinud kahjuhüvitiste vähendamise, jaguneks kahjuhüvitiste suurus mitmikavarii puhul

¹⁴⁷ DCFR kommentaar, lk 443.

¹⁴⁸ Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) vom 30. März 1911 (Stand am 1. Januar 2021) (edaspidi: Šveitsi OR).

¹⁴⁹ Heierli, C., Schnyder, A. K. § 143, Rn 1 – Honsell/Vogt/Wiegand (Hrsg.). Der Basler Kommentar “OR/ZB” 5. Auflage 2011.

¹⁵⁰ Käerdi, M. VÕS I komm § 63/4.2, lk 331.

¹⁵¹ *Ibid.*

samamoodi – st et igale osavõlgniku puhul tuleb arvestada tema mootorsõiduki üldist ja erilist käitamisriski. Lisaks on VÕSi kommentaarides rõhutatud osavõlgnevuse puhul võla osadeks jaotatavuse olulisust: „Osavõlg saab tekkida üksnes jagatava kohustuse korral ning juhul, kui võlgniku poolel osaleb mitu isikut. Kohustus on osadeks jagatav, kui selle saab jagada kvalitatiivselt sarnasteks osadeks nii, et täitmise kui terviku väärtus (kõiki osasid kokku võttes) ei vähene.“¹⁵² Liikluskindlustuse seaduse seletuskirjas on öeldud, et liiklusõnnetuses sõiduki või muu asja kahjustumine on materiaalne ehk varaline kahju – see on sisuliselt kahjustatud isiku kaotus varalises sfääris. Varaline kahju võib seisneda eelkõige vara hävimises või selle rikkumises. Asja hävimisel tuleb hüvitada asja väärtus (see on üldjuhul asja turuväärtus). Asja kahjustamisel on aga kahjuks ennekõike asja parandamise mõistlikud kulud (ja võimalik väärtuse vähenemine, mis kuulub võlaõigusseaduse kohaselt hüvitamisele, kui kahjustatud isik sellise kahju tekkimist tõendab).¹⁵³ Tulenevalt VÕS § 136 lg-st 1 tuleb kahju hüvitada ühekordselt makstava rahasummana, välja arvatud juhul, kui vastavalt kahju iseloomule on mõistlik kahju hüvitamine perioodiliste maksetena. Selline varalise kahju hüvitamise kohustus on kvalitatiivselt sarnasteks osadeks jaotatav, sest raha maksmise kohustus on samaväärne, ehk kvaliteedilt sarnane (raha maksmine ei mõjuta raha väärtust). Kuigi VÕSi kommentaarides on öeldud, et osavõlg saab tekkida vaid jagatava kohustuse puhul, on magistritöö autor seisukohal, et ka solidaarvõlg võib tekkida vaid jagatava kohustuse puhul.

Võlaõigusseaduses on toodud välja kriteeriumid otsustamiseks, kas konkreetse osadeks jaotatava kohustuse puhul, mille kohustuvad täitma mitu isikut, on tegemist osa- või solidaarkohustusega ning leitud, et esmalt tuleb arvestada seaduses sätestatud reeglitega. VÕS-is on mitmeid sätteid, milles sisalduva tõlgendusreegli kohaselt tekib võlgnike paljususe korral solidaarkohustus (vt nt § 150, § 137 lg 1).¹⁵⁴ Kuna mitmikavariist tekkivad kohustused tegemist kahju hüvitamise kohustused, võiks eelkõige tulla kõne alla VÕS § 137 lg-st 1 tulenev võlgnike paljusust reguleeriv õigusnorm (solidaarvõlasuhe). Võlaõigusseaduse kommentaarides on öeldud, et VÕS § 137 lg 1 kohaldamiseks on kaks peamist eeldust: kahju hüvitise alus (vahet pole kas sama alus või erinev – riskivastutuse puhul on nagunii tegemist sama kahju hüvitise alusega) ning tekitatud peab olema sama kahju. See tähendab, et kahju hüvitamise nõue iga kahju tekitaja osas võib olla erineva

¹⁵² Käerdi, M. VÕS I komm § 63/4.2, lk 330.

¹⁵³ LkindlS seletuskiri. § 26, lk 34.

¹⁵⁴ Käerdi, M. VÕS I komm § 64/4.1, lk 330.

ulatusega (sõltuvalt näiteks kahju tekitaja süü astmest, käitumise õigusvastasusest jne), kuid nende solidaarvastutus tekib üksnes ulatuses, milles nõuded erinevate kahju tekitajate vastu oma ulatuselt kattuvad.¹⁵⁵ Arvestades käesoleva magistritöö õiguslikku küsimust, on kaasusgruppide lahendamisel selle õigusreegli kohaldamine väga olulise tähtsusega. Seega peaks VÕS § 137 lg 1 alusel solidaarvastutus piirduma kõige vähem „sama kahju“ tekitanud isiku vastu suunatud kahju hüvitise suurusega.

Saksa õiguskirjanduses on küsimusele, mis moodi vastutust igas kaasusgrupis jagama peaks, proovitud leida lahendus läbi osalenute rollide jagamise ja vastutuskvootide tekitamise: vastuse jaoks on otsustavad märksõnad „vastutuse ja omistatavuse ühisus“ (*Haftungs- und Zurechnungseinheit*) ning „kõrvaltoimepanek“/“kõrvaltäideviimine“ (*Nebentäterschaft*). Kõrvaltoimepaneku/-täideviimise all tuleks mõista ühist kahjude põhjustamist läbi iseseisva tegevuse ilma teadliku ühise tegevuseta.¹⁵⁶ Seega eristatakse Saksa õiguses enam kui kahe mootorsõiduki kokkupõrkes koostoimepanijaid/kaastäideviijaid (*Mittäter*) ja kõrvaltoimepanijaid/kõrvaltäideviijaid (*Nebentäter*). Saksa õiguskirjanduses on piiritlemiskriteeriumit kõrvaltäideviija vastutuse ja üksikvastutuse vahel kirjeldatud kui nii õiguslikult kui ka faktiliselt väga keerulise asjana, mida hinnata.¹⁵⁷ Mitme kahju eest vastutava isiku puhul maksejõuetuse riski on põgusalt käsitletud ka Eesti õiguskirjanduses.¹⁵⁸ Magistritöö autori arvates muutuks kahjuhüvitiste väljamõistmine liialt komplitseerituks, kui iga mitmikavarii korral tuleks selles osalenud isikuid kvalifitseerida kõrvaltäideviijaks ja kaastäideviijaks. Saksa õiguskirjanduses on öeldud, et tsiviilasju lahendavad kohtud on õiguspäraselt loobunud eraõigusliku kaastäideviija mõiste väljatöötamisest ning selle asemel kasutanud karistusõigusliku dogmaatika vastavat mõistet.¹⁵⁹

¹⁵⁵ Sein, K. VÕS I komm § 137/4.1.1., lk 723.

¹⁵⁶ Bachmeier § 6 Rn. 249.

¹⁵⁷ Bachmeier § 6 Rn 255.

¹⁵⁸ „Ühe käsitlemise järgi see (avarii rohkem kui kahe osalenuga) kannatanu nõuet teiste solidaarvõlgnike vastu ei mõjuta. Teise käsitlemise (modifitseeritud solidaarvastutus) järgi tuleb kannatanu osa hinnata iga kahju põhjustaja suhtes eraldi: kahju põhjustajad vastutavad kannatanu ees osa kahju eest solidaarselt (Solidarquote) ja osa kahju eest igauks eraldi (Separatquote) ning ühe kahju põhjustaja maksejõuetuse riski kannavad võrdselt kannatanu ja teised kahju põhjustajad.“ – LkindlS komm, lk 97.

¹⁵⁹ Wagner/MüKoBGB § 830, Rn 17.

Võlaõigusseaduse kommentaaride järgi on VÕS § 137 üheks allikaks BGB § 840. Mitme kahju tekitaja solidaarvastutuse näeb ette ka DCFR-i art VI.6:105.¹⁶⁰ BGB § 840 lg-st 1 tulenev ühine kahju tekitamine tugineb palju enam üksikute tegude ühisosale kahju tekkimises.¹⁶¹ Magistritöö autori hinnangul tuleks VÕS § 137 rakendada vaid kahju puhul, mis on tekkinud kahe kahjutekitaja poolt mootorsõiduki käitamisel (kahju on tekkinud seeläbi, et mõlema kahjutekitaja mootorsõiduki käitamine oli vajalik sellise kahju tekkimiseks) ning mille põhjusliku seose puhul on olemas ühtne kausaalahel (olemuslik ja ajaline seos). DCFRi kommentaarides on õigustatud solidaarvõlasuhet kahju tekkimise kontekstis järgmiselt: „kannatanult ei saa alati oodata, et ta teeks kindlaks kahjutekitajatele vastavad osad kahju tekkimises, selle probleemi peaksid lahendama vastutavad isikud omavahel. Oleks ebaõiglane nõuda kannatanud isikult alati kõigi vastutavate isikute vastu hagi esitamist ja vaielda nende kõigiga ning oleks eriti ebaõiglane nõuda kannatanult seda, et ta kannaks mõne kahju tekitanud isiku maksejõuetuse riski.“¹⁶² Kuigi magistritöö autor nõustub DCFRi kommentaaris esitatud seisukohaga, et kannatanu ei peaks kandma mõne kahjutekitaja maksejõuetuse riski, on mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke tulemusel tekkinud vastastikused nõuded, st kõik isikud on nii kahjutekitajad kui ka kannatanud. Seega ei kuulu VÕS § 137 lg 1 automaatselt mootorsõidukite mitmikavariis kohaldamisele, kuivõrd ei ole olemas vaid üht kannatanut.

Võttes arvesse käesolevas peatükis kirjeldatu, tuleks lahendada magistritöös väljatoodud kaasusgrupe. Piiritlemiskriteerium, mille järgi peaks mitmikavariis üht või teist võlgnike paljususe režiimi kasutama, ei ole alati selgelt määratletav. Nagu eelnevalt leitud, on Saksa õiguses põhiliseks küsimuseks see, kas mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu oli kaastädeviija, kõrvaltädeviija või hoopiski üksik tädeviija. Eesti õiguses peaks põhiliseks määratlemiseks peaks olema kausaalahel ning iga mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu panus avarii tekkimisele. Selleks, et eristada, kas põhjusliku seose ahel loob solidaar- või osavastutusel põhineva võlasuhte, tuleks võtta arvesse kausaalahela ühtsust. Eelnevalt on leitud, et solidaarvõlasuhe võiks tekkida juhul, kui mitme mootorsõiduki kokkupõrkel on üks avarii osalenu kandnud kahjusid, mis on tekkinud kahe või enama teise mootorsõiduki käitamiskahju realiseerumisest ning see on olemuslikus ja ajalises seoses kannatanule tekkinud kahjudega. Seega peaks iga mootorsõidukite

¹⁶⁰ Sein, K. VÕS I komm § 137/2, lk 722.

¹⁶¹ Bachmeier § 6 Rn 249.

¹⁶² DCFR kommentaar, lk 1464.

kokkupõrkes osalenu kausaalahela panus olema määrav, kas ja millist kahju saab temalt nõuda nii solidaar- kui ka osavastutuse alusel.

2.4.Kahju hüvitise jagunemist mõjutavad asjaolud

Võttes kogu eelneva magistritöös analüüsi arvesse tuleb kaalusgruppide osa- või solidaarvõlgnevuse alusel lahendamisel võtta arvesse põhiliselt kolm asjaolu: esiteks peavad kõik mootorsõidukite valdajad üksteise ees vastutama. See tähendab, et kõikide mootorsõidukite vahel peavad olema vastastikused kahju hüvitamise nõuded. Magistritöö esimeses peatükis on selgitatud mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke tulemusel tekkivaid kahjuhüvitiste nõudeid riskivastutuse kontekstis. Teiseks tuleb arvesse võtta põhjuslikku seost. Selle all tuleb silmas pidada just seda, kas ühe või teise mootorsõiduki valdaja algatatud kausaalahel aitab kaasa teiste mootorsõidukite kokkupõrkele või esimese mootorsõiduki algatatud kausaalahelat saab vaadelda kui täiesti eraldiseisvat põhjuslikkust. Käesolevas magistritöös peatükis on analüüsitud erinevaid põhjusliku seose määramise meetodeid, nende mõju põhjusliku seose jaatamisele ning mis moodi tuleks lugeda kausaalahelad ühtseks (eelkõige on oluline ajaline seos). Kolmandaks, tuleb analüüsida, kas mootorsõiduki valdajate vastastikused nõuded on suunatud VÕS § 137 lg 1 mõistes „sama kahju“ hüvitamiseks või mitte. Magistritöö eelmises alapeatükis on analüüsitud, mis on sama kahju eelnimetatud sätte kontekstis. Viimane kriteerium on kohati problemaatiline: esiteks võib tekkida olukord, kus põhjusliku seose samasuse tõttu tuleks solidaarvastutusel põhinevat võlasuhet jaatada (kõikide mootorsõidukite puhul langeb avarii sama kausaalahela loomuliku käiku), kuid samas ei ole avarii tulemusena tekkinud kõikide autode vahelise kokkupõrke tulemusena nõu sama kahju. Seega võib tekkida olukord, kus asi tuleks lahendada solidaarvõlasuhte alusel, kuid solidaarselt on võimalik välja nõuda vaid väikest osa kahjust.

Järgmises peatükis analüüsib magistritöö autor, missugused on ühe või teise võlgnike paljususe liigi kohaldamise erisused ning mis asjaolud tingivad nende rakendamise. Sealhulgas tuleb arvesse võtta kahju hüvitamise eesmärke, põhjusliku seose olulisust avarii põhjustamisel, võlgnike maksejõuetuse riski kandmist, vastastikuste õiguskaitsevahendite kasutamise õigust jne. Kaalusgruppide analüüsides hinnatakse ka seda, kuidas näiteks liiklusseaduse nõuete rikkumine

omab mõju kausaalahelale ning sellest tulenevalt mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu vastutuse ulatusele.

3. KAHJU HÜVITAMINE TÜÜPKAASUSTE KORRAL

3.1.Solidaarvastutuse alusel lahendatavad kaasusgrupid

VÕS § 65 lg 1 järgi kui mitu isikut peavad täitma kohustuse solidaarselt, võib võlausaldaja nõuda kohustuse täielikku või osalist täitmist kõigilt võlgnikelt ühiselt või igäühelt või mõnelt neist. Nimetatud võlgnike paljususe nõ „režiimi“ järgselt seatakse võlausaldaja nõude esitamisel paremasse olukorda kui juhul, mil võlausaldaja peaks iga võlgniku käest eraldi võlgnikele langevas summas nõude esitama. Üheks eesmärgiks sellisel eelistamisel on olukorras, kus võlausaldaja on kannataja rollis ning oleks ebaõiglane teha kogu nõude maksmapanek talle raskemaks. Magistritöös väljatoodud kaasusgruppide puhul tähendab see eelkõige seda, et iga enam kui kahe osalisega mootorsõiduki kokkupõrkes osalenud kannatanu võib ükskõik millise teise avariis osalenud mootorsõiduki valdaja käest nõuda kogu kahjuhüvitist. Juhul, kui mootorsõidukitele iseloomuliku riski realiseerumist avarii näol jaatada, võib automaatselt tekkida olukord, kus põhimõtteliselt kõik mootorsõiduki valdajad on kannatajad ning see võib omakorda kaasa tuua küsimuse, missugust võlgnike paljususe režiimi rakendada, sest klassikaline üks kannatanu – mitu kahju tekitajat, stsenaarium langeb ära. Tulenevalt asjaolust, et mootorsõidukite kokkupõrkel on mõlemad mootorsõiduki valdajad kannatajad, peaks hindama võlgnike paljususe režiimi rakendamisel eelkõige põhjuslikku seost, aga magistritöö autori arvates ei tohiks tähelepanuta jääda ka juhi käitumine (mootorsõidukite kokkupõrke tekitamise etteheidetavus ühele avariis osalenule), üldine käitamisrisk ja ka eriline käitamisrisk. Nimelt on Riigikohus olnud seisukohal, et hüvitise alandamine miinimumini või selle välistamine saab kõne alla tulla üksnes erandina, eelkõige juhul, kui on tuvastatud, et avarii põhjustas ainuüksi kannatanu raske eksimus.¹⁶³ Seega olukorras, kus kahe mootorsõiduki omavahelise kokkupõrke on tekitanud kolmanda mootorsõiduki valdaja raske eksimus, oleks äärmiselt ebaõiglane raske eksimusega avarii põhjustanud isikule langeva kahjuhüvitise väljanõudmine ühelt või teiselt mootorsõidukite kokkupõrkes kannatanud mootorsõiduki valdajalt, kes avarii tekkimises nõ süüdi ei olnud. Mootorsõiduki valdaja vastutus solidaarvastutuse alusel võiks magistritöö autori arvates võtta arvesse kaht kausaalahelale mõju omavat faktorit – ajaline seos ja seos tekkinud kahjude vahel. Veel enam on oluline analüüsida, kas mootorsõidukite kokkupõrkes osalenud isik käivitas või aitas

¹⁶³ RK 3-2-1-7-13, p 33.

kaasa kausaalahela kulgemisele, või oli tema osa põhjusliku seose ahelas minimaalne. Lisaks tõusetub ka probleemistik mootorsõiduki puhul, mis pole avariiis kannatada saanud, kuid on oma manöövri ohtlikkusega aidanud kaasa teiste mootorsõidukite kokkupõrkele – kas sellise mootorsõiduki valdaja, kelle poolt juhitud mootorsõiduk pole reaalselt ühegi teise mootorsõidukiga kokku põrkunud, võib vastutada riskivastutuse alusel.

Saksa õiguskirjanduses on leitud, et kohe, kui kohus tuvastab, et konkreetses kaasuses on risk realiseerunud, on vastutust tekitav kausaalsus olemas. Juhul, kui see ei ole võimalik, võib põhjuslikku seost *prima facie* vaatluse abiga jaatada. Seda enam tuleb tähelepanu pöörata sellele, et loodusteaduslik kitsas „loomulik“ põhjusliku seose mõiste ei hõlma endas suurt osa kaasuseid, mis üheselt mõistetavalt viitavad põhjus-tagajärg-suhte. ¹⁶⁴ Seega kui loodusteaduslikult ei saa jaatada, et kaasusgrupis b) „kõrvalepõige“ põhjustas peateele õigusvastaselt pöörduv B avarii (kuna ta ei põrkunud kellegagi kokku), peaks B-poolset osalust kausaalahelas siiski terve mõistuse kohaselt jaatama.

Eelnevalt on magistritöös leitud, et Saksa õiguskirjanduses on käsitletud piiritlemiskriteeriumina (solidaar- ja osavõlasuhte vahel) rollide jagamist. Selle järgi tuleb kohaldada mitmikavariis kas solidaar- või osavõlasuhte võttes arvesse seda, kas mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu oli kaastäideviija, kõrvaltäideviija või hoopiski üksik täideviija. Selle selgeks tegemisel, kas mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu oli kaastäideviija, kõrvaltäideviija või üksik täideviija, põhiliseks määratlemise aluseks on kausaalahel ning iga mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu panus avarii tekkimisele. Magistritöö autori arvates võib selline mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu mootorsõidukite valdajate kvalifitseerimine muuta kogu avarii analüüsi liiga komplitseerituks.

Solidaarvastutuse alusel peaksid olema lahendatavad kõik kaasusgrupid, kus on tegemist mitme kahju põhjustajaga ning tekitatud on „sama kahju“ (VÕS § 137 lg 1). Siiski ei saa iga kord solidaarvastutust jaatada: magistritöö autori arvates peab solidaarvastutuse olemasoluks olema ka teatud kausaalahela samasus (see võib tähendada seda, et ühe isiku poolt põhjustatud avarii põhjustas teise isiku kokkupõrke kolmanda isikuga kui ka seda, et ühe isiku käitumine suurendas tõenäosust, et teine isik põrkub kolmanda isikuga kokku). Samuti võib solidaarvastutuse

¹⁶⁴ Wagner/MüKoBGB § 823, Rn 72.

rakendamine mõnikord viia ebaõiglase tulemuseni. Kui võtta näiteks kaasusgrupp b) „kõrvalepõige“, milles pealtnäha oli vaid üks avarii põhjustaja, kes üldse kahju ei kannatanud, siis oleks tema maksejõuetuse puhul ebaõiglane panna avariis vähem kannatada saanud liikluseeskirju täitnud isikule risk, et ta peab 100%-liselt teise kannatada saanud isiku kantud kahjud kinni maksma.

Milline kahju on sama kahju VÕS § 137 lg 1 mõistes, ei ole ühiselt mõistetav ning mootorsõidukite kokkupõrke kontekstis ei selgu ka kohtupraktikast ega võlaõigusseaduse kommentaaridest. Magistritöö autori arvates ei tohiks olla tegu pelgalt juriidilises mõttes sama kahjuga (nt varaline kahju, saamata jäänud tulu, mittevaraline kahju), vaid osadel juhtudel faktiliselt kahjustada saanud mootorsõiduki osa (täpsemalt missugune mootorsõiduki osa kannatada on saanud). Samas ei tohiks sellist seisukohta liiga järgalt arvesse võtta seetõttu, et tihti on mootorsõiduki faktiline kahju mingile mootorsõiduki osale tekkinud teise mootorsõidukiga kokkupõrkel just seetõttu, et sellist kokkupõrget on põhjustanud või sellise kokkupõrke tekkimise tõenäosust on oluliselt suurendanud kolmanda mootorsõiduki käitumine liikluses (ühe mootorsõiduki teisele ettepööramine, mistõttu teine mootorsõiduk teeb kõrvalepõike ning põrkub kokku kolmanda mootorsõidukiga).

Eelnevast nähtub, et mitmikavarii tulemusel tekkinud kahju hüvitamise mõistmiseks ei piisa kausaalahela kindlaksmääramisel vaid elimineerimismeetodist, vaid vajalik on arvestada ka kahju õiguslikku põhjust. Kokkuvõtlikult võib öelda, et põhimõtteliselt on kõik kaasusgrupid solidaarvastutuse alusel lahendatavad juhul, kui kõik mootorsõidukite valdajad omavahel riskivastutuse alusel vastutavad, tekitatud kahjud on sama kahju ning see kahju on põhjuslikus seoses iga mootorsõiduki valdaja poolt mootorsõiduki käitamisega. Seejuures peab iga mootorsõiduk olema kausaalahelale märkimisväärselt juurde andnud näiteks kausaalahela käivitamisega või olulises osas sellele kaasaaitamisega.

3.2.Osavastutuse alusel lahendatavad kaasusgrupid

VÕS § 63 lg 1 alusel kui mitu isikut peavad täitma sama osadeks jagatava kohustuse, peavad nad seda tegema võrdsetes osades. Osavõlg saab tekkida üksnes jagatava kohustuse korral ning juhul,

kui võlgniku poolel osaleb mitu isikut.¹⁶⁵ Osavõlgnevuse eelistamine solidaarvõlgnevuse ees tuleb kõne alla seadusest tulenevatel juhtudel või kahjuhüvitiste kontekstis olukorras, kus erinevate kahju põhjustajate panus kahju tekkimisse oli omavahel niivõrd vähe seotud, et ei ole võimalik rääkida sama kahju põhjustamisest VÕS § 137 lg 1 mõttes. Eelnevalt on magistritöös väljatoodud, kannatanu suhtes oleks ebaõiglane, kui ta peaks kandma mõne kahjutekitaja maksejõuetuse riski.¹⁶⁶ Siiski võib olla olukordi, kus asja lahendamine solidaarvõlgnevuse alusel oleks äärmiselt ebaõiglane ning mitmikavariis osalenud on nagunii juriidilises mõttes kõik isikud, kellel on tekkinud kahju hüvitise nõue, kannatanud. Nagu solidaarvastutuse hindamisel kaasuste lahendamisel on ka kaasusgruppides tekkinud osavastutuse võlasuhete tekkimisel olulised järgmised tegurid: esiteks üleüldse erinevate mootorsõidukite omavaheline vastutamine riskivastutuse alusel (st, et vastutaksid ka mootorsõidukite valdajad, kelle mootorsõidukid omavahel realselt kokku ei põrkunud). Teiseks, kausaalalabel peab eraldi ettekujutatav iga kahjutekitaja puhul – see tähendab, et mootorsõiduki käitamisest tekkinud kahju moodustub omaette kausaalahela. Selline põhjusliku seose ahel on piisavalt eraldiseisev teiste mootorsõidukite käitamisest tekkinud kahjuga. Kolmandaks kriteeriumiks magistritöö arvates on nõ pöördeline VÕS § 137 – hüvitatava kahju hulka (mida osavõlgnikult nõuda saab) ei tohi kuuluda VÕS § 137 lg 1 mõistes „sama kahju“. Eelnevalt on leitud, et „sama kahju“ kindlaksmääramine ei ole väga lihtne, kuid „sama kahju“ puhul ei tohiks olla tegu pelgalt juriidilises mõttes sama kahjuga (nt varaline kahju, saamata jäänud tulu, mittevaraline kahju). „Sama kahju“ tuleks igas kaasusgrupis tekkinud kahju puhul eraldi hinnata.

Osavastutus võib tulla kõne alla mootorsõiduki valdaja vastutuse alusena olukorras, kus ühe mootorsõiduki käitamiskõne realiseerumisest tekkinud kahju ei ole näiteks käivitanud kausaalahelat, mille tulemusena tekib teise ja kolmanda mootorsõiduki vahel kahju. Samamoodi ei tohiks ühe mootorsõiduki käitamiskõne realiseerumisest tekkinud kahju aidata suures osas kaasa sellisele põhjusliku seose ahela kulgemisele, mis aitaks kaasa teiste mootorsõidukite vahel kahju tekkimisele. Lisaks ei tohi tekkinud kahjude näol olla sama kahjuga. Kui illustreerida kahjude samasust, siis näiteks kaasusgrupi a) „ahelavariii“ puhul võib tekitada probleeme asjaolu, et keskmisele autole on tekitanud kahju nii temast eesolev kui ka tema taga olev auto. Siiski võib

¹⁶⁵ Käerdi, M. VÕS I kamm § 63/4.1, lk 330.

¹⁶⁶ DCFR kommentaar, lk 1464.

osutada ebaõiglaseks lahend, kus kahjuhüvitist on võimalik nõuda vaid nende mootorsõidukite valdajate käest, kelle mootorsõidukiga reaalselt avariid korras kokku puututi, kuivõrd hüvitata peaks olema kahju, mis on tekkinud suuremale ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumisest.

Kaasusgrupp b) „kõrvalepõige“ analüüsimisel võib esineda probleeme juba mootorsõidukite valdajate omavaheliste nõuete olemasolus riskivastutuse alusel. Siiski on magistritöö autori arvates mootorsõidukile iseloomulikust ohust tuleneva ohu realiseerimise tõlgendamisega võimalik nimetatud probleem lahendada. Seejuures võib see seisukoht minna vastuollu Riigikohtu seisukohaga käitamiskohast¹⁶⁷ ning kaasusgrupi analüüsis võib tekkida probleeme sellega, kas avariis mitte kokkupõrkunud auto üldsegi „osales“ avariis.

3.3. Kaasusgrupp a) „ahelavariid“

Järjestikku sõidavad mootorsõidukid A, B ja C. A pidurdab, B pidurdab, kuid C ei jõua enam õigeaegselt pidurdada. C sõidab otsa B-le, selle tulemusena paiskub B otsa A-le. Mootorsõidukite ahelkokkupõrke tulemusena on saanud kahjustada A tagant, B eest ja tagant ning C vaid eest.

Nimetatud näite puhul on Eesti Liikluskindlustuse Fondi näidetes kindlustusjuhtumite lahenditest¹⁶⁸ leitud, et sellise ahelavariid puhul peaks kahju tekkimise eest vastutama 100%-liselt C. Väljatoodud seisukoht ei arvesta riskivastutuse alusel kahju hüvitamise loogikaga, mille järgselt peaksid kõik mootorsõidukite omavahelises kokkupõrkes osalenud mootorsõidukite valdajad üksteise ees 100%-liselt vastutama ning alles seejärel vähendatakse osapoolte kahjuhüvitisi.

Esialgu tuleb kahju hüvitamise aluseks oleva vastutuse (riskivastutuse) alusel analüüsida, et iga mootorsõidukite ahelavariis osalenud mootorsõiduki valdaja teiste ahelavariis osalenud mootorsõidukite valdajate ees vastutaks.

¹⁶⁷ „Riskist lähtuvate asjaoludena tuleb esmalt arvestada igast avariis osalenud sõidukist objektiivselt potentsiaalselt lähtuva ohu suurus, mis sõltub mh sõiduki massist, mõõtudest, liikumiskiirusest, tehnilisest korrasolekust, ohutusvarustusest jms. Selline oht lähtub eelduslikult igast sõidukist ning sõltumata selle juhi hoolsusest saab selle ohu kahju põhjusena täielikult välistada vaid erandina“ RK 3-2-1-173-14, p 14.

¹⁶⁸ Eesti Liikluskindlustuse Fond. Näited kindlustusjuhtumite lahenditest. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Liikluskindlustus_juhtumitelahendi_naited%2820%29.pdf?325.

Selleks, et kõik „ahelavarii“ kaasusgrupis osalenud autod omavahel vastutaks, peab olema nendevaheline kokkupõrge tekkinud suuremale ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumisel, milleks praegusel juhul on mootorsõidukitest tuleneva käitamiskahju realiseerumine. Seega esimesel sammul (kõigi riskivastutuse eelduste kohaselt) vastutab A B ees 100%-liselt, B A ees 100%-liselt, B C ees 100%-liselt ning C B ees samuti 100%-liselt. Lisaks vastutavad omavahel A ja C. Võib olla vaieldav, kas mootorsõidukid, mis omavahel kokku ei ole puutunud, võiksid omavahel ka riskivastutuse alusel vastutada. Kui anda ainult füüsilise vaatluse alusel kahjude tekkimisele hinnang, võib A ja C vahelist kahju tekkimist selgitada järgmiselt. Võttes arvesse mootorsõiduki C massi (mis tekitab kineetilise energia ja B-ga kokkupõrke tulemusena inertsit, mille tulemusena B paiskus A-le otsa), A massi (tulenevalt kokkupõrkest B-ga mõjutab A B-d vastassuunalise ja võrdse jõuga, mis omakorda tekitab kahjusid C-le) ning manöövrit, mida C läbi viis (ei saanud õigel ajal pidama), võib öelda, et C-st tulenev käitamiskahju realiseerus A-le tekkinud kahjude näol, kuigi mõlemad autod oma vahel realselt kokku ei põrkunud. Lisaks A mass põhjustas C-le kahju – eelnevalt on magistratöös leitud, et mootorsõiduk osaleb käitamises siis, kui ta kujutab endas teistele ohtu ning üheks põhjuseks, miks ta teistele liiklejatele ohtu kujutab on see, et ta on raske. Seega on riskivastutusest tulenev – suuremale ohuallikale iseloomuliku riski realiseerumisest – tekkinud kahju olemas kõigi ahelavariis osalenud mootorsõidukite vahel. Järgnevalt tuleb solidaar- või osavastutuse analüüsimiseks hinnata osapoolte panust põhjusliku seose ahelasse.

Kui panna kaasusgrupi „ahelavarii“ mootorsõidukite omavaheline kokkupõrge põhjusliku seose konteksti, siis tulenevalt elimineerimismeetodist tuleneb järgmine lahend: Kui C ei oleks B-le tagant otsa sõitnud, ei oleks B põrkunud A-le tagant sisse. Järgnevalt elimineerimismeetodit kasutades jääb mulje, nagu oleks ainuüksi C ahelavarii põhjustanud. Selline seisukoht jätab siiski arvesse võtmata näiteks A ja B pidurduskiirust (kas C-l oli üldse võimalus õigeaegselt pidurdada), mootorsõiduki B inertsit, A ja B pikivahe hoidmise kohustust jne. Lisaks tuleks magistratöö autori arvates ka hinnata, millal avariiline olukord tegelikult alguse sai. Järelikult tuleks riskivastutuse alusel asja lahendamisel võtta põhjusliku seose puhul arvesse kõikide kokkupõrkes osalenud mootorsõidukitele iseloomuliku riski ning selle riski realiseerumist kokkupõrke tekkimisel. Seega ei tohi pelgalt vaadelda C-poolset hilist pidurdamist kui avarii ainsat põhjust nagu see on Eesti Liikluskindlustuse Fondi näidetes kindlustusjuhtumite lahenditest.

tehnilise korrasolekuga). Seega tuleks VÕS § 139 kohaldamisel võtta arvesse ennekõike ahelavariis osalenud mootorsõidukite erilisi käitamisariske (manöövrite ohtlikkust) ning juhi käitumist. Eelnevast tulenevalt nähtub, et kõigi mootorsõidukite kahjuhüvitist tuleks üldist käitamisariski arvesse võttes 30% ulatuses vähendada (kõik autod on samade mõõtmete, kaalu ja tehnilise korrasolekuga). 30% ulatuses kahjuhüvitise vähendamist üldise käitamisariski alusel õigustab eelkõige asjaolu, et üldist käitamisariski tuleb mootorsõidukite kokkupõrke puhul arvestada kontekstipõhiselt: kui avariis on osalenud kolm mootorsõidukit ning nende kõigi üldine käitamisarisk on sama, tuleb iga avariis osalenud isiku kahjuhüvitist üldise käitamisariski alusel vähendada temale võrdelises osas.

Erilise käitamisariski puhul leiab magistritöö autor, et etteheidetav võiks olla A poolt järsk pidurdus (kuigi praeguse kaasusgrupi ülesehituse järgi puudub informatsioon, mis tingis järsu pidurduse). Lisaks võib B ja C eriline käitamisarisk seisneda selles, et nad ei hoidnud enda ees oleva autoga piisavalt pikivahet. Seega kui anda hinnang poolte erilisele käitamisariskile, tuleks magistritöö autori hinnangul jagada kõigi avariis osalenute vahel erilisest käitamisariskist tulenev oht järgmiselt: A poolt järsk pidurdamine moodustas 20% kogu avarii tinginud manöövrite ohtlikkusest ning B ja C poolne pikivahe hoidmise kohustuse rikkumine oli vastavalt 30% ja 30%. Seega kui vähendada kahjuhüvitisi vaid erilise käitamisariski realiseerumise järgi, tuleks A hüvitist kõigest 20% ulatuses vähendada ning B ja C hüvitist vastavalt 30% ulatuses vähendada.

Eelnevast on magistritöös toodud välja kindlustusõiguse õpikust tulenev seisukoht, et isikute käitumise puhul tuleb hinnata eelkõige käibes vajaliku hoolsuse järgimata jätmist ja liiklusnõuete eiramist. Subjektiivsete asjaolude (väsimum, alkoholihoove, lubatud piirkiiruse ületamine või juhtimisõiguse puudumine) arvesse võtmiseks peaksid need olema õnnetusele faktiliselt kaasa aidanud.¹⁷² Seega tuleks juhi käitumisel eristada objektiivseid ja subjektiivseid asjaolusid. Magistritöö autor ei nõustu täies ulatuses objektiivsete asjaolude hindamisega juhi käitumise puhul, kuivõrd käibes vajaliku hoolsuse järgimise ja liiklusnõuete eiramise kohta antakse teatud ulatuses hinnang juba erilise käitamisariski (manöövri ohtlikkuse) juures. Seejuures on magistritöö autor seisukohal, et erilise käitamisariski puhul tuleks hinnata manöövri ohtlikkust just konkreetse avariilise manöövri raames. Võttes arvesse Eesti õiguskirjandusest tulenev seisukoht, et juhi

¹⁷² Kindlustusõiguse õpik, lk 184-185.

käitumise puhul tuleb arvestada vajaliku hoolsuse järgimist ning asjaolu, et ohtliku manöövriga (eriline käitamisrisk) viiakse tavaliselt ellu juba liicluseeskirjade rikkumine, võib osutada erilise käitamisriski ja juhi käitumise hindamine väga komplitseerituks. Magistritöö autor on seisukohal, et nimetatud asjaolude eristamisel tuleks võtta arvesse järgmist: kuivõrd liiklusõnnetuse tagajärjel võib peaaegu alati leida liicluseeskirjade nõuete rikkumise (manöövri tagajärjel), võiks juhi käitumist hinnata üldisemalt – etteheidetav võiks olla näiteks pidev mitteõiguspärane käitumine enne avariid (näiteks telefoni kasutamine, teiste liiklejate provotseerimine jne). Siinkohal vajab märkimist, et selliseid asjaolusid tuleks võtta vaid VÕS § 139 lg 1 kohaldamisel arvesse ning riskivastutuse nõude tekkimisel sellised asjaolud rolli ei mängi. Magistritöö autor on seisukohal, et kindlustusõiguse õpikus väljatoodud seisukoht, et juhi käitumist tuleb arvestada vaid siis, kui see oli põhjuslikus seoses avariid tekkimisega, võib VÕS § 139 lg 1 kohaldamist ülemääraselt piirata. Põhjuslik seos ei ole magistritöö autori arvates vajalik juhi käitumise ja avariid tekkimise vahel (näiteks isik on teisi autojuhte eelnevalt provotseerinud, kuid avariid toimus hiljem). Juhi käitumise alla võiks magistritöö autori arvates kuuluda sellised juhi käitumise eripärad, mis kõrgendavad üleüldist liiklusohtlikkust. Magistritöö autor on nõus, et käitamisriski realiseerumine peab olema põhjuslikus seoses tekkinud kahjuga, kuid VÕS § 139 arvestamisel tuleks arvestada seda, kas ja kuidas on mootorsõiduki juht omalt poolt üleüldiselt liikluses ohtlikkust ja avariidide tõenäosust tõstnud.

Järelikult peaks juhi käitumise punktis hindama seda, kas mõni juhtidest oma käitumisega suurendas enne avariid liikluses esinevat üldist ohtu ning kas mõnel mootorsõiduki juhtidest esines subjektiivseid asjaolusid, mis tingisid omakorda mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke. Jaatava vastuse korral tuleks sellise juhi kahju hüvitist omakorda vastavas osas veel vähendada. Magistritöö autor lähtub antud kaasusgrupi lahendamisel eeldusest, et ükski mootorsõiduki valdaja kaasusgrupis „ahelavariid“ juhi käitumise tõttu mootorsõiduki käitamisriski ei suurendanud.

Siiski tekib küsimus, kas nimetatud kahjuhüvitise vähenemise osad tuleb kas oma vahel liita, korrutada, nende keskmine leida või tuleb neid kogumis ühiselt vaadelda. Magistritöö autor on seisukohal, et neid tuleks vaadata ühiselt kogumis, võttes arvesse nende asjaolude suhet teiste avariis osalenute kahju hüvitamise vähendamise asjaoludega. Iga mootorsõiduki otsese valdaja

osaluse kindlakstegemisel põhjuste kogumis hindamist on rõhutanud ka Riigikohus.¹⁷³ Tähelepanuta ei saa jätta ka Eesti õiguskirjanduses väljatoodud 100% reegli arvestamist VÕS § 139 kohaldamisel: 100% reeglit tuleb pidada põhjendatuks, sest ühel liiklusõnnetusel ei saa olla põhimõtteliselt rohkem ega vähem põhjuseid.¹⁷⁴ Magistritöö autor möönab, et mitmikavariil võib siiski erinevate asjaolude paljusus kindlate vastutuskvootide väljaarvutamise ülemäära raskeks teha. Kui kõikide osapoolte üldisest- ja erilisest käitamisriskist ning juhi käitumisest tulenevad kahju hüvitise vähendamise alused on selgeks tehtud, tuleb need kõrvutada teiste avariis osalenute kahju hüvitiste vähendamise alustega, et selgitada välja suhe, mille järgi tuleks iga mitmikavariis osalenu kahjuhüvitist lõpuks vähendada. Selline kahjuhüvitise vähendamise meetodika võtaks kõige paremini arvesse enam kui kahe osalenuga avariide eripärasid ning aitab õiguse rakendamisel arvestada suurema hulga asjaoludega.

Võttes arvesse, et kõikide „ahelavariis“ osalenud autode üldine käitamisrisk on sama, taandub kahjuhüvitiste vähendamine erilise käitamisriski ja juhtide käitumise hindamisele. Seda eeskätt sellepärast, et kui iga avariis osalenu mootorsõiduki üldine käitamisrisk on sama, siis nende vastutuse suhe avariis tekkinud kahjude eest vastutamisel üldise käitamisriski alusel on võrdne.

Magistritöö autori arvates peaks kahjuhüvitisi praeguses kaasuses vähendada järgmiselt: A kahjuhüvitisest tuleb võtta maha 30% ulatuses üldisest käitamisriskist ning 20% erilisest käitamisriskist tingitud kahju. Seega tuleks A-le mõista välja kahjuhüvitis, mis vastab 50%-le tema kantud kahjudest. Siinkohal on vajalik märkida, et tegemist ei ole pelgalt erilise käitamisriski ja juhi käitumise protsentide liitmisega, vaid kui hinnata neid mõlemaid asju kogumis ja suhtes kogu ahelavariisse, on need tegurid just algatanud põhjusliku seose ahela, mis tõi kaasa ahelavarii. B ja C kahjuhüvitist tuleks vähendada mõlema puhul 60% ulatuses. Sellised kahju hüvitiste vähendamised on magistritöö autori arvates õiglased, sest pikivahe hoidmise kohustuse rikkumine võib olla etteheidetavam, kui järsk pidurdus. Vajab möönmist, et praeguse kaasuse kontekstis ei ole võimalik hinnata pidurduse põhjuseid või muid avarii tekkimisele kaasaaidanud asjaolusid. Seda seetõttu, et vastasel juhul läheks kahjuhüvitiste vähendamise väljaarvutamine liiga komplitseerituks ning ei aitaks kaasa magistritöö põhiprobleemi lahendamisele.

¹⁷³ RK 3-2-1-7-13, p 30.

¹⁷⁴ J. Lahe/Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon, lk 470.

Tulles tagasi solidaarvastutuse juurde tekib küsimus, missugune on see „sama kahju“ (VÕS § 137 lg 1 kontekstis), mille hüvitamist võivad kõik mootorsõiduki ahelkokkupõrkes osalenud ükskõik millise avariis osalenu käest täies ulatuses nõuda? Seega tekib näiteks olukord, kus A võib solidaarselt nõuda B ja C käest vaid kahju, mis on tekkinud A tagumisele osale ulatuses, milles see on tekkinud B ja C mootorsõidukite käitamisel ühiselt. Kas nimetatud kahjuks on 100% A-le tekkinud kahju? Magistritöö autor on seisukohal, et tegemist peaks tõesti olema kogu kahjuga, mis A-le on tekkinud, sest B pörkus A-le otsa vaid seetõttu, et C pörkus B-le otsa. Tegemist on ühtse kausaalahelaga. Seega arvestades A-le tekkinud kahju ning A kahjuhüvitise vähendamist VÕS § 139 lg 1 alusel, tuleks A nõue 50% ulatuses solidaarselt rahuldada B või C vastu (A enda valida, kelle vastu ta nõude esitab).

B puhul on A ja C vastu esitatavate kahjuhüvitiste nõuete eristamine palju komplitseeritum, eeskätt seetõttu, et B-l on tekkinud kahju nii auto esiosale kui ka tagaosale. Võttes arvesse eelmises lõigus käsitletud analüüsi VÕS § 137 lg 1 „samast kahjust“, peaks B-le tekkinud sama kahju all mõistma vaid B esiosa kahjustusi. Selline käsitlus võtab kõige paremini arvesse kausaalahela samasust, kus A on nõ käivitanud kausaalahela väga hilise ja järsu pidurdusega, mille tulemusena C ei jõua õigel ajal pidama ning paiskub B-le otsa ja B saab esiosa kahjustusi kuna pörkus A-le otsa. On loomulik, et siinkohal kerkib üles küsimus, miks tagaosa kahjustused sama kahju alla ei käi. Magistritöö autori arvates ei tohiks tagaosa kahjustusi „sama kahju“ alla liigitada seepärast, et kahju ei tekkinud A ja C ühise kausaalahela kulgemise tagajärjel, vaid C poolt tagant sissesõitmise tulemusena. Kui kasutada elimineerimismeetodit ning ära mõelda A pidurdamine, oleks C B-le siiski tagant sisse sõitnud, kui B oleks pidurdanud. A poolse pidurdamise tulemusena tekkinud kahjud B tagaosale ei tohiks olla etteheidetavad A-le. Lisaks on esiosa kahjustuste puhul tegemist kahjudega, mis on nõ A ja C koosmõjul tekkinud, samas kui tagaosa kahjustusi võiks ainuüksi C poolt pikivahe hoidmise kohustuse rikkumise tulemusena tekkinud kahjudena käsitleda. Seega tuleb B nõue esiosa kahjustuste hüvitamiseks rahuldada solidaarkorras 75% ulatuses. B-le tekkinud tagaosa kahjustuste nõue C vastu tuleks osavastutuse korras samuti 75% ulatuses rahuldada.

C nõude puhul on magistritöö autori arvates õigus kogu kahju solidaarkorras nii B-lt kui ka A-lt välja nõuda. Elimineerimismeetodit kasutades võib öelda, et kui A ei oleks järsult pidurdanud, ei oleks B järsult pidurdanud, mistõttu ei oleks C B-le tagant sisse sõitnud. A ja B poolt järsku pidurdamist tuleb hinnata ühtse kausaalahelana, mille käivitas A-poolne liiga hiline ja järsk

pidurdamine. Seega tänu sellele, et A ja B mõlemad järsult pidurdasid, võiks vaadelda neist tingitud põhjusliku seose kulgemist ühtse kausaalahelana, mille tõttu kahjustused C esiosale on käsitletavad kui „sama kahju“ VÕS § 137 lg 1 mõttes. Järelikult on C-l õigus nii A-lt kui ka B-lt solidaarkorras auto esiosale tekkinud kahjustused välja nõuda ning tema nõue tuleks 20-25% ulatuses rahuldada.

3.4. Kaasusgrupp b) „kõrvalepõige“

Peateel sõidab mootorsõiduk A, kõrvalteelt pöörab talle ette B, kelle eest A kõrvale põikab. Kõrvalepõike tulemusena sõidab A otsa sõidukile C, mis on keeluvastaselt valesse kohta pargitud.

Nii nagu „ahelavarii“ kaasusgrupis, tuleb ka käesolevas analüüsis eelkõige riskivastutuse kontekstis analüüsida, et iga mootorsõiduki kokkupõrkes osalenu kõigi teiste mitmikavariis osalenud mootorsõidukite valdajate ees vastutaks. Kaasusgrupi „kõrvalepõige“ puhul on probleemiks lisaks ka küsimus, kas mootorsõiduki valdaja saab vastutada kahe teise mootorsõiduki omavahelise kokkupõrkes tekkinud kahjude hüvitamise eest juhul, kui ta ise üldse kahjusid ei kandnud ega ühegi teise mootorsõidukiga kokku ei puutunud. Juhul, kui sellele küsimusele peaks olema eitav vastus, ei oleks tegemist üldsegi võlgnike paljususega ning problemaatika, mis seondub solidaar- või osavõlasuhtest tuleneva kahju hüvitamise nõudega, langeks täielikult ära. Asja lahendamisel omab kõige olulisemat tähendust mootorsõidukile iseloomuliku riski ja selle realiseerumise subsumeerimine. Magistritöö autor on seisukohal, et mootorsõidukist lähtuva riski realiseerumine ei kätke endas vaid mootorsõiduki kokkupõrkel tekkinud kahjusid. Riigikohtu seisukoht kahjuhüvitise vähendamise kohta on olnud, et riskist lähtuvate asjaoludena tuleb mh arvestada igast avariis osalenud sõidukist objektiivselt potentsiaalselt lähtuva ohu suurus.¹⁷⁵ Eelnevalt on leitud, mootorsõidukist lähtuvate ohtude alla kuulub ka manöövri ohtlikkus (näiteks võetakse seda arvesse VÕS § 139 lg 1 alusel kahju hüvitamise vähendamisel). Siin on oluline märkida, et seda ei tuleks vaid kahjuhüvitise vähendamise puhul arvestada, vaid eriline käitamisrisk võib aidata ka riskivastutusel põhinevat vastutust sisustada (mis või missugune tegevus on suurema ohu allikas). Eelnevast tulenevalt tuleks asuda seisukohale, et B vastutab

¹⁷⁵ RK 3-2-1-173-14, p 14.

riskivastutusest tulenevalt A ja C vahelise kokkupõrke eest A ees seetõttu, et temast lähtuv objektiivne potentsiaalne oht realiseerub ohtliku manöövri näol. Seejuures ei mängi rolli asjaolu, et B mitte kellegagi, kes avarii tulemusena kahjusid kandsid, kokku ei puutunud, vaid ohtliku manöövri sooritamine kätkeb endas iseloomuliku riski realiseerumist ka juhul, kui tekkinud kahju on selle manöövri kaugem tagajärg. A ja C vahelise kokkupõrke kvalifitseerimine riskivastutuse alla erilisi probleeme ei tohiks tekitada. Kui põgusalt analüüsida C keeluvastast valesse kohta parkimist, siis Eesti õiguskirjanduses on näiteks pimedasse kohta parkimist erandina kui mootorsõiduki käitamist käsitletud.¹⁷⁶ Eelnevalt magistritöös on leitud, et seisev auto reeglina ei ole käitamises, sest sõiduki ohtlikkus väljendub eelkõige selles, et ohu tekkimisel ei ole seda võimalik täies ulatuses kontrollida.¹⁷⁷ Kui tegemist on seisva mootorsõidukiga, tuleks arvestada asjaolusid, et mootorsõiduk on oma olemuselt raske, mis võib kujutada omakorda ohtu liikluses seistes (magistritöö autori arvates isegi korrektselt pargituna). Seega tuleb A ja C vahel tekkinud vastutust mootorsõidukitele iseloomuliku riski realiseerumise tulemusena jaatada. Eelnevalt on A riskivastutusest tulenevat nõuet B vastu aktsepteeritud. Samuti tuleks asuda seisukohale, et ka C-l on riskivastutusest tulenev nõue B vastu: samuti nagu A ei pörkunud realselt B-ga kokku, kuid sai kahju tulenevalt B-st lähtuvast objektiivsest ohust, tekkis samal põhjusel ka C-le kahju. Magistritöö autori arvates ei venitaks selline käsitus põhjusliku seose ahelat liiga pikaks, sest kõnealune B manööver ning sellest tingitud liiklusohulik olukord on vahetus seoses C-le tekkinud kahjuga. Järelikult on B vastu riskivastutusest tulenevad nõuded nii A-l kui ka C-l ning A ja C vahel omakorda vastastikused nõuded riskivastutuse alusel.

Kui nüüd hinnata põhjuslikku seost, siis põhimõtteliselt ongi juba tegemist ühtse kausaalahelaga, mille B-poolne peateele sõitmine käivitas. Eelnevas lõigus on selgitatud mootorsõidukist tuleneva ohu realiseerumist kui mootorsõidukist lähtuva objektiivse ja potentsiaalse ohu realiseerumist. Seega tuleks kausaalahela alguseks lugeda B-poolne peateele A-le ettekeeramine, sest selle tagajärjel pidi A sooritama järsu kõrvalepõike, mille tõttu pörkusid A ja C omavahel kokku. Kui ära mõelda B käitumine liikluses, ei oleks A kõrvale põiganud ning C-le otsa sõitnud. Seejuures tuleb eitada põhjusliku seose ahela algamist C poolt valesti parkimisest, sest vastasel korral veniks põhjusliku seose ahel liiga pikaks (kuigi A ja C vahel ei oleks kokkupõrget olnud, kui C ei oleks

¹⁷⁶ Kull, I, Lahe, J. De Gruyter. lk 110.

¹⁷⁷ RK 3-2-1-29-11, p 10.

vales kohas parkinud, kaotaks niivõrd laiaulatuslik elimineerimismeetodi rakendamine õigusliku relevantsuse) ning kogu ohtlikust manöövrist tingitud liiklusohklikku olukorda ei saaks vaadelda ühtse kausaalahelana. C-st tulenev käitamisrisk realiseerus seetõttu, et talle sõideti sisse. Mis puutub A ja C vahelistesse vastastikustesse nõuetesse riskivastutuse alusel, siis võib asuda seisukohale, et C vales kohas parkimine kätkes endas mootorsõiduki käitamist, millest lähtuv risk on see, et sellele võidakse otsa sõita ning seeläbi kahju saada.¹⁷⁸ Selline risk ka realiseerus, mistõttu on C poolt mootorsõiduki käitamisega tekkinud kahju põhjuslikus seoses A-le tekkinud kahjuga.

Analüüsides kahjusid, mis tekkisid avariiis, siis need on vaid A ja C vahel, mistõttu on praeguses peatükis analüüsitavatest nõuetest välja jäänud B nõuded A ja C vastu. Seega on esialgu enne VÕS § 139 lg 1 alusel kahjuhüvitiste vähendamist kahjuhüvitiste tulem järgmine: A vastutab C ees 100%-liselt C-le tekitatud kahju eest. C vastutab A ees 100%-liselt A-le tekitatud kahju eest. B vastutab nii A kui ka C ees 100%-liselt mõlemale tekitatud kahju eest (eelneva kaasusgrupi analüüsi juures on selgitatud, et esialgu tuleb totaalreparatsiooni printsiibi alusel kõik isikud panna 100%-liselt kahjude eest vastutama). Järgnevalt tuleb analüüsida VÕS § 139 lg 1 kohaldamise eeldusi võttes arvesse mootorsõidukite kokkupõrkes osalenud autode üldist ja erilist käitamisriski ning juhtide käitumist.

Nii nagu ka ahelavarii kaasuse puhul, on avariiis osalenute võlgnike paljususe režiimile hinnangu andmiseks kõige lihtsam lähtuda eeldusest, et nii A, B kui ka C üldine käitamisrisk (mass, mõõdukas, tehniline korrasolek) on võrdsed. Seejärel tuleb anda hinnang avariiis osalenute (riskivastutuse alusel vastutavate) erilisele käitamisriskile ning juhtide käitumisele. Riigikohtu kirjeldus erilisest käitamisriskist on see, et eriline käitamisrisk tähendab konkreetse manöövri objektiivset iseloomu ja ohtlikkust.¹⁷⁹ Kuna kahju on tekkinud vaid A-l ja C-l on paslik vaid A ja C erilisest käitamisriskist ja juhtide käitumisest tulenevaid kahju hüvitiste vähendamise asjaolusid kontrollida.

Ühelt poolt võib asuda seisukohale, et A sooritas ohtliku manöövri, kui põikas B eest kõrvale ning selle tulemusena põrkus C-le otsa. Selline seisukoht siiski jätkaks arvestamata, et A poolne kõrvalepõige oli kantud liiklusohkliku olukorra ärahoidmise eesmärgist ning põhjus, mis tingis

¹⁷⁸ Newtoni 3. seaduse alusel vastassuunaline võrdne jõud keha suhtes, mis talle otsa põrkub – tulenevalt asjaolust, et C kätkeb endas suurt massi, on tegemist mootorsõidukist lähtuva ohuga VÕS § 1057 kontekstis.

¹⁷⁹ RK 3-2-1-7-13, p 31.

sellise kõrvalepõike, ei jätnud A-le võimalust kuidagi paremini kokkupõrget B-ga vältida. Käesoleva kaasuse kontekstis on tegemist olukorraga, mis sõltub paljudest erinevatest asjaoludest. Esiteks, A võis ületada lubatud sõidukiirust, mistõttu ei olnud tal enam võimalust õigeaegselt pidama saada, et vältida kokkupõrget B-ga. Samas võib olla ka tegemist juhtumiga, kus A järgis kõiki liikluseeskirju ja oli hoolas, kuid ei oleks siiski õigeaegselt pidama saanud ning pidi seetõttu kõrvale põikama. Kolmandaks võib ette kujutada ka olukorda, et A sõitis näiteks vastu päikest ning ei märganud kaugelt peateele ettepööravat B-d õigeaegselt. Kõik eelnimetatud kriteeriumid mängivad rolli avarii osalenute vahel nende käitamisrisi ja ka juhi käitumise hindamisel. Magistritöö lahendamisel lähtutakse eeldusest, et A ei rikkunud liikluseeskirju ning seetõttu ei ole talle manöövri ohtlikkus etteheidetav (järsk kõrvalepõige oli sooritatud selleks, et B-ga kokkupõrget vältida). Lisaks tuleb A puhul hinnata ka juhi käitumist. Nagu eelnevalt selgitatud, tuleb ka siin eristada objektiivseid ja subjektiivseid asjaolusid A käitumises. Ka siinkohal lähtutakse magistritöös eeldusest, et A järgis käibes vajalikku hoolsust ning liikluseeskirju üldisemas pildis (ta ei kasutanud telefoni, ei provotseerinud teisi liiklejaid, ei sõitnud märkimisväärselt alla piirkiiruse jne). Lisaks eeldatakse magistritöös, et A käitumises ei esinenud ka subjektiivseid asjaolusid kahjuhüvitise vähendamiseks (ta ei olnud väsinud, alkoholihoobes, ravimite mõju all jne). Seega arvestades A üldist käitamisrisi, erilist käitamisrisi ning A käitumist liikluses, tuleks A kahjuhüvitist esialgu vähendada üldise käitamisrisi ulatuses, ehk praegusel juhul 30% võrra.

Järgmiseks tuleb hinnata C-st tulenevat üldist- ja erilist käitamisrisi ning C käitumist liikluses. Liikluskindlustusseaduse kommentaarides on seisukoht, et eriline käitamisrisk võib suurendada kahju tekkimise riski ja seega üldist käitamisrisi.¹⁸⁰ Praeguse kaasuse kontekstis tuleks asuda seisukohale, et valessti parkinud C kätkeb endas erilist käitamisrisi seeläbi, et ta on valesse kohta pargitud ning talle võidakse otsa sõita. Selline eriline käitamisrisk omakorda tõstab avarii tekkimise riski, mistõttu peaks C kahju hüvitise nõuet vähendada rohkem, kui vaid tema üldise käitamisrisi ulatuses. Juhi käitumine praegusel hetkel ei tule kõne alla, sest arvestades Riigikohtu seisukohta, tuleb juhi käitumist hinnata VÕS § 139 lg 1 alusel kahju hüvitise vähendamisel vaid juhul, kui see on faktiliselt õnnetusele kaasa aidanud.¹⁸¹ Seega tuleb C kahjuhüvitist vähendada nii

¹⁸⁰ LkindlS komm, lk 94.

¹⁸¹ Kindlustusõiguse õpik, lk 184-185.

tema üldise kui ka erilise käitamisriski realiseerumise tõttu. Magistritöö autori hinnangul võiks selleks olla esialgu 50% C kahju hüvitisest (üldine käitamisrisk 30% ning sellele lisaks valesse kohta parkimisest tingitud eriline käitamisrisk 20%).

Nagu eelneva kaasusgrupi analüüsis leitud, tuleks ka praeguse kaasuse puhul vaadelda avariid, kus osaleb üle kahe mootorsõiduki, iga mootorsõiduki panust kokkupõrke tekkimisele kogumis.

100% reeglit mitmikavarii puhul arvestada ei tule. „Kõrvalpõike“ kaasuses tuleb arvestada juba eelnevalt mainitud Riigikohtu seisukohta, et teise osapoole võimalikku liikluseaduse rikkumist saab hageja kahjuhüvitise suuruse määramisel hinnata, sest sellest sõltub hageja enda rikkumise olulisus.¹⁸² Magistritöö autori arvates ei tuleks nimetatud seisukohta vaid kahjuhüvitise vähendamisel arvesse võtta, vaid see võib ka kõne alla tulla just sellises olukorras, kus mootorsõidukite avarii puhul riskivastutuse eeldused on kõigi avariis osalenute vahel täidetud, kuid üks osapooltest pole kahju saanud. Seega tuleks A ja C vahelise kokkupõrke puhul anda hinnang ka B-st tulenevale ohule, selle mõjule avarii tekkimisele ning kuidas see mõjutab A ja C kahjuhüvitiste vähendamist VÕS § 139 lg 1 alusel. Viimaks tuleb nii A, B kui ka C osalust kõrvutada omavahel ning alles seejärel on võimalik hinnata iga osalenu suhet avarii tekkimisele.

Eelnevalt on hinnatud kõigi mootorsõidukite üldiseks käitamisriskiks võrdne suurus. Nagu ka A ja C puhul tuleb ka B puhul järelikult hinnata rikkumise olulisust. Võttes arvesse kaasuses kirjeldatu, on B sooritanud väga ohtliku manöövri, mistõttu tuleb asuda seisukohale, et B poolne rikkumine on märkimisväärne. See rikkumine tuleneb eelkõige liikluseeskirjade eiramisest (kõrvalteel asuvad autod peavad peateel sõitvatele autodele teed andma). Lisaks tuleb hinnata ka juhi käitumist, milles omakorda tuleb eristada juba eelnevalt nimetatud objektiivseid ja subjektiivseid asjaolusid: objektiivselt tuleb hinnata liikluseeskirjadest kinnipidamist, mille vastu B on eksinud (peateele ettekeeramine, peateel liiklejale mitte tee andmine). Lisaks võib B-l esineda subjektiivseid asjaolusid, mis juhul, kui nad on aidanud kaasa liiklusohtriku olukorra tekitamisele, võiksid veel omakorda tulla kõne alla hinnangu andmisel B panusesse avarii tekkimisel. Magistritöö autor on seisukohal, et B-st lähtuv eriline käitamisrisk on niivõrd märkimisväärne, et juhul, kui B oleks manöövri tagajärjel kandnud kahjusid, tuleks erandkorras tema kahjuhüvitis vähendada nullini. Kuna B pole kaasuses kahjusid kandnud, siis tuleks magistritöö autori arvates

¹⁸² RK 3-2-1-64-15, p 13.

nõ pöördeliselt asja hinnata ning asuda seisukohale, et A kahjuhüvitist ei tohiks vähendada (suhtes B-ga). Seda eelkõige seetõttu, et tulenevalt Riigikohtu seisukohast, et juhul, kui on tuvastatud, et avarii põhjustas ainuüksi (ühe avarii osalenu) raske eksimus, millest tulenevalt ei olnud kahju tekitajal, kes enne reeglid ei rikkunud, enam mõistlikult (st oodatavat hoolt rakendades) võimalik õnnetust vältida ning kahju tekitanud mootorsõidukist tulenev risk oli kannatanu käitumise tõttu täielikult elimineeritud.¹⁸³ Arvestades eelnevat hinnangut C erilisele käitamisriskile, ei saa eelnimetatud Riigikohtu õigusreeglit C puhul kohaldada (sest ta oli tõstnud liiklusohutlikkust seeläbi, et parkinud keeluvastaselt valesse kohta). Magistritöö autori arvates võiks järelikult asuda seisukohale, et A kahjuhüvitist ei tohiks üldse vähendada ning C kahjuhüvitist tuleks 10% ulatuses vähendada.

Eelnevalt on mitu korda välja toodud, et mitmikavarii puhul ei tohiks rangelt 100% reegli kohaldamisest kinni pidada. Meie kaasuse kontekstis võiks seda siiski lubada olukorras, kus kaks osapoolt esitavad teineteise vastu nõude. See tähendab, et A ja C vahel peaks kehtima 100% reegel, kuid A ja B ning C ja B vahel mitte. See tähendab siiski, et A ja C vahelist kokkupõrget tuleb vaadata kogumis ning C erilist käitamisriski ja A üldist käitamisriski tuleb omakorda kogu mitmikavarii tekkimisele suhtelisse võrdlusesse panna. Eelnevalt on leitud, et A kahjuhüvitist C vastu on võimalik 30% võrra vähendada ning C kahjuhüvitist A vastu on võimalik 50% võrra vähendada. Magistritöö autor on seisukohal, et C ja A vahelises suhtes peaks siiski 100% reeglit kohaldama. Seega tuleks A ja C omavahelises suhtes A kahjuhüvitist vähendada 40% võrra ning C kahjuhüvitist vähendada 60% võrra (sellise tulemuseni jõudis magistritöö autor seeläbi, et viis nii A kui ka C käitamisriskid omavahel võrdelisse suhtesse). Magistritöö autor möönab, et selline eraldi kahjuhüvitiste lahendamine jätkaks arvesse võtmata kolmanda osapoole panuse avarii tekkimisse ning seeläbi ei hinnataks enam mootorsõidukite kokkupõrkel osalenud isikute panust kogumis. Siiski võivad A ja C oma nõude B vastu täies ulatuses maksma panna. Võttes eelneva arvesse, on A-l ja C-l vastastikkused kahjuhüvitise nõuded võimalik esitada solidaarselt, st B on nii A kui ka C solidaarvõlgnik.

Mis on „sama kahju“ VÕS § 137 lg 1 mõistes juhul, kui tekkinud kahju on vaid kahe mootorsõiduki vahel, kuid avarii osales kolm mootorsõidukit. Magistritöö autori arvates on kõige olulisem

¹⁸³ RK 3-2-1-7-13, p 33.

siinkohal arvestada põhjusliku seose ahelat ja iga mootorsõidukite kokkupõrkes osalenu panust kausaalahela kulgemisele. Eelnevalt on leitud, et kogu avarii olukorra kausaalahel nõ käivitus B poolt peateele ettepoõramisega. Sellest tulenevalt põrkusid omavahel kokku A ja C ning nad mõlemad said selle tagajärjel kahjusid. Kui anda hinnang, et B poolne manööver oli põhimõtteliselt ainsaks liiklusõnnetuse põhjuseks (võttes arvesse, et A ja C poolne käitamisrisk oli B manööveri ohtlikkusest ja õigusvastasusest nullini redutseerunud), peaks asuma seisukohale, et B vastutab nii A kui ka C ees 100%-liselt osavastutuse korras. Eelnevalt on magistritöös esitatud VÕSi kommentaarides kinnistunud õigusreegel, et kahju hüvitamise nõue iga kahju tekitaja osas võib olla erineva ulatusega (sõltuvalt näiteks kahju tekitaja süü astmest, käitumise õigusvastasusest jne), kuid nende solidaarvastutus tekib üksnes ulatuses, milles nõuded erinevate kahju tekitajate vastu oma ulatuselt kattuvad.¹⁸⁴ Seega kui arvestada hetkel asjaolu, et A nõuet C vastu VÕS § 139 lg 1 alusel vähendatakse 40% võrra ning C nõuet A vastu vähendatakse 60% võrra, jõuame järgnevatele lahenditele: A kahjuhüvitise nõue C vastu tuleks 60% ulatuses välja mõista; C kahjuhüvitise nõue A vastu tuleks 40% ulatuses välja mõista; A nõue B vastu tuleks 100%-liselt välja mõista ja C nõue B vastu tuleks 90%-liselt välja mõista (siinkohal tuleb arvestada ka C-st tulenevat erilist käitamisriski). Solidaarkorras tuleb A nõue nii B kui ka C vastu 60% ulatuses rahuldada, C nõue tuleb A ja B vastu solidaarkorras kuni 40% ulatuses rahuldada. C poolne eriline käitamisrisk peaks olema aluseks tema kahju hüvitise vähendamiseks B vastu. Magistritöö autori arvates arvestades seda, et C-st tulenev risk ei olnud B käitumise tõttu täielikult elimineeritud ning valesti parkimine tõstis üleüldist potentsiaalset ja objektiivset ohtu B ja C vahel. Seetõttu tuleks C nõue B vastu 90% ulatuses rahuldada.

¹⁸⁴ Sein, K. VÕS I komm § 137/4.1.1., lk 723.

KOKKUVÕTE

Magistritöö eesmärgiks oli välja selgitada milliste kriteeriumite alusel tuleks määrata enam kui kahe mootorsõidukiga avariis osalenud mootorsõidukite valdajate vastastikused nõuded - täpsemalt kas ja millal rakendub solidaarvõlausuhe ja millal osavõlausuhe. Nimetatud küsimus tuleb kõne alla just siis, kui tegemist ei ole kahe mootorsõiduki vahelise kokkupõrkega, vaid kui avarii tagajärjel tekib ka võlgnike paljusus. Lisaks sellele leitakse magistritöös vastus küsimusele, kuidas ja mis kriteeriume arvestades vähendada enam kui kahe mootorsõiduki osalemisel aset leidnud avariis osalenute kahju hüvitiste nõudeid. Selle jaoks on magistritöös kirjeldatud ka kaht kaasusgruppi, mis on magistritöös leitud tulemustele tuginedes lahendatud. Käesolevas töös analüüsiti enam kui kahe mootorsõiduki kokkupõrkel tekkivaid kahjuhüvitisi vaid riskivastutuse kontekstis.

Eelkõige on mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju hüvitamiseks riskivastutuse alusel vaja hinnata, kas mootorsõiduk osales käitamises. Magistritöös leiti, et mootorsõiduki käitamise mõistet ei tohiks kitsendada mootorsõiduki mootori käivitamisega, sest üldine tähelepanu mootorsõiduki käitamisel peaks olema siiski selles, kas mootorsõiduk kujutab endast ohtu teistele. Ühelt poolt kujutab mootorsõiduk endast teistele ohtu siis kui seda kasutatakse liiklusvahendina ning liiklusvahendi peamiseks omaduseks on see, et tema liikumist pole võimalik täies ulatuses kontrollida. Samas võttes arvesse, et mootorsõidukid on oma olemuselt rasked ja kannavad seega endast palju inertsit, võivad nad kujutada omakorda ohtu liikluses seistes. Seega mootorsõiduk, millega sõidetakse (st osaletakse liikluses ja kasutatakse transpordivahendina) ja mis kujutab endast muul viisil (näiteks seistes) ümbritsevale ohtu, on käitamises. Magistritöö autor on seisukohal, et mootorsõidukist lähtuva riski realiseerumine ei kätke endast vaid mootorsõiduki kokkupõrkel tekkinud kahjusid. Mootorsõidukile iseloomulik riski võib realiseeruda ka olukorras, kus mootorsõiduk, millele iseloomulik risk realiseerus, ise ühegi teise mootorsõidukiga kokku ei põrkunud. Selline võib olla olukord juhul, kui mootorsõidukist tulenev käitamiskahju realiseerumine on tekkinud kahju kaugem tagajärg.

Lisaks mootorsõiduki käitamises osalemisele, võib VÕS § 1057 alusel võtta vastutusele vaid mootorsõiduki valdajat. Magistritöös asuti analüüsi tulemusena seisukohale, et „mootorsõiduki

valdaja“ mõiste sisustamisel tuleks lähtuda asjaõigusseaduse valdaja mõistest. Eesti õiguses mootorsõiduki valdaja sisustamisel tuleks lähtuda samadest põhimõtetest, millest lähtutakse Saksa ja Šveitsi õiguses kasutatava mõiste *mootorsõiduki pidaja* sisustamisel. Eriti tuleks mootorsõiduki valdaja sisustamisel riskivastutuse alusel võtta magistritöö autori arvates arvesse seda, kes mootorsõiduki käitamisest kõige rohkem kasu saab. Eelnevast tulenevalt võib asuda seisukohale, et peaaegu alati peaks VÕS § 1057 alusel vastutama mootorsõiduki käitamisest tekkinud kahju eest isik, kes mootorsõidukit juhtis või mootorsõiduki kasutamise üle kahju tekkimise ajal reaalset võimu teostas, v.a. juhul, kui mootorsõidukit juhtis valduse teenija.

Üheks olulisemaks mootorsõiduki valdaja vastutuse eelduseks mitmikavariis tekkinud kahju hüvitamisel on põhjusliku seose tuvastamine. Magistritöös asuti seisukohale, et riskivastutuse alusel tekkivate nõuete puhul peaks arvestama põhjusliku seose tuvastamisel mh ka adekviteediteooriat. Kuigi VÕS-ist tulenevad erinevad kahju hüvitamise piirangud VÕS § 127 lg 2 ja 3 näol, ei ole autori arvates õige adekviteediteooria riskivastutuse või muude lepinguvälistel alustel tekkinud kahju hüvitiste nõuete puhul täielikult tähelepanuta jätta, sest näiteks VÕS § 127 lg-st 3 tulenevad kahjuhüvitiste piirangud on seotud valdavalt lepinguliste kohustustega. Et anda hinnang, kas kohaldub solidaar- või osavastutus, tuleb tähelepanu pöörata kausaalahela ühtsusele. Kahjude puhul tuleb hinnata seda, kas osa mitmikavariis tekkinud kahjust on tekkinud kahe mootorsõiduki käitamiskahju realiseerumisel nn ühiselt. See tähendab, kas kõnealuse kahju tekkimiseks oli vajalik, et kannatanu suhtes tekkis kahju mõlemast kahjutekitajast (kausaalahelate ühtsus). Põhjusliku seose ühtsuse arvestamisel on oluline magistritöö autori arvates mitte ainult olemuslikult tagajärg (kahju tekitamine), vaid ka ajaline seos (kahju peaks olema tekkinud vahetult kahe kahjutekitaja käitamiskahju realiseerumise tulemusena). Seejuures on oluline kindlaks määrata põhjusliku seose tuvastamisel see, millal avariiline olukord alguse sai ning kas mootorsõidukite käitamiskahjud realiseerusid kausaalahela kulgemisel.

Eesti õiguskorras jõutakse mootorsõidukite kokkupõrkel tekkinud kahjuhüvitiste korrigeerimisel õiglase lahendini läbi VÕS § 139 lg 1 kohaldamise. Kahjuhüvitise vähendamisel VÕS § 139 lg 1 alusel puuduvad õigusnormid endast tulenevad juhised (erinevalt Saksa ja Šveitsi asjassepuutuvatest õigusnormidest), mida peaks mootorsõidukite kokkupõrkel arvestama. VÕS § 139 lg 1 kohaldamisel mootorsõidukite kokkupõrkel tuleb arvestada avariis osalenud mootorsõidukite üldist ja erist käitamiskahju ning juhi käitumist. Erilise käitamiskahju all on

mõeldud konkreetse manöövri ohtlikkust, mis tingis avariid tekkimise. Magistritöö autori seisukoht on, et kuivõrd liiklusõnnetuse tagajärjel võib peaaegu alati leida liikluseeskirjade nõuete rikkumise (manöövri tagajärjel), võiks juhi käitumist hinnata üldisemalt – etteheidetav võiks olla näiteks pidev mitteõiguspärane käitumine enne avariid (näiteks telefoni kasutamine, teiste liiklejate provotseerimine jne). Seejuures on oluline märkida, et juhi käitumise alusel kahjuhüvitise vähendamisel on oluline, et juhi käitumine on suurendanud mootorsõidukite kokkupõrke tulemusena kahju tekkimist.

Kahjuhüvitise vähendamisel tuleks kahe mootorsõiduki kokkupõrkel kasutada nn 100% reeglit, mille kohaselt ei tohi kahe mootorsõiduki kahjuhüvitiste summa ületada 100% kogu kahjust. Magistritöös jõuti järeldusele, et kui mootorsõidukite kokkupõrkes on enam kui kaks osalenut, tuleks 100% reegel kõrvale jätta, sest vastasel juhul võib tekkida olukord, kus vähendatakse kõigi mootorsõidukite kokkupõrkes osalenute kahjuhüvitist liiga palju lihtsalt selleks, et hüvitiste summa oleks 100%. Kui kõikide osapoolte üldisest- ja erilistest käitamiskäitumisriskist ning juhi käitumisest tulenevad kahju hüvitise vähendamise alused on selgeks tehtud, tuleb need kõrvutada teiste avariis osalenute kahju hüvitiste vähendamise alustega. Selline kahjuhüvitiste lahendamise meetodika võtaks kõige paremini arvesse enam kui kahe osalenuga avariide eripärasid ning aitab õiguse rakendamisel arvestada suurema hulga asjaoludega.

Magistritöös analüüsiti kaht kaasusgruppi – mitmikavariid ahelkokkupõrke korral ning kahe mootorsõiduki kokkupõrge kolmanda mootorsõiduki ülekaalukalt raske eksimuse tõttu. Esimeses kaasusgrupis sõidavad järjestikku mootorsõidukid A, B ja C. A pidurdab, B pidurdab, kuid C ei jõua enam õigeaegselt pidurdada. C sõidab otsa B-le, selle tulemusena paiskub B otsa A-le. Mootorsõidukite ahelkokkupõrke tulemusena on saanud kahjustada A tagant, B eest ja tagant ning C vaid eest. Magistritöös jõuti (eeldusel, et kõikide mootorsõidukite üldine käitamiskäitumisrisk oli võrdne) järgmisele tulemusele: A nõude võiks 50% ulatuses solidaarselt rahuldada B või C vastu (A enda valida, kelle vastu ta nõude esitab); B nõue esiosa kahjustuste hüvitamiseks võiks rahuldada solidaarkorras 75% ulatuses A ja C vastu, B-le tekkinud tagaosa kahjustuste nõue C vastu tuleks osavastutuse korras samuti 75% ulatuses rahuldada; C-l võiks olla õigus nii A-lt kui ka B-lt solidaarkorras auto esiosale tekkinud kahjustused välja nõuda ning tema nõue tuleks 20-25% ulatuses rahuldada. Magistritöös koostatud teises kaasusgrupis oli avariiline olukord järgmine: peateel sõidab mootorsõiduk A, kõrvalteelt pöörab talle ette B, kelle eest A kõrvale

põikab. Kõrvalepõike tulemusena sõidab A otsa sõidukile C, mis on keeluvastaselt valesse kohta pargitud. Kaasuse lahendamisel jõuti magistritöös järgmisele tulemusele: A kahjuhüvitise nõue C vastu võiks 60% ulatuses välja mõista; C kahjuhüvitise nõue A vastu tuleks 40% ulatuses välja mõista; A nõue B vastu tuleks 100%-liselt välja mõista ja C nõue B vastu tuleks 90%-liselt välja mõista; solidaarkorras tuleb A nõue nii B kui ka C vastu 60% ulatuses rahuldada, C nõue tuleb A ja B vastu solidaarkorras kuni 40% ulatuses rahuldada.

Kokkuvõtlikult võib öelda, et enam kui kahe osalenuga mootorsõidukite kokkupõrkes omab võlgnike paljususe režiimi määramisel kõige enam mõju põhjusliku seose ahel – nimelt kas kahest või enamast mootorsõidukist lähtuva iseloomuliku riski realiseerumist saab vaadelda ühtse kausaalahela kulgemisena, mis on tinginud kolmandale mootorsõidukile tekkinud kahju. Seejuures on samuti oluline hinnata kõikide mootorsõidukite käitamisriski kogu mitmikavariis tekkinud kahjude suhtes kogumis.

LIABILITY AND COMPENSATION OF DAMAGES IN THE EVENT OF A TRAFFIC ACCIDENT BETWEEN MORE THAN TWO MOTOR VEHICLES

Summary

Motor vehicle insurance may be regarded as one of the most important compulsory liability insurances. As characteristic to liability insurance, the underlying debt obligation of the motor vehicle insurance is civil liability. There is no special regulation in the Estonian legal system that is used to determine the compensation for damages in the event of a traffic accident between two motor vehicles. This means that in the event of a traffic accident, firstly all of the motor vehicles involved have to correspondingly compensate the damages of the other party. This compensation of damages is later on adjusted with Section 139(1) of the Estonian Law of Obligations Act (hereinafter LOA). The main purpose of the motor vehicle insurance is the protection of the damaged parties – the damaged party must have a fast and fair access to compensation for damages in the event of a traffic accident. The second purpose of the motor vehicle insurance is the protection of the motor vehicle possessor who caused the traffic accident. Motor vehicle possessor's liability is provided in Section 1057 of the LOA as a form of special strict liability. There are other grounds for liability of a motor vehicle possessor in the LOA but this thesis focused only on motor vehicle possessor's liability stemming from Section 1057 of the LOA. Pursuant to Section 1057 of the LOA a direct possessor of a motor vehicle shall be liable for any damages caused upon the operation of the motor vehicle. This means that both motor vehicle possessors are in the event of a motor vehicle collision between two motor vehicles firstly responsible for the damages done to one another. Pursuant to Section 139 of the LOA if damage is caused in part by circumstances dependent on the injured party or due to a risk borne by the injured party, the amount of compensation for the damage shall be reduced to the extent that such circumstances or risk contributed to the damage. This means, that after strict liability is determined (this means both parties are liable for 100% of the damages borne by the other, injured party), the compensation for damages is reduced taking into account the risk borne by the injured party. This usually leads to partial compensation of both sides, whereas such factors as operational risk and behaviour of the driver are taken into account when reducing the compensation for damages pursuant to Section 139 of the LOA.

The Estonian Supreme Court has stated that a partial compensation for damages in the event of a motor vehicle accident is rather an exceptional case (because of the way the compensation for damages is awarded in the Estonian strict liability). According to the Estonian Motor Insurance Bureau, back in 2017 the compensation for damages was paid out 100% in 32 947 cases (58 800 461.79 euros) and a partial compensation of damages was paid out in 353 cases (342 640.95 euros). This practice has not changed a lot in 2020 as well. This means that most cases of motor vehicle traffic accidents do not consider the guidelines of the Estonian Supreme Court. Also, guidelines for calculating damages in the Estonian Motor Insurance Bureaus website do not coincide with the regulation of strict liability and damage due in part to aggrieved person.

Given that most insurance pay-outs are not paid out while taking into account the Estonian LOA and the guidelines from the Estonian Supreme Court, another issue regarding the compensation for damages in the event of a traffic accident is the compensation for damages in the event two or more motor vehicles are involved in the accident. Thus far there lacks clarity around the question how to award damages in the event of a motor vehicle accident, which involves three or more motor vehicles. This can pose a serious question about the distribution of damages, whereas the guidelines of the Estonian Supreme Court have yet only analysed the compensation for damages between just two motor vehicles (or two things constituting a major source of danger). The event of a motor vehicle collision between more than two motor vehicles also raises the question on the plurality of debtors. In the Estonian legal systems there are two main types of plurality of debtors – solidary debt and joint debt. The main difference between the two is that with solidary debt the entitled person may claim the full performance from just one of the obligated persons whereas when in the case of joint debt the entitled person may claim performance from each of the obligated persons in equal shares. This means that in case of a solidary debt, the entitled person is in a better position because he does not bear the risk of insolvency of one of the obligated persons. Taking the fore-mentioned into account, the purpose of this thesis was to determine the criterion, which bring about the emergence of either solidary debt, joint debt or a combination thereof in the event of a traffic accident between more than two motor vehicles. This means that the question to be answered is, what considerations are taken into account in determining the form of plurality of debtors in the event of a traffic accident. Also, two illustrating cases have been brought up in this thesis and solved accordingly while considering the findings in this thesis. This helps illustrate the case resolution methodology in the event of a traffic accident or strict liability in general.

This thesis is made into three chapters. In the first chapter, criteria and principles surrounding the operation of a motor vehicle, the possessor of the motor vehicle, the general compensation for damages etc. are determined and analysed. This is to map out the most important aspects, which have to be considered, when awarding compensation for damages in the event of a traffic accident. In the second chapter, two illustrative case groups are formed, in which more than two motor vehicles are involved in a traffic accident. Also, plurality of debtors and the causation is analysed in the second chapter. In the third chapter, the differences between joint and solidary debt obligations are analysed. In addition, the illustrative cases are resolved, while considering the results of the thesis. This structure of the thesis helps to map out the criteria and principles of the awarding of the damages and the distribution of damages in the event of a motor vehicle traffic accident. Also, this structure helps to implement the findings of the thesis in a case resolving scenario.

To answer the primary purpose of this thesis, mainly analytical and comparative methods are applied. The qualitative analysis helps to give sense to different legal terms such as the possessor of a motor vehicle, operation of the motor vehicle, causation, etc. The comparative method helps solve the purpose of the thesis by analysing how this issue is already solved in the comparative countries. In this thesis, Switzerland and Germany are chosen as the comparative countries. This has mainly two grounds: firstly, Swiss and German private law is very similar to the Estonian law (both legal systems were used as a framework in the composition of the Estonian civil law system after the collapse of the Soviet Union), and secondly, both legal systems have a special regulation for awarding damages in the event of a motor vehicle collision. This means, that both countries have commentary, legal texts and case law in regards to the main issue of this thesis. Main sources of this thesis are Estonian laws, legal texts and case law but also the Principles of European Tort Law, Draft Common Frame of Reference and legal texts thereto, Swiss and German legal norms, case law and legal texts. In addition, the laws of the European Union and case law thereto is used.

Firstly, to award damages arising from strict liability, the damage caused result from danger characteristic to a thing constituting a major source of danger or from an extremely dangerous activity. Pursuant to Section 1057 of the LOA a direct possessor of a motor vehicle shall be liable for any damages caused upon the operation of the motor vehicle. This means that the liability of the motor vehicle possessor is dependent on whether the motor vehicle was in operation or not.

Also, only motor vehicle possessor may be liable for the damages caused. The author of the thesis finds, that the term possessor of a vehicle is to be interpreted through the Estonian Law of Property Act. The reasoning for it is, that the Estonian civil law system is codified and the Estonian Law of Property Act and the Estonian Law of Obligations Act are gathered into one civil law collection. This means, that the terms throughout the laws in the civil law collection must be interpreted the same way. This means for example, that the employee using a motor vehicle for the purpose of executing work-related assignments, is not liable for the damage caused by the operation of the motor vehicle, because he/she is not regarded as a possessor pursuant to Section 1057 of the LOA. Another question that arises in implementing the Section 1057 of the LOA, is the determination when is a motor vehicle in operation. The answer to this question might not be as easy as it seems and the Estonian legal debate over it has two sides: some legal experts say, that a motor vehicle is in operation when the motor vehicle is running. This means that the operation of a motor vehicle is in close connection to the driving of the said motor vehicle. The other legal experts are of the opinion that even a falsely parked motor vehicle may be in operation. The author of this thesis is also of the opinion that motor vehicle is in operation when it constitutes a danger to the other participants of traffic. This is not always strictly bound to driving the motor vehicle, but may also be the case if motor vehicle is parked behind a dark corner.

In addition to the motor vehicle being in operation, one of the most important aspects for the grounds of liability in the event of a motor vehicle accident between more than two motor vehicles is the question of causation. In this thesis, different causations were analysed (this means also the most general “but for” rule). The author is of the opinion that in the event of a motor vehicle collision, or any strict liability in this case, the “but for” rule is not to be implemented too strictly. The “but for” rule only sets the scene for an activity as a possible result of the damages. Moreover, the author is of the opinion that a theory used to determine legal causation – the adequacy theory – should be applied for non-contractual obligations. Given that in case of a breach of contract, different limitations to the awarding of damages are in place to adjust the legal damages so, that they are fair and reasonable. For example, pursuant to Section 127(3) of the LOA a non-conforming party shall only compensate for such damage which the party foresaw or should have foreseen as a possible consequence of non-performance at the time of entering into the contract unless the damage is caused intentionally or due to gross negligence. This sort of limitation for the awarding of damages is only possible if there is a non-performance or a breach of contract. Given

the very nature of strict liability and other non-contractual obligations, this sort of limitations to damages do not apply, which bears the reason for adjusting the damages in regards to the adequacy theory.

Also, when assessing whether a joint or a solidary obligation to compensate the damages arising from the collision of three or more motor vehicles, causality plays a decisive role. An assessment is to be made, whether the damages arising from the traffic accident are the result from the danger characteristic to the operation of the motor vehicles as a contribution from both motor vehicles causing the damage to the third motor vehicle. If so, solidary debt is to be determined. In determining the causal link, not only the result of the causation (damages) but also a timely link between the operations of motor vehicles must also be considered. This also means, that the beginning of the traffic accident must be determined and whether the involvement of the other motor vehicles played a contributing factor into the course and progression of the causal chain.

In the Estonian legal system, a fair and reasonable compensation for damages is adjusted with the Section 139 of the LOA. The amount of compensation for the damage is to be reduced to the extent that a risk borne by the injured party contributed to the damage. This means that operational risk and the behaviour of the driver must be taken into account when reducing the damages claimed by one of the injured parties. Operational risk consists of the technicalities of the motor vehicle – this means the weight, height, length, technical suitability and other objective contributors to the operational risk of the motor vehicle. Also, a part of the operational risk is the relevant manoeuvre of the motor vehicle, which led to the traffic accident. When taking the behaviour of the motor vehicle driver into consideration, the difference between subjective and objective contributions must be taken into account. Given that the condemnation of the manoeuvre almost always constitutes a condemnation to the breach of some specific traffic rules, the assessment of the driver's behaviour should take into consideration wider evaluation of his/her behaviour. This means, that activities of the driver, which increase the overall risk of a motor vehicle accident have to be taken into consideration when assessing the driver's behaviour in the context of a motor vehicle accident and the adjustment of damages pursuant to Section 139 of the LOA.

When there is a traffic accident between two motor vehicles, the 100% rule is applied. This means that the combination of the damages awarded between both motor vehicle possessors cannot

exceed 100% of the overall damages borne by the injured parties. In this thesis, the author came to the conclusion that the 100% rule is not to be considered in the event of a motor vehicle accident between three or more motor vehicles. The reason for it is, that if 100% rule is to be followed strictly, the amount of the participants of the motor vehicle accident dilutes the amount of the damages awarded to the injured parties and thus the awarding of damages does not fulfil its primary purpose, which is to place the aggrieved person in a situation as near as possible to that in which the person would have been if the circumstances which are the basis for the compensation obligation had not occurred (Section 127 of LOA).

Two cases were resolved in the course of this thesis – a pile-up traffic accident and a traffic accident involving three motor vehicles, in which one party was at gross fault but did not itself bear any damages. The first case was: A, B and C are driving in one lane, A breaks suddenly, B also breaks but C cannot break in a timely manner and hits B. B thereafter plunges into A. In the thesis the following claims were made: A-s compensation for damages is to be awarded 50% as solidary debt (he/she may claim it from B or C). B-s compensation for damages for the front part of his/her car is to be awarded 75% as solidary debt and the compensation for damages for the backside of his/her car is to be awarded 75% from C solely. C-s compensation for damages for the front part of his/her is to be awarded 20-25% as solidary debt. The second case in the thesis took place as follows: A drives on the main road, B cuts him off which leads to A having to swerve abruptly. As a result, A plunges into C who has parked falsely. The results of the compensation for damages are as follows: A-s compensation for damages should be awarded 60% from C, C-s compensation damages should be awarded 40% from A. A-s compensation for damages should be awarded 100% from B and C-s compensation for damages should be awarded 90% from B. A-s compensation for damages may be awarded 60% from C and B as solidary debt and C-s compensation for damages may be awarded 40% from A and B as solidary debt. In conclusion, in the event of a motor vehicle accident between more than two motor vehicles many criterions play a role in determining the plurality of debt. That said, the most important part lies within the causational link.

KASUTATUD LÜHENDID

BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGE	Entscheidung des Schweizerischen Bundesgerichts
BGH	Bundesgerichtshof
DCFR	Draft Common Frame of Reference
EKo	Euroopa Kohtu otsus
LkindIS	Liikluskindlustuse seadus
OR	Obligationenrecht
PETL	Principles of European Tort Law
RK	Riigikohtu otsus
StVG	Strassenverkehrsgesetz (Saksa)
SVG	Strassenverkehrsgesetz (Šveitsi)
VÕS	Võlaõigusseadus

KASUTATUD MATERJALID

KASUTATUD KIRJANDUS

1. **Bachmeier, W.** Verkehrszivilsachen. 2. Auflage. Verlag C.H. Beck: München 2010.
2. **Balke, R., Just, O., Reisert, G., Schulz-Merkel, P.** Reguleirung von Verkehrsunfällen. Verlag Nomos: Baden-Baden 2021.
3. **Burmann, M., Hess, R.** Handbuch des Strassenverkehrsrechts. 42. Ergänzungslieferung. Verlag C.H. Beck: München 2020.
4. **Burmann, M., Hess, R., Hühnermann, K., Jahnke, J.** Straßenverkehrsrecht. Kommentar. 26., neu bearbeitete Auflage. Verlag C.H. Beck: München 2020.
5. **Engelbert, B., König, P.** Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht 2. Auflage. C.H. Beck: München 2017.
6. **Giger, H.** Haftpflichtkommentar. Kommentar zu den schweizerischen Haftpflichtbestimmungen. Verlag Dike: Zürich 2016.
7. **Hau, W., Poseck, R.** Beck'scher Online Kommentar BGB. 57. Edition. Verlag C.H.Beck: München 2021.
8. **Honsell, H. Vogt, P., Wiegand, W.** Obligationenrecht I: Art 1-526 OR. Der Basler Kommentar. 5. Auflage. Verlag Helbing & Lichtenhahn: Basel.
9. **Kull, I., Lahe, J.** Motor Vehicle Operational Risk and Awarding Damages in the Event of a Traffic Accident. De Gruyter 2014. Kättesaadav arvutivõrgus: <https://www.etis.ee/Portal/Publications/Display/a5e14c8c-12e9-4b6d-9b82-81bda74938ad> (18.04.2021).
10. **Lahe, J.** Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon: kas oodata on paradigma muutust? – Juridica VII/2018.
11. **Lahe, J., Luik, O.-J.** Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018.

12. **Lahe, J., Luik, O.-J. Merila, M.** Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2017.
13. **Langheid, T. Wandt, M.** Münchener Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz: VVG, Nebengesetze, Systematische Darstellungen. 2. Auflage. Verlag: C.H. Beck 2017
14. **Oksaar, M.** Kindlustuse mõju deliktiõiguslikule kahju hüvitamise kohustusele. Kahjuhüvitise vähendamine ja tagasinõudeõigus. – Juridica VI/2005.
15. **Schulze, R., Grziwotz, H., Lauda, R.** Bürgerliches Gesetzbuch: Kommentiertes Vertrags- und Prozessformularbuch. 4. Auflage. Nomos: Baden-Baden 2020.
16. **Schulze, R., Dörner, H., Ebert, I.** Bürgerliches Gesetzbuch Handkommentar. 10. Auflage. Nomos: Baden-Baden 2019.
17. **Stürner, R.** Jauernig, Bürgerliches Gesetzbuch. Kommentar. 18. Auflage. Verlag C.H. Beck: München 2021.
18. **Säcker, J. und andere (Hrsg.).** Münchener Kommentar zum BGB 8. Auflage. Verlag C.H. Beck: München 2019, 2020.
19. **Tampuu, T.** Deliktiõiguslik vastutus teise isiku tekitatud kahju eest. Juridica 7/2003.
20. **Tampuu, T.** Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017.
21. **Tampuu, T.** Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. – Juridica III/2003.
22. **Tampuu, T., Lahe, J.** „Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne“. Märkusi võlaõigusseaduse 7. Peatüki kommentaaride kohta. Juridica V/2007.
23. **Varul, P., Kull, I., Kõve, K., Käerdi, M., Puri, T.** Asjaõigusseadus I. 1.-3. osa (§-d 1-167). Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2014.
24. **Varul, P., Kull, I., Kõve, V., Käerdi, M., Sein, K.** Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016.

25. **Varul, P., Kull, I., Kõve, V., Käerdi, M.** Võlaõigusseadus III. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2009.
26. **Varul, P., Kull, I., Kõve, V., Käerdi, M., Sein, K.** Võlaõigusseadus IV. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2020.
27. **von Bar, C., Clive, E., Schulte-Nölke, H. and others.** Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the European Research Group on Existing EC Private Law (Acquis Group). Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.ccbe.eu/fileadmin/speciality_distribution/public/documents/EUROPEAN_PRIVATE_LAW/EN_EPL_20100107_Principles_definitions_and_model_rules_of_European_private_law_-_Draft_Common_Frame_of_Reference_DCFR_.pdf (18.04.2021).
28. **Värk, V.** Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. Juridica VI/2004.
29. **Wagner, G.** Strict Liability in European Private Law. Kättesaadav arvutivõrgus: https://www.researchgate.net/publication/228224891_Strict_Liability_in_European_Private_Law (23.04.2021).
30. **Weissenberger, P.** Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz mit Änderungen nach Vie Sicura. 2. Auflage. Verlag Dike: Zürich 2015.

KASUTATUD ÕIGUSAKTID

31. Asjaõigusseadus – RT I, 22.02.2019, 11.
32. Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3256) geändert worden ist.
33. Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) vom 30. März 1911 (Stand am 1. Februar 2021) Die

Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht in die Botschaften des Bundesrates vom 3. März 1905 und 1. Juni 1909.

34. Liikluskindlustuse seadus – RT I, 13.03.2019, 14.

35. Liiklusseadus – RT I, 30.03.2021, 3.

36. Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575) geändert worden ist.

37. Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Januar 2020) Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf die Artikel 82 Absätze 1 und 2, 110 Absatz 1 Buchstabe a, 122 Absatz 1 und 123 Absatz 1 der Bundesverfassung, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1955.

38. Völaõigusseadus. – RT I, 04.01.2021, 19.

KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA

39. Euroopa Kohtu otsus C-648/17.

40. Euroopa Kohtu otsus C-100/18.

41. RKTko 11. märtsi 2015. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-173-14.

42. RKTko 29. oktoobri 2014. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-89-14.

43. RKTkm 03. novembri 2014. a määrus tsiviilasjas nr 3-2-1-89-14.

44. RKTko 21. detsembri 2004. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-145-04.

45. RKTko 04. mai 2005. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-29-11.

46. RKTko 19. märtsi 2013. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-7-13.

47. RKTkm 26. märtsi 2013. a määrus tsiviilasjas nr 3-2-1-7-13.
48. RKTko 2. märtsi 2011. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-161-10.
49. RKTko 26. novembri 2015. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-64-15.
50. RKTko 27. oktoobri 2014. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-90-14.
51. RKTko 10. juuni 2015. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-61-15.
52. RKTko 26. septembri 2006. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-53-06.
53. RKTko 07. detsembri 2005. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-149-05.
54. RKTko 07. detsembri 2011. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-106-11.
55. RKTko 08. jaanuari 2013. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-173-12.
56. RKTko 20. aprilli 2016. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-15-16.
57. RKTko 19. juuni 2006. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-55-06.
58. RKTko 8. juuni 2016. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-42-16.
59. Saksamaa Hammi Ringkonnakohtu lahend 13 U 131/99.
60. Saksa ülemkohtu lahend BGH NJW 1981, 750.
61. Šveitsi ülemkohtu lahend BGE 123 III 274.
62. Šveitsi ülemkohtu lahend BGE 129 III 102.

MUUD MATERJALID

63. Eesti Liikluskindlustuse Fondi näited kindlustusjuhtumite lahenditest. Kättesaadav arvutivõrgus:
https://www.lkf.ee/sites/default/files/Liikluskindlustus_juhtumitelahendi_naited%2820%29.pdf?325 (18.04.2021).

64. Näited kindlustusjuhtumite lahenditest. Kättesaadav arvutivõrgus:
https://www.lkf.ee/sites/default/files/Liikluskindlustus_juhtumitelahendi_naited%2820%29.pdf?325 (18.04.2021).
65. European Group on Tort Law. Principles of European Tort Law: Text and Commentary. Springer-Verlag/Wien, 2005. Kättesaadav arvutivõrgust:
https://www.researchgate.net/profile/Olivier-Moreteau/publication/321568630_Principles_of_European_Tort_Law_Text_and_Commentary/links/5d2de259458515c11c36347f/Principles-of-European-Tort-Law-Text-and-Commentary.pdf?origin=publication_detail (20.04.2021).
66. Liikluskindlustuse seaduse seletuskiri SE 423.