

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse instituut
Tsiviilõiguse õppetool

Veronika Štroman

**RISKIVASTUTUSE EELDUSED JA ULATUS MOOTORSÕIDUKIGA KAHJU
PÕHJUSTAMISE KORRAL**

Magistritöö

Juhendaja
dr iur Janno Lahe

Tartu
2015

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	4
1 RISKIVASTUTUSE EELDUSED MOOTORSÕIDUKIGA KAHJU PÕHJUSTAMISE KORRAL ..	8
1.1 Mootorsõiduki mõiste	8
1.2 Mootorsõiduki käitamine kui suurema ohu allikas	12
1.3 Mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumine.....	15
1.4 Põhjuslik seos riski realiseerumise ja kannatanu õigushüve kahjustamise vahel.....	17
2 RISKIVASTUTUSE KOHUSTATUD SUBJEKTID JA VASTUTUST VÄLISTAVAD ASJAOLUD 23	
2.1 Kahju hüvitamiseks kohustatud subjektid mootorsõidukiga kahju põhjustamisest tuleneva riskivastutuse korral	23
2.2 Mootorsõiduki valdaja vastutust välistavad asjaolud.....	28
3 VASTUTUSE ULATUS KAHE VÕI ENAMA MOOTORSÕIDUKIGA VASTASTIKKU KAHJU TEKITAMISE KORRAL	36
3.1 Kahjuhüvitise vähendamine kannatanu osa tõttu kahju tekitamisel.....	36
3.1.1 Kahjuhüvitise vähendamisest üldiselt	36
3.1.2 Mootorsõiduki käitamisrisk.....	39
3.1.3 Mootorsõiduki juhi käitumise arvestamine	41
3.2 Kahjuhüvitise vähendamine nullini.....	48
3.3 Kahjuhüvitise jagunemine ebaselgete asjaoludega juhtumi korral	52
3.4 Kahjuhüvitis võrdse käitamisriski ja kahju tekitamise korral	55
3.5 Vastutuse ulatus rohkem kui kahe mootorsõiduki osalemisel liiklusõnnetuses	57
KOKKUVÕTE.....	64
SUMMARY	70
The Preconditions and Scope of Strict Liability in The Event of Inflicting Damage with Motor Vehicle	70
KASUTATUD ALLIKAD.....	78

Kirjandus	78
Normatiivaktid	80
Kasutatud kohtupraktika	82
Kasutatud muu materjal	86

SISSEJUHATUS

Tänapäeval on raske ette kujutada igapäevast elu ilma transpordivahenditeta. Kõrgele õnnetusjuhtumi riskile vaatamata kasutab ühiskond kaasaegseid tehnikavõimalusi aktiivselt. Mootorsõiduk kujutab endast suurema ohu allikat mitte üksnes õiguslase termini mõttes, vaid ka tavakäsitluses.

Euroopa Liidu teedel hukub iga päev 75 inimest, 750 jääb pikemaks ajaks arstide hoole alla. Eesti jagab 27 liikmesriigi hulgas 17.-18. kohta hukunu arvuga miljoni elaniku kohta.¹ Enamus liiklusõnnetustest on kavatsematud, ootamatud ning võiksid vähese käitumiserinevusega olla välditud. Individuaalne liiklusõnnetusrisk sõltub sellest, kuidas isik autot juhib ning kuidas käituvad teised liikluses osalejad.²

Käesolevas töös käsitleb autor liiklusõnnetusega seonduvat eraõiguse aspektist - nimelt tsiviilõiguslikku vastutust, mida mootorsõidukiga põhjustatud liiklusõnnetus reeglina osapooltele kaasa toob, ning vastutuse ulatusega kaasnevaid asjaolusid.

Igas Euroopa Liitu kuuluvas riigi õiguskorras on deliktiõigus haru, mis reguleerib olukorda, kus kahju kandnud isik saab nõuda hüvitist kahju põhjustanud isikult ning tekkinud võlasuhte osapooli ei seo miski peale antud kahju toonud sündmuse. Viimane eeldus eristabki deliktiõigust muudest võimalikest kahju hüvitamise alustest, eelkõige lepingu- ning kindlustusõiguse valdkonda kuuluvatest kahju hüvitamise skeemidest.³

Kogu tehnika valdkonna tegevus, peamiselt masinavarustus ja uued transpordilahendused võiksid olla seaduse tasandil õigusvastased nendega kaasneva juhtimatu riski tõttu. Püüdes lähtuda „mõistliku isiku“ käitumisest, tooks hooletusel põhinev vastutus kaasa absurdseid otsused, mille tagajärjeks oleks „mõistliku isiku“ ebamõistlik käitumine. Deliktiõigust oli vaja kohandada

¹ Eesti Vabariigi Maanteamet. Statistika. Eesti liiklusohutus ei küündi enam Euroopa Liidu keskmisele tasemele. Arvutivõrgus: <http://www.mnt.ee/index.php?id=23439> (29.11.2014).

² D. A. Redelmeier, R. J. Tibshirani, L. Evans. Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study. - The Lancet 28.06. 2003/361 (9376).

³ C. Von Bar, U. Drobnig. The Interaction of Contract Law and Tort and Property Law in Europe. München: Sellier 2004, lk 25-26.

kaasaegsete elutingimustega, näitamaks austust uute transpordivahendite vastu.⁴ Kiirelt tekkis tõdemus, et süü printsiip ei paku alati õnnetusjuhtumi riski õiglast jagamist, mistõttu tuli luua ja rakendada täiendav tsiviilõigusliku vastutuse regulatsioon – riskivastutus. Viimasest selgub, et tsiviilõiguslik vastutus võib tekkida ka õiguskuuleka käitumise läbi.⁵ Süül põhinev vastutus ja riskivastutus on tänaseks olulised vastutuse vormid, mis ei vastandu, vaid pigem täiendavad teineteist.⁶

Käesoleva töö eesmärgiks on kindlaks teha riskivastutuse eeldused mootorsõidukiga kahju põhjustamisel ning leida vastus küsimusele, kuidas jagatakse ja kuidas tuleks jagada vastutust kahe või enama mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral.

Teema aktuaalsus seisneb selles, et liiklusõnnetuste kõrgele esinemissagedusele vaatamata on mootorsõidukiga tekitatud kahjust tuleneva vastutuse eeldused kajastatud Eesti õiguskirjanduses üsna fragmentaalselt. Kindlustusandja vastutuse õiguslikku tähendust on oma teadustöodes analüüsinud näiteks M.-L. Tamme 2012. a magistritöös „Kahju tekitaja tsiviilõiguslik vastutus kui kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse eeldus liikluskindlustuses“ ning T. Hiob 2010. a magistritöös „Kindlustusvõtja ja kahjustatud isiku õigused vastutuskindlustuses.“ Antud puuduse esmapõhjus peitub ilmselt selles, et liiklusõnnetus kujutab endast reeglina ka kindlustusjuhtumit, ning sellega kaasnev vastutus taandub kindlustusandja kohustusele tekkinud kahju hüvitada.

Käesoleva töö autor uurib liiklusõnnetuse juhtumit teisest aspektist - nimelt kahju tekitaja enda (esmase) vastutuse eeldusi ning ulatust. Juhindudes võlaõigusseaduse⁷ (edaspidi VÕS) § 521 lg-st 1 on kahjustatud isiku kindlustusandja vastu esitatava kahjunõude tekkimise eelduseks kindlustusvõtja vastutus tekitatud kahju eest. Liikluskindlustuse seaduse⁸ (edaspidi LKindIS) § 23 lg-st 1 lähtudes võib kindlustusvõtja enda vastutus tuleneda nii delikti üldkoosseisust (p 1) kui ka riskivastutuse regulatsioonist (p 1). Märkimist vajab asjaolu, et kindlustusõiguse aspekte käesolevas töös ei uurita, keskendutakse vaid kahju tekitaja enda vastutusele, samas on töö selge

⁴ C. Von Bar. The Common European Law of torts. Vol 2. München: Beck 2000, lk 402-403.

⁵ M.Bussani (edit).European Tort Law: Eastern and Western Perspectives. Berne: Stämpfli Publishers 2007, lk 28.

⁶ J. Lahe. The Concept of Fault of the Tortfeasor in Estonia Tort law: A Comparative Perspective. - Review of Central and East European Law 2013/38.

⁷ Võlaõigusseadus. - RT I 2001, 81, 487 ... RT I, 29.06.2014, 109.

⁸ Liikluskindlustuse seadus. - RT I, 11.04.2014, 1 ... RT I, 29.06.2014, 109.

tähendus ka kindlustusõiguse jaoks, sest kahju tekitaja kindlustusandja täitmise kohustus sõltub sellest.

Teema on aktuaalne ka seetõttu, et Euroopa Liidus on eraõiguse ühtlustamise küsimused viimastel aastakümnetel elavateks aruteludeks ainet andnud. 2007. aasta lõpuks valmis *DCFR (Draft Common Frame of Reference)*, mis sisaldab Euroopa eraõiguse põhimõtteid, definitsioone ja mudelnorme ning on kiirelt saavutanud olulise koha õigusteaduslike allikate suhtes.⁹ Euroopa eraõiguse ühtlustamisel omavad tähendust teaduslikud tööd, milles võrreldakse Euroopa Liidu liikmesriikides seni kehtivaid, ka lepinguväliseid regulatsioone. Käesoleva töö raames võrdleb autor Eestis kehtivat regulatsiooni mootorsõidukiga kahju tekitamise küsimuses Saksamaa omaga. Väljudes Euroopa Liidu piiridest, uurib autor antud küsimuse õiguslikku käsitlust Venemaa Föderatsioonis.

Riskivastutus mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral on Eesti õigusruumis reguleeritud VÕS 53. peatüki teises jaos. VÕS § 1056 lg 1 sätestab üldklausli, mille kohaselt kahju põhjustamise korral eriti ohtlikule asjale või tegevusele iseloomuliku ohu tagajärjel vastutab kahju tekitamise eest ohu allikat valitsenud isik, oma süüst sõltumata. Seadusandja on piiranud kannatanu kahju hüvitamise nõude surma põhjustamise, talle kehavigastuste või tervisekahjustuse tekitamise või tema asja kahjustamise juhtumitega. VÕS § 1057 sätestab mootorsõiduki valdaja süüst sõltumata vastutuse eriklausli. T. Tampuu arvates on selle eesmärgiks erandite sissetoomine üldisesse riskivastutusse.¹⁰ Siinkohal märgib käesoleva töö autor, et antud töös ei analüüsita mootorsõidukiga kahju põhjustamisel tekkivat deliktiõiguslikku üldvastutust (VÕS § 1043 jj), vaid keskendutakse just riskivastutuse regulatsioonile.

Riskivastutuse ulatuse määramisel mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral kohaldub üldine VÕS 7. peatükis sätestatud kahju hüvitamise regulatsioon. VÕS ei sätesta otseselt vastutuse ulatust kahe või enama mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral; siinkohal aitab selgusele jõuda Riigikohtu asjakohaste kohtulahendite analüüs.

⁹ Principles, Definition and Model Rules of European Private Law. Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law. Arvutivõigus kättesaadav: http://ec.europa.eu/justice/policies/civil/docs/dcfr_outline_edition_en.pdf, (8.12.2014).

¹⁰ T. Tampuu. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. - Juridica 2003/3.

Püstitatud probleemist lähtudes on magistritöö jagatud kolmeks suuremaks peatükiks. Töö esimeses peatükis käsitleb autor riskivastutuse eeldusi mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral. Töö teises peatükis tehakse kindlaks riskivastutuse kohustatud subjektid ja vastutust välistavad asjaolud. Kolmandas peatükis analüüsitakse vastutuse ulatust kahe või enama mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral, sealhulgas tuleb kõne alla küsimus kahjuhüvitise vähendamise võimalikkusest.

Magistritöö eesmärgist tulenevalt püstitab autor järgmised hüpoteesid:

- 1) Eestis kehtiv riskivastutuse regulatsioon kaitseb mootorsõidukiga tekitatud kahju korral kannatanu õigusi piisavalt ning regulatsioon ei vaja täiendamist ega muutmist.
- 2) Eestis kehtiv VÕS regulatsioon võimaldab kahe või enama mootorsõiduki vastastikku kahju põhjustamise korral vastutuse jagunemise küsimuses üldjuhul jõuda õiglaste lahendusteni ning regulatsioon ei vaja täiendamist ega muutmist.

Käesoleva magistritöö kirjutamisel kasutatud allikate hulka kuulub teemakohane eesti-, saksa- ning venekeelne õiguslane kirjandus, samuti nimetatud riikide asjakohased seadused ja kohtulahendid, lisaks *PETL*¹¹ (*Principles of European Tort Law*) ning *DFCR* riskivastutuse regulatsioonid ja nende kommentaarid. Magistritöö eesmärgist lähtuvalt on esmalt kasutatud võrdlevat uurimismeetodit, mille abil autor võrdleb Eesti, Saksa ning Vene riskivastutust puudutavaid regulatsioone ning püüab selle tulemusena jõuda enda pakutud argumenteeritud õiguslike lahendusteni. Kasutamist leiab ka analüütiline uurimismeetod, mille abil autor käsitleb riskivastutuse regulatsiooni kui terviku kohaldamise üksikuid eeldusi, nende olemust ja tunnuseid.

Magistritöö autor soovib tänada juhendaja Janno Lahet, kelle suunised ja õpetused aitasid oluliselt kaasa käesoleva töö valmimisele.

¹¹ PETL on Euroopa Deliktiõiguse Komisjoni koostatud ning 2005. a avaldatud Euroopa deliktiõiguse printsiipide kogumik, mille eesmärgiks on kaasa aidata Euroopa deliktiõiguse täiustamisele ning harmoneerimisele. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://civil.udg.edu/php/biblioteca/items/283/PETL.pdf> (1.10.2014).

1 RISKIVASTUTUSE EELDUSED MOOTORSÕIDUKIGA KAHJU PÕHJUSTAMISE KORRAL

1.1 Mootorsõiduki mõiste

VÕS 53. peatüki teises jaos puudub mootorsõiduki mõiste definitsioon. Liiklusseaduse¹² (edaspidi LS) § 2 p-st 40 juhindudes on mootorsõiduk mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

Mootorsõiduki mõiste defineerimiseks ei piisa vaid LS-is antud definitsioonist. VÕS § 1057 p 3 viitab õhusõidukile kui suurema ohu allikale. Sätte grammatilise tõlgenduse abil jõuame järeldusele, et ka õhusõiduk kujutab endast mootorsõidukit, mille puhul rakendub VÕS §-s 1057 sätestatud riskivastutus. Ka Eesti NSV tsiviilkoodeksi¹³ § 458 tunnistas õhusõiduki suurema ohu allikaks.¹⁴ Tänapäevaks reguleerib õhusõiduki vedaja vastutust ning selle ulatust rahvusvaheline konventsioon, millega on 2002. a liitunud ka Eesti Vabariik. Nimelt rakendatakse lennundusseaduse § 53 lg 1 kohaselt Eesti siseriiklike õhuvedude puhul rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni.¹⁵ Riigikohus on selgitanud, et Eesti siseriiklike õhuvedudega tekitatud kahju hüvitamise nõuete puhul, lisaks eespool nimetatud konventsioonile, on muud sätted (antud juhul VÕS § 1057) rakendatavad üksnes osas, milles need konventsiooni kahju hüvitamise kohustust ei reguleeri.¹⁶

Saksa Liitvabariigis ei tulene riskivastutuse eeldused transpordivahendiga kahju põhjustamise korral *BGB*-st¹⁷, vaid on sätestatud eraldi õigusaktides. Suurema ohu allikaks peetakse nii maa- kui õhutranspordiliike, mille kaudu realiseerub antud transpordiliigile iseloomulik risk. Riskivastutuse raudteel põhjustatud kahju eest sätestab *Haftpflichtgesetz* § 1 I, mille kohaselt peetakse suurema ohu allikaks raudtee – ja trammittee transporti, kallursõidukit ning suusatõstukit

¹² Liiklusseadus. - RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 08.10.2014, 2.

¹³ Eesti NSV Tsviilkoodeks. Tallinn: „Eesti Raamat“ 1988.

¹⁴ RKTko: 3-2-1-51-05 p 13.

¹⁵ Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon. - RT II 2003, 7, 24.

¹⁶ RKTko: 3-2-1-81-05 p 13.

¹⁷ Bürgerliches Gesetzbuch (Deutschland). – 02.01.2002 BGBI I S. 42, 2909 ... 22.07.2014 BGBI. I S. 1218.

(mitte suusalifti). Teeliikluse seaduse (*Straßenverkehrsgesetz*) (edaspidi Saksa StVG) §-st 7 tuleneb riskivastutus mootorsõidukiga tekitatud kahju eest. Õhuliikluse seadus (*Luftverkehrsgesetz*) § 33 omistab suurema ohu allika staatuse õhulennukile.¹⁸

Saksa StVG¹⁹ § 1 (2) järgi on mootorsõidukiks maismaasõiduk, mis liigub mehaanilisel jõul väljaspool raudteed. Sama sätte § 8 (1) välistab seaduse kohaldamisalast kõik sõidukid, mille sõidukiirus ei ületa 20 km tunnis.

Venemaa Föderatsiooni tsiviilkoodeksi (edaspidi VTsK)²⁰ art 1079 sätestab riskivastutuse suurema ohu allikaga tekitatud kahju eest. Sama artikli lõige 1 viitab suurema ohu allikana transpordivahendile. VTsK mõistet „transpordivahend“ ei defineeri. Juhindudes Vene Föderatsiooni liikluseeskirja määruse²¹ esimeses jaos p 1.2 antud definitsioonist, on transpordivahendiks vahend, mille eesmärgiks on inimeste või sellel transpordivahendil kinnitatud kauba või seadmete vedu teedel. Tegemist on transpordivahendi kui mõiste ühe võimaliku seletusega, mis meid VTsK art 1079 rakendusala mõistmisel edasi ei vii. Transpordivahendi mõiste definitsioon on antud ka Vene väärtegade koodeksis,²² mille art 12.1 teksti seletuse kohaselt on transpordivahend automototranspordivahend, mille sise põlemismootori töömaht on vähemalt 50 cm³ või elektrimootor maksimaalse võimsusega vähemalt 4 kW ja maksimaalse konstruktiivse kiirusega vähemalt 50 km tunnis; lisaks selle haagised, mis alluvad kohustuslikule riiklikule registreerimisele ning muud liiklusvahendid, mille juhtimiseks antakse eriluba ohutu teeliikluse seadusele vastavalt. Ohutu teeliikluse seaduse²³ art

¹⁸C.Van Dam. European Tort Law. Oxford Scholarship Online 2013. DOI:10.1093/acprof:oso/9780199672264.001.0001 (01.10.2014).

¹⁹ Straßenverkehrsgesetz ((Deutschland). – 5.03.2003 BGBl. I S. 310, 919 ... 02.03.2015 BGBl. I S. 187.

²⁰ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 31.12.2014 с изм. и доп., вступ. в силу с 22.01.2015). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=170140> (27.02.2015).

²¹ Правила дорожного движения от 23 октября 1993 г. N 1090 (ред. от 19.12.2014 с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2015). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=165127;dst=0;ts=78526FB18B58D8AA36E4A59F5BD7CB8E;rnd=0.8724587513133883> (27.02.2015).

²² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. От 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 12.05.2015 с изм. и доп., вступ. в силу 01.05.2015). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=174757;dst=0;ts=2BCF385087B11B4A456ED8BF6CB4FD78;rnd=0.12117826659232378> (27.02.2015).

²³ Федеральный закон о безопасности дорожного движения. От 10 декабря 1995 года N 196-ФЗ (ред. от 14.10.2014). Arvutivõrgus:

25 põhiselt on eriluba nõutav mootorratta, erineva kategooria autode, trammide, trollide, mopeedide ja maastikusõidukite juhtimiseks. Vene kohtupraktika tunnistas suurema ohu allikana ka õhusõidukit.²⁴

Üht ja kindlat transpordivahendi definitsiooni, mis seletaks VTsK art 1079 mõjusfääri ulatust, pole täna võimalik anda. A. Sergejevi ja J. Tolstovi arvates teaduse ja tehnika pideva arengu tõttu pole suurema ohu allikate ammendavat loetelu võimalik sätestada.²⁵

Nimetatud puudus võib ühest küljest raskendada vaidluse lahendamist olukorras, kus kahju on tekitatud ülimalt tänapäevase tehnilise sõiduvahendiga, mille määratlemises suurema ohu allikana puudub ühtne arusaam ja senine kohtupraktika. Teisalt võimaldab antud lahendus kohtunikel suurema ohu allika mõistet laiendada või kitsendada eelneva seadusmuudatuse vajaduseta.

PETL-i 5. peatükk²⁶ hõlmab riskivastutuse regulatsiooni. *PETL* art 5:101 (1) sätestab suurema ohu allikaga tekitatud vastutuse eeldused. Sama artikli lõige (2) tunnistas suurema ohu allikaks tegevust, mis:

a) tekitab ettenähtavat ja olulist kahju sõltumata sellest, kas vajalikud ohutusnõuded olid rakendatud või mitte;

b) ei kujuta endast üldlevinud tavakasutust.

Üldlevinud tavakasutuseks saab tegevust pidada siis, kui seda harrastab ühiskonnas suurem inimeste hulk. Vaieldamatult kujutab mootorsõiduki juhtimine endast üldlevinud tegevust, mistõttu on sellega tekitatud kahju korral välistatud *PETL* art 5:101 riskivastutuse regulatsioon.²⁷ Samas võimaldab *PETL* art 5:102 (1) liikmesriikidel siseriiklikus õiguses ette näha muid riskivastutuse regulatsioone, niisuguseid, mis väljuvad art 5:101 kohaldamisalast. *PETL* töögrupp seletab, et *PETL* art 5:101 ei ole universaalne riskivastutuse reegel, vaid tutvustab minimaalset

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=83773;fld=134;dst=100021;rnd=0.4758303100243211> (27.02.2015).

²⁴ Котовский районный суд Волгоградской области. Дело: 2-825/2011, 06.07.2011. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/5572820> (1.03.2015).

²⁵ А. Сергеев, Ю. Толстой. Гражданское право. Учебник. Издание пятое, переработанное и дополненное. Том 3. Москва: Проспект 2001, lk 40.

²⁶ European Group on Tort Law. Principles of European Tort Law. Text and Commentary. Wien: Springer-Verlag 2005, lk 5.

²⁷ Samas, lk 106-107 vnr-d 8-9.

standardit, mis eksisteerib muude praegu kehtivate riskivastutuse liikide kõrval. Käesolev artikkel on kaudselt suunatud siseriiklikele teeliiklust puudutavate vastutuste skeemidele, mis ei ole hetkel veel omavahel kooskõlastatud, aga ka reeglistikele, mis on tänaseks/tulevikuks rahvusvahelisel tasandil kooskõlastatud (nt õhusõiduki kasutamisest tekkiv vastutus). *PETL* art 5:102 (2) lubab aga liikmesriikidel kohaldada riskivastutuse korral analoogiat, vältimaks ebajärjepideva kohtupraktika tekkimist.²⁸ Seega ei sisalda *PETL* eraldi välja töötatud riskivastutuse regulatsiooni, mida saaks kohaldada mootorsõidukiga tekitatud kahju korral, siiski saab art 5:102 näitel taolise regulatsiooni miinimumstandardi tuletada.

DCFR-i kuuenda peatüki art 3:205 (2) järgi on mootorsõiduk iga sõiduk, mille sihtotstarve on maapinnal sõitmine, ja mis liigub mehaanilisel jõul, v.a rööbastel; lisaks trailer koos haagisega või ilma selleta. Antud definitsioon pärineb Euroopa Nõukogu Direktiivist 72/166/ECC (Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta liikmesriikides). *DCFR* art 3:205 (1) kohaldub igat tüüpi mootorsõidukile, k.a aeglaselt liikuvad sõidukid (nt traktor, abimootoriga jalgratas, istmega muruniiduk). Nimetatud artikli mootorsõiduki mõiste hõlmab ka haagiseid olukorras, kui need on liiklusõnnetuse hetkel veoautost eraldunud.²⁹ Käesolev definitsioon piirab riskivastutuse kohaldamist õhusõidukile, mis kujutab endast nii Eestis kui Saksamaal suurema ohu allikat. Samas võimaldab ka *DCFR* art 3:207 sätestada liikmesriikidel riskivastutuse täiendavaid regulatsioone. *Gerhard Wagneri* arvates suurema ohu allika ammendava loetelu kinnitamata jätmisega ning liikmesriikidele riskivastutusega seonduvalt vabade käte andmisega ei ole Euroopa Liidu deliktiõiguse ühtlustamise eesmärk *DCFR* abil täidetud.³⁰

Töö autor pooldab Eesti seadusandja otsust mootorsõiduki mõiste määratlus VÕS § 1057 sättest välja jätta. Kuigi see annab rohelise tule mõiste laiaks tõlgendamiseks, aitab see lõppkokkuvõttes kaasa õiglase lahenduse saavutamisele. Mootorsõiduki mõiste ei ole konstantne ning tehnika kiire arengu tõttu vajaks see pidevat täiendamist, mida Eesti seadusandja on vältinud.

²⁸ European Group on Tort Law (viide 26), lk 110-111 vnr-d 3-5.

²⁹ Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (Acquis Group). Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law (DCFR). Edited by C. von Bar and E. Clive. Vol 4. Munich: Sellier.European law publishers GmbH 2009, lk 3525.

³⁰ G. Wagner. Strict Liability in European Private Law. – Handbook of European Private Law 21.11.2002.

Töö autor on seisukohal, et VÕS §-s 1057 mõeldud mootorsõiduki defineerimisel tuleks tähelepanu alla võtta eelkõige liikluseeskirjas antud definitsioon, kuid kohtule võiks erandlikel asjaoludel anda õiguse liikluseaduses esitatud definitsiooni ka laiendada. Kuna VÕS § 1057 ei piira käesoleval hetkel mootorsõiduki mõiste laiemat tõlgendust, võiks kehtiv reegel selguse mõttes ka VÕS §-is 1057 sätestamist leida. Näiteks võiks see olla järgmine: mootorsõiduki all tuleks eelkõige mõista liikluseaduses sätestatud mootorsõidukit; kohtul aga on erandlikel asjaoludel õigus kohaldada riskivastutuse regulatsiooni liikluseaduses sätestamata liiklusvahendi puhul, eelkõige ebaõiglase või muul põhjusel mõistlikult vastuvõtmatu otsuse vältimiseks.

1.2 Mootorsõiduki käitamine kui suurema ohu allikas

Vastavalt VÕS §-le 1057 vastutab mootorsõiduki otsene valdaja kahju eest, mis tekkis mootorsõiduki käitamisel. Tavapärase liikluse käigus (nt mootorsõidukite kokkupõrge, jalakäijale otsasõit) vaidlust mootorsõiduki käitamise osas tekkida ei tohiks. Küll tõusetub antud küsimus sõiduki liikumisvälisel kahju tekkimisel, nt foori all peatumisel, parkimisel vms olukorras.

Riigikohtu selgituse järgi tuleb mootorsõiduki põhjustatud kahju lugeda selle käitamisest tulenevaks kahjuks eelkõige siis, kui kahju põhjustatakse mootorsõiduki sihipärase kasutamisega liikluses. Kolleegiumi arvates ei ole välistatud, et mootorsõiduki käitamiseks VÕS § 1057 põhjal võib lugeda nii sõiduki aeglast liikumist kui erandlikel asjaoludel ka teel seismist.³¹ Näiteks tunnistas Tallinna Ringkonnakohus oma 2009. a otsuses pärast avarii toimumist valgustamata jäetud politseisõidukit suurema ohu allikana, mis lähtuvalt objektiivsetest asjaoludest (ilmastik, liikluses osalevate sõidukite massid jmt) kujutas endast suurt ohtu ümbruskonnale. Kohus selgitas, et sõiduki liiklusesse jätmisel (konkreetsel juhul: avalikus liikluspiirkonnas peatamisel) tema ekspluateerimine tegelikkuses jätkus, mille tagajärjel toimus samas suunas sõitnud autobussi kokkupõrge seisva politseisõidukiga.³²

Ka Saksa StVG § 7 (1) sätestab üheks riskivastutuse tekkimise eelduseks mootorsõiduki käitamist (*Betrieb*). Saksa kõrgeim kohus on sedastanud, et mootorsõiduki käitamine algab mootori käivitamisest ja lõpeb mootori seiskumisega väljaspool avalikuks liikluseks mõeldud

³¹ RKTko 3-2-1-7-13 p 20.

³² TlnRnKo 23.10.2009, 2-05-523/39 p 50.

ala.³³ Küsimus, millal on mootorsõiduk käitatud § 7 (1) tähenduses, põhjustas laialdase arutelu ning andis ainet märkimisväärse pretsedendiõiguse tekkimisele. Võib täheldada tendentsi, et Saksa kohtud püüavad liiklusõnnetuse ohvreid ulatuslikult kaitsta. Saksa Liitvabariigi Föderaalne riigikohus (*BGH*) ja enamus kommenteerijaid tunnistavad põhjustatud kahju mootorsõiduki käitamisest tulenevaks kahjuks siis, kui liiklusõnnetusel on tihe paiknemuslik ning ajaline seotus sõiduki käitamisega. Näiteks otsustas *BGH*, et liiklusõnnetus leidis aset mootorsõiduki käitamisel Saksa StVG § 7 (1) mõttes ka olukorras, kus veoauto mootor oli käivitatud mitte sõiduki edasiseks liikumiseks, vaid ainult selleks, et tööle läheks veoauto tühjendusseadis.³⁴ Mootorsõiduki käitamine jätkub ka seisva sõiduki puhul, näiteks liiklusummiku korral või sõiduki peatamisel reisija väljumiseks.³⁵ Pargitud mootorsõiduki juures arvestatakse asjaolu, kas sellest tulenes oht liidlusele või mitte.³⁶

VTsK art 1079 sõnastuses puudub viide mootorsõiduki käitamisele kui riskivastutuse kohaldamise eeldusele. Vene seadusandja sõnastatud sättes tekib riskivastutus transpordivahendi kasutamisest (*использование*) põhjustatud kahju korral. Suurema ohu allika „kasutamine“ tähendab mootorsõiduki eksploateerimist, mille peamiseks tunnuseks on selle liikumine kahju tekitamise hetkel. Vene kohtupraktika ei tunnista liiklusõnnetuse korral suurema ohu allikana seisvat mootorsõidukit. Näiteks olukord, kus juht jätab pimedal ajal sõiduki gabariidituledeta sõidutee äärde seisma ja sellest saab alguse avarii, ei ole Vene kohtu käsitluse järgi tegemist suurema ohu allikaga. Suurema ohu allika mõiste alla ei kuulu ka haagis, mis kinnituse purunemisel kontrolli alt väljub ning tekitab kahju teisele sõidukile. Mõlemal juhul kohaldub süül põhinev vastutus.³⁷

DCFR kuuenda peatüki art 3:205 kohaselt tekib riskivastutus mootorsõiduki kasutamise käigus (*use of vehicle*). Vastutus on piiratud liiklusõnnetusjuhtumitega, mille põhjustas mootorsõiduki kasutamine avalikul sõiduteel. Pargitud autoga tekitatud kahju läheb käesoleva artikli alla vaid

³³ *BGH* VI ZR 346/87, 6.07.1988. – Arvutivõrgus kättesaadav: https://www.jurion.de/Urteile/BGH/1988-07-05/VI-ZR-346_87 (1.03.2015).

³⁴ G. Spindler, O. Rieckers. Tort Law in Germany. Netherlands: Kluwer Law International 2011, lk 88 komm nr 142.

³⁵ *BGH* VI ZR 79/95, 16.04.1996. - Arvutivõrgus: http://lorenz.userweb.mwn.de/urteile/njw96_2023.htm (2.05.2015).

³⁶ R. Greger. Haftungsrecht des Straßenverkehrs. Handbuch und Kommentar. 4. Aufl. Berlin: De Gruyter Recht 2007, lk 48.

³⁷ С. В. Трофимов. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, и реалии научно-технического прогресса.- Транспортное право 2007/3.

juhul, kui auto pargiti avaliku sõidutee mõjupiirkonda. Olukord, kus traktorijuht põhjustab traktoris süttinud heinaga põldudel koristatud heinale kahju, ei allu käesoleva artikli regulatsioonile. Liiklusõnnetusega ei ole tegemist ka juhul, kui kellegi reeglivastaselt pargitud auto põhjustab liiklusummiku.³⁸ Kuigi *DCFR* art 3:205 ei võimalda sätte ulatuslikku tõlgendamist, on see puudus kompenseeritud artikliga 3:207, mis võimaldab sätestada riskivastutuse täiendavaid siseriiklikke regulatsioone. Töögrupi kommentaaride kohaselt ei tohiks täiendavad siseriiklikud riskivastutuse regulatsioonid olla vastuolus rahvusvahelise eraõiguse foorumi reeglitega.³⁹

Eespool tehtud analüüsi käigust võib järeldada, et mootorsõiduki käitamine kui riskivastutuse tekkimise eeldus on otsesõnaliselt sätestatud Eesti ja Saksa riskivastutust reguleerivates sätetes. Vene seadusandja otsustas kasutada sõnastust „transpordivahendi kasutamine“, mis küll sarnaneb mootorsõiduki käitamisega, kuid välistab vastutuse tekkimist kahju tekitaja enda aktiivse tegevuse puudumisel. Seda tõendab ka Vene kohtupraktika, mis ei käsitle seisvat mootorsõidukit ja inimtegevuse kontrolli alt väljuvat haagist suurema ohu allikana.

Võib arutleda, mille poolest erineb sõiduteele pargitud valgustamata sõiduk näiteks teele mahalangenud puust, mida ei peeta suurema ohu allikaks. Käesoleva töö autor on seisukohal, et nimetatud liiklust takistavate objektide peamine erinevus riskivastutuse kontekstist tulenevalt seisneb selles, et mootorsõidukiga võrreldes ei kujuta mahalangenud puu endast kõrgendatud ohtu kasvõi plahvatusohu puudumise tõttu. Öösel või halva ilmastikuga päeval ajal tee äärde pargitud mootorsõidukiga kaasneb potentsiaalne liiklusõnnetusrisk, mille kõrgendatud raskusteguri tingivad sõidukist kui suurema ohu allikast tulenevad ohud (suur mass, plahvatusoht jne).

Töö autor nõustub Eesti ning Saksa kohtupoolsete tõlgendustega, mille kohaselt võib erandlikel asjaoludel kohaldada riskivastutust ka seisva mootorsõiduki korral, kuna sel juhul ei pea kahju saanud isik tõendama kahju tekitaja süüd, mida nõuab delikti üldkoosseis. Sellise käsitlemise abil on kahju saanud isiku positsioon kahju hüvitamise nõudes paremini kaitstud.

³⁸ Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (viide 29), lk 3526.

³⁹ Samas, lk 3556.

1.3 Mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumine

Riskivastutuse regulatsiooni üldklausli VÕS § 1056 lg 1 kohaselt tekib vastutus eriti ohtlikule asjale või tegevusele iseloomuliku ohu tagajärjel kahju tekitamise korral. Lõike 2 kohaselt loetakse asja või tegevust suurema ohu allikaks, kui selle olemuse või selle juures kasutatud ainete või vahendite tõttu võib isegi asjatundjalt oodatava hoolsuse rakendamisel tekkida suur kahju või võib kahju tekkida sageli. VÕS § 1056 lg 1 ja lg 2 sätestavad üldised eeldused, mille esinemise korral on alust kohaldada riskivastutust.⁴⁰ Ka mootorsõiduki valdaja vastutuse rakendamisel (VÕS § 1057) tuleb selgitada, kas kahju tekkis mootorsõidukile kui suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerimise tõttu.⁴¹

Riigikohus on selgitanud, et mootorsõidukist lähtub iseloomulik risk eelkõige selle liikumisel (käitamisel), kuna seda ei ole võimalik viivitamatult peatada, näiteks suure massi või kiiruse tõttu, aga ka tehnilise defekti või juhi ebaõigete sõiduvõtete tõttu. Kolleegiumi arvates ei ole välistatud, et mootorsõiduki käitamiseks VÕS § 1057 mõttes võib lugeda ka sõiduki aeglast liikumist või erandlikel asjaoludel teel seismist,⁴² millest oli pikemalt juttu töö peatükis 1.2.

Tallina Ringkonnakohus oma 2006. a otsuses leidis, et sõiduki käitamise riski juurde kuulub ka sellelt liikluse käigus eralduda võivate osade oht. Tekkinud vaidluses sõitis kahju saanud isik sõidukiga otsa pimedal teel paiknenud veoki haagise rehvi küljest eelnevalt eraldunud protektori tükile.⁴³

VÕS kommentaari kohaselt ei ole sõiduki kui suurema ohu allikaga seotud iseloomuliku ohu realiseerumisega tegemist, kui määratud parkivate sõidukite vahelt läbi pugedes jalakäija määrab oma riided; küll aga realiseerub iseloomulik oht juhul, kui juhuslikust august läbisõitev auto kõnniteel viibiva jalakäija poriga üle pritsib ning tema riided rikub.⁴⁴

Saksa StVG § 7 (1) rakendub kahju korral, mis tekib mootorsõiduki käitamise riski (*Betriebsgefahr*) realiseerumisel, mida eriti kõrgendab sõiduki kiirus ja mass. Kusjuures kahju

⁴⁰ T. Tampuu. Lepinguvälised võlasuhted 3. tr. Tallinn: Juura 2012, lk 241.

⁴¹ Samas, lk 213.

⁴² RKTko 3-2-1-7-13 p 20.

⁴³ TlnRnKo 20.03.2006, 2-05-1077.

⁴⁴ P. Varul jt (koost). Võlaõigusseadus III. 8. ja 10. osa (§§ 619-916 ja 1005-1067). Komm vlj. Tallinn: Juura 2009, lk 692 komm nr 3.1.3.

tekitav mootorsõiduk ei pea kannatanud isikut füüsiliselt puudutama, näiteks kohaldub § 7 olukorras, kus mootorrattur kukub veoauto möödasõidu tagajärjel. Käesolevast sättest tulenev riskivastutus ei eelda mootorsõiduki liikumist, vaid käitamisriskist tulenev oht peab olema avaliku liiklusega seotud, mis on näiteks võimalik ka sõiduteel pargitud sõiduki puhul. Samas ei kohaldu Saksa StVG § 7 olukorras, kus mootorsõidukit on kasutatud kuivsööda punkrisse pumpamiseks, kuid kohaldub samas purdmaterjali sõiduteele viskamise tagajärjel tekkinud kahju korral. Säte kohaldub ka siis, kui liikluse müra põhjustab füüsilisi vigastusi või varalist kahju, näiteks kui sõidukite kokkupõrge põhjustab lähedal asuvas talus sigade paanika-rabanduse.⁴⁵

VTsK art 1079 osundab isiku vastutusele, mis tekib suurema ohu allikaga põhjustatud kahju korral.⁴⁶ Selleks, et mootorsõidukiga põhjustatud kahju saaks tunnistada suurema ohu allikaga tekitatud kahjuks, peab mootorsõiduk endast kujutama suurenenud ohtu ümbritsevale keskkonnale. Suurenenud oht VTsK art 1079 mõttes tähendab suurenenud ohu tekkimise võimalust, mis erineb tavaasjade kasutamisest tuleneva tavaohu tekkimisest, kus suurema ohu allikast tulenevad ohtlikud mõjud ei allu isiku täielikule kontrollile.⁴⁷ Käesolevast lähenemisest sai Venemaal alguse riskiteooria, mille kohaselt võtab suurema ohu allika kasutaja selle kasutamisest tekkida võiva kahju hüvitamise riski enda peale.⁴⁸

Vastutuse tekkimiseks VTsK art 1079 järgi peaksid esinema kaks elementi: isiku tegevus mootorsõiduki kasutamisel (subjektiivne) ja mootorsõidukist tulenev oht (objektiivne),⁴⁹ mille koosmõjus toimub kahjustav sündmus. Kuigi Vene seadusandja on jätnud art 1079 sõnastusest mootorsõidukile iseloomuliku riski/ ohu realiseerumise välja, selgub Vene erialasest kirjandusest, et mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumine on üheks riskivastutuse tekkimise eelduseks ka Venemaal.

PETL art 5:101 (1) kohaselt kannab isik riskivastutust kahju eest, mis tekkis suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumise tagajärjel. Sama artikli p 3 täpsustab, et arvestades kahju raskuse tõenäosust, võib kahju tekkimise risk olla märkimisväärne. Käesoleva regulatsiooni

⁴⁵ C. Van Dam (viide 18), lk 412.

⁴⁶ VTsK art 1079 sõnastuses „вред, причиненный источником повышенной опасности“.

⁴⁷ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 40.

⁴⁸ В. Суржиков. Понятие и признаки источника повышенной опасности. – Юриспруденция 2009/3.

⁴⁹ А. Маричева. Понятие источника повышенной опасности в Российском гражданском праве – Наука, техника и образование 2014/4(4).

kohaselt kuulub hüvitamisele vaid kahju, mis tekkis suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumisel, piirates riskivastutuse kohaldamist ülejäänud kahju tekkimise põhjuste osas.⁵⁰

DCFR kuuenda peatüki art 3:205 ei maini mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumist, vaid sedastab riskivastutuse tekkimist mootorsõiduki kasutamise käigus liiklusavariis tekkinud kahju korral. Loogiliselt võttes kujutabki liiklusõnnetus endast mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumise tippjuhtumit. *DCFR* sõnastus ei piirdu lihtsa kahju mainimisega, vaid toonitab just liiklusõnnetuse toimumisel tekkinud kahju. Seega võib järeldada, et käesoleva artikli puhul on kaudselt (otseselt mainimata) arvestatud mootorsõiduki kui suurema ohu allika iseloomuliku riski realiseerumisega.

Käesoleva analüüsi käigus selgus, et mootorsõidukile iseloomuliku riski/ohu realiseerumine on otseselt seotud tema käitamisega. Riikidevaheline erinevus seisneb mõiste „käitamine“ erinevas interpretatsioonis – Vene kohtud ei tunnista sõidukile iseloomuliku riski realiseerumist toimunuks seisva või isiku kontrolli alt välja läinud sõidukiga kahju põhjustamisel. Saksa ja Eesti kohtud tõlgendavad aga riski realiseerumist erandlikel asjaoludel laiemalt, st kahju saanud isiku õiguste kaitse pinnalt soosivalt. Ka käesoleva töö autor pooldab Saksa ja Eesti kohtute tõlgendust.

1.4 Põhjuslik seos riski realiseerumise ja kannatanu õigushüve kahjustamise vahel

T.Tampuu leiab, et mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral ei ole riskivastutuse kohaldamiseks Eesti õiguskorras iseenesest vaja tuvastada mootorsõiduki valdaja tegu kui kahju põhjust. Vastutusele võtmiseks VÕS § 1057 alusel piisab sellest, et mootorsõiduki käitamisel realiseerus selle iseloomulikust ohust tulenev risk ning et selle tulemusel kaotas isik oma elu või kahjustati tema tervist või asja, milles põhjuslik seos väljendubki.⁵¹ Näiteks ei vabane trollibussi valdaja riskivastutusest juhul, kui kahju saanud isik ise rikkus liikluseeskirja, andmata teed trollibussile, mis oli lõpetamas ristmiku ületamist. Riski realiseerumise ja kannatanu õigushüve kahjustamise vahelisest põhjuslikust seosest järeldas Riigikohtu tsiviilkolleegium, et kahju saanud isikule ei oleks kahju tekkinud, kui trollibuss ei oleks kahju saanud isiku juhitud

⁵⁰ European Group on Tort Law (viide 26), lk 105-106 vnr 5.

⁵¹ T. Tampuu (viide 40), lk 246.

sõiduautole ette sõitnud, seega oli kahju tekkimise üheks põhjuseks trollibussi kui suurema ohu allika käitamisel realiseerunud risk.⁵²

Vajalik on ka põhjusliku seose kahetasandilisus: mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku ohu (riski) realiseerumise esmane tagajärg – isiku surm, kehavigastus, tervisekahjustus või asja kahjustamine, peab olema omakorda kausaalses seoses kahjuga, mille hüvitamist kannatanu nõuab.⁵³ Näiteks leidis ringkonnakohus, et spordivõistlustel osalemise võimaluse ärajäämise tagajärjel hiljem tekkinud väidetav tervisekahju ei ole enam mitteosalemist põhjustava sündmusega (liiklusõnnetusega) põhjuslikult seotud.⁵⁴

T.Tampuu on veel leidnud, et riskivastutuse kohaldamiseks vajalik põhjuslik seos puudub, kui kahju tekkis muul põhjusel, st kahju oleks tekkinud ka siis, kui ei oleks mootorsõiduki käitamisest lähtuvat iseloomulikku ohtu.⁵⁵

Kõigi lepinguväliste nõuete puhul on põhjuslik seos oluline element Saksamaal.⁵⁶ Piltlikult öeldes tähendab põhjuslikkus, et üks sündmus on teise sündmuse vajalik tagajärg. *Conditio sine qua non* testi abil tehakse kindlaks, mis tegu on mingi kahju tegelikuks põhjuseks. Võimalikud ülejäänud teod, mis jaatavat vastust ei anna, ei ole põhjuslikus seoses tekkinud kahjuga.⁵⁷ Ka Saksa õigus eristab põhjusliku seose kahetasandilisust: põhjuslikku seost, mis tekitab vastutuse (*haftungsbegründende Kausalität*), ning põhjuslikku seost, mis määrab vastutuse ulatuse (*haftungsausfüllende Kausalität*).⁵⁸

Saksa praktikas välja töötatud normi eesmärgiteooria (*Schutzzweck der Norm*) võimaldab selgeks teha, kas rikutud normi eesmärgiks oli ära hoida kahju, mida kannatanu nõuab. Erialakirjanduses leitakse, et just nimetatud teooria aitab piirata riskivastutuse põhjuslikke tagajärgi.⁵⁹ Eesti õiguses väljendub normi eesmärgiteooriast tulenev põhimõte VÕS § 127 lg-s 2, mille kohaselt kahju ei kuulu hüvitamisele ulatuses, milles kahju ärahoidmine ei olnud selle kohustuse või sätte

⁵² RKTko 3-2-1-161-10 p 11.

⁵³ T. Tampuu (viide 40), lk 246-247.

⁵⁴ TrtRnKo 2.12.2013, 2-12-44161/31 p 6.3.

⁵⁵ T. Tampuu (viide 40), lk 246.

⁵⁶ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 115 komm nr 195.

⁵⁷ Samas, lk 115 komm nr 196.

⁵⁸ C. Van Dam (viide 18), lk 313.

⁵⁹ Samas, lk 315.

eesmärgiks, mille rikkumise tagajärjel kahju hüvitamise kohustus tekkis. Normi eesmärgiteooriast tulenevat põhimõtet sisaldab ka VÕS § 1045 lg 3, mille järgi ei ole seadusest tuleneva kohustuse rikkumisega kahju tekitamine õigusvastane, kui kahju tekitaja poolt rikutud sätte eesmärk ei olnud kannatanu kaitsmine sellise kahju tekitamise eest.

Näiteks kohaldas Saksa kohus normi eesmärgiteooriat vaidluses, kus liiklusõnnetuse põhjustas isiku eksimine parema-käe-reegli vastu, pärast mille vahetut toimumist tekkis osapooltel äge vaidlus, mis lõppes kannatanu südamerabandusega. Kohus nentis, et isik, kes eksis parema-käe-reegli vastu, ei vastuta südamerabandusest tekkinud kahju eest, sest rikutud liikluseeskirja normi eesmärk ei hõlma kaitset taolise tagajärje osas.⁶⁰ Teise näite puhul, kus Saksa sõjaväehelikopterist tulenev õhusurve põhjustas majakatuse kokkuvarisemise, kohus jaatas avaliku võimu riskivastutust Saksa õhuliikluse seaduse § 33 tulenevalt.⁶¹ Veel ühes vaidluses jaatas Saksa kohus põhjuslikku seost kannatanu esitatud kahju hüvitamise nõudes närtsinud lillede eest. Kahju tekkis seetõttu, et lillepoe omanik ei suutnud lillede eest hoolt kanda statsionaarsel haiglaravil viibimise ajal. Antud juhul kandis liiklusõnnetuse põhjustanud pool selle tagajärgede täiendava kahju.⁶²

Ka Vene õigus eeldab põhjuslikku seost riskivastutuse tekkimisel mootorsõidukiga tekitatud kahju korral. Kuid Vene riskivastutuse põhjusliku seose elemendid erinevad mõnevõrra Eesti ning Saksa omadest. Nimelt tuleb kahju hüvitamisel tuvastada põhjuslik seos suurema ohu allika eksploateerimistegevuse ja sellest tegevusest tekkinud kahju vahel.⁶³ Tuntud Vene õigusteadlane O. Krasavtsikov, kelle töödele viidatakse Venemaal ka täna, arutles oma 1966. a töös riskivastutuse põhjusliku seose elementidest. Nimelt sellest, kas tuvastada tuleb suurema ohu allika valdaja tegevuse seotust tekkinud kahjuga või siiski põhjuslikku seost suurema ohu allikast endast tuleneva riski realiseerumise ja kannatanu õigushüve kahjustamise vahel.⁶⁴ Viidatud töö autor argumenteerib, et kuna suurema ohu allika valdaja jääb vastutust kandma ka kõigi ohu vältimiseks tehtud püüdluste juures, siis ei saa põhjusliku seose tuvastamisel tema enda tegevust arvesse võtta. Sama mõttekäik puudutab ka suurema ohu allika kasutamise eesmärki, mis kahju

⁶⁰ C. Van Dam (viide 18), lk 314.

⁶¹ Samas, lk 315.

⁶² Samas, lk 316.

⁶³ A. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 10.

⁶⁴ О. Красавчиков. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. Москва: Юридическая литература 1966, lk 161.

tekkimisel kedagi ei huvita. O. Krasavtsikovi arvates tuleks põhjusliku seose tuvastamisel erinevaid subjektiivseid ja emotsionaalseid aspekte vältida.⁶⁵

Vene tsiviilõiguses eristatakse õiguslikult olulist põhjuslikku seost kahju tekitaja käitumise ja tekkinud kahju vahel juhtumites, kus kahju tekitaja käitumine viis kahju tekkimise tõenäosuse ellu või vähemalt soodustas tema käitumine kahju tekkimist.⁶⁶ Näiteks mõistis Vene Föderatsiooni Moskva linnakohus välja varalise ja mittevaralise kahju hüvitise vaidluses, kus hädapidurdamist teostades sõitis vedurijuht kannatanule otsa, põhjustades viimasele ulatuslikke tervislikke kahjustusi. Kohus tuvastas vajalikku põhjuslikku seost suurema ohu allika valdaja tegevuse ja tekkinud varalise ja mittevaralise kahju vahel. Tehtud otsust ei mõjutanud asjaolu, et kannatanu oli kahju tekkimise hetkel joobes ning rikkus ise ohutusnõudeid.⁶⁷

Õiguslikult mitteolulise, juhusliku põhjusliku seosega on tegemist siis, kui isiku käitumine määras kahju tekkimise võimaluse vaid abstraktselt, s.t isiku käitumises puudus konkreetne tuvastatav võimalus kahju tekitamiseks. Sel juhul puudub isiku käitumise ja tekkinud kahju vahel õiguslikult oluline põhjuslik seos.⁶⁸ Vaidluses, kus seisvast trollibussist väljudes kukkus kannatanu asfaldile ning kahjustas oma kätt, ei tuvastanud Moskva linnakohus kassatsioonimenetluses otsest põhjuslikku seost trollibussi juhi kui suurema ohu allika valdaja tegevuse ja tekkinud kahjustuste vahel.⁶⁹

Põhjusliku seose kahetasandilisus tekib VTsK teise peatüki 2. jaos sätestatud kodaniku elu ja tervisele tekkinud kahju hüvitamise aluste rakendamisel. Selleks, et nõuda kahju hüvitist isikult, kelle tegevusega (sh suurema ohu allika ekspluateerimisega) sai kahjustada kellegi elu või tervis, peaks esinema kaks põhjuslikku seost. Esiteks tuleb tuvastada põhjuslik seos kahju tekitaja tegevuse ja tervise kahjustamise või isiku surma vahel. Teiseks peab esinema põhjuslik seos

⁶⁵ О. Красавчиков (viide 64), lk 162.

⁶⁶ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 14.

⁶⁷ Московский городской суд. Дело 33-20880/2011, 6.07.2011 г. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/3975852> (1.03.2015).

⁶⁸ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 14.

⁶⁹ Московский городской суд. Дело 33-4007/2011, 14.02.2011 г. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/4033364> (1.03.2014).

tervise kahjustamise või isiku surma ja materiaalse kahju (nt sissetuleku kaotus, lisakulutused jne) vahel.⁷⁰

PETL art 5: 101 kohaselt peab tekkinud kahju olema põhjuslikus seoses suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumisega. *PETL* 3. peatükk käsitleb põhjusliku seose regulatsiooni. Art 3:101 sätestab *conditio sine qua non* testi, mille kohaselt tegu/tegevus on kahju põhjuseks, kui selle mitteesinemisel ei oleks kahju tekkinud. *PETL* art 3:201 käsitleb (riski)vastutuse ulatust.

Tekkinud vastutuse ulatuse määramisel võetakse arvesse kahju ettenähtavust, kaitstud huvide iseloomu ja väärtust (art 2:102 - mida väärtuslikum kaitstud huvi, seda laiem on vastutuse ulatus⁷¹), vastutuse alust, elu tavaohte, normi kaitse-eesmärki.⁷²

DCFR kuuenda peatüki art 3:205 (1) kohaselt vastutab mootorsõiduki valdaja õiguslikult relevantse kahju, s.o antud kontekstis varaline ja isikukahju, eest eeldusel, et tekkinud kahju on põhjuslikus seoses mootorsõiduki kasutamisega. Sel juhul vastutab isik kahju eest, mis realiseerus mootorsõidukist tulenevast ohust.⁷³ Põhjusliku seose tuvastamisel kohaldub *DCFR* 4. jagu kuuenda peatüki artiklis 4:101 sätestatud kausaalsuse üldine reegel,⁷⁴ mille punkt b-kohaselt vastutab isik õiguslikult relevantse kahju eest, kui tekkinud kahju tuleneb (*in consequence*) ohuallikast, mille eest isik vastutust kannab. Käesolev sõnastus on jäetud teadlikult paindlikuks - see võimaldab põhjuslikkuse kontekstis arvestada erinevate täiendavate põhjuste ja õiguslikult relevantsete kahjudega.⁷⁵

Nii märgivad *DCFR* koostajad, et teeäärde pargitud autosse sisse sõitnud joobnud või lihtsalt hooletu isiku tekitatud kahju ei ole seisva mootorsõiduki kasutamisega põhjuslikus seoses. Sama puudutab juhtumit, kus liiklusjärjekorras esimesele autole sõidab sisse järgnev auto, mida omakorda liigutab järjekorra kolmas auto. Ka sel juhul ei ole järjekorra esimene auto tekitanud järgnevatele autodele mootorsõiduki kasutamisest tulenevat kahju. Põhjusliku seose jaatamiseks

⁷⁰ A. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 47.

⁷¹ a) Inimelu, isiku füüsiline ja psüühiline tervis; au ja vabadus.

b) Asjaõigused ja immateriaalne vara.

c) Puhtmajanduslikud huvid ja lepingulised suhted.

⁷² European Group on Tort Law (viide 26), lk 61-63 vnr-d 13-21.

⁷³ Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (viide 29), lk 3569.

⁷⁴ Samas, lk 3526.

⁷⁵ Samas, lk 3569.

ei piisa sellest, et pargitud või järjekorras seisev auto oli liiklusõnnetusse kaasatud. Määrav on see, kas kahju tekkis mootorsõiduki kasutamisel.⁷⁶

Eeltoodust tuleneb, et põhjuslik seos riski realiseerumise ja kannatanu õigushüvede kahjustamise vahel on üheks obligatoorseks riskivastutuse eelduseks nii Eestis, Saksa Liitvabariigis, Vene Föderatsioonis kui *DCFR* ja *PETL* regulatsioonides. Eesti ning Saksa õiguskäsitlused eristavad põhjusliku seose kahetasandilisust kõigi kahjustatud õigushüvede juhtudel. Vene õigus kohaldab põhjusliku seose kahetasandilisust vaid isikulise kahju nõuete (elu ja tervis) korral.

Selgus, et nii VTsK art 1079 sõnastus kui ka kohtute käsitlus suurema ohu allikaga tekitatud kahju osas on tugevalt „isikustatud“. Erinevalt Eesti ja Saksa õiguskäsitlustest Venemaal ei eristata põhjusliku seose tuvastamisel selgelt suurema ohu allikast tulenevat riski realiseerumist selle valdaja enda tegevusest - kohus käsitleb neid nähtusi üheskoos. Töö autorile tundub, et tuues välja mootorsõiduki ja muude teiste suurema ohu allikatega tekitatud kahju korral nende valdajate enda aktiivse või passiivse rolli juhtunus, põimub riskivastutuse regulatsioon nähtamatult süül põhineva vastutusega, viies riskivastutuse regulatsiooni selle eesmärgiga vastuollu.

⁷⁶ Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (viide 29), lk 3526.

2 RISKIVASTUTUSE KOHUSTATUD SUBJEKTID JA VASTUTUST VÄLISTAVAD ASJAOLUD

2.1 Kahju hüvitamiseks kohustatud subjektid mootorsõidukiga kahju põhjustamisest tuleneva riskivastutuse korral

VÕS § 1056 lg 1 üldklausli kohaselt kannab suurema ohu allikat valitsenud isik selle iseloomuliku ohu tagajärjel tekkinud kahju. VÕS § 1057 lg 1 sätestab mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse. Kuna seaduses puudub mootorsõiduki otsese valdaja definitsioon, on selle mõiste defineerimise osas peetud rohkeid arutlusi.

Võlaõigusseaduse kommentaari autorid leiavad, et mootorsõiduki otsese valdaja mõiste määratlemisel tuleb kohaldada asjaõigusseaduse⁷⁷ (edaspidi AÕS) § 33. Viidatud sätte lg 1 kohaselt on valdajaks isik, kelle tegeliku võimu all asi on. Sama sätte lg 2 järgi on otseseks valdajaks isik, kes valdab asja rendi-, üüri-, hoiu-, pandi- või muu selletaolise suhte alusel, mis annab talle õiguse teise isiku asja ajutiselt vallata. VÕS kommentaari autorid leiavad, et sel juhul piirab AÕS § 33 lg 2 riskivastutuse kohaldamist üürileandja suhtes. Lõige 3 eristab otsesest valdajast valduse teenijat, kes teostab teise isiku korralduste kohaselt tegelikku võimu tema majapidamises või ettevõttes.⁷⁸ AÕS kommentaari kohaselt eeldab valduse teenijaks olemine seda, et valduse teenija ja isiku vahel, kelle jaoks valduse teenija asja suhtes tegelikku võimu teostab, on kohane alluvussuhe. Kohane alluvussuhe esineb siis, kui asi ja valduse teenija on organisatsioonis, kus valduse teenija ei tegutse oma tahte kohaselt, vaid täidab teise isiku (otsese valdaja) korraldusi, mis eeldab kohast lepingulist suhet.⁷⁹ Nii on VÕS kommentaari autorid arvamisel, et ei saa VÕS § 1057 alusel võtta riskivastutusele bussijuhti, kes on bussi suhtes valduse teenija.⁸⁰ Sellisel juhul kannab vastutust isik, kelle valdust bussijuht teenib.⁸¹ Sama

⁷⁷ Asjaõigusseadus. - RT I 1993, 39, 590... RT I, 29.06.2014, 109.

⁷⁸ P. Varul jt (viide 44), lk 696 komm nr 3.3.

⁷⁹ P. Varul jt (koost). Asjaõigusseadus I. 1.- 3. osa (§§ 1-167). Komm vlj. [Tallinn]: Juura 2014, lk 29 komm nr 3.3.

⁸⁰ Isikud, kes otsese valdaja mõiste alla ei lähe, vastutavad VÕS § 1043 jj alusel juhul, kui nende teo tulemusena on õigusvastaselt ja süüliselt põhjustatud kahju kolmandale isikule.

⁸¹ P. Varul jt (viide 44), lk 696 komm nr 3.3.

seisukohta pooldab V. Värk, kes tegi ettepaneku muuta VÕS § 1057 sõnastust, jättes sealt välja sõna „otsene“ ning lisada „valdaja“ järele „välja arvatud kaudne valdaja“.⁸²

Näiteks tunnistas Harju Maakohus VÕS § 1056 lg 1 ja § 1057 järgi 2005. a tehtud lahendis töötaja poolt liiklusõnnetuses tekitatud kahju eest vastutavaks tööandja kui mootorsõiduki otsese valdaja. Tuvastamist leidis, et avarii toimus ajal, mil töötaja oli graafikujärgselt tööl ning täitis tööandja antud tööülesannet viimase valduses oleva sõidukiga. Lisaks nentis kohus, et tööandja väide töötaja omavoliliselt töölt lahkumisest ning alkoholi tarvitamisest antud vaidluses tähtsust ei oma.⁸³

Ka Riigikohus on oma 2013. a lahendis viidanud tööandja korraldusel tööülesannete täitmisele liiklusõnnetuse toimumise hetkel kui olulisele asjaolule tööandja riskivastutusele võtmise otsustamisel.⁸⁴ Analoogselt tõlgendasid Eesti kohtud ka TsK § 458 sisalduvat suurema ohu allika regulatsiooni.⁸⁵

T. Tampuu arvates on vaieldav, kas saab lugeda VÕS § 1056 lg 1 esimese lause järgi suurema ohu allika valitsejaks tööandjat, kelle töötaja kasutab tööülesannete täitmiseks isiklikku mootorsõidukit ning kes on seega mootorsõiduki otsene valdaja AÕS § 33 lg 1 mõttes.⁸⁶

Saksa StVG § 7 (1) kohaselt kannab mootorsõidukiga kahju põhjustamisest tekkivat vastutust „mootorsõidukipidaja“ (*Fahrzeughalter*). Üldkäsitluse järgi on mootorsõidukipidaja isik, kes kasutab sõidukit omal kulul ning omab selle käsutamisoigust. Mootorsõidukipidajaks võib saada ka isik, kes kasutab autot pikaajalise rendilepingu alusel tingimusel, et ta ise kannab kõik eksploatatsioonikulud. Siiski ei muutu mootorsõidukipidajaks isik, kes kasutab sõidukit lühiajalise kasutuslepingu järgi.⁸⁷ Riskivastutus ei kohaldu ka nt mootorsõidukipidaja abikaasa suhtes, kes kasutab autot vahetevahel.⁸⁸

Juhindudes Vene VTsK art 1079 p-st 1, on mootorsõiduki valdaja kohustatud hüvitama sellega tekitatud kahju. Valdaja all tuleks mõista füüsilist või juriidilist isikut, kes mootorsõidukit

⁸² V. Värk. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. – *Juridica* 2004/6.

⁸³ HMKo 22.06.2005, 2-04-1320/2.

⁸⁴ RKTko 3-2-1-7-13 p 21.

⁸⁵ RKTko III-2/1-28/95.

⁸⁶ T. Tampuu (viide 40), lk 249.

⁸⁷ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 87 komm nr 141.

⁸⁸ C. Van Dam. *European Tort Law* (viide 18), lk 411.

eksploateerib omandi-, majandliku juhtimis-, operatiiv-juhtimissuhte või muul õiguslikul alusel (nt rent, volitus, võimuakt). Vene Ülemkohtu Pleenumi 1994. a antud juhiste järgi peaks mootorsõiduki valdaja mõiste sisustamisel lähtuma kahest kriteeriumist – juriidilisest ja materiaalsest. Juriidilise kriteeriumi kohaselt tuleks mootorsõiduki valdajaks tunnistada vaid isikut, kes valdab sõidukit õiguslikul alusel. Materiaalne kriteerium näitab isiku faktilist võimu/valdust mootorsõiduki üle, kusjuures vastutuse tekkimiseks piisab sõiduki enda juures hoidmisest.⁸⁹ Mootorsõiduki valdajaks Vene VTsK art 1079 mõttes ei peeta isikut, kes kasutab autot töösuhetest tulenevalt.⁹⁰ Seejuures ei oma tähtsust asjaolu, kas kahju tekitati tööülesannete täitmisel või isiklikel sõitudel. Niisugust art 1079 tõlgendamist põhjendatakse järgnevalt: kui sõiduki valdaja usaldas suurema ohu allika töötaja kätte, tuleb tsiviilvastutust kanda viimase tegude eest.⁹¹ Sel juhul tekib kahju hüvitanud tööandjal regressinõue töötaja vastu.⁹²

VÕS kommentaari autorid on arvamusel, et ühisvara hulka kuuluva mootorsõiduki puhul võib olla tegemist otsese kaasvaldusega ning sel juhul vastutavad VÕS § 1057 alusel kõik mootorsõiduki kaasvaldajad solidaarselt, sõltumata asjaolust, et mootorsõidukit juhtis vaid üks nendest.⁹³

Mis puudutab omavolilist valdust, siis T. Tampuu arvates ei teki VÕS § 1057 alusel vastutust mootorsõiduki endise otsese valdaja osas, kui ta kaotas valduse õigusrikkumise tõttu. Nendel juhtudel kannab riskivastutust ebaseadusliku valduse saanud isik. Samas ei välista T. Tampuu, et mootorsõiduki endine otsene valdaja ei võiks vastutada VÕS § 1056 lg-te 1 ja 2 alusel juhul, kui kahju oleks võinud tekkida ka tema enda valduse ajal, nt kui kahju põhjuseks oli sõiduki tehniline rike, mis oleks võinud ilmned ka mootorsõiduki endise otsese valdaja valduse ajal. Muu hulgas ei vabane endine sõiduki valdaja võimalikust süülisest vastutusest VÕS § 1043 jj.⁹⁴

Saksamaal tekib mootorsõidukipidaja riskivastutus üldiselt sellest sõltumata, kes oli liiklusõnnetuse hetkel sõidukijuhiks. Erireegel kohaldub nõ „rõõmsõitude“ (*Schwarzfahrten*) puhul, mis tähendab sõiduki kasutamist ilma mootorsõidukipidaja nõusolekuta või teadmisetä (nt

⁸⁹ A. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 41.

⁹⁰ А. Головизин. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности – Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иным правонарушениями 2013/11(2).

⁹¹ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 42.

⁹² А. Головизин (viide 90), lk 83.

⁹³ P. Varul jt (viide 44), lk 696 komm nr 3.3.

⁹⁴ T. Tampuu (viide 40), lk 250.

varguse korral). Saksa StVG § 7 (3) juhindudes vastutab mootorsõidukipidaja „rõõmsõidujuhi“ tekitatud kahju eest, kui andis ise sõiduki kasutamiseks loa või oli juht antud sõiduks palgatud. Veel kannab mootorsõidukipidaja tekkinud kahju korral riskivastutust, kui sõiduki omavolilist kasutamist põhjustas tema hooletus.⁹⁵ Saksa StVG §-st 18 tulenevalt kannab riskivastutust tekitatud kahju eest ka mootorsõidukijuht, v.a juhul, kui tõendab tahtluse või hooletuse puudumist.⁹⁶ Nende tõendamisega esineb praktikas raskusi, sest Saksa kohtud rakendavad mootorsõidukijuhtidele kõrgendatud hoolsusemäära.⁹⁷ Reeglina vastutavad tekkinud kahju eest mootorsõidukipidaja ja sõidukijuht solidaarselt.⁹⁸

Venemaal riskivastutuse määramisel juhtumites, kus mootorsõiduk kuulub mitmele omanikule ja ka valdajatele (nt abikaasad), mängib otsustavat rolli materiaalne kriteerium: kes teostab sõiduki üle faktilist võimu, sh kahju tekitamise hetkel. Olukorras, kus muu isik juhib mootorsõidukit selle omaniku juuresolekul (nt tuttav, perekonnaliige), kannab juhi poolt tekitatud kahju eest riskivastutust sõiduki omanik, kes pole suurema ohu allika valdust kaotanud.⁹⁹

Venemaal vastutavad omavolilised sõiduki kasutajad (nt vargad) VTsK art 1079 järgi mootorsõidukiga tekitatud kahju eest ise. See puudutab ka tööandjale kuuluva sõiduki omavolilist hõivamist (VTsK art 1079 p 2). Kohus võib tunnistada mootorsõiduki seaduslikku valdajat ja selle omavolilist valdajat tekkinud kahju eest solidaarselt vastutavaks juhul, kui mootorsõiduki omaniku hooletus soodustas sõiduki omavolilist hõivamist (nt jättis autovõtmed süütesse ja ukсед lukustamata). Juhul, kui kahju tekkis mitme mootorsõiduki kokkupõrkel kolmandale isikule, kannavad need isikud solidaarvastutust VTsK art 1079 p 3 kohaselt kahju saanud isiku ees (k.a oma sõidukis oleva reisija osas).¹⁰⁰

Vaadates *PETL* regulatsiooni, märgivad autorid kahju hüvitamiseks kohustatud subjektide kohta järgmist: *PETL* art 5:101 alusel on vastutavaks isikuks „mootorsõidukipidaja“ („keeper“), mille definitsioon vastab Euroopas olemasolevale riskivastutuse praktikale. Mootorsõidukipidaja või selle käitaja on isik, kes teostab suurema ohu allika üle tegelikku võimu või kes kontrollib

⁹⁵ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 87-88 komm nr 141.

⁹⁶ C. Van Dam. European Tort Law (viide 18), lk 411.

⁹⁷ B. S. Markesinis, H. Unberath. The German Law of Torts. Oregon: Hart Publishing 2002, lk 734.

⁹⁸ C. Van Dam. European Tort Law (viide 18), lk 411.

⁹⁹ A. Cepreeв, Ю. Толстой (viide 25), lk 43.

¹⁰⁰ Samas, lk 43.

suurema ohu allikat majanduslikult. Seega ei pea mootorsõidukipidaja vastutuse tekkimiseks kasutama suurema ohu allikat vahetult ja aktiivselt („*hands-on*“ *action*). Ka ei oma mõiste määratlemisel tähtsust mootorsõiduki kasutamisest majandusliku kasu saamine (nt avalik-õiguslik organ). Kahju tekitav töötaja vabaneb käesoleva artikli mõistes riskivastutusest, kuna tema ei teosta sõiduki üle kontrolli.¹⁰¹

DCFR art 3:205 (1) koostajad selgitavad, et mootorsõidukipidaja on isik, kes saab sõidukit kasutada või omab sõiduki üle tulutoovat füüsilist kontrolli ning kes kontrolli- või kasutamiseõigust ka teostab. Mootorsõidukipidaja mõiste alla ei lähe sõidukit lühiajalise kasutuslepingu järgi kasutatav isik;¹⁰² sõiduki vargad ja muud omavolilised kasutajad vastutavad art 3:205 järgi iseseisvalt. Ka mootorsõidukipidajat võib sel juhul vastutusele võtta süülise sõiduki kasutamist võimaldava turvalisuse mittetagamise eest. Nimetatud regulatsioon ei kohaldu sõiduki juhtidele, kes ei ole selle pidajad eespool käsitletud allika mõiste kontekstis; nende suhtes kohaldub üldine süül põhinev vastutus. Et mootorsõidukipidaja tsiviilvastutus on kohustusliku kindlustuse objekt, leiavad *DCFR* koostajad, et sellega on kahjusaanud isiku õigused paremini kaitstud.¹⁰³

Selgus, et reeglina on eespool käsitletud õiguskordades ja ka *PETL* ning *DCFR* regulatsioonides mootorsõidukiga kahju põhjustamisest tuleneva riskivastutuse korral kahju hüvitamiseks kohustatud subjektid - sõiduki otsesed valdajad. Kuid töötaja poolt kahju tekitamise juhtudel on olemas ka teatud erisused. Nimelt on Eestis olulise tähendusega asjaolu, kas töötaja põhjustas kahju tööülesandeid täites. Venemaal vastutab oma töötajate tekitatud kahju eest igal juhul tööandja. Sama puudutab ka Saksamaad - mootorsõidukit ekspluateeriv töötaja reeglina ei kasuta seda isiklikul kulul ning omamata selle käsutamiseõigust, ei saa teda mootorsõidukipidajaks nimetada. Riikide ühetaolised regulatsioonid puudutavad mootorsõiduki omavolilisi valdajaid, kes kannavad riskivastutust iseseisvalt. Süü korral ei ole nii Eestis, Saksamaal kui Venemaal välistatud ka endise valdaja vastutuselevõtt. Saksamaal saab üldjuhul riskivastutusele võtta ka sõiduki juhti, kes ei ole selle pidaja - seega püüab Saksa õiguskord kahju saanud isikuid taas ulatuslikult kaitsta.

¹⁰¹ European Group on Tort Law (viide 26), lk 108 vnr-d 13-14.

¹⁰² Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (viide 29), lk 3496.

¹⁰³ Samas, lk 3526-3527.

Eesti kohtupraktikas pole seni veel leidnud vastust küsimus: kas mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral võib vastutusele võtta sõiduki valdajaks mitteolevat juhti VÕS § 1056 lg 1 ja lg 2 järgi. Töö autor märgib järgmist. LKindlS § 7 lg 1 kohaselt on kindlustuskohustus sõiduki omanikul, sama seaduse § 12 järgi kohustub liikluskindlustuse lepingu kindlustusandja hüvitama sõiduki valdaja kui kindlustatud isiku tekitatud kahju. Sätete grammatilise tõlgenduse abil jõuame järeldusele, et kohustusliku liikluskindlustusega on kindlustatud nii otsese, kaudse kui seadusliku ja ebaseadusliku sõidukivaldaja vastutus. Sama seisukohta avaldas ka Riigikohus 14.06.2006. a lahendis,¹⁰⁴ seega on valdaja mõiste liikluskindlustuse seaduses laiem kui VÕS § 1057 regulatsioonis. Kuna kindlustusandja hüvitab tekkinud kahju ka sõiduki mittevaldajast juhi põhjustatud avarii korral, siis ei oma nimetatud isiku riskivastutuse jaatamine praktilist tähendust. Juhul, kui kahju põhjustanud sõiduki osas pole kehtivat liikluskindlustust, peaks omanik nimetatud puuduse eest ka (riski)vastutust kandma. Mootorsõiduki kui suurema ohu allika soetaja peaks selle kasutamisest kaasnevate ohtudega arvestama, v.a omavolilisse valdusesse sattunud sõidukist tulenevate ohtudega.

2.2 Mootorsõiduki valdaja vastutust välistavad asjaolud

Eesti õigusruumis on mootorsõiduki valdaja vastutust välistavad asjaolud sätestatud VÕS §-is 1057. Esiteks vabaneb valdaja riskivastutusest juhul, kui kahjustatakse mootorsõidukiga veetavat või hoiule antud asja, mida mootorsõidukis viibiv isik ei kanna seljas ega kaasas (VÕS § 1057 p 1 ja 2). Samasugust regulatsiooni sisaldab ka Saksa StVG § 8.¹⁰⁵

Teiseks vabaneb valdaja riskivastutusest juhul, kui kahju põhjustas vääramatult jõud või kannatanu tahtlik tegu, v. a juhul, kui kahju tekkis õhusõiduki käitamisel (VÕS § 1057 p 3). Vääramatult jõu all mõeldakse erakorralist ja vääramatult looduslikku faktorit, mille vallandumise tõttu ei saa me enam rääkida sellest, et kahju tekkis suurema ohu allikale iseloomuliku ohu tagajärjel.¹⁰⁶ Nii märgib Riigikohus, et suurema ohu allika valitseja vastutust välistavaks vääramatuks jõuks võib olla erakorraline looduslik faktor, mis asub suurema ohu allikast lähtuva ohu asemele ning mille toimega ei saanud ega pidanud suurema ohu allika valitseja ja kannatanu arvestama.¹⁰⁷ T.

¹⁰⁴ RKTko 3-2-1-48-06 p 11.

¹⁰⁵ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 89 komm nr 144.

¹⁰⁶ P. Varul jt (viide 44), lk 697 komm nr 3.4.

¹⁰⁷ RKTko 3-2-1-111-05 p 28.

Tampuu määratluses ei ole vääramatuks jõuks ootamatu udu, tihe lumesadu, jäide ega kõva külgtuul; vääramatuks jõuks võib olla kolmanda isiku tegu.¹⁰⁸

Enesekahjustamise tahtlusega ei ole tegemist näiteks siis, kui liiklusõnnetuse vahetuks põhjuseks sai asjaolu, kus väikebussi parempoolse lükandukse juures istunud kannatanu kaotas liikumise tõttu tasakaalu, haaras kinni ukseingist, misjärel uks avanes ja kannatanu kukkus bussist välja.¹⁰⁹ Samuti ei tähenda kannatanu omapoolne liidluseeskirja rikkumine enesekahjustamise tahtet.¹¹⁰

Tartu Ringkonnakohus eitas enesekahjustamise tahtlust isiku käitumises, kes öösel 70-se kiiruspiiranguga alas maanteega sarnaneval teel tumedate riidetega istudes sai mööduvalt sõiduautolt surmava löögi. Küll vähendas kohus tekkinud kahju (matusekulud ja surmasaanud isiku pangaga sõlmitud laenulepingujärgsed maksed) nullini, võttes arvesse kannatanu enda käitumist, kes lõi sedavõrd suure ohu olukorra, et mootorsõiduki juhile oli kahju tekkimist raske ette heita.¹¹¹

Enne 01.08.2002. a tehtud seadusmuudatust sätestas Saksa StVG § 7 (1) vääramatu jõu (*unabwendbares Ereignis*) kui mootorsõiduki pidaja riskivastutust välistavat asjaolu, mida kohaldati kannatanu, mootorsõiduki käitamisevälise kolmanda isiku või looma ootamatul käitumisel, kuid mitte isiku halvenenud tervisest tulenevatel põhjustel¹¹² või sõiduki enda tehnilise rikke korral. Varem kehtinud säte põhjustas tugevat kriitikat, kuna lisas riskivastutuse regulatsiooni süü elemendi – riskivastutuse vältimiseks pidi mootorsõiduki pidaja või selle juht tõendama tekkinud asjaolude kontekstis vajaliku hoolsuse rakendamist.¹¹³ 2002. a tehtud seadusmuudatusega, mis leidis aset StVG §-s 7 (2), vabaneb mootorsõidukipidaja riskivastutusest, kui tõendab liiklusõnnetuse põhjustamisel välise põhjuse¹¹⁴ esinemist (*höhere Gewalt*). Väline põhjus StVG § 7 (2) mõttes on nt loodusjõud või kolmanda isiku käitumine. Kuigi tehtud seadusmuudatusega sai süü element riskivastutuse regulatsioonist kõrvaldatud, ei

¹⁰⁸ T. Tampuu (viide 40), lk 253.

¹⁰⁹ RKTko 3-2-1-111-05 p 28.

¹¹⁰ RKTko 3-2-1-161-10 p 11.

¹¹¹ TlnRnKo 5.10.2012, 2-12-5891/19.

¹¹² B. Koch, H. Koziol (edit). Unification of tort law: strict liability. Hague: Kluwer Law International 2002, lk 163 komm nr 46.

¹¹³ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 88.

¹¹⁴ Sisuliselt vääramatu jõud.

ole vana ja uue mõiste eristamisel selget piiri, kuna tegelikult on Saksa kohtud rakendanud mootorsõidukipidaja kõrgendatud hoolsusmäära ka enne aset leidnud seadusmuudatust.¹¹⁵

Saksa õiguse kohaselt peaksid üheskoos esinema järgmised vääramatu jõu kriteeriumid:

a) Sündmuse ootamatus / ettearvamatus (*Unvorhersehbarkeit*) mõistliku isiku kogemusele ja ettevaatlikkusele vaatamata.

b) Vältimatus (*Unvermeidbarkeit, Unabwendbarkeit*). Siinjuures vaadeldakse kahte aspekti: võimetust vääramatu jõu asjaolu muuta ja selle muutmise kohustuse puudumist.

c) Välismõju (*Betriebsfremdheit*) kahjutekitaja tegevussfäärist.

d) Erandlikkus (*Außergewöhnlichkeit*). Näiteks tunnistas kohus erandlikuks vääramatuks jõuks tugeva vihma, mis esines üks kord 20 aasta kestel.¹¹⁶

Saksa StVG ei sätesta eraldi klauslit, mis välistaks riskivastutuse kannatanu tahtliku teo korral, kuid kahju tekitamisel kannatanu hooletu käitumise tõttu võib mootorsõiduki valdaja nõuda kahjuhüvitise vähendamist vastavalt StVG §-le 9. Kannatanu kaassüü kahju tekitamisel võib mootorsõidukipidaja vastutuse ka välistada. Kohtud kaaluvad kahju põhjustamise faktoreid – kannatanu hooletu käitumine vs mootorsõiduki käitamisrisk.¹¹⁷ Näiteks peaksid rattur või jalakäija oma liikumist aeglustama, kui saavad aru, et mootorsõiduki juht ei kavatse neid mööda lasta. Hoolikas reisija peaks alati kinnitama turvavöö; mootorratta juht peaks igal juhul kandma kiiurit.¹¹⁸ Samas kaitseb *BGB* § 828 (2) liikluses osalevaid alaealisi ning ei luba arvestada alla 10-aastase isiku kaassüüd kahjuhüvitise vähendamisel.¹¹⁹

Sarnast regulatsiooni sisaldab ka Eesti VÕS § 139 (v.a vanuseline piirang). Kuna VÕS § 139 lg 1 ja 2 annavad aluse vähendada kahjuhüvitist ka juhul, kui kannatanu ei olnud kahju kaaspõhjustamises süüdi, ei ole olulised ka tema teo-, otsuse- ja deliktivõime.¹²⁰

¹¹⁵ C. Van Dam. European Tort Law (viide 18), lk 412 komm nr 143.

¹¹⁶ H. Коршунова. Непреодолимая сила: новый взгляд на старую проблему - Журнал Российского права 2008/3 (135).

¹¹⁷ B. Koch, H. Koziol (edit) (viide 112), lk 164 komm nr 50.

¹¹⁸ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 112 komm nr 191

¹¹⁹ C. Van Dam. European Tort Law (viide 18), lk 412.

¹²⁰ T. Tampuu (viide 40), lk 303.

Vene VTsK osundab mitmetele õiguslikele faktidele, mille esinemisel mootorsõiduki valdaja vabaneb riskivastutusest tekkinud kahju eest. Eelduslikult saab neid jagada kaheks grupiks: absoluutsed vastutust välistavad asjaolud; ning asjaolud, mille esinemisel on kohtul õigus vastutuse rakendamist kaaluda. Esimese grupi alla kuuluvad kahju saanud isiku enda tahtlik tegu ning vääramatu jõud (VTsK art 1079 p 1). Vääramatu jõu regulatsioon sisaldub Vene VTsK artiklis 401, mille kohaselt vääramatu jõu jaatamiseks peaksid esinema erandlikud ja vältimatud asjaolud. Riskivastutuse kontekstis peaks suurema ohu allika osas olema tegemist - nagu Eestis ning Saksamaalgi - välise mõjufaktoriga. Tuleb märkida, et mootorsõiduki enda kahjulikud omadused ei lähe vääramatu jõu mõiste alla ka Venemaal.¹²¹ Vene erialakirjanduses leitakse, et lisaks loodusfaktorile on vääramatuks jõuks sõjaolukord, epideemia, okupatsioon. T. Tampuu käsitlesega sarnaselt ei peeta vääramatuks jõuks selliseid looduslikke faktoreid nagu vihm, jäide ja rahe.¹²²

Kahju saanud isiku tahtlik tegu on ka Vene käsitlese järgi määratletud kui isiku teadvustatud tahe tekitada endale kahju. Siinjuures on oluline, et isik saaks oma tegudest aru ning oleks võimeline neid juhtima. Seega puudub enesetappu sooritaval hullumeelsel isikul tahtlus enesekahjustamiseks.¹²³ Ka Venemaal ei mõjuta riskivastutuse kohaldamist kahju saanud isiku omapoolne liikluseeskirja rikkumine.¹²⁴

Kolmandaks vabaneb mootorsõiduki valdaja VÕS § 1057 p 4 kohaselt riskivastutusest juhul, kui kannatanu osales mootorsõiduki käitamisel. Nimetatud punktis mõeldakse eelkõige isikut, kes juhib mootorsõidukit, olemata mootorsõiduki otsene valdaja, sh mootorsõiduki valduse teenijat või õppesõitu tegevat õppurit ja tema õpetajat, mootorsõidukit hooldavat isikut jne.¹²⁵ T. Tampuu arvates on vaieldav, kas selles sättes mõeldakse ka nt mootorsõidukis sõidu ajal viibivat sõitjat teenindavat isikut, piletikontrolöri jne. Seega välistab p 4 selle isiku riskivastutuse, kelle mootorsõidukis kannatanu kaasa sõitis.¹²⁶ Käesoleva töö autori arvates ei tohiks VÕS § 1057 p 4

¹²¹ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 44.

¹²² М. Малова. Непреодолимая сила как условие освобождения от ответственности владельца источника повышенной опасности – В. Самарухи, Ж. Гишар. Экономический кризис и возможные пути его преодоления 2010.

¹²³ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 44.

¹²⁴ Иркутский областной суд. Дело: 33-4541/2014, 27.06.2014 г. Архивировано: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/6684079> (1.03.2015).

¹²⁵ Р. Varul jt (viide 44), lk 697 komm nr 3.4.

¹²⁶ Т. Tampuu (viide 40), lk 254.

all käsitleda kaasasõitmist kui mootorsõiduki käitamises osalemist, sest kahju saanud isiku vedamist samas mootorsõidukis reguleerib juba VÕS § 1057 p 5. Samuti on raske jaatada piletikontrolöri aktiivset rolli mootorsõiduki käitamise protsessis, kuna tegelikkuses ei pruugi iga piletikontrolör isegi juhtimisoskust omada.

Ka Saksa StVG § 8 (2) piirab autojuhi õigust nõuda auto kasutamisest tekkinud kahju hüvitamist mootorsõidukipidajalt riskivastutuse alusel, ent tugineda saaks *BGB* § 823 hooletuse üldreeglitele.¹²⁷ Seevastu Vene õigus niisugust piirangut *expressis verbis* ei sisalda.

Neljandaks vastutust välistavaks asjaoluks on kannatanu tasuta vedamine mootorsõidukis ja väljaspool vedaja majandustegevust (VÕS § 1057 p 5). Käesoleva punkti kohaselt ei teki otsesel valdajal riskivastutust mootorsõidukis kaasa sõitvate perekonnaliikmete, tuttavate või juhuslike isikute ees.¹²⁸ Ka Saksa StVG § 8a sätestas enne 2002. a samasisulist riskivastutust välistavat asjaolu,¹²⁹ mis oli õigusteoreetikute tugeva kriitika objektiks. Näiteks argumenteerib tuntud õigusteadlane *C. Von Bar*, et taolise regulatsiooni tulemusel on tasuta kaasreisijad ja mootorsõiduki juhid (eelmine vastutust välistav punkt) tunduvalt halvemas olukorras kui teised liiklusohvrid. Samuti esineb ebavõrdsus reisijate tasulise ja tasuta veo vahel - regulatsiooni eesmärk on kõik tekkinud kulud panda kindlustusandja kanda.¹³⁰ Ka *B. Markesinis* ja *H. Unberath* väljendasid lootust taolise „ajaloolise reliikvia“, kus kahju saanud isiku õiguskaitse sõltub sellest, kas ta viibis auto sees või sellest väljas - kaotamiseks.¹³¹

Vene õiguses ei vabane mootorsõiduki valdaja riskivastutusest olukorras, kus kannatanut veeti tasuta ja väljaspool vedaja majandustegevust. Nii tunnistas Moskva Tseboksari rajoonikohus tasuta veetud kaasreisijale liiklusõnnetuses tekkinud kahju eest VTsK art 1079 järgi vastutavaks mootorsõiduki valdaja.¹³²

Asjaolud, mille esinemisel Vene kohtul on õigus kaaluda vastutusest vabastamist, on: kannatanu raske hooletus, kahju tekitaja halb majanduslik olukord ning hädaseisundis kahju tekitamine.

¹²⁷ C. Van Dam. *European Tort Law* (viide 18), lk 411.

¹²⁸ P. Varul jt (viide 44), lk 697 komm nr 3.4.

¹²⁹ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 89 komm nr 144.

¹³⁰ C. Von Bar (viide 4), lk 413-413 .

¹³¹ B. S. Markesinis, H. Unberath (viide 97), lk 736.

¹³² Московский районный суд г. Чебоксары. Дело № 2-5254-2011. Опубликовано 7.11.2011. Аргументы: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/3678075> (1.03.2015).

Kannatanu raske hooletus (VTsK art 1083) seisneb tema selgetes ja elementaarsetes ohutusnõuete rikkumises. Kuid ka siis tuvastab kohus kahju tekitaja süü ulatuse kahju tekkimises ning selle ilmnedes ei vabane kahju tekitaja riskivastutusest, vaid sel juhul võib kaaluda kahju hüvitise vähendamist.¹³³ Nii tunnistas Jaroslavl'i oblasti kohus rasket hooletust jalakäija käitumises, kes jalgteel olemasolule vaatamata, kõndis sõidutee suunavööndi ääres ning vähendas kahjuhüvitise summat.¹³⁴ Vastavalt VTsK art 1083 p-le 2 ei saa kohus välistada kahju tekitaja riskivastutust juhul, kui kahju seisneb kannatanu elu või tervise kahjustamises. Kahju tekitaja majanduslik olukord võib mõjutada kahjuhüvitise suurust, kuid ei saa riskivastutuse kohaldamist täielikult välistada. Siin on oluline kahju tekitaja tahtluse puudumine (VTsK art 1083 p 3). Hädaseisundis tegutsedes (VTsK art 1067) võib kahju tekitaja vabaneda riskivastutusest ka mootorsõiduki kui suurema ohu allikaga tekitatud kahju korral. Levinuim on hädaseisundi olukord, milles kokkupõrke vältimiseks kaldub isik vastassuunavööndisse otsa teisele autole.¹³⁵

PETL art 7:102 sätestab riskivastutust välistavad asjaolud: loodusjõud (*force majeure*) või kolmanda isiku tegu. Nendel juhtudel on riskivastutus välistatud või selle ulatus kitsendatud, sest kahju on tekkinud ettenägematul ja möödapääsmatul põhjusel.¹³⁶

Loodusjõu all on mõeldud erandlikku loodusfenomeni, mida on võimatu vältida, ette näha ja ära hoida. Mõiste alla ei kuulu sõja- või terrorismijõud.¹³⁷ Kolmanda isiku tegu (ka õiguspärane) välistab riskivastutuse, kui see sündmuste ahelat oluliselt mõjutab. Riskivastutust ei saa välistada, kui suurema ohu allikale iseloomulik risk on niivõrd kõrge, et isegi kolmanda isiku välismõju ei saa tekkinud ohtu hajutada.¹³⁸

Sarnaselt Eesti VÕS §-le 139 sätestab *PETL* art 8:101, et riskivastutust saab välistada või selle ulatust piirata kannatanu enda osalemisel kahju tekkimises. Seega peab kannatanu olema deliktivõimeline, saama oma tegudest aru ning võtma tarvitusele mõistlikud enesekaitsemeetmed. Ka *PETL* kohaselt kaalutakse kannatanu enda hooletut käitumist suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseeritud ohu suurusega. Riskivastutuse olemasoluga kõrvuti arvestatakse

¹³³ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 45.

¹³⁴ Ярославский областной суд. Дело № 33-1967/2012. Опубликовано 4.04.2012. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/1326416> (1.03.2015).

¹³⁵ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 45.

¹³⁶ European Group on Tort Law (viide 26), lk 126.

¹³⁷ Samas, lk 128 vnr 6.

¹³⁸ Samas, lk 129 vnr-d 7-9.

kahju suuruse määramisel kahju tekitaja võimaliku süüga.¹³⁹ Käesolev artikkel kohaldub ka surma põhjustamisel ning tööandja kui mootorsõiduki otsese valdaja vastutuse korral (art 8:101 p 2 ja 3).

DCFR kuuenda peatüki art 5:101 (1) sätestab kannatanu nõusoleku kui vastutust välistava asjaolu, st nii kahju saanud kui kahju tekitanud isik aktsepteerivad riski olemasolu, kuid loodavad, et see ei realiseeru.¹⁴⁰ Samas on ka vastupidised juhtumid: näiteks kindlustuskelmuse puhul, kus A rammib teadlikult B autot, lootes kindlustushüvitist saada, on *DCFR* autorite arvates A vastutus välistatud nii delikti üldkoosseisu kui riskivastutuse alustel, seda ka juhul, kui mootorsõiduki pidajaks pole A, vaid C. Lisaks peab antud nõusolek olema kehtiv (teovõime küsimus) - olukorras, kus joobes reisija istub purjus autojuhi autosse, pole ta kahju tekitamiseks sellist nõusolekut andnud.¹⁴¹

DCFR art 5:101(2) välistab vastutuse juhul, kui kannatanu võtab kahju tekkimise riski enda peale, aktsepteerides seega kahju tekkimist. Kuid näiteks ei võta kahju tekkimise riski 18-aastane neiu, kes nõustub sõitma noormehega, teades, et viimasel on ajutine juhtimisõigus.¹⁴²

DCFR art 5:102 (3) kohaselt peavad tööandjad kahju hüvitamise nõuetes aktsepteerima oma töötajate osa kahju tekkimisel¹⁴³ - Eesti seaduses pole antud reegel eraldi sätestamist leidnud.

Käesoleva magistritöö autorile tundub, et kaubanduslik suhe mootorsõiduki valdaja ja sõidukis veetavate reisijate vahel ei tohiks riskivastutuse tekkimisel määravaks saada. Nimetatud regulatiivse meetmega on välistatud mootorsõiduki valdaja riskivastutus tasuta veetavate kaasreisijate suhtes, kuna tekkinud kahju korral kohaldub üldine delikti üldkoosseis, kus tõusetub mootorsõiduki valdaja süü küsimus. Ka ühe perekonnaliikme riskivastutus teise eest on välistatud.

Juhindudes LKindIS §-st 23 võib kahjustatud isik kindlustusjuhtumi toimumisel esitada kahju hüvitamise nõude kindlustusandja vastu eeldusel, et kindlustatud isik vastutab kahjustatud isiku ees riskivastutuse, õigusvastaselt ja süüliselt tekitatud kahju hüvitamise sätete järgi või

¹³⁹ European Group on Tort Law (viide 26), lk 132-136.

¹⁴⁰ Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (viide 29), lk 3609.

¹⁴¹ Samas, lk 3611-3612.

¹⁴² Samas, lk 3614.

¹⁴³ Samas, lk 3632.

reisijaveolepingu alusel. Seega olukorras, kus kahju saanud tasuta veetud kaasreisija ei suuda tõendada kahju põhjustanud sõiduki valdaja süüd, on tema õigus kahju hüvitisele välistatud ka kindlustusandja suhtes. Mainitud tingimuste täitmisel võib olla aga riivatud isiku põhiõigus õigusvastaselt tekitatud kahju hüvitamisele, sest kuigi riskivastutus ei eelda teo õigusvastasust, ei saa me mootorsõidukiga tekitatud kahju korral siiski ka selle õiguspärasusest kõneleda.

Vaieldav on, kas kohaldada võiks reisijaveolepingu rikkumisest tulenevat vastutust, kuna puudub VÕS § 824 lg-s 1 sätestatud reisijaveo suhte üks oluline tingimus - kokkulepe veotasus. VÕS kommentaari kohaselt ei tähenda siiski tasu puudumine automaatselt lepinguliste suhete eitamist (nt võivad lapsed ja puuetega isikud sõita mitmetes transpordiliikides tasuta).¹⁴⁴ Tallinna linnavolikogu 20.09.2012. a määrusega sätestati tasuta sõiduõigus ka isikutele, kelle rahvastikuregistrijärgne elukoht on Tallinn.¹⁴⁵ Samas ei välista VÕS kommentaari autorid, et tasuta reisi puhul võib tegemist olla tavalise viisakussuhtega, mis ei too pooltele kaasa õiguslikult siduvaid kohustusi.¹⁴⁶ Kui reisijaveolepingu rikkumisest tulenevat vastutust siiski jaatada, võib kahju tekitanud mootorsõiduki valdaja vastutusest vabaneda rikkumise vabandatavust tõendades (VÕS § 103). VÕS § 103 lg 2 kohaselt on kohustuse rikkumine vabandatav, kui võlgnik rikkus kohustust vääramatü jõu tõttu; vääramatü jõud on asjaolu, mida võlgnik ei saanud mõjutada ja mõistlikkuse põhimõttest lähtudes ei saadud temalt oodata, et ta lepingu sõlmimise või lepinguvälise kohustuse tekkimise ajal antud asjaoluga arvestaks või seda väldiks või takistava asjaolu või selle tagajärje ületaks. Vaieldav on, kas teise mootorsõiduki juhust tulenevatest asjaoludest liiklusõnnetuse põhjustamine (vaatamata vedaja kõigile mõistlikele pingutustele kahju vältida) välistab kannatanu vedanud isiku vastutuse vääramatü jõu esinemise tõttu. Selge on, et riskivastutuse kohaldamisel ei ole mootorsõiduki valdaja süü esinemine või selle puudumine vastutuse tekkimisel oluline, küll võib see määravaks saada vastutuse ulatuse kindlaks tegemisel. VÕS § 834 piirab muu hulgas vedaja vastutuse ulatust hüvitise piirmääradega, mida riskivastutuse regulatsioon ette ei näe.

¹⁴⁴ P. Varul (jt) (viide 44), lk 394 komm nr 4.1.

¹⁴⁵ Tallinna ühistranspordis sõidu eest tasumise kord ja sõidupiletite hinnad. Tallinna LVKm 20.09.2012 nr 22. - RT IV, 08.02.2013, 89.

¹⁴⁶ P. Varul (jt) (viide 44), lk 394 komm nr 4.1.

3 VASTUTUSE ULATUS KAHE VÕI ENAMA MOOTORSÕIDUKIGA VASTASTIKKU KAHJU TEKITAMISE KORRAL

3.1 Kahjuhüvitise vähendamine kannatanu osa tõttu kahju tekitamisel

3.1.1 Kahjuhüvitise vähendamisest üldiselt

Eesti õiguses puudub eraldi säte, mis näeks ette, kuidas jagada vastutust kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral.¹⁴⁷ Seega kohaldub üldine VÕS § 139 regulatsioon, mis käsitleb kahjustatud isiku osa kahju tekkimisel. VÕS § 139 lg 1 sätestab kahjuhüvitise vähendamise üldreegli: kui osaliselt tekkis kahju kahjustatud isikust tulenevatest asjaoludest või ohu tagajärjel, mille eest kahjustatud isik vastutab - vähendatakse kahjuhüvitist ulatuses, milles need asjaolud või oht soodustasid kahju tekkimist.

VÕS kommentaari kohaselt kahjuhüvitise vähendamine VÕS § 139 lg 1 alusel ei eelda, et kahjustatud isik oleks rikkunud mingit seadusest või lepingust tulenevat kohustust. Kahju osaline põhjustamine tuleb kindlasti kõne alla juhul, kui kannatanu ei järgi temalt käibes eeldatavat hoolt ja selle põhjusel on suurenenud kahju tekkimise risk või tagajärgede raskus. Näiteks autos turvavöö kinnitamata jätmine (mitte aga jääteel või sellist tüüpi autodes, kus turvavööde olemasolu ei ole ette nähtud), ilmsete joobetunnustega juhiga autosse istumine, mootorrattaga kiivrita sõitmine.¹⁴⁸

Ohtudeks, mille eest kannatanu vastutab, on sellised ohud, mida mootorsõiduk oma olemuse tõttu käibesse toob. Nii ei tule liiklusõnnetuste puhul kahjuhüvitise üle otsustamisel arvestada mitte üksnes seda, kes liiklejaist õnnetuse põhjustas, vaid arvesse tuleb võtta ka kahjustatud isiku enda liiklusvahendist tulenevat tavapärast liiklusriski. See kehtib ka juhul, kui õnnetuse põhjustanud

¹⁴⁷ J. Lahe, I. Kull. Motor Vehicle Operational Risk and Awarding Damages in the Event of a Traffic Accident. – Journal of European Tort Law, 5 (1), lk 113.

¹⁴⁸ P. Varul jt (koost). Võlaõigusseadus I Üldosa (§§ 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2006, lk 486 komm nr 4.1.

isik käitus süüliselt. Erandina ei tuleks tavapärasest liiklusriski arvesse võtta juhul, kui õnnetus oli kannatanu jaoks vältimatu sündmus.¹⁴⁹

Vastutuse jagamine toimub VÕS järgi selliselt, et esmalt vastutavad kahju tekitanud pooled üksteise suhtes VÕS § 1057 järgi ning seejärel hakatakse iga isiku vastutuse ulatust korrigeerima, tuginedes VÕS §-ile 139. Vastastikust kahju tekitav pool peab kohtu kaudu nõudma § 139 rakendamist ning selleks tõendama õigusnormis sätestatud eelduste täitmist.¹⁵⁰

Kuna sageli ei ole võimalik üheselt määrata, millises ulatuses põhjustas kahju tekkimise ühe või teise poole tegevus, peab kohus otsuse langetamisel hindama tõenäosust: kui suures ulatuses kahju saanud isikust tulenevad asjaolud või mootorsõidukist lähtuv risk kahju tekkimist soodustasid.¹⁵¹

Riigikohtu tsiviilkolleegium on avaldanud seisukohta, et VÕS § 139 kohaldamata jätmise tagajärjeks võiks olla, et VÕS §-s 1057 sätestatud riskivastutust välistavate aluste puudumisel peaks iga avariis osalenud sõiduki valdaja hüvitama tema poolt teisele tekitatud kahju täies ulatuses. Nimelt tuleks vastastikku välja 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 avariis osalenud sõidukist tulenenud risk. See oleks aga vastuolus kahju hüvitamise üldpõhimõtetega.¹⁵² VÕS kommentaaris leitakse aga, et Eesti õigus lähtub tsiviilõiguslikes suhetes printsiibist, mille kohaselt on kahju hüvitamise peamiseks eesmärgiks kannatanud isikule kahju täielik hüvitamine ehk totaalreparatsioon („kõik või mitte midagi“ printsiip): kahju tekitaja peab hüvitama kahjustatud isikule kogu tekitatud kahju ning seda sõltumata oma süü astmest või muudest sellistest asjaoludest. Seda printsiipi VÕS § 139 (aga ka § 127 lg 2, § 127 lg 3, § 140) oluliselt piirab.¹⁵³

Saksa õiguses reguleerib vastutuse ulatust kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral Saksa StVG § 17.¹⁵⁴ Saksa StVG § 17 lg 1 kohaselt sõltub mootorsõiduki pidajate kohustus hüvitada kolmandale isikule tekkinud kahju liiklusõnnetuse asjaoludest,

¹⁴⁹ P. Varul jt (koost) (viide 148), lk 487.

¹⁵⁰ J.Lahe, I. Kull (viide 147), lk 113.

¹⁵¹ P. Varul jt (koost) (viide 148), lk 490 komm nr 4.6.

¹⁵² RKTko 3-2-1-7-13 p 29.

¹⁵³ P. Varul jt (koost) (viide 148), lk 438 komm nr 4.2.

eelkõige sellest, kes osapooltest on liiklusõnnetuses süüdi. Sama sätte lõige 2 täpsustab, et lõikes 1 sätestatud reegel kohaldub ka mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral. Saksa StVG § 17 on erisäte *BGB* § 254 suhtes, mis sätestab kahju hüvitise vähendamise üldregulatsiooni.¹⁵⁵

Vene õiguses reguleerib antud küsimust VTsK art 1079 p 3, mille kohaselt liiklusõnnetuses osalenud mootorsõiduki valdajad kannavad 3-dale isikule tekitatud kahju eest solidaarset riskivastutust VTsK art 1079 p 1 järgi. Sel juhul tekib kahju hüvitanud solidaarvõlgnikul regressinõue selle solidaarvõlgniku vastu, kes on liiklusõnnetuses süüdi.¹⁵⁶ Sama artikkel täpsustab, et mootorsõiduki valdajate vastastikku kahju tekitamise korral kohaldub üldine vastutus VTsK art 1064 alusel (delikti üldkoosseis).

Venemaal reguleerib kahjuhüvitise vähendamist VTsK art 1083 p 2, mis kohaldub kahju tekitamises nii kannatanu enda osa tuvastamisele kui mootorsõiduki valdajate vastastikku kahju tekitamise korral. Punkt 2 kohaselt võib kannatanu enda raske hooletuse esinemisel ja juhi süü puudumisel kahju hüvitise ulatust piirata või kahju hüvitamisest keelduda, v.a isikukahju ning surma põhjustamine. Sarnane regulatsioon sisaldub Eesti VÕS § 139 lg-s 3, mille kohaselt isiku surma põhjustamise või tema tervise kahjustamise korral võib kahjuhüvitist käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud alusel vähendada üksnes juhul, kui kahju tekitamisele aitas kaasa kahjustatud isiku tahtlus või raske hooletus.

Ka *DCFR* käsitleb kahju tekkimisel kannatanu osa kui vastutuse ulatust piiravat asjaolu (art 5:102). Arvesse ei võeta kannatanu mitteolulist osa (süü või osavõtu põhjuslikkus) kahju tekitamisel. Tavaliselt on selleks osavõtu määra alla 10% (*De minimis rule*¹⁵⁷), mis välistab kohtutöö ülekoormamist.¹⁵⁸

DCFR art 5:102 (2) sätestab erireegli liiklusõnnetuste osas. Nimelt saab kannatanu osa isiku tervise kahjustamisel arvesse võtta vaid siis, kui kannatanu eiras ohutusnõudeid eriti hooletult. Käesoleva sätte eesmärgiks on liiklusõnnetuse ohvraid laialdaselt kaitsta, kuna isiku kerge hooletus on elu tegelikkus. Raskeks hooletuseks on: turvavöö mittekinnitamine, juhi

¹⁵⁴ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 89 komm nr 145.

¹⁵⁵ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker]. Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 2. 6 Aufl. München: Verlag C.H. Beck 2012, § 254/I/2/a-107.

¹⁵⁶ А. Сергеев, Ю. Толстой (viide 25), lk 43.

¹⁵⁷ *DCFR* art 6:102, mille kohaselt ei ole hüvitatav triviaalne kahju.

joobeseisund, foori punase tulega sõitmine.¹⁵⁹ Samasisulist regulatsiooni sisaldab ka Eesti VÕS § 139 lg 3. Näiteks vähendas Tallinna Ringkonnakohus kindlustushüvitise suurust 50% võrra põhjusel, et kahju saanud kaasreisijad istusid joobnud isiku autosse teadlikult, millega jätsid käibes vajaliku hoolsuse rakendamata.¹⁶⁰

DCFR art 5:102 (4) reguleerib olukorda, kus vastastikku on tekitatud riskivastutusest tulenev kahju. Nimelt tuleb kahju hüvitist vähendada niivõrd, kuivõrd kahju saanud isik kahju tekkimisele või selle ulatusele kaasa aitab. Lisaks sellele kohaldub art 6:202, mis annab aluse vastutuse ulatuse vähendamiseks erakordsetel asjaoludel (v.a tahtlik kahju tekitamine). Sarnase regulatsiooni sätestab Eesti VÕS § 140, mille kohaselt võib kohus kahjuhüvitist vähendada, kui kahju hüvitamine oleks kohustatud isiku suhtes äärmiselt ebaõiglane või muudel põhjustel mõistlikult vastuvõetamatu. Seejuures tuleb arvestada kõiki asjaolusid: eelkõige vastutuse iseloomu, isikutevahelisi suhteid ja nende majanduslikku olukorda, sealhulgas kindlustuse olemasolu.

PETL art 8:101 kohaldub ka vastutuse ulatuse kindlaksmääramisel kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral (vt lähemalt peatükk 2.2).

VÕS § 139 kohaldamisel arvestavad Eesti kohtud liiklusõnnetuses osalenud mootorsõiduki(te) käitamisriskiga, samuti hindavad kohtud mootorsõiduki juhi enda käitumise osa liiklusõnnetuse tekkimises.

Alljärgnevalt käsitleb töö autor nimetatud asjaolusid täpsemalt.

3.1.2 Mootorsõiduki käitamisrisk

Vastutuse ulatuse määramisel kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral arvestavad Eesti kohtud liiklusõnnetuses osalenud sõidukite käitamisriskiga. Käesoleva töö peatükis 1.2 tehtud analüüsi käigus selgus, et mootorsõiduki käitamine väljendub eelkõige sõiduki eesmärgipärasel liikumises.

¹⁵⁸ Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (viide 29), lk 3631.

¹⁵⁹ Samas, lk 3631-3632.

¹⁶⁰ TlnRnKo 8.02.2011, 2-09-66992.

Riigikohtu antud juhiste kohaselt tuleb riskist lähtuvate asjaoludena esmalt arvestada objektiivselt igast avarii osalenud sõidukist potentsiaalselt lähtuva ohu suurust, mis sõltub mh sõiduki massist, mõõtudest, liikumiskiirusest, tehnilisest korrasolekust, ohutusvarustusest jms. Eelduslikult lähtub selline oht igast sõidukist ja, sõltumata juhi hoolsusest, selle ohu kahju põhjusena saab täielikult välistada vaid erandlikult. Konkreetsete asjaolude võivad riskimäära suurendada või vähendada: suurest veoautost lähtuv risk on mopeedist lähtuvast riskist oluliselt kõrgem. Ka võib mootorrattast lähtuv risk kolleegiumi hinnangul olla eelduslikult madalam autost lähtuvast riskist kahju ulatuse osas, kuid ei pruugi seda olla kahju tekkimise tõenäosuse osas, kuna autoga võrreldes võib mootorrattas olla raskemini juhitav ja kontrollitav. Täiendavalt saab hinnata iga sõiduki konkreetse manöövri objektiivset iseloomu ja ohtlikkust, millest tulenevalt õnnetus tekkis (nt möödasõit, pööre peateele).¹⁶¹

Nii leidis Tallinna Ringkonnakohus oma 2012. a lahendis, et liiklusõnnetuses osalevates sõiduautost ja veoautost tulenev oht on erineva suurusega ja kallurist kui gabariitidelt ning massilt suuremast sõidukist tulenev oht liikluses on iseenesest suurem. Samas, kui arvestada sõidukite erinevat liikumiskiirust kokkupõrke hetkel (antud kaasuses oli sõiduauto kiirus 63 km/h, kalluril oluliselt vähem), ei saa sõiduautost tulenevat ohtu pidada oluliselt väiksemaks.¹⁶²

Vastupidises olukorras, kus liiklusõnnetuses osalev veoauto libedal teel rammis eespool seisnud sõiduautot, leidis Harju Maakohus, et seisvast sõidukist ei lähtunud mootorsõidukile iseloomulikku riski. Sellest tulenevalt puudus kohtul alus VÕS § 139 kohaldamiseks ning sõiduauto omanikule mõistetava kahjuhüvitise vähendamiseks.¹⁶³

Juhindudes Saksa StVG §-st 17, tuleb vastutuse ulatuse kindlaksmääramisel lähtuda mitmetest asjaoludest, sh mootorsõiduki käitamiskõlblikkusest. Liiklusõnnetuses kahju saanud osapoole vastutuse ulatuse redutseerimine tulenevalt tema sõiduki käitamiskõlblikkusest ei ole seotud kannatanu enda õiguslikult kohase või mittekohase kohustuste täitmise hinnanguga.¹⁶⁴ Saksa õiguskäsitluse järgi sõltub käitamiskõlblikkuse mootorsõiduki massist, kiirusest, konkreetsetest manöövritest (nt pööramine,

¹⁶¹ RKTko 3-2-1-7-13 p 30.

¹⁶² TlnRnKo 9.04.2012, 2-08-1835/41.

¹⁶³ HMKo 10.07.2014, 2-14-5342/18.

¹⁶⁴ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155), § 254/I/1/c-5.

möödasõidud). Tegemist on objektiivsete ohtudega, mis kaasnevad sõiduki kasutamisega.¹⁶⁵ Kui mõlema mootorsõiduki käitamisrisk on teineteise suhtes erineva suurusega (nt sõidukite mass või kiirus), siis loetakse mõjuvamaks seda, mis oli põhjuslikus seoses õnnetuse tekkimisega.¹⁶⁶ Kui mootorsõiduki käitamisriski saab omistada mõlemale osapoolle, siis jagatakse vastutuse ulatus proportsionaalselt.¹⁶⁷

Käesoleva töö autorile tundub, et kahjuhüvitise vähendamine liiklusõnnetuses osalenud mootorsõiduki käitamisriskist tulenevalt on õiglane vaid juhul, kui seda tingib eriti suur sõiduki mass, kiirus või muu keskmisest kõrgem näitaja. Arvatavasti kujutab võimsam sõidukitüüp endast ka suuremat liiklusohu, kuna sellega otsasõidul või kokkupõrkel tekkinud kahju on n-ö keskmise auto osalusega võrreldes tunduvalt suurem. Seega oleks nimetatud sõidukitüübi valdaja kõrgendatud käitamisrisk igati põhjendatud. Küsitav on, kas kõrgendatud käitamisrisk peaks olema põhjuslikus seoses tekkinud kahjuga või tuleks massilt suurema mootorsõiduki omaniku kahju hüvitise suurst vähendada vaid seetõttu, et selle mootorsõiduki juht liikluses üldse osales. Kuigi kitsendab selline käsitus isiku õigust kogu tekkinud kahju hüvitamisele, teenib see suurema ohu allika instituudi põhieesmärki, mille järgi võtab suurema ohu allika valitseja selle kasutamisega kaasneva kahju tekkimise kõrgendatud riski enda kanda.

3.1.3 Mootorsõiduki juhi käitumise arvestamine

Vastutuse ulatuse määramisel kahe või enama mootorsõidukiga tekitatud kahju korral arvestavad Eesti kohtud mootorsõiduki käitamisriskile lisaks sõiduki juhi enda käitumist. VÕS § 139 võimaldab hinnata, kas ja kuivõrd üks või teine avarii osalenud sõiduki juht ise kahju tekkimise põhjustas.

Mootorsõiduki juhi käitumise hindamisel vaadeldakse eelkõige käibes vajaliku hoolsuse järgimata jätmist ja liiklusnõuete eiramist. Sõidukite kokkupõrkamisel hinnatakse, kes

¹⁶⁵ M. Burmann jt. Straßenverkehrsrecht Kommentar. 23. Aufl. [Buch. XXV, 1701 S. In Leinen]: C.H. Beck 2014, § 17/aa-15.

¹⁶⁶ Samas, § 17/bb-21.

¹⁶⁷ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 112 komm nr 192.

liiklusseaduse mõttes õnnetuse põhjustas. Kannatanu osa üle otsustamisel arvestatakse muu hulgas, kes juhtidest jättis suuremal määral liikluses tavaliseks peetava hoolsuse järgimata.¹⁶⁸

Tuleb nentida, et varasema kohtupraktika järgi oli vastutuse jagamisel määravaks just poolte süü.¹⁶⁹

Näiteks vaidluses, kus mootorsõidukijuht sõitis keelava fooritule alt läbi ning ei suutnud vältida kokkupõrget vasakpöõret sooritava sõidukiga, määras kohus esimese juhi süüks 90% ning vasakpöõret sooritava juhi süüks 10%.¹⁷⁰ Manöövri ohutuses veendumata peateele ootamatut ette sõitu sooritanud juhi käitumises tunnistas kohus 75% ulatuses süüd. Liiklusõnnetuse teine osapool tunnistati vastutavaks 25% ulatuses, sest tema sõitis sisselülitamata tuledega, halvendades enda nähtavust.¹⁷¹

Subjektiivsed asjaolud nagu väsimus, alkoholihoove, lubatud piirkiiruse ületamine või juhtimisõiguse puudumine mõjutavad hüvitise suurust üksnes niivõrd, kui need õnnetuse põhjustamisele faktiliselt kaasa aitasid.¹⁷² Nii lahendas Tallinna Ringkonnakohus vaidlust, kus kostja juhitud sõiduk ei andnud teed peateel liikunud sõidukile ning kahjustada sai õnnetuses osalenud hageja sõiduk. Sai tuvastatud, et kostja juhtis sõidukit alkoholihoobes. Kolleegium leidis, et alkoholihoove iseenesest ei pruukinud liiklusõnnetuse põhjuseks olla. Tõendamist leidis, et liikluseeskirja nõudeid rikkus ka hageja – sõitis lubatust suurema kiirusega ning ei olnud liikluses piisavalt tähelepanelik - mille läbi kolleegiumi arvates sai õnnetuse tekkimine võimalikuks. Arvestades juhtide käitumist, kohaldas kohus vaidlusaluse liiklusavarii osas segasüüd ning määras hageja süüks 10% ning kostja süüks 90%.¹⁷³

Teises vaidluses, kus mõlema juhi osas sai tuvastatud, et nad juhtisid mootorsõidukit alkoholihoobes, analüüsis Tallinna ringkonnakohtu kolleegium juhtide käitumist - selle õigusvastasust ning põhjuslikku seost nende tegevuse ja sellest tuleneva tagajärje vahel. Nii tuvastas kohus, et esimese sõiduki juht oli õigustatud sooritama vasakpöõret ning temapoolne rikkumine väljendus ainult hoolsuskohustuse järgimata jätmises. Teine autojuht aga ületas

¹⁶⁸ RKTko 3-2-1-7-13 p 32.

¹⁶⁹ HMKo 6.11.2006, 2-05-2060; TlnRnKo 27.11.2007, 2-07-8695/10; TrtRnKo 4.03.2008, 2-07-5047/16.

¹⁷⁰ TlnRnKo 28.10.2008, 2-05-21469/17.

¹⁷¹ TlnRnKo 22.06.2006, 2-03-519/15.

¹⁷² RKTko 3-2-1-7-13 p 32.

keelava teemärgistuse ja sooritas lubatust suurema sõidukiirusega möödasõitu kohas, kus see oli keelatud, veendumata möödasõidu ohutuses. Kaaludes osapoolte käitumist ja nende rikkumise laadi ning nende osa tagajärje tekkimisel, leidis kolleegium, et teise mootorsõiduki juht on vastutav liikluskahju tekkimise eest 70% ning esimene juht 30% ulatuses.¹⁷⁴

Juhtumis, kus asja materjalide seas olevate tõendite põhjal ei saanud järeldada, et liiklusõnnetuse ühe juhi osa kahju tekkimisel oleks suurem teise juhi omast, määras Harju maakohus õnnetuses osalenud juhtide vastutuse 50/50. Hagi aluseks olevate asjaolude kohaselt toimus avariid vasakpööret alustanud sõiduauto ja sellest möödasõidul olnud sõiduki vahel. Vaidluskomisjon leidis, et 100% vastutust peaks kandma vasakpööret alustanud sõiduauto, kohus oma otsuses jõudis aga teisele järeldusele. Nimelt ei olnud hageja vaidlusaluse liiklusõnnetuse ainus põhjustaja. Ka liiklusõnnetuses osalenud teise sõiduki juht rikkus hagejast möödasõitu sooritades liikluseeskirja nõudeid, kui ei veendunud enda kavandatava manöövri ohutuses ning ei kohandanud sõidukiirust vastavalt asjaoludele, suurendades sellega omalt poolt liiklusõnnetuse toimumise riski.¹⁷⁵

Ka Saksa StVG § 17 kohustab mootorsõidukijuhtide vastutuse määramisel hindama juhtide süü osakaalu liiklusõnnetuse põhjustamisel. Süü ulatus on, nagu Eestiski, relevantne nii vastutuse jaotamisel, kui juhi käitumise ja tekkinud kahju vahel põhjusliku seose tuvastamisel.¹⁷⁶

Vastutuse kindlaks tegemisel ei ole Saksamaal otsustava tähendusega: juhtimisõiguse puudumine, juhi joove, seadusest tulenev mootorsõiduki juhtimise vanuseline piirang – kui need asjaolud ei ole toimunud liiklusõnnetusega põhjuslikus seoses. Kohus näiteks ei tuvastanud kannatanu joobeseisundi põhjuslikku seost vaidluses, kus peateel joobnuna liigelnud juhi sõidukile sõitis sisse kõrvalteelt pööret teostav kaine juht.¹⁷⁷ Kui üks osapooltest suudab tõendada teise osapoole mitteküllaldase ettevaatlikkuse rakendamist, siis reeglina kaalub süü olemasolu mootorsõiduki käitamiskahju üles. Seega sõltub vaidluse lahendus tihtipeale süü tuvastamisest. Osapoolte süüümäära tuvastamiseks rekonstrueerivad kohtueksperdid toimunud liiklusõnnetuse.¹⁷⁸

¹⁷³ TlnRnKo 20.11.2012, 2-11-44213.

¹⁷⁴ TlnRnKo 16.05.2006, 2-03-798/7.

¹⁷⁵ HMKo 23.10.2012, 2-11-21541/7.

¹⁷⁶ R. Greger (viide 36), lk 611.

¹⁷⁷[R] Geigel. Der Haftpflichtprozess. Münchenen: Verlag C. H. Beck 2011, kamm nr 8.

¹⁷⁸ G. Spindler, O. Rieckers (viide 34), lk 89 kamm nr 145.

Nii leiab *R. Geigel*, et segasüü esineb juhtudel, kus kannatanu ise ei osuta piisavat mõistlikku hoolt tagamaks oma turvalisust määral, mida temalt liikluses oodatakse.¹⁷⁹

Saksa kõrgeim kohus käsitles piisava hoolsuse rakendamise kohustust järgmises vaidluses. Möödasõitev veoauto kahjustas pargitud auto lahtiseks jäetud ust, kus kannatanu kinnitas tagumisel istmel istuva lapse turvavööd. Kohus nentis, et aset leidnud õnnetuses esineb mõlema poole hooletu käitumine. Avatud uksega sõiduk oli veoauto juhile nähtav ning tema kohustuseks oli võimalikke ohtusid arvesse võttes: kas kasutada möödasõiduks vastassuunavööndit või sealt nähtuva ohu korral liikumise peatada. Kannatanu hooletu käitumine väljendus eelkõige selles, et just tema lõi ohtliku olukorra ning jäi lootma sellele, et möödasõitev mootorsõiduk hoiab kokkupõrge vältimiseks vajalikku külgvahet. Kannatanu oli kohustatud sujuvat liiklust jälgima, mis jäi õnnetuse toimumisel tema selja taha. Kuuldes lähenevat veoautot, pidi ta ukse kas käega kinni hoidma või vajadusel selle kinni panema. Kohus tõi välja reegli, et sõidukist väljuv või sinna sisse istuv isik peab hoolitsema selle eest, et oma käitumisega liiklusele ohtu mitte tekitada. Sõidukisse istumine lõpeb ukse sulgemisega ning sellest väljumine lõpeb ukse sulgemisega ning sõiduteelt täieliku lahkumisega. Kohus vähendas kannatanu hüvitise poole võrra.¹⁸⁰

Sõiduki juht peaks liikluses vältima põhjendamatute riskide võtmist. Näiteks juhud, kus juht lülitab välja ohutuse tagamiseks vajalikud tuled, mis oleks ohutuse tagamiseks vajalik, üleväsimuse korral ravimite võtmine, hinnaliste esemete sõidukisse jätmine jne.¹⁸¹ Arvesse tuleb võtta ka mootorsõiduki valdaja käitumist, mille käigus isik jättis sõiduki tehnilise seisukorra tuvastamata, kui see oli tema kohustuseks. Sellist kohustust ei saa ette heita mootorsõiduki valdajale, kes on sõiduki kolmandale isikule rendile andnud.¹⁸²

Saksamaal on nii mootorsõiduki käitamisriski kui juhi süü osas kehtestatud vastutuse kvoodid. Näiteks, kui üks osapool oli liiklusõnnetuse põhjustamisel hooletu, teine aga mitte, siis üldiselt kannab viimane umbes 20-30% oma sõiduki käitamisriski. Vastutuse kvoodid on kehtestatud selliselt, et kokku kannavad liiklusõnnetuse osapooled 100% vastutust. Vastutus jaguneb nii, et

¹⁷⁹[R] Geigel (viide 177), komm nr 2 p 3.

¹⁸⁰ BGH VI ZR 316/18, 6.10.2009. - Arvutivõrgus: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=3f9ad2f413781dbbb57297783eb331b1&nr=49644&pos=6&anz=10> (5.04.2015).

¹⁸¹[R] Geigel (viide 177), komm nr 2 p 3.

¹⁸² Samas, komm nr 2 punktid 6 ja 7.

kui A vastutuse kvoot on 25% ja B vastutuse kvoot 75%, siis A kannab 25% B-l tekkinud kahjust, B aga 75% A kahjust.¹⁸³ Praktikas välja töötatud kvoodid kohalduvad tüüpiliste liiklusõnnetuste korral ning annavad ebatüüpilise juhtumi puhul suunised, sest arvesse tuleb võtta ebatavalise liiklusõnnetuse eripärasusi.¹⁸⁴

BGB kommentaari kohaselt tuleb liiklusõnnetuses osalenud juhtide vastutuse määramisel arvestada kõiki õnnetusega põhjuslikus seoses olevaid asjaolusid. Pole võimalik klassifitseerida neid olulisteks ja ebaolulisteks.¹⁸⁵

Mootorsõiduki juhi käitumise arvestamisel on Saksa kohtupraktika suhteliselt mitmekesine. *BGB* kommentaari kohaselt on üldiseid reeglistikke mootorsõiduki juhi käitumise arvestamiseks raske luua. Suures osas sõltub vastutuse jagunemine õnnetuse hindamisel kohtute isikupärasusest ning muudest õnnetusega põhjuslikult seotud asjaoludest.¹⁸⁶

Võttes arvesse eespoolset tähelepanekud, toovad *BGB* kommenteerijad välja tõekspidamised, millest Saksa kohtud autojuhi käitumise hindamisel lähtuvad:

- 1) Olukorras, kus kahju tekitaja käitumises esines tahtlus või eesmärgipärane kahju tekitamine (eriti heausuvastane kahju tekitamine), ei lähe kahju tekitamisel arvesse kannatanu enda kaassüü ehk vastutuse ulatuse vähendamist ei toimu;
- 2) Kahju tekkimisel kannatanu enda tahtluse korral ei lähe kahju tekitaja hooletu käitumine arvesse, s.t kannatanul puudub tekkinud kahju hüvitamise nõue kahju tekitaja vastu;
- 3) Mõlemapoolne tahtlik kahju tekitamine neutraliseerib teineteise süü, s.t kumbki pool ei vastuta teise poole kahju eest;
- 4) Osapoolte vastastikku hooletu käitumise korral peab vastutuse ulatus olema jagatud. Juhul, kui kõik ülejäänud liiklusõnnetuse põhjustamist mõjutavad asjaolud on peaaegu võrdsed, võetakse

¹⁸³ J.Lahe, I. Kull (viide 147), lk 114.

¹⁸⁴ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155), § 254/IV/1-105.

¹⁸⁵ Samas, § 254/IV/2-108.

¹⁸⁶ Samas, § 254/IV/2-111.

arvesse osapoolte süü kahju tekitamisel. Pole välistatud olukord, kus ühe isiku äärmuslikult hooletu käitumine kaalub õnnetuse teise poole hooletu käitumise täielikult üles.¹⁸⁷

Nagu töö peatükis 3.1 mainitud sai, kohaldub Venemaal sõidukite valdajate vastastikuse kahju tekitamise korral süül põhinev delikti üldkoosseis. VTsK art-st 1064 juhindudes, peab kahju tekitaja hüvitama teisele isikule tekitatud vara- ja isikukahju täies ulatuses. Kohtud tuvastavad delikti üldkoosseisu kõik vajalikud elemendid - olulisel kohal on ka süü küsimus. Süüdi tunnistatakse see sõidukijuht, kes rikkus mõnda liikluseeskirja normi, kusjuures ka Venemaal peab rikkumine olema toimunud liiklusõnnetusega põhjuslikult seotud. Nii tunnistas Sinarski rajoonikohus toimunud liiklusõnnetuses vastutavaks isikuks juhi, kes ei hoidnud vajalikku piki- ja külgvahet, mis oleks taganud ohutu liikluse.¹⁸⁸

Olukorras, kus liiklusõnnetuse põhjustamises esineb mõlema osapoolte süü, kohaldab Vene kohus VTsK art 1083 p-s 2 sätestatud segasüüd ning hüvitise suurus sõltub osapoolte süü protsentuaalsest määrast.

Vene Föderatsiooni Kõrgeima Kohtu Pleenumi 26.10.2010.a määruses¹⁸⁹ on antud juhiseid, kuidas alama astme kohtud peavad lahendama süü küsimust mootorsõidukiga vastastikku tekitatud isikukahju korral:

- 1) kahju hüvitamiseks on kohustatud see isik, kes on kahju põhjustamises süüdi;
- 2) hüvitamisele ei kuulu selle isiku kahju, kes on liiklusõnnetuse tekkimises süüdi;
- 3) kui kahju põhjustamises on süüdi kõik mootorsõidukivaldajad, siis sõltub kahjuhüvitise suurus iga poole süü osamäärast;
- 4) kui vastastikku tekitatud kahju korral puudub üldse kummagi osapoolte süü, siis ei kuulu tekkinud kahju hüvitamisele.

¹⁸⁷ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155) , § 254/IV/3/111-112.

¹⁸⁸ Синарский районный суд г. Каменск-Уральского. Дело: 2-1675/2014,17.02.2015. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/7183540> (1.03.2015).

¹⁸⁹ ПОСТАНОВЛЕНИЕ N 1 ПЛЕНУМА ВЕРХОВНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью от 26 января 2010 г. Arvutivõrgus: http://www.supcourt.ru/vscourt_detale.php?id=6177 (1.03.2015).

Tegelikult kasutatakse Vene kohtu antud juhiseid ka süü tuvastamisel mootorsõidukiga vastastikku tekitatud varakahju osas.¹⁹⁰

Ka *PETL* koostajad pooldavad üldlevinud käsitlust, et kahjuhüvitise vähendamisel tuleks lähtuda 0-100% skaalast ning toovad juurde, et tavaliselt jagatakse vastutust 25-75% ulatuses ja erandjuhtudel 10-90%.¹⁹¹

Eespool tehtud analüüsi käigus selgus, et nii Eesti, Saksa kui Venemaa kohtud arvestavad kahe või enama mootorsõidukiga tekitatud kahju korral vastutuse ulatuse määramisel juhtide käitumisega liiklusõnnetuse raames. Samas ei võta Vene kohtud arvesse mootorsõiduki käitamisrisiki, mis viitab jällegi riskivastutuse „isikustamisele“. Eestis kehtiv õiguskäsitlus sarnaneb kõige enam Saksas kehtivaga, v.a osas, et Eesti seadus ega riigikohtu lahendid ei sisalda otsest vastust küsimusele, kuidas ja kas mõjutab ühe liiklusõnnetuses osaleja vastutuse vähendamine teise osapoole vastutust.

Autorile tundub, et kindlaks määratud kvoodid ja skaala, millest mootorsõiduki valdajate vastutus lõppkokkuvõttes kujuneks, tagaksid ühiskonnas kohtulahendite aktsepteeritavuse ning õigusselguse - selge oleks, millest juhitud vastutuse ulatuse määramisel. Sel juhul ei oleks kohtu kaalutusõigus vastutuse ulatuse määramisel niivõrd lai, mis omakorda takistaks ebaõiglase ning liiklusõnnetuse osapooltele vastuvõetamatute kohtulahendite tekkimist.

Käesoleva töö autor nõustub J.Lahe ja I.Kulli tähelepanekuga, et lõpptulemuses ei peaks tekkinud kahju ületama 100%, st kui ühe isiku kahju vähendatakse 40% ulatuseni, siis teise poole vastutust tuleb vähendada 60%-ni. Vastasel juhul võib ebaõiglase lahendini viia osapoole menetluslik viga-isik, kes õigeaegselt teise poole kaassüüle tugines, kannab 50% vastaspoole tekkinud kahjust, ning isik, kes ei suutnud/jõudnud kahju vähendamist nõuda, kannab esimese poole kahjust 100%. J. Lahe ja I. Kull leiavad, et tekkida võiva ebaõigluse vältimiseks tuleks neil juhtudel kohtutel omaalgatuslikult kohaldada VÕS § 139 lg 1 ning vastaspoole vastutuse ulatust vähendada.¹⁹²

¹⁹⁰ Нижегородский районный суд г.Нижний Новгород. Дело: 2-3508/11. Опубликовано 1.12.2011. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/2300786> (1.03.2015); Ростовский областной суд. Дело: 33-8013, 16.07.2012. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/1880134> (18.04.2015); Нижегородский областной суд. Дело: 33-636\2012. Опубликовано 1.02.2012. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/1143925> (18.04.2015).

¹⁹¹ European Group on Tort Law (viide 26), lk 134 vnr 18.

¹⁹² J.Lahe, I. Kull (viide 147), lk 115.

Käesoleva töö autor näeb, et kohtu omaalgatuslikku VÕS § 139 lg 1 kohaldamist võimaldab tsiviilkohtumenetluse seadustiku¹⁹³ § 436 lg 7, mille kohaselt kohus otsust tehes ei ole seotud poolte õiguslike väidetega. Kui juhtumi faktilised asjaolud lubavad vastaspoole vastutuse ulatust vähendada, peaksid kohtud antud võimalust kasutama, eriti kui seda nõuab õiglase lahendini jõudmine.

3.2 Kahjuhüvitise vähendamine nullini

Tavaelus ega tekkivate kohtuvaidluste raames ei ole kuigi haruldane küsimus vajalikkusest vähendada kahjuhüvitis nullini. Eelkõige tõusetub nimetatud küsimus juhtumites, kus kõik faktilised asjaolud viitavad kahju tekitaja vajaliku hoolsuse järgimises liikluses, tavakeeles aga juhi veendumuses tema süü täielikust puudumisest.

Riigikohus on täpsustanud, et hüvitise alandamine miinumini või selle välistamine saab kõne alla tulla üksnes erandina, eelkõige juhul, kui tuvastatakse, et liiklusõnnetuse põhjustas ainuüksi kannatanu raske eksimus, millest tulenevalt ei olnud kahju tekitajal, kes enne reegleid ei rikkunud, enam mõistlikult (st eeldatavat hoolikust rakendades) võimalik õnnetust vältida ning kahju tekitanud mootorsõidukist tulenev risk oli kannatanu käitumise tõttu täielikult elimineeritud. Arvestada tuleb aga ka sõidukitest - nende massist või kiiruse erinevusest - tulenevaid riske, mis võivad eeltoodud asjaoludel hüvitise vähendamise välistada. 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.¹⁹⁴

Juhtumis, kus kõrvalteelt ette sõitnud veoauto põrkas kokku peateel liikuva sõidukiga, tunnistas Tallinna Ringkonnakohus veoauto juhi 100% kahju põhjustajaks ning vähendas peateel liikunud sõiduki valdaja vastutust nullini, võimaldades seega nõuda vastaspoolelt kogu tekkinud kahju hüvitamist. Kohus ei nõustunud väitega, et peateel liikuva sõiduki juht pidanuks valima sobiva sõidukiiruse, vältimaks suutmatust etteaimatava takistuse ees peatuda. Kohus tõdes, et liikluseeskirja kohaselt kehtib peateel liikudes eeldus, et kõrvalteel sõitev juht peab reguleerimata eriliigiliste teede ristmikul teed andma peateel sõitvale juhile. Peateel liikujale ei saa panna

¹⁹³ Tsiviilkohtumenetluse seadustik. - RT I 2005, 26, 197...RT I, 19.03.2015, 3.

kohustust eeldada, et kõrvalteelt peateele sõitev juht ise eirab mingit liikluseeskirja normi.¹⁹⁵ VÕS § 139 rakendades jõuaks kohus ilmselt samale tulemusele, kuna kahju tekkis veoauto juhi raskest eksimusest ning ohu tagajärjel, mille eest tema vastutab.

Harju Maakohus vähendas mootorsõiduki juhi vastutuse nullini juhtumis, kus juht alustas möödaskõitu enne, kui temast eespool liikunud juht oli andnud suunatulega märku vasakpöörde alustamise kavatsusest. Seega puudus esimesel juhil võimalus suunatulda näha ja sõidukite kokkupõrkamist vältida. Asjaolu, et vasakpöõret teostav juht lülitas suunatule sisse vahetult enne pöõret, ei tähenda kohtu arvates seda, et temal oli eesõigus. Kohus leidis, et veendumata enne vasakpöõrede tegemist piisavalt selle ohutuses, rikkus juht liikluseadust ja on kahju põhjustamises 100% vastutav. VÕS § 139 kohaldades vähendas kohus vasakpöõret teostava mootorsõiduki juhi kahjuhüvitise õiguse 100% ulatuses.¹⁹⁶

Saksamaal saab mootorsõiduki pidaja nõuda kahjuhüvitise vähendamist nullini StVG § 17 lõikele 3 tuginedes, mis käsitleb vääramatut jõu esinemist. Nimelt, kui liiklusõnnetuse peamiseks põhjuseks osutub teise liiklusosapooli süü, elimineerib antud asjaolu esimese juhi mootorsõiduki käitamiskõhtu täielikult.¹⁹⁷ Sel juhul kannab teine osapool ühtlasi täies ulatuses ka enda kahju. Reguleerimise eesmärgiks on tagada mootorsõidukijuhi kindlus, et teine juht ei riku mõnda liikluseeskirja normi tahtlikult.¹⁹⁸ BGB kommentaari kohaselt peaks kahjuhüvitise vähendamine nullini aset leidma vaid erandlikel asjaoludel.¹⁹⁹

Näiteks lasub juhil, kes ei pannud foori punast tuld tähele, kogu tekkinud kahju hüvitamise kohustus.²⁰⁰ Reeglina vabaneb mootorsõidukipidaja kahju hüvitamise kohustusest 100% ulatuses, kui tema pargitud autosse (eeldusel, et see ei kujuta õhtu liiklusele) sõidab sisse teine autojuht.²⁰¹

Järgmise näitena käsitleb käesoleva töö autor Saksamaa kõrgeima kohtu 27. mai 2014. a otsust liiklusõnnetusjuhtumist, milles ühe liikluspooli süü välistas täielikult teise mootorsõiduki

¹⁹⁴ RKTko 3-2-1-7-13 p 33.

¹⁹⁵ TlnRnko 16.03.2007, 2-05-2060/12.

¹⁹⁶ HMKo 17.12.2012, 2-11-60772/8.

¹⁹⁷ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155), § 254/IV/4-114.

¹⁹⁸ J.Lahe, I. Kull (viide 147), lk 116

¹⁹⁹ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155), § 254/IV/1-106.

²⁰⁰ R. Greger (viide 36), lk 631.

²⁰¹ BGH VI ZR 198/63, 22.12.1964.

võimaliku kõrgema käitamisriski. Liiklusõnnetuse põhjustas asjaolu, et kõrvalteelt peateele pöörava mootorsõiduki juht ei lasknud mööda liinibussi, mis tee parempoolsel serval asuvale bussipeatusale lähenedes ületas veidi oma sõidurada märgistavat punktiirliini, mille tagajärjel põrkusid kaks suurema ohu allikat kokku. *BGH* tõdes, et tulenevalt StVG § 17 lõikest 1, sõltub vastastikku tekitatud kahju korral kahju hüvitamise kohustuse kindlakstegemine esmalt kahju tekitajate käitumisest ehk nende süüst. Alama astme kohtud tuvastasid, et esialgselt liikus bussijuht peateel ning ohutuks – mitte järsult pöörates – bussipeatuseni jõudmiseks sooritas ta pöörde suurema raadiusega, mille käigus ületas bussi mingi osa punktiirliini. Mootorsõiduk liikus kõrvalteel ning ei andnud peateel liikuvale bussile teed, kuigi seda nõudis paigaldatud liiklusmärk. Seega oli auto juht kohustatud arvestama liikuva bussi võimalike manöövratega ning igal juhul talle teed andma. Mootorsõiduki juhi käitumises esines liikluseeskirja normide rikkumine. Bussijuhi käitumises kohus süüd ei tuvastanud. Lisaks sellele märkis kõrgeim kohus, et bussist lähtuvale suuremale käitamisriskile vaatamata ei saa seda asjaolu antud juhtumises arvesse võtta, sest liinibuss liikus aeglaselt ning selle suurem mass ei olnud tekkinud kahjuga põhjuslikus seoses. Lisaks oli auto see, mis liinibussi paremasse külge sisse sõitis, mistõttu ei leidnud antud juhul realiseerumist bussi suurem käitamisrisk. Kokkuvõttes jäi liiklusõnnetusest tekkinud kahju eest vastutavaks üksnes mootorsõiduki juht, bussijuhi vastutuse vähendas kohus nullini.²⁰²

Venemaal saab vähendada kahju hüvitamist nullini VTsK art 1083 p-le 2 tuginedes. Selleks peab esinema kannatanu enda raske hooletus ja kahju tekitaja süü puudumine.

Tänaseks on Venemaal kujunenud kaks vastandlikku VTsK art 1083 p-i 2 tõlgendusviisi. Vastavalt esimesele lubab käesolev artikkel vähendada kahjuhüvitist nullini ehk kahju hüvitamise kohustusest täiesti vabastada. Seda seisukohta pooldavad - O. Ioffe, J. Tolstoj, J. Maidanik, N. Sergejeva – tuntud Vene õigusteadlased. Teine kontseptsioon väidab, et kõik võimalikud vastutust välistavad asjaolud on sätestatud VTsK art-s 1079 (vääramatu jõud, isiku tahtlik

²⁰² BGH VI ZR 279/13, 27.05.2014. - Arvutivõrgus:

<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=12f914c1f78e2f78d852eabd2c2cc193&nr=68029&pos=0&anz=1> (28.03.2015).

enesekahjustamine) ning VTsK art-ga 1083 ei saa art 1079 ette nähtud regulatsiooni omaalgatuslikult laiendada.²⁰³

Vene kohtupraktikat uurides selgub, et kohtud pooldavad VTsK art 1083 p 2 esimest õiguskäsitlust ning teatud tingimuste täitmisel vähendavad kahjuhüvitist siiski nullini. Näiteks vabastas Baškortostani (Baškiiria) vabariigi Birski rajoonikohus kahju hüvitamise kohustusest mootorsõidukijuhi, kes tekitas oma sõidukiga teisele liiklusosavõtjale küll varakahju, kuid kahju tekitamises esines kannatanu enda raske hooletus. Nimelt ei veendunud kannatanu enne möödasõidu alustamist, et eespool liikuv sõiduk on suunatule sisse lülitanud ning hakkab vasakpöört teostama. Kuna kahju tekitaja ei olnud liiklusõnnetuse toimumises süüdi ning kannatanule ei tekitatud isikukahju, siis VTsK art-st 1079 ja art-st 1083 juhindudes jättis kohus esitatud nõude rahuldamata.²⁰⁴

Sarnastel asjaoludel vähendas Sankt-Peterburi Moskva rajoonikohus kahju tekitaja vastutuse nullini: nimelt liikusid kahju tekitaja ja kannatanu samas suunavööndis erinevatel liiklusradadel 20-30 meetrise vahemaaga. Ootamatult hakkas kannatanu teostama hoovi sissepääsu suunas vasakpöört, mille käigus teine mootorsõidukijuht ei suutnud vältida kokkupõrget kannatanu sõidukiga. Kohus nentis, et kahju tekitaja liikus lubatud kiirusega, hakkas liiklusohu tekkimisel viivimatult pidurdama, kuid ei suutnud kokkupõrget vältida. Seega ei rikkunud kahju tekitaja liikluseeskirja nõudeid ning õnnetuse põhjustamises tema süü puudus.²⁰⁵

A. Kuznetsov eristab kannatanu raske hooletuse järgmisi väljendusvorme:

- 1) Kannatanu on teadlik kahju tekkimise ohu võimalusest, kuid ei teadvusta selgelt oma käitumise võimalikke kahjustavaid tagajärgi;
- 2) Kannatanu teab ja teadvustab oma käitumise võimalikke kahjustavaid tagajärgi, kuid loodab, et need ei saabu;

²⁰³ А. Кузнецов. Основания освобождения владельца источника повышенной опасности от обязанности возмещения вреда – Академический вестник 2012/1 (19).

²⁰⁴ Бирский районный суд Республики Башкортостан дело № 2- 404-11, 23.08.2011 г. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/3010129> (1.03.2015).

²⁰⁵ Московский районный суд Санкт-Петербурга, 13.12.2010 г. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/769857> (1.03.2015).

3) Kannatanu teab ja teadvustab oma käitumise võimalikke kahjustavaid tagajärgi, ignoreerides teadlikult tekkinud asjaolusid, kuigi ei soovi endale kahju tekkimist. Viimane eristab rasket hooletust kannatanu enesekahjustamise tahtest (VTsK art 1079).²⁰⁶

Niisiis peaks A. Kuznetsovi arvates esimese hooletusvormiga kaasnema segasüü kohaldamine ning viimasega vastutuse vähendamine nullini. Kannatanu teise hooletusvormi puhul tuleks asjaoludele vastavalt kaaluda kas segasüü protsentuaalset kohaldamist või kahju hüvitamise kohustusest täielikku vabastamist.²⁰⁷

Selgus, et nii Eestis, Saksamaal kui Venemaal on võimalik kahjuhüvitist vähendada nullini. Niisugust regulatsiooni ei välista ka *PETL*²⁰⁸ ja *DCFR* koostajad.²⁰⁹ Alus, mis võimaldab kahju hüvitamise kohustusest täielikult vabaneda, ühtib kõigis käsitletud õiguskordades - selleks on kannatanu (käesolevas tähenduses kahju saanud mootorsõidukijuhi) raske hooletus liiklusõnnetuse põhjustamise osas ning oluline on ka kahju tekitaja enda õiguskuulekas ja käibes vajaliku hoolt rakendav käitumine. Käesoleva töö autor nõustub nimetatud õiguskäsitlusega: niisugune regulatsioon võimaldab kohtutel vältida piisavat hoolt rakendanud mootorsõidukijuhi tsiviilvastutusele võtmist teise isiku raskest juhtimisveast tekkinud kahju eest.

3.3 Kahjuhüvitise jagunemine ebaselgete asjaoludega juhtumi korral

Praktikas pole välistatud juhtumid, kus liiklusõnnetuse asjaolud on ebaselged, st liiklusõnnetuse osapooled ei suuda tõendada enda õiguskuulekat käitumist ja teise juhi liikluseeskirja rikkumist (nt vastuolulised ütlused, tunnistajate puudumine vms).

Riigikohtu tsiviilkolleegium on püüdnud niisugust olukorda lahendada järgmise õigustõlgendusega: kui juhtide osalus õnnetuse põhjustamises on teadmata ja ei esine sõidukitest nähtuvate riskide olulisi erinevusi, peab kumbki sõidukivaldaja teisele tekitatud kahju täies ulatuses hüvitama.²¹⁰

²⁰⁶ A.Кuzнецов (viide 203), lk 5.

²⁰⁷ Samas, lk 5.

²⁰⁸ European Group on Tort Law (viide 26), lk 134 vnr 18.

²⁰⁹ Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (viide 29), lk 3630.

²¹⁰ RKTko 3-2-1-7-13 p 33.

Selline lähenemine on seletatav riskivastutuse tekkimise ja vastutuse piiramise sätete grammatilise tõlgenduse abil. Juhul, kui pooled kannavad vastastikku riskivastutust VÕS § 1057 alusel ning õnnetuse asjaolud ei võimalda pooltel VÕS §-ile 139 tugineda ja vastutuse ulatust vähendada, peaksid mootorsõiduki valdajad kahju täies ulatuses hüvitama.²¹¹

Kahjuhüvitise jagunemisel õnnetuses, kus juhtumi asjaolud on ebaselged erineb Saksa õiguskäsitlus tunduvalt Eesti omast – Saksa kohtud määravad sellisel juhul kõigi liiklusõnnetuses osalevate mootorsõidukite valdajate vastutuse kvoodiks 50%.²¹²

Kui Vene kohus ei suuda liiklusõnnetuses osalenud mootorsõidukijuhtide süüümäära kindlaks teha, tunnistatakse - sarnaselt Saksa regulatsioonile - sõidukite valdajad kahju eest võrdselt vastutavaks (50%).²¹³ Niisugune käsitlus tuletatakse VTsK art 1081 p-st 2, mille kohaselt tunnistatakse poolte süü osamäärad võrdseks, kui kindlat jaotust pole võimalik teha. Kohus peab aga veenduma selles, et süü liidluseeskirja rikkumises esineb kõigil õnnetuse osapooltel. Vastasel juhul kohaldub teine printsiip - kui vastastikku tekitatud kahju korral puudub kummagi osapoolte süü, siis ei kuulu tekkinud kahju hüvitamisele (vt käesoleva töö alapeatükk 3.1.2).

Näiteks tunnistas Moskva rajooni Himkinski linnakohus sõidukite valdajad tekkinud kahju eest võrdselt vastutavaks järgmiste ebaselgete asjaolude pinnalt. Hageja väitel sooritas ta reguleeritud ristmikul vasakpöoret, samal ajal ootasid ristmikul rohelist tuld ka teised liiklejad, kes lubasid hagejal pöoret lõpuni teostada. Kostja sõitis ristmikule ette ja ei andnud hagejale võimalust manöövrit lõpetada, põhjustades seega kokkupõrkamise. Kumbki pool ei tunnistanud oma süüd liiklusõnnetuse põhjustamises; ei suutnud seda kindlaks määrata ka kohtuekspertid, kes küll tõdesid mõlema juhi liidluseeskirja rikkumist, kuid mitte selle osamäära. Juhindudes VTsK art-dest 1079, 1081, 1083 määras kohus osapoolte süü võrdeks ning vähendas kummagi kahju hüvitamise kohustuse 50% ulatuseni.²¹⁴

²¹¹ J.Lahe, I. Kull (viide 147), lk 118.

²¹² R.Greger (viide 36), lk 619.

²¹³ А. Головизин (viide 90), lk 85.

²¹⁴ Химкинский городской суд Московской области. 14.01.2011. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/145980> (27.02.2015).

Olgugi, et Eesti vabariigi õigussüsteem järgib Kontinentaal-Euroopa õigussüsteemi põhimõtteid, mille kohaselt kohtuotsusel ei ole pretsedendi tähendust,²¹⁵ lähtuvad madalama astme kohtunikud praktikas reeglina kõrgema astme kohtu otsusest.²¹⁶

J. Lahe ja I. Kull on nimetatud käsitluse küsimuses murelikkust avaldanud. Esiteks eirab niisugune kahjuhüvitise jagunemine vajadust arvestada mootorsõiduki käitamiskirja ning mootorsõidukijuhi käitumisega, kuigi arvatavasti ei saa liiklusõnnetus aset leida ilma mootorsõidukijuhtide endi osaluseta. Teiseks tundub väheloogilisena, et ebaselgete asjaoludega liiklusõnnetuses osalejad satuvad eelistatud majanduslikku olukorda, kuna saavad kindlustusandjalt nõuda kogu tekkinud kahju hüvitamist. Seega isik, kes rikkus liikluseeskirja ja põhjustas liiklusõnnetuse, võib lõpetada paremas rahalises positsioonis kui isik, kes liikluseeskirja norme rikkunud pole, kuid kelle kahjuhüvitist vähendatakse mootorsõiduki käitamiskirja arvestades. Taoline tagajärg võib aga kallutada liiklusõnnetuse osapooli mitte avaldama kindlustusandjale õnnetuse kõiki vajalikke asjaolusid.²¹⁷

Mis puudutab kindlustusandjate rolli antud küsimuses, siis tavapäraselt suuremaid kahjusid hüvitades tõstaksid nad selle võrra kindlustusmaksleid, mis lõppkokkuvõttes viiks selleni, et isikuteks, kes maksaksid suurenenud kahjuhüvitised - oleksid kindlustusvõtjad ise.²¹⁸

J. Lahe ja I. Kull pakuvad sellist õiguskäsitlust, mis lubaks ebaselgete asjaoludega juhtumisel vähendada mootorsõiduki valdajate kahjuhüvitist 50% võrra. Käesoleva töö autor nõustub igati pakutud lahendusega, arvestades ka asjaolu, et nimetatud praktikat on edukalt rakendunud nii Saksa Liitvabariigis kui Vene Föderatsioonis.

²¹⁵ EV Riigikohus. Riigikohtu lahendid Eesti õiguskorras: tähendus ja kriitika. Riigikohtu teadustööde konkursi kogumik. Tartu 2005, lk 62. Arvutivõrgus kättesaadav:

http://www.riigikohus.ee/vfs/21/RK_teadustoo_de_kogumik_2005.pdf (1.03.2015).

²¹⁶ Samas, lk 14. Selliseid lahendeid, kus ebaselgete asjaolude esinemisel peab kumbki sõidukivaldaja teisele tekitatud kahju täies ulatuses hüvitama, on tänaseks madalama astme kohtutelt riigikohtusse kassatsiooni korras ka laekunud, kuid küll ei ole antud töös autoril võimalik neile viidata.

²¹⁷ J.Lahe, I. Kull (viide 147), lk 119.

²¹⁸ Samas, lk 119.

3.4 Kahjuhüvitis võrdse käitamisriski ja kahju tekitamise korral

Eesti õigus ei reguleeri selgelt ka vastutuse jagunemist võrdse käitamisriski ja kahju tekitamise korral. Riigikohus on - eespool mitmel korral viidatud lahendis - küll püüdnud seda küsimust lahendada, kuid muutis hiljem oma seisukohta. Esialgelt leidis Riigikohtu tsiviilkolleegium, et olukorras, kus juhtide osalus õnnetuse põhjustamises on enam-vähem võrdne ja ei esine sõidukitest nähtuvate riskide olulisi erinevusi, peab kumbki sõidukivaldaja teisele tekitatud kahju täies ulatuses hüvitama.²¹⁹ 26.03.2013.a parandusmäärusega jättis riigikohus aga käsitletud küsimuse lahendist välja.²²⁰

Võrdse käitamisriskiga vaidlused olid päevakorras ka enne viidatud riigikohtulahendi jõustumist. Nimelt juhtumis, kus põrkasid kokku vasakpöõret tegev kallur ja otsesuunas liikunud sõiduauto (sai lühidalt käsitletud käesoleva töö peatükis 3.1.1), leidis kohus, et arvestades sõidukite erinevat liikumiskiirust kokkupõrke hetkel, on mootorsõidukite käitamisrisk võrdne. Asja lahendav ringkonnakohus tunnistas võrdseks ka liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumislikku „panuse“ avarii põhjustamisel. Nii leidis liiklusõnnetus aset mõlema selles osalenud sõiduki juhi liikluseeskirja rikkumise tõttu: kalluri juht tegi vasakpöörde üle vastassuunavööndi selle manöövri ohutuses veendumata ja sõitis ette vastassuunavööndis otse liikunud sõidukile; teise sõiduki juht aga ületas liiklusõnnetuse paigale vahetult eelnenud alal oluliselt lubatud sõidukiirust, läbides seega vahemaa kallurini kiiremini, kui kalluri juht võis eeldada ning oli takistuse ilmnedes võimetu peatuma. Lõppkokkuvõttes vähendas kohus pooltele mõistetavat hüvitist 50% võrra.²²¹

Samale järeldusele jõudis oma 2007. a lahendis Tallinna Ringkonnakohus: tuvastamist leidnud asjaoludele vastavalt toimus liiklusõnnetus maanteel, kus esimene sõiduauto pidurdas ootamatult ja selle tagajärjel sõitis teine juht talle otsa. Kohus tõdes, et kuna liiklusõnnetuse toimumise alal oli teekate märg ning maanteeäär oli kaetud lumega, pidi eessõitva auto liiklemine (pidurdas mitmel korral) tähelepanu äratama. Kolleegium nõustus kindlustusandja otsusega, et mõlema

²¹⁹ RKTko 3-2-1-7-13 p 33.

²²⁰ RKTkm 2-1-007-13-m.

²²¹ TlnRnKo 9.04.2012, 2-08-1835/41.

sõidukijahi süüaste liiklusõnnetuse toimumisel ja kahju tekkimisel on võrdne ning hüvitamisele kuulub 50% mõlema poole kahjust.²²²

Sama põhimõtet rakendas Tartu Ringkonnakohus vaidluses, kus reguleerimata ristmikul sõitis kiirabi sisse vasakpöört teostavale autole. Kohus tõdes, et mõlemad sõidukijuhid pidanuks liikluses suuremat hoolikust rakendama ning arvestama ootamatult tekkivate asjaoludega.²²³

Juhindudes Saksa StVG §-st 17 ning Saksa vastavasisulisest kohtupraktikast, mõistetakse võrdse käitamisrisiki ja võrdse süüümäära korral pooled 50/50 vastutavaks.²²⁴ Tuleb arvestada, et vastaspoole süüd peab tõendama hageja ning see tekitab sageli raskusi - kulukad kohtuekspertiisid ei suuda tihtipeale poolte süüastet kindlaks teha. Mistõttu pole Saksamaal võrdse vastutuse jaotusega kohtulahendid erandlikud.²²⁵ Näiteks rakendas kohus jagatud vastutust juhtumis, kus mootorsõidukijuht äkki pidurdas ristmikul, kus foori tuled ei töötanud ning järgnev auto sõitis eespoolsele sõidukile tagant sisse.²²⁶

Kui liikluseeskirja normide enam-vähem võrdne rikkumine esineb mõlema juhi käitumises, määrab ka Vene kohus nende süü määraks 50%, st iga osapool peab hüvitama 50% vastaspoole kahjust.²²⁷

Näiteks lahendas Nižegorodski rajoonikohus järgmist vaidlust: liiklusõnnetus sai alguse mootorsõidukijahi soovist keerata vastassuunavööndis asetsevasse bussipeatusesse, kus teda ootas tuttav. Sinna jõudmiseks rivistus juht trammiteede üle ning vasaksuunatud lülitades alustas tagasipööret, kuid ei arvestanud samal ajal trammiteedel möödasõitu teostava sõidukiga. Kohus leidis, et kuna esineb mõlema juhi liikluseeskirja rikkumine, tuleb nende süü määrata võrdseks (50/50).²²⁸

²²² TlnRnKo 27.11.2007, 2-07-8695/10.

²²³ TrtRnKo 4.03.2008, 2-07-5047/16.

²²⁴ R. Balke, G. Reisert, M. Quarch. Regulierung von Verkehrsunfällen. 1. Aufl. *Sine loco*. Nomos 2011, § 8/47-2.

²²⁵ B. S. Markesinis, H. Unberath (viide 97), lk 736.

²²⁶ OLG Stuttgart 2. Zivilsenat 2 U 83/72, 22.12.1972.

²²⁷ Ростовский областной суд. Дело: 33-1071/2015. Опубликовано 16.02.2015. Архивировано: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/7180104> (1.03.2015).

²²⁸ Нижегородский районный суд г. Нижний Новгород. Дело № 2-3508/11. Опубликовано 1.12.2011. Архивировано: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/2300786> (1.03.2015).

Vene kohus arvestab süü ulatuse määramisel liikluseeskirjadest kinnipidamisele lisaks juhtide sooritatud manöövrite ohtlikkusega ning õnnetuse üldtagajärgedega.²²⁹

Eespool tehtud analüüsi käigus selgus, et nii Saksamaal kui Venemaal määravad kohtud võrdse käitamisrisi ja kahju tekitamise korral liiklusõnnetuse osapoolte vastutuse võrdseks, st kumbki osapool peab hüvitama 50% teisele tekkinud kahjust. Eestis on see küsimus riigikohtu juhiste pinnalt lahtiseks jäänud: J.Lahe ja I.Kull leiavad, et nimetatud asjaoludel oleks igati mõistlik poolte vastutust 50% ulatuses vähendada. Tunduks ebaloogiline, kui poolte võrdse mootorsõiduki käitamisrisi ja võrdse süüastme korral tuleks hüvitada kogu vastaspoole tekkinud kahju.²³⁰

Käesoleva töö autorile tundub J. Lahe ja I. Kulli pakutud lahendus mõistliku ning põhjendatuna. Kui kahju saanud isiku käitumises esineb alus VÕS § 139 kohaldamiseks ja selle teostamine ei vii isikute ebavõrdse kohtlemiseni või muu ebaõiglase lahenduseni, ei leia käesoleva töö autor mõjusat põhjust selle eiramiseks.

3.5 Vastutuse ulatus rohkem kui kahe mootorsõiduki osalemisel liiklusõnnetuses

Kui hüpoteetiliselt kujutada ette liiklusõnnetust, milles vastastikku osalesid rohkem kui kaks mootorsõiduki juhti, siis tõusetub õiguslik küsimus: kuidas jaguneb mitme kahju tekitaja vastutuse ulatus antud olukorras. Näiteks leiab tuvastamist, et G-le tekitavad ühe ja sama liiklusõnnetuse käigus kahju A, B ja C.

VÕS § 137 lg 1 kohaselt, kui mitu isikut vastutavad samade või erinevatel alustel kolmanda isiku suhtes viimasele tekitatud kahju eest, vastutavad nad hüvitise maksmise eest solidaarselt. Käesoleva paragrahvi lõige 1 käsitleb välissuhet ehk kahju tekitamise eest vastutavate isikute (A, B ja C) suhet kahjustatud isikuga (G)²³¹. Ilmselt ei teki raskust A, B ja C vastutuse ulatuse määramisel, kui tuvastamist leiab, et G ise ei kannata tekkinud liikluskahju eest vastutust. Sel juhul vastutavad kahju tekitajad G ees solidaarselt, st G võib nõuda kahju täielikku või osalist

²²⁹ Синарский районный суд г. Каменск-Уральского. Дело: 2-67/2014 (2-1942/2013). Опубликовано 4.04.2012. Архивировано: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/6921276> (1.03.2015).

²³⁰ J.Lahe, I. Kull (viide 147), lk 117.

²³¹ P. Varul jt (koost) (viide 148), lk 481 komm nr 4.1.

hüvitamist kõigilt võlgnikelt ühiselt või igaühelt või mõnelt neist. Antud reegel tuleneb VÕS §-st 65, mis käsitleb solidaarvõlgnike vastutust.²³²

Samale järeldusele jõudis Tallinna Ringkonnakohtu tsiviilkolleegium vaidluses, kus kahju tekitaja tugines asjaolule, et kannatanule kahju tekitamises on süüdi teise mootorsõiduki juht. Kohus tõdes, et kui liiklusõnnetuse põhjustamises kõrvuti esimese autojuhiga oleks süüdi ka teise mootorsõiduki juht, ei vabastaks see esimest juhti kohustusest tekitatud kahju kannatanule hüvitada. Tegemist oleks kahe isiku poolt kannatanule ühise kahju põhjustamisega, mille korral tekib kahju põhjustajate solidaarvastutus, kusjuures igaühe süü aste omaks tähtsust üksnes solidaarvõlgnike omavahelises suhtes. Seega juhul, kui teise mootorsõiduki juhil oleks õnnetuse põhjustamises kaassüü, vastutaks esimene mootorsõidukijuht kannatanu ees siiski täies ulatuses.²³³

Mis puudutab eespool toodud näites võlgnike omavahelist sisesuhet, siis jaguneb A, B ja C vastutus tulenevalt VÕS § 137 lõikest 2, arvestades kõiki asjaolusid - eelkõige kohustuse rikkumise raskust või muu käitumise õigusvastasuse laadi, samuti riski astet, mille eest iga isik vastutab.²³⁴

Saksa õiguses reguleerib mitme kahju tekitajate solidaarvastutust *BGB* § 840, mille kohaselt, kui tekkinud kahju eest vastutab rohkem kui üks isik, vastutavad nad tekkinud kahju eest solidaarselt. *BGB* § 840 kohaldub ka mitme kahju tekitaja riskivastutuse korral.²³⁵ *BGB* § 840 lg 1 kohaselt vastutavad välissuhtes kahju tekitajad kogu kahju eest tervikuna, samas võib kannatanu kahju hüvitamise õigust selle koguulatuses kasutada ainult üks kord.²³⁶ Kahju tekitajate omavahelist sisesuhet reguleerib *BGB* § 426, mille lõige 1 kohaselt on solidaarvõlgnike osa kahju tekkimises võrdne juhul, kui pole määratud vastupidist.

Saksa kõrgeim kohus kohaldas *BGB* §-i 840 vaidluses, kus kahju tekkimise põhjustas mitmest mootorsõidukist tulenev oht ja juhtide kaassüü. Pärast esimese liiklusõnnetuse toimumist parkis kannatanu oma auto parempoolsele teeservale, lülitades sisse ohutuled ning paigaldades vähemalt

²³² P. Varul jt (koost) (viide 148), lk 481 komm nr 4.1.

²³³ TlnRnKo 20.05.2009, 2-07-16760/15.

²³⁴ P. Varul jt (koost) (viide 148), lk 482 komm nr 4.2.

²³⁵ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155), § 840/ II-5.

²³⁶ Samas, § 840/ III-13.

100 m kaugusele teele ohukolmnurga, mille järel kannatanu koos kaasreisijaga väljusid autost ning jäid tee äärde seisma. Liiklusõnnetuse asukoha juurde liikuv õppesoomuk aeglustas kiirust, mille tagajärjel soomukile järgnev veoauto alustas möödasõitu. Otsasõidu vältimiseks pööras soomuki juht tee vasaku serva suunas, kus pörkas kokku möödasõitu teostava veoautoga, mille tagajärjel veoautost lahti tulnud haagis paiskus kannatanutele otsa. Erinevalt esimese ja teise astme kohtutest sedastas Saksa kõrgeim kohus, et antud juhul kohaldub *BGB* §-st 840 tulenev solidaarvastutus, sest tekkinud kahju eest kannavad riskivastutust mõlema mootorsõiduki pidajad. Halva ilmastiku tingimuses rikkusid mõlemad mootorsõiduki juhid liikluseeskirja, ületades tekkinud ohutsoonis eeskirjades lubatud kiirust. Veoauto alustas möödasõitu kõigile ohutusmärkidele vaatamata, soomukijuht aga väljendas hoolikat käitumist (sõidukiiruse aeglustamine) liiga hilja. Realiseerunud oli ka mootorsõidukitest tulenev käitamisrisk. Samas tões kohus, et antud liiklusõnnetuse puhul tuleb arvestada kannatanute osaga kahju tekkimises, sest ka nende pargitud autost realiseerus suurema ohu allikale iseloomulik käitamisrisk, lisaks esines hooletu käitumine avariisõidukist väljumisel ning teele jäämisel. Saksa kõrgeima kohtu seisukoha järgi esineb *BGB* §-st 254 tulenevalt vajadus kahju hüvitise ulatust korrigeerida.²³⁷

Vene VTsK art 1079 p 3 esimese alternatiivi kohaselt juhul, kui kolmandale isikule tekkis kahju mitme mootorsõiduki vastastikusel mõjul, kannavad need isikud kahju saanud isiku ees solidaarvastutust. Oluline on märkida, et VTsK art 1079 lõikest 3 tulenev solidaarvastutus kohaldub vaid kolmandatest isikutest kannatanute osas (nt jalakäijad, kaasreisijad).

Mootorsõiduki valdajate endi vastastikku tekkinud kahju korral kohaldub aga VTsK art 1079 p 3 teisest alternatiivist tulenev delikti üldkoosseis (VTsK art 1064) ehk kahju peab hüvitama selle põhjustamises süüdi olev isik.

VTsK art 322²³⁸ sisaldab solidaarvastutuse üldklauslit, mille kohaselt solidaarvastutus tekib juhul, kui see on seaduse või lepinguga ette nähtud ning ühtlasi nõudeõiguse jagamatuse korral.

²³⁷ BGH VI ZR 68/04, 13.12.2005. - Arvutivõrgus:

<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=d61757d8a879efc26709eca593655300&nr=35158&pos=18&anz=26> (6.04.2015).

²³⁸ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 08.03.2015 с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2015). Arvutivõrgus:

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=173291;dst=0;ts=EC7240714CFEAB614970AA55E1044FEA;rnd=0.1886239740997553> (31.03.2015).

Ühist kahju põhjustamist reguleerib VTsK art 1080, mis sätestab selle põhjustajate solidaarvastutuse.

Käesolevate normide (VTsK art 1079 p 3 ja art 1080) koostoimelist tõlgendamist kasutas Irkutski linna Kuibõševi rajoonikohus näiteks vaidluses, kus samas liiklusõnnetuses osales kolm mootorsõidukit. Nimelt hakkas mootorsõiduki juht nr 1 ümber rivistuma veendumata, kas temale järgnev sõiduk nr 2 on alustanud möödasõitu. Liikluseeskirja normide rikkumine esines ka sõiduki nr 2 juhil, kes oluliselt ületas sellel alal lubatud sõidukiirust. Antud sõidukite kokkupõrkes paiskus sõiduk nr 2 otsa sama pärisuunavööndis liikunud sõidukile nr 3, mille käitumises liikluseeskirja normide rikkumist ei esinenud. Kohus nentis, et kuna kõigi kolme mootorsõiduki juhi osas pole tegemist kolmanda isikuga VTsK art 1079 p 3 mõttes, siis antud vaidluses solidaarvastutus ei kohaldu; mootorsõidukite nr 1 ja 2 juhid vastutavad kannatanu (juht nr 3) ees delikti üldkoosseisu järgi; ning jagas nende vastutuse ulatuse võrdselt (50% : 50%), ühtlasi mõistis kohus juhilt nr 1 juhile nr 2 tekkinud kahjust 50%.²³⁹

VTsK art 1079 p 3, art 1064, art 1080 ja art 322 grammatilise ning süstemaatilise tõlgendamismeetodi abil jõuab käesoleva töö autor järeldusele, et nimetatud artiklid ei välista kohtu õigust kohaldada mitme mootorsõidukiga tekitatud kahju korral nende valdajate solidaarvastutust, kuid selleks peavad olema täidetud VTsK art-s 322 nimetatud üldised eeldused. Kuna VTsK art-st 1064 tulenev delikti üldkoosseis eeldab kahju tekitaja süüd, siis nende solidaarvastutusele võtmiseks tuleb tuvastada mitme kahju tekitaja süüline liiklusõnnetuse põhjustamine, mis eespool nimetatud näite korral tegelikult ka esineb. Käesoleva töö autorile teadaolevalt pole Vene kõrgeim kohus niisuguste asjaoludega vaidluses tänaseni seisukohta võtnud - seega pole välistatud VTsK solidaarvastutuse õigusnormide praegusest erinev tõlgendus tulevikus.

Keerulisemaks muutub olukord oletades, et liiklusõnnetuses vastastikku osalenud A, B, C ja G vastutuse määrast moodustab 50% (A, B ja C) ning 50% G osa. Eesti seadusandlus ja ka riigikohtu praktika ei ole tänaseni niisugust olukorda käsitletud.

²³⁹ Куйбышевский районный суд г. Иркутска. Дело: 2-1/2012 (2-482/2011), 19.01.2012. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/5636900> (21.03.2015).

Saksamaal peetakse toodud näite puhul mitterahuldavaks tõlgendust, mille järgi võlgneksid A, B ja C solidaarvõlgnikena G-le 50% tema kahjust, ülejäänud 50% peaks G aga ise kandma. Toodud lahendust peetakse mitterahuldavaks selles osas, et üldiselt vaadeldes kannab G ainult neljandikku vastutusest. Saksa kohtupraktikas on otsustatud, et kannatanu kahjustamise korral mitme kahju tekitaja poolt vastutab kahju tekitaja küll ainult oma määra ulatuses, kuid kokku peavad kahju tekitajad kandma kahju selle osa, mis üldhinnangu järgi vastab nende vastutuse osale. Kolme kahju tekitaja (A, B ja C) ning ühe kannatanu (G) võrdse vastutuse korral on kannatanul üldhinnangu järgi õigus 75%-le kahjust. Üksikotsuse alusel võib kannatanu G nõuda igalt kahju tekitajalt ainult 50% kahjust – kahju selles ulatuses on A, B ja C solidaarvõlgnikud. Modifitseeritud kombinatsiooniteooria kohaselt võlgnevad A, B ja C hüvitatava kahju eelneva ületatava osa ainult proportsionaalselt nende süü astmele (mis on antud kaasuse puhul võrdne). Käesolev kohaldub vaid varalise kahju tekitamise osas, kuna mittevaralise kahju hüvitamisel ei ole üldhinnang võimalik – hüvitisnõude põhjendatus määratakse iga kahju tekitaja suhtes eriasjaolude põhjal ning seetõttu võib see olla erinev.²⁴⁰

Saksa õiguskäsitluse järgi on vaieldav, kas ühisvõlgnevuse osa määratakse kogukahju alusel ja ainult ülejäänule tuleb kahju tekitajate vahel ümber jagada (nii, et kannatanul on võimalik nõuda eespool nimetatud näite kohaselt 50% kogukahjust kolmelt kahju tekitajalt kui solidaarvõlgnikelt) või tuleb esmalt maha arvata kahjuosa, mida peab kandma kannatanu, nii et tal on selles näites võimalik nõuda kahju tekitajatelt kui solidaarvõlgnikelt ainult 37,5% ja ülejäänud 37,5% hüvitatavast kahjust saab ta nõuda igalt kahju tekitajalt veel eraldi. *BGB* kommentaari kohaselt tuleb nõustuda viimati nimetatud võimalusega, mis aga kahju tekitaja maksejõuetuse korral toob kaasa raskusi. Kui A, B ja C tekitasid G-le kahju 12 000 euro ulatuses, millest üldhinnangu järgi vastutavad 75% ulatuses nad solidaarselt ning C-lt ei ole rahaliselt midagi võtta, siis oleks 4500 euro suuruse ühisvõlgnevuse (50% hüvitatavast kahjust) korral tulemuseks, et G saab hüvitist ainult 7500 eurot (4500 pluss kaks korda 1500 eurot A-lt ja B-lt võrdse osana) ja peab kahju 4500 euro ulatuses ikkagi ise kandma, samal ajal kui A ja B peaksid hüvitama ainult 3750 eurot. Lähtudes üldhinnangust, mille kohaselt tuleb nii A, B kui C-lt nõuda kahju hüvitamist võrdsetes osades, ei vii antud lahendus rahuldava tulemuseni, sest ka kohustuse täitmata jäämise risk tuleb jagada võrdselt. See on võimalik saavutada vaid viisil, et C maksejõuetuse puhul kaasatakse G

²⁴⁰ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155), § 254/IV/7/119-120.

tekkivasse ühisvõlgnevuse hüvitamisse: kui A maksis 6000 eurot ja B 1500 eurot ning seejärel selgub, et C vastu esitatud nõuet ei ole võimalik täita, võib G nõuda A-lt ja B-lt veel 250 eurot.²⁴¹

Mitme kannatanu puhul hüvitamiskohustuse piirang üldhinnangu kaudu puudub. Kui S on toimingu tagajärjel tekitanud A-le, B-le ja C-le igapähele 1000 eurot kahju, kusjuures iga kannatanu kaassüü osa on 50%, siis peab S hüvitama igapähele nendest 500 eurot; tema hüvitamiskohustus ei piirdu 25%ga kogukahjust. Vastasel juhul peaksid kannatanud tegelikult vastutama lõpptulemusena ka teiste ohvrite kaassüü eest.²⁴²

Käesolevas peatükis selgus, et mootorsõidukiga mitme kahju tekitaja korral tõusetub esmase küsimusena nende isikute solidaarvastutus, mis eespool nimetatud asjaolude esinemisel rakendub nii Eestis kui Saksamaal. Venemaa kehtiv õigusregulatsioon eeldab mitme mootorsõiduki kahju tekitaja solidaarvastutust vaid juhul, kui kahju tekkis kolmandatele isikutele (nt jalakäijad, kaasreisijad). Suurema ohu allikate vastastikku kahju tekitamise korral solidaarvastutust ei eeldata, vaid määratakse iga kahjutekitaja süü õnnetuse põhjustamisel, millest sõltub ka isiku järgnev kahju hüvitamise kohustuse ulatus. Kui leiab tuvastamist, et vastastikku tekitatud kahju korral mõne osapooli süü puudub, siis vabaneb ta vastutusest täielikult. Eestis ning Saksamaal on mootorsõidukiga mitme kahju tekitaja vastutus lihtsamini tuletatav põhjusel, et kohaldamisele tuleb mitte süül põhinev vastutus, vaid riskivastutuse regulatsioon ja arvestatakse mootorsõidukile iseloomulikke käitamisriske (mis võib varieeruda sõiduki liigist sõltuvalt). Seega on Eestis ja Saksamaal mootorsõidukiga vastastikku kahju põhjustamise korral kahju saanud isikute õigused paremini kaitstud, samas on liiklusõnnetuses vastastikku osalenud isikute endi vastutus lihtsamini tuletatav. Eestis ning Saksamaal kehtiv mootorsõidukiga vastastikku tekitatud kahjule iseloomulik kõrgendatud vastutuse määr tasakaalustab kahju tekkimisest tuleneva kahjunõude ning selle hüvitamise kohustuse.

Samuti selgus, et probleemseks võib osutada kahju hüvitise ulatuse määramine ning selle jagunemine kahju mitme tekitaja ja kannatanu kaassüü korral. Käesoleva töö autor nõustub õiguskäsitlusega, mille kohaselt ei tohiks kahju mitme tekitaja eraldi võetud vastutus üksikotsuses ületada nende vastutuse osa kokkuvõtlikuna. Kahju saanud isik ei tohiks kahju toonud sündmuse läbi rikastuda, vastasel korral annaks see võimaluse kindlustuskelmuste

²⁴¹ F.J.Säcker, R. Rixecker. [H. Oetker] (viide 155), § 254/IV/7-121.

²⁴² Samas, § 254/IV/7-124.

korraldamiseks. Käesoleva töö autor pooldab ka seisukohta, et ühe või mitme kahjutekitaja maksejõuetuse korral peaks seda riski kandma mitte kannatanu, vaid ülejäänud kahju tekitajad. Maksejõuetuse risk kuulub oma olemuselt võlgnike sisesuhte mõjupiirkonda ning teenib solidaarkohustuse põhieesmärki, mille kohaselt võlausaldaja võib nõuda kohustuse täielikku või osalist täitmist kõigilt võlgnikelt ühiselt või igalt eraldi või mõnelt neist.

Samas ei poolda käesoleva töö autor Saksamaal pakutud skeemi, mille kohaselt tuleks ühisvõlgnevuse osa määramiseks kohustus kaheks jagada: teatud osa, mille eest vastutatakse solidaarvõlgnikena ning hüvitise teatud osa, mille suhtes solidaarvõlga ei teki. Nimetatud skeemi kohaldamine ei teeks liiklusõnnetuse tagajärjega kaasnevate kohustuste täitmist lihtsamaks ja kiiremaks, vaid niigi keerulise õigusliku konstruktsiooni tekkimist arvestades (mitu kahjutekitajat, kaassüü esinemine jne) hägustaks hüvitise väljamõistmist veelgi. Vaevalt suudaksid liiklusõnnetuses osalenud juriidilise kõrghariduseta isikud antud skeemi korral teadvustada põhimõtteid, mille rakendumisel nimetatud ühis- ja üksikvõlg tekkis. Käesoleva töö autori arvates ei ole muu hulgas ka põhjendatud, miks tuleks kahju teatud osa solidaarvõlgnevusest „vabastada“. Sellega kaasneb oht, et mingi osa suhtes jääb kahjuhüvitis välja mõistmata. Kui määrata maksejõuetuse riski kandjateks kõik kahju tekitajad, siis mittevajalikku keerulist lisaskeemi läbides jõuaksime ikka tagasi samasisulise solidaarkohustuse juurde.

KOKKUVÕTE

Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli kindlaks teha riskivastutuse eeldused mootorsõidukiga kahju põhjustamisel, riskivastutuse subjektid ja vastutust välistavad asjaolud, aga leida ka vastus küsimusele - kuidas Eestis kahe või enama mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral vastutust jagada.

Analüüsi käigus selgus, et Eesti seadusandja on mootorsõiduki mõiste määratluse VÕS § 1057 sättest välja jätnud; seda ei leidu ka Vene VTsK-s riskivastutust käsitlevas regulatsioonis, samuti puudub see *PETL*-is. Saksa seadusandja on mootorsõiduki mõiste määratlemisel olnud põhjalikum ning sätestanud üldised kriteeriumid, mille täitmata jätmise korral mootorsõidukiga suurema ohu allika tähenduses tegemist pole ning sellest tulenevalt ei saa riskivastutust tekkida. *DCFR* küll sisaldab mootorsõiduki määratlust, kuid tänu liikmesriikidele jäetud õigusele riskivastutuse täiendavate regulatsioonide kehtestamiseks, pole ka *DCFR*-is sisalduv definitsioon ühene ja lõplik.

Käesoleva töö autor on seisukohal, et VÕS § 1057 võiks selguse mõttes mootorsõidukit defineerida järgmiselt: mootorsõiduki all tuleks eelkõige mõista liiklusseaduses sätestatud mootorsõidukit; kohtul aga on erandlikel asjaoludel õigus kohaldada riskivastutuse regulatsiooni liiklusseaduses sätestamata liiklusvahendi puhul, eelkõige ebaõiglase või muul põhjusel mõistlikult vastuvõtmatu otsuse vältimiseks.

Regulatsioone võrreldes selgus, et riskivastutuse eeldused mootorsõidukiga tekitatud kahju korral Eesti, Vene ega Saksa seadusandja poolt sätestatuna ei erine. Nimelt peavad riskivastutuse tekkimiseks esinema järgmised obligatoorsed eeldused: mootorsõiduk kui suurema ohu allikas ning selle käitamine; mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumine; põhjuslik seos riski realiseerumise ja kannatanu õigushüve kahjustamise vahel. Nimetatud eelduste kohtutepoolne sisustamine siiski erineb. Näiteks Vene kohtupraktika ei käsita seisvat mootorsõidukit suurema ohu allikana, sest leiab, et sellist sõidukit ei saa pidada käitatuks ka seetõttu, et puudub mootorsõiduki valdaja aktiivne tegevus. Seevastu pakuvad Saksa ja Eesti kohtud kahju saanud isikule kaitset erandlikel asjaoludel ka seisvast mootorsõidukist tuleneva ohu realiseerumisel.

Töö autor nõustub Eesti ning Saksa kohtute tõlgendustega, mille kohaselt võib erandlikel asjaoludel kohaldada riskivastutust ka seisva mootorsõiduki korral, kuna sellise käsitluse abil on kahju saanud isiku positsioon kahju hüvitamise nõudes paremini kaitstud - puudub kohustus tõendada kahju tekitaja süüd. Öösel või halva ilmastikuga päeval ajal tee äärde pargitud mootorsõidukiga kaasneb potentsiaalne liiklusõnnetusrisk, mille kõrgendatud raskusteguri tingivad sõidukist kui suurema ohu allikast tulenevad ohud (kõrge mass, plahvatusoht jne).

Vene riskivastutuse regulatsiooni „isikustatus“ väljendub ka põhjusliku seose tuvastamisel. Erinevalt Eesti ja Saksa õiguskäsitlustest ei eristata Venemaal põhjusliku seose tuvastamisel selgelt suurema ohu allikast tulenevat riski realiseerumist selle valdaja enda tegevusest - kohus käsitleb neid nähtusi üheskoos. Seega, kui mootorsõiduki valdaja aktiivne tegutsemine puudub, pole suurema ohu allikale iseloomuliku riski ja tekkinud kahju vahel põhjuslikku seost. Eesti ja Saksa õiguskäsitlused eristavad põhjusliku seose kahetasandilisust kõigi kahjustatud õigushüvede juhtudel; Vene õigus kohaldab põhjusliku seose kahetasandilisust vaid isikulise kahju nõuete (elu ja tervis) korral.

Tekkinud kahju eest kannavad üldjuhul vastutust mootorsõiduki otsesed valdajad, kelle valdus põhineb õiguslikul alusel. Sarnased on riikide regulatsioonid, mis puudutavad mootorsõiduki omavolilisi valdajaid, kes kannavad riskivastutust iseseisvalt. Süü korral ei ole nii Eestis, Saksamaal kui Venemaal välistatud ka endise valdaja vastutuselevõtt. Töötaja poolt kahju tekitamise juhtudel on olemas teatud erisused. Eestis nimelt on olulise tähendusega asjaolu, kas töötaja põhjustas kahju tööülesandeid täites. Venemaal vastutab oma töötajate tekitatud kahju eest igal juhul tööandja. Sama on ka Saksamaal - mootorsõidukit ekspluateeriv töötaja ei kasuta seda reeglina isiklikul kulul ning selle käsutamiseõigust omamata ei saa teda mootorsõidukipidajaks nimetada. Erinev käsitlus puudutab ka ühises omandis oleva mootorsõidukiga tekitatud kahju kohustatud subjekte (nt abikaasad). Nii Saksa kui Vene õiguskäsitlusega on määrav materiaalne kriteerium ehk - riskivastutust kannab isik, kes liiklusõnnetuse toimumisel sõidukit kasutas. Eestis arvab T. Tampuu, et ühisomanikud võiksid riskivastutust kanda solidaarselt.

Riskivastutust välistavateks asjaoludeks nii Eestis, Saksamaal kui Venemaal on vääramatute jõud ja kannatanu tahtlik kahju tekkimist soodustav tegu. Eestist ja Saksamaast erinevalt, ei vabane mootorsõiduki valdaja Vene õiguse kohaselt riskivastutusest juhul, kui liiklusõnnetuses osalenud

sõidukis veeti või anti hoiule kahju saanud isiku asi, samuti ei oma Venemaal tähtsust, kas kannatanu osales mootorsõiduki käitamisel. Erinevalt Saksa ning Vene regulatsioonidest, sisaldab Eesti riskivastutus lisatingimuse, mille kohaselt mootorsõiduki valdaja vabaneb vastutusest juhul, kui kannatanut veeti tasuta ning väljaspool vedaja majandustegevust.

Käesoleva töö autorile tundub, et kaubanduslik suhe mootorsõiduki valdaja ning sõidukis veetavate reisijate vahel ei tohiks riskivastutuse tekkimisel määravaks saada, kuna see seab liiklusõnnetuse toimumise ajal sõidukis viibinud isikud ebavõrdsesse olukorda võrrelduna kahju tekkimise ajal sõidukist väljas viibijatega. Samuti on raskendatud nimetatud isikute võimalus esitada kahju hüvitamise nõue kahju tekitaja kindlustusandja vastu, kuna selle eelduseks on kindlustatud isiku vastutus kahjustatud isiku ees riskivastutuse, õigusvastaselt ja süüliselt tekitatud kahju hüvitamise sätete järgi (eeldab kahju tekitaja süüd) või reisijaveolepingu alusel (mille kohaldamine viisakussuhtest tuleneva reisi osas on vaieldav).

Vastutuse ulatuse määramisel kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral on töö autor teinud peamised alljärgnevad järeldused.

Eestis ning Saksamaal tuvastatakse esmalt kahju tekitanud poolte riskivastutus üksteise suhtes. Venemaal kannavad mootorsõidukiga vastastikku tekitatud kahju korral isikud teineteise suhtes mitte riskivastutust, vaid süülisest kahju tekitamisest tulenevat vastutust. Pärast vastutuse tuvastamist hakatakse korrigeerima kahju tekitamises osalenud iga isiku vastutuse ulatust.

Saksa ning Vene regulatsioonidest erinevalt, puudub Eesti õiguses eraldi säte, mis näeks ette vastutust jagunemise kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral. Seega kohaldub üldine VÕS § 139 regulatsioon, mis käsitleb kahjustatud isiku osa kahju tekkimisel.

Vastutuse ulatuse määramisel kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral arvestavad Eesti, Saksa ning Vene kohtud liiklusõnnetuses osalenud juhtide käitumist, mis seisneb eelkõige piisava hoolsuse rakendamises liikluses ning liikluseeskirjade järgimises. Lisaks sellele arvestavad Eesti ning Saksa kohtud mootorsõiduki käitamiskahjuga, mis väljendub eelkõige sõiduki eesmärgipärasel liikumises, mille ohu suurus sõltub sõiduki massist, mõõtudest, liikumiskiirusest, tehnilisest korrasolekust, ohutusvarustusest jms.

Käesoleva töö autorile tundub, et kahjuhüvitise vähendamine liiklusõnnetuses osalenud mootorsõiduki käitamisriskist tulenevalt on õiglane vaid juhul, kui seda tingib eriti suur sõiduki mass, kiirus või muu keskmisest kõrgem näitaja. Arvatavasti kujutab võimsam sõidukitüüp endast ka suuremat liiklusohu, kuna sellega otsasõidul või kokkupõrkel tekkinud kahju on n-ö keskmise auto osalusega võrreldes tunduvalt suurem. Seega oleks nimetatud sõidukitüübi valdaja kõrgendatud käitamisrisk igati põhjendatud.

Autor leiab, et kindlaks määratud kvoodid ja skaala, millest mootorsõiduki valdajate vastutus lõppkokkuvõttes kujuneks, tagaksid ühiskonnas kohtulahendite aktsepteeritavuse ning õigusselguse - selge oleks, millest juhitud kohtud vastutuse ulatuse määramisel. Sel juhul ei oleks kohtu kaalutusõigus vastutuse ulatuse määramisel niivõrd lai, mis omakorda takistaks ebaõiglaste ning liiklusõnnetuse osapooltele vastuvõetamatute kohtulahendite tekkimist.

Selgus, et nii Eestis, Saksamaal kui Venemaal on võimalik vähendada kahjuhüvitist nullini. Samasugust regulatsiooni ei välista ka *PETL* ja *DCFR* koostajad. Alus, mis võimaldab kahju hüvitamise kohustusest täielikult vabaneda, ühtib kõigis käsitletud õiguskordades - nendeks on kannatanu raske hooletus liiklusõnnetuse põhjustamisel ning ka kahju tekitaja enda õiguskuulekas ja õigushoolas käitumine.

Eesti Riigikohtu käsitlemise järgi peab ebaselgete asjaoludega juhtumi korral kumbki mootorsõiduki valdaja hüvitama teisele tekitatud kahju täies ulatuses. Samadel asjaoludel määravad Saksa kohtud kõigi liiklusõnnetuses osalevate mootorsõidukite valdajate vastutuse kvoodiks 50%. Ka Vene kohtud määravad ebaselgete asjaoludega tekkinud kahju ees vastutavaks mootorsõiduki valdajaid võrdselt.

Käesoleva töö autor nõustub õiguskäsitlusega, mis lubaks ebaselgete asjaoludega juhtumisel vähendada mootorsõiduki valdajate kahjuhüvitist 50% võrra, mis tagab liiklusõnnetuses osalenud isikute võrdset kohtlemist õnnetuse asjaolude kindlaks tegemise võimalikkusest sõltumata.

Nii Saksa kui Vene kohtud määravad võrdse käitamisriski ja kahju tekitamise korral liiklusõnnetuse osapoolte vastutuse võrdseks, st kumbki osapool peab hüvitama 50% teisele tekkinud kahjust. Eestis on see küsimus riigikohtu juhiste pinnalt lahtiseks jäänud. Ka siin nõustub käesoleva töö autor lahendusega, mille kohaselt tuleks siis poolte vastutus 50% vähendada. Kui kahju saanud isiku käitumises esineb alus kahju hüvitise vähendamiseks ja selle

rakendamine ei vii isikute ebavõrdse kohtlemiseni või muu ebaõiglase lahenduseni, ei leia antud töö autor mõjusat põhjust selle eiramiseks.

Eesti ning Saksa kohtutel ei teki vähimatki kahtlust, et mitme mootorsõidukiga vastastikku tekitatud kahju korral kannavad kahju tekitajatest mootorsõiduki valdajad riskivastutust solidaarselt. Vene kehtiv õigus eeldab kahju mitme tekitaja solidaarset riskivastutust vaid juhul, kui mootorsõidukite vastastikusel mõjul kandis kahju kolmas isik (nt kaasreisija, jalakäija). Seega ei kanna mitme mootorsõidukiga vastastikuse kahju korral kahju tekitajad kannatanu eest riskivastutust, vaid nende vastutus tuleb tuvastada delikti üldkoosseisu järgi, mis tähendab, et selle jaatamiseks peavad esinema kõik delikti üldkoosseisu elemendid. Vene delikti üldkoosseisu reguleerivate sätete grammatilise tõlgenduse abil jõudis töö autor järeldusele, et solidaarvastutus kui selline pole nimetatud asjaoludel välistatud, kuid see jääb iga liiklusõnnetuse korral kohtu enda määrata. Samas pole solidaarse vastutuse tekkimiseks iseenesest oluline, kas tekkinud vastutuse aluseks sai riskivastutuse regulatsioon või delikti üldkoosseis. Vene õiguskäsitlus erineb Eestis ning Saksamaal kehtivatest seeläbi, et mitme mootorsõidukiga vastastikku tekitatud kahju korral üldjuhul riskivastutus ei kaasne.

Veel selgus, et probleemkohaks võib osutuda kahju hüvitise ulatuse määramine ning selle jagunemine kahju mitme tekitaja ja kannatanu enda hooletu käitumise korral. Käesoleva töö autor nõustub õiguskäsitlusega, mille kohaselt ei tohiks kahju mitme tekitaja eraldi võetud vastutus üksikotsuses ületada nende vastutuse osa kokkuvõtlikuna. Kahju saanud isik ei tohiks kahju toonud sündmuse läbi rikastuda.

Töö autor pooldab ka seisukohta, et ühe või mitme kahjutekitaja maksejõuetuse korral peaks seda riski kandma mitte kannatanu, vaid ülejäänud kahjutekitajad, mis vastab ka solidaarvõla instituudi eesmärgile.

Lõppkokkuvõttes saab tõdeda, et Eestis ning Saksamaal on isikute vastutus kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku kahju tekitamise korral lihtsamini tuletatav, sest kohaldamisele tuleb mitte süül põhinev vastutus, vaid riskivastutuse regulatsioon ning arvestatakse mootorsõidukile iseloomuliku käitamisriskiga (mis võib varieeruda sõiduki liigist sõltuvalt). Seega on Eestis ja Saksamaal mootorsõidukiga vastastikku kahju põhjustamise korral kahju

saanud isikute õigused paremini kaitstud, samas on liiklusõnnetuses vastastikku osalenud isikute endi vastutus lihtsamini tuletatav.

Magistritöös püstitatud hüpoteesi osas, mille kohaselt Eestis kehtiv riskivastutuse regulatsioon kaitseb mootorsõidukiga tekitatud kahju korral kannatanu õigusi piisavalt ning regulatsioon ei vaja täiendamist ega muutmist, jõudis töö autor järgmisele järeldusele. Mootorsõiduki valdaja vastutust välistav asjaolu, mille kohaselt mootorsõiduki otsene valdaja vabaneb riskivastutusest juhul, kui kannatanut veeti tasuta ja väljaspool vedaja majandustegevust, piirab kahju saanud isikute õigust kahju hüvitise saamisele ebaproportsionaalselt. Esiteks kohtleb käesolev säte ebavõrdselt sõiduki sees ning sellest väljas kahju saanud isikuid. Teiseks seab määravaks mootorsõidukijuhi ning kaasreisija omavahelise lepingulise suhte olemasolu või selle puudumise. Kolmandaks piirab mootorsõidukiga tekitatud kahju korral riskivastutuse kohaldamist perekondlike või muude lähedaste suhete esinemisel. Seega ei kaitse Eestis kehtiv riskivastutuse regulatsioon mootorsõidukiga tekitatud kahju korral kannatanu õigusi piisavalt ning regulatsioon vajaks muutmist, nimelt mootorsõiduki valdaja vastutust välistava asjaolu VÕS §-st 1057 p 5 välja jätmist.

Kinnitamist leidis teine püstitatud hüpotees, nimelt võimaldab VÕS § 139 kahe või enama mootorsõiduki vastastikku kahju põhjustamise korral vastutuse jagunemise küsimuses üldjuhul õiglaste lahendusteni jõuda ning regulatsioon ei vaja täiendamist ega muutmist. Samas tagab antud regulatsioon laialdase tõlgendusruumi ning vastutuse ulatuse määramine sõltub ka kohtu subjektiivsest hinnangust liiklusõnnetuse asjaoludele.

SUMMARY

The Preconditions and Scope of Strict Liability in The Event of Inflicting Damage with Motor Vehicle

The purpose of this master`s thesis is to determine the preconditions of the strict liability, when the damage is caused by the motor vehicle and to find an answer to the question, how the liability is divided or should be divided in a situation where two or more motor vehicles have caused mutual damage.

The topic is actual, because despite the fact, that traffic accidents occur quite frequently, the preconditions of strict liability in the event of the inflicting damage with motor vehicle are reflected in Estonian legal literature in fragments. Also it is actual, because in the European Union the questions of unification of the private law have during the last decades led to active discussions. In the unification of the private law of the European Union an important role have the researches, in which different regulations that are valid in the member countries of the European Union, including non-contractual regulations, are compared. In this research paper the author compares the regulations of strict liability in case of damage inflicted by a motor vehicle in Estonia and in Germany. Outside the European Union, the author researches the legal processing of this question in Russian Federation.

Considering the problem, the master thesis is divided in three main chapters. In the first chapter the author explores the preconditions of strict liability when a motor vehicle inflicts damage. In the second chapter of the master thesis the author determines the subjects, that are obliged to strict liability and the circumstances that exclude liability. In the third chapter the scope of the liability is analyzed, when the mutual damage is inflicted by two or more motor vehicles. For also, the question of reduction of the damage in the event that damage was partially caused by a loss for which the injured party is liable, is brought up.

Arising from the aim of the master thesis, the author brings out following hypotheses:

- 1) The strict liability in Estonia protects sufficiently the victims` rights in case of a damage caused by a motor vehicle and the regulation doesn`t need to be changed or amended.

2) The regulation of the Law of Obligations Act in Estonia grants generally a just divide of the liability in case of the mutual damage inflicted by two or more motor vehicles and the regulation doesn't need to be changed or amended.

While writing this master thesis, the author used relevant Estonian, German and Russian legal literature, also appropriate laws and court decisions of the named countries, in addition the regulations of liability of PETL and DFCR and their comments. Based on the aim of the research paper, the author used at first comparative research method by means of which she is comparing Estonian, German and Russian regulations of strict liability and tries to find her own reasonable legal solutions. Analytical method has also its use when the author looks at the regulation of the strict liability and at individual preconditions to its application as a whole, also at the essence and characteristics of these preconditions.

During analysis it became clear, that Estonian legislator has left out the conception of a motor vehicle from the § 1057 of the Estonian Law of Obligations Act (LOA); it was missing also from the Russian Civil Code regulation of strict liability, and also from PETL. The German legislator was more exact in determination of conception of a motor vehicle and has determined main criteria, ignoring which cannot bring strict liability because then the motor vehicle isn't a major source of danger. The DCFR has a definition of a motor vehicle, but since it allows the member countries to establish their own complementary regulations to the strict liability, then eventually the definition, that DCFR gives, isn't general or final.

The author of this thesis believes, that the § 1057 of the LOA in a means of clearness determine the motor vehicle as follows: as a motor vehicle should be considered a motor vehicle that is enacted in the Traffic Law Act; the court, however, has in the exceptional occasions the right to apply a strict liability regulation upon a vehicle, that is not determined in the Traffic Law Act, to avoid an unfair or for some other reason unacceptable decision.

By the comparison of the regulations it became evident, that the preconditions of strict liability in case of a damage, caused by a motor vehicle, aren't different in Estonia, Germany and Russia. In fact, in order for the strict liability to be applied, these certain obligatory preconditions must be evident: motor vehicle as a major source of danger and operating it; the materialization of the operational risk of a motor vehicle; causal link between the materialization of the operational risk

and the damage to the victim's legal rights. The filling of these preconditions by the court, however, is different. For example, Russian judicial practice does not consider a standing motor vehicle as a major source of danger, because it considers, that this vehicle cannot be seen as operated since the possessor of the car is not active. On the contrary, Estonian and German courts provide in exceptional occasions the victims with protection of damage in case the greater risk of a standing vehicle materializes.

The author agrees with the decisions of Estonian and German court, according to which it is sometimes in exceptional occasions possible to apply strict liability in traffic accident with a standing vehicle, because in such a case the legal rights of a person, that suffered damage, can be defended better – due to lack of need to proof the fault of the tortfeasor. A motor vehicle, that is parked on the side of a road, can potentially pose a bigger risk of an accident during the nighttime or in bad weather conditions during the day, and its higher severity factors come from the vehicle itself as a major source of danger (high mass, explosion hazard etc.)

One more example of “personalization” of the Russian regulation of the strict liability is expressed in the finding of causal link. Unlike the Estonian and German legal approach, in Russia the courts don't differentiate in finding the causal link the occurring of the greater risk coming from the major source of danger from the actions of possessor of the car – they are viewing them together. Therefore, if the active participation of the possessor of a motor vehicle is not given, then there is no causal link between the potential greater risk of the vehicle and the inflicted damage. The Estonian and German judicial approaches differentiate two levels of the causal link in all the cases of damaged legal benefits; the Russian law acknowledges the two-leveled causal correlations only in the case of personal damage (life and health) claim.

The liability for inflicted damages lies usually upon the direct possessor of the motor vehicle, who have the legal basis for ownership. Similar are the regulations of countries, which are considering the arbitrary owners, who carry the strict liability themselves. In case liability proved in Estonia, Germany and Russia it cannot be excluded, that the former owner will be obliged to take responsibility. In case of a damage inflicted by an employee, exist some differences. In Estonia is more important whether the employee caused damage while executing his work tasks. In Russia in all the cases, where the employees have inflicted damage, the strict liability lies always on the employer. The same is in Germany – the employee, who is using a motor vehicle,

isn't using it in personal interest and without the right to own the vehicle, he cannot be named the keeper of the motor vehicle. A different approach is in a case of damage, which was inflicted by a motor vehicle that is in a joint ownership (e.g. spouses). In both, Russian and German law is the material criteria the most important, that means, that the strict liability is bearing by the person, who was using the vehicle at the moment of the traffic accident. In Estonia T. Tampuu believes that the joint owners of vehicle should carry the solidary liability.

The circumstances excluding the strict liability in Estonia, Germany and Russia are *force majeure* and deliberate actions of the victim, which caused the damage. Differently from Estonia and Germany, Russian law doesn't free from strict liability the possessor of the motor vehicle, if the vehicle, which took part in traffic accident, had inside victims object to be transported or just to be preserved. Also it isn't relevant in Russia, if the victim was taking part in operating the motor vehicle. Differently from German and Russian regulations, has Estonian strict liability an extra condition, according to which the strict liability of a possessor will be excluded if the victim was transported for free and outside the commercial activity of the carrier.

The author of this thesis finds, that the commercial relationship between the possessor of the motor vehicle and transported passengers should not become a determining factor, because this puts the persons that are in a vehicle during a traffic accident in an unequal position in comparison to the persons, who are outside the vehicle during a traffic accident. Also it is more difficult for such persons to make a claim for compensation of damages against the insurer of the tortfeasor.

Regarding the scope of strict liability of two or more tortfeasors, the author reached following conclusions.

In Estonia and Germany at first, the court determines the strict liability of parties relative to one another. In Russia in case of mutual damage of motor vehicles applies not the strict liability, but fault-based liability. After identifying the liability, the court starts to correct the extent of liability of each party involved in inflicting damage.

Differently from German and Russian regulations, in Estonian law is missing special provision, that determines the differentiation of liability in case of mutual damage, inflicted by two or more

motor vehicles. Therefore binding is § 139 of the LOA, which considers the victims part in occurring of the damage.

In determination of the scope of liability with two or more motor vehicles in case of mutual damage, Estonian, German and Russian courts take into consideration the actions of the drivers, in particular their failure to exercise due care and follow traffic regulations. Furthermore, the Estonian and German courts take into consideration the operation risk of the motor vehicle, which means above all the purposeful movement of it and which hazard depends on its mass, dimensions, driving speed, technical conformity, security equipment etc.

The author finds, that the reduction of the damage coming from the operation risk of the motor vehicle is fair only under circumstance, that the vehicle has extra big mass, speed or other indicator bigger than the average. Presumably, a more powerful vehicle poses a bigger traffic hazard, because in case of a collision with such a vehicle, the damage inflicted is considerably bigger, than damage from so called average vehicle. Therefore, the increase of the operational risk of such a vehicle for the possessor is fully justified.

The author finds, that determined quotas and scale, from which the final strict liability of the possessors of motor vehicles would come, would raise the acceptability of court decisions in the society and provide a legal clarity – it would be clear, which guidelines the courts follow in determination of the scope of liability. In that case, the range of decisions of the court would not be that wide and this would prevent making unfair or for some other reason unacceptable decisions for the parties of the traffic accident.

It turned out, that in Estonia, Germany and Russia it is possible to reduce the compensation for damage to a zero. The same regulation do not exclude authors of PETL and DCFR as well. Ground for total release of liability for compensation of the damage, matches in all the legal orders – it is a serious mistake of the victim in causing the traffic accident and the law-abiding and diligent behavior of the tortfeasor, who was reasonably unable to avoid the accident.

According to Estonian Supreme Court, in unclear circumstances both possessors of a motor vehicle have to compensate the damage to each other in full extent. On the same grounds the German courts set for all parties of the traffic accident the quota of liability to 50%. The Russian

courts also find in unclear circumstances all participants of the traffic accident responsible equally for the damage.

The author of this research paper agrees with legal approaches, that allow in uncertain circumstances to decrease the compensation for damage for the possessors of the motor vehicles to 50%, which grants equal treatment of all parties of the traffic accident not depending from the possibility to determine the circumstances of the accident.

Both German and Russian courts reduce the damage of both parties to 50% in the event of equal operation risk and infliction of damage, which means, that every party has to compensate 50% of damage inflicted to other party. In Estonia this question is left open in the instructions of the Estonian Supreme Court. The author agrees with these solutions as well, where it is possible to reduce the liability of the parties to 50%. If in the actions of the victim is a ground of reducing the compensation for the damage and this doesn't lead to unfair decisions, then the author doesn't see grounds for ignoring this.

Estonian and German courts don't have a doubt, that in a case of damage with two or more motor vehicles the strict liability is divided between the tortfeasors solidary. Russian current law allows to divide the solidary strict liability only if with mutual damage of motor vehicles the victim was a third person (e.g. a passenger, a pedestrian). Therefore, in case of mutual damage with two or more motor vehicles the tortfeasors don't have the mutual strict liability, but their liability should be determined by the general fault-based liability, which means, that all general preconditions of fault-based liability should be evident. By grammatical interpretation of the Russian regulations of torts, the author came to a conclusion, that the solidary liability as such isn't excluded in such matters, but it is up to court to decide for each traffic accident. At the same time, for the solidary liability isn't important, whether the ground for the inflicted damage was regulation of strict liability, or the general fault-based liability. Russian legal approach is different from Estonian and German legal approach in a way, that in case of mutual damage to possessors inflicted by the major sources of danger strict liability do not follow.

For also it came clear, that problematic can be the determination of the scope of the compensation of the damage and its differentiation between several tortfeasors and in case of the victims own careless behavior. The author of this research paper agrees with legal regulations, which state,

that in case with several tortfeasors the liability of one should not exceed their part of liability in total.

The author also supports the opinion, that in case of insolvency of one or several tortfeasors should the risk be taken not by the victim, but by the remaining tortfeasors, which is in compliance with the aim of institute of solidary debt.

In conclusion the author can state, that in Estonia and Germany the liability of persons in case of mutual damage with two or more motor vehicles is more easily derivable, because in that case not the liability coming from the fault is applicable, but the regulation of strict liability and the general operational risk of motor vehicle is taken into account (which can vary depending on the type of the vehicle). Therefore, in Estonia and Germany, in case of mutual damage with two or more motor vehicles the legal rights of victims are more protected and at the same time, the liability of the parties of mutual damage is easily derivable.

As to the hypothesis of this master thesis, that the strict liability in Estonia protects sufficiently the victims' rights in case of a damage caused by a motor vehicle and the regulation doesn't need to be changed or amended, the author came to a following conclusion. The circumstance, excluding the liability of the direct possessor of the motor vehicle in case, that the victim was transported for free and outside the commercial activity of the carrier, limits disproportionately the right of the victims to get compensation from the inflicted damage. Firstly, the regulation treats unequally the victims, who are inside the vehicle and victims, who are outside the vehicle. Secondly, it is determining the contractual relationship between the possessor of motor vehicle and the passenger or the absence of this relationship. Thirdly, it limits the applying of the strict liability in case of family or other close relationships. Therefore, Estonian regulation of strict liability isn't protecting the legal rights of a victim enough and it needs to be changed and the clause 5 from § 1057 of the LOA, which can free the possessor from the strict liability, should be left out.

The second hypothesis found confirmation. In case of a mutual damage, inflicted by two or more motor vehicles, the § 139 of the LOA is sufficient for developing just and reasonable case law regarding compensation arising from a traffic accident, and the regulation doesn't need to be changed or amended. At the same time, this regulation leaves a broad interpretation space and the

determination of the scope of the liability depends on subjective evaluation by the court of the circumstances of the traffic accident.

KASUTATUD ALLIKAD

Kirjandus

1. Von Bar, C. The Common European Law of torts. Vol 2. München: Beck 2000.
2. Von Bar, C., Drobnig, U. The Interaction of Contract Law and Tort and Property Law in Europe. München: Sellier 2004.
3. Von Bar, C., Clive, E. (edit). Study Group on a European Civil Code, Research Group on EC Private Law (Acquis Group). Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law (DCFR). Vol 4. Munich: Sellier.European law publishers GmbH 2009.
4. Balke, R., Reisert G., Quarch M. Regulierung von Verkehrsunfällen. 1. Aufl. *Sine loco*. Nomos 2011.
5. Burmann, [M] jt. Straßenverkehrsrecht Kommentar. 23. Aufl. [Buch. XXV, 1701 S. In Leinen]: C.H. Beck 2014.
6. Bussani, M. (edit). European Tort Law: Eastern and Western Perspectives. Berne: Stämpfli Publishers 2007.
7. Van Dam, C. European Tort Law. Oxford Scholarship Online 2013. DOI:10.1093/acprof:oso/9780199672264.001.0001 (01.10.2014).
8. European Group on Tort Law. Principles of European Tort Law. Text and Commentary. Wien: Springer-Verlag 2005.
9. Geigel, [R]. Der Haftpflichtprozess. Münchenen: Verlag C. H. Beck 2011.
10. Головизин, А. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности – Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иным правонарушениями 2013/11(2).

11. Greger, R. *Haftungsrecht des Straßenverkehrs. Handbuch und Kommentar*. 4. Aufl. Berlin: De Gruyter Recht 2007.
12. Koch, B., Koziol, H. (edit). *Unification of tort law: strict liability*. Hague: Kluwer Law International 2002.
13. Красавчиков, О. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. Москва: Юридическая литература 1966.
14. Коршунова, Н. Непреодолимая сила: новый взгляд на старую проблему - Журнал Российского права 2008/3 (135).
15. Кузнецов, А. Основания освобождения владельца источника повышенной опасности от обязанности возмещения вреда – Академический вестник 2012/1 (19).
16. Lahe, J. The Concept of Fault of the Tortfeasor in Estonia Tort law: A Comparative Perspective. - *Review of Central and East European Law* 2013/38.
17. Lahe, J., Kull, I. Motor Vehicle Operational Risk and Awarding Damages in the Event of a Traffic Accident. – *Journal of European Tort Law* 2014/5 (1).
18. Маричева, А. Понятие источника повышенной опасности в Российском гражданском праве – Наука, техника и образование 2014/4(4).
19. Markesinis, B. S., Unberath, H. *The German Law of Torts*. Oregon: Hart Publishing 2002.
20. Малова, М. Непреодолимая сила как условие освобождения от ответственности владельца источника повышенной опасности – В. Самаруха, Ж. Гишар. Экономический кризис и возможные пути его преодоления 2010.
21. Redelmeier, D., A., Tibshirani, R., J., Evanst, L. Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study. - *The Lancet* 28.06. 2003/361 (9376).
22. Spindler, G., Rieckers, O. *Tort Law in Germany*. Netherlands: Kluwer Law International 2011.

23. Сергеев, А., Толстой, Ю. Гражданское право. Учебник. Издание пятое, переработанное и дополненное. Том 3. Москва: Проспект 2001.
24. Суржиков, В. Понятие и признаки источника повышенной опасности. – Юриспруденция 2009/3.
25. Säcker, F. J., Rixecker, R., [Oetker, H]. Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Band 2. 6 Aufl. München: Verlag C.H. Beck 2012.
26. Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted 3. tr. Tallinn: Juura 2012.
27. Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. - Juridica 2003/3.
28. Трофимов, С. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, и реалии научно-технического прогресса.- Транспортное право 2007/3.
29. Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus I Üldosa (§§ 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2006.
30. Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus III. 8. ja 10. osa (§§ 619-916 ja 1005-1067). Komm vlj. Tallinn: Juura 2009.
31. Varul, P. jt (koost). Asjaõigusseadus I. 1.- 3. osa (§§ 1-167). Komm vlj. [Tallinn]: Juura 2014.
32. Värk, V. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. – Juridica 2004/6.
33. Wagner, G. Strict Liability in European Private Law. – Handbook of European Private Law 21.11.2002.

Normatiivaktid

34. Asjaõigusseadus. - RT I 1993, 39, 590 ... RT I, 29.06.2014, 109.
35. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). In der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738) zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2014 (BGBl. I S. 1218) m.W.v. 29.07.2014.

36. Eesti NSV Tsiviilkoodeks. Tallinn: „Eesti Raamat“ 1988.
37. Федеральный закон о безопасности дорожного движения. От 10 декабря 1995 года N 196-ФЗ (ред. от 14.10.2014). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=83773;fld=134;dst=100021;rnd=0.4758303100243211> (31.03.2015).
38. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 08.03.2015 с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2015). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=173291;dst=0;ts=EC7240714CFEAB614970AA55E1044FEA;rnd=0.1886239740997553> (31.03.2015).
39. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 31.12.2014 с изм. и доп., вступ. в силу с 22.01.2015). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=170140> (27.02.2015).
40. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. От 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 12.05.2015 с изм. и доп., вступ. в силу 01.05.2015). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=174757;dst=0;ts=2BCF385087B11B4A456ED8BF6CB4FD78;rnd=0.12117826659232378>
41. Liikluskindlustuse seadus. - RT I, 11.04.2014, 1 ... RT I, 29.06.2014, 109.
42. Liiklusseadus. - RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 08.10.2014, 2.
43. Правила дорожного движения от 23 октября 1993 г. N 1090 (ред. от 19.12.2014 с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2015). Arvutivõrgus: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=165127;dst=0;ts=78526FB18B58D8AA36E4A59F5BD7CB8E;rnd=0.8724587513133883> (27.02.2015).
44. Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon. - RT II 2003, 7, 24.
45. Straßenverkehrsgesetz. In der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, ber. 919) zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.03.2015 (BGBl. I S. 187) m.W.v. 07.03.2015.

46. Tallinna ühistranspordis sõidu eest tasumise kord ja sõidupiletite hinnad. Tallinna LVKm 20.09.2012 nr 22.- RT IV, 08.02.2013, 89.
47. Tsiviilkohtumenetluse seadustik. - RT I 2005, 26, 197 ... RT I, 19.03.2015, 3.
48. Võlaõigusseadus. - RT I 2001, 81, 487 ... RT I, 29.06.2014, 109.

Kasutatud kohtupraktika

49. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 24.04.1995. a otsus kohtuasjas nr III-2/1-28/95.
50. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 25.05.2005. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-51-05.
51. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 27.09.2005. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-81-05.
52. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 21.11.2005. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-111-05.
53. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 14.06.2006. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-48-06.
54. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 02.03.2011. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-161-10.
55. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 19.03.2013. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-7-13.
56. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 26.03.2013. a kohtumäärus kohtuasjas nr 3-2-1-7-13.
57. Tallinna Ringkonnakohtu 20.03.2006. a otsus kohtuasjas nr 2-05-1077.
58. Tallinna Ringkonnakohtu 16.05.2006. a otsus kohtuasjas nr 2-03-798/7.
59. Tallinna Ringkonnakohtu 22.06.2006. a otsus kohtuasjas nr 2-03-519/15.
60. Tallinna Ringkonnakohtu 16.03.2007. a otsus kohtuasjas nr 2-05-2060/12.
61. Tallinna Ringkonnakohtu 27.11.2007. a otsus kohtuasjas nr 2-07-8695/10.
62. Tartu Ringkonnakohtu 4.03.2008. a otsus kohtuasjas nr 2-07-5047/16.
63. Tallinna Ringkonnakohtu 28.10.2008. a otsus kohtuasjas nr 2-05-21469/17.

64. Tallinna Ringkonnakohtu 20.05.2009. a otsus kohtuasjas nr 2-07-16760/15.
65. Tallinna Ringkonnakohtu 23.10.2009. a otsus kohtuasjas nr 2-05-523/39.
66. Tallinna Ringkonnakohtu 8.02.2011. a otsus kohtuasjas nr 2-09-66992.
67. Tallinna Ringkonnakohtu 9.04.2012. a otsus kohtuasjas nr 2-08-1835/41.
68. Tallinna Ringkonnakohtu 5.10.2012. a otsus kohtuasjas nr 2-12-5891/19.
69. Tallinna Ringkonnakohtu 20.11.2012. a otsus kohtuasjas nr 2-11-44213.
70. Tartu Ringkonnakohtu 2.12.2013. a otsus kohtuasjas nr 2-12-44161/31.
71. Harju Maakohtu 22.06.2005. a otsus kohtuasjas nr 2-04-1320/2.
72. Harju Maakohtu 6.11.2006. a otsus kohtuasjas nr 2-05-2060.
73. Harju Maakohtu 23.10.2012. a otsus kohtuasjas nr 2-11-21541/7.
74. Harju Maakohtu 17.12.2012. a otsus kohtuasjas nr 2-11-60772/8.
75. Harju Maakohtu 10.07.2014. a otsus kohtuasjas nr 2-14-5342/18.
76. Нижегородский областной суд. Дело: 33-636\2012, Опубликовано 1.02.2012.
Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/1143925>
(18.04.2015).
77. Ростовский областной суд. Дело: 33-8013, 16.07.2012. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/1880134> (18.04.2015).
78. Московский районный суд Санкт-Петербурга, 13.12.2010. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/769857> (1.03.2015).
79. Химкинский городской суд Московской области. 14.01.2011. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/145980> (27.02.2015).
80. Московский городской суд. Дело 33-4007/2011, 14.02.2011. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/4033364> (1.03.2014).

81. Котовский районный суд Волгоградской области. Дело: 2-825/2011, 06.07.2011.
Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/5572820>
(1.03.2015).
82. Московский городской суд. Дело 33-20880/2011, 6.07.2011. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/3975852> (1.03.2015).
83. Бирский районный суд Республики Башкортостан дело № 2- 404-11, 25.07.2011.
Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/3010129>
(1.03.2015).
84. Московский районный суд г. Чебоксары. Дело № 2-5254-2011, Опубликовано
7.11.2011. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/3678075>
(1.03.2015).
85. Нижегородский районный суд г. Нижний Новгород. Дело: 2-3508/11.
Опубликовано 1.12.2011. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/2300786> (1.03.2015).
86. Куйбышевский районный суд г. Иркутска. Дело: 2-1/2012 (2-482/2011); 19.01.2012.
Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/5636900>
(21.03.2015).
87. Ярославский областной суд. Дело № 33-1967/2012, Опубликовано 4.04.2012.
Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/1326416>
(1.03.2015).
88. Синарский районный суд г. Каменск-Уральского. Дело: 2-67/2014 (2-1942/2013),
20.01.2014. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/6921276> (1.03.2015).
89. Иркутский областной суд. Дело: 33-4541/2014, 04.06.2014. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/6684079> (1.03.2015).

90. Синарский районный суд г. Каменск-Уральского. Дело: 2-1675/2014, 4.12.2014.
Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/7183540>
(1.03.2015).
91. Ростовский областной суд. Дело: 33-1071/2015, 29.01.2015. Arvutivõrgus: <http://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/bsr/case/7180104> (1.03.2015).
92. BGH VI ZR 198/63, 22.12.1964.
93. OLG Stuttgart 2. Zivilsenat 2 U 83/72, 22.12.1972.
94. BGH VI ZR 346/87, 6.07.1988. – Arvutivõrgus:
https://www.jurion.de/Urteile/BGH/1988-07-05/VI-ZR-346_87
95. BGH VI ZR 79/95, 16.04.1996. - Arvutivõrgus:
http://lorenz.userweb.mwn.de/urteile/njw96_2023.htm (2.05.2015).
96. BGH VI ZR 68/04, 13.12.2005. - Arvutivõrgus:
<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgibin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=d61757d8a879efc26709eca593655300&nr=35158&pos=18&anz=26>
(6.04.2015).
97. BGH VI ZR 316/18, 6.10.2009. - Arvutivõrgus:
<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgibin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=3f9ad2f413781dbbb57297783eb331b1&nr=49644&pos=6&anz=10>
(5.04.2015).
98. BGH VI ZR 279/13, 27.05.2014. - Arvutivõrgus:
<http://juris.bundesgerichtshof.de/cgibin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=12f914c1f78e2f78d852eabd2c2cc193&nr=68029&pos=0&anz=1> (28.03.2015).

Kasutatud muu materjal

99. Eesti Vabariigi Maanteeamet. Statistika. Eesti liiklusohutus ei küündi enam Euroopa Liidu keskmisele tasemele. Arvutivõrgus: <http://www.mnt.ee/index.php?id=23439> (29.11.2014).
100. EV Riigikohus. Riigikohtu lahendid Eesti õiguskorras: tähendus ja kriitika. Riigikohtu teadustööde konkursi kogumik. Tartu 2005. Arvutivõrgus: http://www.riigikohus.ee/vfs/21/RK_teadustoo_de_kogumik_2005.pdf (1.03.2015).
101. ПОСТАНОВЛЕНИЕ N 1 ПЛЕНУМА ВЕРХОВНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью от 26 января 2010 г. Arvutivõrgus: http://www.supcourt.ru/vscourt_detale.php?id=6177 (1.03.2015).
102. Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law. Principles, Definition and Model Rules of European Private Law. Arvutivõrgus kättesaadav: http://ec.europa.eu/justice/policies/civil/docs/dcf_r_outline_edition_en.pdf, (8.12.2014).

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Veronika Štroman, (sünnikuupäev: 19.09.1988)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

„Riskivastutuse eeldused ja ulatus mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral“, mille juhendaja on Janno Lahe,

1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2 olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3.kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 4.05.2015