

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Arno Tuisk

**RISKIVASTUTUSE SPETSIIFILISED EELDUSED
MOOTORSÕIDUKIGA KAHJU PÕHJUSTAMISE KORRAL**

Magistritöö

Juhendaja
PhD Age Värv

Tallinn
2020

Sisukord

Sissejuhatus	3
1. Mootorsõiduki mõiste defineerimine	9
2. Mootorsõiduk ja mootorsõiduki käitamine kui suurema ohu allikad. Mootorsõiduki käitamise mõiste defineerimine	21
2.1. Mootorsõiduk ja mootorsõiduki käitamine kui suurema ohu allikad	21
2.2. Mootorsõiduki käitamise mõiste defineerimise probleemkohad	25
2.3. Mootorsõiduki käitamise mõiste kitsas ja lai käsitus Saksa õiguses	29
2.4. Mootori töötamine ja liikluses osalemine mootorsõiduki käitamise tunnustena	36
3. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine ning põhjuslik seos	45
3.1. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine	45
3.1.1. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tähendus	45
3.1.2. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise kestus	47
3.1.3. Mootorsõiduki iseeneslik süttimine kui mootorsõidukile ja mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine	49
3.2. Põhjuslik seos mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ja kannatanule tekitatud kahju vahel	56
3.2.1. Põhjusliku seose tasandid ning kahju vajaliku põhjuse kindlakstegemine	56
3.2.2. Täiendavate kausalteediteooriate kasutamine põhjusliku seose hindamisel	60
Kokkuvõte	65
Spezifische Voraussetzungen der Gefährdungshaftung bei den durch den Kraftfahrzeugbetrieb verursachten Schäden. Zusammenfassung	72
Kasutatud allikad	81

Sissejuhatus

Käesoleva magistritöö eesmärk on välja selgitada, kuidas on Eesti õiguses reguleeritud mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus mootorsõiduki käitamisel kahju tekitamise korral ning milliseid ebamäärasusi (eelkõige regulatsioonis sisalduvate terminite kujul) sisaldab endas mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon. Magistritöö eesmärgiks on samuti välja selgitada, kuidas on regulatsioonis sisalduvaid termineid sisustatud Eesti õiguskirjanduses ja kohtupraktikas, ning hinnata, kas nende sisustamiseks saab leida suuniseid Saksamaa õiguskorral rajanevast ja seda käsitlevast õiguskirjandusest ning Saksa kohtupraktikast.

Magistritöö kirjutamist teemal „Riskivastutuse spetsiifilised eeldused mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral“ tingis eelkõige selle teema aktuaalsus. Teema aktuaalsus jäeldub eelkõige tõsiasjast, et üha enam on tänavatel ja teedel hakatud kasutama uut liiki liiklusvahendeid, millest eriti populaarseks on muutunud elektritõukeratas. Elektritõukerattaga liiklemine on oma olemuselt nii sõitjat ennast kui ka kaasliiklejaid ohustav tegevus. Vaatamata asjaolule, et elektritõukeratas on Eesti tänavatel ja teedel liiklemiseks kasutatav võrdlemisi uudne vahend, on Eesti ajakirjanduses juba kirjutatud nii liiklusõnnetuse põhjustamisest elektritõukeratta joobeseisundis juhtimise tõttu¹ kui ka elektritõukerataste regulatsiooni puudumisega kaasnevatest ning elektritõukerataste seaduse alusel kvalifitseerimist puudutavatest raskustest ja eriarvamustest². Samas sõltub mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni kohaldatavus elektritõukerataste puhul juba sellest, kas nimetatud liiklusvahend on oma olemuselt võlaõigusseaduse³ (VÕS) § 1057 tähenduses mootorsõidukina käsitletav või mitte.

Niisiis sätestab mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse kehtivas õiguses VÕS § 1057. Seda sätet uurides saab jäeldada, et norm sisaldab endas mitut mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse tekkimise seisukohalt äärmiselt olulist mõistet, milleks on terminid „mootorsõiduk“ ja „käitamine“. Selgesõnalisi definitsioone nimetatud mõistetele aga võlaõigusseadus ei paku. Sellest tulenevalt võib praktikas muutuda paratamatult küsitavaks ühe või teise liiklemiseks kasutatava ja mootori jõul töötava uudse vahendi (sealhulgas elektritõukeratta) riskivastutuse regulatsiooni kontekstis mootorsõidukina käsitlemine, sellise

¹ Lepik, S. (toim). Laenutatud tõukerattaga sõit tõi kaasa esimese raske liiklusõnnetuse – Pealinn 04.07.2019. Arvutivõrgus: <http://www.pealinn.ee/tallinn/laenutatud-toukerattaga-soit-toi-kaasa-esimese-raske-liiklusonnetuse-n243869> (13.04.2020).

² Maripuu, V. – Nael, M. (toim). Liikluseksperdid on eriarvamusel, kus elektritõukerattaga sõita tohib – Eesti Rahvusringhääling 02.08.2019. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/967285/liikluseksperdid-on-eriarvamusel-kus-ekstritoukerattaga-soita-tohib> (13.04.2020).

³ Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487 ... RT I, 20.02.2019, 8.

käsitluse sõltuvus või sõltumatus liiklusseaduse⁴ (LS) § 2 punktis 40 sisalduvast mootorsõiduki legaaldefiniitsioonist ning igal konkreetsel üksikjuhtumil mootorsõiduki käitamises oleku (käitamise) sidumine kitsalt vaid mootorsõiduki sõitmisega (ehk edasilikumisega) või käitamise defineerimine laialt.

Võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaandest järeldeb, et Eesti kehtivas õiguses sisalduv mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon rajaneb suuresti Saksamaa teeliiklusseaduse (*Straßenverkehrsgesetz* ehk StVG)⁵ § 7 regulatsioonil.⁶ Nimelt järeldeb StVG § 7 lg-st 1 ja lg-st 2, et kui mootorsõiduki käitamisel põhjustatakse inimese surm, kehavigastus või tervisekahjustus või kahjustatakse asja, on valdaja kohustatud kannatanule sellest tekkinud kahjud hüvitama. Kahju hüvitamise kohustust ei esine (on välistatud) juhul, kui õnnetus on põhjustatud vääramatu jõu tõttu.⁷ Seega oleks igati mõistlik eeldada, et VÕS §-s 1057 sisalduvate mõistete sisustamisel ning regulatsiooni tõlgendamisel saaks võtta vajadusel aluseks Saksamaa Liitvabariigi kohtute praktikat ning saksakeelses õiguskirjanduses väljendatud seisukohti kui võimalikke tõlgendussuuniseid. Iseenesest on selline järeldeb põhjendatav asjaoluga, et Eesti Vabariik on Mandri-Euroopa õigussüsteemi ning germaani õigusperekonda kuuluv riik, mille kehtiva tsiviilseadustiku väljatöötamisel on kasutatud peamiselt Saksa tsiviilkoodeksit (ning lisaks ka Šveitsi ja Hollandi tsiviilkoodekseid).⁸ Ka Riigikohus on oma praktikas mitmel korral rõhutanud, et teiste riikide analoogilisi seadusi ja praktikat võib vähemalt eraõiguse normide puhul arvestada võrdlusmaterjalina Eesti seaduse mõtte ja eesmärgi väljaselgitamisel.⁹ Täiendavalt on Riigikohus sedastanud järgmist: „See kehtib esmajoonel olukorras, kui meil sätte rakenduspraktika puudub, kuid mujal on see sarnase sätte puhul välja kujunenud. See puudutab eelkõige riike, kellega meil on üldjoontes sarnane õigussüsteem ja seaduste rakendamise praktika, eeskätt Euroopa Liidu teisi liikmesriike ja esmajoonel Mandri-Euroopa õigusperekonda kuuluvaid riike“¹⁰.

⁴ Liiklusseadus. – RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 15.03.2019, 9.

⁵ Straßenverkehrsgesetz. In der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008) geändert worden ist. Arvutivõrgus: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html#BJNR004370909BJNG000101308> (26.04.2020).

⁶ Tampuu, T. VÕS § 1057/2. – Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus III. 8. ja 10. osa (§-d 619-916 ja 1005-1067). Komm vlj. Tallinn: Juura 2009.

⁷ Saksa keeles: *Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.*

⁸ Varul, P. jt. Tsiviilõiguse üldosa. Tallinn: Juura 2012, lk 23, 26.

⁹ RKTko 09.12.2008, 3-2-1-103-08.

¹⁰ RKTko 07.12.2011, 3-2-1-123-11.

Niisiis on käesoleva magistritöö aluseks olevaks probleemiks asjaolu, et VÕS §-s 1057 sisalduv mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon kätkeb endas mõisteid „mootorsõiduk“ ja „mootorsõiduki käitamine“, kuid ei sätesta nende terminite definitsioone. Mõistete defineerimise osas on eestikeelses õiguskirjanduses ja teadustöodes väljendatud erinevaid ning kohati ka vasturääkivaid seisukohti. Näiteks on sedastatud, et VÕS §-s 1057 sisalduva mootorsõiduki mõiste sisustamisel võiks lähtuda eelkõige liikluseaduses sisalduvast definitsioonist.¹¹ Samas on väljendatud ka seisukohta, et VÕS §-s 1057 sisalduv liikluseaduses leitavast terminist eraldiseisev mootorsõiduki mõiste, mille tähendus liikluseaduses sisalduva legaldefinitsiooniga ei kattu.¹² Eesti kohtupraktika on nende mõistete sisustamise osas väga vähene ega võimalda iseenesest järeldada konkreetseid kriteeriume, millele tuginevalt saaks konkreetse motoriseeritud vahendi mootorsõidukiks olekut ja selle käitamises olemist juhtumipõhiselt hinnata. Näiteks puuduvad Eesti kohtupraktikas elektritõukerataste käitamisega põhjustatud kahju hüvitamist puudutavad kohtuotsused sootuks. Hetkel on leitav vaid üks elektritõukerattaga seotud liiklusõnnetust käsitlev kohtulahend väärteomenetluses, milles kohus sedastas siiski, et ülekäigurajal elektritõukerattaga sõitja, kes ei saanud viivitamata peatada elektritõukeratast ning sõitis otsa tee andmise kohustust rikkunud isiku sõiduautole, on käsitletav siiski jalakäijana liikluseaduse tähenduses.¹³

Eelnevast tulenevalt püstitas autor järgmised uurimisküsimused:

- 1) Kuidas tuleks tõlgendada VÕS §-s 1057 sisalduvat terminit „mootorsõiduk“ – kas mõistet tuleb sisustada liikluseaduses sisalduva mootorsõiduki legaldefinitsiooni põhjal või on tegemist eraldiseisva mõistega, mida tuleks defineerida laiemalt ehk piiritlemata mõistet „mootorsõiduk“ kitsalt liikluseaduses sisalduva mootorsõiduki legaldefinitsiooniga?
- 2) Kas VÕS §-s 1057 sisalduv termin „mootorsõiduki käitamine“ seondub kitsalt mootorsõiduki edasiliikumise ehk sõitmise protsessiga ning kas mootorsõiduki käitamisest oleval lugemine seondub selle mootori olekuga (töötav või väljalülitatud)?

¹¹ Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2012, lk 245; Štroman, V. Riskivastutuse eeldused ja ulatus mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral. Magistritöö. Juhendaja Janno Lahe. Tartu: Tartu Ülikool 2015, lk 12.

¹² Lahe, J. Regulation of Strict Liability in the CFR and the Estonian Law of Obligations Act. – Juridica International 2010/XVII, lk 173.

¹³ HMKo 28.11.2019, 4-19-5099.

3) Kas käitamises olevas mootorsõidukis sisalduva kõrgendatud ohu (ohu, mille tõttu on käitamises olev mootorsõiduk käsitletav suurema ohu allikana VÕS § 1057 tähenduses) realiseerumine võib olla ka kestva iseloomuga ning milliste kausaalteediteooriate abil hinnatakse Eesti ja Saksa kohtupraktikas põhjuslikku seost käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ning kannatanu õigushüve kahjustamise ja tekkinud kahju vahel?

Teisisõnu soovib autor jõuda muu hulgas selgusele selles, kas on mõeldav, et mootorsõiduki käitamisega kaasneva käitamiskahju realiseerumine kestab ning viib kannatanule kahju tekkimiseni ka ajal, mil mootorsõiduk enam käitamises ei ole (näiteks olukorras, kus sõiduteel sõitmise ajal eraldub mootorsõidukilt selle osa ning põhjustab kahju teisele isikule alles siis, kui mootorsõiduk, millelt osa eraldus, enam käitamises ei ole).

4) Kas käitamises mitteoleva mootorsõiduki iseeneslik süttimine võib olla käsitletav mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena VÕS § 1057 kontekstis?

Riskivastutuse kui kahjutekitaja süüst sõltumatu vastutuse instituuti tuntakse paljude riikide õiguskordades. Maastrichti Ülikooli professor Cees van Dam on oma teoses „European Tort Law“ väljendanud seisukohta, et riskivastutus teenib deliktiõiguslikus võlasuhtes kannatada saanud poole õigusliku positsiooni parandamise eesmärki, nähes ette õigusliku aluse tekitatud kahju hüvitamise nõudele ning seda sõltumata kahjutekitaja kui võlgniku käitumise süülisuse tõendamisest kannatanu kui võlausaldaja poolt.¹⁴ Nimetatud teoses on rõhutatud, et riskivastutuse regulatsioon kohaldubki eelkõige (aga mitte ainult) olukorras, kus kahju on tekkinud keskmisest suuremat ohtu loomupäraselt sisaldavate ning eelkõige liikuvate asjade (näiteks mootorsõidukite) kaudu, mille kasutamisega kaasneb üldjuhul ulatusliku kahju tekkimise suur tõenäosus.¹⁵ Seega on tegemist kahju tekitanud isiku vastutusega, mis ei sõltu tema süü olemasolust, vaid kahju kaasa toonud ning kõrgendatud ohtu sisaldava asja või tegevuse kahjutekitaja poolt valitsemise ja valitsemise käigus sellise ohu realiseerumise faktist.

Eesti Vabariigi õiguskorras sisalduv riskivastutuse instituut kui deliktilise vastutuse eriliik on reguleeritud võlaõigusseaduse §-dega 1056–1060. Seejuures kujutab võlaõigusseaduse § 1056 endast riskivastutuse generaalklauslit, mis sätestab üldised eeldused eriti ohtliku asja või tegevuse valitseja (suurema ohu allika valdaja) vastutusele juhuks, kui teisele isikule (kannatanule) on tekkinud kahju (kehavigastuse, tervisekahjustuse või asja kahjustamise näol)

¹⁴ Dam, C. V. *European Tort Law*. Oxford: Oxford University Press 2014, lk 298.

¹⁵ Dam, C. V. *op cit*, lk 298.

sellisele suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumise tagajärjel.¹⁶ Võlaõigusseaduse §-d 1057–1060 on seega riskivastutuse erikoosseisud (liigitatuna konkreetsete asjade või tegevuste põhjal, mida seadus käsitleb põhimõtteliselt suurema ohu allikatena). Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni (VÕS § 1057) riskivastutuse erikoosseisuna käsitlemine ei tähenda siiski vastutuse tekkimise eelduste sisustamist üksnes erikoosseisu alusel, kuna VÕS §-s 1056 sätestatud generaalklausel on kohaldatav üldsätetena kõikide suurema ohu allika valitseja riskivastutuse erikoosseisude puhul.¹⁷ Seega on mootorsõiduki riskivastutuse tekkimise eeldused tuletatavad VÕS § 1056 kui generaalklausli ja VÕS § 1057 kui erikoosseisu koosmõjust.

Käesolev magistritöö jaguneb kolmeks suuremaks peatükiks. Magistritöö esimeses peatükis käsitleb autor VÕS §-s 1057 sisalduvat terminit „mootorsõiduk“. Esimeses peatükis analüüsib autor erinevaid mootorsõiduki mõiste käsitlusi ning kujundab isikliku seisukoha küsimuses, kas VÕS § 1057 kontekstis peaks mõiste „mootorsõiduk“ olema sisustatav kehtivas liikluseaduses sisalduva mootorsõiduki mõiste leaaldefiniitsiooni alusel või on tegemist siiski eraldiseisva mõistega. Lisaks pakub autor esimeses peatükis välja mõned tõlgendamissuunised VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki mõiste sisustamiseks, mis on tuletatavad Saksa kohtupraktikast.

Teises peatükis analüüsib autor, kas VÕS § 1057 tähenduses tuleks suurema ohu allikana käsitleda mootorsõidukit kui sellist või mootorsõiduki käitamist kui tegevust. Samuti käsitleb autor põhjalikult mootorsõiduki käitamise mõistet ning analüüsib, millised seisukohad mootorsõiduki käitamise mõiste tõlgendamisel järelduvad eestikeelsest õiguskirjandusest ja Eesti kohtupraktikast. Ka analüüsib autor nii saksakeelse õiguskirjanduse kui ka Saksa kohtupraktika põhjal, kui kitsalt või laialt käsitletakse mootorsõiduki käitamist Saksamaal ning milliseid suuniseid saaks Saksa õigusest tuletada VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki käitamise mõiste defineerimiseks.

Kolmandas peatükis keskendub autor käitamisriski realiseerumise ja põhjusliku seose küsimusele. Autor analüüsib, mida tähendab mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine, mis kannatanu õigushüve kahjustamise ja kahju tekkimise põhjustamise kaudu VÕS § 1057 alusel riskivastutuse kaasa toob. Autor käsitleb ka käitamisriski realiseerumise kestuse küsimust ning seda, kas ja millisel juhul saab mootorsõiduki iseeneslik süttimine olla käsitletav käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena. Lisaks analüüsib autor, milliseid

¹⁶ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.

¹⁷ RKTko 18.04.2007, 3-2-1-27-07; RKTko 4.12.2019, 2-18-5278; Tampuu, T. (viide 11), lk 242.

kausaliteediteooriaid on põhjusliku seose tuvastamisel kasutatud Saksa õiguses ning kas lähtutakse olemuslikult samadest reeglitest nagu Eesti õiguses.

Käesolev magistritöö kujutab endast Eesti Vabariigi õiguskorras sisalduva mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse instituudi võrdlev-kvalitatiivset uurimust. Magistritöö koostamisel kasutas autor peamiselt Eesti Vabariigis kehtivaid õigustloovaid akte, eesti- ja saksakeelset õiguskirjandust ning Eesti ja Saksa kohtute praktikat.

Mootorsõiduki ja mootorsõiduki käitamise mõistet ning käitamisrisi realiseerumise ja põhjusliku seose aspekte on seni käsitlenud oma 2015. aasta magistritöös teemal „Riskivastutuse eeldused ja ulatus mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral“¹⁸ Veronika Štroman. Nimetatud magistritöö eesmärgiks oli teha kindlaks riskivastutuse eeldused ning vastata küsimusele, kuidas jagatakse vastutust kahe ja enama mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamisel. Kuigi nimetatud magistritöös olid mõistete sisustamise näiteid toodud ka Saksa õigusest, jäi Saksa õiguse käsitus mõistete sisustamisel väga ülevaatlikuks, piirdudes vaid üksikute Liidu Ülemkohtu 20. sajandi lahenditega ning Saksa õigust käsitlevate õiguskirjanduslike teostega. Nimetatud magistritöö eesmärgiks ei olnud viia läbi põhjalik võrdlev-õiguslik analüüs mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonis sisalduvate mõistete sisustamisest Eesti ja Saksa õiguses. Mõistete defineerimisel on käsitletud tunduvalt suuremas ulatuses Eesti ja Vene õiguses sisalduvaid regulatsioone, neid puuduvat kohtupraktikat ja kirjandust. Suuremas osas keskendus aga nimetatud magistritöö kahe või enama mootorsõidukiga vastastikku põhjustatud kahju hüvitamist puudutavate aspektide analüüsimisele. Käesolevas magistritöös keskendub aga autor mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonis sisalduvate mõistete defineerimisele, käitamisele iseloomuliku risi realiseerumise sisustamisele ja põhjusliku seose käsitlemisele ning seda kitsalt Eesti ja Saksa kohtupraktikas ning Eesti ja Saksa õiguskorda puudutavas kirjanduses väljendatud seisukohtade alusel.

¹⁸ Štroman, V. (viide 11).

1. Mootorsõiduki mõiste defineerimine

VÕS §-st 1057 tuleneb, et mootorsõiduki otsene valdaja vastutab mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest, välja arvatud juhul, kui esinevad VÕS § 1057 p-des 1–5 sätestatud riskivastutust välistavad asjaolud. Lähtuvalt eelnevalt¹⁹ autori poolt rõhutatud tõsiasiast, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse kui riskivastutuse eriliigi tekkimise eeldused on tuletatavad riskivastutuse generaalklausli (VÕS § 1056) ja konkreetse riskivastutuse erikoosseisu (mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse puhul seega VÕS § 1057) koosmõjust, ning võttes eeskujuks Tambet Tampuu poolt teoses „Lepinguvälised võlasuhted“²⁰ sõnastatud riskivastutuse generaalklausli eeldused, saab mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse tekkimise eeldused sõnastada järgmiselt.

Mootorsõiduki otsene valdaja vastutab kannatanule kahju tekitamise eest ehk kannatanule surma, kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise või tema asja kahjustamise eest, kui: 1) mootorsõiduk oli käitamises vastutuse tekkimise ajendiks oleva sündmuse ilmnemise momendil; 2) realiseerub mootorsõiduki käitamiskahju ning kannatanule tekkinud kahju on käitamiskahju realiseerumisega põhjuslikus seoses; 3) puuduvad VÕS § 1057 punktides 1–5 sätestatud vastutust välistavad asjaolud.

Niisiis järeldub sõnastatud mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse tekkimise eeldustest enesestmõistetavalt asjaolu, et sellise vastutuse esmaeelduseks on käitamises oleva mootorsõiduki olemasolu, mis suurema ohu allikana oli kahju tekitamise objektiks. Kehtivas võlaõigusseaduses sisalduv riskivastutuse regulatsioon aga paraku mootorsõiduki legaldefiniitsiooni ei paku. Niisiis vajab igal konkreetsel kahju tekitamise üksikjuhtumil esmalt määratlemist asjaolu, kas kahju tekitamise objektiks oli mootorsõiduk. Küsitav on siiski, mis võiks olla lähtekohaks asjaolude tõlgendamisel ja mootorsõiduki mõiste määratlemisel.

Eesti õiguses defineerib mootorsõiduki mõistet liikluseadus, sätestades, et liikluseaduse tähenduses on mootorsõidukiks mootori jõul liikuv sõiduk, välja arvatud üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, elektrimootoriga jalgratas, tasakaaluliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa kuut kilomeetrit tunnis (LS § 2 p 40).

¹⁹ *Supra*, lk 7.

²⁰ Tampuu, T. (viide 11), lk 242.

Selgusele jõudmine küsimuses, kas lähtuda konkreetsel juhtumil ühe või teise motoriseeritud asja käsitlemisel mootorsõidukina VÕS § 1057 mõttes liiklusseadusest või mitte, on oluline eelkõige tulenevalt asjaolust, et liiklusseadus välistab automaatselt osa mootori jõul töötavaid liiklusvahendeid mootorsõidukite hulgast. Nii näiteks ei ole mootorsõidukitena liiklusseaduse tähenduses käsitletavat trammid.

Samas on viimasel ajal Eesti tänavatel hakatud üha enam kasutama uut liiki liikumisvahendina elektritõukeratast, mille kvalifitseerimisest liiklusseaduse alusel ning sellise kvalifitseerimise raskuste kohta on võtnud ajakirjanduses sõna ka vandeadvokaat Indrek Sirk. Indrek Sirk on väljendanud arvamust, et elektritõukerattad kujutavad endast „seadusest väljapoole jäävaid liikumisvahendeid“, kuna nendega Eesti tänavatel ja teedel liikumine ei allugi hetkel kehtivatele liiklusseaduse reeglitele. Selle põhjuseks on välja toodud näiteks ebaselgust küsimuses, kas elektritõukeratta kasutaja kujutab endast kehtiva liiklusseaduse tähenduses abivahendit kasutatavat liiklejat ehk jalakäijat (LS § 2 p 13) või on elektritõukeratta puhul tegemist pisimopeediga.²¹

Liiklusseaduse kohaselt on jalakäija jalgsi, ratastoolis või muu sarnase üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud sõidukiga liikleja. Jalakäijaks loetakse ka rula, rulliske või -suuski, tõukeratast või -kelku või muid sellesarnaseid abivahendeid kasutatavat liiklejat (LS § 2 p 13). Pisimopeed on aga liiklusseaduse kohaselt vähemalt kaherattaline sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sisepõlemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis (LS § 2 p 56). Elektritõukeratas on erinevalt tavatõukerattast, kus edasiliikumine toimub inimese lihasjõu kaasabil, mõeldud kasutamiseks ja edasiliikumiseks just elektrimootori jõul. Seetõttu tuleb autori hinnangul elektritõukeratast käsitleda kehtiva liiklusseaduse tähenduses tavatõukerattast (kui liikleja abivahendist) eraldiseisva motoriseeritud liiklusvahendina, mis saab kvalifitseeruda sõltuvalt elektritõukeratta tehnilistest omadustest eelkõige pisimopeediks. Samas ei käsitle liiklusseadus ka pisimopeede mootorsõidukitena (LS § 2 p-d 40 ja 56).

Teisisõnu, kui asuda seisukohale, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonis (VÕS §-s 1057) sisalduv mõiste „mootorsõiduk“ peaks olema sisustatav hetkel kehtivas

²¹ Sirk, I. Kas elektritõukeratas on jalakäija abivahend või sõiduk? – Õhtuleht 11.10.2019. Arvutivõrgus: <https://www.oh tuleht.ee/979859/indrek-sirk-kas-elektritoukeratas-on-jalakajja-abivahend-voi-soiduk> (20.01.2020).

liiklusseaduses sisalduva mõiste „mootorsõiduk“ legaaldefiniitsiooni põhjal, ei oleks elektritõukeratas käsitletav mootorsõidukina ka VÕS § 1057 regulatsiooni mõttes. 2020. aasta veebruaris algatas aga Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu²², mille eesmärgiks on luua reeglid elektritõukerataste ja teiste kergete elektrisõidukite kasutamiseks liikluses. Eelnõu seletuskirja kohaselt soovitakse eelnõuga võtta kasutusele uut liiki sõidukite kategooriana kergliikurit.²³ Eelnõuga soovitakse täiendada liiklusseaduse §-i 2 punktiga 21¹, sätestades järgmiselt: „kergliikur on ühe inimese vedamiseks ette nähtud istekohata elektri jõul liikuv sõiduk, mille mootori suurim võimsus ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis. /.../“. Samuti soovitakse muuta liiklusseaduse § 2 punkti 40 ja sõnastada seda järgmiselt: „mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk, välja arvatud üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, jalgratas, kergliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa kuut kilomeetrit tunnis“.²⁴ Seega kavatakse kirjeldatud liiklusseaduse muudatustega välistada kergliikurid (sealhulgas elektritõukerattad) selgesõnaliselt liiklusseaduse tähenduses mootorsõidukite hulgast.

Tambet Tampuu on oma teemakäsitlustes väljendanud mitmeid seisukohti riskivastutuse kontekstis mootorsõiduki mõiste määratlemise seostamisest liiklusseaduses sisalduva definitsiooniga. Näiteks on Tambet Tampuu rõhutanud, et VÕS §-s 1057 nimetatud mootorsõiduki mõiste määratlemisel oleks loogiline juhinduda liiklusseaduses sisalduvast mootorsõiduki legaaldefiniitsioonist (LS § 2 p-st 40) ning vastuse küsimusele, kas VÕS § 1057 kohaldub ka teeliikluses mitteosalevatele sõidukitele (veesõidukid ning õhusõidukid), peab andma kohtupraktika.²⁵ Samas on Tambet Tampuu asunud varem ka seisukohale, et mootorsõidukiks VÕS § 1057 mõttes on mistahes mootori jõul liikuv sõiduk (sealhulgas ka rööbassõiduk, veesõiduk ja õhusõiduk).²⁶

Autori hinnangul ei ole ega saagi kehtivas liiklusseaduses sisalduv mootorsõiduki definitsioon olla lähtekohaks VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki kui suurema ohu allika mõiste

²² Liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu seisuga 13.02.2020. Arvutivõrgus: <http://eelvoud.valitsus.ee/main#13D5T7qm> (23.03.2020).

²³ Liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu seisuga 13.02.2020. Seletuskiri, lk 1. Arvutivõrgus: <http://eelvoud.valitsus.ee/main#fPEkhkSU> (23.03.2020).

²⁴ Liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu seisuga 13.02.2020, lk 1. Arvutivõrgus: <http://eelvoud.valitsus.ee/main#13D5T7qm> (23.03.2020).

²⁵ Tampuu, T. (viide 11), lk 245.

²⁶ Tampuu, T. VÕS § 1057/3.1.

määratlemisel. Mõisted ei ole omavahel samastatavad ning seda nii normide sõnastusest ja ulatusest kui ka regulatsioonide eesmärgist tulenevalt.

Kuna LS § 2 p-st 40 tulenev mootorsõiduki legaalseaduse tähenduses LS § 2 p 40 iseseisvalt, „sõiduk“, siis ei defineeri mootorsõidukit liiklusseaduse tähenduses LS § 2 p 40 iseseisvalt, vaid igal juhul koostoimes LS § 2 p-ga 73, mis näeb ette mõiste „sõiduk“ legaalseaduse tähenduses. Niisiis järeldeb LS § 2 p-st 40 koostoimes LS § 2 p-ga 73, et liiklusseaduse tähenduses on mootorsõidukiks mootori jõul liikuv ning ainult teel liiklemiseks ettenähtud või teel liikuv seade, välja arvatud üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, elektrimootoriga jalgratas, tasakaaluliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa kuut kilomeetrit tunnis. Seega kehtiva liiklusseaduse tähenduses ei käsitleta mootorsõidukitena selliseid vahendeid, mis on märgitud LS § 2 p-s 40 sisalduvas loetelus. Nendeks seadmeteks on üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, elektrimootoriga jalgratas, tasakaaluliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa kuut kilomeetrit tunnis. Lisaks sellele ei kuulu kehtiva liiklusseaduse tähenduses mootorsõidukite hulka ka igasugused mootori jõul väljaspool sõiduteed liikuvad või väljaspool sõiduteed liiklemiseks ettenähtud seadmed (näiteks ka lennukid ning mootorpaadid).

Sellisest arusaamast lähtuv mootorsõiduki mõiste defineerimine VÕS § 1057 kontekstis oleks aga vastuolus regulatsiooni sõnastuse endaga, kuna VÕS § 1057 käsitleb mootorsõidukina ka õhusõidukit, sätestades, et mootorsõiduki otsene valdaja ei vastuta selle käitamisel tekkinud kahju eest, kui kahju põhjustas vääramatult jõud või kannatanu tahtlik tegu, välja arvatud juhul, kui kahju tekkis õhusõiduki käitamisel (VÕS § 1057 p 3). Seda on rõhutanud ka Janno Lahe artiklis „Regulation of Strict Liability in the CFR and the Estonian Law of Obligations Act“, märkides, et seetõttu ei ole liiklusseadus käsitletav asjakohase lähteallikana võlaõigusseaduse kontekstis mootorsõiduki mõiste sisustamisel.²⁷

Ka Eesti kohtute poolt väljendatud seisukohad viitavad sellele, et VÕS §-s 1057 sisalduv mõiste „mootorsõiduk“ ei kattu liiklusseaduses sisalduva mootorsõiduki mõiste ja definitsiooniga. Kuigi oma 2007. aasta otsuses²⁸ on Tartu Maakohus rõhutanud, et VÕS §-s 1057 sätestatud mootorsõiduki mõiste sisustamisel tuleks lähtuda liiklusseadusest, on kohtud mitmel korral

²⁷ Lahe, J. (viide 12), lk 173.

²⁸ TMKo 18.12.2007, 2-07-5047.

käsitlenud VÕS § 1057 tähenduses mootorsõidukitena ka seadmeid, mis liiklusseaduse tähenduses mootorsõidukite hulka ei kuulu.

Näiteks on Tallinna Ringkonnakohus oma 2007. aasta otsuses²⁹ käsitlenud VÕS § 1057 tähenduses mootorsõidukina Pärnu jõel sõitvat mootorkaatrit, mis aga liiklusseaduse § 2 p-de 40 ja 73 kontekstis mootorsõidukina käsitletav ei ole. Lisaks on Viru Maakohus oma 19. novembri 2008. aasta otsuses³⁰ rõhutanud, et ka töötajate transportimiseks põlevkivikaevanduses kasutatavat (niisiis maa-alust) inimveorongi saab käsitleda mootorsõidukina VÕS § 1057 mõttes. Sõiduauto ja trammi kokkupõrget ning sellest ilmnenu sõiduauto omaniku kahjuhüvitisnõuet puudutavas tsiviilasjas³¹, kus vaidlust lahendati kahju põhjustaja süülise vastutuse regulatsioonile (VÕS § 1043 jj) tuginedes, ei sedastanud küll Riigikohus selgesõnaliselt trammi kuuluvust VÕS § 1057 tähenduses mootorsõidukite hulka, kuid rõhutas siiski, et mootorsõidukite kokkupõrke tagajärjel kahju tekitamise korral saab esitada nõude ka VÕS § 1057 alusel. Riigikohtu selline viide mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonile võimaldab järeldada, et ka tramm on Riigikohtu hinnangul mootorsõiduk VÕS § 1057 tähenduses. Kõige laiemal määratlusel VÕS §-s 1057 sisalduvale mootorsõiduki mõistele on andnud aga Tallinna Ringkonnakohus oma 2013. aasta otsuses, rõhutades, et mootorsõidukiks on mistahes mootori jõul liikuv sõiduk (konkreetsel juhul lintraktor).³²

Liiklusseaduses sisalduva mootorsõiduki legaaldefiniitsiooni käsitlemine VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki mõiste defineerimise lähtekohana oleks autori hinnangul vastuolus ka riskivastutuse regulatsiooni eesmärgiga.

Harju Maakohus on oma 2019. aasta lahendis rõhutanud, et „riskivastutuse eesmärgiks on eriti ohtlikust asjast või tegevusest lähtuva iseloomuliku (kõrgendatud) ohu realiseerumise korral tagada kahju kannatanud isikule hüvitisnõue, sõltumata sellise ohu allikat (suurema ohu allikat) valitsenud isiku tegevuse õigusvastasusest ja süüst“.³³ Seda on oma praktikas sedastanud ka Riigikohus.³⁴

²⁹ TlnRnKo 10.12.2007, 2-06-12226.

³⁰ VMKo 19.11.2008, 2-05-19976.

³¹ RKTko 27.10.2014, 3-2-1-90-14.

³² TlnRnKo 15.10.2013, 2-11-56403.

³³ HMKo 14.11.2019, 2-19-11199.

³⁴ RKTko 18.04.2007, 3-2-1-27-07 p 12.

Mootorsõiduk on oma olemuselt vahend, mida kasutatakse ühiskonnas eelkõige kellegi või millegi transportimiseks (niisiis kas liikumis- ja transportimisvahendina). Mootorsõidukite kasutamine on vaatamata selle ohtlikkusele ning asjaolule, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon määratleb mootorsõidukit kui endas suuremat ohtu sisaldavat vahendit ehk suurema ohu allikat), ühiskonnas siiski lubatav. Tõenäoliselt ainsaks mõistlikuks põhjenduseks sellele saab olla mootorsõidukite kasulikkus, mis kaalub üles nende kasutamisega seonduvad kõrgendatud ohud.

Nii järeldub ka Harju Maakohtu 2006. aasta lahendist, et riskivastutuse regulatsiooni eesmärk on võimaldada ühiskonnal kasutada võlaõigusseaduse tähenduses suurema ohu allikaid neist lähtuva üldise kasu nimel, kaitsta samaaegselt sellistest allikatest lähtuva suurema ohu potentsiaalsete ohvrite absoluutseid õigushüvesid ning lihtsustada neil kahjuhüvitisnõuete esitamise võimalusi.³⁵

Liiklusseaduse eesmärgiks on eelkõige liiklusohutuse tagamine.³⁶ Seevastu järeldub eelnevalt kirjeldatud kohtu seisukohtadest, et riskivastutuse regulatsiooni eesmärgiks ei ole niivõrd liiklusega kaasnevate ohtude ärahoidmine ja kõrvaldamine ning selle kaudu liikluse ohutuse tagamine. Võlaõigusseaduses sisalduv riskivastutuse regulatsioon ei sea eesmärgiks liikluse korraldamist ega mootorsõidukitele, trammidele ja muudele liiklemiseks kasutatavatele vahenditele ning nende juhtide eksamineerimisele nõuete esitamist. Riskivastutuse regulatsiooni eesmärgiks on tagada isikule võimalus nõuda lihtsustatud korras (suurema ohu allika valitseja süüd tõendamata) kahju hüvitamist olukorras, kus mootorsõiduki käitamisega kaasnevad kõrgendatud ohud on juba isikule tekkinud kahju kujul realiseerunud.³⁷ Liiklusseadus aga selliseid eesmärke ei teeni.

Konkreetse kahju põhjutanud motoriseeritud vahendi käsitlemine VÕS § 1057 tähenduses mootorsõidukina on seega autori hinnangul igakordse tõlgendamise (mitte aga kitsalt liiklusseaduses sisalduvast legaalseadusest lähtumise) küsimus. Olukorras, kus konkreetse motoriseeritud vahendi kuuluvus VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki mõiste alla on keskmise mõistliku isiku vaatevinklist lähtuvalt üheselt selge, saab ja tuleb autori hinnangul seda vahendit käsitleda mootorsõidukina VÕS § 1057 mõttes. Motoriseeritud vahendi VÕS §-s 1057 sisalduva mootorsõiduki mõiste alla kuuluvuse ühese selguse kriteerium võiks aga

³⁵ HMKo 01.12.2006, 2-04-1975.

³⁶ HMKo 02.05.2013, 4-13-2162.

³⁷ Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. – *Juridica* 2003/III, lk 161.

rajaneda eelnevalt kirjeldatud³⁸ Tallinna Ringkonnakohtu poolt sõnastatud üldpõhimõttel, mille kohaselt on seaduse tähenduses mootorsõidukiks mistahes mootori jõul liikuv sõiduk.³⁹

Niisiis on VÕS § 1057 tähenduses mootorsõidukiks mistahes täielikult (ehk näiteks inimese lihasjõu kaasmõjuta) mootori jõul liikuv sõiduk (täielikult ehk ainuüksi mootori jõul liikuda saav sõiduk).⁴⁰ VÕS § 1057 tähenduses tuleb mootorsõidukiks pidada põhimõtteliselt näiteks sõiduautot, bussi, raskeveokit, mootorpaati, lennukit, rongi, trammi ning igasugust teist motoriseeritud asja, mis töötab ja liigub üksnes mootori jõul, mis on selleks (mootori jõul liikumiseks ja seeläbi kellegi või millegi transportimiseks) olemuslikult mõeldud ja mida keskmine mõistlik inimene seetõttu harjumuspäraselt mootorsõidukina käsitleb.

Kõikidel muudel juhtudel, kus konkreetse motoriseeritud vahendi VÕS § 1057 tähenduses mootorsõidukina määratlemine võib olla mingil põhjusel kaheldav ning selgust ei taga ka Eesti kohtupraktika, võib autori hinnangul leida vajalikke suuniseid Saksa õigusest (Saksa õiguskorras sisalduvast mõiste „mootorsõiduk“ tähendusest ning seda puudutavast õigusalasest kirjandusest ja Saksamaa kohtute praktikast). Eriti asjakohane on see aga eelkõige tänapäeva tehnika arengut ning liiklemiseks ja transportimiseks kasutatavate uut liiki vahendite kasutuselevõttu silmas pidades. Näiteks Eesti tänavatel kasutatava uut liiki liikumisvahendi, elektritõukeratta, kuuluvus VÕS §-s 1057 sisalduva mootorsõiduki mõiste alla võib olla kaheldav kasvõi tulenevalt asjaolust, et elektritõukeratas saab olla kasutatav ka ainuüksi inimese füüsilise jõu mõjul (seda näiteks olukorras, kus elektritõukeratta ajami jõuallikat toitev akumulaator saab sõidu ajal tühjaks).

Saksa õiguses lähtutakse mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni mõttes mõiste „mootorsõiduk“ defineerimisel Saksamaa teeliiklusseaduses (StVG-s) sisalduvast definitsioonist.⁴¹ Nimelt reguleeribki Saksamaa õiguskorras mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutust just teeliiklusseadus. StVG § 1 lg 2 kohaselt on seaduse tähenduses mootorsõidukiks vaid mootori jõul liikuv maismaasõiduk, mis ei ole seotud rööbastega.⁴²

³⁸ *Supra*, lk 13.

³⁹ TlnRnKo 15.10.2013, 2-11-56403.

⁴⁰ Tampuu, T. VÕS § 1057/3.1.

⁴¹ Greger, R.; Zwickel, M. *Haftungsrecht des Straßenverkehrs. Handbuch und Kommentar*. Berlin: Walter de Gruyter 2014, lk 30.

⁴² StVG § 1 lg 2: *Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.* (Seaduse tähenduses on mootorsõidukiteks maismaasõidukid, mis liiguvad mootori jõul ning ei ole seotud rööbastega).

Niisiis ei hõlma Saksa õiguses sisalduv mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon vastutust õhu-, vee- ja rööbassõidukite käitamisel tekitatud kahju eest. Seevastu Eesti õiguses sisalduv mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon käsitleb selgesõnaliselt mootorsõidukina ka õhusõidukit⁴³. Niisiis saab StVG-s sisalduvat mootorsõiduki riskivastutuse regulatsiooni puudutavat õiguskirjandust ja Saksamaa kohtute praktikat võtta eeskujuks VÕS §-s 1057 sisalduva mõiste „mootorsõiduk“ sisustamisel ja tõlgendamisel vaid osas, mis puudutab rööbastega mitteseotud maismaasõidukeid.

Saksa õiguskirjanduses ning Saksa kohtupraktikas on StVG (ja seega ka mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse) tähenduses mõiste „mootorsõiduk“ tõlgendamisel rõhutatud, et motoriseeritud vahendi käsitlemisel mootorsõidukina ei oma tähendust, kas sõiduk on mõeldud inimeste (reisijate) või asjade (kauba) vedamiseks või tegemist on üksnes endast tööseadet kujutava masinaga ehk töömasinaga (näiteks murutraktoriga).⁴⁴ Ka ei oma tähendust, millist liiki lähteenergiat kasutab mootorsõiduki jõuallikas ehk mootor (näiteks elekter, gaas, naftasaadused – bensiin, diisel).⁴⁵ Identne on olukord ka Eesti õiguses, kuna VÕS §-st 1057 ei järeldu, et motoriseeritud vahendi mootorsõidukite hulka arvamine sõltuks selle kasutamistarbusest (näiteks inimeste või kauba vedamine) või mootori tüübist (elektrimootor või sisepõlemismootor).

Küll aga sõltub Saksa õiguses mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni kohaldamine mootorsõiduki võimalikust suurimast sõidukiirusest. Nimelt tuleneb StVG § 8 esimesest punktist reegel, mille kohaselt ei kohaldata mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni õnnetuste puhul, mida põhjustatakse mootorsõidukitega, mille sõidukiirus sirgel teel ei saa ületada 20 kilomeetrit tunnis.⁴⁶

Nii on saksakeelses õiguskirjanduses rõhutatud näiteks, et elektritõukeratas on küll mootorsõiduk StVG tähenduses, sest tegemist on elektrimootori jõul liikuva sõidukiga. Samas on sedastatud ka, et enamikel elektritõukeratastest ei ületa maksimaalne sõidukiirus sirgel teel 20. kilomeetrit tunnis, mistõttu kohaldub elektritõukeratta otsese valdaja vastutusele

⁴³ *Supra*, lk 12.

⁴⁴ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 30.

⁴⁵ Becker, H. jt. *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden: Handbuch für die Praxis*. Heidelberg: C. F. Müller, 2018, lk 2.

⁴⁶ StVG § 8 p 1: *Die Vorschriften des § 7 gelten nicht, wenn der Unfall durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 Kilometer in der Stunde fahren kann /.../.*

(elektritõukerattaga põhjustatud kahju eest) StVG § 8 esimeses punktis sätestatud erand.⁴⁷ Seetõttu allub Saksa õiguses elektritõukerattaga kahju põhjustamise korral kahju põhjustaja vastutus mitte mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse (StVG § 7) regulatsioonile, vaid hoopis süülise vastutuse regulatsioonile.⁴⁸ Sellisele seisukohale on oma 2020. aasta otsuses⁴⁹ asunud ka liidumaakohus Münsteris. Seevastu Eesti õiguses ei sea VÕS § 1057 eraldi kriteeriume mootorsõiduki võimsusele ega ka maksimaalsele sõidukiirusele.

Eraldi on Saksa õiguskirjanduses analüüsitud ka olukorda, kus üks ja sama sõiduk võib tulenevalt oma eripärast (omadustest) ning sõltuvalt kasutusviisist olla erinevatel ajahetkedel käsitletav nii mootorsõidukina StVG § 7 tähenduses kui ka muud liiki sõidukina, mis mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse kontekstis mootorsõidukina käsitletav ei ole. Üheks selliseks sõidukiks on niinimetatud *Spurbus* (inglise keeles *guided bus*). Tegemist on linnas ühistranspordivahendina kasutatava bussiga, mis on oma tehnilistest omadustest (varustusest) tulenevalt võimeline sõitma ka rööbasteel. Nii on Saksa õiguskirjanduses leitud, et ajal, mil nimetatud sõiduk on ühendatud rööbasteega ning liigub sellel, ei ole see käsitletav mootorsõidukina StVG (ning seega ka mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni) tähenduses. Alates hetkest, mil sõiduk eemaldatakse rööbasteelt ning jätkatakse selle kasutamist tavabussina sõiduteel, vastab see taas mootorsõiduki tunnustele, mille käitamisel kahju tekitamisega kaasnev vastutus allub StVG § 7 regulatsioonile.⁵⁰

VÕS § 1057 kontekstis võib see Saksa õiguses levinud põhimõte olla asjakohane abivahend küsimuse lahendamisel, kas kahju põhjustamine elektritõukerattaga (kui sõidukiga, mis võib olla liikumiseks kasutatav nii ainuüksi elektrimootori jõu mõjul kui ka üksnes inimese lihasjõu vahendusel) on käsitletav kahju põhjustamisena mootorsõidukiga olukorras, kus elektritõukeratta edasiliikumine (sellega sõitmine) toimub ainult inimese enda lihasjõu mõjul. Elektritõukeratas on oma olemuselt mootorsõiduk ehk on erinevalt tavatõukerattast mõeldud sõitmiseks elektrimootori jõul. Seega võib asuda seisukohale, et olukorras, kus kahju põhjustatakse elektritõukerattaga, mis on kasutatav kui tavatõukeratas (ehk sõitmine toimub

⁴⁷ Figgenger, D.; Heß, R. Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall. – Neue Juristische Wochenschrift Spezial 2019/19, lk 585–586.

⁴⁸ Tomson, C.; Wieland, A. E-Scooter: Die Fahrt ist frei, aber wer haftet? – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2019/9, lk 447.

⁴⁹ LG Münster 09.03.2020, 8 O 272/19. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/muenster/lg_muenster/j2020/8_O_272_19_Urteil_20200309.html (21.04.2020).

⁵⁰ Filthaut, W. Die Gefährdungshaftung für Schäden durch Oberleitungsnibusse (Obusse). – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 1995/2, lk 53.

vaid inimese enda füüsilise jõu mõjul), ei teki kahju põhjustajale vastutust VÕS § 1057 alusel, vaid vastutust tuleb hinnata süülise vastutuse regulatsiooni (VÕS § 1043 jj) alusel.

Lisaks on Saksa kohtupraktikas ja õiguskirjanduses leitud, et motoriseeritud objekti käsitlemiseks mootorsõidukina StVG tähenduses (ning seega ka mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni kontekstis) peab sõiduki edasiliikumist võimaldav jõuallikas (mootor) olema sõiduki lahutamatu osa ning osalema käitamises seega üheskoos sõidukiga.

Põhimõtet, et asja käsitlemiseks mootorsõidukina peab mootor olema asja (sõiduki) lahutamatu osa, on oma 1999. aasta lahendis rõhutanud üle ka Alam-Saksi liidumaa ülemkohus Oldenburgis. Kohtul tuli otsustada, kas tavaline jalgratas, mis liigub mitte sõitja poolt rakendatava lihasjõu, vaid sõitja selja külge kinnitatud mootorvarju elektrimootori mõjul, on käsitletav mootorsõidukina või mitte. Kohus rõhutas seejuures, et masinajõud on inimese ja looma lihasjõu vastand. Mootorsõidukiks olek tähendab võimet end iseenda jõul edasi liigutada, mis tähendab, et masin (mootor), mille jõul sõiduk edasi liigub, peab liikumise käigus olema sõiduki küljes (olema osa sõidukist).⁵¹

Saksa õiguskirjanduses on muu hulgas märgitud, et StVG tähenduses ei käsitleta mootorsõidukina näiteks inimeste transportimiseks mõeldud ja statsionaarse mootoriga varustatud köisteed, kus trossil paiknevaid trosskandureid seab liikumisse statsionaarne mootor.⁵²

Lisaks järeldub näiteks Baieri liidumaa ülemkohtu 1956. aasta lahendist ka põhimõte, et mootorsõiduki ajami kasutuskõlbmatusega või muu rikkega (näiteks mootorsõidukist akumulaatori eemaldamise tõttu) ei kaota sõiduk oma mootorsõidukiks olemise omadust (niisiis ei muutu olematuks tõsiasi, et tegemist on mootorsõidukiga).⁵³ Ka VÕS § 1057 kontekstis võib järeldada, et mootorsõiduki tehnilisest rikkest tingitud kasutuskõlbmatus või mootorsõiduki (näiteks elektritõukeratta) kasutamine liikumiseks mootorijõudu rakendamata ei tähenda, et sellest hetkest (rikke ilmnemise ja kasutuskõlbmatuks muutumise või elektritõukeratta elektrimootori väljalülitumise ning selle tavatõukerattana kasutamise alguse hetkest) alates

⁵¹ OLG Oldenburg 03.05.1999, 1 Ss 105/99. Arvutivõrgus: <http://www.verkehrsexikon.de/Urteile/Rspr9301.php> (27.11.2019).

⁵² Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 31.

⁵³ BayObLG 08. 05. 1956, 829/55. Arvutivõrgus: <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Ffhzivr%2F5%2Fcont%2Ffhzivr.5.g19.g156.4000.htm&anchor=Y-300-Z-VRS-B-11-S-155&readable=1> (27.11.2019).

kaotaks sõiduk enda mootorsõidukiks olemise omaduse. Pigem omab see tähendust konkreetse sõiduki VÕS § 1057 mõttes mootorsõidukina käitamise sedastamise aspektist lähtuvalt (ehk teisisõnu oma olemuselt mootorsõidukiks olev elektritõukeratas ei ole käitamises mootorsõidukina hetkel, mil on kasutatav liikumiseks tavatõukerattana ehk ainult inimese lihasjõu mõjul).⁵⁴

Niisiis sõnastab autor eelnevalt kirjeldatud Eesti ja Saksa kohtupraktikat ning Eesti ja Saksa õiguskirjanduses levinud seisukohti silmas pidades järgnevad piiritlemiskriteeriumid, mis võiksid olla lähtekohaks hindamisel, kas konkreetne kahju põhjustamise vahendiks olnud motoriseeritud vahend on käsitletav mootorsõidukina VÕS § 1057 tähenduses või mitte. Need kriteeriumid on järgmised:

- 1) mootorsõidukiks VÕS § 1057 tähenduses on mistahes mootori jõul liikuv sõiduk;
- 2) sõiduki käsitlemisel mootorsõidukina VÕS § 1057 tähenduses ei mängi rolli selle kasutusotstarve ehk asjaolu, kas sõiduk on mõeldud inimeste või kauba vedamiseks või on tegemist töömasinaga ehk endast tööseadet kujutava masinaga (näiteks murutraktor);
- 3) tähendust ei oma, mis liiki mootoriga on sõiduk varustatud (elektrimootor, sise põlemismootor või muud liiki mootor) ega ka mootori võimsus ja sõiduki maksimaalne sõidukiirus;
- 4) mootor peab olema mootorsõiduki kui tervikuga ühendatud ehk osa mootorsõidukist.

Eelnevast lähtuvalt on autor leidnud vastuse esimesele uurimisküsimusele. Nimelt järeldab autor, et VÕS § 1057 tähenduses mõiste „mootorsõiduk“ defineerimisel ei ole asjakohane juhendada kitsalt liiklusseaduses sisalduvast mootorsõiduki legaaldefiniitsioonist. VÕS § 1057 tähenduses kujutab mootorsõiduk endast eraldiseisvat mõistet ning seda tulenevalt regulatsiooni sõnastusest ja eesmärgist. Motoriseeritud vahendi käsitlemine VÕS § 1057 mõttes mootorsõidukina rajaneb asjaolude igakordsel tõlgendamisel, sest juba VÕS § 1057 regulatsiooni sõnastusest lähtuvalt on mootorsõidukina sätte tähenduses käsitletav ka õhusõiduk, mis ei kuulu aga liiklusseaduse tähenduses mootorsõidukite hulka. Igakordse tõlgendamise (mitte aga liiklusseadusest lähtumise) vajadus tuleneb ka sellest, et just

⁵⁴ *Supra*, lk 17 jj.

võlaõigusseaduses sisalduva riskivastutuse regulatsiooni eesmärk on tagada ja võimaldada endast kolmandate isikute suhtes suuremat ohtu kujutavate asjade kasutamist ühiskonnas ning nendega tekitatud kahju hüvitamise lihtsustatud korras (ehk asja otsese valdaja süü tõendamise vajaduseta) sissenõudmist. Liiklusseadus sellist eesmärki aga ei teeni. Niisiis on mõiste „mootorsõiduk“ VÕS § 1057 tähenduses oma ulatuselt liiklusseaduses sisalduvast mootorsõiduki mõistest laiem, kuna hõlmab nii neid motoriseeritud vahendeid, mis on käsitletavad mootorsõidukitena liiklusseaduse tähenduses, kuid ka selliseid sõidukeid, mis ei pruugi olla mootorsõidukid liiklusseaduse kontekstis (näiteks tramm, lennuk, elektritõukeratas, mootorpaat).

2. Mootorsõiduk ja mootorsõiduki käitamine kui suurema ohu allikad. Mootorsõiduki käitamise mõiste defineerimine

2.1. Mootorsõiduk ja mootorsõiduki käitamine kui suurema ohu allikad

Riskivastutuse tekkimine eeldab, et kahju põhjustamise vahend oleks suurema ohu allikas. Suurema ohu allika legaaldefiniitsioon sisaldub Eesti võlaõigusseaduse § 1056 lg-s 2, mille esimese lause kohaselt loetakse asja või tegevust suurema ohu allikaks, kui selle olemuse või selle juures kasutatud ainete või vahendite tõttu võib isegi asjatundjalt oodatava hoolsuse rakendamise korral tekkida suur kahju või võib kahju tekkida sageli.

Niisiis eeldab mõne asja või tegevuse käsitlemine suurema ohu allikana seda, et vastav asi või tegevus oma teatud tunnuste tõttu sisaldaks endas kõrgendatud ohtu (ehk sellele asjale või tegevusele iseloomulikku kõrgendatud riski) ümbruskonnale.⁵⁵ Tegemist peab olema asjas või tegevuses sisalduva ning sellele iseloomuliku kahju tekitamise ohuga, mille realiseerumist ei saa ära hoida ka kõige hoolikama käitumisega ning kahju suurus ja kahju tekkimise sagedus on asja suurema ohu allikaks oleku hindamisel lisakriteeriumiks.⁵⁶ Objektiivne võimatus sellise ohu realiseerumist täielikult ära hoida, kahju tekkimise suur tõenäosus ning kahju suurus väljendavadki asjas või tegevuses kätketud kahju tekitamise ohu kõrgendatust.⁵⁷

VÕS § 1056 lg 2 teisest lausest tuleneb aga põhimõte, mille kohaselt eeldatakse konkreetse asja või tegevuse suurema ohu allikaks olekut, kui sellele asjale või tegevusele sarnase asjaga või tegevusega kahju põhjustamise korraks näeb seadus juba ette süüst sõltumatu vastutuse. Seega sisaldub võlaõigusseaduse §-des 1057–1060 loetelu konkreetsetest asjadest ja tegevustest, mis oma olemuselt sisaldavad endas erilist (kõrgendatud) kahju tekitamise ohtu ehk on suurema ohu allikad. Igal konkreetsel juhtumil, kus kannatanule kahju tekitamise vahendiks on selles loetelus nimetatud asjale või tegevusele sarnane asi või tegevus (teisisõnu võrreldavat riski sisaldav asi või tegevus)⁵⁸, loetakse seda kahju tekitamise vahendit apriorselt suurema ohu allikaks.

⁵⁵ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.2.a.

⁵⁶ RKTko 10.04.2013, 3-2-1-21-13.

⁵⁷ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.2.a.

⁵⁸ Võlaõigusseaduse eelnõu. 116 SE. Seletuskiri, lk 238. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/0d9390ea-974c-35ab-a6c7-cb14062c3ad3/V%C3%B5la%C3%B5igusseadus> (01.02.2020).

VÕS § 1057 sätestab mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest. Paraku on nii eestikeelses õiguskirjanduses kui ka Eesti kohtupraktikas määratletud suurema ohu allikat VÕS § 1057 tähenduses mitmel korral erinevalt. Näiteks on õiguskirjanduses nimetatud VÕS § 1057 kontekstis suurema ohu allikaks nii mootorsõidukit kui sellist⁵⁹ (ehk teisisõnu justkui sõltumata sellest, kas mootorsõiduk on käitamises või mitte), kuid näiteks ka mootorsõiduki otsest valdamist⁶⁰. Ka Tartu Maakohus on ühes 2007. aasta lahendis⁶¹ nimetanud VÕS § 1057 tähenduses suurema ohu allikaks mootorsõiduki otsest valdamist.

Võlaõigusseaduses sisalduva riskivastutuse regulatsiooni tähenduses asja või tegevuse suurema ohu allikaks lugemisel on kesksel kohal konkreetne asi või tegevus ise ning selles kätkevad kõrgendatud kahju tekkimise oht (risk). Suurema ohu allika otsene valdamine ei kujuta endast siiski suurema ohu allikat, sest see on oma olemuselt vaid faktiline olukord ehk suurema ohu allika (asja või tegevuse) üle isiklikult tegeliku võimu teostamine.⁶² Selline faktiline olukord ei saa oma olemuselt olla käsitletav ei tegevusena ega ka asjana, mis sisaldaks endas kõrgendatud kahju tekkimise (tekitamise) riski. Seetõttu puudutab asja või tegevuse suurema ohu allikaks oleku hindamine just konkreetset asja või tegevust ennast, mitte aga sellega seonduvat faktilist olukorda. See järeldub ka VÕS § 1056 lg 2 teises lauses sisalduvast suurema ohu allika legaldefiniitsioonist. Ka Riigikohus on oma 2007. aasta lahendis rõhutanud, et suurema ohu allikaks on „asjade ja ainete ekspluateerimine, mis käikulastuna, liikumapanduna või oma loomulike omaduste tõttu ei allu täielikult inimese taatele ja kontrollile“.⁶³

VÕS § 1057 kui riskivastutuse erikoosseis käsitlebki suurema ohu allikana just mootorsõiduki käitamist (tegevuse kui suurema ohu allika kontekstis) või käitamises olevat mootorsõidukit (asja kui suurema ohu allika kontekstis), kuna sätestab mootorsõiduki otsese valdaja süüst sõltumatu riskivastutuse just mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest. Ka võlaõigusseaduse eelnõu seletuskirjast on järeldatav seadusandja tahe seostada VÕS § 1057 alusel tekkivat vastutust just mootorsõiduki käitamisega. Nimelt järeldub seletuskirjast, et VÕS § 1057 loob mootorsõiduki otsese valdaja vastutuse mootorsõiduki käitamise tulemusena

⁵⁹ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.2.b; RKTko 28.09.2009, 3-2-1-76-09.

⁶⁰ Tampuu, T. (viide 11), lk 245.

⁶¹ TMKo 18.12.2007, 2-07-5047.

⁶² Paal, K. AÕS § 32/1, 3.3. – Varul, P. jt (koost). Asjaõigusseadus. I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2014.

⁶³ RKTko 21.03.2007, 3-2-1-2-07.

tekkinud kahjude eest, kui kahju tekkimise kaudu realiseerub spetsiifiline mootorsõiduki käitamisega seotud risk.⁶⁴

Kõrgendatud ohtu (riski), mida kätkeb endas just käitamisest olev mootorsõiduk ning mille tõttu seda suurema ohu allikaks VÕS § 1057 mõttes peetakse, on Eesti kohtupraktikas nimetatud nii käitamisele iseloomuliku ohuna (riskina)⁶⁵ kui ka käitamisriskina⁶⁶. Niisiis on tegemist kõrgendatud ohuga (riskiga), mis lähtub just käitamisest olevast mootorsõidukist ehk mis mootorsõiduki käitamise kui tegevuse käigus realiseeruda võib ning mille tõttu kannatanule kahju tekkida saab.

Sellise (mootorsõiduki käitamisega kaasneva) kõrgendatud ohu (käitamisriski) faktoriteks saab eestikeelsest õiguskirjandusest ja Eesti kohtupraktikast järelduvalt eelkõige pidada mootorsõiduki suurt massi ja liikumise kiirust, täieliku kontrolli puudumist, mootorsõiduki viivitamata peatamise võimatust, ohtu kokku põrgata teiste esemetega ning selle tagajärjel mootorsõiduki täiesti juhitamatuks muutumist.⁶⁷ Siiski on tegemist vaid näitliku loeteluga neist faktoritest, mille tõttu on käitamisest olev mootorsõiduk käsitletav suurema ohu allikana VÕS § 1057 tähenduses. Näiteks on Tallinna Ringkonnakohus oma 2006. aasta otsuses rõhutanud ka, et mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku risk hõlmab ka mootorsõidukilt teeliikluses osade eraldumise ohtu.⁶⁸ Niisiis on sellise kõrgendatud ohu faktoriks ka käitamisest olevalt mootorsõidukilt selle osade eraldumise võimalikkus teeliikluses osalemise käigus.

Näiteks käitamisest oleva elektritõukeratta kui mootorsõiduki puhul võib autori hinnangul eeldada, et selle käitamisest sisalduv kõrgendatud oht (käitamisrisk) ei sõltu suuresti elektritõukeratta massist, kuna elektritõukeratta mass on näiteks sõiduauto massist tunduvalt väiksem. Küll aga võiksid käitamisest olevas elektritõukerattas sisalduva kõrgendatud ohu ehk käitamisriski faktoriteks olla muu hulgas näiteks:

a) elektritõukeratta liikumise kiirus (kui lähtuda siinkohal eeldusest, et käitamisest on mootorsõiduk eelkõige siis, kui liigub mootori jõul);

⁶⁴ Võlaõigusseaduse eelnõu. 116 SE. Seletuskiri, lk 238. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/0d9390ea-974c-35ab-a6c7-cb14062c3ad3/V%C3%B5la%C3%B5igusseadus> (01.02.2020).

⁶⁵ RKTko 02.04.2011, 3-2-1-161-10; RKTko 04.05.2011, 3-2-1-29-11; TlnRnKo 14.09.2015, 2-14-11781.

⁶⁶ TlnRnKo 20.03.2006, 2-05-1077; RKTko 26.11.2015, 3-2-1-64-15; TlnRnKo 20.12.2019, 2-18-15542.

⁶⁷ T. Tampuu. VÕS § 1056/3.1.3.; RKTko 02.03.2011, 3-2-1-161-10; RKTko 04.05.2011, 3-2-1-29-11; RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13; TlnRnKo 15.10.2013, 2-11-56403.

⁶⁸ TlnRnKo 20.03.2006, 2-05-1077.

b) elektritõukeratta väike kontrollitavuse tase (teisisõnu asjaolu, et ka väiksem mõjutaja – näiteks ka väiksem elektritõukeratta juhi poolt elektritõukeratta roolile rakendatav ebaõige manipulatsioon – võib viia elektritõukeratta kõrvalekaldumiseni oma liikumise suunast ja kolmandale isikule kahju põhjustava õnnetuse tekkimiseni);

c) elektritõukeratta viivitamata peatamise võimatus.

Seega järeldub eelnevast, et VÕS § 1057 näeb ette mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse selliste kahjude eest, mis on põhjustatud just mootorsõiduki käitamisele (või käitamisest olevale mootorsõidukile) iseloomuliku kõrgendatud riski (käitamiskiriski) realiseerumise tõttu. Teisisõnu on VÕS § 1057 riskivastutuse erikoosseisu puhul suurema ohu allikaks just käitamisest olev mootorsõiduk, kuna sisaldab endas käitamisele (käitamisest olekule) omast spetsiifilist kõrgendatud kahju tekitamise riski (käitamiskiriski).

Siiski pole välistatud, et mootorsõiduk kui asi võib sisaldada endas käitamisele omase spetsiifilise käitamiskiriski kõrval ka muid kahju tekkimise kõrgendatud riske, mis ei seondu mootorsõiduki käitamisega (käitamisest olekuga). Näiteks on Riigikohus oma 2009. aasta otsuses rõhutanud, et mootorsõiduk võib kahju tekitada ka muul põhjusel, mis ei seondu mootorsõidukile iseloomuliku kõrgendatud riski realiseerumisega.⁶⁹ Teisisõnu pole välistatud, et ka käitamisest mitteolev mootorsõiduk võib mingis situatsioonis olla käsitletav suurema ohu allikana, kui sisaldab endas muud kõrgendatud kahju tekitamise riski (mitte käitamiskiriski).

VÕS § 1057 on vaid riskivastutuse üks erikoosseisudest (mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus kahjude eest, mis on tekkinud mootorsõiduki käitamisel mootorsõiduki käitamiskiriski realiseerumise tõttu). VÕS § 1057 puhul omavad riskivastutuse üldkoosseisu (VÕS § 1056 lg 1) eeldused tähendust riskivastutuse üldprintsipiidena.⁷⁰ Siiski on riskivastutuse üldkoosseis käsitletav samaaegselt ka iseseisva riskivastutuse alusena erikoosseisude kõrval.⁷¹ VÕS § 1056 lg 1 koostoimes suurema ohu allika legaalseadusega (VÕS § 1056 lg-ga 2) võimaldabki normi rakendajal hinnata juhtumipõhiselt ning igakordseid asjaolusid (näiteks ühiskondlikke muutusi)⁷² arvestades, kas konkreetne käitamisest mitteolev mootorsõiduk, mis oli siiski üks kahju põhjustamiseni viinud sündmuste ja asjaolude ahela

⁶⁹ RKTko 28.09.2009, 3-2-1-76-09.

⁷⁰ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.4; *Supra*, lk 6–7.

⁷¹ Sandel, L. Riskivastutuse üldkoosseis kui kõrgendatud vastutuse kontseptsiooni väljund deliktiivõiguses. Magistritöö. Juhendaja Janno Lahe. Tartu: Tartu Ülikool 2016, lk 57.

⁷² Lahe, J. Süü deliktiivõiguses. Doktoritöö. Juhendaja Paul Varul. Tartu: Tartu Ülikool 2005, lk 40.

lülidest, saab oma olemuselt sisaldada mootorsõidukile iseloomulikke kõrgendatud kahju tekitamise riske (mitte käitamiskahju) ning kas kahju tekkis konkreetsel juhul sellise riski realiseerumise tulemusena. Praktikast võiks selline lähenemine olla eelkõige asjakohane siis, kui ühele isikule tekib kahju teise isiku otsesest valduses oleva ning käitamisevälises olekus asuva mootorsõiduki iseenesliku süttimise tõttu.⁷³

Seega olukorras, kus näiteks käitamises mitteolev mootorsõiduk süttib mingil põhjusel iseenesest põlema, mistõttu kahjustub või hävib näiteks läheduses paiknev ning teisele isikule kuuluv asi, võimaldab VÕS § 1056 lg 1 koostoimes suurema ohu allika legaaldefiniitsiooniga eraldi hinnata, kas sellisel viisil mootorsõiduki süttimine kujutab endast mootorsõidukile kui sellisele (niisiis ka käitamises mitteolevale mootorsõidukile) iseloomuliku kõrgendatud kahju tekitamise riski realiseerumist ning kas süttinud mootorsõiduki otsene valdaja peaks seega vastutama tekitatud kahju eest VÕS § 1056 esimese lõike alusel.

2.2. Mootorsõiduki käitamise mõiste defineerimise probleemkohad

VÕS § 1057 sõnastusest tulenevalt on oluline silmas pidada, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus ei kaasne selle sätte alusel igasuguste kahjude korral, vaid üksnes selliste kahjude puhul, mis on tekkinud mootorsõiduki käitamisel. Seadusandja pole soovinud, et VÕS § 1057 alusel riskivastutuse tekkimiseni viiks igasugune mootorsõidukist lähtuda võiv oht, kuna mootorsõiduki otsese valdaja süüst sõltumatu vastutus VÕS § 1057 alusel seondub just mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ja selle tagajärjel kahju tekkimisega.⁷⁴ Sarnaselt rõhutatakse ka Saksa õiguskirjanduses StVG § 7 osas, et seadusandja eesmärgiks oli luua mootorsõiduki otsese valdaja vastutus selliste ohtude eest, mis lähtuvad käitamises olevast mootorsõidukist kui suurema ohu allikast StVG § 7 tähenduses.⁷⁵

VÕS § 1057 alusel riskivastutuse tekkimine eeldab seega, et kahju tekitamise vahendiks oleks käitamises olev mootorsõiduk, mistõttu on VÕS § 1057 kohaldamiseks oluline lisaks kahju tekitamise objektina mootorsõiduki olemasolu tuvastamisele tuvastada ka mootorsõiduki käitamises olekut vastutuse tekkimise ajendiks oleva sündmuse ilmnemise momendil. Vastutuse tekkimise ajendiks oleva sündmuse ilmnemise momendina käsitleb autor käesolevas töös juhtumit või sündmust, mis ilmneb mootorsõiduki käitamisel ja mille käigus

⁷³ *Infra*, lk 49 jj.

⁷⁴ RKTko 04.05.2011, 3-2-1-29-11.

⁷⁵ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 39.

mootorsõiduki käitamisele iseloomulik kõrgendatud risk realiseerub või realiseeruma hakkab. Seega peab VÕS § 1057 alusel vastutuse tekkimiseks mootorsõiduk olema kannatanule kahju tekkimise (kannatanu õigushüve kahjustamise) toova sündmuse ilmumise ajal käitamises ning käitamise käigus peab realiseeruma mootorsõiduki käitamisrisk.

Võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaandes on mootorsõiduki käitamist defineeritud kui „mis tahes mootorsõiduki sihtotstarbekohast kasutamist, mille käigus võib realiseeruda mootorsõidukile kui suurema ohu allikale iseloomulik oht“.⁷⁶ Sellisest käsitlusest järeldub aga tõsiasi, et mootorsõiduki käitamise mõistele ammendava definitsiooni andmine on suuresti võimatu.

Määratluse „mootorsõiduki sihtotstarbekohane kasutamine“ tähendus on teatud juhtudel omakorda küsitav. Näiteks ei selgu sellest, kas sihtotstarbekohases kasutuses on vaid sõitev mootorsõiduk või ka paigalseisev. Kui mootorsõiduki sihtotstarbekohaseks kasutamiseks on vaid sõitmine, siis jääb näiteks küsitavaks, kas käitamine sõltub sõitmise kohast (näiteks avalikult kasutataval sõiduteel, erateel, põllul). Kui aga mootorsõiduki sihtotstarbekohane käitamine ei piirdu üksnes mootorsõiduki sõitmisega (mootorsõiduki edasiliikumise ehk liiklemisega), siis võib tekkida omakorda küsimus, kas seisva mootorsõiduki sihtotstarbekohases kasutuses olevaks lugemine sõltub mootori olekust konkreetsel ajahetkel (käivitatud, väljalülitatud või sootuks rikkis ehk kasutuskõlbmatu) ning mootorsõiduki paigalseisu kohast (teeäär, parkimiskoht tänaval, parkimiskoht eramaal).

Samas rõhutab Tambet Tampuu oma teoses „Lepinguvälised võlasuhted“, et kuna VÕS §-st 1057 tulenevalt tekib riskivastutus vaid mootorsõiduki käitamise korral, siis „ei vasta suurema ohu allika mõistele selle sätte järgi käivitamata mootoriga mootorsõiduk või mootorsõiduk, mis hakkab liikuma muul põhjusel kui mootori käivitamine“⁷⁷. Täiendavalt märgib aga Tambet Tampuu järgmist: „See, kas käivitatult seisev mootorsõiduk, mis ei liigu, võib tuua kaasa riskivastutuse, sõltub sellest, kas selline mootorsõiduk kujutab endast kõrgendatud ohtu VÕS § 1056 lg 1 esimese lause ja lg 2 mõttes“⁷⁸. Sama rõhutab Tambet Tampuu ka käivitamata mootoriga mootorsõiduki kohta.⁷⁹

⁷⁶ Tampuu, T. VÕS § 1057/3.2.

⁷⁷ Tampuu, T. (viide 11), lk 246.

⁷⁸ Tampuu, T. (viide 11), lk 246.

⁷⁹ Tampuu, T. (viide 11), lk 246.

Seega järeldeb Tambet Tampuu sellisest käsitlusest kalduvus samastada mootorsõiduki käitamises olekut selle käivitamise (mootori käivitatud seisundiga) ja mootorsõiduki edasiliikumisega. Tambet Tampuu sellistest seisukohtadest järelduvalt ei kujuta käivitamata mootoriga mootorsõiduk, kuid ka käivitatult paigalseisev mootorsõiduk ja mootorsõiduk, mis hakkab liikuma muul põhjusel kui mootori käivitamine, endast suurema ohu allikat VÕS § 1057 tähenduses, kuna ei ole käitamises. Siiski ei välista Tambet Tampuu, et näiteks käivitamata mootoriga mootorsõiduk või käivitatud mootoriga paigalseisev mootorsõiduk võib siiski sisaldada endas kõrgendatud kahju tekitamise riski (kuid mitte käitamiseriski) ehk olla siiski suurema ohu allikaks. Sellele hinnangu andmine peaks aga Tampuu sellise käsitluse kohaselt toimuma riskivastutuse generaalklausli (VÕS § 1056 lg 1) ja suurema ohu allika legaaldefiniitsiooni (VÕS § 1056 lg 2) alusel.

Autor sellise käsitlusega ei nõustu ning leiab, et mootorsõiduki käitamine kui tegevus ja mootori käivitamine (täpsemini käivitatud olek) ei ole oma olemuselt identsed mõisted. Lähtudes põhimõttest „käivitamata mootoriga mootorsõiduk ei ole käitamises“, järelduks näiteks, et sõidu ajal peatunud, valgusfoori punase tule ees seisev ning edasiliikumiseks rohelist tuld ootav mootorsõiduk, mille mootor lülitub automaatselt välja niinimetatud Stop&Start süsteemi (sõiduauto kütusekulu ja heitgaaside vähendamise eesmärgil mootori automaatse sisse- ja väljalülitamise süsteemi) mõjul, ei ole sellise paigalseisu ajal käitamises. Sellise käsitluse kontekstis ei oleks mootorsõiduk seega sellise paigalseisu ajal sihtotstarbekohases kasutamises ega sisaldaks endas sellele iseloomulikku käitamiseriski.

Mootorsõiduki käitamise seostamine üksnes mootori käivitatud olekuga ja selle mõjul mootorsõiduki edasiliikumisega võib tänapäeva tehnoloogia arengut ja sellega seoses ka üksikjuhtumite asjaolusid silmas pidades kujuneda äärmiselt kitsaks käsitluseks. VÕS § 1057 sõnastusest ei järeldu, et mootorsõiduk oleks käsitletav suurema ohu allikana ainuüksi tulenevalt selle mootori käivitatud seisundist. Ka ei järeldu sätte sõnastusest, et mootorsõiduki käitamine oleks piiratud vaid käivitatud mootoriga mootorsõiduki edasiliikumisega.

Ka Saksa õiguses seostatakse mootorsõiduki käitamist ning seega mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse (StVG § 7) koosseisuelementi „käitamisel“ (saksa keeles *bei dem Betrieb*) just kõrgendatud ohuga (riskiga), kuid mitte kitsalt mootori käivitatud olekuga. StVG kommenteeritud väljaandest järeldeb, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse viiv

kannatanu õigushüve kahjustamine toimub mootorsõiduki käitamisel, kui realiseerub oht, mis tuleneb mootorsõidukist kui liiklemiseks kasutatavast vahendist.⁸⁰

Seega nii Eesti kui ka Saksa õiguses sisalduvad regulatsioonid ei eelda, et mootorsõiduki käitamises olek oleks vältimatult seotud mootorsõiduki mootori käivitatud olekuga konkreetsel ajahetkel. Selge on see, et käivitatud mootoriga avalikus liiklusruumis (näiteks linnatänaval, maanteel, parklas) sõitev mootorsõiduk on VÕS § 1057 tähenduses käitamises. Siiski on käitamises oleva mootorsõiduki puhul tegemist suurema ohu allikaga VÕS § 1057 tähenduses mitte pelgalt selle mootori seisundi tõttu, vaid seetõttu, et konkreetsel ajahetkel lähtub sellisest käitamises olevast mootorsõidukist spetsiifiline kõrgendatud oht kolmandate isikute jaoks (käitamisrisk).

Nagu eelnevalt⁸¹ autor juba mainis, on käitamises olevast mootorsõidukist lähtuva kõrgendatud kahju tekitamise ohu (käitamisriski) faktoriteks muu hulgas mootorsõiduki mass, mõõdud, liikumiskiirus, ja täieliku kontrolli puudumine.⁸² Ei ole välistatud, et selline kõrgendatud oht kolmandate isikute jaoks (käitamisrisk) võib tulenevalt konkreetsetest asjaoludest lähtuda ka mootorsõidukist, mis ei ole liikumises või mille mootor ei ole üleüldse käivitatud. Niisiis ei ole autori hinnangul asjakohane VÕS § 1057 sõnastusele tuginedes välistada kõik paigalseisvad või käivitamata mootoriga mootorsõidukid VÕS § 1057 mõttes käitamises olevate mootorsõidukite hulgast ilma, et sellele eelneks konkreetse üksikjuhtumi asjaolude tõlgendamine ja analüüs.

Seega ei nõua VÕS § 1057 selgesõnaliselt mootorsõiduki mootori käivitatud seisundi olemasolu ning mootorsõiduki edasiliikumist selleks, et jaatada mootorsõiduki käitamist ehk käitamises olekut. Autori hinnangul viitab see aga asjaolule, et kõikide juhtumite puhul, kus kahju tekitamise vahendiks on käivitamata mootoriga või paigalseisev mootorsõiduk, tuleb hinnata ning tõlgendada iga üksikjuhtumi asjaolusid, et jõuda järeldusele, kas selline mootorsõiduk saab olla käsitletav käitamises olevana või mitte. Eesti kohtud ei ole paraku VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki käitamise mõistet piisavalt defineerinud. Ka on Eesti kohtud pigem hoidunud mootorsõiduki käitamise (käitamises oleku) hindamise kriteeriumite sõnastamisest. Samuti ei taga kohtulahendid selget ülevaadet neist juhtumitest, mil mootorsõiduk on käitamises ning millal mitte. Seetõttu võiks VÕS § 1057 tähenduses

⁸⁰ Burmann, M. jt. Straßenverkehrsrecht. Kommentar. 22. Aufl. München: C. H. Beck 2012, lk 825.

⁸¹ *Supra*, lk 23.

⁸² RKTKo 26.11.2015, 3-2-1-64-15.

mootorsõiduki käitamise mõiste defineerimisel otsida võimalikke suuniseid ja näited Saksa kohtupraktikast ja saksakeelses õiguskirjanduses väljendatud seisukohtadest.

2.3. Mootorsõiduki käitamise mõiste kitsas ja lai käsitlus Saksa õiguses

Saksakeelses õiguskirjanduses on mõiste „mootorsõiduki käitamine“ sisustamisel eristatud kahte erinevat lähenemisviisi: niinimetatud masinatehnilist käsitlust (saksa keeles *maschinentechnische Auffassung*) ja liiklustehnilist käsitlust (saksa keeles *verkehrstechnische Auffassung*).⁸³ Saksamaa Riigikohtu (saksa keeles *Reichsgericht*) poolt välja töötatud masinatehnilisest käsitlusest lähtuvalt on mootorsõiduki käitamine (käitamises olek) seotud mootorsõiduki mootori töötamisega. Masinatehnilise käsitluse kohaselt on mootorsõiduk käitamises siis, kui „selle mootor on käivitatud ja mootorsõiduk ise või üks selle käitamisseadmetest liigub“.⁸⁴ Teisisõnu käsitleb masinatehniline lähenemine mootorsõiduki käitamisenä vahemikku mootorsõiduki mootori käivitamise ja väljalülitamise vahel, mil mootorsõiduk mootori jõul liigub.⁸⁵ Seega sarnaneb sellise masinatehnilise käsitlusega ka eelnevalt kirjeldatud⁸⁶ Tambet Tampuu seisukoht mootorsõiduki käitamise seosest mootori käivitatud olekuga.

Sellest erinev on aga aja jooksul Saksamaa Riigikohtu ja hiljem ka Liidu Ülemkohtu praktika käigus välja töötatud „liiklustehniline käsitlus“. Liiklustehnilise käsitluse tekkimise põhjustas üha enam levinud arusaam, et senine masinatehniline käsitlus on olemuselt liiga kitsas ning ei hõlma kõiki neid protsesse, mis on käsitletavad mootorsõiduki käitamisenä. Selle tulemusena hakkasid kohtud oma praktikas käsitlenä mootorsõiduki käitamisenä järjest enam ka selliseid protsesse, kus mootorsõiduk ei liikunud või selle mootor oli välja lülitatud. Erinevalt masinatehnilisest käsitlusest, mis pakub mootorsõiduki käitamisenä selge ja üheseltmõistetava definitsiooni, ei defineeri aga liiklustehniline käsitlus mootorsõiduki käitamisenä mõistet selgesõnaliselt. Liiklustehnilise käsitluse sisuks on kitsast (mootori töötamisenä ja seeläbi mootorsõiduki liikumisenä keskenduvast) masinatehnilisest käsitlusest taandumine ja soov tõlgendada mõistet „mootorsõiduki käitamine“ laialt. Niisiis kujutab mootorsõiduki käitamisenä

⁸³ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 39–40; Filthaut, W.; Kayser, A.; Piontek, S. *Haftpflichtgesetz. Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften anderer Haftungsgesetze*. 10. Aufl. München: C. H. Beck 2019, vnr 232. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?vpath=bibdata%2Fkomm%2Ffilthautkohafptflg_10%2Fhpflg%2Fcont%2Ffilt_hautkohafptflg.hpflg.p12.glv.glv.htm&pos=11&hlwords=on (14.03.2020).

⁸⁴ BGH 27.05.1975, VI ZR 95/74. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/2c731271-9397-41cf-b0ed-2c4a48ceff7c> (03.12.2019); Burmann, M. *jt. op cit*, lk 825.

⁸⁵ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 39.

⁸⁶ *Supra*, lk 26.

mõiste liiklustehniline käsitus endast üksikjuhtumi lahendamist ehk faktilistest asjaoludest lähtuvalt käitamise oleku või puudumise sedastamist (teisisõnu tõlgendamist).⁸⁷

Liiklustehnilise käsitluse kasutuselevõtt mootorsõiduki käitamise mõiste määratlemisel puudutas praktikas eelkõige küsimuse lahendamist, kas peatunud või pargitud sõiduk on käitamises või mitte. Saksamaa Riigikohus asus oma 12.11.1928. aasta lahendis seisukohale, et mootorsõiduki käitamine (käitamises olek) kestab edasi ka sõitmise (mootorsõiduki edasiliikumise) lühikese katkestuse ajal ning üksnes juhul, kui mootorsõidukit saab iga hetk uuesti käitamisse (liikumisse) seada.⁸⁸ Olukorras, kus maanteel sõidu ajal lõppes mootorsõidukil kütus ning juht ruttas kütust kaugemalt tooma, katkes kohtu hinnangul ka käitamine.⁸⁹ Teisisõnu laiendas Saksamaa Riigikohus selliselt mootorsõiduki käitamise senist (masinatehnilist määratlust) ning leidis, et käitamine kestab ka olukorras, kus on täidetud kaks tingimust: sõit on katkestatud vaid lühikeseks ajavahemikus ja mootorsõidukit saab igal hetkel taas liikumisse seada (ehk ei esine asjaolusid, mis välistaksid mootorsõidukiga sõidu jätkamist kohe).

Mootorsõiduki käitamise mõistet laiendas veelgi Liidu Ülemkohus 1957. aasta lahendiga. Tsiviilasi puudutas sõiduauto otsasõitu ööseks sõidutee äärde pargitud veoautole, mille juht magas veoki kabiinis. Tsiviilasjas asus kohus seisukohale, et StVG § 7 (mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni) kaitse-eesmärk nõuab mõiste „mootorsõiduki käitamine“ laia käsitlust ning ei võimalda sedastada riskivastutusest vabanemist juhul, kui mootorsõiduk seisab sõiduteel (tänaval) väljalülitatud mootoriga. Kohus leidis, et tähendust ei oma asjaolu, kas mootorsõiduk seisab sõiduteel kauba laadimiseks või selleks, et selle juht saaks selles öösel magada. Seni, kuni mootorsõiduk paikneb sõiduteel, on see käitamises vähemalt siis, kui eksisteerib väljavaade jätkata sõitu lähemas tulevikus. Kohus rõhutas, et ebaõige on madalama astme kohtu hinnang, et seisev veoauto ei erine olemuselt igasugusest muust takistusest (ka hobusevankrist), kuna see puudutab käitamise masinatehnilist käsitlust, mis asja lahendamisel asjakohane ei ole. Teistsugune oleks aga kohtu hinnangul olukord juhul, kui veoauto juht oleks parkinud veoauto parkimisplatsile või mujale kohta, kus paiknevad mootorsõidukid, mis on pikemat aega väljaspool käitamist.⁹⁰

⁸⁷ Full, W. *Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr. Großkommentar zu §§ 7 bis 20 Straßenverkehrsgesetz und zum Haftpflichtgesetz*. Berlin, New York: Walter de Gruyter 1980, lk 99–100.

⁸⁸ BGH 09.01.1959, VI ZR 202/57. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/fa7cf4de-8c98-4211-b39b-adcd104ac9cb> (04.12.2019); Full, W. *op cit*, lk 100.

⁸⁹ Full, W. *op cit*, lk 100.

⁹⁰ BGH 01.10.1957, VI ZR 225/56. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/4802b005-f5a5-403f-b4a3-50d7b1f092dc> (04.12.2019).

Teisisõnu eemaldus Liidu Ülemkohus seeläbi Saksamaa Riigikohtu poolt väljendatud põhimõttest (mille kohaselt kestis käitamine vaid sõidu lühiajalise katkestamise korral) ja sedastas sõiduteel (tänaval) väljalülitatud mootoriga seisva (ööseks pargitud) mootorsõiduki käitamises olekut seetõttu, et eksisteeris väljavaade jätkata sõitu lähitulevikus.

Oma 1959. aasta lahendis asus aga Liidu Ülemkohus seisukohale, et ka mootori tehnilise rikke tõttu sõiduteel seisev ja rikke tõttu sõidu jätkamiseks kestvalt kõlbmatuks muutunud mootorsõiduk on käitamises. Kohus rõhutas, et mootorsõiduki käitamine kestab ajal, mil mootorsõiduk on jäetud selle juhi poolt liiklusesse ning seeläbi tekitatud oht püsib. Kohus leidis, et mootorsõiduki käitamine saab lõppeda alles hetkel, mil mootorsõiduk eemaldatakse sõiduteelt ning paigutatakse kohta, mis asub väljaspool üldist liiklust. Üksnes siis on käitamise katkestus väliselt ilmne ning üksnes siis on kõrvaldatud igasugune tüüpiline oht, mis lähtub sõiduteel peatatud või pargitud mootorsõidukist. Antud juhul mootori tehnilise rikke tõttu sõiduteel kestvalt seisva mootorsõiduki käitamises oleku sedastamisel viitas Liidu Ülemkohus ka eelnevalt kirjeldatud⁹¹ 1957. aasta lahendile ning rõhutas, et käesoleval juhul erinevad asjaolud vaid selle poolest, et tegemist on sõiduteel ilmnenu mootori tehnilise rikke tõttu kestvalt seisva ja sõitmiseks kõlbmatuks muutunud mootorsõidukiga. Sõiduteel kestvalt seisva mootorsõiduki võimalus või võimetus jätkata sõitu oma mootori jõul ei oma aga Liidu Ülemkohtu uue seisukoha kohaselt käitamise küsimuse kontekstis tähendust.⁹²

Seega käsitles Liidu Ülemkohus nüüd käitamises olevana ka mootorsõidukit, mis seisab kestvalt sõiduteel mootorsõiduki tehnilise seisundi puudusest tulenevalt. Teisisõnu asus Liidu Ülemkohus, selliselt käitamist sedastades, eelnevalt kirjeldatud⁹³ Saksamaa Riigikohtu seisukohast erinevale arvamusele, mis oma olemuselt tähendaks, et ka kütuse lõppemise tõttu sõiduteel seisev mootorsõiduk on Liidu Ülemkohtu kõnealuselt seisukohast lähtuvalt jätkuvalt käitamises. Samuti sõnastas Liidu Ülemkohus käesolevas lahendis ka põhimõtte, millest järelduvalt on mootorsõiduk käitamises seni, kuni on peatunud või on pargitud sõiduteele ja seni, kuni asub üldise liikluse (avaliku liiklusruumi) sees (ehk ei ole üldisest liiklusest eemaldatud kohta, mis on väljaspool üldist liiklust).

Saksamaa Riigikohtu ja Liidu Ülemkohtu seisukohad kirjeldatud 20. sajandi kohtulahendites väljendavadki kohtute taandumist seni valitsenud mootorsõiduki käitamise kitsast

⁹¹ *Supra*, lk 30.

⁹² BGH 09.01.1959, VI ZR 202/57. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/fa7cf4de-8c98-4211-b39b-adcd104ac9cb> (05.12.2019).

⁹³ *Supra*, lk 30.

(masinatehnilisest) käsitlusest, mis seostas mootorsõiduki käitamist üksnes mootori töötamisega ja selle mõjul mootorsõiduki edasiliikumisega. Need kohtulahendid kirjeldavad mõiste „mootorsõiduki käitamine“ määratlemisel laia (liiklustehnilise) käsitluse kasutuselevõttu ning selle edasiarendamist ja pidevat laiendamist. Mootorsõiduki käitamise mõiste laia (liiklustehnilise) käsitluse kasutuselevõtmisega ning selle arendamise ja omakorda laiendamise tulemusena sõnastas Liidu Ülemkohus neis lahendites hulga põhimõtteid, millest lähtuda mootorsõiduki käitamises oleku hindamisel ühel või teisel juhul. Need põhimõtted on järgmised:

a) ööseks (sõidukijuhi uneajaks) sõiduteele (tänavale) pargitud väljalülitatud mootoriga mootorsõiduk on jätkuvalt käitamises, kui esineb kavatsus jätkata sõitu lähemas tulevikus;

b) käitamises on ka selline mootorsõiduk, mis on pargitud sõiduteele mootori tehnilise rikke tõttu ning ei ole võimeline jätkama sõitu oma mootori jõul (ehk on sõidu jätkamiseks kõlbmatu);

c) sõiduteele peatatud või pargitud mootorsõiduki käitamises oleku hindamisel ei mängi rolli asjaolu, kas mootorsõiduk on üldse edaspidiseks liiklemiseks sobiv või mitte (ehk asjaolu, kas mootorsõidukiga saab sõitu jätkata või mitte);

d) mootorsõiduk on käitamises seni, kuni see asub avalikus liikluses (avalikus liiklusruumis);

e) mootorsõiduki käitamine lõpeb siis, kui mootorsõiduk eemaldatakse sõiduteelt ning paigutatakse kohta, mis asub väljaspool üldist ehk avalikku liiklust.

20. sajandi saksakeelses õiguskirjanduses on leitud, et mootorsõiduki käitamise mõiste defineerimise laiema (liiklustehnilise) käsitluse edasiarendamine ja laiendamine 1957. aasta ja 1959. aasta lahendite näol võib viia olukorrani, kus laiast käsitlusest kujuneb välja liiga lai käsitlus mis vastandina kitsale (masinatehnilisele) käsitlusele hakkab kujutama endast samuti väga äärmuslikku lähenemist käitamise mõiste sisustamisele.

Werner Fulli käsitlusest on näiteks järeldatav seisukoht, et mootorsõiduki käitamise (käitamises oleku) seostamine mootorsõiduki sõiduteel paiknemisega Liidu Ülemkohtu poolt 1959. aasta lahendis loob olukorra, kus mootorsõiduki käitamise mõiste sisu ei olegi enam hoomatav. Full on rõhutanud, et StVG § 7 ei seosta mootorsõiduki otsesele valdajale tekkivat riskivastutust

kõikvõimalike riskidega, mis mootorsõidukist lähtuda võivad, vaid loob riskivastutuse just käitamisel tekitatud (seega käitamiskahjudega seotud) kahjude eest. Selle põhimõttega oleks aga Fulli hinnangul vastuolus olukord, kus mootorsõiduki käitamise (käitamises oleku) sedastamisel oleks lähtekohaks üksnes mootorsõiduki sõiduteel paiknemine, sest sellisel juhul ilmneks mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutus igasuguste sõiduteel paiknevast mootorsõidukist lähtuvate riskide (ja sellega seoses tekkiva kahju) eest.⁹⁴ Seda põhjusel, et juhul, kui asuda seisukohale, et mootorsõiduk on käitamises seni, kuni paikneb sõiduteel, siis toob igasugune sellise mootorsõidukiga kahju põhjustamine (sõltumata konkreetse üksikjuhtumi asjaoludest) kaasa mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse StVG § 7 alusel.

Täiendavalt rõhutab Full oma teoses, et ka sõiduteel paiknevast mootorsõidukist lähtuv võimalik mõju liiklusele ja kaasnev võimalik oht kolmandatele isikutele ei pruugi oma olemuselt erineda mõjust ja ohust, mis võiks lähtuda samamõõdulisest ning samamoodi sõiduteel paiknevast hobusevankrist või muust selliselt paigutatud vallasasjast. Seetõttu vähemalt muudel sõiduteedel kui maanteedel (seega näiteks asulasisestel sõiduteedel) parkimise korral peaks olema võimalik käitamise lõppemine.⁹⁵

Oma käsitluses on Werner Full toonud välja hulga põhimõtteid, mis tema hinnangul võiksid olla aluseks StVG § 7 tähenduses mootorsõiduki käitamise mõiste määratlemisel, sest käsitlevad mootorsõiduki käitamist laiemalt kui seda üksnes mootori töötamisega ja mootorsõiduki edasiliikumisega seostav masinatehniline käsitlus, kuid samas ei kujuta veel endast mootorsõiduki käitamise mõiste peaaegu piiratud (laiendatud) liiklustehnilist käsitlust. Mootorsõiduki käitamise mõiste määratlemisel võttis Full aluseks mõiste „sõit“ (saksa keeles *Fahrt*) ning Saksamaa Riigikohtu poolt sõnastatud põhimõtte, mille kohaselt on mootorsõiduki käitamine selle kasutamine teatud sõidueesmärgil.⁹⁶

Fulli käsitluses on mootorsõiduki käitamises, kuni kestab sõit. Seejuures hõlmab sõit kui selline oma eesmärgi kaudu mitmeid erinevaid tegevusi, mille alla kuulub muu hulgas pealelaadimine (näiteks pagasi pealelaadimine), mootorsõidukisse sisenemine (näiteks autosse istumine), sõitmine, vahepealne peatumine, tankimine, parkimiskohale parkimine, mootorsõidukist väljumine, mahalaadimine ning muud sarnased tegevused.⁹⁷ Teisisõnu leiab Full, et sõidu ühtsest eesmärgist hõlmatud toimingud (nagu näiteks sõitmine, vahepealne peatumine sõidu

⁹⁴ Full, W. *op cit*, lk 101.

⁹⁵ Full, W. *op cit*, lk 101.

⁹⁶ Full, W. *op cit*, lk 102.

⁹⁷ Full, W. *op cit*, lk 102.

kestel ja tankimine) on ühe ja sama katkematu sõidu osad, mille kestel on mootorsõiduk jätkuvalt käitamises. Mootorsõiduki juhi vahetumine sõidu kestel mootorsõiduki käitamist ei mõjuta. Küll aga leiab Full, et sõidu eesmärgi vahepealne muutumine toob endaga kaasa senise käitamise katkemise (ehk näiteks vahepealne peatumine mootorsõiduki tankimise eesmärgil katkestab peatumise ajaks mootorsõiduki käitamise juhul, kui tankimise järgne sõit evib juba senisest erinevat eesmärki. Seda ka juhul, kui peatumise ajal seisab mootorsõiduk avalikus liiklusruumis).⁹⁸

Sõit algab (seega ka käitamine algab) veose pealelaadimisega, mootorsõidukisse sisenemisega või mootori käivitamisega ning lõpeb alles siis, kui mootorsõiduk on sõidu sihtkohas jäetud seisma parkimiseks või selle remontimiseks ning kui mootorsõidukist väljumine ning veose mahalaadimine on lõppenud.⁹⁹ Fulli hinnangul on mootorsõiduk käitamises, kui sõitmise eesmärgil laseb otsene valdaja mootorsõidukil seista käivitatuna paigal mootori soojendamise eesmärgil, et alustada sõitmist. Käitamise alguse seisukohalt on niisiis oluline mootorsõiduki otseses valdajas kujunenud sõitmise eesmärk.¹⁰⁰ Fulli selline tõdemus rajaneb omakorda Liidu Ülemkohtu poolt 28.04.1955. aasta lahendis väljendatud seisukohal, mille kohaselt osaleb isik liikluses, kui rakendab teatud toiminguid, mis on vajalikud mootorsõiduki käitamise seadmiseks (nagu näiteks mootori käivitamine).¹⁰¹

Veose pealelaadimise osas rõhutab aga Full, et need toimingud ei kujuta endast üldjuhul veel mootorsõiduki käitamist, kui mootorsõiduk, millele kauba pealelaadimine toimub, asub samaaegselt väljaspool avalikku liiklusruumi. Kui aga eesmärgiks on seejuures teostada sõitmist, siis peab ka sellele eelnevat veose pealelaadimist käsitlema sõiduna ehk käitamisenä.¹⁰²

Sellisest seisukohast peegeldub ka põhimõte, mida Reinhard Greger ja Martin Zwickel on oma käsitluses nimetanud „sobimatuks piiritlemiskriteeriumiks“. Nimelt leiavad nad, et niinimetatud ruumilised kriteeriumid (teisisõnu mootorsõiduki käitamise asukoht) ei ole mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni kohaldumise hindamise seisukohalt asjakohased, kuna regulatsioonist ei tulene, et see oleks kohaldatav vaid avalikel teedel ja

⁹⁸ Full, W. *op cit*, lk 103.

⁹⁹ Full, W. *op cit*, lk 102.

¹⁰⁰ Full, W. *op cit*, lk 103.

¹⁰¹ BGH 28.04.1955, 3 StR 13/55. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/d37558b8-1eb4-42cb-81ff-4b8952b099ca> (11.12.2019).

¹⁰² Full, W. *op cit*, lk 103.

tänavatel toimuva mootorsõiduki käitamise suhtes.¹⁰³ Ka Liidu Ülemkohus on oma 20.11.1960. aasta lahendis rõhutanud, et StVG §-s 7 sätestatud mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon kohaldub ka õnnetuste puhul, mis leiavad aset väljaspool avaliku liikluse ala.¹⁰⁴ Sama on rõhutanud ka näiteks liidumaa ülemkohus Hammis oma 04.02.2002. aasta lahendis, sedastades, et regulatsioon kohaldub ka erateel, kuid samas ka politseikoolile kuuluval kasarmumaal (ehk väljaspool avalikku liiklust asuval alal) toimunud õnnetuste puhul.¹⁰⁵

Samuti leiab Full oma käsitluses, et mootorsõiduki paigalseis öö jooksul katkestab selle käitamise.¹⁰⁶ Fulli hinnangul katkestab mootorsõiduki paigalseis öö jooksul mootorsõiduki käitamise igal juhul ehk ka siis, kui hommikul alustatava sõidu eesmärk on sama, mis eelnevalt päeval toimunud ja kokkuvõttes lõppenud sõidul. Niisiis ei ole Fulli arvates öö jooksul paigalseisev mootorsõiduk käitamises.¹⁰⁷

Kui aga sõidu kestel muutub mootorsõiduk käitamiskõlbmatuks ning kui seda kahjustust ei saa kohapeal parandada, siis lõpeb ka sõit. Teisisõnu ei ole käitamises mootorsõiduk, mida tuleb näiteks pukseerida. Selliselt lõppenud (senise) käitamise mõjud võivad aga viia ka sellises olukorras (senisest) käitamisest põhjustatud kahju tekkimiseni. Samas asus Full seisukohale, et mootorsõiduk on jätkuvalt käitamises, kui seda üritatakse remontida kohapeal, lootes, et seeläbi muutub mootorsõiduk siiski uuesti kasutuskõlblikuks.¹⁰⁸ Teisisõnu järeldub sellest, et näiteks maantee ääres seisev ning rehvi kahjustuse (torke või rebenemise) tõttu ajutiselt käitamiskõlbmatu mootorsõiduk on paigalseisu ajal jätkuvalt käitamises, kui mootorsõiduki valdaja seda kohapeal sõidu jätkamise eesmärgil parandab (näiteks katkist rehvi parandab või varurattaga asendab).

Küll aga ei ole Fulli hinnangul mootorsõiduk käitamises sellise sõidu ajal, kus mootor ei ole kasutuses ega peagi kasutuses olema.¹⁰⁹ Niisiis ei ole mootorsõiduk käitamises, kui mootorsõiduk sõidu algusest alates liigub edasi mitte oma mootori jõul, vaid muud liiki jõu (inimese lihaskõhvi või loomajõu) mõjul ning selliselt liikuma ka peab.¹¹⁰ Antud viies

¹⁰³ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 40.

¹⁰⁴ BGH 20.11.1960, III ZR 122/79. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/aa36ff9e-6366-4d4e-a99f-9f3d90dc00df> (11.12.2019).

¹⁰⁵ OLG Hamm 04.02.2002, 6 U 130/01. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/cf3076d2-f3f1-4c98-aacc-7d9c0469f328> (11.12.2019).

¹⁰⁶ Full, W. *op cit*, lk 102.

¹⁰⁷ Full, W. *op cit*, lk 105.

¹⁰⁸ Full, W. *op cit*, lk 105.

¹⁰⁹ Full, W. *op cit*, lk 103.

¹¹⁰ Full, W. *op cit*, lk 106.

piiritlemiskriteerium on paraku autori hinnangul Fulli poolt sõnastatud ebaselgelt ning võib tunduda olevat mitmetähenduslik, kuna jätab küsitavaks väljendi „selliselt liikuma ka peab“ tähenduse. Ilmselt on peetud silmas sellist liiki mootorsõidukeid, mis oma olemuselt on võimelised liikuma nii ainuüksi oma mootori jõul, kuid mille puhul on algselt ette nähtud ka võimalus nende edasiliikumiseks muud liiki jõu mõjul.

2.4. Mootori töötamine ja liikluses osalemine mootorsõiduki käitamise tunnustena

Eesti kohtupraktikas on mootorsõiduki käitamist defineeritud kui mis tahes mootorsõiduki sihtotstarbekohast kasutamist, mille käigus võib realiseeruda mootorsõidukile kui suurema ohu allikale iseloomulik oht (risk).¹¹¹ Täiendavalt on Eesti kohtupraktikas rõhutatud, et mootorsõiduki sihtotstarbekohaseks kasutamiseks saab lugeda mootorsõidukiga sõitmist ja mootorsõiduki kasutamist liiklusvahendina.¹¹² Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni (VÕS § 1057) kohaldamist on Eesti kohtupraktikas seostatud eelkõige otsese valdaja vastutusega mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tagajärjel tekkiva liikluskahju eest.¹¹³

Nii on Riigikohus rõhutanud, et mootorsõidukit saab pidada suurema ohu allikaks ja mootorsõiduki põhjustatud kahju tuleb lugeda selle käitamisest tulevaks kahjuks eelkõige siis, kui kahju põhjustatakse mootorsõiduki sihipärase kasutamisega mootorsõidukina liikluses.¹¹⁴ Samas lahendis on Riigikohus aga möönnud, et mootorsõiduki käitamiseks VÕS § 1057 mõttes võib lugeda ka sõiduki aeglast liikumist või erandlikel asjaoludel ka teel seismist. Sama on rõhutanud ka Harju Maakohus oma 2014. aasta otsuses¹¹⁵, mille aluseks olnud asjaolude kohaselt sõitis ristmikult roheline tulega liikuma hakanud veoauto otsa veoauto ees, kuid veoauto niinimetatud pimealas seisvale sõiduautole, mis samuti rohelist tuld ootas.

Oma 2009. aasta otsuses asus Tallinna Ringkonnakohus seisukohale, et pimedal ning raskete ilmastikuolude (lumesadu, tuisk, halb nähtavus ja teekattele tekkinud must jää) ajal maantee teepeenral ja osaliselt sõiduteel pargitud politseiauto oli jätkuvalt käitamises ning seega

¹¹¹ Tampuu, T. VÕS § 1057/3.2.; TlnRnKo 15.10.2013, 2-11-56403.

¹¹² HMKo 15.05.2015, 2-13-61255.

¹¹³ RKTko 02.03.2011, 3-2-1-161-10; RKTko 04.05.2011, 3-2-1-29-11.

¹¹⁴ RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13.

¹¹⁵ HMKo 10.06.2014, 2-14-5342.

suurema ohu allikas. Suurema ohu allikaks oleku jätkumise sedastamisel ringkonnakohtu poolt järelduvad ringkonnakohtu põhjendustest järgmised põhimõtted:

a) pimedal ajal, raskete ilmastikuolude tingimustes ning teepeenral ja osaliselt sõiduteel seisvast mootorsõidukist lähikonnale kujuneva ohu suurus ei sõltu enam niivõrd sellest, kas mootorsõiduk seisab täielikult või liigub aeglaselt, vaid muudest objektiivsetest asjaoludest (muu hulgas ilmastikust ning liikluses osalevate sõidukite massidest);

b) need objektiivsed asjaolud kogumis muudavad selliselt seisva mootorsõiduki teda valdava inimese taatele allumatuks ja seeläbi ümbritsevale liiklusele ehk lähikonnale suureks ohuks;

c) mootorsõiduki avalikus liikluspiirkonnas (käesoleval juhul maantee ääres ja osaliselt sõiduteel) peatamine on käsitletav mootorsõiduki liiklusesse jätmisena;

d) liiklusesse jäetud (seega ka avalikus liikluspiirkonnas peatatud) mootorsõiduki käitamine jätkub ning mootorsõidukiga liiklusesse sisenemisel tekitatud riskiolukord kestab edasi.¹¹⁶

Kohaldades VÕS §-i 1057 on Tallinna Ringkonnakohus oma 2015. aasta otsuses rõhutanud samuti, et mootorsõiduk võib olla suurema ohu allikaks erandlikel asjaoludel ka siis, kui mootorsõiduk seisab. Kohus on selle näiteks toonud olukorra, kus mootorsõiduk tehnilise rikke tõttu või muul põhjusel tee ääres peatub ning pimeduses keegi sellele otsa sõidab.¹¹⁷ Selle tsiviilasja asjaolude kohaselt pörkas maantee aeglustusrajal sõitev mootorsõiduk kokku aeglustusrajal seisva mootorsõidukiga.

Niisiis järeldab autor kirjeldatud kohtulahendite põhjal, et Eesti kohtupraktikas käsitletakse mootorsõiduki käitamist selle sihtotstarbekohase kasutamisenä liikluses. Eelkõige loetakse VÕS § 1057 tähenduses käitamises olevaks (sihtotstarbekohases kasutuses olevaks) liikluses kasutatavat (liikluses osalevat ehk sõitvat) mootorsõidukit. Samas ei piirdu käitamine kohtute hinnangul vaid mootorsõidukiga sõitmisega. Kohtud on pidanud käitamises olevaks ka sõidutee ääres ja osaliselt sõiduteel parkivat ning ka tehnilise rikke tõttu peatatud mootorsõidukit. Kirjeldatud kohtulahendites on käitamist sedastatud pimedal ajal ning rasketes ilmastikuoludes seisva mootorsõiduki puhul.

¹¹⁶ TlnRnKo 23.10.2009, 2-05-523 p 50.

¹¹⁷ TlnRnKo 14.09.2015, 2-14-11781.

Kohtute sellisest argumentatsioonist ei selgu aga, mille poolest erineb rasketes ilmastikuoludes ja pimedas maantee ääres ja osaliselt sõiduteel seisvast mootorsõidukist lähtuv käitamisrisk riskist, mis lähtuks päevasel ajal ning heades ilmastikuoludes sõidutee ääres parkivast või tehnilise rikke tõttu peatuvast mootorsõidukist. Ka kirjeldatud Tallinna Ringkonnakohtu otsusest number 2-05-523 järeldeb, et ilm ja sellest tingitud nähtavus on vaid üks objektiivsetest asjaoludest, mille alusel hinnatakse, kas sellistes oludes maantee ääres ja osaliselt sõiduteel seisev mootorsõiduk on lähikonnale suureks ohuks. Selline mootorsõiduk võib kujutada endast suurt ohtu lähikonnale eelkõige seetõttu, et jääb kaasliiklejatele märkamatuks.

Mootorsõiduki käitamise ja mootorsõiduki otsesele valdajale VÕS § 1057 alusel riskivastutuse tekkimise seisukohalt on määrav aga spetsiifiline, mootorsõiduki käitamisega seonduv kahju suures ulatuses või sageli tekkimise kõrgendatud oht (käitamisrisk) ja selle realiseerumine.¹¹⁸ Ka Janno Lahe on rõhutanud, et „Piiri tõmbamine sinna, kus seisev mootorsõiduk on käitamisest ja kus mitte, peaks sõltuma sellest, kas see seisev sõiduk kujutab endast ohtu kaasliiklejatele“¹¹⁹.

Ka päevasel ajal ning heade ilmastikuolude korral maantee ääres ja osaliselt sõiduteel peatatud mootorsõidukiga on algselt (liiklemise alustamise momendil) liiklusesse sisenetud ning mootorsõiduk on avalikus liikluspkiirkonnas (maantee ääres) peatatud ehk liiklusesse jäetud. Sellist argumentatsiooni toetab iseenesest ka eelnevalt kirjeldatud Tallinna Ringkonnakohtu lahendist number 2-05-523 tulenev kohtu argumentatsioon. Sõltumata ilmastikuoludest ja kellaajast (päev või öö) loob mootorsõidukiga liiklusesse sisenemine (sõitma asumine) kõrgendatud riskiolukorra, mis kestab seni, kuni mootorsõiduk asub (on peatatud) avalikus liikluspkiirkonnas.

Näiteks võib ka päevasel ajal maantee teepeenral ja osaliselt sõiduteel peatatud mootorsõiduk jääda kaasliiklejatele kergesti märkamatuks. Põhjuseks võivad olla ilmast ja kellaajast sõltumatud objektiivsed asjaolud või nende kogum – näiteks liikluse tihedus ja selles osalevate mootorsõidukite suur kiirus, kontrast teepeenral ja osaliselt sõiduteel seisva auto värvuse ning taustal oleva maastiku või taimestiku värvuse vahel, seismise koht (näiteks otse nähtavust oluliselt piirava järsu kurvi taga).

Paraku pole Eesti kohtupraktikas seni analüüsitud, kas kallakul peatunud või pargitud mootorsõiduki iseeneslik liikumahakkamine on käsitletav käitamisena VÕS § 1057 tähenduses

¹¹⁸ *Supra*, lk 28.

¹¹⁹ Lahe, J. LKindIS § 8/2.1.c. – Lahe, J.; Luik O.-J. Liikluskindlustuse seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.

või mitte. Eestikeelses õiguskirjanduses on näiteks leitud, et ka kallakule pargitud ja iseeneslikult veerema hakkav mootorsõiduk võib olla käitamises, kuna kujutab endast jätkuvalt ohtu kaasliiklejate jaoks.¹²⁰ Ilmselt ei sõltu aga kallakule pargitud ning iseeneslikult liikuma hakkava mootorsõiduki käitamises olevaks lugemine ilmastikuoludest ja kellaajast, kuna ka hea ilmaga päevasel ajal kallakul peatatud mootorsõiduk võib sattuda iseenesest liikumisse ja põhjustada kahju teisele isikule.

Saksa õiguskirjandusest ja kohtupraktikast tulenevalt tõlgendatakse Saksa õiguses mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse koosseisu elementi „käitamisel“ laialt.¹²¹ Liidumaakohus Bochumis on oma 2004. aasta lahendis¹²² rõhutanud, et käitamises oleku tõlgendamisel lähtutakse käitamise normatiivsest mõistest, mis rajaneb mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni (StVG § 7) eesmärgil – eesmärgil kaitsta liikluses osalejate õigushüvesid liiklusega kaasnevate ohtude eest.¹²³ Liidumaa ülemkohus Düsseldorfis on sedastanud, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni eesmärgiks on kaitsta kolmandate isikute õigushüvesid riskide eest, mis lähtuvad mootorsõidukist kui liiklemiseks mõeldud vahendist (liiklusvahendist). Seetõttu sisaldab mootorsõiduk endas mootorsõiduki sihtotstarbekohasele kasutamisele iseloomulikku riski seni, kuni see on kasutatav liiklus- või transpordivahendina.¹²⁴ Liidu Ülemkohus on samuti leidnud, et käitamise mõiste lai sisustamine on kui „hind“ või „tasu“ selle eest, et inimene mootorsõidukit eksploateerib ning seeläbi riskiolukorra loob.¹²⁵

Nii on Saksa kohtud mootorsõiduki käitamises olekut üksikjuhtumi põhiselt hinnates kujundanud hulga juhtnööre mootorsõiduki käitamise alguse ja lõpu piiritlemiseks.

¹²⁰ Lahe, J. LKindIS § 8/2.1.c.

¹²¹ Burmann, M.; Heß, R. Handbuch des Straßenverkehrsrechts. Band I: Zivilrecht. München: C. H. Beck 2019, vnr 29. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FberzBurmHdbStVR_40%2Fcont%2FberzBurmHdbStVR%2Egl4%2EglA%2EglII%2Egl1%2Egle%2Eglaa%2Ehtm (13.02.2020).

¹²² LG Bochum 05.03.2004, 5 S 195/03. Arvutivõrgus: <https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?VPath=bibdata%2Fzeits%2Fnzv%2F2004%2Fcont%2Fnzv.2004.366.1.htm&readable=Parallelfundstellen&IsSearchRequest=True&HLWords=on> (13.02.2020).

¹²³ OLG München 11.11.2003, 30 U 110/03. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/f2a567f2-daf9-48d0-8db8-7c177ecec93d> (13.02.2020).

¹²⁴ OLG Düsseldorf 23.10.1995, 1 U 183/94. Arvutivõrgus: <https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?VPath=bibdata%2Fzeits%2Fnzv%2F1996%2Fcont%2Fnzv.1996.113.2.htm&readable=Parallelfundstellen&IsSearchRequest=True&HLWords=on> (13.02.2020).

¹²⁵ BGH 08.12.2015, VI ZR 139/15. Arvutivõrgus: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=75196&pos=0&anz=1> (13.02.2020).

Mootorsõiduki käitamise alguse kohta on saksakeelses õiguskirjanduses näiteks rõhutatud, et mootorsõiduki käitamine on alanud, kui selle mootor käivitub ja mootorsõiduk mootori jõul liikuma hakkab.¹²⁶ Ka liidumaa ülemkohus Hammis on oma 2013. aasta lahendis sedastanud, et mootorsõiduki käitamine algab mootori käivitamisega.¹²⁷ Mootori käivitamisega mootorsõiduki käitamise alguse kontekstis ei mängi seejuures rolli mootorsõiduki otsese valdaja tegevuse voluntatiivne külg (tahtmine mootorit käivitada ja mootorsõiduki käitamist alustada). Saksa õiguses leitakse, et ka mootorsõiduki otsese valdaja teadmata mootori käivitamisega (kellegi kolmanda isiku poolt) või mootori iseenesliku käivitumisega algab mootorsõiduki käitamine, sest StVG § 7 ei nõua mootorsõiduki teadlikku kasutamist transpordivahendina.¹²⁸

Mootorsõiduki käitamises oleku osas on aga Liidu Ülemkohus ning madalama astme kohtud leidnud, et mootorsõiduki käitamine kestab seni, kuni mootorsõiduk on liiklusesse (avalikku liikluspiirkonda) jäetud ning seeläbi loodud riskiolukord säilib¹²⁹ ehk kuni mootorsõiduk avalikus liikluspiirkonnas asumise tõttu teisi isikuid ohustab¹³⁰. Nii on Saksa kohtupraktikas ja õiguskirjanduses hinnatud ka pargitud mootorsõiduki käitamises olekut ning leitud, et pargitud mootorsõiduk on käitamises juhul, kui ulatub osaliselt sõiduteele ning seega paikneb osaliselt avalikus liiklusruumis, mistõttu mõjutab jätkuvalt ümbritsevat liiklust (teisi ohustab).¹³¹

Ka Kölnis asuva liidumaakohtu 2016. aasta lahendist järeldub, et pargitud mootorsõiduki puhul käitamises oleku sedastamisel on määravad kaks aspekti: a) mootorsõiduki avalikus liiklusruumis (liikluspiirkonnas) asumine; b) avalikus liiklusruumis asumise kaudu liikluse (teiste liikluses osalejate) mistahes viisil mõjutamine.

¹²⁶ Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). Der Haftpflichtprozess: Mit Einschluss des materiellen Haftpflichtrechts. München: C. H. Beck 2020, vnr 57. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EgIKap25%2EgII%2EgI4%2EgIa%2Ehtm (13.02.2020).

¹²⁷ OLG Hamm 18.02.2013, 6 U 35/12. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/hamm/j2013/6_U_35_12_Urteil_20130218.html (13.02.2020).

¹²⁸ OLG Saarbrücken 03.09.1997, 5 U 359/97-34. Arvutivõrgus: <https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Fnzv%2F1998%2Fcont%2Fnzv.1998.327.1.htm&pos=6&hlwords=on> (14.02.2020).

¹²⁹ BGH 16.02.1972, VI ZR 128/70. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/4bd4c725-9f9c-4ca4-a8b7-660d2aff4611> (14.02.2020).

¹³⁰ LG Dortmund 14.11.2018, 21 S 47/18. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/dortmund/lg_dortmund/j2018/21_S_47_18_Urteil_20181114.html (18.02.2020).

¹³¹ OLG München 11.05.2007, 10 U 4405/06. Arvutivõrgus: <https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?vpath=bibdata%2Fents%2Fbeckrs%2F2007%2Fcont%2Fbeckrs.2007.09961.htm&anchor=Y-300-Z-BECKRS-B-2007-N-09961> (14.02.2020); Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). *op cit*, vnr 58. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EgIKap25%2EgII%2EgI4%2EgIa%2Ehtm (14.02.2020).

Eelkõige kehtib see Saksa kohtute hinnangul mootorsõidukite osas, mis on pargitud eeskirju rikkudes.¹³² Sellisele seisukohale on samuti asunud ka näiteks Frankfurti kohalik kohus oma 2006. aasta lahendis¹³³ ning Ahausi kohalik kohus 2010. aasta lahendis.¹³⁴ Näiteks on nii Saksa kohtupraktikast kui ka õiguskirjandusest järeldatav põhimõte, et käitamises on mootorsõiduk, mis on pargitud avalikus liikluspiirkonnas (sõidutee ääres) kohas, kus peatumine on keelatud. Liidu Ülemkohtu praktikast järeldub, et peatumiskeelu eesmärk on tagada liikluse sujuvus keelu mõjualas, kuid lisaks ka kaitsta teisi liikluses osalejaid (näiteks sõiduteed ületavaid jalakäijaid), vältides nähtavuse piiramist peatuvate mootorsõidukite tõttu peatumiskeelu mõjualas.¹³⁵ Niisiis on Saksa õiguses leitud, et seisva (peatuva või parkiva) mootorsõiduki puhul käitamises oleku sedastamisel on määrav, kas sellise mootorsõiduki tõttu on teised liikluses osalejad ohustatud või mitte.¹³⁶

Lisaks on Saksa kohtupraktikas asutud ka seisukohale, et rikke tõttu (sealhulgas näiteks rehvi läbitorke tõttu) sõiduteel peatunud ning rikke tõttu sõidu jätkamiseks sobimatuks muutunud mootorsõiduk on jätkuvalt käitamises.¹³⁷ Näiteks järeldub Liidu Ülemkohtu praktikast, et liiklusõnnetuses osalenud, kahjustada saanud ja seeläbi sõidu jätkamiseks kõlbmatuks muutunud mootorsõiduk, mis on liiklusõnnetuse järel jäetud seisma teepeenrale või sõiduteele võib olla käsitletav jätkuvalt käitamises olevana, kui ohustab teisi liikluses osalejaid.¹³⁸

Sõidu jätkamiseks kõlbmatuks muutunud ning pukseeritava mootorsõiduki osas on aga Saksa kohtupraktikas rõhutatud, et pukseeritav mootorsõiduk on käsitletav pukseerivast mootorsõidukist eraldiseisva suurema ohu allikana ning käitamises olevana. Seda siiski juhul, kui pukseerimisel kasutatav ühenduslüli ei taga pukseeritava mootorsõiduki juhitavuse,

¹³² LG Köln 05.04.2016, 11 S 177/15. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/koeln/lg_koeln/j2016/11_S_177_15_Urteil_20160405.html (09.12.2019).

¹³³ AG Frankfurt am Main, 21.07.2006, 32 C 518/06-22. Arvutivõrgus: https://www.kostenlose-urteile.de/AG-Frankfurt-am-Main_32-C-51806-22_Wer-verkehrswidrig-Grundstuecksausfahrten-blockierhaftet-bei-Unfall-mit.news3945.htm (09.12.2019).

¹³⁴ AG Ahaus 12.08.2010, 15 C 18/10. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/muenster/ag_ahaus/j2010/15_C_18_10urteil20100812.html (09.12.2019).

¹³⁵ BGH 25.01.1983, VI ZR 212/80. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/3c9004d6-deaa-461f-9208-c13173849973> (18.02.2020).

¹³⁶ Ernst, H.-G. Der Betrieb des Kraftfahrzeugs. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. – Straßenverkehrsrecht 2011/7.

¹³⁷ OLG Koblenz 23.04.2015, 12 U 718/14. Arvutivõrgus: <https://www.ra-kotz.de/verkehrsunfall-mitverschulden-bei-riskanter-aufstellung-eines-warndreiecks.htm> (17.02.2020).

¹³⁸ BGH 16.04.1996, VI ZR 79/95. Arvutivõrgus: https://www.prinz.law/urteile/bgh/VI_ZR_79-95 (19.02.2020); BGH 05.10.2010, VI ZR 286/09. Arvutivõrgus: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=VI%20ZR%20286/09&nr=53711> (19.02.2020).

mistõttu on vajalik pukseeritava mootorsõiduki juhtimine.¹³⁹ Niisiis olukorras, kus näiteks mootorsõiduki pukseerimisel painduva ühenduslüliliga ei jõua pukseeritava mootorsõiduki roolis olev juht kurvis õigeaegselt rooli keerata ja riivab vastassuunavööndis sõitvat või tee ääres parkivat mootorsõidukit, mistõttu tekib kahju kolmandale isikule, leitakse, et kahju on tekitatud pukseeritava mootorsõiduki käitamisel. Käitamises ei ole aga enam mootorsõiduk, mida transporditakse teise mootorsõiduki peal.¹⁴⁰

Selline tõlgendus on autori hinnangul asjakohane ka VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki käitamise mõiste sisustamisel. Näiteks sõidu jätkamiseks kõlbmatuks muutunud mootorsõiduki pukseerimisel liiklusõnnetuse toimumispaigast või tehnilise rikkega mootorsõiduki pukseerimisel parklast autoremonditöökotta on pukseeritav ning seejuures eraldi juhtimist (näiteks rooli keeramist, pidurdamist) vajav mootorsõiduk sihtotstarbekohaselt kasutatav liikluses, mille käigus võib realiseeruda sellele iseloomulik risk, mille faktoriteks on samamoodi nagu ka mootori jõul sõitva mootorsõiduki puhul näiteks kiirus, mass ja viivitamatu peatamise võimatus.

Saksa kohtupraktikas on lisaks rõhutatud, et ka mootorsõidukile veose pealelaadimise ja mootorsõidukilt veose mahalaadimise protsessid kuuluvad reeglina mootorsõiduki käitamise alla. Liidumaa ülemkohus Kölnis on näiteks sedastanud, et veose peale- ja mahalaadimine on käsitletav mootorsõiduki käitamisena seni, kuni esineb niinimetatud sisemine seos mootorsõiduki kasutamise ja transpordi- ja liiklusvahendina. Antud seos esineb kohtu hinnangul eelkõige juhul, kui veose peale- või mahalaadimist teostatakse mootorsõiduki enda osaks oleva spetsiaalse laadimisseadme abil. Kohtu hinnangul peab mootorsõiduki otsene valdaja vastutama StVG § 7 alusel eelkõige nende ohtude eest, mis lähtuvad mootorsõidukist veose peale- või mahalaadimise protseduuri ajal teistele isikutele, kes asuvad samas liiklusruumis (liiklusruumis, kus veose peale- või mahalaadimine toimub).¹⁴¹

Ka on saksakeelses õiguskirjanduses täheldatud, et StVG § 7 ei hõlma neid veose peale- ja mahalaadimisega seonduvalt kannatanule tekkinud kahjusid, mis ei seondu mootorsõiduki

¹³⁹ OLG Celle 14.11.2012, 14 U 70/12. Arvutivõrgus: <http://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/portal/page/bsndprod.psml?doc.id=KORE230872012&st=n ull&showdoccase=1> (19.02.2020).

¹⁴⁰ OLG München 10.07.2015, 10 U 3577/14. Arvutivõrgus: <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2015-N-13733?hl=true&AspxAutoDetectCookieSupport=1> (19.02.2020).

¹⁴¹ OLG Köln 06.12.2018, 3 U 49/18. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/koeln/j2018/3_U_49_18_Urteil_20181206.html (22.02.2020).

kasutamisega transpordivahendina. Seetõttu on leitud, et kahju on tekkinud mootorsõiduki käitamisel eelkõige juhul, kui tegemist on veose peale- või mahalaadimise eesmärgil peatunud mootorsõidukiga, millega teine mootorsõiduk kokku põrkab (ehk siis juhul, kui veose peale- või mahalaadimise eesmärgil peatunud mootorsõiduk oma asukoha tõttu liiklusruumis teisi ohustab).¹⁴²

Kirjeldatud põhimõtetest veose peale- ja mahalaadimise liigitamine mootorsõiduki käitamise alla oleks autori hinnangul asjakohane ka Eesti õiguses VÕS § 1057 kohaldamisel. Mootorsõiduki sihtotstarbekohane kasutamine liikluses (käitamine) hõlmab lisaks mootorsõidukiga sõitmisele (liiklemisele) ka mitmeid muid toiminguid, kuid seda siiski olukorras, kus toimingute „teostamine“ toimub avalikus liiklusruumis – näiteks sõiduteel või sõidutee ääres peatunud mootorsõidukisse sõitjate sisenemine ja mootorsõidukist väljumine ning laadungi peale- ja mahalaadimine, mis teisi liikluses osalejaid ohustab.

Käitamise lõppemise osas on Saksa kohtupraktikas leitud, et mootorsõiduki käitamine võib lõppeda selle parkimisega avalikust liikluspriirkonnas eemal asuval eramaal (erahoovis, eragaraažis).¹⁴³ Täiendavalt on Saksa õiguskirjanduses aga rõhutatud, et mootorsõiduki käitamine lõpeb alles siis, kui mootorsõiduk on väljalülitatud mootoriga pargitud alal, mis asub väljaspool avalikku liikluspriirkonda, mistõttu reeglina ei lähtu enam mootorsõidukist seda ümbritsevale liiklusele mootorsõiduki käitamisele iseloomulikke riske.¹⁴⁴

Niisiis võimaldavad käesolevas peatükis kirjeldatud Eesti ja Saksa kohtupraktika ning õiguskirjanduses väljendatud seisukohad järeldada, et nii Eesti kui ka Saksa õiguses on mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni (seega Eestis VÕS § 1057 ning Saksamaal StVG § 7) kontekstis suurema ohu allikana käsitletav mootorsõiduki käitamine ehk mootorsõiduki sihtotstarbekohane kasutamine liikluses, mille käigus võib realiseeruda sellele iseloomulik kõrgendatud kahju tekitamise risk.

Paraku leidub Eesti kohtupraktikas vähesel määral selliseid lahendeid, kus kohus oleks muu hulgas keskendunud ka mootorsõiduki käitamise kui riskivastutuse koosseisu elemendi

¹⁴² Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 55.

¹⁴³ OLG Karlsruhe 29.06.2005, 1 U 247/04. Arvutivõrgus: http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=5334 (14.02.2020).

¹⁴⁴ Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). *op cit*, vnr 58. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EgIKap25%2EgII%2EgI4%2EgIa%2Ehtm (14.02.2020).

sisustamisele. Samas ka olemasolevate kohtulahendite põhjal saab üheselt väita, et VÕS § 1057 mõttes ei ole mootorsõiduki käitamisenä kui selle sihtotstarbekohase kasutamisenä käsitletav ainult mootorsõiduki edasiliikumine (sõitmine) mootori jõul. Enamjaolt on Eesti kohtud sedastanud mootorsõiduki käitamist ka juhul, kui mootorsõiduk seisab sõidutee ääres teepeenral ja osaliselt sõiduteel halva ilmaga ja pimeduses. Kõige põhjalikumalt on aga Eesti kohtupraktikas mootorsõiduki käitamise mõistet sisustanud Tallinna Ringkonnakohus, seostades oma lahendis number 2-05-523 mootorsõiduki käitamist mootorsõidukiga liiklusesse sisenemisenä, seeläbi riskiolukorra loomisenä ning sellise riski kestmisenä seni, kuni mootorsõiduk avalikus liikluspiirkonnas asub. Oma olemuselt on selline käsitus väga lähedane kirjeldatud¹⁴⁵ Saksa kohtute praktikale mootorsõiduki käitamise alguse ja lõppemise piiritlemisenä.

Eelneva põhjal võib asuda seisukohale, et sarnaselt Saksamaa Liitvabariigi õiguskorras sisalduvale mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonile (StVG §-le 7) algab ka VÕS § 1057 kontekstis mootorsõiduki käitamine igal juhul mootorsõiduki mootori käivitamisenä ning selle jõul edasiliikumise alustamisenä. Nii Eesti kui ka Saksa õiguses on mootorsõiduki käitamise edasikestmise seisukohalt määravaks asjaoluks liikluses osalemine ning seeläbi teiste liikluses osalejate jätkuv ohustamine mootorsõiduki olemuse (näiteks suur kiirus, mass ja täieliku kontrolli puudumine) ning objektiivsete asjaolude (näiteks ilmastikuolud, nähtavus, peatumise koht ja viis) tõttu. Käitamises olevana tuleb VÕS § 1057 mõttes käsitleda liikluses sihtotstarbekohases kasutuses olevat mootorsõidukit. Mootorsõiduki sihtotstarbekohane kasutamine liikluses ei piirdu aga üksnes sõitmisenä sisselülitatud mootori mõjul – seda nii Eesti kui ka Saksa õiguses. Lisaks sõitvale mootorsõidukile tuleb VÕS § 1057 tähenduses liikluses (jätkuvalt) sihtotstarbekohases kasutamises ehk käitamises olevaks pidada siiski ka kellaajast, ilmastikuoludest ning seismise põhjusest (näiteks tehniline rike, liiklusõnnetuses kahjustumine, ajutine peatumine veose peale- või mahalaadimiseks või sõitjate sisenemiseks ja väljumiseks) sõltumata sõiduteel või sõidutee ääres teepeenral ja osaliselt sõiduteel peatatud (seisvat) mootorsõidukit, mis teisi liikluses osalejaid mistahes viisil ohustab (näiteks loob vajaduse hoida suuremat külgvahet, vajaduse sellest ümber põigata, riski sellega kokku põrgata). Käitamises olevana tuleb käsitleda ka pukseeritavat mootorsõidukit juhul, kui pukseerimise viis pukseeritava mootorsõiduki juhitavust iseenesest ei taga (ehk juhul, kui pukseeritav mootorsõiduk vajab samuti juhtimist – rooli keeramist, pidurdamist).

¹⁴⁵ *Supra*, lk 40, 43.

3. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine ning põhjuslik seos

3.1. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine

3.1.1. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tähendus

VÕS § 1056 esimesest lõikest järelduvalt tekib suurema ohu allika valitsejale süüst sõltumatu riskivastutus olukorras, kus kannatanu õigushüve kahjustamine toimub suurema ohu allikale iseloomuliku ohu tagajärjel. VÕS § 1057 alusel mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimiseks peab seega eksisteerima niinimetatud ühenduslülili mootorsõiduki käitamise (VÕS § 1057 tähenduses suurema ohu allika) ning kannatanu kaitstud õigushüve kahjustamise ja tekitatud kahju (tagajärje) vahel. Selleks „ühenduslülilik“ on mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku spetsiifilise kahju tekitamise kõrgendatud riski (käitamisriski) realiseerumine ning selle põhjuslik seos kannatanu kaitstud õigushüve kahjustamise ja kannatanule tekitatud kahjuga.

Ka võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaandes on rõhutatud, et riskivastutuse kohaldamiseks on alust üksnes juhul, kui kannatanul tekkis kahju just selle ohufaktori tõttu, mille pärast asja või tegevust peetakse suurema ohu allikaks. Seetõttu kontrollitaksegi riskivastutuse regulatsiooni kohaldamisel põhjuslikku seost konkreetsest suurema ohu allikast lähtuva tüüpilise ohu ja kannatanule tekkinud kahju vahel.¹⁴⁶ Niisiis tuleb ka riskivastutuse erikoosseisude (seega ka VÕS § 1057) rakendamiseks iga kord selgitada, kas kahju tekkis suurema ohu allikale iseloomulikust kõrgendatud ohust tuleneva riski realiseerumise tõttu (ehk sellise ohu tagajärjel).¹⁴⁷

Nagu autor on eelnevalt¹⁴⁸ juba sedastanud, on Eesti kohtupraktikas korduvalt rõhutatud, et mootorsõidukis kätketud kõrgendatud ohu faktoriteks saab pidada muu hulgas mootorsõiduki massi, liikumise kiirust, mootorsõiduki üle täieliku kontrolli puudumist, seeläbi ilmnevat ohtu põrgata kokku muude objektidega ning muid asjaolusid, mille tõttu võib mootorsõiduki käitamisel ka asjatundjalt oodatava hoolsuse rakendamise korral tekkida kahju sageli või suures

¹⁴⁶ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.3.

¹⁴⁷ Tampuu, T. (viide 11), lk 247.

¹⁴⁸ *Supra*, lk 23.

ulatuses. Niisiis võib mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist tähistada kui sündmuste ahelat, mis toob kaasa kannatanu õigushüve kahjustamise mootorsõiduki käitamisele tüüpilise ohu tagajärjel ning mis ei ole välditav ka suurema ohu allika valitseja (mootorsõiduki otsese valdaja) kõige hoolikama tegutsemise korral.¹⁴⁹

Eesti kohtud on mootorsõiduki käitamisenä käsitletud eelkõige selle sihtotstarbekohast kasutamist liikluses (seejuures piiramata seda kitsalt mootorsõidukiga sõitmisega) ning mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutust on käsitletud kui süüst sõltumatut vastutust just liikluskahju eest, mis tekib mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku ohu (riski) realiseerumise tagajärjel. Seetõttu järeldeb ka õiguskirjandusest, et mootorsõiduki käitamise ja käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tuvastamine ei ole üldiselt keeruline tüüpiliste liiklusõnnetuste puhul.¹⁵⁰ Seega saab Eesti õiguses sisalduva mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni tähenduses käsitleda mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisenä eelkõige sõitva mootorsõiduki kokkupõrkamist mõne teise liikuva või liikumatu objektiga.

Võttes arvesse autori poolt eelnevalt¹⁵¹ loetletud juhtumid, mis võiksid olla käsitletavad mootorsõiduki käitamisenä VÕS § 1057 mõttes, saab autori hinnangul mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega olla tegemist ka olukorras, kus liikuva või liikumatu objektiga põrkab kokku mootorsõiduk, mis ei sõida iseenda mootori jõul, vaid mida pukseeritakse ning mis vajab seejuures ka eraldi juhtimist (muu hulgas vajadusel rooli keeramist ja pidurdamist). Samuti tuleb ka käitamises olevale seisvale mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumisenä pidada olukorda, kus sõiduteel või sõidutee ääres teepeenral või osaliselt sõiduteel ning teisi liikluses osalejaid ohustavalt (näiteks pimedal või piiratud nähtavusega alal, kitsal või peatumiskeeluga teelõigul) peatatud mootorsõidukiga põrkab kokku teine mootorsõiduk. Küll aga järeldeb eestikeelsest õiguskirjandusest, et käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisenä ei ole käsitletav näiteks olukord, kus tähelepanematu jalakäija seisvale mootorsõidukile otsa kõnnib ja seeläbi kahjustada saab.¹⁵² Ka on leitud, et käitamisele iseloomulik risk ei realiseeru olukorras, kus jalakäija kõnnib määrdunud autode vahel ning oma riided seetõttu ära määrib (neid kahjustab).¹⁵³

¹⁴⁹ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.1.; RKTko 18.04.2007, 3-2-1-27-07.

¹⁵⁰ Lahe, J. LKindIS § 8/2.1.c.

¹⁵¹ *Supra*, lk 44.

¹⁵² Lahe, J. LKindIS § 8/2.1.c.

¹⁵³ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.3.

Autori hinnangul võib kallakule pargitud mootorsõiduki iseenesliku veeremahakkamise ja selle tulemusena kannatanu õigushüve kahjustamise käsitlemine mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena olla siiski vaieldav. Eelduslikult on kallakul peatatud või kallakule pargitud mootorsõiduk iseenesliku veeremahakkamise põhjuseks eelkõige vajalike ohutusabinõude rakendamata jätmine – näiteks käsipiduri rakendamata jätmine või ebapiisav rakendamine (käsipiduri hoova ülestõmbamata jätmine või vähene ülestõmbamine) ning täiendavate abinõude kasutamata jätmine (käigu sisselülitamine, mootorsõiduki esirataste väljakeeramine). Sellises olukorras on aga käitamiskahju realiseerumine piisavalt hoolika käitumisega välditav (seeläbi, et enne kallakule parkimist veendutakse, et mootorsõiduki iseeneslik veeremine on rakendatud ohutusabinõudest tulenevalt välistatud). Sellisest mõtteviisist lähtumise korral tuleks autori arvates hinnata kallakule pargitud mootorsõiduki iseeneslikust liikumahakkamisest tekkinud kahju eest vastutust hoopis delikti üldkoosseisu ehk süüalise vastutuse regulatsiooni alusel (VÕS § 1043 jj). Samas ei ole välistatud ka, et kallakule pargitud mootorsõiduki iseeneslik liikumahakkamine, selle tulemusena kolmanda isiku õigushüve kahjustamine ja temale kahju tekitamine võib olla käsitletav seni toimunud mootorsõiduki käitamisel loodud riskiolukorra edasikestmisena ja mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise lülina, mis tooks endaga kannatanu õigushüve kahjustamise ja kannatanule kahju tekitamise korral mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse VÕS § 1057 alusel.

3.1.2. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise kestus

Kuivõrd Tallinna Ringkonnakohus¹⁵⁴ on oma praktikas sedastanud, et mootorsõiduki käitamiskahju juurde kuulub ka mootorsõidukilt teeliikluses osade eraldumise oht, tuleb mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena käsitleda ka olukorda, kus teeliikluses osalemise käigus eraldub mootorsõidukilt osa ning kahjustab kannatanu kaitstud õigushüve.

Seejuures ei piirdu autori arvates käitamiskahju realiseerumine vaid nende juhtumitega, kus kannatanu õigushüve kahjustamine toimub mootorsõidukilt teeliikluses osa eraldumise tõttu vahetult pärast osa eraldumist (näiteks olukorras, kus veoauto rehvi plahvatab ja puruneb sõidu käigus ning selle protektor tabab veoauto taga sõitvat mootorsõidukit). Kuna käitamiskahju

¹⁵⁴ TlnRnKo 20.03.2006, 2-05-1077.

realiseerumine on oma olemuselt sündmuste ahel, võib käitamiskiriski realiseerumise puhul olla tegemist ka ajas kestva nähtusega.

Seega ka olukorras, kus teeliikluses osalemise käigus eraldub mootorsõidukilt osa, mis jääb sõiduteele pikemaks ajaks ning põhjustab kannatanule kahju ajal, mil mootorsõiduk, millelt see osa eraldus, ei olegi enam käitamises, peab kannatanu õigushüve kahjustamine mootorsõidukilt eraldunud osa tõttu olema käsitletav selle mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena. Taoline võib juhtuda näiteks olukorras, kus väiksema liiklusintensiivsusega teel (näiteks metsavahelisel teel) eraldub sõiduautolt selle põhja alla kinnitatud tagavararatas või veoauto rehvalt protektor ning järgmine teel sõitev mootorsõiduk alles mõne tunni pärast sellele otsa sõidab ja kahjustada saab.

Sellisel on mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist käsitletud ka Saksa õiguses. Nimelt järeldub saksakeelsest õiguskirjandusest, et mootorsõiduki otsesele valdajale StVG § 7 alusel riskivastutuse tekkimine ei nõua, et mootorsõiduki käitamine (seega ka käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine) ning kannatanu õigushüve kahjustamine langeksid ajaliselt kokku. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise kestus väljendub eelkõige nende juhtumite puhul, kus kannatanu õigushüve kahjustamise põhjustab mootorsõidukilt eraldunud ja sõiduteele jäänud mootorsõiduki osa.¹⁵⁵ Kannatanu õigushüve kahjustamine toimub mootorsõiduki käitamisel StVG § 7 tähenduses ka juhul, kui mootorsõidukilt eraldub selle osa või pudeneb laadung, mis põhjustab kannatanule kahju alles siis, kui kõnealune mootorsõiduk on sündmuskohalt juba eemaldunud. Seejuures ei ole nõutav, et kannatanu õigushüve kahjustamise momendil oleks see mootorsõiduk jätkuvalt käitamises.¹⁵⁶

Lisaks tuleneb Liidu Ülemkohtu praktikast ka põhimõte, et mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski juurde kuulub ka teeliikluses osalemise käigus mootorsõidukiga sõidutee saastamise (näiteks veermikult või ratastelt pudeneva poriga saastamise) ja seeläbi libedaks muutmise oht.

¹⁵⁵ Ernst, H.-G. *op cit*, lk 243.

¹⁵⁶ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 45, 57; Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). *op cit*, vnr 63. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EglKap25%2EglI%2Egl4%2Egl%2Ehtm (02.03.2020); Burmann, M. jt. (viide 80), lk 826.

Liidu Ülemkohus on nimelt lahendanud kaasust, kus kurvi läbimise käigus sõitis kannatanu sõiduteelt välja põhjusel, et eelnevalt pudenes sõiduteel sõitnud sõjaväelaste roomiksõidukite roomikutelt sõiduteele pori, mis muutis teekatte äärmiselt libedaks. Liidu Ülemkohtu hinnangul lõi roomiksõidukite käitamine seeläbi riskiolukorra, mis teisi liikluses osalejaid kehvast ohustas ning realiseerus kannatanu õigushüve hilisemas kahjustamises. Seejuures järeldeb Liidu Ülemkohtu seisukohast, et riskivastutuse kontekstis ei oma tähendust asjaolu, et kannatanu õigushüve kahjustumine ei olnud roomiksõidukite käitamise käigus riskiolukorra loomisele ajaliselt vahetult järgnenud sündmus.¹⁵⁷

Autor leiab, et sarnaselt Saksa õiguskirjanduses ja kohtupraktikas väljendatud seisukohtadest järelduvale käsitlusele mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisest kui ajas kehvast sündmuste ahelast, ei eelda ka VÕS § 1057 alusel mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimine seda, et kannatanu õigushüve kahjustamine (kahjustumine) toimuks ajaliselt vahetult pärast mootorsõiduki käitamisel sellele iseloomuliku riski realiseerumist. Niisiis ei pea mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine olema vaid hetkeline nähtus (näiteks mootorsõidukiga sõitmise ajal liiklusõnnetusse sattumine ja seeläbi kolmanda isiku õigushüve kahjustamine). Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine võib autori hinnangul kujutada endast ka ajas kehvast sündmuste ahelat ning hõlmata kannatanu õigushüve kahjustamist alles hetkel, mil mootorsõiduki käitamine on juba lõppenud. Sellise sündmuste ahela näiteks võibki olla olukord, kus mootorsõidukiga sõitmise (käitamise) ajal eraldub mootorsõidukilt selle osa või pudeneb laadung, osa eraldumine või laadungi pudenemine jääb mootorsõiduki otsese valdaja jaoks märkamatuks, eraldunud osa või pudenenud laadung jääb pikemaks ajaks väiksema liiklusintensiivsusega sõiduteele ning kahjustab kolmanda isiku õigushüve alles siis, kui käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist vallandanud mootorsõiduki käitamine on juba lõppenud.

3.1.3. Mootorsõiduki iseeneslik süttimine kui mootorsõidukile ja mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine

Omaette küsimuseks on aga, kas mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena võiks olla käsitletav ka mootorsõiduki iseeneslik süttimine. Janno Lahe on näiteks liikluskindlustuse seaduse kommenteeritud väljaandes rõhutanud järgmist: „Väga vaieldav on, kas sõiduki käitamisele iseloomuliku ohu realiseerumisega on tegemist näiteks

¹⁵⁷ BGH 13.07.1982, VI ZR 113/81. Arvutivõrgus: https://www.prinz.law/urteile/bgh/VI_ZR_113-81 (29.02.2020).

juhul, kui seisva mootoriga sõiduk süttib iseeneslikult põlema ning tule levimise tõttu saab kahjustada ka kolmanda isiku sõiduk“. ¹⁵⁸

Mootorsõiduki iseeneslikku süttimist kui võimalikku käitamisriski realiseerumist on VÕS § 1057 rakendamisel hinnatud ka Eesti kohtupraktikas. Nimelt on Harju Maakohtus olnud lahendamisel tsiviilasi, kus mootorsõiduki (veoauto) otseselt valdajalt nõuti hoone kahjustamisega tekitatud kahju hüvitamist. Hoone kahjustamise põhjuseks oli aga hoones asuvas garaažis seisva veoauto iseeneslik süttimine. Oma 2015. aasta otsuses asus Harju Maakohus seisukohale, et VÕS § 1057 tähenduses saab mootorsõiduki käitamisena olla käsitletav mootorsõiduki sihtotstarbekohane kasutamine ehk sellega sõitmine ja liiklusvahendina kasutamine. Kuna asjaolude kohaselt oli tegemist garaažis seisva mootorsõiduki süttimisega, siis ei toimunud see mootorsõiduki käitamisel ning VÕS § 1057 kohaldamise eeldused ei ole sellises olukorras täidetud. ¹⁵⁹

Selles tsiviilasjas on otsuse teinud ka Tallinna Ringkonnakohus. Ringkonnakohus ei analüüsinud aga mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimise võimalikkust VÕS § 1057 alusel, vaid hindas riskivastutuse generaalklausli (VÕS § 1056) kohaldatavust. Ringkonnakohus rõhutas, et kuna mootorsõiduk seisis garaažis, siis ei ole selle iseenesliku süttimise ja sellega kaasnenud kahju puhul tegemist eriti ohtlikule asjale iseloomuliku ohu tagajärjel tekkinud kahjuga, mistõttu on VÕS § 1056 kohaldamine välistatud. Lisaks sedastas ringkonnakohus, et mootorsõidukile iseloomulikuks kõrgendatud riskiks ei ole selle iseeneslik süttimine, vaid mootorsõiduki käitamisega kaasnev liiklusrisk. ¹⁶⁰

Seega on Harju Maakohus välistanud mootorsõiduki otsesele valdajale VÕS § 1057 alusel riskivastutuse tekkimise põhjusel, et mootorsõiduk seisis iseenesliku süttimise hetkel garaažis ning ei olnud käitamises. Maakohus ei analüüsinud iseeneslikult süttinud mootorsõiduki otsesele valdajale VÕS § 1056 (riskivastutuse generaalklausli) alusel riskivastutuse tekkimise võimalikkust, vaid sisuliselt möönis, et kuna mootorsõiduk ei olnud iseenesliku süttimise ajal käitamises, siis ei saa olla tegemist ka käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega, mis saaks tuua endaga kaasa vastutuse VÕS § 1057 alusel. Ringkonnakohus seevastu aga sedastas, et iseenesliku süttimise risk ei ole selline kõrgendatud oht, mille tõttu oleks mootorsõiduk käsitletav suurema ohu allikana VÕS § 1056 tähenduses.

¹⁵⁸ Lahe, J. LKindIS § 8/2.1.c.

¹⁵⁹ HMKo 15.05.2015, 2-13-61255.

¹⁶⁰ TlnRnKo 10.11.2015, 2-13-61255.

Autor aga ringkonnakohtu sellise seisukohaga ei nõustu. Nagu autor on eelnevalt¹⁶¹ sedastanud, on autori hinnangul suurema ohu allikana VÕS § 1057 tähenduses käsitletav mootorsõiduki käitamine. Olukorras, kus tegemist on käitamises mitteoleva mootorsõidukiga (näiteks garaažis seisva veokiga), mille iseeneslikku süttimist ei saa tulenevalt konkreetse juhtumi asjaoludest käsitleda käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena, ei välista see iseenesest mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimist VÕS § 1056 lg 1 alusel. Seejuures on aga oluline hinnata, kas käitamises mitteolev mootorsõiduk saab olla käsitletav suurema ohu allikana VÕS § 1056 lg 2 tähenduses selle iseenesliku süttimise ohu tõttu.

Lisaks liiklus- ja transpordivahendile kujutab mootorsõiduk endast ühtlasi ka keerulist elektrisüsteemi ning seda sõltumata sellest, kas tegemist on elektrilise jõuallikaga mootorsõidukiga või on jõuallikaks sise põlemismootor. Niisiis võib mootorsõiduki iseenesliku süttimise põhjuseks olla näiteks lühise tekkimine mootorsõiduki elektrisüsteemis. Sise põlemismootoriga mootorsõiduki puhul lisandub elektrisüsteemile kui kõrgendatud ohtu evivale mootorsõiduki osale ka väga kergesti süttiv ning plahvatusohtlik mootorikütus, mootorikütuse aurud ning mootorikütuse põletamisel eralduv kuumus. Seega üheskoos lühise tekkimise ohuga mootorsõiduki elektrisüsteemis, soodustab mootorsõiduki iseeneslikku süttimist ka mootorsõiduki osade (sealhulgas ka mootorsõiduki elektrisüsteemi komponentide) kuumenemine mootori töötamise käigus.

Asjaolule, et mootorsõidukile kui sellisele (seega ka käitamises mitteolevale mootorsõidukile) iseloomuliku kõrgendatud ohuna on käsitletav ka selle süttimise (sealhulgas ka iseenesliku süttimise) oht, viitavad ka sõidukitele ning nende varustusele kehtiva õigusega esitatavad nõuded. Näiteks järeldeb majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“¹⁶² esimesest lisast, et kuni 3,5 tonnise täismassiga M1 ning N1 kategooria sõidukis (see tähendab sõiduautos ja kaubikus)¹⁶³ peab olema üks vähemalt 1 kg tulekustutusaine massiga tulekustuti.¹⁶⁴ Tegemist on transpordivahendi tulekustutusvahenditele esitatava minimaalse nõudega, sest (lihtsustatud öelduna) lähtub nimetatud õigusakt põhimõttest „mida suurema massiga transpordivahend, seda rohkem peab olema tulekustutusainet selle transpordivahendi tulekustutis“. Niisiis on

¹⁶¹ *Supra*, lk 22.

¹⁶² Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus 13.06.2011 nr 42. – RT I, 16.06.2011, 8.

¹⁶³ Sõidukite ja masinate kategooriad. Arvutivõrgus: <https://www.mnt.ee/et/soiduk/soidukite-ja-masinate-kategooriad> (03.03.2020).

¹⁶⁴ Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. Lisa 1, lk 8. Arvutivõrgus: https://www.riigiteataja.ee/aktiis/1221/0201/9007/MKM_m42_lisa1.pdf# (03.03.2020).

mõeldav, et eraldiseisvalt mootorsõiduki käitamisest kui suurema ohu allikast VÕS § 1057 tähenduses saab suurema ohu allikana VÕS § 1056 lg 2 tähenduses pidada ka käitamisest mitteolevat mootorsõidukit selle iseenesliku süttimise kõrgendatud ohu tõttu.

Tunduvalt ulatuslikumalt on aga mootorsõiduki iseeneslikku süttimist ja mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimist (iseenesliku süttimise tõttu kolmandale isikule tekkinud kahju eest) analüüsitud Saksa õiguses. Saksa kohtupraktika põhjal on järeldatav, et mootorsõiduki iseenesliku süttimise tõttu selle otsesele valdajale riskivastutuse tekkimise hindamisel on Saksa kohtupraktikas eristatud kahte liiki juhtumeid:

- a) olukorrad, kus juba käitamisest mitteoleva mootorsõiduki iseenesliku süttimise algseks põhjuseks on eelnevalt (mootorsõiduki käitamisel) toimunud liiklusõnnetus (kokkupõrge) ja
- b) juhtumid, kus käitamisest mitteoleva mootorsõiduki iseenesliku süttimise põhjuseks ei ole eelneva käitamise käigus juhtunud liiklusõnnetus.

Näiteks on Liidu Ülemkohus lahendanud tsiviilasja, kus kannatanule kahju tekitamise põhjuseks oli autoremonditöökojas seisva mootorsõiduki iseeneslik süttimine. Asjaolude kohaselt oli liiklusõnnetuses (kahe mootorsõiduki kokkupõrkes) kahjustada saanud ning seetõttu sõidu jätkamiseks kõlbmatuks muutunud mootorsõiduk teisaldatud õnnetuspaigast autoremonditöökotta ning jäetud ööseks sinna seisma. Seismise ajal süttis aga mootorsõiduk iseeneslikult põlema ning süttimise põhjuseks oli lühise tekkimine mootorsõiduki elektrisüsteemis. Lühise tekkimise põhjustas aga omakorda eelnevalt toimunud liiklusõnnetus, selle käigus mootorsõiduki esiotsa deformeerumine ning seeläbi mootorsõiduki elektrisüsteemi juhtme kahjustumine. Oma 2019. aasta otsuses rõhutaski Liidu Ülemkohus, et tekitatud kahju (mootorsõiduki iseenesliku süttimise tõttu tekitatud kahju) mootorsõiduki käitamiskõiguse omistamise seisukohalt on määrav, et esineks lähedane ajaline ja ruumiline seos konkreetse mootorsõiduki käitamisprotseduuri (saksa keeles *Betriebsvorgang*) või käitamisseadmega (saksa keeles *Betriebseinrichtung*). Liidu Ülemkohus sedastas, et mootorsõiduki elektrisüsteemis lühise tekkimise oht tulenes liiklusõnnetuse käigus mootorsõiduki esiotsa deformeerumisest. Selliselt lühise tekkimise tõttu toimunud süttimisel ning seeläbi autoremonditöökoja ja selle lähedal asuvate hoonete kahjustumisel esines lähedane ajaline ja ruumiline seos mootorsõiduki käitamisprotseduuri või käitamisseadmega ning realiseeruski

mootorsõiduki käitamisel tekkinud ning ka pärast liiklusõnnetuse toimumist edasi kestnud mootorsõiduki käitamisrisk.¹⁶⁵

Niisiis järeldeb kirjeldatud Liidu Ülemkohtu seisukohast, et mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine StVG § 7 kontekstis hõlmab ka mootorsõiduki käitamise käigus toimunud liiklusõnnetuse tagajärjel mootorsõiduki iseeneslikku süttimist (sealhulgas ajal, mil mootorsõiduk ei ole enam käitamises) ning seeläbi kolmandate isikute õigushüvede kahjustamist. Seda siiski juhul, kui hilisema iseenesliku süttimise põhjuseks on mootorsõiduki käitamise käigus juhtunud liiklusõnnetus (kui sündmus, mis on ka hilisema iseenesliku süttimisega kaasnenud kahju eest vastutuse tekkimise ajendiks).

Laiemalt on aga Liidu Ülemkohus käsitlenud mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist olukorras, kus kannatanu õigushüve kahjustamise (kannatanule kuulunud mootorsõiduki kahjustamise) põhjuseks oli maa-aluses garaažis kannatanu mootorsõiduki kõrvale pargitud teise mootorsõiduki iseeneslik süttimine selle tehnilise puuduse tõttu. Täpsemini põhjustas mootorsõiduki iseeneslikku süttimist tehniline rike mootorsõiduki akumulaatoris (ilma, et eelnevalt oleks mootorsõiduk osalenud liiklusõnnetuses, mis võinuks sellist riket esile kutsuda).

Oma 2014. aasta otsuses nõustus Liidu Ülemkohus madalama astme kohtu seisukohaga, mille kohaselt oli kannatanu õigushüve kahjustamine lähedases ajalis-ruumilises seoses mootorsõiduki iseenesliku süttimisega, mille omakorda põhjustas puudus mootorsõiduki käitamisseadmes (akus). Liidu Ülemkohus rõhutas, et mootorsõiduki käitamisseadme tehnilise rikke tagajärjel kolmanda isiku õigushüve kahjustumine kuulub sellise ohu spetsiifiliste mõjustuste alla, millest StVG § 7 seab eesmärgiks liiklust kaitsta (liiklust kahjutuna hoida). Liidu Ülemkohus sedastas, et StVG § 7 alusel mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimise seisukohalt ei oma tähendust, kas mootorsõiduki iseeneslik süttimine puuduse tõttu mootorsõiduki käitamisseadmes toimub enne sõitu, sõidu ajal või pärast sõitu. Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni kohaldamine ei piirdu Liidu Ülemkohtu hinnangul

¹⁶⁵ BGH 26.03.2019, VI ZR 236/18. Arvutivõrgus: <https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=VI%20ZR%20236/18&nr=95914> (04.03.2020); Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). *op cit*, vnr 56. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EgIKap25%2EgII%2EgI4%2EgIa%2Ehtm (04.03.2020).

selliste juhtumitega, kus kannatanu õigushüve kahjustamise põhjuseks on mootorsõiduki ekspuaterimine liikluses või sellise ekspuaterimise järelmõjud.¹⁶⁶

Teisisõnu on Liidu Ülemkohtu hinnangul StVG § 7 eesmärgiks muu hulgas hoida liikluses ära ka selliste ohtude realiseerumist, mis tulenevad tehnilistest puudustest mootorsõiduki käitamisseadmetes. Niisiis käsitles Liidu Ülemkohus kirjeldatud lahendis mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riskina ka mootorsõiduki iseeneslikku süttimist mootorsõiduki käitamiseks vajalikus seadmes (mootorsõiduki akus) esineva puuduse tagajärjel. Kohtu seisukohast järeldub seega, et käitamisele iseloomulik risk StVG § 7 tähenduses realiseerub ka juhul, kui käitamisseadme puuduse tõttu süttib mootorsõiduk iseeneslikult põlema ja kahjustab kolmanda isiku õigushüve ning seda sõltumata asjaolust, kas mootorsõiduk on selliselt süttimise hetkel liiklus- ja transpordivahendina käitamises või kas tegemist on käitamise käigus loodud riskiolukorra edasikestmisega.

Vastupidisele seisukohale on aga oma 2019. aasta lahendis asunud liidumaa ülemkohus Dresdenis. Asjaolude kohaselt süttis autoremonditöökojas veermiku remonditööde ajal seisev mootorsõiduk iseeneslikult põlema lühise tekkimise tõttu mootorsõiduki elektrisüsteemis, põhjustades seeläbi kannatanule kahju. Tsviilasja lahendades juhendus liidumaa ülemkohus Liidu Ülemkohtu seisukohtadest eelnevalt kirjeldatud lahendites number VI ZR 253/13 ja VI ZR 236/18. Liidumaa ülemkohus leidis, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonis sisalduv koosseisu element „käitamisel“ viitab asjaolule, et kahju tekkimise põhjustava sündmuse (näiteks iseenesliku süttimise) ajahetkel peab mootorsõiduki liiklus- ja transpordifunktsioon veel esinema või edasi kestma. Liidumaa ülemkohtu otsusest järeldub, et mootorsõiduki iseenesliku süttimise korral eeldab riskivastutuse tekkimine, et süttimise momendil oleks mootorsõiduk veel liiklus- ja transpordivahendina käitamises või sellise käitamise käigus loodud riskiolukord (käitamisrisk) veel edasi kestaks ning süttimisena ja selle tagajärjel kahju tekkimisena realiseeruks. Täiendavalt rõhutas kohus, et kui lähtuda põhimõttest, et käitamisele iseloomulik risk (sõltumata mootorsõiduki liiklus- ja transpordifunktsiooni olemasolust või selle edasikestmisest) realiseerub alati, kui kahju põhjustamine on lähedases ajalises ja ruumilises seoses mootorsõiduki käitamisseadmega,

¹⁶⁶ BGH 21.01.2014, VI ZR 253/13. Arvutivõrgus: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=6af4301e2147d5a8c3531fa6d87915c9&nr=66876&pos=0&anz=1> (07.03.2020); Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). *op cit*, vnr 56. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EgIKap25%2EgII%2EgI4%2EgIa%2Ehtm (07.03.2020).

kaotab riskivastutuse koosseisu element „käitamisel“ suuresti oma vastutust piiravat funktsiooni. Sellisel juhul võib kohtu hinnangul tulla riskivastutus kõne alla ka selliste mootorsõidukite puhul, mis on pargitud väljaspool avalikku liiklusruumi ning on kehtvalt käitamiseks kõlbmatud. Seetõttu on kohtu hinnangul otstarbekas piirata StVG § 7 alusel tekkivat riskivastutust selliselt, et oleks nõutav seos mootorsõiduki liiklus- ja transpordifunktsiooni ning kannatanule tekkinud kahju vahel.¹⁶⁷

Autori arvates ei ole üldjuhul käitamises mitteoleva, seisva ning väljalülitatud mootoriga mootorsõiduki iseeneslik süttimine käsitletav mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena VÕS § 1057 kontekstis. Seda üldjuhul ka siis, kui iseeneslik süttimine saab alguse mootorsõiduki käitamiseks (sihtotstarbekohaseks kasutamiseks liikluses) vajalikust seadmest (näiteks mootorsõiduki elektrisüsteemist). Ometi on mõeldav, et selline iseeneslik süttimine saab kujutada endast mootorsõidukile (mitte mootorsõiduki käitamisele) iseloomuliku riski realiseerumist VÕS § 1056 tähenduses ning tuua kaasa riskivastutuse generaalklausli alusel. Siiski on see asjaolude igakordse hindamise küsimus.

Erandina võib käitamises mitteoleva, seisva ning väljalülitatud mootoriga mootorsõiduki iseeneslik süttimine kujutada endast mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist olukorras, kus tegemist on senisel mootorsõiduki käitamisel tekkinud ning ka pärast liiklusõnnetuse toimumist edasi kestnud mootorsõiduki käitamiskahju realiseerumisega kui sündmuste ahela lülina. Näiteks võib sellisena käsitleda olukorda, kus liiklusõnnetuses kahjustada saanud ning autoremonditöökohta teisaldatud mootorsõiduk süttib liiklusõnnetuses saadud kahjustuse tõttu autoremonditöökojas seismise ajal iseeneslikult põlema. Sellisel juhul on mõeldav, et süttimise kujul on tegemist mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise (kui sündmuste ahela) lülina. Seda põhjusel, et iseenesliku süttimise alguseks põhjuseks on mootorsõiduki sihtotstarbekohane kasutamine liikluses, mille käigus juhtuski hilisemat tulekahju põhjustanud liiklusõnnetus. Sellises olukorras väljendub mootorsõiduki iseeneslikus süttimises eelnevalt kirjeldatud mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise kehtev olemus.

¹⁶⁷ OLG Dresden 03.09.2019, 6 U 609/19. Arvutivõrgus: <https://www.justiz.sachsen.de/esamosplus/pages/index.aspx> (07.03.2020).

3.2. Põhjuslik seos mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ja kannatanule tekitatud kahju vahel

3.2.1. Põhjusliku seose tasandid ning kahju vajaliku põhjuse kindlakstegemine

VÕS § 127 neljandast lõikest tulenevalt peab isik kahju hüvitama üksnes juhul, kui asjaolu, millel tema vastutus põhineb, on kahju tekkimisega sellises seoses, et tekkinud kahju on selle asjaolu tagajärg. Riigikohus on oma praktikas korduvalt rõhutanud järgmist: „Suurema ohu allikaga kahju põhjustamine tähendab suurema ohu allikale iseloomuliku riski, s.o suurema ohu allikale kui asjale või tegevusele iseloomuliku kõrgendatud ohu tagajärjel kahju tekkimist“¹⁶⁸. VÕS § 1057 alusel mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimine eeldab seega, et kannatanu õigushüve kahjustamine oleks mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tagajärg.

Tambet Tampuu teosest „Lepinguvälised võlasuhted“ järeldub, et riskivastutuse puhul peab põhjusliku seose kontroll toimuma kahes etapis. Esmalt vajab hindamist see, kas kannatanu kaitstud õigushüve kahjustamine (surm, kehavigastus, tervisekahjustus või asja kahjustamine) on just mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tagajärg. Seejärel tuleb hinnata, kas selliselt kannatanu õigushüve kahjustamine on omakorda põhjuslikus seoses kahjuga, mille hüvitamist kannatanu nõuab.¹⁶⁹ „Seega on ka riskivastutuse korral vaja eristada põhjusliku seose tasandeid: vastutust tekitavat ja vastutust täitvat kausaalsust“¹⁷⁰ rõhutab Tambet Tampuu. Teisisõnu tagatakse läbi põhjusliku seose kahetasandilise kontrolli, et hüvitamisele kuuluks vaid selline kannatanule tekkinud kahju, mis on mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise põhjuslik tagajärg.

Vastutust tekitavat ja vastutust täitvat kausaalsust on deliktiõiguses eristatud ka Eesti kohtupraktikas. Nii näiteks on Tartu Maakohus süüalise vastutuse regulatsiooni (VÕS § 1043 jj) kohaldamisel sedastanud, et teo ja tagajärje vahel põhjusliku seose olemasolu eelduseks on nii vastutust tekitava kausaalsuse kui ka vastutust täitva kausaalsuse samaaegne esinemine.¹⁷¹

¹⁶⁸ RKTko 02.03.2011, 3-2-1-161-10; RKTko 04.05.2011, 3-2-1-29-11.

¹⁶⁹ Tampuu, T. (viide 11), lk 246–247.

¹⁷⁰ Tampuu, T. (viide 11), lk 247.

¹⁷¹ TMKo 04.06.2018, 2-18-2321.

Ka Riigikohus on oma 2008. aasta lahendis hinnanud põhjuslikku seost kahel tasandil. Kõnealuse tsiviilasja asjaolude kohaselt pidi koerarüandes kannatada saanud isik koeraründe tagajärjel läbima kaks operatsiooni. Seejuures tulenes teise operatsiooni vajalikkus kuumade ilmade tagajärjel eelnevalt opereeritud vigastustes tekkinud põletikust. Sel põhjusel nõudis kannatanu ka teise operatsiooniga kaasnenud täiendava mittevaralise kahju hüvitamist. Riigikohus hindaski eraldi hüvitisnõude esemeks oleva täiendava mittevaralise kahju põhjuslikku seost koeraründe tagajärjel kannatanu õigushüve kahjustamisega. Niisiis rõhutas Riigikohus järgmist: „Asjaolud, et teise operatsiooni tegemise põhjuseks võis olla kuumadest ilmadest tingitud põletik ning et hagejat võidi ravida mittenõuetekohaselt, ei välista kostjate vastutust nende asjaoludega põhjustatud täiendava mittevaralise kahju eest, sest ilma kostjate koera ründeta ei oleks hageja pidanud üldse hankima raviteenust ega oleks sattunud haiglasse“¹⁷².

Teisisõnu sedastas Riigikohus, et loomapidaja peab riskivastutuse sätete alusel vastutama ka haavade teistkordse opereerimisega kaasnenud (täiendava) mittevaralise kahju eest ning seda sõltumata asjaolust, et teise operatsiooni vajalikkus oli tingitud kuumade ilmade ja võimalike ebaõigete ravivõtete tõttu esimeses operatsioonis ravitud haavades tekkinud põletikust. Seda põhjusel, et täiendav mittevaraline kahju on siiski samuti põhjuslikus seoses kannatanu õigushüve kahjustamisega koeraründe (suurema ohu allikale iseloomuliku riski realiseerumise) tagajärjel.

Põhjusliku seose tuvastamisel tuleb kohaldada „*conditio sine qua non*“ reeglit.¹⁷³ Teisisõnu tuleb nii vastutust tekitava kui ka vastutust täitva kausaalsuse tasandil hinnata, kas ajas hiljem saanud sündmus (niisiis vastutust tekitava kausaalsuse tasandil kannatanu kaitstud õigushüve – elu, tervise või omandiõiguse – kahjustamine ning vastutust täitva kausaalsuse tasandil kannatanule sellise kahju tekkimine, mille hüvitamist kannatanu mootorsõiduki otseselt valdajalt nõuab) oleks saanud ka juhul, kui ajaliselt varasemat sündmust (mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist) ei oleks esinenud. Kui vastus on jaatav (hilisem sündmus oleks siiski saanud), siis põhjuslik seos puudub ning mootorsõiduki otsesele valdajale vastutust ei teki.¹⁷⁴

¹⁷² RKTko 22.10.2008, 3-2-1-85-08.

¹⁷³ Sein, K. VÕS § 127/4.10. – Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus I. Üldosa (§§ 1 - 207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2016.

¹⁷⁴ Sein, K. VÕS § 127/4.10.; RKTko 06.06.2018, 2-16-14655.

Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus ei tähenda seega mootorsõiduki otsese valdaja piiramatut vastutust igasuguste kolmandale isikule tekkivate kahjude eest. Kahju peab olema just suurema ohu allikale (mootorsõiduki käitamisele) iseloomuliku riski realiseerumise tagajärg.¹⁷⁵ Mootorsõiduki käitamine on oma olemuselt endas kahju tekitamise kõrgendatud ohtu sisaldav tegevus (suurema ohu allikas), mis on ühiskonnas siiski lubatav üldiste hüvede huvides ning selle kasulikkuse tõttu.¹⁷⁶ Niisiis peab mootorsõiduki käitamisest kasu saav mootorsõiduki otsene valdaja vastutama VÕS § 1057 alusel oma süüst sõltumata vaid selliste kahjude eest, mida kolmandad isikud kannatavad mootorsõiduki käitamisel tekitatava kõrgendatud riski realiseerumise tagajärjel.

Ka õiguskirjandusest järeldub, et mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ja kannatanule kahju tekkimise vahel ei saa esineda põhjuslikku seost, kui kannatanule oleks kahju tekkinud ka juhul, kui ei esineks mootorsõiduki käitamisele iseloomulikku riski. Teisisõnu ei kaasne mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutust VÕS § 1057 alusel olukorras, kus kannatanule kahju tekkimise põhjuseks ei olnud mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine.¹⁷⁷ Ka võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaandes on rõhutatud, et „kuivõrd teatav asi või tegevus võib kätkeada endas mitmeid ohtusid ümbruskonnale, millest kõik ei anna alust antud asja või tegevust lugeda suurema ohu allikaks, on riskivastutuse kohaldamiseks alust üksnes juhul, kui kannatanul tekkis kahju just sellise ohufaktori tõttu, mille pärast vaadeldavat asja või tegevust peetakse suurema ohu allikaks“¹⁷⁸.

Kirjeldatud põhimõtete kontekstis on näiteks autori hinnangul vaieldav Harju Maakohtu seisukoht tsiviilasjas number 2-16-14838, mille asjaolude kohaselt lõhuti ehitustöödel ekskavaatoriga maapinnast kännu väljajuurimise käigus Telia Eesti AS-le kuuluvat maa-alust sidetrassi ning selle sees paiknenud Elisa Eesti AS-le kuuluvat sidekaablit, sest kännu juur oli ajaga sidetrassi alt läbi kasvanud. Oma otsuses sedastas Harju Maakohus, et kahju tekitamise põhjuseks oli ekskavaatori kui mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine. Maakohus rõhutas täiendavalt järgmist: „ekskavaatorit kui mootorsõidukit saab pidada suurema ohu allikaks VÕS § 1056 lg 2 esimese lause mõttes eelkõige seetõttu, et ekskavaatori mehhanismidega töötades ei ole võimalik kõikidel juhtudel vältida tööobjekti vahetus läheduses

¹⁷⁵ RKTko 18.04.2007, 3-2-1-27-07 p 11; RKTko 04.05.2011, 3-2-1-29-11 p 9.

¹⁷⁶ *Supra*, lk 13–14; HMKo 01.12.2006, 2-04-1975.

¹⁷⁷ Tampuu, T. (viide 11), lk 246.

¹⁷⁸ Tampuu, T. VÕS § 1056/3.1.3.

olevate esemete kahjustamist ning ohu realiseerumist ei ole võimalik ära hoida ka kõige hoolikama käitumisega“.¹⁷⁹

Mootorsõidukiga kännu väljajuurimise tõttu maa-aluse sidetrassi ja sidekaabli kahjustamine ei saa olla käsitletav mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tagajärjena VÕS § 1057 kontekstis. Autor on eelnevalt¹⁸⁰ juba sedastanud, et Eesti kohtupraktikas ja õiguskirjanduses on mootorsõiduki käitamisena VÕS § 1057 tähenduses käsitletud eelkõige mootorsõiduki sihtotstarbekohast kasutamist liikluses ja mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riskina just liikluskahju põhjustamise kõrgendatud ohtu. Just sellise kõrgendatud ohu faktoritena on mõeldavad mootorsõiduki suur mass, täieliku kontrolli puudumine ja selle kohese peatamise võimatus. Mootorsõiduki abil kännu väljajuurimisega kaasnev võimaliku maa-aluse sidetrassi ja sidekaabli kahjustamise oht ei ole oma olemuselt käsitletav mootorsõiduki sihtotstarbekohasele liikluses kasutamisele iseloomuliku riski realiseerumisena. Seda enam kaasneks sellistel asjaoludel kännu väljajuurimisega sidetrassi ja sidekaabli kahjustamine ka juhul, kui väljajuurimise vahendiks ei oleks mootorsõiduk (näiteks hobused või statsionaarne kraana).

Ka Saksa õiguses tuvastatakse põhjuslikku seost kahel tasandil.¹⁸¹ Oma teoses rõhutab Reinhard Greger, et ka juba mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonis (StVG §-s 7) sisalduv koosseisuelement „käitamisel“ viitab asjaolule, et riskivastutuse tekkimiseks ei piisa pelgalt asjaolust, et kannatanu õigushüve kahjustamise ja seeläbi kahju tekitamise hetkel toimus kannatanu vahetus lähenduses mootorsõiduki käitamine. Riskivastutuse tekkimiseks peab mootorsõiduki käitamine viima kannatanu õigushüve kahjustamiseni. Niisiis on vajalik põhjuslik seos mootorsõiduki käitamise ja kannatanu õigushüve kahjustamise vahel ehk „vastutust tekitav kausaalsus“.¹⁸² Samuti on vajalik ka põhjuslik seos kannatanu õigushüve kahjustamise ja hilisema hüvitisnõude esemeks oleva tekitatud kahju vahel ehk „vastutust täitev kausaalsus“.¹⁸³ Saksa õiguses hinnatakse põhjuslikku seost mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ja kannatanu õigushüve kahjustamise vahel samuti *conditio sine qua non* testi põhjal.¹⁸⁴

¹⁷⁹ HMKo 13.03.2017, 2-16-14838.

¹⁸⁰ *Supra*, lk 36.

¹⁸¹ Dam, C. V. *op cit*, lk 312.

¹⁸² Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 42.

¹⁸³ Greger, R. *Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr. Großkommentar zu §§ 7 bis 20 Straßenverkehrsgesetz und zum Haftpflichtgesetz unter Berücksichtigung des Delikts-, Vertrags- und Versicherungsrechts sowie des Schadensregresses*. Berlin, New York: Walter de Gruyter 1985, lk 25, 46.

¹⁸⁴ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 43; Greger, R. (viide 183), lk 26.

3.2.2. Täiendavate kausaaliteediteooriate kasutamine põhjusliku seose hindamisel

Riigikohus on oma 2015. aasta otsuses rõhutanud, et ainuüksi *conditio sine qua non* põhimõtte kohaldamine põhjusliku seose tuvastamisel on ebapiisav, mistõttu on oluline lisaks kahju vajalikule põhjusele tuvastada ka kahju õiguslik põhjus.¹⁸⁵ Ka Karin Sein on kirjutanud võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaandes, et „ainuüksi „*conditio sine qua non*“ reegli rakendamine kausaalseose kindlakstegemisel tooks kaasa võlgniku liiga laiaulatusliku vastutuse ning seda nii hüvitamisele kuuluvate kahjude kui ka vastutusele võetavate isikute ringi osas“¹⁸⁶.

Samasugusel põhjusel on näiteks Saksa õiguses arutletud põhjusliku seose hindamisel peale kahju vajaliku põhjuse tuvastamisele „*conditio sine qua non*“ reegli alusel ka täiendavate kausaaliteediteooriate rakendamise vajalikkuse üle.¹⁸⁷ Varasemalt on Saksa õiguses rõhutatud lisaks tagajärje vajaliku põhjuse tuvastamisele *conditio sine qua non* põhimõtte kaudu ka „adekvaatsuse teooria“ rakendamisele. Näiteks on Liidu Ülemkohus kahe mootorlaeva kokkupõrkest ilmnenu tsiviilõiguslikku vaidlust lahendades sedastanud 1951. aastal, et tsiviilõiguses saab tagajärje põhjusena käsitleda vaid sellist sündmust, mis on ilmnenu tagajärje adekvaatne põhjus.¹⁸⁸ Oma olemuselt lahendati adekvaatsuse teooria kasutuselevõtuga põhjusliku seose hindamisel küsimust, kuidas piirata mootorsõiduki käitamisega liiga kauges põhjuslikus seoses oleva õigusliku tagajärje (kannatanu õigushüve kahjustamise) omistamist.¹⁸⁹

Reinhard Greger on oma vanemas teoses sisustanud adekvaatsuse teooriat kui põhimõtet, mille kontekstis on sündmus (mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine) tagajärje (kannatanu õigushüve kahjustamise) adekvaatseks põhjuseks juhul, kui „optimaalset elukogemust omava kõrvaltvaataja“ seisukohalt soodustab sündmus oluliselt tagajärje ilmnemist. Sündmus ei ole aga tagajärje adekvaatseks põhjuseks juhul, kui ei ole tagajärje saabumise seisukohalt määrav.¹⁹⁰

Liidu Ülemkohus on oma praktikas sedastanud, et sündmus on saanud tagajärje adekvaatseks põhjuseks, kui see olulisel määral suurendab tagajärje saabumise võimalikkust. Seejuures tuleb

¹⁸⁵ RKTko 06.05.2015, 3-2-1-29-15.

¹⁸⁶ Sein, K. VÕS § 127/4.10.

¹⁸⁷ Greger, R. (viide 183), lk 25.

¹⁸⁸ BGH 11.05.1951, I ZR 106/50. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/99951876-b0e5-4a63-9617-8418f795225a> (15.03.2020).

¹⁸⁹ Dam, C. V. *op cit*, lk 312.

¹⁹⁰ Greger, R. (viide 183), lk 26.

hindamisel arvestada kõiki sündmuse toimumise ajal objektiivsele kõrvaltvaatajale äratuntavaid asjaolusid.¹⁹¹

Saksa kohtud on varasemalt adekvaatsuse teooriat kasutades seostanud seega põhjuslikku seose olemasolu tekkinud kahju ettenähtavusega. Nii on Saksa madalama astme kohus rõhutanud, et adekvaatsuse teooria kinnitab põhjusliku seose esinemist juhul, kui käitumine või sündmus üldjuhul (ehk mitte ainult erandlikel ning väga vähetõenäolistel asjaoludel) soodustab tagajärje saabumist. Seetõttu võib kahju põhjustajale jätta adekvaatsuse teooria alusel omistamata vaid väga ebatõenäolisi tagajärgi.¹⁹² Teisisõnu on varasemalt Saksa õiguses põhjusliku seose hindamisel kasutatud adekvaatsuse teooria sisuks see, et mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist (sündmust või sündmuste ahelat) käsitleti kannatanu õigushüve kahjustamise põhjusena juhul, kui kõiki asjaolusid ja objektiivse kõrvaltvaataja teadmisi arvestades suurendaks taoline sündmus või sündmuste ahel olulisel määral kannatanu õigushüve kahjustamise riski.¹⁹³

Eesti võlaõigusseaduse kohaldamisel tulenevad aga kahjuhüvitise piiramise üldised alused VÕS §-st 127, mis on kohaldatavad kõikide kahju hüvitamise nõuete korral.¹⁹⁴ Seetõttu on ka Eesti kohtupraktikas leitud, et täiendava kausaaliteediteooriana adekvaatsuse teooria rakendamine võlaõigusseaduse kohaldamisel ei ole vajalik ega ka põhjendatud.¹⁹⁵ Pealegi ei näe ka VÕS § 127 ette võlgniku (seega VÕS § 1057 kontekstis kahju põhjustanud mootorsõiduki otsese valdaja) vastutuse ulatuse piiramist adekvaatsuse teooria alusel.¹⁹⁶

VÕS § 127 lg 2 ja lg 3 eristavad kahjuhüvitise piiramise põhimõtetena normi eesmärgi arvestamise põhimõtet (normi eesmärgi teooriat) ning lepingulise kohustuse rikkumisega kaasneva kahju ettenähtavuse põhimõtet. VÕS § 127 teisest lõikest järeldub, et kahju kuulub hüvitamisele vaid ulatuses, milles kahju ärahoidmine oli selle sätte eesmärgiks, mille rikkumise tulemusena kahju hüvitamise kohustus tekkis. Erinevalt VÕS § 127 kolmandast lõikest (kahju ettenähtavuse põhimõttest) ei piirdu normi eesmärgi teooria kohaldumine vaid võlgniku vastutusega lepinguliste kohustuste rikkumise eest. Seega on VÕS § 127 teisest lõikest

¹⁹¹ BGH 23.10.1951, I ZR 31/51. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/7d5acb04-1cbd-430c-8ae9-1b6fdee35dbc> (15.03.2020).

¹⁹² LG Nürnberg-Fürth 18.05.1999, 13 S 9987/98. Arvutivõrgus: http://lorenz.userweb.mwn.de/urteile/njw99_3721.htm (17.03.2020).

¹⁹³ Lahe, J. (viide 72), lk 52.

¹⁹⁴ Sein, K. VÕS § 127/1, 3.

¹⁹⁵ TlnRnKo 24.05.2013, 2-11-34194.

¹⁹⁶ Sein, K. VÕS § 127/4.10.

peegelduv normi eesmärgi teooria rakendatav võlgniku vastutust (kahjuhüvitise ulatust) piirava põhimõttena Eesti õiguses ka lepinguvälise vastutuse (seega ka mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse) puhul.¹⁹⁷

20. sajandi Saksa kohtute lahendid ning saksakeelses õiguskirjanduses väljendatud seisukohad viitavad seega selgelt asjaolule, et põhjusliku seose tuvastamisel mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ning kannatanu õigushüve ja kannatanule tekkinud kahju vahel lähtuti Saksa õiguses eelkõige adekvaatsuse teoriast. Värskeemas saksakeelses õiguskirjanduses on aga leitud, et adekvaatsuse teooria kasutatavus põhjuslikus seose tuvastamisel riskivastutuse regulatsiooni kohaldamiseks on vaieldav.¹⁹⁸ Lisaks on rõhutatud, et seni põhjusliku seose hindamisel kasutatud adekvaatsuse teooria on tänapäeval rakendatav modifitseeritud kujul ning ei rajane enam tekkiva kahju ettenähtavusel või ennustatavusel objektiivse kõrvaltvaataja vaatevinklist, vaid tagajärje kuuluvusel selliste riskide hulka, mida tuleb liikluses vältida. Pealegi ei nõua ka mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon (StVG § 7) põhjusliku seose tuvastamisel adekvaatsuse teooria kasutamist.¹⁹⁹

Ka Saksa õigusteadlane Maximilian Fuchs on kirjutanud oma teoses „Deliktsrecht“, et adekvaatsuse teooria ei ole kasutatav eraldi kausaalteediteooriana vastutust tekitava põhjusliku seose hindamisel riskivastutuses. Oma teoses sedastas Fuchs, et adekvaatsuse teooria asemel tuleb põhjusliku seose hindamisel riskivastutuses keskenduda niinimetatud spetsiifilise riski kriteeriumile, sest määrav ei ole tekkinud kahju ettenähtavus objektiivse kõrvaltvaataja teadmistest lähtuvalt, vaid hoopis asjaolu, kas realiseerub spetsiifiline kõrgendatud oht, mida tuleb liikluses vältida lähtuvalt riskivastutuse regulatsiooni eesmärgist.²⁰⁰

Adekvaatsuse teooria asemel kasutataksegi tänapäeval Saksa õiguses põhjusliku seose hindamisel samuti normi eesmärgi teooriat (saksa keeles *Schutzzweck der Norm*). Lähtudes põhimõttest, et riskivastutuse tekkimine eeldab kannatanu õigushüve kahjustamist suurema ohu allikale iseloomuliku kõrgendatud riski realiseerumise tagajärjel, hinnatakse normi eesmärgi teooria abil, kas konkreetses olukorras kujutab kannatanu õigushüve kahjustamine endast sellise riski realiseerumist, mille tõttu on seadusandja riskivastutuse regulatsiooni üldse

¹⁹⁷ Sein, K. VÕS § 127/4.6.1.

¹⁹⁸ Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 43.

¹⁹⁹ Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). *op cit*, vnr 54. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPfiProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPfiProz%2EglKap25%2EglI%2Egl4%2Egl%2Ehtm (18.03.2020).

²⁰⁰ Fuchs, M. *Deliktsrecht*. 4. Aufl. Berlin, Heidelberg, New York: Springer 2003, lk 209–210.

kehtestanud.²⁰¹ Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse tekkimiseks nõutav põhjuslik seos puudub, kui kannatanule tekkinud kahju ei ole käsitletav selliste riskide väljendusena, mille vältimine liikluses on mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni eesmärgiks.²⁰² Sama on oma 2018. aasta otsuses rõhutanud ka liidumaa ülemkohus Hammis.²⁰³

Normi eesmärgi teooriale tuginevalt on Liidu Ülemkohus eitanud põhjuslikku seost mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ning kannatanu tervisekahjustuse ja sellest tekkinud kahju (varalise ja mittevaralise kahju) vahel näiteks olukorras, kus liiklusõnnetuse järgselt õnnetuse põhjustaja käitumise tagajärjel sai kõrgvererõhutõbe põdev kannatanu sügava vapustuse, millega kaasnes peatselt pärast liiklusõnnetuse toimumist insult ja seeläbi ka kannatanu töövõimetus. Liidu Ülemkohus sedastas oma otsuses, et kahju saab pidada mootorsõiduki käitamisel tekkinuks, kui sellises kahjus realiseerus mootorsõidukist lähtuv iseloomulik risk. Liiklusõnnetuse põhjustanud mootorsõiduki otsese valdajale riskivastutuse tekkimine eeldab, et kahju, mille hüvitamist kannatanu nõuab, oleks hõlmatud riskivastutuse regulatsiooni eesmärgiga. Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus StVG § 7 alusel tuleneb sellest, et mootorsõiduki kasutamisega liikluses luuakse teatav riskiolukord. Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus peab seetõttu Liidu Ülemkohtu hinnangul piirduma vastutusega vaid selliste kahjude eest, milles realiseerub mootorsõidukile iseloomulik kõrgendatud risk. Kannatanu tervisekahjustus (insult) ja sellega kaasnenud kahju ei olnud Liidu Ülemkohtu arvates põhjuslikus seoses mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega. Hoopiski realiseerus kannatanu õigushüve (tervise) kahjustamises ja sellega kaasnenud kahjus mootorsõiduki käitamisele iseloomulikust riskist eraldiseisev riskide liik – niinimetatud üldine eluga kaasaskäiva riisiko.²⁰⁴ Samasuguseid põhimõtteid on põhjusliku seose hindamisel rakendanud oma 2012. aasta otsuses ka liidumaa ülemkohus Stuttgartis.²⁰⁵

Sarnaselt on kannatanule tekkinud kahju hõlmatust mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni kaitse-eesmärgiga hinnatud ka Eesti kohtupraktikas. Näiteks on Tartu Maakohus lahendanud 2013. aastal vaidlust, kus spordivõistlusele sõitnud elukutseline vehkleja ei saanud

²⁰¹ Fuchs, M. *op cit*, lk 211; Greger, R.; Zwickel, M. *op cit*, lk 43.

²⁰² Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). *op cit*, vnr 77. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EgIKap25%2EgII%2EgI4%2EgIc%2Ehtm (22.03.2020).

²⁰³ OLG Hamm 24.08.2018, 7 U 23/18. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/hamm/j2018/7_U_23_18_Urteil_20180824.html (22.03.2020).

²⁰⁴ BGH 06.06.1989, VI ZR 241/88. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/e343ef71-f9aa-4523-83a5-1f9da83f1805> (19.03.2020).

²⁰⁵ OLG Stuttgart 07.08.2012, 13 U 78/12. Arvutivõrgus: http://lrwb.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=15983 (20.03.2020).

kaasliikleja poolt põhjustatud liiklusõnnetuse tõttu osaleda võistlusel, mis võinuks anda kannatanule vajalikke punkte selleks, et pääseda Eesti Vabariigi koondisesse ning osaleda rahvusvahelistel võistlustel. Sellise võimaluse kaotamisega seoses kaasnes aga kannatanule stress, unetus, vererõhu tõus ja söögiisu kaotus, mistõttu soovis kannatanu temale selliste üleelamiste ja kannatustega tekitatud mittevaralise kahju hüvitamist. Oma otsuses rõhutas maakohus, et kannatanule tekkinud mittevaralise kahju ja liiklusõnnetuse vahelise põhjusliku seose hindamisel vaid *conditio sine qua non* reeglile tuginemine viiks ebaõiglasele järeldusele, sest ei esine põhjuslikku seost vastutust täitva kausaalsuse tasandil liiklusõnnetuse põhjustamise ja kannatanule tekkinud mittevaralise kahju vahel. Asjaolude kohaselt oli kannatanule tekkinud mittevaraline kahju spordivõistlusel osalemise võimaluse kaotamise tagajärg. Võistlusel osalemise võimalus ei ole aga maakohtu hinnangul deliktiõiguslikult kaitstav õigushüve, mistõttu ei olnud kannatanule spordivõistlusel osalemise võimaluse kaotamisega kaasnenud tervisekahjustus ja seeläbi tekkinud võimalik mittevaraline kahju deliktiõiguslikult kaitstava õigushüve kahjustamise tagajärg, vaid „üldise eluga kaasaskäiva riisiko“ realiseerumine.²⁰⁶ Vaidlus on saanud lahendi ka Tartu Ringkonnakohtus, kes jättis oma otsusega²⁰⁷ maakohtu otsuse siiski muutmata.

Seega kasutatakse nii Eesti kui ka Saksa õiguses mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse piiramiseks normi eesmärgi (normi kaitse-eesmärgi) teooriat. Seeläbi välditakse mootorsõiduki otsese valdaja süüst sõltumatu vastutuse piiramatuks vastutuseks muutumist ehk tagatakse, et vastutus ei laieneks neile tagajärgedele (kahjudele), mis on mootorsõiduki käitamisega ja käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega liialt kauges põhjuslikus seoses. Olukorras, kus kahju vajaliku põhjuse kindlakstegemisega *conditio sine qua non* reegli abil saaks iseenesest jõuda järeldusele, et mootorsõiduki otsene valdaja peaks vastutama ka mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega äärmiselt kauges põhjuslikus seoses oleva tagajärje eest, võimaldab normi eesmärgi teooria vastutust täitva kausaalsuse tasandil liigitada sellised tagajärjed niinimetatud üldise eluga kaasaskäiva riisiko realiseerumise alla.

²⁰⁶ TMKo 20.06.2013, 2-12-44161.

²⁰⁷ TrtRnKo 02.12.2013, 2-12-44161.

Kokkuvõte

Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli välja selgitada, kuidas on kehtivas Eesti õiguses reguleeritud mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus. VÕS § 1057 alusel mootorsõiduki otsesele valdajale tekkiv riskivastutus eeldab kannatanu õigushüve kahjustamist ja kannatanule kahju põhjustamist mootorsõiduki käitamisel. Seetõttu oli põhieesmärgiks eelkõige välja selgitada, kuidas on regulatsioonis sisalduvaid ning võlaõigusseaduses defineerimata termineid „mootorsõiduk“ ja „mootorsõiduki käitamine“ sisustatud Eesti õiguskirjanduses ja kohtupraktikas. Kuna VÕS §-s 1057 sisalduv mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon rajaneb suuresti Saksa teeliiklusseaduses sisalduval riskivastutuse regulatsioonil, siis oli magistritöö eesmärgiks samuti välja selgitada, milliseid tõlgendussuuniseid nimetatud mõistete defineerimiseks saaks tuletada Saksa õiguskirjandusest ja kohtupraktikast.

Magistritöö alguses sõnastas autor mitmed uurimisküsimused, millele soovis käesoleva magistritöö koostamise käigus vastuseid leida. Esiteks soovis autor välja selgitada, kas VÕS §-s 1057 sisalduv mõiste „mootorsõiduk“ peaks olema sisustatav liiklusseaduses sisalduva mootorsõiduki legaaldefiniitsiooni põhjal.

Kehtiv liiklusseadus välistab osa motoriseeritud vahendeid mootorsõidukite hulgast. Sellisteks vahenditeks on näiteks tramm, lennuk, mootorpaat, pisimopeed ning sõidukid, mis ei ole teel liiklemiseks ette nähtud või ei liikle teel. On väljendatud erinevaid seisukohti, kuidas kvalifitseerida Eestis liiklemiseks kasutatavaid uudseid elektritõukerattaid liiklusseaduse tähenduses. Näiteks on Harju Maakohus vääртеomenetluses asunud seisukohale, et elektritõukeratast kasutatav isik on liiklusseaduse tähenduses jalakäija. Eesti ajakirjanduses on samuti arutletud küsimuse üle, kas elektritõukeratas on kehtiva liiklusseaduse mõttes käsitletav pisimopeedina või jalakäija abivahendina. Siiski sõltumata asjaolust, kas elektritõukeratas on kehtiva liiklusseaduse kontekstis käsitletav liikleja abivahendina või pisimopeedina, ei kuulu kumbki neist liiklusseaduses sisalduva mootorsõiduki mõiste alla. Seega olukorras, kus VÕS §-s 1057 sisalduv mootorsõiduki mõiste peaks olema sisustatav liiklusseaduses kätkevad mootorsõiduki legaaldefiniitsiooni alusel, oleks elektritõukerataste (kuid samas ka näiteks trammide, rongide, mootorpaatide ja lennukite) käitamisel kahju põhjustamise korral mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni kohaldumine välistatud.

Magistritöö koostamise käigus jõudis autor järeldusele, et mõiste „mootorsõiduk“ on VÕS § 1057 tähenduses liiklusseaduses sisalduvast mootorsõiduki mõistest laiem. Esiteks tuleneb see

juba VÕS §-s 1057 sisalduva mootorsõiduki otsese valdaja regulatsiooni sõnastusest. Sätestades mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutust välistava asjaoluna kahju põhjustamise vääramatü jõu või kannatanu tahtliku teo tagajärjel, näeb regulatsioon selgesõnaliselt ette, et antud vastutust välistav asjaolu ei kohaldu olukorras, kus kahju tekib õhusõiduki käitamisel. Teisisõnu käsitleb mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioon selgesõnaliselt mootorsõidukina VÕS § 1057 tähenduses ka õhusõidukit, mis aga liiklusseaduse kohaselt mootorsõiduk ei ole.

Magistritöö koostamisel selgus, et ka Eesti kohtud on korduvalt käsitlenud mootorsõidukitena VÕS § 1057 tähenduses motoriseeritud vahendeid, mis liiklusseaduse mõttes mootorsõidukite hulka ei kuulu. Näiteks järeldub kohtupraktikast, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni on kohaldatud nii olukorras, kus kahju oli põhjustatud mootorkaatriga jõel sõitmise käigus, kui ka olukorras, kus kahju põhjustati kaevanduses kasutatava inimveorongi käitamisel.

Teiseks leidis autor, et liiklusseaduses sisalduv mootorsõiduki legaldefiniitsioon ei ole VÕS §-s 1057 sisalduva mootorsõiduki mõiste defineerimisel asjakohaseks aluseks tulenevalt erinevusest regulatsioonide eesmärkides. Eesti kohtupraktikas väljendatud seisukohtade põhjal järeldas autor, et VÕS § 1057 eesmärgiks ei ole reguleerida liikluskorraldust, tagada liiklusohutust ega sätestada nõudeid mootorsõidukitele, trammidele ning teistele liiklusvahenditele ja nende juhtide eksamineerimisele. Mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni eesmärk on tagada hüvitisnõue inimesele, kes mootorsõiduki käitamises (kui suurema ohu allikas) sisalduva kahju tekkimise kõrgendatud ohu (käitamisriski) realiseerumise tõttu kahjustada sai ning seda sõltumata asjaolust, kas konkreetne mootori jõul töötav ja edasiliikuv sõiduk on käsitletav mootorsõidukina liiklusseaduse mõttes või mitte.

Lähtudes Eesti ja Saksa õiguskirjanduses ning kohtupraktikas väljendatud seisukohtadest sõnastas autor kriteeriumid VÕS § 1057 tähenduses mootorsõiduki mõiste defineerimiseks, mille kohaselt on VÕS § 1057 tähenduses mootorsõidukiks mistahes mootori jõul liikuv sõiduk ning seda sõltumata kasutusotstarbest ehk asjaolust, kas sõiduk on mõeldud inimeste või kauba vedamiseks või on tegemist töömasinaga ehk endast tööseadet kujutava masinaga (näiteks murutraktoriga). Mootorsõiduki mootor, sõltumata selle liigist (elektrimootor, sise põlemismootor või muud liiki mootor) ning mootori võimsusest ja sõiduki maksimaalsest sõidukiirusest, peab olema osa mootorsõidukist ehk mootorsõiduki kui tervikuga ühendatud.

Teiseks soovis autor välja selgitada, kas VÕS §-s 1057 sisalduv termin „mootorsõiduki käitamine“ seondub kitsalt mootorsõiduki edasiliikumise ehk sõitmise protsessiga ning kas mootorsõiduki käitamises olevaks lugemine seondub selle mootori olekuga (töötav või väljalülitatud).

Eesti õiguskirjandusest on tuletatav muu hulgas ka seisukoht, et kuna VÕS § 1057 alusel mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimine eeldab kahju põhjustamist mootorsõiduki käitamisel, siis ei vasta VÕS §-s 1057 sisalduva regulatsiooni tähenduses suurema ohu allikale käivitamata mootoriga ja käivitatud mootoriga seisev mootorsõiduk. Sellest järelduks justkui, et mootorsõiduki käitamine VÕS § 1057 tähenduses eeldab mootori töötamist ja selle jõul sõitmist.

Magistritöö koostamise käigus jõudis autor aga järeldusele, et nii Eesti kui ka Saksa õiguses ei piirdu mootorsõiduki käitamine mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooni tähenduses vaid sõitmise ja mootorsõiduk võib olla käitamises ka ajal, mil mootorsõiduk seisab väljalülitatud mootoriga. Eestis on nii Riigikohus kui ka ringkonnakohus käsitlenud mootorsõiduki käitamise mõistet laiemalt. Näiteks on rõhutatud, et mootorsõiduki käitamine on selle sihtotstarbekohane kasutamine liikluses ning hõlmab ka aeglast liikumist ja erandjuhul ka teel seismist.

Kõige laiemalt on aga Eestis mootorsõiduki käitamise mõistet sisustanud Tallinna Ringkonnakohus, seostades mootorsõiduki käitamist liiklusesse sisenemisega, selles osalemisega ning ümbritseva liikluse ehk lähikonna ohustamisega. On asutud seisukohale, et mootorsõidukiga liiklusesse sisenemine loob teatud riskiolukorra, mis jääb kestma, kuni mootorsõiduk liikluses asub. Mootorsõiduki peatamist sõidutee ääres teepeenral ning osaliselt sõiduteel käsitles kohus mootorsõiduki liiklusesse jätmisena. Täiendavalt rõhutas kohus, et seejuures võivad esinevad objektiivsed asjaolud (näiteks halb ilmastik, kehv nähtavus) muuta mootorsõiduki selle otsese valdaja taatele tegelikult allumatuks ning ümbritsevatele liiklusele suureks ohuks.

Kuigi Eesti kohtupraktikas on seostatud teepeenral ja osaliselt sõiduteel peatatud mootorsõiduki käitamises olekut ja sellega kolmandatele isikutele kaasnevat suurt ohtu eelkõige valitsevate ilmastikuoludega, leidis autor, et halb ilm on vaid üks objektiivsetest asjaoludest, mille tõttu võib liiklusesse jäetud (teepeenral ja osaliselt sõiduteel peatatud) mootorsõiduk kujutada endast kaasliiklejate jaoks suurt ohtu. Liiklusesse sisenemisel mootorsõidukiga algab mootorsõiduki

käitamine ning tekib riskiolukord sõltumata valitsevatest ilmastikuoludest. Magistritöö koostamisel järeldas autor, et ka hea ilmaga sõidutee ääres teepeenral ning osaliselt sõiduteel peatatud mootorsõiduk on jätkuvalt käitamises ja kujutab endast suurt ohtu kaasliiklejate jaoks, kuid seejuures saavad määravateks objektiivseteks asjaoludeks olla näiteks liikluses osalevate mootorsõidukite suur kiirus ning peatamise koht (näiteks halva nähtavusega kurvi taga).

Magistritöö koostamisel selgus, et mootorsõiduki käitamise mõiste käsitus, mis tõstab esile käitamise tunnuseks liikluses osalemise ja kaasliiklejate ohustamise, sarnaneb suuresti Saksa õiguskirjanduses ja kohtupraktikas sõnastatud mootorsõiduki käitamises oleku hindamise kriteeriumitega. Ka Saksa õiguses rajaneb mootorsõiduki käitamise mõiste sisustamine käitamise alguse, kestmise ja lõppemise piiritlemisel. Saksa õiguskirjanduses ja kohtupraktikas on leitud, et mootorsõiduki käitamine algab mootori käivitamisega ja selle mootori jõul sõitmise alustamisega ning seda mootorsõiduki otsese valdaja tahtest sõltumata. Mootorsõiduki käitamises oleku sedastamisel on Saksa kohtupraktikas nimetatud määravateks asjaoludeks mootorsõiduki liikluses asumist (liiklusesse jätmist) ning loodud riskiolukorra seeläbi säilimist. Näiteks peetakse seetõttu jätkuvalt käitamises olevaks mootorsõidukit, mis on pargitud selliselt, et ulatub osaliselt sõiduteele, sest ohustab seeläbi teisi liikluses osalejaid. Samuti leitakse Saksa kohtupraktikas, et kuna peatumiskeelu eesmärgiks on liikluse sujuvuse ja ohutuse (näiteks hea nähtavuse) tagamine liiklusemargi mõjualas, siis on peatumiskeeldu eiraval viisil mootorsõiduki parkimine teisi liikluses osalejaid ohustav ning selliselt pargitud mootorsõiduk on jätkuvalt käitamises. Samamoodi peetakse Saksa õiguses mootorsõiduki käitamisenä ka veose peale- ja mahalaadimist, kui esineb niinimetatud sisemine seos mootorsõiduki kasutamisega liiklus- või transpordivahendina (ehk veose peale- või mahalaadimine mootorsõiduki osaks oleva käitamisseadmega ja kaasliiklejate ohustamine), ning mootorsõiduki pukseerimist ühenduslülina, mis eeldab ka pukseeritava mootorsõiduki (pukseerivast mootorsõidukist eraldi) juhtimist (pidurdamist, rooli keeramist).

Eesti ja Saksa õiguskirjanduses ja kohtupraktikas väljendatud seisukohtade põhjal leidis autor, et lisaks mootori jõul sõitvale mootorsõidukile tuleb VÕS § 1057 tähenduses käsitleda käitamises (ehk liikluses sihtotstarbekohases kasutamises) olevana ka mootorsõidukit, mis on ilmastikuoludest ja põhjustest sõltumata sõiduteel või sõidutee ääres teepeenral ja osaliselt sõiduteel peatatud ning mis teisi liikluses osalejaid seeläbi ohustab (näiteks loob vajaduse hoida suuremat külgvahet, vajaduse sellest ümber põigata, riski sellega kokku põrgata). Samuti tuleb käitamises olevana lugeda pukseeritavat mootorsõidukit juhul, kui pukseerimise viis pukseeritava mootorsõiduki juhitavust iseenesest ei taga.

Kolmandaks otsis autor vastust küsimusele, kas mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine võib olla kestva iseloomuga ning milliste kausalteediteooriate abil hinnatakse Eesti ja Saksa kohtupraktikas põhjuslikku seost käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise ning kannatanu õigushüve kahjustamise ja tekkinud kahju vahel.

Uurinud Eesti ja Saksa kohtupraktikas väljendatud seisukohti, leidis autor, et nii Eesti kui ka Saksa õiguses sisalduvad mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsioonid ei eelda, et mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine kannatanu õigushüve kahjustamises ning kannatanule kahju tekkimises oleks vaid hetkeline nähtus (ehk et õigushüve kahjustamine toimuks mootorsõiduki käitamise kestel). Eesti õiguskirjanduses on mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski hulka arvatud ka mootorsõidukilt liikluses osalemise käigus osade eraldumise ohtu. Saksa õiguskirjanduses ja kohtupraktikas on rõhutatud, et mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega on tegemist ka olukorras, kus kaasliikleja mootorsõidukilt eraldunud ning sõiduteele jäänud mootorsõiduki osale otsa sõidab ja kahjustada saab ning seda ka olukorras, kus mootorsõiduk, millelt osa eraldus, on sündmuskohalt juba eemaldunud ning ei olegi enam käitamises. Ka VÕS § 1057 tähenduses võib mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine kannatanu õigushüve kahjustamises ja kannatanule kahju tekkimises kujutada endast kestva sündmuse ahelat ning mootorsõiduki käitamisel loodud riskiolukord võib seeläbi realiseeruda kannatanu õigushüve kahjustamises alles siis, kui mootorsõiduki käitamine on juba lõppenud.

Eesti ja Saksa õiguskirjanduse ja kohtupraktika uurimisel selgus, et nii Eesti kui ka Saksa õiguses eeldab mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse tekkimine põhjuslikku seost kahel tasandil. Vastutust tekitava kausaalsuse tasandil hinnatakse, kas mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutuse regulatsiooniga kaitstud kannatanu õigushüve (elu, tervise, omandiõiguse) kahjustamine (surm, kehavigastus, tervisekahjustus või asja kahjustamine) toimus just mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tagajärjel. Vastutust täitva kausaalsuse tasandil aga kontrollitakse, kas kahju, mille hüvitamisele on kannatanu hüvitisnõue suunatud, on põhjuslikus seoses kannatanu õigushüve kahjustamisega.

Nii Eesti kui ka Saksa õiguses kontrollitakse põhjuslikku seost eelkõige *conditio sine qua non* reegli abil. Nii vastutust tekitava kui ka vastutust täitva kausaalsuse tasandil sedastatakse põhjuslikku seost, kui tagajärg (kannatanu kaitstud õigushüve kahjustamine ning kahju tekkimine, mille hüvitamist kannatanu mootorsõiduki otseselt valdajalt nõuab) ei oleks saanud olukorras, kus ajalisel varasemat sündmust (mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku

riski realiseerumist) ei oleks esinenud. Siiski on nii Eesti kui ka Saksa õiguses põhjusliku seose tuvastamisel kasutatud ka täiendavaid kausaaliteediteooriaid, sest on leitud, et põhjusliku seose tuvastamine vaid *conditio sine qua non* reegli alusel võib viia selleni, et mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutus muutub piiramatuks vastutuseks (vastutuseks ka mootorsõiduki käitamisega liialt kauges põhjuslikus seoses olevate kahjude eest).

Varasemalt on Saksa õiguses põhjusliku seose hindamisel kasutatud lisaks kahju vajaliku põhjuse tuvastamisele ka adekvaatsuse teooriat, mida Eesti võlaõigusseadus ei tunne. Saksa õiguses seostati adekvaatsuse teooriat ilmnenu kahju ettenähtavusega. Sisuliselt uuriti, kas kahju kaasa toonud sündmusega (mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega) sarnane sündmus suurendab optimaalset elukogemust omava kõrvaltvaataja hinnangul ilmnenu tagajärje (kahju) tekkimise riski.

Värskemas Saksa õiguskirjanduses on aga rõhutatud, et adekvaatsuse teooria ei ole eraldi kausaaliteediteooriana põhjusliku seose hindamisel kasutatav. Selle asemel tuleb lisaks *conditio sine qua non* reegli kohaldamisele pöörata tähelepanu normi eesmärgi teooriale, sest põhjusliku seose hindamisel on määrav niinimetatud spetsiifilise riski kriteerium. Teisisõnu hinnatakse, kas ilmnenu tagajärjes realiseerus spetsiifiline (mootorsõiduki käitamisele iseloomulik) oht, mille tõttu on seadusandja riskivastutuse regulatsiooni üleüldse kehtestanud. Olukorras, kus kannatanule ilmnev kahju saa olla käsitletav sellise spetsiifilise riski väljendusena, võib see kujutada endast niinimetatud üldise eluga kaasaskäiva riisiko realiseerumist, mis mootorsõiduki otsese valdaja riskivastutust kaasa ei too. Magistritöö koostamisel selgus, et normi eesmärgi teooriat ning „üldise eluga kaasaskäiva riisiko realiseerumise põhimõtet“ on kohaldatud põhjusliku seose hindamisel ka Eesti kohtupraktikas. Nimelt on leitud, et liiklusõnnetuse põhjustamise ning kannatanu poolt liiklusõnnetuse tõttu spordivõistlusele jõudmise võimaluse kaotamise tõttu kannatanule tekkinud mittevaralise kahju vahel puudub põhjuslik seos, sest võistlusel osalemise võimalus ei ole deliktiõiguslikult kaitstav õigushüve ning võistlusel mitteosalemisega kaasnenud mittevaraline kahju oli „üldine eluga kaasaskäiv riisiko“.

Neljandaks soovis autor välja selgitada, kas käitamisest mitteoleva mootorsõiduki iseeneslik süttimine võib olla käsitletav mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena VÕS § 1057 kontekstis.

Magistritöö koostamisel järeldas autor, et käitamisest mitteoleva (näiteks garaazhis seisva) mootorsõiduki iseeneslik põlemasüttimine ei ole üldjuhul käsitletav mootorsõiduki käitamisele

iseloomuliku riski realiseerumisena VÕS § 1057 kontekstis ega vii mootorsõiduki otsesele valdajale riskivastutuse tekkimiseni VÕS § 1057 alusel. Eesti kohtupraktikas on väljendatud seisukohta, et iseeneslik süttimine ei ole mootorsõidukile iseloomulik risk, vaid iseloomulikuks riskiks on käitamisega kaasnev liiklusrisk. Siiski leidis autor, et ka käitamisvälises olekus asuv mootorsõiduk saab kujutada endast suurema ohu allikat VÕS § 1056 lg 2 tähenduses ka iseenesliku põlemasüttimise ohu tõttu. Mootorsõiduk on oma olemuselt nii keerulist elektrisüsteemi kui ka (sisepõlemismootoriga mootorsõiduki puhul) plahvatusohtlikke aineid sisaldav vahend, mille iseeneslikku süttimist soodustab nii lühise tekkimise oht elektrisüsteemis kui ka näiteks mootori töötamisel selle osade kuumenemine (eelkõige sisepõlemismootori töötamisest eralduv kuumus) ning kergsüttivate kütuste põletamine. Asjaolule, et süttimise võimalikkus on mootorsõidukile ühel või teisel põhjusel (näiteks liiklusõnnetuses või iseeneslikult) iseloomulik, viitavad ka kehtivas õiguskorras sisalduvad nõuded mootorsõiduki tulekustutusvahenditele. Seetõttu leidis autor, et ka käitamises mitteoleva mootorsõiduki iseenesliku süttimise (näiteks lühise tõttu mootorsõiduki osaks olevas elektrisüsteemis) ning seeläbi (tule levimise kaudu) kolmanda isiku õigushüve kahjustamise puhul saab tekkida riskivastutus riskivastutuse generaalklausli (VÕS § 1056 lg 1) alusel.

Saksa kohtupraktikat uurides jõudis autor aga järeldusele, et ka VÕS § 1057 mõttes võib käitamises mitteoleva mootorsõiduki iseeneslik süttimine olla siiski erandina käsitletav mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena. Seda juhul, kui tegemist on senisel mootorsõiduki käitamisel juhtunud liiklusõnnetuse järel edasi kestnud mootorsõiduki käitamiskahjustuse realiseerumisega. Mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise kestav olemus võib autori hinnangul väljenduda selles, et liiklusõnnetuses osalenud mootorsõiduki kahjustus (algne põhjus) võib viia lühise tekkimiseni mootorsõiduki kahjustatud elektrisüsteemis ning mootorsõiduki iseenesliku süttimiseni ka ajal, mil mootorsõiduk ei ole enam käitamises (näiteks on teisaldatud autoremonditöökohta).

Spezifische Voraussetzungen der Gefährdungshaftung bei den durch den Kraftfahrzeugbetrieb verursachten Schäden

Zusammenfassung

Für die vorliegende Masterarbeit hat der Autor das Thema „Spezifische Voraussetzungen der Gefährdungshaftung bei den durch den Kraftfahrzeugbetrieb verursachten Schäden“ gewählt. Das Ziel der Masterarbeit war herauszufinden, wie man die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters im estnischen Recht reguliert und welche Unbestimmtheiten (in Form von den Begriffen „Kraftfahrzeug“ und „bei dem Betrieb“) die Regelung der Gefährdungshaftung enthält. Auch wollte der Autor herausfinden, wie man die Begriffe „Kraftfahrzeug“ und „bei dem Betrieb“ in der estnischen Rechtsliteratur und Rechtsprechung definiert hat und welche Anhaltspunkte zur Auslegung von diesen Begriffen aus der deutschen Rechtsliteratur und Rechtsprechung abgeleitet werden können.

Der wichtigste Grund der Themenwahl war die Aktualität des Themas. Für die Aktualität spricht erstens die Tatsache, dass immer mehr innovative Fortbewegungsmittel auf den Straßen Estlands benutzt werden (darunter auch der sogenannte E-Scooter). Obwohl es sich beim E-Scooter um ein innovatives Fortbewegungsmittel handelt, haben estnische Zeitungen bereits über den während einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter verursachten Unfall sowie über (aufgrund fehlender Regelung) entstandene Meinungsverschiedenheiten über das Qualifizieren des E-Scooters (im Sinne des Gesetzes) geschrieben. Jedoch hängt die Anwendbarkeit der Regelung von der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters bei dem E-Scooter bereits davon ab, ob es sich bei diesem Gerät um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Schuldrechtsgesetzes handelt. Zweitens hat man schon im Kommentar zum Schuldrechtsgesetzbuch betont, dass im geltenden estnischen Recht enthaltene Regelung der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters sich weitgehend auf der Regelung (§ 7) des deutschen Straßenverkehrsgesetzes basiert. Daher ist es anzunehmen, dass die deutsche Rechtsprechung und die in der deutschen Rechtsliteratur geäußerten Ansichten als Anhaltspunkte für die Auslegung der im § 1057 des Schuldrechtsgesetzes enthaltenen Begriffe „Kraftfahrzeug“ und „bei dem Betrieb“ herangezogen werden könnten.

Somit ist das Problem, das vorliegender Masterarbeit zugrunde lag, die Tatsache, dass die im § 1057 des Schuldrechtsgesetzes enthaltene Regelung der Gefährdungshaftung Kraftfahrzeughalters die Begriffe „Kraftfahrzeug“ und „bei dem Betrieb“ enthält, diese

Begriffe jedoch nicht definiert. In Bezug auf die Definitionen von Begriffen hat man in der estnischen Rechtsliteratur und in den Forschungsarbeiten unterschiedliche und manchmal widersprüchliche Ansichten geäußert. Einerseits wurde beispielsweise festgestellt, dass die im § 1057 des Schuldrechtsgesetzes enthaltene Definition des Begriffes „Kraftfahrzeug“ in erster Linie auf der im Straßenverkehrsgesetz Estlands enthaltenen Legaldefinition beruhen könnte. Andererseits wurde gleichzeitig auch die Meinung geäußert, dass § 1057 des Schuldrechtsgesetzes einen selbstständigen Begriff Kraftfahrzeugs enthält, der von der im Straßenverkehrsgesetz Estlands enthaltenen Legaldefinition getrennt ist (das heißt deren Bedeutung sich nicht mit der im Straßenverkehrsgesetz enthaltenen Legaldefinition überschneidet). Auch gibt es in der Rechtsprechung Estlands keine gerichtliche Entscheidungen (bezüglich des Ausgleiches von Schäden, die während des Betriebes vom E-Scooter entstanden wurden), wo es festgestellt würde, ob der E-Scooter ein Kraftfahrzeug im Sinne des Schuldrechtsgesetzes Estlands ist. In Bezug auf den Begriff „Kraftfahrzeugbetrieb“ wurde in der estnischen Rechtsliteratur zum Beispiel die Ansicht geäußert, dass der Kraftfahrzeugbetrieb den Motorbetrieb erfordert, sodass ein Kraftfahrzeug mit ausgeschaltetem Motor nicht als sich in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug betrachtet werden kann. Eine solche Auslegung kann aber zu dem Schluss führen, dass ein Kraftfahrzeug, das vor einer Ampel auf der Straße angehalten hat und dessen Motor aufgrund des sogenannten Stop&Start-Systems abschaltet, sich während des Stillstands außer Betrieb befindet.

Auf der Grundlage des oben Gesagten formulierte Autor am Anfang der Magisterarbeit folgende Forschungsfragen:

- 1) Wie soll man den im § 1057 des Schuldrechtsgesetzes enthaltenen Begriff „Kraftfahrzeug“ auslegen – soll der Begriff aufgrund der im Straßenverkehrsgesetz Estlands enthaltenen Legaldefinition des Begriffes „Kraftfahrzeug“ definiert werden oder handelt es sich um einen gesonderten Begriff, der weiter gefasst werden soll (das heißt ohne den Begriff „Kraftfahrzeug“ eng mit der im Straßenverkehrsgesetz enthaltenen Legaldefinition zu definieren)?
- 2) Bezieht sich der Begriff „bei dem Betrieb“ im § 1057 des Schuldrechtsgesetzes eng auf den Prozess des Fortbewegens und wird ein Kraftfahrzeug nur unter Berücksichtigung des Motorzustands (ein- oder ausgeschaltet) als sich in oder außer Betrieb befindliches angesehen?
- 3) Kann die Realisierung der Betriebsgefahr in einem sich in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeug (eine Gefahr, aufgrund derer sich in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug als

Quelle einer größeren Gefahr im Sinne des Schuldrechtsgesetzes angesehen wird) von dauerhafter Natur sein? Welche Kausalitätstheorien verwendet man in der estnischen und deutschen Rechtsprechung, um einen Kausalzusammenhang zwischen der Realisierung des Betriebsrisikos und dem verursachten Schaden klarzustellen?

Das heißt, der Autor will klarstellen, ob es denkbar ist, dass das mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbundene Betriebsrisiko bestehen bleibt und dem Geschädigten Schaden zufügt, auch wenn das Kraftfahrzeug sich nicht mehr in Betrieb befindet.

4) Kann die Selbstentzündung eines sich nicht in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs als Realisierung eines mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs verbundenen Betriebsrisikos im Sinne Schuldrechtsgesetzes angesehen werden?

Basierend auf den oben beschriebenen Forschungsfragen hat Autor die vorliegende Magisterarbeit in drei Kapiteln geteilt. In dem ersten Kapitel befasste der Autor sich mit dem im § 1057 des Schuldrechtsgesetzes enthaltenen Begriff des Kraftfahrzeugs. Im ersten Kapitel hat der Autor verschiedene Auffassungen dieses Begriffes analysiert und eigene Meinung formuliert, ob der Begriff aufgrund der im Straßenverkehrsgesetz Estlands enthaltenen Legaldefinition des Begriffs „Kraftfahrzeug“ definiert werden soll oder handelt es sich um einen gesonderten Begriff. Darüber hinaus hat der Autor im ersten Kapitel einige Auslegungsrichtlinien für die Ausstattung des Begriffes „Kraftfahrzeug“ im Sinne des Schuldrechtsgesetzes formuliert, die sich aus der deutschen Rechtsprechung ableiten lassen. Die wichtigste Information, die aus dem ersten Kapitel stammt, ist, dass nach der Meinung des Autors der Begriff des Kraftfahrzeugs im Sinne des Schuldrechtsgesetzes ein selbstständiger Terminus ist und soll nicht aufgrund der im Straßenverkehrsgesetz enthaltenen Legaldefinition definiert werden.

Das Straßenverkehrsgesetz Estlands schließt einige motorisierte Geräte von den Kraftfahrzeugen aus. Als solche Geräte bezeichnet das Straßenverkehrsgesetz beispielsweise Straßenbahnen, Flugzeuge, Motorboote, sogenannte „Mini-Mopeds“ und solche Mittel, die nicht für die Fortbewegung auf der Straße bestimmt sind. Es gibt verschiedene Meinungen dafür, wie man ein innovatives Fortbewegungsmittel – einen E-Scooter – im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes qualifizieren soll. Einerseits hat man betont, dass man eine Person, die den E-Scooter benutzt, als Fußgänger bezeichnen soll. Andererseits wurde die Meinung geäußert, dass der E-Scooter ein Mini-Moped im Sinne des Gesetzes ist. Unabhängig davon,

ob der E-Scooter als ein Hilfsmittel des Fußgängers oder als Mini-Moped anzusehen ist, fällt keiner von beiden unter die im Straßenverkehrsgesetzes enthaltene Legaldefinition des Kraftfahrzeugs. In einer Situation, in der die Definition des im Schuldrechtsgesetz enthaltenen Begriffes „Kraftfahrzeug“ auf der im Straßenverkehrsgesetz enthaltenen Legaldefinition beruhen sollte, wäre die Regelung der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters bei den durch E-Scooter (aber auch durch Straßenbahnen, Züge und Flugzeuge) verursachten Schäden ausgeschlossen.

Deswegen ist der Autor zum Schluss gekommen, dass im Sinne des § 1057 des Schuldrechtsgesetzes der Begriff des Kraftfahrzeuges weiter als im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes gefasst sein soll. Dies ergibt sich zunächst aus dem Wortlaut der Regelung der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters, die im § 1057 des Schuldrechtsgesetzes enthalten ist. Durch die Bestimmung, dass die Ersatzpflicht dann ausgeschlossen ist, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch vorsätzliche Handlung des Geschädigten verursacht worden ist, sieht die Regelung eindeutig vor, dass der Ausschluss der Haftung nicht in einer Situation gilt, in der der Schaden während des Luftfahrzeugbetriebes auftritt. Das heißt, die Regelung der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters behandelt ein Luftfahrzeug (was aber kein Kraftfahrzeug im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes ist) deutlich als Kraftfahrzeug im Sinne des Schuldrechtsgesetzes. Aus der estnischen Rechtsprechung erfolgt auch, dass die Regelung der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters beispielsweise auch dann angewendet wurde, wenn es sich um durch den Betrieb des Motorboots (was auch kein Kraftfahrzeug im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes ist) verursachte Schaden handelte. Zweitens hat der Autor gefolgert, dass die im Straßenverkehrsgesetz enthaltene Legaldefinition des Kraftfahrzeugs, aufgrund der unterschiedlichen Ziele der Vorschriften, keine angemessene Grundlage für die Definition des in § 1057 des Schuldrechtsgesetzes enthaltenen Begriffes eines Kraftfahrzeugs darstellt. Aufgrund der in der estnischen Rechtsprechung geäußerten Ansichten hat der Autor gefolgert, dass der Zweck von § 1057 des Schuldrechtsgesetzes nicht darin besteht, eine Verkehrsregelung auszuwirken, die Verkehrssicherheit zu garantieren oder Anforderungen an Kraftfahrzeuge, Straßenbahnen und andere Transportmittel zu stellen. Der Zweck der Regelung der Gefährdungshaftung besteht darin, die Geltendmachung des Schadensersatzanspruches für eine Person, die aufgrund des erhöhten Risikos (das durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs verwirklicht wird) einen Schaden erlitten hat, zu erleichtern.

Aufgrund der in der estnischen und deutschen Rechtsliteratur und Rechtsprechung geäußerten Ansichten hat Autor Kriterien formuliert, um den Begriff „Kraftfahrzeug“ im Sinne des § 1057 des Schuldrechtsgesetzes zu definieren: Kraftfahrzeug ist jedes von einem Motor angetriebene Fahrzeug (unabhängig vom Verwendungszweck, das heißt, ob das Fahrzeug für den Transport von Personen oder Gütern bestimmt ist oder ob es eine Arbeitsmaschine – zum Beispiel ein Rasenmäher – ist). Der Motor eines Kraftfahrzeugs muss unabhängig von seinem Typ (Elektromotor, Verbrennungsmotor oder anderer Motortyp), von der Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ein Teil des Kraftfahrzeugs sein.

Im zweiten Kapitel analysierte Autor, ob ein Kraftfahrzeug als solches oder der Betrieb eines Kraftfahrzeugs als Quelle einer größeren Gefahr (der sogenannten Betriebsgefahr) im Sinne des Schuldrechtsgesetzes anzusehen ist. Auch analysierte Autor im zweiten Kapitel ausführlich den Begriff des Betriebes und welche Ansichten zur Auslegung des Begriffes des Kraftfahrzeugbetriebes sich aus der estnischen Rechtsliteratur und der estnischen Rechtsprechung ergeben. Auch behandelte Autor aufgrund der deutschen Rechtsliteratur und der deutschen Rechtsprechung, wie eng oder breit der Betrieb eines Kraftfahrzeugs in Deutschland definiert ist und welche Richtlinien aus dem deutschen Recht abgeleitet werden könnten, um diesen Begriff im Sinne des § 1057 des Schuldrechtsgesetzes zu definieren.

Autor hat herausgefunden, dass sowohl nach estnischem als auch nach deutschem Recht der Betrieb eines Kraftfahrzeugs im Sinne der Gefährdungshaftung nicht auf die Fortbewegung eines Kraftfahrzeugs beschränkt ist und dass ein Kraftfahrzeug auch bei ausgeschaltetem Motor in Betrieb sein kann. In der estnischen Rechtsprechung hat man betont, dass der Betrieb eines Kraftfahrzeugs eine bestimmungsgemäße Verwendung des Kraftfahrzeugs im Verkehr ist. Dazu gehört auch langsames Fahren und in Ausnahmefällen das Anhalten (Stehenbleiben) auf der Straße. In der estnischen Rechtsprechung hat man den Betrieb eines Kraftfahrzeugs auch am weitesten mit dem Eintritt in den Verkehr, mit der Teilnahme an dem Verkehr und dadurch der Gefährdung des umgebenden Verkehrs verbunden. Es wurde betont, dass mit dem Eintritt in den Verkehr man eine Gefahrsituation erzeugt, die so lange dauert, wie sich das Kraftfahrzeug im Verkehr befindet. Das Anhalten eines Kraftfahrzeugs an dem Straßenrand und teilweise auf einer Fahrbahn muss man als die Teilnahme an dem Verkehr bezeichnen. Gleichzeitig können herrschende objektive Umstände (beispielsweise schlechtes Wetter, Dunkelheit) dazu führen, dass das Kraftfahrzeug dem Willen seines Halters praktisch nicht nachgibt und eine große Gefahr für den umliegenden Verkehr darstellt. Auch hat der Autor herausgefunden, dass die Behandlung, die die Teilnahme am Verkehr und die Gefährdung des

umgebenden Verkehrs als Merkmale des Betriebes bezeichnet, sich sehr den in der deutschen Rechtsliteratur und Rechtsprechung festgelegten Kriterien zur Beurteilung des Betriebszustands eines Kraftfahrzeugs ähnelt. Auch im deutschen Recht basiert die Definition des Betriebes eines Kraftfahrzeugs auf der Abgrenzung von Beginn, Dauer (Teilnahme am Verkehr) und Ende des Betriebes. In deutscher Rechtsliteratur und Rechtsprechung wurde festgestellt, dass der Betrieb eines Kraftfahrzeugs unabhängig vom Willen des Halters mit dem Einschalten des Motors und mit dem Fahrtbeginn anfängt. Nach deutscher Rechtsprechung bestimmen folgende Kriterien den Betriebszustand eines Kraftfahrzeugs: die Teilnahme des Kraftfahrzeugs am Verkehr und die Fortdauer der dadurch geschaffenen Gefahrsituation. Beispielsweise wird ein Kraftfahrzeug, das teilweise auf der Fahrbahn geparkt ist, als in Betrieb betrachtet, da es andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Es wurde auch festgestellt, dass das verbotswidrige Abstellen eines Kraftfahrzeugs ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmer darstellt und dass ein verbotswidrig geparktes Kraftfahrzeug noch in Betrieb ist, da der Zweck des Halteverbots darin besteht, den Verkehrsfluss und die Sicherheit zu gewährleisten.

Aufgrund der in der estnischen und deutschen Rechtsliteratur und Rechtsprechung geäußerten Ansichten hat Autor folgendes festgestellt: neben dem fahrenden Kraftfahrzeug befindet sich in Betrieb auch 1) das Kraftfahrzeug, das unabhängig vom Wetter und Zweck (beispielsweise wegen Reifenpanne, Be- oder Entladung) auf der Straße oder am Straßenrand und teilweise auf der Straße angehalten wird und das dadurch den umgebenden Verkehr gefährdet (zum Beispiel schafft die Notwendigkeit einen größeren Seitenabstand einzuhalten oder zu überholen); 2) das abgeschleppte Kraftfahrzeug, das noch geführt (nämlich gelenkt und gebremst) werden muss.

Im dritten Kapitel analysierte Autor, was unter der Realisierung des mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbundenen Risikos (des Betriebsrisikos) zu verstehen ist, das aufgrund der Schädigung des Rechtsgutes des Geschädigten zum Auftreten der Gefährdungshaftung führt. Der Autor befasste sich auch mit der Frage der dauerhaften Natur von der Verwirklichung des Betriebsrisikos und mit der Frage, ob und in welchem Fall die Selbstentzündung eines Kraftfahrzeugs als Verwirklichung des Betriebsrisikos angesehen werden kann. Darüber hinaus analysierte der Autor, welche Kausalitätstheorien verwendet man in der estnischen und deutschen Rechtsprechung, um einen Kausalzusammenhang zwischen der Realisierung des Betriebsrisikos und dem verursachten Schaden klarzustellen.

Nach Analyse der in der estnischen und deutschen Rechtsprechung geäußerten Ansichten stellte der Autor fest, dass die im estnischen und deutschen Recht enthaltenen Regelungen der

Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters es nicht voraussetzen, dass die Realisierung des Betriebsrisikos während des Betriebes des Kraftfahrzeugs erfolgen muss. Nach der estnischen Rechtsprechung umfasst das Betriebsrisiko eines Kraftfahrzeugs auch das Risiko der Trennung von Kraftfahrzeugteilen während der Teilnahme am Verkehr. In der deutschen Rechtsliteratur und Rechtsprechung wurde beispielsweise aber betont, dass sich das mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbundene Risiko auch dann verwirklicht, wenn sich ein Teil eines Kraftfahrzeugs vom Kraftfahrzeug trennt, auf der Straße bleibt und einen Schadensfall dem Geschädigten erst dann verursacht, wenn das Kraftfahrzeug sich schon außer Betrieb befindet. Auch im Sinne des § 1057 des Schuldrechtsgesetzes kann die Realisierung des (für den Kraftfahrzeugbetrieb charakteristischen) Betriebsrisikos, wodurch ein Rechtsgut des Geschädigten verletzt wird, eine fortdauernde Kette von Ereignissen darstellen. Deswegen kann die Schädigung eines Rechtsgutes dem Kraftfahrzeugbetrieb auch dann zugerechnet werden, wenn das Kraftfahrzeug sich schon außer Betrieb befindet. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn ein Teil des Kraftfahrzeugs, das auf einer weniger verkehrsintensiven Straße fährt, abgetrennt wird und einen anderen Verkehrsteilnehmer erst dann beschädigt, wenn das Kraftfahrzeug bereits außer Betrieb ist.

Auch hat der Autor herausgefunden, dass sowohl im estnischen als auch im deutschen Recht sich eine sogenannte „Zweiteilung“ bei der Prüfung der Kausalität herausgebildet hat. Auf der Ebene der haftungsbegründenden Kausalität wird beurteilt, ob die Schädigung des durch die Regelung der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters geschützten Rechtsguts durch die Verwirklichung des Betriebsrisikos (für den Kraftfahrzeugbetrieb charakteristischen Risikos) entstanden ist. Auf der Ebene der haftungsausfüllenden Kausalität wird aber geprüft, ob der Schaden, auf den der Schadensersatzanspruch des Geschädigten gerichtet ist, ursächlich mit der Schädigung des Rechtsgutes des Geschädigten zusammenhängt. Sowohl im estnischen als auch im deutschen Recht wird der Kausalzusammenhang in erster Linie anhand der *conditio sine qua non* Formel geprüft. Sowohl auf der Ebene der haftungsbegründenden als auch der haftungsausfüllenden Kausalität liegt ein Kausalzusammenhang vor, wenn das Ergebnis (die Schädigung des geschützten Rechtsgutes und der Schaden, auf den der Schadensersatzanspruch des Geschädigten gerichtet ist) nicht eingetreten wäre, wenn das frühere Ereignis (Realisierung des Betriebsrisikos) nicht aufgetreten wäre. Jedoch benutzt man sowohl im estnischen als auch im deutschen Recht zusätzliche Kausalitätstheorien, um einen Kausalzusammenhang zu prüfen, da es festgestellt wurde, dass die Prüfung eines Kausalzusammenhangs nur aufgrund der *conditio sine qua non* Formel (einer unabdingbaren Bedingung) zu einer uneingeschränkten Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters führen kann.

Bisher wurde im deutschen Recht neben der Ermittlung der unabdingbaren Bedingung (Schadensursache) die dem estnischen Schuldrechtsgesetz nicht bekannte Adäquanztheorie zur Beurteilung des Kausalzusammenhangs herangezogen. Die Adäquanztheorie hat man im deutschen Recht mit der Vorausschbarkeit des Schadens verbunden. Es wurde geprüft, ob eine Bedingung (ein Geschehnis, das dem Schaden verursachten Ereignis ähnlich ist) vom Standpunkt des optimalen Beobachters für das Schadensgeschehen begünstigend ist. In der neueren deutschen Rechtsliteratur hat man aber betont, dass man die Adäquanztheorie nicht als eigenständige Kausalitätstheorie benutzen soll. Stattdessen muss man neben der Anwendung der *conditio sine qua non* Formel die Theorie vom Schutzzweck der Norm berücksichtigen, weil für die Beurteilung des Kausalzusammenhangs das sogenannte Kriterium des spezifischen (Betriebs)Risikos entscheidend ist. Das heißt man muss beurteilen, ob ein mit dem Kraftfahrzeugbetrieb verbundenes spezifisches Risiko eingetreten ist, aufgrund dessen der Gesetzgeber die Regelung der Gefährdungshaftung überhaupt festgelegt hat. Kann der dem Geschädigten entstandene Schaden nicht als Ausdruck des Betriebsrisikos angesehen werden, so kann dies als die Realisierung des sogenannten allgemeinen Lebensrisikos bezeichnet werden, das keine Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters mitbringt. Auch hat der Autor herausgefunden, dass man solches Prinzip bei der Beurteilung der Schadensursache auch in der estnischen Rechtsprechung angewendet hat. Es wurde festgestellt, dass kein Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und dem immateriellen Schaden, den der Geschädigte (infolge des Unfalls) wegen des Verlusts der Möglichkeit an einem Sportwettkampf teilzunehmen erleidet, besteht, da der (wegen der Nichtteilnahme am Sportwettkampf) entstandene Schaden, ein "allgemeines Lebensrisiko" darstellt.

Außerdem hat der Autor festgestellt, dass die Selbstentzündung eines sich außer Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs (zum Beispiel eines in der Garage geparkten Kraftfahrzeugs) im Regelfall nicht als die Verwirklichung des Betriebsrisikos im Sinne des § 1057 des Schuldrechtsgesetzes angesehen wird. Die estnische Rechtsprechung hat die Ansicht vertreten, dass das charakteristische Risiko eines Kraftfahrzeugs das mit seinem Betrieb verbundene Verkehrsrisiko und nicht die Selbstentzündung ist. Trotzdem ist es nach Ansicht des Autors jedoch denkbar, dass ein Kraftfahrzeug auch aufgrund der Gefahr einer Selbstentzündung eine größere Gefahrenquelle im Sinne des § 1056 Abs. 2 des Schuldrechtsgesetzes (das heißt im Sinne der Generalklausel der Gefährdungshaftung) darstellen kann. Ein Kraftfahrzeug ist von seiner Natur aus eine Vorrichtung, die sowohl ein kompliziertes elektrisches System als auch (im Fall eines Kraftfahrzeugs mit einem Verbrennungsmotor) explosive Substanzen enthält, deren Entzündung durch die Gefahr eines Kurzschlusses im elektrischen System und

beispielsweise durch die Erwärmung eines Verbrennungsmotors erleichtert wird. Die Tatsache, dass die Möglichkeit einer Entzündung aus dem einen oder anderen Grund (beispielsweise bei einem Verkehrsunfall oder Selbstentzündung) für ein Kraftfahrzeug charakteristisch ist, wird auch durch die gesetzlichen Anforderungen an Feuerlöscher für Kraftfahrzeuge angezeigt. Der Autor stellte daher fest, dass die Selbstentzündung eines sich außer Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs und damit (durch Brandausbreitung) eine Schädigung des Rechtsgutes eines Dritten zu der Gefährdungshaftung vor allem aufgrund der Generalklausel (§ 1056 Abs. 1) führen kann.

Am Beispiel der deutschen Rechtsprechung gelangte der Autor aber zu dem Schluss, dass die Selbstentzündung eines sich außer Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs im Ausnahmefall auch im Sinne des § 1057 des Schuldrechtsgesetzes als Realisierung eines für den Kraftfahrzeugbetrieb charakteristischen Risikos anzusehen sein kann, wenn die Ursache der Selbstentzündung ein Verkehrsunfall ist, der während des Betriebes des Kraftfahrzeugs aufgetreten ist. Die dauerhafte Natur der Realisierung des Betriebsrisikos eines Kraftfahrzeugs kann sich in der Tatsache widerspiegeln, dass die Schädigung eines in den Unfall verwickelten Kraftfahrzeugs (ursprüngliche Ursache) zu einem Kurzschluss und einer Selbstentzündung führen kann und erst dann, wenn das Kraftfahrzeug nicht mehr in Betrieb ist (zum Beispiel, wenn es schon in eine Reparaturwerkstatt gebracht ist).

Kasutatud allikad

Kasutatud kirjandus:

1. Becker, H. jt. Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden: Handbuch für die Praxis. Heidelberg: C. F. Müller, 2018.
2. Burmann, M.; Heß, R. Handbuch des Straßenverkehrsrechts. Band I: Zivilrecht. München: C. H. Beck 2019. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FBerzBurmannHdbStVR_40%2Fcont%2FBerzBurmannHdbStVR%2Egl4%2EglA%2EglII%2Egl1%2Egle%2Eglaa%2Ehtm (13.02.2020).
3. Burmann, M. jt. Straßenverkehrsrecht. Kommentar. 22. Aufl. München: C. H. Beck 2012.
4. Dam, C. V. European Tort Law. Oxford: Oxford University Press 2014.
5. Ernst, H.-G. Der Betrieb des Kraftfahrzeugs. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. – Straßenverkehrsrecht 2011/7.
6. Figgener, D.; Heß, R. Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall. – Neue Juristische Wochenschrift Spezial 2019/19.
7. Filthaut, W. Die Gefährdungshaftung für Schäden durch Oberleitungsomnibusse (Obusse). – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 1995/2.
8. Filthaut, W.; Kayser, A.; Piontek, S. Haftpflichtgesetz. Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften anderer Haftungsgesetze. 10. Aufl. München: C. H. Beck 2019. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?vpath=bibdata%2Fkomm%2Ffilthautkohaftpflg_10%2Fhpflg%2Fcont%2Ffilthautkohaftpflg.hpflg.p12.gli.glv.htm&pos=11&hlwords=on (14.03.2020).
9. Fuchs, M. Deliktsrecht. 4. Aufl. Berlin, Heidelberg, New York: Springer 2003.
10. Full, W. Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr. Großkommentar zu §§ 7 bis 20 Straßenverkehrsgesetz und zum Haftpflichtgesetz. Berlin, New York: Walter de Gruyter 1980.

11. Geigel, R. – Abele, E. jt (toim). Der Haftpflichtprozess: Mit Einschluss des materiellen Haftpflichtrechts. München: C. H. Beck 2020. Arvutivõrgus: https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/?vpath=bibdata%2Fkomm%2FGeiHdbHaftPflProz_28%2Fcont%2FGeiHdbHaftPflProz%2EglKap25%2EglI%2Egl4%2Egla%2Ehtm (13.02.2020).
12. Greger, R.; Zwickel, M. Haftungsrecht des Straßenverkehrs. Handbuch und Kommentar. Berlin: Walter de Gruyter 2014.
13. Greger, R. Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr. Großkommentar zu §§ 7 bis 20 Straßenverkehrsgesetz und zum Haftpflichtgesetz unter Berücksichtigung des Delikts-, Vertrags- und Versicherungsrechts sowie des Schadensregresses. Berlin, New York: Walter de Gruyter 1985.
14. Lahe, J.; Luik O.-J. Liikluskindlustuse seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.
15. Lahe, J. Regulation of Strict Liability in the CFR and the Estonian Law of Obligations Act. – Juridica International 2010/XVII.
16. Lahe, J. Süü deliktiõiguses. Doktoritöö. Juhendaja Paul Varul. Tartu: Tartu Ülikool 2005.
17. Liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu seisuga 13.02.2020. Arvutivõrgus: <http://eelroud.valitsus.ee/main#13D5T7qm> (23.03.2020).
18. Liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu seisuga 13.02.2020. Seletuskiri. Arvutivõrgus: <http://eelroud.valitsus.ee/main#fPEkhkSU> (23.03.2020).
19. Sandel, L. Riskivastutuse üldkoosseis kui kõrgendatud vastutuse kontseptsiooni väljund deliktiõiguses. Magistritöö. Juhendaja Janno Lahe. Tartu: Tartu Ülikool 2016.
20. Štroman, V. Riskivastutuse eeldused ja ulatus mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral. Magistritöö. Juhendaja Janno Lahe. Tartu: Tartu Ülikool 2015.
21. Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2012.
22. Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. – Juridica 2003/III.
23. Tomson, C.; Wieland, A. E-Scooter: Die Fahrt ist frei, aber wer haftet? – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2019/9.
24. Varul, P. jt (koost). Asjaõigusseadus. I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2014.
25. Varul, P. jt. Tsiviilõiguse üldosa. Tallinn: Juura 2012.

26. Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus I. Üldosa (§§ 1 - 207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2016.
27. Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus III. 8. ja 10. osa (§-d 619-916 ja 1005-1067). Komm vlj. Tallinn: Juura 2009.
28. Võlaõigusseaduse eelnõu. 116 SE. Seletuskiri. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/0d9390ea-974c-35ab-a6c7-cb14062c3ad3/V%C3%B5la%C3%B5igusseadus> (01.02.2020).

Kasutatud normatiivaktid:

29. Liiklusseadus. – RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 15.03.2019, 9.
30. Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus 13.06.2011 nr 42. – RT I, 16.06.2011, 8.
31. Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. Lisa 1. Arvutivõrgus: https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/1221/0201/9007/MKM_m42_lisa1.pdf# (03.03.2020).
32. Straßenverkehrsgesetz. In der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008) geändert worden ist. Arvutivõrgus: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html#BJNR004370909BJNG000101308> (26.04.2020).
33. Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487 ... RT I, 20.02.2019, 8.

Kasutatud kohtupraktika:

34. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 21.03.2007. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-2-07.
35. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 18.04.2007. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-27-07.
36. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 22.10.2008. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-85-08.
37. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 09.12.2008. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-103-08.
38. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 28.09.2009. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-76-09.

39. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 02.03.2011. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-161-10.
40. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 04.05.2011. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-29-11.
41. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 07.12.2011. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-123-11.
42. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 19.03.2013. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-7-13.
43. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 10.04.2013. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-21-13.
44. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 27.10.2014. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-90-14.
45. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 06.05.2015. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-29-15.
46. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 26.11.2015. a otsus kohtuasjas nr 3-2-1-64-15.
47. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 06.06.2018. a otsus kohtuasjas nr 2-16-14655.
48. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 04.12.2019. a otsus kohtuasjas nr 2-18-5278.
49. Tallinna Ringkonnakohtu 20.03.2006. a otsus kohtuasjas nr 2-05-1077.
50. Tallinna Ringkonnakohtu 10.12.2007. a otsus kohtuasjas nr 2-06-12226.
51. Tallinna Ringkonnakohtu 23.10.2009. a otsus kohtuasjas nr 2-05-523.
52. Tallinna Ringkonnakohtu 24.05.2013. a otsus kohtuasjas nr 2-11-34194.
53. Tallinna Ringkonnakohtu 15.10.2013. a otsus kohtuasjas nr 2-11-56403.
54. Tartu Ringkonnakohtu 02.12.2013. a otsus kohtuasjas nr 2-12-44161.
55. Tallinna Ringkonnakohtu 14.09.2015. a otsus kohtuasjas nr 2-14-11781.
56. Tallinna Ringkonnakohtu 10.11.2015. a otsus kohtuasjas nr 2-13-61255.
57. Tallinna Ringkonnakohtu 20.12.2019. a otsus kohtuasjas nr 2-18-15542.
58. Harju Maakohtu 01.12.2006. a otsus kohtuasjas nr 2-04-1975.
59. Tartu Maakohtu 18.12.2007. a otsus kohtuasjas nr 2-07-5047.
60. Viru Maakohtu 19.11.2008. a otsus kohtuasjas nr 2-05-19976.
61. Harju Maakohtu 02.05.2013. a otsus kohtuasjas nr 4-13-2162.
62. Tartu Maakohtu 20.06.2013. a otsus kohtuasjas nr 2-12-44161.
63. Harju Maakohtu 10.06.2014. a otsus kohtuasjas nr 2-14-5342.

64. Harju Maakohtu 15.05.2015. a otsus kohtusajlas nr 2-13-61255.
65. Harju Maakohtu 13.03.2017. a otsus kohtusajlas nr 2-16-14838.
66. Tartu Maakohtu 04.06.2018. a otsus kohtusajlas nr 2-18-2321.
67. Harju Maakohtu 14.11.2019. a otsus kohtusajlas nr 2-19-11199.
68. Harju Maakohtu 28.11.2019. a otsus kohtusajlas nr 4-19-5099.
69. BGH 11.05.1951, I ZR 106/50. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/99951876-b0e5-4a63-9617-8418f795225a> (15.03.2020).
70. BGH 23.10.1951, I ZR 31/51. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/7d5acb04-1cbd-430c-8ae9-1b6fdee35dbc> (15.03.2020).
71. BGH 28.04.1955, 3 StR 13/55. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/d37558b8-1eb4-42cb-81ff-4b8952b099ca> (11.12.2019).
72. BGH 01.10.1957, VI ZR 225/56. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/4802b005-f5a5-403f-b4a3-50d7b1f092dc> (04.12.2019).
73. BGH 09.01.1959, VI ZR 202/57. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/fa7cf4de-8c98-4211-b39b-adcd104ac9cb> (05.12.2019).
74. BGH 20.11.1960, III ZR 122/79. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/aa36ff9e-6366-4d4e-a99f-9f3d90dc00df> (11.12.2019).
75. BGH 16.02.1972, VI ZR 128/70. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/4bd4c725-9f9c-4ca4-a8b7-660d2aff4611> (14.02.2020).
76. BGH 27.05.1975, VI ZR 95/74. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/2c731271-9397-41cf-b0ed-2c4a48ceff7c> (03.12.2019).
77. BGH 13.07.1982, VI ZR 113/81. Arvutivõrgus: https://www.prinz.law/urteile/bgh/VI_ZR_113-81 (29.02.2020).
78. BGH 25.01.1983, VI ZR 212/80. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/3c9004d6-deaa-461f-9208-c13173849973> (18.02.2020).
79. BGH 06.06.1989, VI ZR 241/88. Arvutivõrgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/e343ef71-f9aa-4523-83a5-1f9da83f1805> (19.03.2020).
80. BGH 16.04.1996, VI ZR 79/95. Arvutivõrgus: https://www.prinz.law/urteile/bgh/VI_ZR_79-95 (19.02.2020).

81. BGH 05.10.2010, VI ZR 286/09. Arvutivörgus: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=VI%20ZR%20286/09&nr=53711> (19.02.2020).
82. BGH 21.01.2014, VI ZR 253/13. Arvutivörgus: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=6af4301e2147d5a8c3531fa6d87915c9&nr=66876&pos=0&anz=1> (07.03.2020).
83. BGH 08.12.2015, VI ZR 139/15. Arvutivörgus: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=75196&pos=0&anz=1> (13.02.2020).
84. BGH 26.03.2019, VI ZR 236/18. Arvutivörgus: <https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=VI%20ZR%20236/18&nr=95914> (04.03.2020).
85. BayObLG 08. 05. 1956, 829/55. Arvutivörgus: <https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Ffhziv%2F5%2Fcont%2Ffhziv.5.g19.g156.4000.htm&anchor=Y-300-Z-VRS-B-11-S-155&readable=1> (27.11.2019).
86. OLG Düsseldorf 23.10.1995, 1 U 183/94. Arvutivörgus: <https://beck-online-beck.de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?VPath=bibdata%2Fzeits%2Fnzv%2F1996%2Fcont%2Fnzv.1996.113.2.htm&readable=Parallelfundstellen&IsSearchRequest=True&HLWords=on> (13.02.2020).
87. OLG Saarbrücken 03.09.1997, 5 U 359/97-34. Arvutivörgus: <https://beck-online-beck.de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Fnzv%2F1998%2Fcont%2Fnzv.1998.327.1.htm&pos=6&hlwords=on> (14.02.2020).
88. OLG Oldenburg 03.05.1999, 1 Ss 105/99. Arvutivörgus: <http://www.verkehrlexikon.de/Urteile/Rspr9301.php> (27.11.2019).
89. OLG Hamm 04.02.2002, 6 U 130/01. Arvutivörgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/cf3076d2-f3f1-4c98-aacc-7d9c0469f328> (11.12.2019).
90. OLG München 11.11.2003, 30 U 110/03. Arvutivörgus: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/f2a567f2-daf9-48d0-8db8-7c177ecec93d> (13.02.2020).
91. OLG Karlsruhe 29.06.2005, 1 U 247/04. Arvutivörgus: http://lrwb.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=5334 (14.02.2020).

92. OLG München 11.05.2007, 10 U 4405/06. Arvutivõrgus: <https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?vpath=bibdata%2Fents%2Fbeckrs%2F2007%2Fcont%2Fbeckrs.2007.09961.htm&anchor=Y-300-Z-BECKRS-B-2007-N-09961> (14.02.2020).
93. OLG Stuttgart 07.08.2012, 13 U 78/12. Arvutivõrgus: http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=15983 (20.03.2020).
94. OLG Celle 14.11.2012, 14 U 70/12. Arvutivõrgus: <http://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/portal/page/bsndprod.psml?doc.id=KORE230872012&st=null&showdoccase=1> (19.02.2020).
95. OLG Hamm 18.02.2013, 6 U 35/12. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/hamm/j2013/6_U_35_12_Urteil_20130218.html (13.02.2020).
96. OLG Koblenz 23.04.2015, 12 U 718/14. Arvutivõrgus: <https://www.rakotz.de/verkehrsunfall-mitverschulden-bei-riskanter-aufstellung-eines-warndreiecks.htm> (17.02.2020).
97. OLG München 10.07.2015, 10 U 3577/14. Arvutivõrgus: <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2015-N-13733?hl=true&AspxAutoDetectCookieSupport=1> (19.02.2020).
98. OLG Hamm 24.08.2018, 7 U 23/18. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/hamm/j2018/7_U_23_18_Urteil_20180824.html (22.03.2020).
99. OLG Köln 06.12.2018, 3 U 49/18. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/koeln/j2018/3_U_49_18_Urteil_20181206.html (22.02.2020).
100. OLG Dresden 03.09.2019, 6 U 609/19. Arvutivõrgus: <https://www.justiz.sachsen.de/esamosplus/pages/index.aspx> (07.03.2020).
101. LG Nürnberg-Fürth 18.05.1999, 13 S 9987/98. Arvutivõrgus: http://lorenz.userweb.mwn.de/urteile/njw99_3721.htm (17.03.2020).
102. LG Bochum 05.03.2004, 5 S 195/03. Arvutivõrgus: <https://beck-online-beck-de.ezproxy.utlib.ut.ee/Dokument?VPath=bibdata%2Fzeits%2Fnzv%2F2004%2Fcont>

[%2Fonzv.2004.366.1.htm&readable=Parallelfundstellen&IsSearchRequest=True&HLWords=on](#) (13.02.2020).

103. LG Köln 05.04.2016, 11 S 177/15. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/koeln/lg_koeln/j2016/11_S_177_15_Urteil_20160405.html (09.12.2019).
104. LG Dortmund 14.11.2018, 21 S 47/18. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/dortmund/lg_dortmund/j2018/21_S_47_18_Urteil_20181114.html (18.02.2020).
105. LG Münster 09.03.2020, 8 O 272/19. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/muenster/lg_muenster/j2020/8_O_272_19_Urteil_20200309.html (21.04.2020).
106. AG Frankfurt am Main 21.07.2006, 32 C 518/06-22. Arvutivõrgus: https://www.kostenlose-urteile.de/AG-Frankfurt-am-Main_32-C-51806-22_Wer-verkehrs-widrig-Grundstuecksausfahrten-blockierthaftet-bei-Unfall-mit.news3945.htm (09.12.2019).
107. AG Ahaus 12.08.2010, 15 C 18/10. Arvutivõrgus: https://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/muenster/ag_ahaus/j2010/15_C_18_10urteil20100812.html (09.12.2019).

Kasutatud muud allikad:

108. Lepik, S. (toim). Laenutatud tõukerattaga sõit tõi kaasa esimese raske liiklusõnnetuse – Pealinn 04.07.2019. Arvutivõrgus: <http://www.pealinn.ee/tallinn/laenutatud-toukerattaga-soit-toi-kaasa-esimese-raske-liiklusonnetuse-n243869> (13.04.2020).
109. Maripuu, V. – Nael, M. (toim). Liikluseksperdid on eriarvamusel, kus elektritõukerattaga sõita tohib – Eesti Rahvusringhääling 02.08.2019. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/967285/liikluseksperdid-on-eriarvamusel-kus-elektritoukerattaga-soita-tohib> (13.04.2020).
110. Sirk, I. Kas elektritõukeratas on jalakäija abivahend või sõiduk? – Õhtuleht 11.10.2019. Arvutivõrgus: <https://www.ohtuleht.ee/979859/indrek-sirk-kas-elektritoukeratas-on-jalakaija-abivahend-voi-soiduk> (20.01.2020).

111. Sõidukite ja masinate kategooriad. Arvutivõrgus:
<https://www.mnt.ee/et/soiduk/soidukite-ja-masinate-kategooriad> (03.03.2020).