

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Õiguse instituut

Kätlin Koidumäe

**LIIKLUSÕNNETUSTE KORRAL PÕHJUSLIK SEOS NING
SELLE VÕIMALIK KATKEMINE ARVESTADES KAHJU
SAAJA ENDA ÕIGUSVASTAST KÄITUMIST**

Magistritöö

Juhendaja: Dmitri Teplõhh, MA

Tallinn 2017

Deklareerin, et käesolev magistritöö,
mis on minu iseseisva töö tulemus,
on esitatud Tallinna Tehnikaülikooli
magistrikraadi taotlemiseks ja selle
alusel ei ole varem taotletud akadeemilist kraadi.

Üliõpilane Kätlin Koidumäe

“ “ 201...

Töö vastab kehtivatele nõuetele

Juhendaja Dmitri Teplõhh, MA

“ “ 201...

Kaitsmisele lubatud “ “ 201...

Õiguse instituudi magistritööde kaitsmiskomisjoni esimees

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Liiklusõnnetuse osapoolte käitumine.....	2
1.1. Liiklusõnnetuse osapooled.....	2
1.1.1 Mootorsõiduki ja mootorsõidukijuhi mõiste.....	2
1.1.2. Mootorsõidukijuhile kohalduvad kohustused.....	5
1.1.3. Kannatanu liiklusõnnetuse mõistes.....	17
1.1.4. Kannatanule kohalduvad kohustused.....	18
1.2. Liiklusõnnetuse osapoolte käitumise hindamise kohustus.....	21
1.3. Esmapõhjustaja vastutuse katkemine.....	24
1.3.1. Usalduspõhimõte.....	24
1.3.2. Lubatud riski ületamine.....	25
1.3.3. Normi kaitseala.....	28
1.3.4. Kannatanu poolne hoolsusvastatus.....	29
1.4. Kokkuvõte.....	32
2. Põhjusliku seose hindamine.....	35
2.1. KarS § 422, § 423.....	35
2.1.1. Kokkuvõte.....	45
2.2. Põhjuslikkuse hindamine.....	46
2.2.1. Õiguslik omistamine.....	46
2.2.2. Omistamine põhjuslikkuse alusel.....	47
2.2.3. Vajaliku tingimuse teooria.....	48
2.2.4. Normatiivne omistamine.....	55
2.3. Kokkuvõte.....	59
3. Kohtupraktika analüüs.....	61
3.1. Riigikohtu Kriminaalkollegiumi kohtumäärus 3-1-1-87-15.....	61
3.2. Tallinna Ringkonnakohus otsus 1-15-7843.....	63
3.3. Harju Maakohtu otsus 1-16-128.....	67
3.4. Kokkuvõte.....	69
Kokkuvõte.....	72
Cause-and-effect-relationship in case of traffic accident and its potential cessation due to the unlawful behaviour of the injured party.....	77
Kasutatud kirjandus.....	81
Eesti normatiiv materjalid.....	83
Teiste riikide normatiiv materjalid.....	83
Kasutatud kohtupraktika.....	83
Muud materjalid.....	84

Sissejuhatus

Liiklusõnnetus on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju.¹ Liiklusreeglite eiramine on otsene liikluseeskirja rikkumine, mis võib põhjustada liiklusõnnetuse ja halvemal juhul kaasnevad sellega ka inimohvrid. Liiklusseaduse järgimine on kõigile kohustuslik, sest liiklejad eeldavad üksteiselt teatud situatsioonis harjumuspärast käitumist ja kui kellegi tegevus erineb tavapärasest, siis ei osata vastu võtta õigeid otsuseid ning võib tekkida ohtlik olukord kõigile liiklejatele. Kõige ohtlikumad liiklusreeglite eiramised on liigne kiirus, eesõigusreeglitest mitte kinnipidamine, vale paiknemine teel, valed manöövrid, valgustusseadmete väärkasutamine ja vähekaitstud liiklejate, nagu jalgratturid ja jalakäijad ohustamine.²

Politsei kinnitusel on kõigist traagiliste tagajärgedega liiklusõnnetustest vaid üksikud õnnetusjuhtumid, sest suure osa ohvreid saanuks päästa lihtne liiklusreeglitest kinnipidamine.³ Töö autor valis käesoleva uurimistöö teema lähtuvalt Riigikohtu lahendist 3-1-1-87-15, kus maakohus ei hinnanud piisavalt kõigi liiklusõnnetuse osapoolte käitumist. Antud kohtuasjas oli liiklusõnnetuse põhjustaja küll teada, kuid kannatanu oma käitumisega suurendas tekkinud kahju. Riigikohtu hinnangul tuleks lisaks süüdistatava ja teise liiklusõnnetuses osalenud sõidukijuhi käitumisele hinnata ka kannatanu poolset käitumist. Lisaks märkis Riigikohus, et avarii põhjustamine ning koosseisupärane tagajärg võivad, kuid ei pea olema vältimatult omavahelises põhjuslikus seoses. See, kelle käitumine põhjustas liiklusavarii, ei too veel selgust selles, kellele saab ja tuleb õiguslikult saabunud tagajärg omistada.

Töö autor valis selle teema uurimistöö kirjutamiseks, kuna selle teema näol on olemas uudsus ja aktuaalsus, asjaolus kellele saab saabunud tagajärge karistusõiguslikult omistada. Liiklusõnnetusi juhtub meie tänavatel ja teedel igapäevaselt, seega on töö autori hinnangul vajalik seda valdkonda põhjalikumalt uurida. Vaadates liiklusõnnetuste statistikat, siis aastal 2016 toimus meie tänavatel ja teedel kokku 1459 liiklusõnnetust, milles sai viga 1821 inimest ja surma sai 71 inimest. Vigastatud inimestest oli 346 juhul tegemist mootorsõiduki kokkupõrkega jalakäijaga.⁴ Teema aktuaalsusele viitab ka Riigikohus varasemalt nimetatud lahendiga ning teema uudsus seisneb selles, et sellel teemal ei ole varasemalt uurimistööd kirjutatud. Seega töö autor on seisukohal, et töö lisab liiklusõnnetuste valdkonda lisaväärtust.

Töös on püstitatud **uurimisprobleem, kui liiklusõnnetuse põhjustaja on teada, kuid**

¹ Liiklusseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 2 p 32.

² Vikipeedia Vaba entsüklopeedia- Liiklusõnnetus.

https://et.wikipedia.org/wiki/Liiklus%C3%B5nnetus#cite_note-Toivo_.C3.95nneleid-2 (27.02.17)

³ ERR Uudised- Liiklusõnnetuste põhjused on hooletus ja reeglite eiramine.

<http://uudised.err.ee/v/eesti/8cf4c19d-aca1-4095-8b80-85bf864f84d7> (27.02.17)

⁴ Maanteamet. Liiklusõnnetuste statistika.

<https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/liiklusonnetuste-statistika> (27.02.17)

kannatanu enda õigusvastase käitumisega on suurendanud tekkinud kahju või kui selline tagajärg ei oleks hoolsuskohustusi järgides saabunud, siis kellele tuleks omistada saabunud tagajärg karistusõiguslikult?

Lisaks uurimisprobleemile on töös esitatud **hüpotees, maakohtud ei kontrolli kannatanu käitumist, mis võib põhjustada olukorda, kus materiaalõigust kohaldatakse valesti**. Hüpoteesi kontrollimiseks analüüsitakse teemakohaseid kohtulahendeid.

Töö eesmärgiks on leida vastus, kas liiklusõnnetuse põhjustamine ja koosseisupärane tagajärg peavad olema vältimatult omavahelises põhjuslikus seos ning millistel juhtudel on võimalik selle katkemine arvestades kannatanu enda õigusvastast käitumist. Laiemaks eesmärgiks on leida lahendusi uurimistöö käigus ilmnenud probleemkohtadele ja teha läbi uurimistöö põhjendatud ettepanekud seaduse muutmiseks või täiendamiseks, kui ilmneb selle järele vajadus.

Töös kasutatakse teoreetilist ja empiirilist uurimisemetoodikat ning teostatakse kvalitatiivset andmete analüüsi, andmete kirjeldamise, liigitamise, seostamise, seletamise ning mõistmisega. Seejärel analüüsitud andmed tõlgendatakse ja jõutakse järeldustele mida antud tulemused võimaldavad.

Töö esimeses osas analüüsib töö autor, mootorsõiduki juhi ja kannatanu mõistet, millised kohustused kaasnevad liiklusesse asudes liiklejatele, selleks et liiklus oleks kõigile osapooltele ohutu. Järgnevalt käsitletakse liiklusõnnetuse osapoolte käitumise hindamise kohustust ning viimasena käsitletakse esmapõhjustaja vastutuse katkemist. Käesolevas peatükis tuuakse välja põhjused, miks on vaja liiklusõnnetuse osapoolte käitumist hinnata olenemata asjaolust, et liiklusõnnetuse põhjustaja on teada ning millistel juhtudel katkeb esmapõhjustaja vastutus ning teda ei saa karistusõiguse mõttes teo eest vastutusele võtta.

Töö teises osas analüüsib tööautor põhjusliku seose hindamist. Esmalt analüüsitakse KarS § 422 ja § 423 kvalifikatsioone, leides vastuse küsimusele, et millal on need kuriteokoosseisud täidetud ja neid saab isikule inkrimineerida ning kas käesolevad paragrahvid näevad ette teo ja tagajärje vahel põhjusliku seose hindamist või piisab liiklusõnnetuse põhjustaja olemasolust ning kannatanu omapoolne käitumine ei oma tähtsust. Käesoleva peatüki teises osas analüüsitakse põhjusliku seose hindamise vajalikust koos põhjusliku seose hindamise teooriaga. Käesoleva paragrahvi leetakse vastus küsimusele, et kas liiklusõnnetuste puhul on vajalik leida põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel ning millise teooria käsitlusest tuleks lähtuda.

Töö kolmandas osas analüüsitakse kohtulahendeid, mis käsitlevad liiklusõnnetusi, mis on seotud kaassõitja kinnitamata turvavöö ja jalakäija tee ületamisel tekkinud liiklusõnnetustega. Kohtulahendite analüüsi käigus kontrollitakse esitatud hüpoteesi ning toetatakse varasemale käsitletud teoreetilisele osale. Analüüsivas osas kasutatakse 2015-2017 a. kohtulahendeid.

1. Liiklusõnnetuse osapoolte käitumine

1.1. Liiklusõnnetuse osapooled

Laiemas tähenduses on liiklus määratletav kui jalakäijate ja sõidukite liikumine neile määratud kohas (õhus, vees, raudteel, maanteel jne), kitsamas tähenduses teeliiklusinimeste liikumine teedel juhina, jalakäijana või sõitjana.⁵ Käesolevas töös käsitleb tööautor liiklusõnnetuse osapooltena, sarnaselt liikluseaduse⁶ (edaspidi LS) väljatoodud liikleja mõistega, ehk liikleja on isik, kes osaleb liikluses jalakäija, sõitja või juhina.

Selleks, et liiklus oleks kõigile liiklejatele ohutu on kehtestatud liikluseeskirjad, mis tuginevad liikluseadusele, nii liikluseeskirjad kui ka liikluseadus tuginevad ÜRO 1968. a Viini teeliikluse konventsioonile ning liiklusmärkide ja –signaalide konventsioonile ja nende 1993. a jõustunud parandustele. Samuti on liikluseadus ja liikluseeskiri koosõlas nimetatud konventsioonide täpsustavate Genfi 1971. a kokkulepete ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (ECE) ning Euroopa Liidu (EU) Nõukogu (EC) normide ja tegevusjuhistega.⁷ Liikluseeskirjade täitmine on kõigile liiklusesse astujatele kohustuslikud, selleks et tagada kõigi liiklejate ohutus ja turvalisus. Iga liikleja, liikluse korraldaja ja muu isik peab järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikas ja ettevaatlik ning tagama liikluse sujuvuse, et vältida ohu ja kahju tekitamist. Lisaks ei või keegi oma tegevuse või tegevusetusega ohustada või takistada liiklust.⁸

1.1.1 Mootorsõiduki ja mootorsõidukijuhi mõiste

Liiklussüütegusid saab toime panna iga isik juhina ja igaühe suhtes.⁹ Mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk ning mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.¹⁰ Mootorsõidukit peetakse VÕS § 1056¹¹ järgi suurema ohu allikaks, kes vastutab ka kannatanule tekitatud kahjude eest. Selle paragrahvi sätte kohaselt kahju põhjustamise korral eriti ohtlikule asjale või tegevusele iseloomuliku ohu tagajärjel vastutab kahju tekitamise eest, sõltumata oma süüst, ohu allikat valitsenud isik. Tsiviilkoodeksi kommenteeritud väljaandes leitakse, et suurema ohu allika valdaja all tuleb üldjuhul mõista isikut, kes tegelikult kasutab suurema ohu allikat.¹² Seega tuleks mootorsõiduki valdajana käsitleda selle juhti, sest mootorsõiduk on käitamisel just juhi

⁵ Sootak, J., Pikamäe, P. Karistuseseadustiku kommenteeritud väljaanne. Tallinn : Juura, 2015., lk 1009.

⁶ Liikluseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18.

⁷ Koger, L. Kommenteeritud Liikluseeskiri. Tallinn : Tallinna Raamatutrükikoda, 2009., lk 7.

⁸ Liikluseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 14 p 2.

⁹ Tallinna Tehnikaülikool., Nuuma, P. Karistusõigus eriosa õppevahed. Tallinn : TTÜ kirjastus, 2006., lk 263.

¹⁰ Liikluseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 2 p 40.

¹¹ Võlaõigusseadus.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 7.

¹² Ananjeva, J., Kask, P., Laasik, E. Eesti NSV tsiviilkoodeks: kommenteeritud väljaanne. Tallinn : Eesti raamat, 1969, lk 493.

tegeliku võimu all. Samuti on leidnud J.Raidla, et suurema ohu allika mõiste sisustamisel, suurema ohu allikaks tuleb pidada isikute valduses olevaid materiaalseid objekte, mis nende kasutamise protsessis evivad omadusi, mille tõttu nad vaatamata teadus ja tehnika saavutatud tasemele ei pruugi alluda täielikule kontrollile ja loovad seetõttu objektiivselt suurema kahju tekkimise võimaluse.¹³ Asja või tegevust loetakse 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.¹⁴ Suurema ohu allikaks peetakse mingisugust asja või tegevust, mis toob endaga kaasa kõrgendatud ohu ümbruskonnale. Tulenevalt riskivastutuse erikoosseisudest võib suurema ohu allikaks kindlasti olla mootorsõiduki valdamine, ehitise või asja omamine, looma pidamine.¹⁵ J.Raidla on leidnud, et objektid on suurema ohu allikaks sellest momendist, millest nad loovad kõrgendatud ohu ja lisaks on ta leidnud, et transpordivahendid on objektid, mis ei ole nende loomisest alates suurema ohu allikad, kuid võivad muutuda selleks teatud tingimustel.¹⁶ Mootorsõidukit saab nimetada suurema ohu allikaks, kuna mootorsõiduk võib tuua endaga kaasa kõrgendatud ohu teda ümbritsevale ümbruskonnale. Näiteks mootorsõiduki tehnilise rikke korral (piduri rike), ei ole mootorsõidukit võimalik koheselt peatada ning selle tagajärjel võib mootorsõiduk põrgata kokku teel liikunud teise liiklusvahendiga või sõita otsa teel liiklejale. Juhul, kui mootorsõidukijuht kaotab mootorsõiduki üle kontrolli võib mootorsõiduk selle juhi tegevusest hoolimata tekitada teda ümbritsevale ühiskonnale kõrgendatud ohu. J.Raidla on väitnud, et transpordivahendit tuleb pidada suurema ohu allikaks, kuna: inimese võimuses pole tema hetkeline peatamine, eksisteerib tema liikuma hakkamise oht seoses töötava mootoriga; seoses mootoriga eksisteerib kõrgendatud tuleohtlikus ja plahvatusohtlikus.¹⁷ Olavi-Jüri Luik on leidnud seevastu, et mootorsõidukit tuleb käsitleda suurema ohu allikaks kolmel põhjusel:

1. „Sõidukit tuleb käsitleda kui ümbritsevale keskkonnale ohtlike omadusi evivat ja samas inimkäitumisele täielikult mittealluvat materiaalse maailma objekti.
2. Sõiduki kui suurema ohu allika kasutamist käsitletakse kui ümbritsevaid ohustavat tegevust, mis loob inimesepoolsele kontrollile allumatuse tõttu suurema kahju põhjustamise riski. Seega on antud teooria alusel suurema ohu allika puhul tegemist sõiduki endaga, vaid teatava tegevusega ehk sõiduki kasutamisega.
3. Sõidukit tuleb lugeda suurema ohu allikaks, kuna oma olemuselt kujutab ta suuremat ohtu ja seda läbi liikumise protsessi. Seega avaldub suurema ohu allikas üksnes siis, kui neid ekspluateeritakse ja nad on liikumises, mitte aga sellisel hetkel, kui nad seisavad.“¹⁸

Töö autor nõustub J.Raidla poolt välja toodud seisukohtadega, kuid ei saa nõustuda kõigi O-J Luige poolt nimetatud põhjustega, kuna kohtupraktika kohaselt ei ole mootorsõidukiga tegemist suurema ohu allikaga vaid siis, kui ta liigub vaid erandjuhtudel võib kõrgendatud oht väljenduda ka mootorsõiduki seismisel. Mootorsõiduki juhtimiseks

¹³ Raidla, J. Suurema ohu allika mõiste määratlusest. Nõukogude õigus nr 3, 1987., lk 26.

¹⁴ Võlaõigusseadus.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 7, § 1056.

¹⁵ Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. Juridica III/2003, lk 161.

¹⁶ Raidla, *supra* nota 13, 24-25.

¹⁷ *Ibid.*, 29.

¹⁸ Luik, O-J. Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus: magistr töö. Tallinn : Tallinna Ülikool, Tallinn, 2004, lk 31.

loetakse isiku igasugune tegevus mootorsõiduki juhi kohal, kui mootorsõiduk liigub. Mootorsõiduki juhtimiseks loetakse isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtimisseadiste abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirus.¹⁹ Vastavalt VÕS §-le 1057 vastutab mootorsõiduki otsene valdaja kahju eest, mis tekkis mootorsõiduki käitamisel.²⁰ Riigikohtu selgituse järgi tuleb mootorsõiduki põhjustatud kahju lugeda selle käitamisest tulenevaks kahjuks eelkõige siis, kui kahju põhjustatakse mootorsõiduki sihipärase kasutamisega liikluses. Mootorsõidukist lähtub iseloomulik risk eelkõige selle liikumisel, kuna seda ei ole võimalik viivitamatult peatada, näiteks suure massi või kiiruse tõttu, aga ka tehnilise defekti või juhi ebaõigete sõiduvõtete tõttu. Kolleegiumi arvates ei ole välistatud, et mootorsõiduki käitamiseks VÕS § 1057 põhjal võib lugeda nii sõiduki aeglast liikumist kui erandlikel asjaoludel ka teel seismist.²¹ Samuti tunnistas Tallinna Ringkonnakohus pärast avarii toimumist valgustamata jäetud politseisõidukit suurema ohu allikana, mis lähtuvalt objektiivsetest asjaoludest (ilmastik, liikluses osalevate sõidukite massid jmt) kujutas endast suurt ohtu ümbruskonnale. Kohus selgitas, et sõiduki liiklusesse jätmisel tema ekspluateerimine tegelikkuses jätkus, mille tagajärjel toimus samas suunas sõitnud autobussi kokkupõrge seisva politseisõidukiga.²² Tallinna Ringkonnakohus leidis, et sõiduki käitamise riski juurde kuulub ka sellelt liikluse käigus eralduda võivate osade oht. Tekkinud vaidluses sõitis kahju saanud isik sõidukiga otsa pimedal teel paiknenud veoki haagise rehvi küljest eelnevalt eraldunud protektori tükile.²³ Seega ei seisne mootorsõiduki puhul oht mitte ainult tema, liikumises, teel seismises, sõiduki massis vaid ka osades, mis võivad või juba on teele sattunu, mis omakorda võib tekitada ohtu teistele liiklejatele.

Selleks, et mootorsõidukiga põhjustatud kahju saaks tunnistada suurema ohu allikaga tekitatud kahjuks, peab mootorsõiduk endast kujutama suurenenud ohtu ümbritsevale keskkonnale. Suurenenud oht VTsK art 1079 mõttes tähendab suurenenud ohu tekkimise võimalust, mis erineb tavaasjade kasutamisest tuleneva tavaohu tekkimisest, kus suurema ohu allikast tulenevad ohtlikud mõjud ei allu isiku täielikule kontrollile.²⁴ Käesolevast lähenemisest sai Venemaal alguse riskiteooria, mille kohaselt võtab suurema ohu allika kasutaja selle kasutamisest tekkida võiva kahju hüvitamise riski enda peale. Vastutuse tekkimiseks VTsK art 1079 järgi peaksid esinema kaks elementi: isiku tegevus mootorsõiduki kasutamisel (subjektiivne) ja mootorsõidukist tulenev oht (objektiivne), mille koosmõjus toimub kahjustav sündmus.²⁵ Sarnane käsitlus on kasutusel ka Eestis VÕS § 1056-1060 järgi, mille kohaselt reguleeritakse riskivastutust, mille puhul on kohustatud isikuks suurema ohu allika valitseja, kes vastutab suurema ohu allika valitsemisega põhjuslikus seoses oleva kahju eest sellest sõltumata, kas ta oli kahju tekkimises süüdi.²⁶ Riski vastutuse kohaldamiseks peab kannatanu tõendama lisaks kahju

¹⁹ Liiklusseadus. - Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 2 p 41

²⁰ Võlaõigusseadus. - Riigi Teataja I, 31.12.2016, 7, § 1057

²¹ RKTKo 3-2-1-7-13, p 20.

²² TlnRnKo 2-05-523/39, p 50.

²³ TlnRnKo 2-05-1077.

²⁴ Сергеев, А. Ю. Толстой. Гражданское право. Учебник. Издание пятое, переработанное и дополненное. Том 3. Москва : Проспект, 2001., 40.

²⁵ Маричева, А. Понятие источника повышенной опасности в Российском гражданском праве—Наука, техника и образование 2014/4(4).

²⁶ Tampuu, *supra* nota 15, lk 161.

olemasolule ja suurusele üksnes põhjuslikku seost suurema ohu allika toime ja kahju vahel.²⁷ Riskivastutuse olemusest tulenevalt saab seda välistada üksnes sellise välise jõu sekkumine suurema ohu allika valitsemisse, mille vallandumise tõttu ei saa me enam rääkida sellest, et kahju tekkis suurema ohu allikale iseloomuliku ohu tagajärjel.²⁸

Nagu eelnevast analüüsist järeldada võib peetakse mootorsõidukit võrreldes jalakäijaga suurema ohu allikaks, millega autor nõustub, kuna jalakäija ja mootorsõiduki kokkupõrkel on üldteada fakt, et tõsisemaid vigastusi saab jalakäija, kes on võrreldes mootorsõidukiga enam ohustatud liiklejalik. Suurema ohu allikat valitsenud isik vastutab kannatanu surma põhjustamise, talle kehavigastuse, tervisekahjustuse tekitamise või tema asja kahjustamise eest, kui seadusest ei tulene teisiti.²⁹

1.1.2. Mootorsõidukijuhile kohalduvad kohustused

Töö autor nõustub võlaõigusseaduses väljendatuga, et mootorsõiduk on suurema ohu allikas ning lähtuvalt sellest peab mootorsõiduki juht liikluses väljendama eriti suurt hoolsus -ja ettevaatus kohustuse täitmist, kuna temal on lähtuvalt suurema ohu allika olemasolust vastutus teiste liiklejate ees. Mootorsõiduki juht ei tohiks liikluses käituda riskeerivalt, kuna riskimine on sellise toimingu valimine, mis ebaõnnestumisel seab inimese senisest halvemasse olukorda. Näiteks loetakse riskeerivaks käitumiseks mootorsõiduki juhi poolt: sõidukiiruse valikut, mis antud oludes ei ole sobiv ning ohtlike möödasõitude sooritamist.³⁰ Mootorsõiduki juhile on vastavalt liikluseeskirjale ja liikluseadusele kohaldatud kohustused, mille täitmine mootorsõiduki juhi poolt on liiklusesse asudes kohustuslikud ning neist eeskirjadest tulenevad mootorsõiduki juhile hoolsuskohustus ning mitte ohustada teisi liiklejaid. Samin Unan on leidnud, et kohustust käituda või mitte käituda mingil kindlal viisil nimetatakse ohutusnõudeks³¹ ning mootorsõiduki juhtidele on need kehtestatud selleks, et nad oma käitumisega ei ohustaks iseennast ja kaasliiklejaid.

1.1.2.1. Hoolsuskohustus

Hoolsuskohustuse rikkumine on tegu, millega tahtmatult täidetakse süüteo koosseis, ehkki see oleks talle jõukohase hoolsuskohustuse täitmise korral ettenähtav ja välditav.³² Ettevaatamatusdelikti objektiivne koosseisutegu, hoolsuskohustuse rikkumine koosneb kahest osast: objektiivne hoolsuskohustuse rikkumine, hoolsusetu tegu ning hoolsusetuse ja tagajärje saabumise objektiivne ettenähtavus ehk äratuntavus.³³ Toodud kaks tingimust on teineteisega lahutamatu seotud: nõutava hoolsuse puudumine ehk hoolsuskohustuse rikkumine ongi see tingimus, mille tõttu eksisteerib võimalus tagajärje saabumist ette

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*, 163.

²⁹ Võlaõigusseadus.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 7.

³⁰ Liiklusohud. Liiklusõnnetused ja nende põhjused. <https://opetaja.edu.ee/112/112/18.htm> (27.02.17)

³¹ Luik, O-J. Ohutusnõuded kahjukindlustuses. *Juridica X/2016.*, lk 728.

³² Sootak, J. Ettevaatamatus ja tegevusetus : loenguid karistusõiguse üldosast VII. Tallinn : Juura, 2004., lk 17.

³³ Lackner, K., Kühl, K. *Strafgesetzbuch mit Erläuterungen*. 24. Aufl. München : Beck, 2001., § 15/36.

näha.³⁴ Objektiivse külje seisukohalt ei ole aga oluline, kumma ettevaatamatusvormi § 18 mõttes (kergemeelsus või hooletuse) süüdlane täidab. Objektiivselt peab olema rikutud hoolsuskohustust ning tagajärje saabumine peab olema olnud ettenähtav ja välditav.³⁵ Hoolsuskohustuse rikkumine on eelkõige üldreegli rikkumine, igäühe jaoks kohustusliku vastutustundliku käitumise nõude rikkumine³⁶ ning hoolsuskohustuse rikkumisest tuleb kõneleda siis, kui teo toimepanija jätab üles näitamata ühiskonnas vajaliku hoolsuse.³⁷ Näiteks on mootorsõidukijuhi hoolsuskohustuse rikkumine see, kui ta juhib mootorsõidukit ilma omamata vastava kategooria juhtimisõigust, näiteks ta ei ole jälginud juhtimisõiguse lõppemist või ta pole teadlik juhtimisõigust ära võtva karistusotsuse jõustumisest, kuigi tal oli selleks võimalus olemas. KarS § 117 sisaldub nõue: “Sa pead käituma hoolikalt, mitte ohustama teise inimese elu ega rikkuma tema elu kaitsvaid norme.”³⁸ See on säte mida iga hoolsuskohustust täitev isik peaks järgima igapäeva sündmuste juures iseenesest mõistetavalt. Iga inimene peaks enne oma käitumise sooritamist mõtlema, kas see ohustab mingil määral teisi inimesi.

Hoolsuskohustust rikkuv tegu seisneb ühiskonnas objektiivselt eksisteeriva tähelepanelikkuse ja kohusetundlikkuse nõude rikkumises.³⁹ Seega hoolsuskohustuse järgimine eeldab, et isik suhtub teda ümbritsevasse ühiskonda piisavalt tähelepanelikult ja kohusetundlikult. Seda on leidnud ka J.Sootak, et isik peab olema piisavalt hoolikas, et tajuda olemasolevat ohtu mingile õigushüvele, see oht ära tunda.⁴⁰ Igainimene, kes asub liiklusesse peab analüüsima nii iseenda, kui kaasliiklejate tegevust ning võimaliku ohu äratundmisel peab käituma vastavalt hoolsuskohustuse nõuetel. Hoolsuskohustus on igäühe jaoks kohustuslik nõue käituda vastutustundlikult, sellest üldkauslist tulenevalt kehtivad paljudes valdkondades hoolsusnõuded⁴¹ ning sellest lähtuvalt kehtivad hoolsusnõuded ka liiklus valdkonnas. Hoolsusnõuded on vajalikud selleks, et inimesi igapäevaselt suunata käituma vastavalt nii nagu kogu ühiskonna jaoks on toleleeritav ning vähem kahju toov.

Mootorsõiduki juhi hoolsuskohustuse täitmist on oma lahendites käsitlenud ka Riigikohus, kes selgitas, et sõidukijuhi hoolsuskohustus sõidukiiruse valikul kasvab võrdeliselt teolude halvenemisega. Juht peab valima sellise kiiruse, mis võimaldab tal oma sõiduki iseärasusi, ilmaolusid, oma võimeid ja muid asjaolusid arvesse võttes sõiduki peatada mis tahes etteaimatava takistuse ees. Vaadeldavas kohtuasjas isik sõitis lumetormi ajal oma veoautoga otsa teisele autole, mis oli tormis juhitud kaotanud ja eespool teel lumevalli kinni sõitnud.⁴² Seega hoolsuskohustuse täitmine hõlmab endas vastavalt ilmastikuoludele õige sõidukiiruse valimist, milles peab juht arvestama ka enda võimeid.

Hoolsuskohustuse rikkumine võib olla kerge või raske ning iga väiksem

³⁴ Kuhl, K. Karistusõigus : Üldosa. Tallinn : Juura, 2002., § 12/18.

³⁵ Sootak, J. Karistusõiguse üldosa: loenguid karistusõiguse üldosas I-IX. Tallinn : Juura, 2010., lk 519.

³⁶ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 17.

³⁷ RKKKo 3-1-1-45-14, p 8.

³⁸ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 17-18.

³⁹ *Ibid*, lk 18.

⁴⁰ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 519.

⁴¹ Sootak, J. Ettevaatamatus – uuenev dogmaatikafiguur. *Juridica* II/2003, lk 95.

⁴² RKKKo 3-1-1-80-12.

hoosuskohustuse rikkumine ei too endaga vältimatult kaasa liiklusõnnetuse juhtumit ega vastutust selle ees. Raske hooletus on käibes vajaliku hoole olulisel määral järgimata jätmise.⁴³ Kerge ja raske hooletuse eristamisel tuleb lähtuda faktilistest asjaoludest ja igakordselt püüda vastata küsimusele, kas isik on jätnud rakendamata sellised ettevaatusabinõud, mille kohaldamine tundub antud olukorras igale isiklike omaduste poolest sarnasele isikule elementaarne. Raske hooletusega on tegemist üksnes juhul, kui sellele küsimusele saab vastata jaatavalt.⁴⁴ Seega mootorsõiduki juht täidab hoosuskohustust rakendades selleks ettevaatusabinõusid, mis on kogu ühiskonna jaoks üheselt mõistetav ja elementaarsed. Üheks selliseks ettevaatusabinõuks on enne ülekäigurajale jõudmist kiiruse vähendamine ning vajadusel peatumine, selleks et mitte ohustada teisi liiklejaid. Kõigile liikluses liiklejatele on teada, et enne ülekäigurada tuleb olla eriti hoolas ja tähelepanelik, kuna ootamatult võib ülekäigurajale astuda jalakäija, kes eeldab et teda märgatakse ja astub mootorsõiduki juhi jaoks ootamatult tee. Selliseks olukorraks peab mootorsõiduki juht olema alati valmis, kui ta läheneb ülekäigurajale ning olema suuteline vajadusel sõiduki enne ülekäigurada peatama, vaatamata sellele et ka jalakäijal on kohustus eelnevalt veenduda, et mootorsõiduki juht on teda näinud ning ülekäiguraja ületamine tema kui enam ohustatud liikleja jaoks on ohutu.

Riigikohus märkis oma lahendis, et mootorsõiduki juhil on jalakäijate ülekäiguraja läheduses vaid kaks alternatiivi, kas vähendada kiirust või peatuda. Riigikohtu selles lahendis märgiti et kiiruse vähendamise kohustus on täidetud, kui juhil on vähendatud sõidukiirusel reaalne võimalus sõiduk enne ülekäigurada ohutult peatada ning ootamatult käitunud jalakäijatele otsasõitu vältida.⁴⁵ Seega sellest lahendist tulenevalt ei piisa kui mootorsõiduki juht võtab enne ülekäigurada jala gaasipedaalilt ära ning justkui vähendab sõidukiirust vaid tal peab olema reaalne võimalus vajadusel enne ülekäigurada peatuda. Seega näiteks, kui ülekäigurajale lähenevad põõsa tagant kaks koolipoissi, kes on keskendunud omavahelisesse vestlusesse ja neist kumbki ei veendu enne ülekäiguraja ületamist selle tegevuse ohutusesse, siis lasub mootorsõiduki juhil kohustus sõiduk enne ülekäigurada peatada, vaatamata sellele et jalakäijad on rikkunud omapoolseid hoosuskohustusi. Mootorsõiduki juhi jaoks peab olema elementaarne, et ülekäigurajale võib ootamatult läheneda liikleja, kes astub ootamatult tee. Seega igakord, kui mootorsõiduki juht läheneb ülekäigurajale peab ta olema valmis enne ülekäigurada mootorsõiduki peatama. Autori hinnangul võib selle kohustuse järgimine olla teatud olukordades, kus jalakäija rikub omapoolseid hoosuskohustusi ning võib öelda, et asetab oma elu ise ohtu, keeruline või isegi võimatu. Näiteks olukorras, kus ülekäigurada on valgustamata ning tegemist on pimedaaajaga, seisab ülekäiguraja juures jalakäija, kes soovib teed ületada. Mootorsõiduki juht vähendab enne ülekäigurada kiirust, et vajadusel enne ülekäigurada peatuda, aga kuna jalakäija ei kannu helkurit siis ta jalakäijat ei märka. Jalakäija märgates, et mootorsõiduki juht vähendab sõidukiirust, eeldab et mootorsõidukijuht on teda märganud ning astub ülekäigurajale. Kuna on pime, jalakäija

⁴³ Võlaõigusseadus.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 7, § 104 lg 4.

⁴⁴ Aavik, M. Kohtupraktika analüüs.- Kindlustusandja vabanemine, kohustuse täitmisest vabatahtliku sõidukikindlustuse korral. Tartu : Riigikohus, oktoober 2014, lk 16-17.
http://www.riigikohus.ee/vfs/1780/Kindlustusandja%20vabanemisest%20kohustuse%20t%E4itmisest%20vabatahtliku%20s%F5idukikindlustuse%20korral_Aavik.pdf (25.02.17)

⁴⁵ RKKKo 3-1-1-63-03, p 10,11.

on üleni mustas ning ei kanna helkurit, siis näeb mootorsõidukijuht teda alles mõni sekund enne kokkupõrget, mil tal polnud tehniliselt enam võimalik peatuda, kuigi ta oli vähendanud sõidukiirust. Autor leiab, et sellises olukorras on ebaõiglane panna mootorsõiduki juhile vastutust juhtunu eest, kuna mootorsõiduki juht on täitnud omapoolset kohustust vähendada sõidukiirust enne ülekäigurada ja ta oli teoreetiliselt ka valmis mootorsõidukit peatama, kui jalakäija ei oleks tema vaatevälja sattunud liiga hilja. Seega on tegemist olukorraga, kus kannatanu on ise rikkunud liikluseadusest tulenevaid hoolsuskohustusi ning ennast seeläbi ohustanud. Autor on seisukohal, et igat olukorda tuleb alati hinnata individuaalselt ning alati ei saa lähtuda arusaamast, et mootorsõiduki juht on suurema ohuallikas ja seega vastutaja karistusõiguslikus mõttes juhtunu eest. Kui on tuvastatud kannatanu enda poolne hoolsuskohustuse rikkumine, siis tuleks selle rikkumise põhjuslikkust saabunud tagajärjega hinnata.

Teatud juhtudel ei ole tegemist hoolsuskohustuse rikkumisega, üheks selliseks on näiteks usalduspõhimõte. Usalduspõhimõtte kohaselt võib isik, kes täidab hoolsusnõudeid, eeldada nende täitmist ka teiste poolt.⁴⁶ Sõidueesõigusega isik võib loota sellele, et tema õigust tunnistavad ka teised liiklejad, mistõttu ta ei pea vähendama kiirust selle piirini, et ta suudaks vältida tagajärge, mille võib põhjustada teise liikleja poolne eeskirjade rikkumine.⁴⁷ Seda nimetatakse vastastikuse sotsiaaladekvaatse käitumise eeldamiseks.⁴⁸ Ülekäigurajale lähenedes piisab, kui juht vähendab oluliselt kiirust ning eeldab, et kõrval rajal liikuva ja tema vaatevälja eest paremalt varjava sõiduki juht sõidab ülekäigurajale üksnes siis, kui seal ei ole jalakäijaid ning et ülekäiguraja vahetus läheduses ei hakka jalakäijad ületama sõiduteed ülekäiguraja kõrvalt.⁴⁹ Seega usalduspõhimõttest tulenevalt ma saan loota, et kannatanu ei ületa teed selleks mitte ettenähtud kohast ning teine mootorsõiduki juht ei sõida ülekäigurajale, kui näeb seal olevat ohtu.

Usalduspõhimõtte toime lõpeb aga siis, kui teise peale loota ei saa, sest selline lootus on ilmselgelt alusetu- lootust petetakse, ilmneb, et teine isik ei saa või ei taha õiguspäraselt käituda (nt laps, vanur, jalakäija ületab tee punase fooritule ajal vms).⁵⁰ Vastavalt lapse eale, elukogemusele ning käitumisele, ei ole tema käitumine kunagi etteaimatav ning ei ole eeldatav, et laps teab ja täidab korrektselt liikluseeskirju. Sama kehtib vanurite kohta, kelle käitumisviis, liikumiskiirus ja võime olla tähelepanelik ei ole võõrale inimesele teada. Näiteks, kui mootorsõidukijuht märkab teeääres mängimas lapsi, siis ta ei saa eeldada et laps ei või teele joosta, seda eelkõige tema vanusest, teadmistest ja käitumisest tulenevalt, kuna mootorsõidukijuht ei saa eeldada et laps ei võiks rikkuda liikluseeskirju. Võib piisata asjaolust, et pall veereb teele ning mänguhoos laps jookseb sõiduteele otse mootorsõidukile ette. Seega, kui mootorsõiduki juht märkab teeääres mängivat last, siis ta peaks olema ettevaatlik ning vajadusel sõiduki peatama.

Igal konkreetsel juhul tuleb jõuda selgusele, milline oli hoolsuskohustusele vastav norm

⁴⁶ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 521.

⁴⁷ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 96.

⁴⁸ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 521.

⁴⁹ RKKKo 3-1-1-63-03, p 12.

⁵⁰ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 12/39.

ning konstrueerida käitumisviis, mis antud juhul oleks olnud õiguskorrale vastav.⁵¹ Näiteks liiklusõnnetuses, kus mootorsõiduki juht rikkus hooldusnõudeid ning sõitis otsa teed ületavale jalakäijale on tema hooldusnõudeid eirav käitumine käsitletav LE⁵² § 46 nõudeid ning korrektne käitumisviis oleks olnud enne ülekäigurada sõidukiiruse vähendamine ning seejärel sõiduki peatamine ning tee andmine ülekäigurada ületavale jalakäijale. Siinjuures kasutatakse õiguskorra isikustamise põhimõtet- moodustatakse hooldusnõudeid täitva isiku kuju, tüüpisik.⁵³ Mõõdupuuks on seega *ex ante* objektiivne vaatleja, kes enne sündmust oleks pidanud ohu ära tundma ning käituma vastavalt olukorrale.⁵⁴ Siinjuures eeldatakse, et see keskmine vaatleja on huvitatud õigusrikkumise või teise õigushüve kahjustamise ärahoidmisest.⁵⁵ See tähendab, et teo ohtlikkus (hooldusvastastus) pidi olema üldiselt ehk väliselt äratuntav, samuti pidi olema ettenähtav võimalik saabuv tagajärg ning üldjoontes ettekujutatav ka põhjuslik seos.⁵⁶ Seega oluline on leida vastus küsimusele, kas see objektiivne vaatleja oleks tekkinud ohtu ettenäinud, oleks saanud aru saabuda võivast tagajärjest ning kas ta oleks tekkida võiva ohu ja tagajärje vahel põhjusliku seost näinud. Seega kas objektiivne vaatleja oleks mõistnud jalakäijate märgates, et kui ta hoogu ei vähenda ning sõidukit ei peata, võib ta jalakäijale otsa sõita. Kui sellele küsimusele saab vastata jaatavalt, siis seega oli see oht välditav ning sellist johtuvalt tuleb liiklusõnnetuse põhjustajal ehk mootorsõiduki juhil vastutada oma käitumisest tingitud tagajärgede eest.

1.1.2.2. Ohutus

Mootorsõiduki juht peab liikluses liiklema nii, et ta ei ohusta enda poolse käitumisega teisi liiklejaid. Oht on olukord, mille areng annab elukogemuse alusel põhjust tõsiselt karta kahju tekkimist või suurenemist õigushüvele.⁵⁷ Seega peaks iga inimese jaoks olema oht ära tuntav ning peaks tekkima kahtlus, et antud situatsiooni jätkamises tekib ohustatud hüvele kahju. Hüve on sattunud kriitilisse olukorda ning kahju saabumine suuremal või vähemal määral on tõenäoline.⁵⁸ Selline tõenäosus on nii kvalitatiivselt hinnatav kui ka kvantitatiivselt astmestatav, ulatudes vähetõenäolisest koguni teoreetilisest võimalusest ülimalt tõenäoliseni.⁵⁹ Käesolevas töös käsitletakse kaitstava õigushüvena isiku elu ja tervist, mis on ka üks kõige tähtsamaid õigushüvesid, kuna iga inimelu on esma tähtis, seda kaitseb ka põhiseadus⁶⁰. Töös käsitletakse õigushüve inimelu ja tervise ohtu sattumist või kahjustamist seoses liiklusõnnetusega.

Ohudeliktide puhul on karistatav tegu ohu loomine. Abstraktsed ohudeliktid on deliktid, mille korral ei eeldata üldse mingit ohtu ehk siis esiplaanil on teguviis, mis üksnes võiks

⁵¹ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 96.

⁵² Liikluseeskiri.- RT I 2001, 15, 66, § 46.

⁵³ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 17/25.

⁵⁴ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 96.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Gropp, W. Strafrecht. Allgemeiner Teil. 2. Aufl. Springer, 2001., § 12/46-47.

⁵⁷ Wessels, J., Beulke, W. Strafrecht AT. 39.Aufl.Heidelberg : Müller 2009, vnr 303.

⁵⁸ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 386.

⁵⁹ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 8/40-42.

⁶⁰ Eesti Vabariigi põhiseadus.- Riigi Teataja I, 15.05.2015, 2., § 16.

ohustada mingit hüve.⁶¹ Oht tähendab seega reaalse kahjustamise võimalikkust, konkreetsetel asjaoludel kahju saabumise võimaluse tõenäosust.⁶² Abstraktse ohudelikti puhul on kriminaliseeritud tegu, mille karistusväärsus põhineb teo üldisel ohtlikkusel, koosseisus ettenähtud tegu juba iseenesest asetab õigushüve ohtu ning ohu saabumine, ohtliku olukorra tekkimine ei ole süüteo koosseisu jaoks oluline ja seda ei ole vaja tõendada.⁶³ Ohudelikti korral piisab sellest, kui isiku käitumine on tüüpilisele ohu tekkimisele omane ehk tavapäraselt kaasneb sellise käitumisviisiga luuakse oht õigushüve kahjustamiseks. Liiklusohutuse juures on vajadus kaitsta liiklejate hüvesid, milleks on elu, tervis ning nende omand. Sealjuures tuleb seaduse sõnastusest välja lugeda, kas liiklusdeliktid on koostatud abstraktsete (joores juhtimine), konkreetsete ohudeliktidega (parkimine ohtlikus kohas) või kahjustusdeliktina (liiklusõuete rikkumine, mis põhjustas varalise või tervisekahjustuse).⁶⁴ Enamik liiklusalastest väärtegudest on ohudeliktid, kus peetakse ohustatuks inimese tervist, elu ja omandit. Kahjustusdeliktiks peetakse KarS § 422 järgi karistatavat tegu, mis seisneb liiklusavarii tagajärjel raske tervisekahjustuse või surma põhjustamises ning ohudeliktiks peetakse KarS § 424 mootorsõiduki joores juhtimist. Seega kahjudelikti juures on oluline, et saabuks normiga kaitstava õigushüve kahjustumine ning ohudelikti korral peetakse piisavaks ohu loomist kaitstavale õigushüvele.

Oht on olukord, kus on põhjust karta õigushüve kahjustamist ning selle olemasolu ei sõltu selle päritolust, see võib tuleneda loodusnähtusest, seisneda looma käitumisest vms.⁶⁵ Käesolevas töös küll vaadeldakse ohu tekkimist seoses inimkäitumisega, kuid teatavatel juhtudel mõjutavad inimkäitumist loodusnähtused, mil on ilmastikuolud ettearvamatud ning kohati lausa ekstreemsed, samuti võib inimkäitumist mõjutada looma poolne käitumine. Liiklusõnnetuste puhul võib ründavaks hädaseisundiks lugeda sündmust, mil mootorsõiduki juht vältimiseks otsasõitu jalakäijale, keerab kõnniteele mille tulemusel saab kõrval seisev isik viga. Liiklusõnnetuse põhjustaja hoidis oma tegevusega ära enamohhtliku tagajärje, kuid kahjustas vaatamata sellele teist isikut ning vaatamata sellele täitis ettevaatamatusest liiklusõnnetuse põhjustamise koosseisu, oluline on kas kannatanule tekitatid tervisekahjustus või raske tervisekahjustus.

Oht on vahetu, kui kahju tekkimine või suurenemine õigushüvele on peatselt saabumas, kui lähemal ajal ei võeta ette kaitsemeetmeid, selle mõiste avamiseks kasutatakse kolme ohuastet: akuutne, kestev ja tulevikus ähvardav oht.⁶⁶ Ohuastme poolest on kõige reaalsema ohuga tegemist akuutse ohu korral, sest see on olukord mis on lähimal ajal tekkiv olukord ning seda pole enam võimalik vältida. Näiteks avarii tagajärjel tekib kannatanul tugev verejooks. See on juba tekkinud ja seda ei saa enam kuidagi vältida, tuleb võtta ette meetmeid selle peatamiseks. Kestev ehk välditav oht on pikka aega kestev olukord, kus kahju võib tekkida suvalisel hetkel.⁶⁷ See on seisund, mille areng või

⁶¹ Sootak, J. Süüteo koosseis : mõiste ja objektiivne koosseis : loeng karistusõiguse üldosast III. Tallinn : Juura, 2003., lk 13.

⁶² *Ibid.*

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Sootak, J. Karistusõiguse revisjon kuriteo-, väärteto- ja haldusõiguse piirimail. *Juridica* IV/2013, lk 245.

⁶⁵ RKKKo 3-1-1-95-06, p 12

⁶⁶ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 388.

⁶⁷ *Ibid.*

intensiivistumine viib suure tõenäosusega kahju tekkimisele, kui ei võeta midagi ette ohu tõrjumiseks.⁶⁸ Seega on võimalik seda ohtu ette näha ning vastavate meetmete rakendamise korral ka kõrvaldada. Selle ohu tekkimine on ettenähtav ning välditav. Tulevikus ähvardav oht ei ole vältav, kahju on saabumas alles mõne aja pärast.⁶⁹ Oht ei ole alati vahetu ning seega ei ole isikul pikemat tegutsemisõigust, see tekib tegutsemisaja ja tagajärje mõeldava saabumise aja vahel, kui ei ole enam võimalik ette võtta tõhusaid päästmistoimingud.⁷⁰ Sellistes olukordades on tegemist olukorraga, kus tagajärg saabub nangunii. Tagajärg on küll ettenähtav, aga vältimine ei ole enam võimalik.

Eluohhtlikuks peetakse olukord, kus esineb reaalne võimalus raske tervisekahjustuse tekkimiseks ning ohtu asetamine on reaalse ohu põhjustamine.⁷¹ Ohtu määratletakse kui olukorda, milles objektiivselt oodatava põhjusliku ahela takistamatu kulg viib määratletava aja jooksul piisava tõenäosusega kaitstava õigushüve kahjustamiseni.⁷² Teisisõnu on ettenähtav, et kui keegi ei võta ohu kulgemise takistamiseks ühtegi päästetegevust ette, siis kaasneb sellega õigushüve kahjustumine. Oht peetakse reaalseks, kui inimene ei saa temale antud olukorras kättesaadavate vahenditega iseseisvalt ohu tekkimist vältida või tekkinud ohtu kõrvaldada.⁷³ Näiteks, kuid jalakäija on keset ülekäigurada ning tal ei olnud võimalik enne ülekäiguraja ületamist lähenevat sõidukit näha, siis ta ei saa enam seda ohtu kuidagi ära hoida ning on tõenäoline, et see oht realiseerub tagajärjes. Seega tagajärje saabumine ei sõltu enam kannatanu käitumisest.

Ohu mõiste määratlemisel kasutatakse tõenäosusteooriat. Ohu all elule või tervisele ohtliku kuriteo korral tuleb mõelda kannatanu erilist seisundit, kus konkreetsetest asjaoludest tulenevalt on tõenäoline kahju tekkimine, surm või oluline tervisekahjustus.⁷⁴ Ohu tekkimiseks peetakse olukorda, kus mingisuguse muudatuse läbi on suurenenud tõenäosus, et saabub kahjulik tagajärg kaitstavale õigushüvele. Tõenäosusteooriat arvestatakse koos normatiivse ohumõistega, mis välistab paljasõnalise oletuse või ennustuse. See kriteerium seondub tihedalt naturalistliku ohumõistega: ohuga on tegemist, siis kui objekti olukorras peaks loomulike kausaalseaduste tõttu saabuma kahjulik tagajärg.⁷⁵ Ehk teisisõnu tavapäraselt sellises ohu olukorras saabub see kahjulik tagajärg ning seetõttu on ohu saabumine ka antud situatsiooni tõenäoline.

Ohtu käsitletakse ka kui kriitilist situatsiooni, see on situatsioon, kus isiku elu või tervise senine tavaline turvalisus on kahjustatud.⁷⁶ Kahjustatud on mitte objekt ise, vaid selle tavaline turvalisus ning kahjustamise põhjus on teatud ohtlik nähtus ehk ohuallikas, mille mõjuvaldkonda on isik sattunud.⁷⁷ Mootorsõiduki juhi ja jalakäijatega juhtuvate liiklusõnnetuste korral on ohuallikaks mootorsõiduk ning ohustatud on jalakäija tavaline

⁶⁸ Wessels. Beulke, *supra* nota 59, vnr 303.

⁶⁹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 388.

⁷⁰ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 8/68.

⁷¹ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 388 p 3.2.

⁷² Jäätma, J. Ohu mõistest Eestis kehtivas õigusdogmatikas : Õiguskeel. Tallinn : Juura, 2001., lk 36.

⁷³ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 388 p 3.3.

⁷⁴ Jäätma, *supra* nota 72, lk 39.

⁷⁵ Sootak, J. Isikuvastased süüteod. 5., ümbertöötatud ja täiendatud väljaanne. Tallinn : Juura, 2014., lk 85.

⁷⁶ *Ibid*, lk 85.

⁷⁷ *Ibid*.

turvalisus, kuid ohtu võib end asetada ka jalakäija, kui ta ei käitu hoolsuskohustuse nõuetel vastavalt. Ohtu käsitletakse, kui isiku keskmise, tavalise turvalisuse halvenemist, mistõttu hüve eksistents on asetunud küsimärgi alla ning kriitilist situatsiooni määratlemiseks võib kasutada ka ajakriteeriumi- tegemist ei ole mitte teoreetiliselt saabuda võiva, vaid määratletud aja jooksul tõenäoliselt tekkiva kahjuga.⁷⁸ Ohustamise korral on kannatanu situatsioonis, kus kahjuliku tagajärje saabumine või mittesaabumine sõltub juhusest, mis määratletakse normatiivselt- nimelt mõeldakse juhuse all selliseid ohutust tagavaid asjaolusid, millele erinevalt tavalistest, normaalsetest ohutus- või hoolsusabinõudest ei saa loota. Kui ka sellised asjaolud puuduvad, ei ole tegemist ohudelikti, vaid kahjustusdeliktiga.⁷⁹

Ohu määratlemiseks prognoositakse pärast juhtunut, siis kui tagajärg on saanud, tagantjärele ning lähtutakse mitte süüdlase arusaamast, vaid objektiivsetest asjaoludest. Prognoos tehakse ajahetkes, mis vahetult eelnes sündmusele ning on minevikus aset leidnud. Prognoosi teeb *ex ante* objektiivne vaatleja, kusjuures ei anna mitte hinnangut olukorra ohtlikusele, vaid teeb kindlaks teatud seisundi või olukorra tekkimise võimaluse⁸⁰ Objektiivse vaatleja hinnang ei seisne olukorra ohtlikuses vaid saabuda võiva tagajärje saabumise võimalikuses. Prognoos toetub faktidele, mis omakorda tulenevad elukogemusest ja teaduslik-tehnilisest tunnetusest.⁸¹ Seega tuleneb hinnang sellest, kuidas oleks käitunud tavateadmistega isik antud situatsioonis, ei lähtuta eksperdi ega eriteadmistega isiku arvamusest. Oluliseks asjaoluks on hinnata, kas see objektiivne vaatleja oleks suutnud ära hoida ohust realiseeruva tagajärje ning kui tõenäoliselt peetakse saabuda võivat tagajärge.

Järgnevas riigikohtu lahendi puhul on tegemist väärteloasjaga, kus isikule heideti ette LE § 123 nõuete rikkumist ning isikule oli süüdistus esitatud LS § 74 lg 1 järgi.⁸² Antud kohtuasja juures riigikohus leidis, et olukorras kus esinevad ekstreemeed ilmastikuolud ja nähtavus on olulisel määral piiratud, tuleb valida väiksem sõidukiirus kui tavatingimustes, sõidukiiruse valikul peab juht hindama, kas ta suudab peatuda sellistes oludes teel oleva mis tahes etteaimatava takistuse ees.⁸³ Riigikohus rõhutas, et juhi hoolsuskohustus kasvab võrdeliselt sõidutingimuste halvenemisega ja võib teatud juhtudel ulatuda nõudeni sõiduk peatada.⁸⁴ Kohtu hinnangul ei tulnud selles situatsioonis välja selgitada, milline oleks konkreetses liiklussituatsioonis olnud ohutu sõidukiirus vaid kohus pidas antud situatsioonis oluliseks seda, et juhi poolt valitud sõidukiirus ei võimaldanud tal eespoolse nähtavusulatuse piires peatada oma mootorsõidukit mis tahes etteaimatava takistuse ees.⁸⁵ Seega sõites lumetormis, ekstreemselt halva nähtavusega ei ole oluline kui väikse sõidukiirusega sõiduk liigub, oluline on et juht on valmis oma sõidukit peatama. Sõites lumetormis väga halva nähtavusega teeoludes on objektiivne asjaolu, et teine sõiduk või mis iganes oht, võib olla teel ees ning ta võib otsa liikuda eesolevale takistusel liikudes ka

⁷⁸ Sootak, (2014) *supra* nota 75, lk 85.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ Jäätma, *supra* nota 72, lk 39.

⁸² RKKKo 3-1-1-80-12.

⁸³ *Ibid.*, p 6.1.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Ibid.*

madala sõidukiirusega. Eelnevast analüüsist lähtudes ei pea sõiduki juht seda aimama vaid see peab olema objektiivne asjaolu, et lumetormis halva nähtavusega ilmastikuoludes võib teel olla oht või takistus, seega mootorsõiduki juht pani omapoolse käitumisega ohtu nii iseenda kui ka teiste kaasliiklejate ohutuse.

Ohu ümberpööramise teooria kohaselt pole isikut vaja vastutusele võtta seetõttu, et kuigi süüteo katse toime panemisega on ta loonud ohu õigushüvele, siis süüteo katsest loobumisel, kui ta on katkestanud kuriteo toimepanemise või võtnud ette teod, mis hoiavad ära õigushüve kahjustamise, on ta õigushüvele loodud ohu ümber pööranud.⁸⁶ Kuna käesolevas töös käsitletakse liiklussüütegusid, mis seisnevad liiklusõnnetuse põhjustamises ettevaatamatusest millega on tekitatud kannatanule raske tervisekahjustus või tema surm, siis antud süütegude puhul ei kaasne vastutust kui ei ole saabunud tagajärge, kuna ei ole täidetud kuriteokoosseisu. Nimetatud teooria kohaselt ei muuda loobumistegu katsetegu olematuks, vaid ohu ümberpööramisega ainult kõrvaldab suurema võimaliku kahju õigushüvele, mis saabuks siis, kui toimepanija otsustaks teo lõpule viia.⁸⁷ Nimetatud teooria suudab selgitada loobumist nii lõpetamata kui ka lõpetatud süüteo katse korral ning samas tuua need ühise mõiste alla, andes ühtse kontseptuaalse aluse eri katseliikide puhul toimepanija vastutuse välistamiseks, kuid samas ei suuda ohu ümberpööramise teooria põhjendada, miks pole süüteokatses loobumisega tegemist juhul, kui isik on tõsimeeli püüdnud tagajärge ära hoida, ent tagajärg ei jäänud saabumata mitte tema tegevuse tulemusel, vaid muude asjaolude tõttu.⁸⁸ Autor leiab, et käesolevas töös vaadeldavate liiklussüütegude pinnalt pole võimalik rakendada ohu ümberpööramise teooriat, kuna antud süütegude puhul on oluline õigushüve kahjustamine ning sellest enam loobuda ei ole võimalik. Juhul, kui kahju on tekkinud, siis on ka süütegu toime pandud.

KarS § 42 lõikes 1 on välja toodud, et loobumise tingimused on täidetud ka juhul, kui toimepanija on tõsimeeli püüdnud takistada tagajärje saabumist, juhul kui lõpetatud katsest ei piisa teo lõpule viimiseks.⁸⁹ Toimepanija pole sellisel juhul ohtu ümber pööranud, mis on nimetatud teooria kohaselt isiku vastutuse välistamise aluseks.⁹⁰ L.Feldmanis on leidnud, et “praeguseks väljatöötatud lahenduste kohaselt on loobumise aluseks nii õigushüve kahjustamise vältimine kui ka õigusvastase käitumisega juba loodud ebaõiguse tagasivõtmise võimalus.”⁹¹ Liiklussüütegude puhul, kus liiklusõnnetusega tekitatakse kannatanule ettevaatamatusest tervisekahjustus või tema surm, ei ole võimalik seda tegu ei tagasi võtta ega sellest ka loobuda. Kui liiklusõnnetuse põhjustaja mõistab ohu tõsisust ning teeb kõik endast sõltuva, et mitte sõita jalakäijale

⁸⁶ Yamanaka, K. Betrachtung über den Strafbefreiungsgrund des Rücktritts vom Versuch. – Festschrift für Claus Roxin zum 70. Geburtstag am 15. Mai 2001.- Schünemann, B., Roxin, C (Hrsg.). Berlin, New York: de Gruyter 2001, lk 781.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Herzberg, R.D. Grund und Grenzen der Strafbefreiung beim Rücktritt vom Versuch. – Festschrift für Karl Lackner zum 70. Geburtstag am 18. Februar 1987. Küper, W., Puppe, I., Lackner, K.I., Tenckhoff, J. Berlin, New York: de Gruyter 1987., lk 933.

⁸⁹ Roxin, C. Strafrecht AT. 3 Bd I. 4. Aufl. 2006, lk 486.

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ Feldmanis, L. Süüteokatses loobumine - väljakutse karistusõiguse dogmaatikale. *Juridica* II/2013., lk 138.

otsa ei ole see käsitletav süüteo toimepanemisest loobumisena, kuna tegemist pole tahtliku kuriteoga, mootorsõiduki juhil pole kunagi olnud tahtlust kannatanule otsa sõita.

Loobumis tegude puhul saab eristada kahesugust seisukohta olenevalt sellest, kas on oluline üksnes tagajärje vältimine või rõhutatakse ka toimepanija tegu.⁹² Tagajärje ärahoidmist rõhutava võimaluste avamise teooria kohaselt on nõutav kausaalsus loobumisteo ja saabumata jäänud tagajärje vahel vajaliku tingimuse teooria kohaselt.⁹³ Naturalistlikku kausaalsust loobumisteo ja ära hoitud tagajärje vahel on peetud piisavaks, sest seeläbi on paranenud võimaliku ohvri võimalused pääseda õigushüve kahjustamisest, mistõttu on nimetatud lahendus eelkõige seotud ohvrikaitse põhimõttega.⁹⁴ Samas on seesama käsitlus saanud õiguskirjanduses tugeva kriitika osaliseks ning seda eelkõige põhjendusel, et puudub kooskõla loobumise põhjendamise alustega ning samuti teise loobumisalternatiivi tõsimeelse püüdmisega.⁹⁵

Naturalistliku kausaalsuse käsituse kohaselt ei ole oluline loobumisteo iseloom, vaid üksnes tulemus, et tagajärg jäi saabumata.⁹⁶ Sellest lähtutakse ka liiklussüütegude puhul, oluline on, et kas normiga kaitstava õigushüve kahjustamine ehk ohu tagajärg saabus või mitte. Loobumise põhjendatuse teooriate kontekstis on keeruline põhjendada, et piisab naturalistlikust põhjuslikkusest, sest sellisel juhul on suur roll õnnel ning juhuslikkusel, mille alusel on raske väita, et toimepanija on kontrollinud sündmuste arengut ning taastanud usu õigusnormi kehtivusse. Kannatanu kaitse aspektist pakub see üksnes ebakindlat kaitset.⁹⁷ Kui defineerida loobumist tagajärje ärahoidva teo iseloomu kaudu, siis ei piisa lihtsalt faktist, et tagajärje ärajäämise ja loobumisteo vahel on põhjuslik seos. Toimepanija tegu peab olema optimaalne, s.o parim võimalik tegu, mida saab teha tagajärje ärahoidmiseks ning tagajärje reaalse ärahoidmise korral peab tegu samuti näitama tõsimeelset püüdlust tagajärje vältida, nagu see on KarS § 42 lõike 1 teise lause ja § 43 teise lause järgi nõutav juhul, kui tagajärg jääb saabumata toimepanija teost sõltumata.⁹⁸ Toimepanija peab valima võimalike lahenduste hulgast parima ja tõhusaima viisi, mistõttu nimetatakse eeltoodud käsitust parima panuse lahenduseks. Kui toimepanija küll hoiab tagajärje ära, kuid tegemist ei ole optimaalse teoga, siis ei ole loobumis tingimused täidetud.⁹⁹ L.Feldmanid leidis, et tema hinnangul poolik loobumine süüteokatses loobumisteo tingimusi ei täidaks.¹⁰⁰

Parima panuse lahendus täidab paremini süüteokatses loobumise eeldust taastada usk

⁹² Feldmanis, L. Loobumine kui süüteokatselunastus. Tingimused süüteokatses loobumisele. *Juridica* VII/2015, lk 467.

⁹³ Boss, H. *Der halbherzige Rücktritt. Zum Rücktritt des Alleintäters vom beendeten Versuch.* Berlin: Duncker und Humblot 2002, lk 60.

⁹⁴ Roxin, C. *Die Verhinderung der Vollendung als Rücktritt vom beendeten Versuch.* – Festschrift für Hans Joachim Hirsch zum 70. Geburtstag am 11. April 1999. Weigend, T., Hirsch, H.-J., Küpper, G. Berlin, New York: de Gruyter 1999, lk 332.

⁹⁵ *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch.* Band. 1: §§ 1-37 StGB. Joecks, W., Miebach, K. 2. Aufl. München 2011, § 24 /131.

⁹⁶ Feldmanis, (2015) *supra* nota 92, lk 467.

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ Boss, *supra* nota 93, lk 64.

⁹⁹ Roxin, (1999) *supra* nota 94, lk 332.

¹⁰⁰ Feldmanis, (2015) *supra* nota 92, lk 467.

õigusnormide kehtivusse, sest toimepanija on võtnud ette teo, mis peaks kõige tõhusamalt tagajärge vältima, ning näidanud, et koosseisu lõpule viimata jätmine on talle oluline ning tema käitumine on tõesti sellele suunatud. Samas ei saa otseselt väita, et parima panuse lahenduse kohaselt on toimepandu isiku kontrolli all, sest kõik võimalikud lahendused võivad olla ebakindlad ja nende edukus vähetõenäoline. Parima lahenduse käsitust on kritiseeritud, sest seaduse sõnastuse kohaselt on oluline tagajärje vältimine ning ei ole tähtis, kas see on saavutatud parima võimaliku teoga või mitte.¹⁰¹ Siiski võib kirjandusest leida seisukoha, et optimaalne päästmistegevus on võimalik ühildada seaduse sõnastusega, sest tagajärje ärahoidmise mõiste tuleb sisustada ning tegemist on normatiivse koosseisutunnusega.¹⁰² Parima panuse lahendust on kritiseeritud ka õigushüvede kaitse seisukohalt, kuna toimepanija võib parima lahenduse valimata jätta, kartes, et sellega võib ilmsiks tulla tema kuritegu, samas on võimaliku tagajärje vältimiseks veel teisi käitumisakte, mis aga ei vasta parima panuse tunnustele. Seega loobumisteo piiramine üksnes parima teo sooritamisega võib kannatanu pääsemise võimalusi hoopis vähendada.¹⁰³

Ohtu asetamine on kriminaalkorras karistatav tegu, mida kohaldatakse KarS § 123 järgi. KarS § 123 nõuab nii ohtu asetamist, kui ka ohtu jätmist.¹⁰⁴ Ohtu asetamine tähendab süüdlase tegu, mille käigus ta asetab kannatanu senisest tavalisest ohutust seisundist ohtlikku, tema elu või tervist ohustavasse seisundisse. Abita jätmine sisaldab järgmisi koosseisutunnuseid: kannatanu on eluohtlikus seisundis, süüdlane on sellest teadlik, süüdlane jätab abi andmata; süüdlasel on võimalus abi anda ilma enda ohtu seadmata, tegemist on õnnetuse või üldise ohuga.¹⁰⁵ Abita jätmine on formaalne koosseis, mis paneb igapäevase kohustuse vastavas situatsioonis abi andma, olenemata sellest, kas tal oli selleks õiguslikult kohustatud. Seega on antud säte näol tegemist nn igapäevelikuga.¹⁰⁶

Järgneva näite puhul oli mootorsõiduki juhile esitatud süüdistus KarS § 422 lg 1 ja § 424 alusel. Isikut süüdistati selles, et olles alkoholihoobes, juhtis ta mootorsõidukit, millega ta oli eelnevalt põhjutanud liiklus õnnetuse ja sealt põgenenud. Lähenedes reguleeritud ülekäigurajale, kus põles keelav punane tuli, võttis mootorsõiduki juht hoogu küll vähemaks, kuid kiirendas ootamatult keelava punase fooritule ajal ning ajas alla jalakäija, kes ületas lubava rohelise fooritulega sõiduteed. Naine jäi auto alla kinni, kuid mootorsõiduki juht sõitis sellest hoolimata edasi. Kannatanu lohises 22,5 meetrit autoga kaasa. Süüdistatav püüdis aga samal ajal naisest järskude manöövriritega vabaneda, mis tal lõpuks ka õnnestus. Sündmuskohalt põgenedes põhjustas ta mõni minut hiljem veel kolmandagi liiklusõnnetuse, põgenedes ka seelselt sündmuskohalt. Naisele, kes oli auto alla jäänud, oli aga süüdistatav tekitanud elukohtlikud tervisekahjustused.¹⁰⁷ Abi andmise kohustus tuleneb mootorsõiduki juhile liikluseaduse sätetest, mille eesmärgiks õnnetusjuhtumite korral on vastavate abinõude kasutusele võtmine, et kaasliikleja ohtu

¹⁰¹ Roxin, (1999) *supra* nota 94, lk 332.

¹⁰² Murmann, U. *Versuchsunrecht und Rücktritt*. Heidelberger Forum, Bd. 106. Heidelberg: Müller, C.F. 1999, lk 66.

¹⁰³ Roxin, (1999) *supra* nota 94, lk 333.

¹⁰⁴ Sootak, (2014) *supra* nota 75, lk 86.

¹⁰⁵ *Ibid*, lk 89.

¹⁰⁶ *Ibid*.

¹⁰⁷ TlnRnKo 1-08-12946, p 1.1.

sattunud elu päästa. Kuid antud kaasuse puhul mootorsõiduki juht asetas kannatanu elu ohtu ning abi andmise asemele, vabanes manöövrите abil kannatanust ning põgenes seejärel sündmuskohalt. KarS § 422 ja § 124 moodustavad kogumi, kui liiklus- või käituseeskirju rikkunud sõiduki juht jätab kavatselt või teadvalt kannatanu abita.¹⁰⁸ Kuna oht on kannatanu elule, peab ta enda poolt loodud ohu minimeerima ja püüdma vältida selle realiseerumist, s.o kannatanu elu päästma. Mootorsõiduki juhi käitumine on võimalik kvalifitseerida KarS § 422 ning § 13 lg 1 ja § 113 järgi.

“Süüdlase poolt ohuolukorra loomine läbib kaks astet. Kõigepealt loob süüdlane ohuriski, ohtliku olukorra saabumise võimaluse. Teiseks peab see risk ka realiseeruma, süüdlane asetab objekti ohuallika mõjuvälja, kusjuures konkreetne ohtlik olukord tekib ning see teke on ette nähtav. Risk on realiseerunud ja ohtlik olukord on tekkinud, kui üksnes juhusest sõltub, kas reaalne kahjulik tagajärg saabub või mitte. Oht realiseerub aga ainult siis, kui ohtu asetatud isikul ei ole võimalust ilma kõrvalise abita ohtu kõrvaldada või ohtlikust olukorras väljuda. Ohtliku olukorda asetamine tähendab selle olukorra põhjustamist või juba olemasoleva ohu olulist suurendamist.”¹⁰⁹ Ohtu asetamine nõuab tegevust, mille käigus muudetakse isiku senine turvaline seisund ohustatud seisundiks. Seega on seisundi muutus tingitud mingisugusest tegevusest või tegevusetusest. Näiteks mootorsõiduki juht vähendas enne ülekäigurajale jõudmist oma sõidukiirust ja tal oli enne ülekäigurada võimalik peatuda või mitte. Teiseks näiteks võib tuua, et kas mootorsõidukis kõrvalistuja kinnitas enne sõidualustamist turvavöö või mitte.

Ohtu jätmine on tegevusetus ning nõutav tegu on tegevus, mis kõrvaldaks ohu. Kuriteokoosseis on täidetud, juhul kui täidetud kaks eelnevalt nimetatud kriteeriumit, kannatanu on jäätud ohtu ja tegemata on jäätud tegevus mis kõrvaldaks tekkinud ohu. Nõutav tegu on jäänud tegemata, kui süüdlane on andnud ohu realiseerumises seisneva põhjusliku ahela vabaks.¹¹⁰ Süüdlane on ohu realiseerumise jätnud juhuse otsustada, kas tekkinud oht realiseerub või mitte. Ohtu asetamise koosseis eeldab surma või tervisekahjustuse, kui tagajärje mittesaabumist, oht ise ongi tagajärg.¹¹¹ Kuigi karistus õiguse eesmärgiks on kaitsta õigushüvesid, ei tähenda see, et eriosa koosseisu realiseerimiseks oleks vajalik õigushüve reaalne kahjustamine, vaid koosseisu võib täita ka õigushüve ohtu asetamine, seega sõltub kuriteo lõpule viimise asjaolu eriosa koosseisu sõnastusest, mitte asjaolust, kas realselt on jõutud õigushüve kahjustamiseni.¹¹² Loobumine on aga võimalik üksnes juhtudel, kui toime panija pole veel süütegu karistus seadustiku eriosa tähenduses lõpuni viinud.¹¹³ Töö autori poolt vaadeldavate liiklussüütegude puhul on oluline ohu realiseerumine tagajärjes. Juhul, kui tekitatud oht ei realiseeru tagajärjes, ei ole see karistusõiguslikult ka liiklusõnnetuse põhjustajale süüks arvatav, kuna antud koosseisud nõuavad raske tervisekahjustuse või surma tekitamist kannatanule.

¹⁰⁸ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1012 p 6.2.

¹⁰⁹ Sootak, (2014) *supra* nota 75, lk 87.

¹¹⁰ *Ibid.*, lk 88.

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² Feldmanis, (2013) *supra* nota 91, 136.

¹¹³ RKKKo 3-1-1-146-03; RKKKo 3-1-1-10-09.

Järgneva näite puhul mootorsõiduki juht asetas jalakäija ohtu. Mootorsõidukijuht lähenes reguleerimata ülekäigurajale jättes lähenemisel kiiruse vajaliku määral vähendamata ja peatumata jätmist rikkudes, mille tagajärjel põhjustati otsasõit teed ületanud jalakäijale. Mootorsõiduki juht rikkus liikluseeskirja § 44 sätestatud nõuet, mille kohaselt ei tohi juht oma tegevusega ohustada jalakäijat. Liikluseeskirja § 46 tulenevalt peab juht, lähenedes reguleerimata ülekäigurajale, vähendama kiirust või peatuma, et anda teed ülekäigurajal teed ületavale või teeületamise võimalust ootavale jalakäijale. Lisaks rikkus mootorsõiduki juht veel liikluseeskirja § 76 p 1 ja § 123 tulenevaid nõudeid, mille kohaselt ei tohi juht olla joobeseisundis ja peab kohandama oma sõiduki kiiruse selliseks, mis arvestab teeolusid, ilmastikutingimusi, liikluse tihedust ning muid liiklusolusid, et ta suudaks peatada sõiduki eespoolse nähtavusulatuse piires teel etteaimatava mistahes takistuse ees. Liikluseeskirjas sätestatud nõuete rikkumise tõttu põhjustas mootorsõiduki juht ettevaatamatuses kannatanu raske tervisekahjustuse.¹¹⁴ Kui mootorsõiduki juht oleks täitnud hoolsuskohustust ja ettevaatusabinõusid, siis oleks olnud liiklusõnnetuse juhtumine välditav.

1.1.3. Kannatanu liiklusõnnetuse mõistes

Isiku saab lugeda KrMS¹¹⁵ § 37 lg 1 alusel kriminaalmenetluses kannatanuks juhul, kui talle on tekitatud füüsilist, varalist või moraalset kahju ja see kahju on tekitatud vahetult kuriteoga või süüvõimetu isiku õigusvastase teoga KarS¹¹⁶ § 27 mõttes. Seega kannatanu mõiste määratlemisel on lähtuvalt seadusandlusest oluline, et kannatanule oleks kahju tekitatud vahetult kuriteoga. Riigikohus on oma lahendites, seadusandluse sõnastust laiendanud ning riigikohtu hinnangul tuleb kannatanu mõistet käsitleda, kui isiku õigushüvede kahjustamist või ründamist, mis ei tähenda automaatselt, et kannatanul tekib tsiviilõiguslik nõudeõigus kuriteo toimepanija suhtes ja see on andnud võimaluse rääkida kannatanu staatusest ka mõne kuriteokatse korral.¹¹⁷ Riigikohus on selles samas lahendis märkinud ka, et kuriteo tõttu füüsilist kahju (eeskätt tervisekahjustuse või valu) saanud isik on kannatanu sõltumata sellest, kas tal on füüsilisest kahjust tulenev varalise või mittevaralise kahju hüvitamise nõue.¹¹⁸

Kannatanu kahju ja kriminaalmenetluse eseme vahel peab olema ka õiguslik ja faktiline seos. Faktiline seotus tähendab, et kannatanule on tekitatud kahju sama teoga, mis on konkreetse kriminaalmenetluse esemeks ehk siis peab vastama kuriteo koosseisulisele tunnustele vastavate faktiliste asjaoludega.¹¹⁹ Juhul, kui faktilised asjaolud ei kattuks, siis ei saaks öelda, et kannatanule on kahju tekitatud teoga, mis vastab konkreetsele kuriteo koosseisule. Teiseks peab tekitatud kahju ja koosseisu vahel olema õiguslik seotus, ehk siis antud kuriteo koosseis peab kaitsma seda õigushüve millest kannatanu kahju tuleneb.¹²⁰ Lisaks saab kahju kui tagajärg tekkida vaid kannatanul, mitte aga süüdlasel

¹¹⁴ RKKKo 3-1-1-27-08, p 3.1.

¹¹⁵ Kriminaalmenetlus seadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 46, § 37 lg 1.

¹¹⁶ Karistusseadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 14, § 27.

¹¹⁷ RKKKm 3-1-1-97-10, p 15.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ *Ibid.*, p 18.

¹²⁰ Beck'scher Online-Kommentar: Strafprozessordnung mit RiStBV und MiStra. Stand 01.09.2015. Ed. 22. Graf, J.P. München: Beck, § 172, vnr 2–2.2; RKKKm 3-1-1-41-15, p 34; RKKKm 3-1-1-91-10, p 17-19.

endal.¹²¹

Tulenevalt asjaolust, et KarS § 422 ja § 423 kuriteokoosseis tunnistab karistatavaks kitsalt teisele inimesele raske tervisekahjustuse tekitamise või tema surma põhjustamise, saab hilisema analüüsi käigus nende paragrahvi alusel toimetavas kriminaalmenetluses kannatanuks lugeda üksnes isikut, kellele selliseid tervisekahjustusi tekitati, mitte aga isikut, kes kandis sama liiklusõnnetuse tagajärjel vaid varakahju.¹²² Näiteks, kui hävis temale kuuluv mootorsõiduk. Käesoleva kuriteokoosseisu kaitstavaks õigushüveks on inimese elu ja tervis, mitte aga tema omand. Viimane, aga ei tähenda, nagu ei võiks isik, kes on käesoleva koosseisu mõttes kannatanu, esitada kriminaalmenetluses ka tsiviilhagi, nõudes lisaks tema tervise kahjustamisest tekkinud kahjule ka liiklusnõuete rikkumise tõttu tekkinud varakahju hüvitamist.¹²³

1.1.4. Kannatanule kohalduvad kohustused

Liikluseaduse kohaselt on jalakäijatele kehtestatud liikluses liikumiseks kindlad reeglid mida tuleb järgida ning täita. Liiklusesse asudes tuleb jalakäijal pidada kinni liikluseeskirjadest, eelkõige enda ohutuse tagamiseks, kuna jalakäija on liikluses kõige enam ohustatud liiklejaliik. See on üldteada asjaolu, et jalakäija ja mootorsõiduki kokkupõrke korral saab suuremaid vigastusi jalakäija. Samuti peab järgima liikluseeskirju sõitja, selleks et tagada enda ning teiste kaasliiklejate ohutus ning selleks tuleb isikul täita eelkõige talle endale kohalduvaid hoolsuskohustusi. Jalakäija ei tohiks liikluses käituda riski suurendavalt ning nõnda enda ning teiste elude ohtu suurendavalt. Jalakäija poolt loetakse riskeerivaks käitumiseks: jalakäijad ületavad tänavaid kohtades, kus on halb nähtavus; jalakäijad ületavad sõiduteid liikuvate sõidukite vahelt või seisvate sõidukite varjust; eiratakse meelega liikluseeskirju.¹²⁴

Autor on seisukohal, et kõik liikluses liiklejad peaksid liiklema nii, et nad ei ohusta enda käitumisega ei enda ega ka teiste elusid. Politsei -ja Piirivalveameti komisjar (endine) Riho Täna on öelnud: „Iga inimene, kes astub liiklusesse, olgu selleks autojuht, jalakäija või jalgrattur, peab vastutama selle eest, et tema tegutsemine ei seaks ohtu teisi ega ennast. Kui me oleme üksteise suhtes tähelepanelikud ja arvestavad, vähendame oluliselt õnnetustesse sattumise ning liiklusohutike olukordade tekitamise risk.“¹²⁵ Seega saame me igapäevaselt ära hoida tekkida võivad liiklusõnnetused, kui me järgime hoolsusnõudeid ja oleme teiste suhtes hoolivamad.

1.1.4.1. Kannatanu enseohustamine

Esmapõhjustaja algatatud põhjuslik ahel ei tarvitse kulgeda teiste isikute, sealhulgas

¹²¹ RKKKo 3-1-1-3-06.

¹²² Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1013; RKKKm 3-1-1-97-10, p 9, 23.

¹²³ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1013.

¹²⁴ Liiklusohud. Liiklusõnnetused ja nende põhjused. <https://opetaja.edu.ee/112/112/18.htm> (27.02.17)

¹²⁵ ERR Uudised.- Liiklusõnnetuste põhjused on hooletus ja reeglite eiramine. <http://uudised.err.ee/v/eesti/8cf4c19d-aca1-4095-8b80-85bf864f84d7> (27.02.17)

kannatanu sekkumiseta.¹²⁶ Kannatanu saab ise anda ohu kulgu olulise omapoolse panuse, näiteks läbi oma õigushüve ohtu seadmise või oma õigushüve kahjustamise. Sellistel juhtudel tuleb otsustada selle sekkumise karistusõiguslik tähendus, kuna regressikeeld tähendab, et karistatava tagajärjeni viinud põhjuslikku ahelat ei saa viia sekkunud isiku poolt algatatud uuest ahelast tagasi.¹²⁷ Seega on varasema põhjusliku ahela algataja varasemad panused põhjusliku ahela kulgemisse ja konkreetse tagajärje saabumisse karistusõiguslikult tähtsusetud¹²⁸ ning sellistel juhtudel tuleb silmas pidada, et igauks saab olla vastutav vaid iseenda käitumise eest.¹²⁹ riigi karistusvõim ei saa võtta endale ülesannet hooldada vastutusvõimelisi isikuid, pannes vastutuse nende tegude eest kellelegi teisele.¹³⁰ Seega teatud juhtudel kannatanu ise vabatahtlikult loobub talle kohalduvast õigushüvest, seades ennast vabatalikult ohtu ning kui isik ise ei hooli oma ohutusest, siis miks peaks seda tegema keegi teine? Autor on seisukohal, et isik ise ei tohiks oma õigushüvesid ohule avada, isegi siis kui selle algatamine on alguse saanud läbi kellegi teise käitumise. Iga isik peaks oma õigushüvedesse, käesoleva töö käsitluses on nende elu ja tervis suhtuma piisavalt tõsiselt, et mitte läbi omapoolse käitumise enda heaolu ohule avada.

Regressikeelu teooria kohaselt vastutusala ei ulatu ohu esmapõhjustajani, sest kannatanu on ise, ainult temast sõltuval viisil kahju tekkimise riski üle võtnud.¹³¹ Kannatanu on omaltpoolt ohu üle võtnud, kui kannatanu on vabatahtlikult otsustanud oma õigushüve ohule avada.¹³² Otsustus oma õigushüve ohustamiseks või selle kahjustamiseks kujutab endast sisuliselt õigushüve kahjustuseks nõusoleku andmist. Seega ei saa olla tegu karistusõiguslikku tähendust omava otsustusega, kui see otsustus ei sisalda endas kehtivat nõusolekut.¹³³ Karistusõiguslikult kehtiva nõusoleku üks immanentsetest eeldustest on nõusoleku andja informeeritus: kannatanu peab olema teadlik oma otsustuse aluseks olevatest asjaoludest, milles peab sisalduma nii tegu kui tagajärg.¹³⁴ Teadlik oma otsustuse aluseks olevatest asjaoludest, tähendab seda et mida isik pidas võimalikuks, ehk ta mõõnis et lähtuvalt temapoolsest sellisest käitumisest võib järgneda selline kahju. Isik ei pea seda tõsikindlalt teadma, kuid ta mõõnab, et vastavalet hoolsuskohustuse eiramisele võib kaasneda kahjulik tagajärg. Tähendust ei oma sealjuures ka asjaolule antav voluntatiivne hinnang, kas isik tahab või mõõnab asjaolu esinemist, või hoopis loodab, et asjaolu ei esine: otsustust langetades arvestab isik asjaoluga hoolimata sellest, millise voluntatiivse hinnangu isik neile annab.¹³⁵ Otsustuse vastuvõtmise asjaolude teadlikusest saame rääkida, kui kannatanu peab asjaolude esinemist võimalikuks, kuid loodab, et need siiski ei esine. Sidudes eeltoodu KarS sätestatud tahtluse ja

¹²⁶ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 269.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Kindhäuser, U. Strafrecht AT. Baden-Baden : Nomos 2005, § 11/36.

¹²⁹ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 185.

¹³⁰ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 269.

¹³¹ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 185.

¹³² Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 269.

¹³³ Frisch, W. Objektive Zurechnung.–JuS. 2011, 116, 120.

¹³⁴ Lenckner, T., Sternberg-Lieben, D.–StGB-Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch. Kommentar. 29. Aufl. München : C.H. Beck 2014, § 32.

¹³⁵ Kiris, R. Kelmuse karistatavusala süstematiseeriv piiritlemine objektiivse omistamise tasandil: magistr töö. Tartu : Tartu Ülikool, Tartu, 2014, 19.

ettevaatamatuse vormidega, saame kannatanu eneseohustamise kontekstis asjaoludest teadlikkusest rääkida juhul, kui kannatanu käitub KarS § 18 lg 2 mõttes vähemalt kergemeelselt.¹³⁶

Kergemeelne käitumine saab omada karistusõiguslikku tähendust vaid juhul, kui on täidetud karistusõigusdogmaatikas ettevaatamatusdeliktile omased täiendavad elemendid.¹³⁷ Nii omab kergemeelsus ettevaatamatuse ühe avaldumisvormina tähendust vaid juhul, kui isik on rikkunud objektiivset hoolsuskohustust, see on objektiivselt ettenähtav ja välditav.¹³⁸ Hoolsuskohustuse rikkumine tuleb tuvastada keskmiselt mõistliku isiku seisukohast ehk siis läbi *ex ante* objektiivse vaateleja, selleks et hinnata kas objektiivne vaateleja oleks antud situatsioonis oma õigushüve ohustanud ning kas ta nägi seda ohtu, mis realiseerus tagajärjes ka ette. Juhul, kui selle hinnangu kaudu tuleb positiivne vastus, siis omandab hoolsuskohutuse rikkumine karistusõigusliku tähenduse. Kannatanu poolne hoolsuskohustuse rikkumine peab olema ettenähtav ja välditav. Eneseohustamise vältimatus saab kõne alla tulla nt juhul, kui kannatanul puudusid käitumisalternatiivid.¹³⁹ Ettevaatamatu käitumise karistusõiguslikule relevantsusele seab täiendavaid nõudeid KarS § 38, mis nõuab individuaalse ettenähtavuse ja-vältimisvõime olemasolu.¹⁴⁰ Kohtupraktikas on asutud seisukohale, et tagajärje omistamise selle esmapõhjustajale võib välistada ka kaasliikleja enda ebakorrekne käitumine ja õigushüvede ohtu asetamine.¹⁴¹ Eneseohustamisest saab rääkida aga vaid osas, milles isik oli ohtu enesele teadvustanud. Seevastu osas, mida kannatanu ei teadvustanud, ei ole kannatanu oma õigushüve kahjustusele ebapiisava informeerituse tõttu vabaks andnud ning tagajärg jääb algpõhjustajale omistatavaks. Informeeritud eneseohustamisest rääkida juhul, kui isik peab ohtu ja tagajärje ulatust võimalikuks, lootes samal ajal tagajärje mittesaabumisele, kuid objektiivne *ex ante* vaatlus viitab ohu olemasolule ja selle võimaliku tagajärje ulatuse tuvastatavusele. Kannatanu peab otsustuse vastu võtma vaba tahtekujunduse tulemusena, ilma välise sunnita. Välise sunni olemasolule viitab ka eneseohustamise otsustuse langetamine objektiivselt mõistlikul eesmärgil.¹⁴²

Ei ole võimalik eeldada, et isik peaks teadvustama ohtu ja tagajärge nende üksikasjades: piisab sellest, kui isik peab võimalikuks ohtu selle olulisemates joontes ja tagajärjena kahjustatud saada võiva õigushüve liiki ja kahjustuse ulatust.¹⁴³ Eeltoodu tuleb kõne alla enne kõike juhul, kui kannatanule peab võimalikuks ohtu loovaid olulisemaid asjaolusid, mille pinnalt saab ta teha järeldusi võimalike tagajärgede kohta. Olukorras, kus kannatanu suudab tuvastada vaid osa ohtu loovatest olulistest asjaoludest, on isik ohust teadlik vaid osaliselt, sellisel juhul võib isiku teadvus hõlmata ka väiksema ulatusega tagajärge. Jalakäija peab liikluses liigeldes jälgima, et ta ei seaks teisi liiklejaid ohtu ning ei ohustaks iseennast. Selle eest, kui jalakäija ei täida liikluseeskirjadest tulenevaid

¹³⁶ *Ibid.*

¹³⁷ Karistusseadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 14, § 18 lg 2.

¹³⁸ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 523.

¹³⁹ Kiris, *supra* nota 135, lk19.

¹⁴⁰ RKKKo 3-1-1-117-06, p 6.

¹⁴¹ RKKKo 3-1-1-63-03, p 12.

¹⁴² Puppe, I. Die Selbstgefährdung des Verlet ten beim Fahrlässigkeitsdelikt.–ZIS 2007/6, 247., 249.
http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasportales/op_20080612_48.pdf (27.02.2017)

¹⁴³ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 9 vnr 37.

kohustusi, saab jalakäijat karistada väärteokorras. Järgneva näite puhul karistas kohtuväline menetleja väärteootsusega jalakäijat, kuna jalakäija astus teel ette lähenevale sõidukile. Menetluslusele isikule heideti ette LS § 24 lg 2 sätestatud kohustuse rikkumist, nimelt ei olnud ta piisavalt tähelepanelik tee ületamisel ega järginud kohustust mitte ohustada teisi liiklejaid. Kirjeldatud käitumine vastab LS § 259 lg 2 p 3 nimetatud väärteokoosseisule.¹⁴⁴ Maakohus jättis selle otsuse muutmata, aga Riigikohus tühistas kohtuotsuse ja lõpetas selles asjas menetluse. Antud lahendi puhul hindas kolleegium eelkõige seda, kas menetluslusele isikule saab ette heita konkreetse liiklusohu tekitamist. Liiklusohu tähendab konkreetset ohtu karistusõiguse dogmaatika tähenduses: tee ületamine toob kaasa situatsiooni, kus isiku -või varakahju tekkimine individualiseeritud objekti suhtes on sedavõrd tõenäoline, et see tingib liikleja reaktsiooni, et kahju vältida.¹⁴⁵ Kolleegium jõudis antud kaasuse juures järeldusele, et autojuhi jala gaasipedaalilt ära võtmine ja jalakäija poolt kiiresti tee ületamine, ei viita konkreetset juhul jalakäija poolt liiklusohu loomisele ning kolleegium jõudis järeldusele et isik pani teo toime ettevaatamatusel.¹⁴⁶ Auror järeldab antud kaasusest, et kui autojuht oleks kannatanu poolt loodavasse liiklusohu suhtunud nii tõsiselt, et autojuht oleks järsult pidurdanud ning jalakäija oleks pidanud tee ületamiseks enda liikumiskiirust märgatavalt tõstma (jooksmas), siis oleks olnud tegemist kannatanu poolt liiklusohu tekitamisega mille tulemusel kannatanu pani enda elu ohtu ja autojuht pidi kohaldama omapoolset reaktsiooni selleks, et mitte kahjustada jalakäijat.

1.2. Liiklusõnnetuse osapoolte käitumise hindamise kohustus

Liiklusseaduse kohaselt peavad kõik liiklejad ja muud isikud järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikad ja ettevaatlikud ning tagama liikluse sujuvuse, et vältida ohtu ja kahju tekkimist.¹⁴⁷ Liikluseeskirja kohaselt peavad liiklejad täitma selle eeskirja nõudeid.¹⁴⁸ Nendest sätetest järeldub, et igal liiklejal, kellel on ülal märgitud kohustused, peab olema õigus eeldada, et ka teised liiklejad ja muud isikud täidavad liikluseeskirja nõudeid. Sellest omakorda tuleneb nõue, et liiklusega seotud õigusrikkumiste asjade menetlemisel, eriti aga liiklusõnnetusega seotud kuritegude menetlemisel, tuleb kaaluda kõigi liiklusõnnetuses osalenud liiklejate käitumist ja anda nende käitumisele õiguslik hinnang, sest vastasel korral ei ole võimalik objektiivselt hinnata, kelle käitumine oli põhjuslikus seoses kannatanule vigastuste tekitamisega või surma põhjustamisega.¹⁴⁹ Riigikohtu hinnangul oleks tulnud käesolevas asjas kohtutel hinnata peale kohtualuse käitumise ka kannatanu käitumist ja selgitada välja, kas tema käitumises esines liikluseeskirja nõuete rikkumisi, mis võisid olla põhjuslikus seoses temale endale kehavigastuste tekitamisega. Samuti tulnuks selgitada, kas liikluseeskirja kohaselt kannatanu võis viibida sellel tee osal, kus toimus süüdistuses märgitud liiklusõnnetus, kas kohtualune sõiduki juhina võis või pidi kannatanu sellel kohal viibimist ette nägema ja kas sõidukijuhil oleks selles situatsioonis olnud tehniliselt võimalik seda liiklusõnnetust ära hoida juhul, kui tema poleks kohtu poolt tuvastatud

¹⁴⁴ RKKKo 3-1-1-52-16.

¹⁴⁵ *Ibid*, p 8.

¹⁴⁶ *Ibid*, p 10.2.

¹⁴⁷ Liiklusseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 2 lg 2.

¹⁴⁸ Liikluseeskiri, RT I 2001, 15, 66, § 4.

¹⁴⁹ RKKKo 3-1-1-94-02.

liikluseeskirja rikkumisi toime pannud. Samuti leidis riigikohus, et alles pärast kõigi asjaolude hindamist saanuks kohtud objektiivselt hinnata, kelle käitumine oli põhjuslikus seoses kannatanu kehavigastuste tekkimisega.

Lähtuvalt eelnevast analüüsist selgus, et liiklusõnnetuse põhjustajale vastutuse omistamiseks on vaja eelnevalt hinnata liiklusõnnetuses osalenud liiklejate käitumist, sealhulgas kannatanu enda käitumist. Sellele probleemile on Riigikohus tähelepanu pööranud juba 20.09.2002 kohtulahendis, kus kohtud on jätnud liiklusõnnetuse mõlema osapoolte käitumise hindamata. Liiklusõnnetuse osapoolte hindamisel tuleb analüüsida, kas tagajärje põhjustanud isik rikkus mõnda talle kohalduvatest hoolsuskohustustest, ja vajadusel analüüsida ka seda, kas tagajärg on selle põhjustajale normatiivselt omistatav.¹⁵⁰ Tulenevalt kriminaalkolleegiumi varasemast praktikast saab öelda, et normatiivselt ei saa isikule omistada tagajärje juhul, kui tema teo ja tekitatud tagajärje vahel puudub õigusvastasus, kui isik tegutses lubatud riski piires või kui ta põhjustas tagajärje väljaspool asjasse puutuva normi kaitseala.¹⁵¹ Peale selle võib tagajärje normatiivne omistamine isikule olla välistatud ka seetõttu, et kahju kannatanu asetab ise ohtu mõne enda õigushüve või tema hoolde usaldatud kolmandale isikule kuuluva õigushüve. Sellisel juhul pole põhjust tagada õigushüve kandjale tema õigushüve riigipoolset kaitset karistusõiguse abil. Sellest tulenevalt on kriminaalkolleegium korduvalt märkinud, et mitme osapoollega liiklusõnnetuste puhul tuleb hinnata kõigi õnnetuse osapoolte käitumist.¹⁵² Liiklusõnnetuste puhul vabaneb hoolsuskohustust rikkuva teoga kahju põhjustanud isik vastutusest eeskätt juhul, kui ka kahju kandnud isik rikkus mõnda liiklusseaduses sätestatud kohustust ja ohustas sellega ise liiklusõnnetuses kahjustatud õigushüve.

Riigikohtu hinnangul tuleb ettevaatamatusest põhjustatud liiklusõnnetuste korral hinnata kõigi liiklusõnnetuse osapoolte käitumist ning kui tuvastatakse, et menetlusalune isik rikkus liiklusnõudeid, tuleb välja selgitada, kas saanud tagajärg on menetlusalusele isikule õiguslikult omistatav.¹⁵³ Selleks oleks tulnud maakohtul ja ringkonnakohtul kontrollida kas süüdistatava teo ja saanud tagajärje vahel on olemas naturalistlik kausaalsus ning kas just süüdistatav oli isik, kes kõnealuse teoga lõi õiguslikult relevantse ja tagajärjes realiseerunud ohu või suurendas seda. Riigikohtu hinnangul, kui menetlusalune isik rikkus liikluseeskirja, ei ole välistatud, et see ei põhjustanud ega suurendanud tagajärjes realiseerunud ohtu, vaid seda tegi teine liiklusõnnetuse osapool. Lisaks omab selle kaasuse puhul olulist tähendust asjaolu, kas õnnetusse sattunud sõidukid liikusid enne parempöörde sooritamist samas või erinevates sõiduridades.¹⁵⁴

Liiklusõnnetuste põhjustamise eest KarS § 422 ja § 423 omistamisel tuleb kontrollida, kelle liiklusnõudeid eirav käitumine tingis koosseisupärase tagajärje saabumise. Teisisõnu tuleb liiklusõnnetuse osapoolteks lugeda isikut, kelle liiklusseaduses kehtestatud nõudeid eirav käitumine oli potentsiaalselt kohane oluliselt mõjutama koosseisupärase tagajärje

¹⁵⁰ RKKKo 3-1-1-23-13, p 6; RKKKo 3-1-1-87-15, p 12.

¹⁵¹ RKKKo 3-1-1-136-05, p 9; RKKKo 3-1-1-90-06, p 21.

¹⁵² RKKKo 3-1-1-2-05, p 8; RKKKo 3-1-1-79-06, p 6; RKKKo 3-1-1-85-12, p 6.

¹⁵³ RKKKo 3-1-1-2-05.

¹⁵⁴ *Ibid.*

saabumist.¹⁵⁵ Liiklusõiguses kehtib arusaam, et vastutusvõimeline isik peab mõistliku tähelepanelikkuse ning hoolega ka ise seisma enda õigushüvede kaitsmise eest. Seejuures on riigikohtu senises praktikas leitud, et enda individuaalsete õigushüvede riskiasetamine vastutusvõimelise isiku poolt kuulub õigushüve kandja autonoomia hulka, mis omakorda võib välistada saabunud kahjuliku tagajärje omistamise teistele isikutele.¹⁵⁶ Seega riigikohtu hinnangul ei piisa alati liiklusõnnetuse esmapõhjustaja olemasolust, selleks et isik vastutataks ka karistusõiguslikult antud teo eest vaid eelnevalt on vaja hinnata mõlema liiklusõnnetuse osapoolte käitumist.

Juhul kui enda õigushüve ohtu seadva otsustuse vastu võtnud kannatanu on abstraktselt otsustusvõimeline, vastu võetud konkreetne otsustus piisavalt informeeritud –s.o kui kannatanu peab võimalikuks ohtu loovaid asjaolusid ning tagajärje ulatust, kahjustatava õigushüve liiki ja määra ning viimased on ka objektiivselt ettenähtavad – ja vabatahtlik, esineb piisav normatiivne garantii lugemaks ohu valitsejaks mitte selle algpõhjustajat, vaid kannatanut ennast.¹⁵⁷ Näiteks, kui jalakäija näeb mootorsõidukit endale lähenemas ja sellest hoolimata otsustab teed ületada seda mitte ettenähtud kohas ja viisil, siis ta pidi olema teadlik saabuda võivast ohust ning vaatamata sellele pani ta oma elu ohtu. Sarnaselt on sõitja teadlik saabuda võivast ohust, kui mootorsõiduki juht palub ohutuse mõttes sõitjal turvavöö kinnitada, kuid ta jätab selle hoolsuskohustuse täitmata lootes, et seda ohtu ei saabu. Kui isik loodab, et ohtu ei saabu tähendab see seda, et ta on teadlik sellest, et see oht võib siiski saabuda ta ainult loodab, et seda ei saabu.

Kui aga mõni eeltoodud tingimustest ei ole täidetud, ei ole kannatanu võtnud ohu kulgemist enda võimu alla, mistõttu realiseerub tagajärjes algpõhjustaja poolt loodud ning tagajärg jääb ohu algpõhjustajale objektiivselt omistatavaks.¹⁵⁸ Kannatanu peab ohtu endale eelnevalt teadvustama selleks, et saaks rääkida sellest et kannatanu on end ise ohustanud ning selles osas mida kannatanu ei teadvustanud, ei ole kannatanu oma õigushüve kahjustusele ebapiisava informeerituse tõttu vabaks andnud ning tagajärg jääb algpõhjustajale omistatavaks.¹⁵⁹ Seetõttu kõike eelnevat kokkuvõttes on vajalik hinnata nii menetlusaluse isiku käitumist, kui ka kannatanu enda poolset käitumist, kuidas nad sinna liiklusohutliku olukorda sattusid ning kuidas oleks jäänud loodud oht tagajärjes realiseerimata. Eelnevas töös käsitletud õiguskirjanduse ja kohtupraktikas käsitletu pinnalt on vajalik hinnata mõlema liiklusõnnetuse osapoolte hoolsuskohustusi rikkuvat käitumist. Liiklusõnnetuse esmapõhjustaja karistamiseks karistusõiguslikult ei piisa vaid sellest, et tuvastada tema hoolsuskohustust rikkuv käitumine ehk õigusnorm mida isik rikkus. Töö autori hinnangul on käesoleva töö käsitlusest tulenevalt maakohtud jätnud hindamata kõigi liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumise hindamata ning on lähtunud oma lahendites vaid süüdistatava käitumisest. Jättes selle tulemusel täitmata uurimiskohutuse ning et kõiki tõendeid tuleb hinnata kogumis, mitte eelistada teatud tõendeid teistele. Maakohtu kohustus hinnata kõigi liiklusõnnetuse osapoolte käitumist

¹⁵⁵ RKKKo 3-1-1-87-15, p 13.

¹⁵⁶ RKKKo 3-1-1-34-08, p 8; RKKKo 3-1-1-60-10, p 17.2

¹⁵⁷ Kiris, *supra* nota 135, lk 21.

¹⁵⁸ *Ibid.*

¹⁵⁹ Kühl, (2002) *supra* nota 34, lk 38-39.

tuleneb VTMS¹⁶⁰ § 123 lg 2, mille kohaselt peab maakohus arutama väärtetasja täies ulatuses, s.o kontrollima kõiki asjaolusid, millest sõltub isiku vastutus, ning VTMS¹⁶¹ § 133, mis loetleb otsuse tegemisel lahendatavad küsimused.

1.3. Esmapõhjustaja vastutuse katkemine

1.3.1. Usalduspõhimõte

Usalduspõhimõtte, kohaselt võib isik, kes ise täidab hoolsusnõudeid, eeldada nende täitmist ka teiste poolt.¹⁶² Sellest lähtuvalt võib sõidueesõigusega isik loota sellele, et tema õigust tunnustavad ka teised liiklejad, mistõttu ta ei pea vähendama kiirust selle piirini, et ta suudaks vältida teise liikleja poolse eeskirjade rikkumisega põhjustada võidavat tagajärge.¹⁶³ Järgneva kohtulahendi¹⁶⁴ puhul on riigikohus nimetanud, et liiklus on ajaliselt kulgev nähtus, siis mõistetavalt on ka sõidukijuhil nii nimetatud ülekäiguraja eelsel hoolsuskohustusel ja sealhulgas LE § 47 sätestatud kohustusel kindlad ajalised piirid. Viimati nimetatud kohustus saab jalakäijate ülekäigurajale läheneva sõiduki juhile kehtida hetkeni, mil võib veel rääkida temast eespool enne reguleerimata ülekäigurada pärisuunavõõndis seisma jäänud või seisma jäävast teisest sõidukist.¹⁶⁵ Kuna käesoleva lahendi korral loeti tõendatuks, et parempoolsel kõrvalrajal sõitnud mikrobuss ei pidurdanud ülekäiguraja ees, vaid ülekäigurajal olles, siis mootorsõiduki juhil oli õigustatult õigus lähtuda usalduspõhimõttest ja eeldama, et ka teised liiklejad ja muud isikud täidavad liikluseeskirjade nõudeid.¹⁶⁶ Seega mootorsõiduki juhil oli õigust eeldada, et mikrobussi juht ei sõida ülekäigurajale, kui teed soovib ületada jalakäija. Selle lahendi puhul riigikohus leidis, et mootorsõiduki juhi teo ja kannatanule ülliraskete kehavigastuste tekitamise vahel on põhjuslik seos ekvivalentsusteooria (conditio sine qua non) mõttes olemas, kuid seda ei saa ettevaatamatusdelikti spetsiifikat arvestades siiski mootorsõiduki juhile õiguslikult omistada, kuna käsitletavas piiritletud liiklussituatsioonis ei saa talle ette heita hoolsuskohustuse rikkumist.¹⁶⁷

Usalduspõhimõtte toime lõpeb siis, kui teise peale loota ei saa, sest selline lootus on ilmselgelt alusetu, lootust petetakse, ilmneb et teine isik ei saa või ei taha õiguspäraselt käituda.¹⁶⁸ Samuti ei saa usalduspõhimõttele toetuda näiteks liikluses lapse või vanuri suhtes,¹⁶⁹ mida kajastati töö eelnevas osas.¹⁷⁰ Juhul, kui käitub isik aga ise hoolsusvastaselt kehtib üldreegel: oma kohustuste vastane käitumine ei anna alust loota, et küllap teised tema tekitatud ohtliku olukorraga toime tulevad, kuna usalduspõhimõttele ei jää ruumi olukorras, kus hoolsusvastane käitumine viib teise isiku vale arusaamisele ja

¹⁶⁰ Väärtetasomenetluse seadustik.- Riigi Teataja RT I, 31.12.2016, 18, § 123 lg 2.

¹⁶¹ *Ibid*, § 133.

¹⁶² Sootak, (2004) *supra* nota 32, 19.

¹⁶³ *Ibid*, 19.

¹⁶⁴ RKKKo 3-1-1-63-03.

¹⁶⁵ *Ibid*, p 11.

¹⁶⁶ *Ibid*, p 12.

¹⁶⁷ *Ibid*.

¹⁶⁸ Kuhl, (2002) *supra* nota 34, § 12/39.

¹⁶⁹ Sootak, (2004) *supra* nota 32, 19.

¹⁷⁰ Käesoleva töö lk 8.

siit tulenevalt ka valele käitumisele.¹⁷¹ Usalduspõhimõttest lähtuvalt ei või sa oma liikluseeskirju rikkuva käitumisega viia teisi liiklejaid eksitusse. Lähtuvalt eelnenud riigikohtu lahendile, kus mikrobuss peatus alles ülekäigurajal, ei või saa viia teist kaasliiklejat eksitusse sellega, et ülekäigurajale ei lähene jalakäijat. Kuigi tegelikult sa näed, et ülekäigurajale läheneb jalakäija, kes soovib teed ületada, kuid sa loodad et jalakäija ei asutu ülekäigurajale või eeldad, et tina mootorsõiduki juht saab tekkinud ohuga hakkama.

Kohtupraktika seisukohast lähtuvalt ei kehti usalduspõhimõtte reguleerimata ülekäiguradade juures, kuna tegemist on olukorraga, kus ülekäigurada ületada sooviv jalakäija ei saa tingimusteta eeldada, et sõidukijuht kindlasti täidab liikluseeskirjade nõudeid ning laseb tal probleemideta teed ületada, see ei muuda aga liikluseeskirjadega sätestatud autojuhi kohustust anda teed jalakäijale, kes on juba astunud ülekäigurajale ning on juba teed ületamas.¹⁷² Seega peab jalakäija alati veenduma selles, et mootorsõiduki juht laseb tal takistusteta ja ohutult teed ületada.

Kõik liiklejad ja muud isikud peavad järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikad ja ettevaatlikud ning tagama liikluse sujuvuse vältimaks ohu ja kahju tekkimist.¹⁷³ Eelnvalt käsitletud riigikohtu lahendi korral, mõisteti mootorsõiduki juht õigeaks, kuna mootorsõiduki juht oli kõnealuses situatsioonis, mil ta oli sõidukiiruse vähendanud umbes 35 km/h, õigus eeldada, et kõrvalrajal liikuva ja tema vaatevälja eest paremalt varjava mikrobussi juht sõidab ülekäigurajale üksnes siis, kui seal ei viibi jalakäijaid, samuti seda, et jalakäijad ei hakka ülekäiguraja vahetus läheduses ületama sõiduteed ülekäiguraja kõrvalt.¹⁷⁴ Mootorsõiduki juhi suhtes puudus kuriteokoosseis. Seega usalduspõhimõtet hõlmavates situatsioonides ei saa menetlusalust isikut süüdi mõista teo eest, milles võisid esineda liikluseeskirjade kohaselt hoolsuskohustust rikkuv käitumine. Sellistel juhtudel menetlus lõpetatakse KrMS § 199 sätete alusel, kuna asjas on ilmnunud kriminaalmenetlust välistavad asjaolud. Küll, aga on teatud juhtudel võimalik isiku karistamine väärteokorras, kui tema teos esinevad väärteotunnused nagu näiteks liiklusõnnetuse põhjustamine. Kohtuasjas 3-1-1-87-15 Tallinna Ringkonnakohus 03.06.2015. a määrusega lõpetas süüdistatava suhtes kriminaalmenetluse KrMS § 274 lg 1 alusel, sest tema tegu vastab väärteo tunnustele ehk liiklusõnnetuse põhjustamisele. See konkreetne lahend ei jõustunud, kuna prokurör kaebas selle edasi, kuid siiski saab seda lahendit näitena tuua olukorras, kus süüdistatava tegu ei vasta vaadeldavale koosseisudele, kuid tema teos on siiski väärteo tunnused.

1.3.2. Lubatud riski ületamine

Lubatud riski ületamise hindamisel tuleb igal juhul jõuda arusaamiseni, milline oli hoolsuskohustusele vastav norm, ning leida milline oleks olnud korrektne käitumine mis oleks vastanud hoolsuskohutuse nõuetele. Kui konkreetse isiku käitumine ei vastanud sellele käitumisviisile, mida me eeldasime, siis on hoolsuskohustuse rikkumine ära

¹⁷¹ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, lk 15/671 a.

¹⁷² TRRo 1-12-3626, p 10.1.

¹⁷³ Liiklusseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 2 lg 2.

¹⁷⁴ RKKKo 3-1-1-63-03.

tuntud.¹⁷⁵ Selle juures kasutatakse õiguskorra isikustamise põhimõtet, moodustatakse hoolsusnõudeid täitva isiku kuju, õiguskorda positiivselt suhtuv isik.¹⁷⁶ Mõõdupuu on seega *ex ante* objektiivne vaatleja, kes enne sündmust oleks pidanud ohu ära tundma ning käituma õiguskorrale vastavalt.¹⁷⁷ Seega lähtutakse vaatleja hinnangust, kes oleks käitunud nagu tavaline keskmiste teadmistega inimene ning kui tema oleks suutnud seda ohtu ette näha ning vältida, siis on hoolsuskohustuse rikkumine tuvastatud. Näiteks, kui kasutatakse *ex ante* objektiivset vaatlejat juhtumi korral kus mootorsõiduki juht sõitis otsa teed ületanud jalakäijale ning objektiivne vaatleja nägi seda ohtu sarnases olukorras ette ja suutis võimaliku ohtu ära hoida, siis on hoolsuskohustuse vastane rikkumine ära tuntav. See tähendab seda, et objektiivne vaatleja tundis ohu ära, tundis ära saabuda võiva tagajärje ning sai aru et nende kahe ohu vahel on olemas põhjuslik seos. Sama seisukohta on märkinud riigikohus oma lahendis,¹⁷⁸ kus kohus väljendas, et hindamaks kas isik täitis või ei täitnud piisava tähelepanelikkusega nõutavat hoolsuskohustust, mis tõi kaasa lubatud riski ületamise, tuleb konstrueerida ka hoolsuskohustusele vastav käitumine ning selleks tuleb püstitada küsimus, kuidas oleks süüdistatava asemel toimunud keskmiselt kohusetundlik ja ettenägelik, samas teadmistega tegutsev isik.¹⁷⁹

Ohu objektiivne olemasolu ja selle äratuntavus objektiivse *ex ante* vaatleja poolt ei tähenda aga veel seda, et esineks hoolsuskohustuse rikkumine ning igasugune objektiivselt võimalik ja tajutav oht ei tekita veel erilist kohustust hoolas olla.¹⁸⁰ Hoolsusvastane tegu peab ületama lubatud riski piiri ning kutsuma materiaalse delikti korral esile riskis realiseeruva tagajärje.¹⁸¹ Riigikohtu hinnangul tuleb kohtul analüüsida kõiki asjas leiduvaid tõendeid ning järgnevas lahendis¹⁸² maakohus seda ei teinud ning ei tuvastanud õiguslike järelduste tegemiseks vajalikke faktilisi asjaolusid. Vastavalt VTMS § 150 lg 2 tunnistab riigikohus selle vääртеomenetus õiguse oluliseks rikkumiseks, sest see on kaasa toonud põhjendamatu kohtuotsuse. Riigikohus märkis, et alles pärast faktiliste asjaolude tuvastamist saab kohus asuda hindama, kas isik on rikkunud hoolsuskohustust või mitte. Kohtul tuleb anda hinnang ka selle kohta, kas tuvastatud ilmastiku- ja teetingimuste korral keskmine mõistlik sõidukijuht võis ja pidi ette nägema lumevaalude teket sõiduteel ning milline oleks olnud mõistlik käitumine, millise kiirusega võis lumevaalu sisse sõita, et oleks tagatud kontroll sõiduki üle, sh ka võimalus pidurdada ja takistuse ees peatuda.¹⁸³

Järgnevalt toon näite lubatud riski ületamise kohta, “autojuht sõidab asulasisesel teel hea nähtavuse korral kiirusega 50 km/h. Temast mõnikümmend meetrit eespool seisavad kaks jalakäijat ja vestlevad omavahel. Äkki astub neist üks mõttesse süvenenult tagurpidi sõiduteele, autojuht ei jõua enam pidurdada ning sõidab jalakäijale otsa.”¹⁸⁴ Loomulikult

¹⁷⁵ Kuhl, (2002) *supra* nota 34, § 12/25.

¹⁷⁶ *Ibid.*

¹⁷⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 523.

¹⁷⁸ RKKKo 3-1-1-90-06.

¹⁷⁹ *Ibid.*, p 31.

¹⁸⁰ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 26.

¹⁸¹ RKKKo 3-1-1-90-06, p 23.

¹⁸² RKKKo 3-1-1-109-05, p 14.

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ Samson, E. Kriminaalõiguse üldosa : abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse karistusõiguse

võis autojuht nagu iga teinegi isik ette näha, et üks jalakäija astub sõiduteele, kuid sama kiirusega sõitu jätkates ei rikkunud ta aga hoolsuskohustust.¹⁸⁵ Lubatud riski kriteerium lähtub lihtsast tõsiasjast, et õigus ei saa esitada inimesele ülemääraseid nõudeid ning antud näites hoolsuskohustuse rikkumist tunnistades välistatakse üldse võimalus paljudes kohtades autoga sõita, samas satuks selline hoolsusnõue vastuollu usalduspõhimõttega.¹⁸⁶

Igapäevaelu sündmused toimuvad alati mingi ohu foonil ning seetõttu on alati ka võimalik, et see oht realiseerub.¹⁸⁷ Liiklus on koht, kus on pidevalt riskid ja ohud, mis võivad realiseeruda, kui keegi rikub oma poolset hoolsuskohustust. Hoolsuskohustuse rikkumise sisustamine riskikriteeriumiga nõuab, et tegemist oleks mitte tavalise, vaid erilise, kõrgendatud ohuga, mis on objektiivselt olemas ja tajutav.¹⁸⁸ Lubatud risk kujutab endast tavalise deliktstruktuuris õigusvastasust välistavat asjaolu, kui aga lähtuda negatiivsete koosseisutunnuste teooriast, siis on see negatiivne koosseisutunnus.¹⁸⁹ Selle teooria järgi sisalduvad koosseisus kõik teo- või tagajärje ebaõigust kirjeldavad tunnused, seega negatiivsete tunnustena ka õigusvastasust välistavad asjaolud.¹⁹⁰ Teo karistamisväärsus ilmneb positiivsena teo ja tagajärje kirjeldades ning negatiivsena õigustavate asjaolude puudumises, seega kuuluks lubatud riski ületamine ettevaatamatusdelikti objektiivsesse koosseisu omaette negatiivse tunnusena.¹⁹¹

C.Roxin on teinud ettepaneku asendada hoolsuskohustuse rikkumine kui ettevaatamatusdelikti objektiivne koosseisu tunnus vormeliga isiku poolt loodud ja lubatud riski ületava ohu realiseerimine normi kaitsealas.¹⁹² Lubatud riski ja selle ületamist on seotud ka sotsiaalselt ebaadekvaatse ohu mõistega, pidades silmas valdkondi, mis on juba oma olemuselt ohtlikud.¹⁹³ Seega tähendab hoolsuskohustust rikkuv käitumine sellise ohu loomist, mis on objektiivselt ühiskonnas soovimatu ja vastab seega koosseisule, kas konkreetses olukorras oli sellise ohu loomine lubatav, on aga juba järgmise tasandi, nimelt õigusvastasuse küsimus.¹⁹⁴

Riskiteooria täielik rakendamine viib tegelikult kohustusvastasusseosest loobumiseni, objektiivne omistamine sõltub üksnes sellest, kas ületati tavapärasest riski ja kas saabunud tagajärjes realiseerus just see oht, millega isik riskis.¹⁹⁵ Isikule tuleb tagajärg omistada, kui hoolsa käitumise korral oleks tagajärje saabumise tõenäosus väiksem.¹⁹⁶ Kohtupraktika nõuab, et kindla teadmisega külgenevat tõenäosust, et hoolsa tegutsemise korral oleks tagajärg jäänud üldse saabumata või saabunud veidi hiljem.¹⁹⁷ Riskiteooria

õppegrupile. Tallinn : Justiitsministeerium, 2000., lk 343.

¹⁸⁵ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 524.

¹⁸⁶ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 26.

¹⁸⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 524.

¹⁸⁸ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 63.

¹⁸⁹ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 26.

¹⁹⁰ *Ibid.*

¹⁹¹ *Ibid.*, lk 27.

¹⁹² Roxin, (2006) *supra* nota 89, § 24/14.

¹⁹³ Gropp, (2001) *supra* nota 56, § 12/71.

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ Krey, V. Deutsches Strafrecht. At. Bd 1. Stuttgart : Kohlhammer, 2001., § 52/547.

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 27.

kohaselt on isiku vastutus välistatud hoolsuskohustust rikkuva teo korral üksnes siis, kui ka hoolsuskohustust täitva teo korral oleks tagajärg kindlasti saabunud. Kui tagajärg oleks võinud saabuda, on hoolsusvastane käitumine oluliselt suurendanud ohtu hüvele ning tagajärg tuleb tegijale omistada.¹⁹⁸ Hoolsuskohustust tuleb ka siis täita, kui ei ole kindel, kas täitmise korral oleks oht välditud ja hüve päästetud. See on ohvri huvides, kui alati nõuda tema hüve säilitavat käitumist. Isik tuleb süüdi mõista siis, kui tema hoolsusvastane tegu ilmselgelt suurendas tavapärasega võrreldes ohtu õigushüvele, st suurendas kahju tekkimise riski.¹⁹⁹ *In dubio pro reo* vormel tuleb alles siis mängu, kui ei ole kindel, kas hoolsusvastasus suurendas riski või mitte.²⁰⁰ Ühiskond on praktilistel kaalutlustel nõus teatud mõistliku riskiga, selle ületamise korral asetatakse aga hüve hoolsuskohustust rikkuv, seega hukkamõistetava käitumisega ohtu. Alles, siis kui on täiesti kindel, et ka hoolas käitumine ei oleks hüve päästnud, ilmneb, et hüve ohustav ja seega keelatud käitumine ei realiseerunud tagajärjes.²⁰¹

Isik vastutab alati, kui alternatiivne õiguspärane käitumine oleks tagajärje vältinud.²⁰² On kindel, et õiguspärane alternatiivkäitumine ei oleks tagajärge vältinud. Vältimisteooria välistab vastutuse; riskiteooria välistab vastutuse üksnes siis, kui hoolsusvastane käitumine ei suurendaks oluliselt ohtu õigushüvele. Kui see ei ole kindel tuleb kasutusele *in dubio pro reo*.²⁰³ Seega eelnevast analüüsist saab järeldada, et riski ületamine on lubatud vaid juhul, kui ka hoolsuskohustust täitva käitumisviisi korral oleks sama tagajärg saabunud ehk siis hoolsuskohustuse vastane ja hoolsuskohustust täitev käitumisviisi oleksid viinud täpselt sama tagajärjeni. Juhul, kui läbi riskeeriva käitumise tekkinud oht oleks jäänud hoolsuskohustust täitva käitumisviisi korral tekkimata, siis isik vastutab oma teo tulemusel tekkinud tagajärje eest. Ka selle punkti juures on kindlasti vajalik hinnata liiklusõnnetuse mõlema osapoole käitumist, selleks et hinnata kelle hoolsusvastane käitumine suurendas tagajärjes realiseerunud ohtu.

1.3.3. Normi kaitseala

Normatiivne omistamine ettevaatamatuse korral vaadatakse, et rikkumine viiks õiguslikult relevantse ohu tekkimisele normi kaitsealas, tagajärje omistamisel kehtib regressikeeld ning oht peab realiseeruma tagajärjes ning lisaks tuleb kontrollida õigusvastasusseost.²⁰⁴ Kausaalseose abil ning olukorras, kus ka õiguspärasest alternatiivkäitumisest tulenev õigusvastasusseos lubab tagajärje hoolsuskohustust rikkunud tegijale omistada, võib isik vastutada selliste hüvede kahjustamise eest, mille kaitse ei saa aga olla ettevaatamatusdelikti koosseisu ülesanne.²⁰⁵ Samas võib tekkida ka vastupidine olukord, kus õiguspärasest alternatiivkäitumisest võib tuleneda vastutuse puudumine, kuid tegutsemine normi kaitsealas ja siit tuleneva ohu realiseerumine annab

¹⁹⁸ *Ibid*, lk 28.

¹⁹⁹ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 28.

²⁰⁰ Jescheck, H-H., Weigend., T. Lehrbuch des Strafrechts. AT. 5. Aufl. Berlin: Duncker&Humblot, 1996., lk 585.

²⁰¹ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 28.

²⁰² *Ibid*.

²⁰³ *Ibid*.

²⁰⁴ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 526.

²⁰⁵ Samson, (2000) *supra* nota 184, lk 356.

aluse rääkida vastutusest.²⁰⁶ Seetõttu tuleb tagajärje omistamiseks kontrollida, kas toimunu on hõlmatud normi kaitsealaga.²⁰⁷

Tulenevalt kriminaalkolleegiumi varasemast praktikast saab öelda, et normatiivselt ei saa isikule omistada tagajärge juhul, kui tema teo ja tekitatud tagajärje vahel puudub õigusvastasusseos, kui isik tegutses lubatud riski piires või kui ta põhjustas tagajärje väljaspool asjasse puutuva normi kaitseala.²⁰⁸ Peale selle võib tagajärje normatiivne omistamine isikule olla välistatud ka seetõttu, et kahju kannatanu asetab ise ohtu mõne enda õigushüve. Sellisel juhul pole põhjust tagada õigushüve kandjale tema riigipoolset kaitset karistusõiguse abil. Sellest tulenevalt on kriminaalkolleegium korduvalt märkinud, et mitme osapoolega liiklusõnnetuste puhul tuleb hinnata kõigi õnnetuse osapoolte käitumist.²⁰⁹ Liiklusõnnetuste puhul vabaneb hoolsuskohustust rikkuva teoga kahju põhjustanud isik vastutusest eeskätt juhul, kui ka kahju kandnud isik rikkus mõnda liiklusseaduses sätestatud kohustust ja ohustas sellega ise liiklusõnnetuses kahjustatud õigushüve.

1.3.4. Kannatanu poolne hoolsusvastasus

Teatud juhtudel on teada liiklusõnnetuse põhjustanud isik, kuid hinnates kannatanu enda käitumist selgub, et kannatanu on käitunud hoolsusnõuete vastaselt ning tekkinud ohtu suurendanud. Juhul, kui kannatanu võtab oma hoolsusvastase käitumisega üle kogu järgneva põhjusliku ahela, siis ei saa esmapõhjustaja tagajärje eest ei tahtluse ega ettevaatamatuse vormis vastutada (teatud juhtudel tuleb küll kontrollida esmapõhjustaja kui võimaliku garanti vastutust tegevusetuse eest).²¹⁰ Siin kehtib tahtliku süüteo regressikeelu põhimõte, et vastutusala ei ulatu ohu esmapõhjustajani, kui kannatanu on ise ja vabatahtlikult, ainult temast sõltuval viisil kahju tekkimise riski üle võtnud.²¹¹ Esmapõhjustaja ei vastuta vaatamata sellele, et ta on ohu üksnes loonud või tagajärje saabumist võimaldanud või soodustanud, kannatanu on aga edasise põhjusliku ahela vabavastutuslikult enda kanda võtnud, näiteks on ta kannatanule tekitanud ettevaatamatusest vigastuse, kuid selle ravist viimane keeldub, mistõttu ta ka sureb.²¹²

Sellest lähtuvalt tuleb liiklussüütegudes hinnata kõigi osapoolte käitumist. Juhul, kui nii esmapõhjustaja kui ka kannatanu on rikkunud hoolsuskohustust, ei ole esmapõhjustaja vastutus ettevaatamatuse eest aga siiski välistatud, kui ohvri käitumine on esmapõhjustaja teo suhtes teisejärguline.²¹³ Näiteks, kui “ autojuht sõidab suure kiirusega libedal teel kurvist välja ega suuda autot valitseda. See paiskub üle katuse, libiseb kõnniteele ja seal vastu majaseina. Sõiduteel tabab auto koolilast, kes on liikluseeskirju rikkudes asunud tänavat ületama.”²¹⁴ Antud kaasuses on mõlemad rikkunud hoolsuskohustust, kuid

²⁰⁶ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 95.

²⁰⁷ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 29.

²⁰⁸ RKKKo 3-1-136-05 p 9; RKKKo 3-1-1-90-06 p 21.

²⁰⁹ RKKKo 3-1-1-79-06 p 6; RKKKo 3-1-1-85-12 p 6; RKKKo 3-1-1-2-05 p 8.

²¹⁰ Sootak, (2003) *supra* nota 61, II.6.7E.b.

²¹¹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 530.

²¹² Heinrich, B. *Strafrecht AT I*. Stuttgart : Kohlhammer, 2005., (Bd II) vnr 1048.

²¹³ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 33.

²¹⁴ *Ibid.*

autojuhi sõiduk oleks tabanud kannatanut ka siis, kui too ei oleks läinud sõiduteele, vaid viibinud kõnniteel. Seega ei ole ahela esmapõhjustaja vastutus kannatanu hoolsuskohustutust rikkuva teo tõttu välistatud.²¹⁵ Selle kaasuse puhul ei olnud kannatanu hoolsuskohustust rikkuv käitumine oluline, kuna sama tagajärg oleks saanud, kui kannatanu oleks käitunud hoolsuskohustusi järgides. Jalakäija ei saanud oma käitumisega saanud tagajärge kuidagi mõjutada. Sellest lähtuvalt on väga oluline hinnata liiklusõnnetuse osapoolte käitumist mitte lähtuda liiklusõnnetuse esmapõhjustaja olemasolust. Kannatanu käitumise hindamisel tuleb analüüsida, kas kannatanu hoolsuskohustusi järgiv käitumine oleks ära hoidnud saanud tagajärje või oleks tagajärg saanud igal juhul. Lisaks on riigikohus väljendanud oma seisukohta, et kui on olemas tõenäosus, et mõne teise liiklusõnnetuse osapoolte õiguskuuleka käitumise puhul oleks liiklusõnnetuse tagajärg olnud välditav ja seda tõenäosust ei ole võimalik teiste tõenditega kontrollida, siis on tegemist kõrvaldamata kahtlusega, mis süütuse presumptsiooni põhimõtte kohaselt tuleb tõlgendada kohtualuse kasuks.²¹⁶

Järgnevas kohtuasjas²¹⁷ leidis süüdistatava kaitsja, et kohus ei võtnud arvesse asjaolu, et kannatanu aitas ise suurel määral kaasa raske kahju saabumisele, kuna kannatanu ei kinnitanud turvavööd. Kaitsja leidis, et kannatanu on oma hoolsusvastase käitumisega võtnud üle kogu järgneva põhjusliku ahela ning seega ei saa esmapõhjustaja tagajärje eest vastutada ei tahtluse ega ettevaatamatuse vormis. Kaitsja hinnangul kannatanu ignoreeris elementaarseid turvameetmeid, pani ennast ise potentsiaalselt ohtlikku olukorda, millega välistas süüdistatava tegevuse õigusvastasuse.²¹⁸ Tallinna Ringkonnakohus 03.06.2015. a määrusega rahuldab kaitsja ja süüdistatava apellatsioonid ning lõpetas süüdistatava suhtes kriminaalmenetluse KrMS § 274 lg 1 alusel, sest tema tegu vastab vääртеo tunnustele.²¹⁹ Lähtuvalt sellest on võimalik isikut karistada vääртеokorras, kui tema teos esinevad vääртеotunnused. Ringkonna kohus leidis, et käesolevas asjas tuleb lisaks süüdistatava ja teise liiklusõnnetuses osalenud sõiduki juhi käitumisele hinnata ka kannatanu käitumist. Leides, et kui isik käitus ise riski suurendavalt ning kindla teadmisega külgneva tõenäosusega saaks öelda, et tema hoolsuskohustusele vastava käitumise korral oleks tagajärg jäänud olemata, siis ei saa seda täideviijale omistada.²²⁰ Seega tuleb selliste juhtumite puhul hinnata, kas kannatanu oleks saanud samasuguseid vigastusi olukorras, kus ta oleks täitnud talle kohalduvat hoolsuskohustust. Turvavöö kinnitamine on selline hoolsuskohustus, mis on kõigile teada ning selle täitmine on kõigi jaoks elementaarne. Kannatanu peab liiklusesse asudes ise ennast kaitsma, mitte keegi teine ei saa inimest kaitsta, kui ta enda hoolsusvastase käitumisega suurendab tekkida võivat kahju. Juhul, kui kannatanu on jätnud täitmata omapoolse hoolsuskohustuse kinnitamata turvavöö näol, tuleks kohtul hinnata eelkõige, kas olukorras kus kannatanu oleks jäänud oma kohale ning ei oleks oma kohalt paiskunud saanud samasuguseid vigastusi. Seega tuleb hinnata, kas kannatanu on oma hoolsusvastase käitumisega saanud kahju mingil moel suurendanud või oleks saanud tagajärg olnud hoolimata kannatanu käitumisest sama.

²¹⁵ Wessels, Beulke, (2009) *supra* nota 57, lk 15/685.

²¹⁶ RKKKo 3-1-1-1-03.

²¹⁷ RKKKm 3-1-1-87-15.

²¹⁸ *Ibid*, p 3.1.

²¹⁹ *Ibid*, p 4.

²²⁰ *Ibid*, p 4.1.

Selliste lahendite pinnalt tekib töö autorile kahtlus, kas maakohtud hindavad kannatanu enda hoolsusvastast tegevust piisavalt või lähtuvad liiklusõnnetuse põhjustaja olemasolust ning tema hoolsusvastasest tegevusest. Maakohtu kohustus hinnata kõigi liiklusõnnetuse osapoolte käitumist tuleneb VTMS § 123 lg 2, mille kohaselt peab maakohus arutama vääртеasja täies ulatuses, s.o kontrollima kõiki asjaolusid, millest sõltub isiku vastutus, ning VTMS § 133, mis loetleb otsuse tegemisel lahendatavad küsimused.²²¹ Riigikohtu hinnangul ei loo vastus küsimusele, kelle käitumine põhjustas liiklusavarii, veel selgust selles, kellele saab ja tuleb saabunud tagajärg karistusõiguslikult omistada.²²²

Järgnevas kohtuasjas oli tegemist vääртеasjaga, kus süüdistatav ei andnud ristmikul teed paremalt lähenevale sõidukile.²²³ Maakohus jättis hindamata kannatanu tegevuse ning riigikohus rõhutas antud kohtuasjas, et korduvalt on selgitatud, et mitme osapoolega liiklusõnnetuste puhul tuleb hinnata kõigi osapoolte käitumist.²²⁴ Riigikohtu hinnangul on võimalik, et liiklusnõudeid rikkusid erinevad liiklusõnnetuse osapooled ning sellisel juhul tuleb välja selgitada, milline neist rikkumistest põhjustas varalise kahju või inimese tervisekahjustuse. Võimalik on seegi, et tagajärje suhtes on kausaalne mitte ühe, vaid mitme isiku käitumine. Sellest tulenevalt ei ole võimalik lahendada ühe liiklusõnnetuse osapoolte vastutuse küsimust ilma teiste osapoolte käitumist hindamata.²²⁵ Antud kaasuse puhul oli keskne küsimus, et kui kannatanu sõiduk poleks viibinud vastassuuna vööndis, kas siis oleks olnud võimalik sooritada parempöört nii, et kokkupõrget ei oleks toimunud. Maakohus jättis oma lahendis, aga selle asjaolu hindamata. Maakohtul oleks tulnud välja selgitada sõidutee laius ning kas parem pöörde sooritamine ilma kokkupõrketa oleks olnud võimalik. Riigikohus leiab, et maakohtu otsusest ei nähtu ühtegi süüteo koosseisu tunnuseks oleva põhjusliku seose olemasolu süüdistatava teo ja tagajärje vahel ning tühistab maakohtuotsuse kuna isiku karistamisel on oluliselt rikutud vääртеomenetlus õigust VTMS²²⁶ § 150 lg 1 p 8 tähenduses.

Autori hinnangul on kannatanu hoolsuskohustuse hindamine äärmisel oluline, kuna eelnevale kohtupraktika kohaselt on võimalik liiklusõnnetuse põhjustanud isiku süü välistamine, lähtuvalt kannatanu enda ebakorrektselt käitumisest.²²⁷ Samuti võib tagajärje normatiivne omistamine isikule olla välistatud, kui kahju kannatanu asetab ise mõne enda õigushüve ohtu, millest johtuvalt pole põhjust tagada tema kahjustada saanud õigushüve riigipoolset kaitset karistusõiguse abil.²²⁸ Liiklusõnnetuse puhul vabaneb hoolsuskohustust rikkuva teoga kahju põhjustanud isik vastutusest näiteks, kui ka kahju kandnud isik rikkus mõnda liiklusseaduses sätestatud kohustust ja ohustas sellega ise liiklusõnnetuse kahjustatud õigushüve.²²⁹ Riigikohtu hinnangul ei tuleks KarS § 422, § 423 kontekstis otsida vastust küsimusele, kes põhjustas õnnetuse, vaid sellele, kelle

²²¹ Vääртеomenetluse seadustik.- Riigi Teataja RT I, 31.12.2016, 18, § 123 lg 2., § 133.

²²² RKKKm 3-1-1-87-15, p 11.

²²³ RKKKo 3-1-1-79-06.

²²⁴ RKKKo 3-1-1-79-06; RKKKo 3-1-1-63-03; RKKKo 3-1-1-2-05.

²²⁵ RKKKo 3-1-1-79-06, p 6.

²²⁶ Vääртеomenetluse seadustik.- Riigi Teataja RT I, 31.12.2016, 18, § 150 lg 1 p 8.

²²⁷ RKKKo 3-1-1-63-03, p 12.

²²⁸ RKKKm 3-1-1-87-15, p 12.

²²⁹ RKKKo 3-1-1-23-13, p 6.

liiklusnõudeid eirav käitumine tingis koosseisupärase tagajärje saabumise.²³⁰ Seega lähtuvalt eelnevast analüüsist tuleb liiklusõnnetuse põhjustaja kõrval võtta arvesse ka kannatanu enda käitumist.

1.4. Kokkuvõte

Töö eelnevast analüüsist selgus, et mootorsõidukit peetakse võrreldes jalakäijaga suurema ohu allikaks ning suurema ohu allikat valitsenud isik vastutab kannatanule kahju tekitamise eest, olgu selleks siis tema asja kahjustamine, talle tervisekahjustuse tekitamine või surma põhjustamine, kui seadusest ei tulene teisiti. Mootorsõiduki juht, kui suurema ohu allika valitseja peab liikluses järgima liikluseeskirjadest tulenevaid hoolsuskohustusi ja kohustust mitte ohustada teisi liiklejaid, mida käesolevas töös käsitleti koos olemasoleva kohtupraktikaga.

Hoolsuskohustuse järgimine eeldab, et mootorsõiduki juht suhtub teda ümbritsevasse liiklusesse piisavalt tähelepanelikult ja kohusetundlikult. Igaüks, kes asub liiklusesse peab analüüsima nii iseenda, kui kaasliiklejate käitumist ning võimaliku ohu äratundmisel peab käituma vastavalt hoolsuskohustuse nõuetel ning kasutama ettevaatusabinõusid, mis on kogu ühiskonna jaoks üheselt mõistetav ja elementaarsed. Kohtupraktikat analüüsides selgus, et üheks selliseks hoolsuskohustuseks on mootorsõiduki juhil enne ülekäigurada sõidukiiruse vähendamine ja vajadusel peatumine.²³¹ Riigikohus märkis selle lahendis veel, et mootorsõiduki juhil peab enne ülekäigurada sõidukiirust vähendama ja tal peab olema reaalne võimalus sõiduki peatamiseks. Autori autori hinnangul on see seisukoht mõneti vastuoluline, kuna liikluseeskirjades ei sisaldu kohustust selle kohta, mis kohustaks sõiduauto juhil seetõttu, et ta läheneb ülekäigurajale, vähendama kiirust või lausa peatuma. Nimetatud kohustused on seotud sellega, kas ülekäiguraja juures ootab jalakäija võimalust tee ületamiseks või kui jalakäija on juba astunud ülekäigurajale. Seega on selline Riigikohtu sõnastus mõneti vastuoluline. Hoolsuskohustuse rikkumisega ei ole tegemist juhul, kui liiklusõnnetuse põhjustaja saab loota usalduspõhimõttele. Näiteks ülekäigurajale lähenedes piisab, kui juht vähendab oluliselt kiirust ning eeldab, et kõrval rajal liikuva ja tema vaatevälja eest paremalt varjava sõiduki juht sõidab ülekäigurajale üksnes siis, kui seal ei ole jalakäijaid ning et ülekäiguraja vahetus läheduses ei hakka jalakäijad ületama sõiduteed ülekäiguraja kõrvalt.²³² Hoolsuskohustuse rikkumise hindamisel kasutatakse *ex ante* objektiivset vaatlejat, oluline on leida vastus küsimusele, kas see objektiivne vaatleja oleks tekkinud ohtu ettenäinud, oleks saanud aru saabuda võivast tagajärjest ning kas ta oleks tekkida võiva ohu ja tagajärje vahel põhjusliku seost näinud.

Peale hoolsuskohustuse nõuete järgimise peab mootorsõiduki juht lähtuma, et tema tegevusega ei kaasneks ohtu teistele kaasliiklejatele. Oht on olukord, mille areng annab elukogemuse alusel põhjust tõsiselt karta kahju tekkimist või suurenemist õigushüvele.²³³ Seega peaks iga inimese jaoks olema oht ära tuntav ning peaks tekkima kahtlus, et antud

²³⁰ RKKKm 3-1-1-87-15, p 13.

²³¹ RKKKo 3-1-1-63-03.

²³² *Ibid*, p 12.

²³³ Wessels, Beulke, (2009) *supra* nota 57, vnr 303.

situatsiooni jätkamises tekib ohustatud hüvele kahju. Oht määratletakse, kui objektiivselt saabuda võinud tagajärg, mille prognoosimisel lähtutakse mitte süüdlase arusaamast vaid objektiivsetest asjaoludest.

Käesolevas töös vaadeldavate kuriteokoosseisude KarS § 422 ja 423 käsitluses loetakse kannatanuks üksnes isikut, kellele tekitati raskeid tervisekahjustusi või saabus inimese surm, mitte aga isikut, kes kandis sama liiklusõnnetuse tagajärjel vaid varakahju. See ei tähenda, et inimene kes on antud koosseisude järgi kannatanu, ei võiks esitada kriminaalmenetluses tsiviilhagi, nõudes lisaks tema tervise kahjustamisest tekkinud kahjule ka liiklusnõuete rikkumise tõttu tekkinud varakahju hüvitamist.

Teatud juhtudel kannatanu ise vabatahtlikult loobub talle kohalduvast õigushüvest seades ennast vabatalikult ohtu. Kannatanu eneseohustamise korral tuleb lähtuda põhimõttest, et varasema põhjusliku ahela algataja varasemad panused põhjusliku ahela kulgemisse ja konkreetse tagajärje saabumisse karistusõiguslikult tähtsusetud²³⁴ ning sellistel juhtudel tuleb silmas pidada, et igaüks saab olla vastutav vaid iseenda käitumise eest.²³⁵ riigi karistusvõim ei saa võtta endale ülesannet hooldada vastutusvõimelisi isikuid, pannes vastutuse nende tegude eest kellelegi teisele. Juhul, kui kannatanul on võimalik oma hoolsuskohustust täitva käitumisega ära hoida ohus realiseeruda võiv tagajärg, siis ta peab hoolsuskohustuse nõudeid järgides käituma, isegi juhul kui oht on loodud kellegi teise käitumise poolt. Olukorras, kus kannatanu oleks saanud oma hoolsuskohustust täitva käitumisega ära hoida saanud tagajärje, ei ole esmapõhjustaja poolne hoolsusvastane käitumine enam oluline. Siinjuures lähtutakse regressikeelust, mille kohaselt vastutusala ei ulatu ohu esmapõhjustajani, sest kannatanu on ise, oma käitumisest sõltuvalt riski üle võtnud ning ennast ohule avanud. Siinjuures on veel oluline, et kannatanu peab olema teadlik oma otsustuse aluseks olevatest asjaoludest, milles peab sisalduma nii tegu kui tagajärg.²³⁶ Seega kannatanu peab mõõnma, et tema hoolsuskohustuse vastase käitumisega või kaasneda teatud tagajärg. Kannatanu jättes turvavöö kinnitamata mõõnab, et liiklusõnnetuse korral ta paiskub oma kohalt ära, mille tagajärjel ta võib saada viga.

Töö esimese peatüki analüüsist lähtuvalt peab töö autor vajalikuks rõhutada, et nii analüüsitud kirjanduse, kui ka olemasoleva kohtupraktika pinnalt saab üheselt järeldada, et mitme osapoollega liiklusõnnetuste juhtumite korral on vajalik hinnata kõigi osapoolte käitumist, mida mitme töös käsitletud maakohtu lahendi korral ei ole käsitletud. Liiklusõnnetuse esmapõhjustaja vastutuse välistamiseks võib olla mitmeid põhjuseid, mida töös ka käsitleti. Tegemist võib olla, usalduspõhimõttega, lubatud riski ületamine, normi kaitseala või kui kannatanu enda hoolsusvastase käitumisega on suurendanud kahju tekkimist. Töö autori hinnangul tuleks kõige olulisemaks esmapõhjustaja süüd välistavaks asjaoluks pidada kannatanu enda hoolsusvastast käitumist, kuna iga inimene peaks liikluses end igal võimalikul moel ise kaitsma, mitte aga oma tegevusega seadma oma elu ja tervist ohtu. Isegi olukorras, kus isikul on eesõigus tee ületamiseks, peab ta eelnevalt veenduma selle tegevuse ohutuses.

²³⁴ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 11/36.

²³⁵ Wessels, Beulke, (2009) *supra* nota 57, vnr 185.

²³⁶ Lenckner, T., Sternberg-Lieben, D.–StGB-Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch. Kommentar. 29. Aufl. München : C.H. Beck 2014., § 32.

Juhul, kui mõlemad liiklusõnnetuse osapooled käitsid hoolsuskohustuse nõudeid eiravalt, siis on vajalik hinnata kas hoolsuskohustuse nõudeid järgiv käitumine oleks ära hoidnud saabunud tagajärje. Kui leiab tuvastamist, et kannatanu oleks saanud oma hoolsusnõudeid täitva käitumise korral tekkinud kahju ära hoida, siis ei saa liiklusõnnetuse esmapõhjustajale süüd omistada karistusõiguslikus mõttes.

Siit, aga tõusetub uurimistöo probleem küsimus, et kui liiklusõnnetuse põhjustaja ei vastuta antud teo eest, kes siis vastutab? Liiklussüüteod antud kontekstis on sätestatud KarS²³⁷ § 422 või § 423 järgi ning nende koosseisude järgi vastutab vaid juht. Kuna endale kahju tekitamine ei ole kriminaalkorras karistatav tegu, siis kannatanu ehk siis liiklusõnnetuse esmapõhjustaja. Kannatanu ise ei saa kriminaalkorras teo eest vastutada. Kui leiab tuvastamist, et kannatanu on oma hoolsuskohustuse eiramise tõttu tekitanud endale kahju, siis kriminaalmenetlus lõpetatakse KrMS²³⁸ § 199 lg 1 p 1 ja § 274 lg 1 alusel, sellisel juhul juht ei vastuta tagajärje loomise eest vaid liiklusõnnetuse põhjustamise eest väärteokorras. Kui väärteotunnuste olemasolu ei tuvastata, siis tehakse süüdistatava osas õigeksmõistev kohtuotsus ning seejärel ei ole võimalik isikut enam teistkordselt karistada sama teo eest, isegi mitte väärteokorras kuna kehtib topelt karistamise keeld. Samuti on võimalik kannatanu karistamine LS²³⁹ § 259 lg 2 p 2,3 järgi kui sellega on tekitatud inimesele ettevaatamatusest tervisekahjustus või kui sellega on tekitatud varaline kahju või liiklusoht. Lähtuvalt LS ja KrMS on võimalik nii kannatanu kui ka liiklusõnnetuse põhjustaja karistamine, kui liiklusõnnetuse põhjustaja tegu ei vasta KarS § 422 ja § 423 koosseisudele.

²³⁷ Karistusseadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 14, § 422, § 423.

²³⁸ Kriminaalmenetlus seadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 46. § 199 lg 1 p 1.

²³⁹ Liiklusseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, 259 lg 2 p 2, 3.

2. Põhjusliku seose hindamine

2.1. KarS § 422, § 423

Selleks, et analüüsida käesolevas töös käsitletavaid kuriteo koosseisude kvalifikatsioonide kohaldamist, tuleks avada, mis on see karistatav tegu mil seadus näeb ette KarS § 422 või § 423 järgi karistuse. Tegu on “karistusõigusdogmaatika täring”, mõiste, millest kõik algab.²⁴⁰ Seega tegu on see millest saab õigusrikkumine alguse, ilma keelava teota ei ole võimalik ka isikut karistada. Karistusõigusliku teomõiste ülesanne on piiritleda inimese õiguslikult relevantsest, tahtest kantud käitumisest kõik see, millel ei ole sotsiaalset kvaliteeti.²⁴¹ Kõik, mis jääb teo mõistest väljapoole, ei ole karistusõiguslikult hinnatav ning kui puudub tegu, ei ole võimalik hakata hindama selle eimillegi vastavust koosseisule, õigusvastasust ja süüilisust.²⁴² Seega mõtted ja soovid võivad küll olla palju kurja kuulutavad, kuid kui neile ei järgne teatavad käitumised ehk tegu, siis ei ole mõtted ka karistatavad. Koosseisutegu tegu on kui inimkäitumine- millegi koosseisupärase tegemine või tegemata jätmine, mis tuleb konkreetsel juhul alati tuvastada.²⁴³

Tegu võib seisneda aktiivses käitumises ehk tegevuses ning passiivses käitumises ehk tegevusetuses ning tegu tuleb piiritleda mitteteost.²⁴⁴ Mitteteod on mõtted, arvamused, hoiakud, tunded, sest mitte kedagi ei saa mõtete eest karistada: *cogitationes poenam nemo patitur*.²⁴⁵ Seega loetakse mitte tegudeks neid tegusid, mis ei avaldu välismaailmas, kuna nende puhul puudub obligatoorne tunnus. Samuti loetakse mitte teoks *vis absoluta*, kus inimene küll tegutses, tema tahe saatis tegu ja hõlmas ka eesmärgi, kuid see toimus vääramatu füüsilise sunni mõjul, lisaks loetakse mitteteoks somaatilised keharefleksid (inimene kui lihasmass), milles ei osale teadvus- krambid, refleksid liigutused, liigutused unes, narkoosi all või muud teadvusetus seisundis, somnambulid.²⁴⁶ Reflekside näol ei oma inimene selle tegevuse üle kontrolli ning tegemist on närvide tegevusest tingitud tegevusega.

Näiteks puudub tegu, kui autojuhile lendab silma putukas, ta sulgeb reflektiivselt silmad, kaotab kontrolli auto üle ja seetõttu põhjustab õnnetuse, siinjuures on vaieldavad aga õpitud või omandatud automatismid.²⁴⁷ Seega autojuht on olukorras mida ta ei kontrolli, kuna paneb refleksist silmad kinni, põhjusel et tema silma on sattunud võõrkeha ning kui selle tagajärjel juhtus liiklusõnnetus, siis autojuht ei vastuta selle sündmuse eest, kuna tal puudus tegevuse üle kontroll. Küsimuse alla võib loomulikult tulla, et kas see oli refleks

²⁴⁰ Jescheck, Weigend, *supra* nota 200, lk 218.

²⁴¹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 215.

²⁴² Sootak, J. Süüteomõiste ja deliktstruktuur : loenguid karistusõiguse üldosast II. 2., täiendatud väljaanne. Tallinn : Juura, 2004., lk 15.

²⁴³ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 242.

²⁴⁴ Sootak, (2004) *supra* nota 241, lk 24.

²⁴⁵ *Ibid.*

²⁴⁶ *Ibid.*

²⁴⁷ *Ibid.*, lk 25.

või omandatud automatism. Autori hinnangul tuleb siinjuures hinnata konkreetse inimese varasemat elukogemust koos omandatud oskuste -ja teadmiste pagasiga. Iga konkreetse isiku juures tuleb analüüsida, kas inimese käitumine oli teadlikult sooritatud või tulenes tegevus automaatselt refleksist. Mitteteoks loetakse tegevusetust, kui isik jääb vastupidiselt tegutsemisootusele tegevusetuks, sest tal puudub tegutsemisvõime. Näiteks vääramatu jõud muudab ta liikumisvõimetuks.²⁴⁸

Teo väline asjaolu ehk teomodaliteet kirjeldab olukorda, milles peab tegu koosseisukohaselt aset leidma, nendeks asjaoludeks on aeg, koht ja vahend.²⁴⁹ Liiklussüütegude puhul on mootorsõiduk süüteo toimepanemise vahend. Isik, kes juhib mootorsõidukit joobeseisundis, kasutab seda liikluses osalemiseks ja seega ka süüteo toimepanemiseks ning järelikult on sõiduki näol tegemist KarS § 422-424 kirjeldatud kuriteo vahendiga.²⁵⁰ Liiklussüütegude puhul on kindlasti kõik need teomodaliteeti hulka kuuluvad asjaolud olulised nii vahend, kui ka aeg ja koht.

KarS § 422 kohaselt seisneb karistatav tegu mootorsõidukit juhtides ohutu liiklemise või käitamise eeskirjade rikkumises, kui sellega on ettevaatamatusest tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm. Seega mootorsõidukijuht on rikkunud liikluseeskirjas sätestatud nõudeid, mis on mootorsõiduki juhile täitmiseks kohustuslikud ning läbi selle on mootorsõidukijuht pannud ohtu teiste kaasliiklejate elu ja tervise ning ettevaatamatusest tekitanud inimesele raske tervisekahjustuse või tema surma.

KarS § 423 kohaselt kirjeldatud teoga seisneb mootorsõiduki juhi poolt liiklus- või käitusnõuete rikkumise eest ettevaatamatusest, kui sellega on tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm.²⁵¹

Süüteokoosseisu peetakse esimeseks sisuliseks kontrollastmeks, kus tuvastatakse isiku käitumine vastavuses kuriteokoosseisule. Erinevalt nõukogude karistusdogmaatikast ei ole süüteokoosseis enam üldmõiste ja isiku karistamise alus, vaid üksnes esimene aste konkreetse teo karistusväärsuse tuvastamisele.²⁵² Süüteokoosseisus sisaldub see ebaõiguse mille suhtes isik on eksinud. Süüteokoosseisu mõiste tuleneb KarS § 12 ning süüteokoosseis võib olla oma tüübilt põhideliktil või kõrvaldeliktil.²⁵³ Põhideliktili kõrvale võib moodustada kõrvaldeliktili (*delictum sui generis*- deliktist endast tulenev) ning kõrval- ja põhideliktil on eri- ja üldnormi vahekorras ning siin kehtib õiguse üldreegel, et üld- ja erinormi olemasolu korral kohaldatakse erinormi.²⁵⁴ Vaadeldavate süütegude puhul on tegemist ettevaatamatusest tekitatud liiklusõnnetustega, millest lähtuvalt on tegemist ettevaatamatusdeliktiga, mille korral peab olema teo ja tagajärje vahel põhjuslik seos ekvivalentsusteooria (*conditio sine qua non*) mõttes.²⁵⁵ Kuid deliktili eripärast

²⁴⁸ *Ibid*, lk 25.

²⁴⁹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 243.

²⁵⁰ *Ibid*.

²⁵¹ Karistusseadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 14.

²⁵² Sootak, (2004) *supra* nota 241, lk 30.

²⁵³ Sootak, Pikamäe (2015) *supra* nota 5, lk 21.

²⁵⁴ Sootak, J. Õpetus karistusseadusest: loenguid karistusseaduse üldosast I. Tallinn : Juura, 2002., lk 15.

²⁵⁵ Samson, (2000) *supra* nota 184, § 5.

sõltuvalt ei saa sellega piirduda, isiku vastutusele võtmine üksnes teo ja tagajärje ning nendevahelise põhjusliku seose alusel tähendab juhtunu faktilist omistamist, kuid ilma õigusliku omistamiseta võib see tähendada objektiivset vastutust.²⁵⁶

Teo ja tagajärje seisukohast jagunevad koosseisud formaalseteks ja materiaalseteks ehk teodeliktideks ja tagajärjedeliktideks.²⁵⁷ Teodelikti koosseis kirjeldab ainult tegu, tagajärje saabumine ei ole koosseisus ette nähtud, karistatav ebaõigus avaldub juba teos endas.²⁵⁸ Seega teodelikti puhul on karistatav juba tegu kui selline iseenesest. Liiklussüütegude puhul, aga on oluline keelatud teost saanud tagajärg. Tagajärjedelikti koosseisu kuulub selle tagajärg, mis tuleb igal konkreetsel juhul tuvastada ja süüdlasele omistada. Suvalise teokirjeldusega koosseisu korral on oluline üksnes tagajärg (ehtsad tagajärjedeliktid), spetsiifilise teokirjeldusega koosseisu korral on oluline ka tegu, millega tagajärg põhjustati (KarS § 422, mis on mitteehtne tagajärjedelikt).²⁵⁹ Kahju kui tagajärg saab tekkida vaid kannatanul, mitte aga süüdlasel endal.²⁶⁰ Näiteks enne ei ole KarS § 422 mõistes tegu toime pandud, kui kannatanule ei ole tekitatud rasket tervisekahjustust või surma. Vaadeldavate paragrahvide puhul peab tagajärg realselt saabuma mitte selle saabumise oht. Juhul, kui peale ohu tekitamist ei saabu nõutavat tagajärge, siis ei ole antud paragrahvide süüteo koosseisud täidetud. Tegemist kahjudeliktiga, kus toime pandud tegu kahjustab kannatanu õigushüve, see on tema tervist või elu.

Käesolevate vaadeldavate paragrahvide näol on tegemist spetsiifilise teokirjeldusega, materiaalse ja blankitse kuriteo koosseisuga.²⁶¹ Ettevaatamatuse puhul tuleb lähtuda sarnaselt nagu tahtlusega, ehk selgitada välja konkreetse normi rikkumine, olgu see siis keelav või kohustatav norm.²⁶² Karistatav tegu kujutab endast taunitavat käitumist, mis põhistab nii teo- kui ka tagajärje ebaõiguse ning selleks teoks on hoolsuskohustuse rikkumine.²⁶³ Viimane tähendab seda, et koosseisu sisustamisel tuleb pöörduda nende õigusaktide poole, mis kehtestavad koosseisus loetletud sõidukite liikluskäituse nõuded.²⁶⁴ Koosseisu blanketsuse tõttu tuleb nii süüdistuses kui kohtuotsuses õigusaktide sätetele viidates kohustuslikult ära näidata, milliste liiklusnõuete ja sõiduki käituse nõuete eiramist süüdlasele ette heidetakse.²⁶⁵ Seega antud paragrahvide juures on oluline, et konkreetse normi rikkumisega põhjustati süüteo koosseisule vastav tagajärg. Süüdistatav põhjustas liiklusõnnetuse, kuna ta ei täitnud hoolsuskohustust vähendada enne ülekäigurada kiirust ja peatuda, mille tagajärjel sai jalakäija surma või raske tervise kahjustuse.

Objektiivne süüteo koosseis moodustub objektiivsetest, välismaailmas ilmnevatest

²⁵⁶ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 95.

²⁵⁷ Sootak, (2003) *supra* nota 61, II.6.7E.b.

²⁵⁸ *Ibid.*

²⁵⁹ *Ibid.*, lk 12-13.

²⁶⁰ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 22-23, p 10.1; RKKKo 3-1-1-3-06.

²⁶¹ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1010, 1014.

²⁶² Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 95.

²⁶³ *Ibid.*

²⁶⁴ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1010.

²⁶⁵ *Ibid.*

asjaoludest.²⁶⁶ Objektiivne süüteo koosseis näitab, kes mida teeb, kuna subjektiivse koosseisu analüüs peab andma vastuse küsimusele, miks ta seda teeb.²⁶⁷ KarS § 422 ja § 423 järgi seisnevad sätte objektiivsed tunnused nimetatud sõidukite juhtimise käigus liiklus- või käitunudõuete rikkumises, millega ettevaatamatusest põhjustati raske tagajärg.²⁶⁸ Kuna koosseis kujutab endast materiaalset ettevaatamatusdelikti, siis tuleb koosseisu objektiivse külje raames tuvastada ka isiku vastutuse eeldused vastavalt ettevaatamatusdelikti tingimustele.²⁶⁹

Tahtlusele ja ettevaatamatusele on ühine, et mõlemal juhul on tegemist etteheidetava käitumisega, kuid ettevaatamatuse korral puudub isikul teadmine ja tahtmine tegu toime panna. Ettevaatamatus kujutab endast isiku vastutust käitumise eest, millega ta rikub ühiskonnas kehtivaid ohuteadliku käitumise ootusi.²⁷⁰ Ettevaatamatus korral täidetakse süüteo koosseisu asjaolud tahtmatult jättes teostama suhtlemises vajaliku hoolsuse kohustuse täitmise.²⁷¹ Näiteks teed ületavale jalakäijale otsa sõitmine, kus mootorsõiduki juht on jätnud täitmata hoolsuskohustuse enne ülekäigurada hoogu vähendada ja peatuda ning selle hoolsusvastase teoga on täidetud KarS § 422 koosseis.

Ettevaatamatusdelikti objektiivse koosseisu moodustav tegu kujutab endast taunitavat käitumist, mis põhistab nii teo- kui ka tagajärjeõiguse ning see tegu on hoolsuskohustuse rikkumine, millega tahtmatult täidetakse süüteo koosseis, ehkki see oleks talle jõukohase hoolsuskohustuse täitmise korral ettenähtav ja välditav.²⁷² Need kaks toodud tingimust on teineteisega lahutamatu seotud: nõutava hoolsuse puudumine ehk hoolsuskohustuse rikkumine ongi see tingimus, mille tõttu eksisteerib võimalus tagajärje saabumist ette näha.²⁷³ Objektiivse külje seisukohast ei ole aga oluline, kumma ettevaatamatusvormi § 18 mõttes (kergemeelsuse või hooletuse) süüdlane täidab, kuna objektiivselt peab olema rikutud hoolsuskohustust ning tagajärje saabumine peab olema olnud ettenähtav ja välditav.²⁷⁴ Hoolsus tähendab kohustust tunnetada ohtu, tajuda tingimusi, milles viibitakse ja hoolsuskohustuse rikkumine on üldreegli, igäühe jaoks kohustusliku vastutustundliku käitumise nõude rikkumine.²⁷⁵ Juhul, kui isik on rikkunud mitmeid hoolsusnorme tuleb tuvastada, milline neist kuulub antud koosseisus ettenähtud tagajärje põhjustajana.²⁷⁶

Igal konkreetsel juhul tuleb jõuda selgusele, milline oli hoolsuskohustusele vastav norm, ning konstrueerida käitumisviis, mis antud juhul oleks olnud õiguskorrale vastav, kui isiku käitumine kaldus sellisest mõttelisest konstruktsioonist kõrvale, oligi see

²⁶⁶ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 240.

²⁶⁷ *Ibid.*

²⁶⁸ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1010.

²⁶⁹ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1014; RKKKo 3-1-1-106-10; RKKKo 3-1-1-23-13.

²⁷⁰ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 515.

²⁷¹ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 656.

²⁷² Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 12/18.

²⁷³ *Ibid.*

²⁷⁴ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 519.

²⁷⁵ *Ibid.*

²⁷⁶ *Ibid.*, lk 520; RKKKo 3-1-1-22-03.

hoolsuskohustust rikkuv.²⁷⁷ Siinjuures kasutatakse õiguskorra isikustamise põhimõtet moodustatakse hoolsusnõudeid täitva isiku kuju, õiguskorda positiivselt suhtuv tüüpisik.²⁷⁸ Mõõdupuu on seega *ex ante* objektiivne vaatleja, kes enne sündmust oleks pidanud ohu ära tundma ning käitama olukorrale vastavalt, see omakorda tähendab, et teo ohtlikkus (hoolsusvastatus) pidi olema äratuntav, samuti pidi olema ettenähtav saabuda võiv tagajärg ning üldjoontes ettekujutatav ka põhjuslik seos.²⁷⁹ Objektiivselt ettenähtavat põhjuslikkust *ex ante* tuleb hiljem võrrelda tegelikult järgnenud põhjusliku ahelaga *ex post*. Tegemist on objektiivse koosseisu tunnusega, mille tuvastamisel lähtutakse *ex ante* vaatleja hinnangust, sel viisil saadakse esialgu ainult objektiivsesse koosseisu kuuluv hoolsusvastane tegu, täpsemalt selle üks tunnus- objektiivne ettenähtavus. Ning asjaolu, kuidas isik ise olukorda hindas, tuleb kontrollimisele alles subjektiivse koosseisu juures.²⁸⁰

Antud koosseisude juures tuleb liiklus- või käitusnõuete rikkumise all mõelda sõidukiga liiklemisele või selle eksploateerimisele kehtestatud nõuete rikkumist, mis võib seisneda nii tegevuses kui tegevusetuses.²⁸¹ Kohtupraktikas on käesoleva paragrahvi mõttes liiklusnõuete rikkumiseks loetud mootorsõiduki juhtimist alkoholijoobes (LS § 69 p 1),²⁸² samuti sõidukiiruse valikul teolude, ilmastikutingimuste, liiklustiheduse ja muude liiklusolude arvestamata jätmist (LS § 50 lg 3 p 1)²⁸³ ja reguleerimata ülekäigurajale lähenemisel kiiruse vajalikul määral vähendamata jätmist ja peatumata jätmist (LS § 35 lg 4), mille tagajärjel põhjustati otsasõit teed ületanud jalakäijale.²⁸⁴ Vaadeldava paragrahvi osas tuleb nii süüdistuses kui kohtuotsuses näidata, millist konkreetset liiklus- või käitusnõuete rikkumist isikule ette heidetakse. Süüdistust arutatav kohtukoosseis ei või süüdistuses nimetatud nõuete rikkumisi süüdistatavale inkrimineerida isegi juhul, kui need leiavad tuvastamist.²⁸⁵

Lisaks hoolsuskohustuse rikkumise tuvastamisele tuleb hinnata, kas on täidetud koosseisule vastav tagajärg ehk kas sõiduki liiklus- või käitusnõuete rikkumisega põhjustati tagajärjena raske tervisekahjustus või inimese surm? Järgnevalt näevad antud paragrahvid ette sõidukijuhi liiklus- või käitusnõuete rikkumise ja süütekoosseisus nimetatud tagajärje vaheline põhjuslik seose tuvastamist. See tähendab, et vastutusele võtmiseks käesoleva paragrahvi järgi tuleb kindlaks teha, kas nimelt süüdistatav põhjustas liiklus- või käitusnõuetele mittevastava teoga ka tagajärje või saabus see mõne teise kaasliikleja tegevuse tulemusena. Viimane eeldab omakorda mitme osapoolega liiklusõnnetuse puhul kõikide liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumise analüüsimist selle kausaalsuse aspektis. Riigikohus on selgitanud, et kui põhjuslik seos ei ole kummagi isiku teo ning kummagi tagajärje- eluohtliku vigastuse ja surma- vahel ei ole tuvastatud,

²⁷⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 523.

²⁷⁸ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 12/25.

²⁷⁹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 523.

²⁸⁰ Ibid.

²⁸¹ Ibid, lk 1010.

²⁸² RKKKo 3-1-1-96-04; RKKKo 3-1-1-27-08.

²⁸³ RKKKo 3-1-1-106-10.

²⁸⁴ RKKKo 3-1-1-27-08.

²⁸⁵ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1011; RKKKo 3-1-1-106-10, p 6-8.

siis ei saa nad tagajärje põhjustamise kui lõpuleviidud kuriteo eest vastutada.²⁸⁶

Süüteo subjekt on teo toimepanija ehk tegija, erisubjektiga koosseisudes saab täideviija olla ainult see erisubjekt.²⁸⁷ Liiklusõnnetuste põhjustamise näol on tegemist omakäelise deliktiga, kuna nende näol on tegemist selliste süüteod, mida saab toime panna ainult süüdlane isikuliselt.²⁸⁸ Liiklusavarii saab põhjustada üksnes mootorsõidukijuht. Tegemist on üksiktäideviimisega ehk üks isik realiseerib ehk täidab vahetult oma teoga nii öelda omakäeliselt koosseisu täielikult.²⁸⁹ Spetsiifilise teokirjeldusega koosseisu korral saab täideviija olla üksnes isik, kes paneb toime koosseisus kirjeldatud spetsiifilise teo ning teine isik, ükskõik, kui oluline tema panus tagajärje saabumiseks või teo lõpule viimiseks ka ei olnud, võib olla üksnes osavõtja.²⁹⁰ Täideviija peab vastama süüvõimelise isiku tingimustele, KarS § 33 mõttes.

KarS § 422 ja § 423 kohaselt saab süüteo subjektiks olla vaid mootorsõidukijuht. Sama seisukohta on väljendatud ka Karistusseadustiku kommenteeritud väljaandes, mille kohaselt süüteo subjektiks saab olla vaid koosseisus loetletud sõidukite juht, s.o isik, kes faktiliselt juhib sõidukit (LS § 2 p 19).²⁹¹ Erandiks on siin üksnes mootorsõiduki juhtimine õppesõidu või sõidupraktika ajal, mil juhiks loetakse nii roolis istuv isik kui ka sõiduõpetaja ja juhendaja (LS § 2 p 19) ning seejuures ei olene vastutus vaadeldava paragrahvi järgi selles, kas sõidukit faktiliselt juhtival isikul on juhiluba või juhib ta sõidukit juhiloata või muul viisil ebaseaduslikult.²⁹²

Erinevalt koosseisu objektiivsest küljest, mis kirjeldab teo mõjul objektiivses ilmas toimunud muutusi, iseloomustavad subjektiivsed tunnused toimepanija enda suhtumist nendesse.²⁹³ Subjektiivne koosseis KarS § 12 lg 3 seisneb tahtluses või ettevaatamatuses ning eriosa koosseisus seaduses ettenähtud juhtudel ka motiivis või eesmärgis.²⁹⁴ Kuna liiklusõnnetused tekivad tavapäraselt juhuslikult ning tulenevad hoolsuskohustuse rikkumisest, siis mootorsõiduki juhil ei ole ettevaatamatusel põhjustatud liiklusõnnetuse toimepanemiseks motiivi või otsest tahtlust, et jalakäijale otsa sõita või vigastada oma hooletu sõiduga sõitjat.

Ettevaatamatusdelikti struktuuri küsimuses valitseb seisukoht, et siin puudub subjektiivne koosseis ning objektiivse ebaõiguse (hoolsuskohustuse rikkumise) kõik subjektiivsed tingimused ehk etteheidetavus tuleb lahendada süü all.²⁹⁵ Ettevaatamatusdelikti subjektiivse koosseisu olemasolu pooldav arvamus on vähemuses, nagu on vähemuses ka teooria, mille kohaselt tuleb koosseisu juures lahendada mitte ainult objektiivse, vaid ka subjektiivse ettevaatamatusel küsimused ehk kas konkreetne isik oli võimeline tagajärge

²⁸⁶ RKKKo 3-1-1-68-12, p 9.

²⁸⁷ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 22, p 3. a).

²⁸⁸ *Ibid*, lk 22, p 3. b).

²⁸⁹ Sootak, J. Täideviimine ja osavõtt : loengud karistusõiguse üldosast VIII. Tallinn : Juura, 2004., lk 11.

²⁹⁰ *Ibid*, lk 57.

²⁹¹ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1012, 1014.

²⁹² *Ibid*.

²⁹³ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 275.

²⁹⁴ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 24 p 15.

²⁹⁵ Jescheck, Weigend, *supra* nota 200, lk 565.

ette nägema ja seda ära hoidma.²⁹⁶

Eesti karistusõiguses lähtutakse ettevaatamatusdelikti subjektiivse käsitlemisel kahest võimalikust variandist.²⁹⁷ Esiteks lähtutakse üldisest eeldusest, et otsustus hoolduskohustuse rikkumise kohta on alati normatiivne otsustus, kus ei saa arvestada isiku individuaalseid võimeid ning ettevaatamatuse määratlus peab silmas keskmist inimest, kes peab käituma tähelepanelikult ja kohusetundlikult ning kes oleks pidanud midagi ette nägema.²⁹⁸ KarS § 38 tuleneb omakorda, et individuaalseid võimeid arvestatakse alles süü juures.²⁹⁹ See nimetatud sätetega kooskõlas olev seisukoht piiritleb täpselt ettevaatamatusdelikti objektiivsed ja subjektiivsed tunnused ning on ka kooskõlas kirjanduses valitseva arvamusega, seega tulevad kõik konkreetset isikut puudutavad küsimused lahendada süü juures.³⁰⁰ Ettevaatamatusdelikti ebaõigus avaldub seega üksnes objektiivsetes koosseisutunnustes, sealhulgas objektiivses hoolduskohustuse rikkumises ning tagajärje objektiivses ettenähtavuses, sest subjektiivne ebaõigus puudub ning teo ja tagajärje individuaalne omistamine sõltub üksnes süüst.³⁰¹

Teine seisukoht püüab paigutada ettevaatamatuse subjektiivsed tunnused ka koosseisu, nähes seega ettevaatamatusdeliktis ka subjektiivset ebaõiguskoosseisu, vähemalt teadliku ettevaatamatuse (kergemeelsuse) korral näeb isik ette tagajärje saabumise võimalust.³⁰² Ohu objektiivse äratuntavuse ja tagajärje ettenähtavuse järel tuleb küsida, kas konkreetne isik sai aru asjaoludest, mille tõttu oli oht suurenenud (kiiruse ületamine), kui isik ei taha kõrvaldada ohtu (vähendada kiirust), siis lepib ta olukorraga ning need tunnused moodustavadki hoolduskohustuse rikkumise ning tagajärje ettenähtavuse ja välditavuse individuaalse külje, seega subjektiivse koosseisu.³⁰³ See seisukoht jätab süü juures otsustamiseks küsimuse, kas isikule saab ette heita seda, et ta vaatamata tagajärje individuaalsele ettenähtavusele ja oma individuaalsele võimele seda ära hoida otsustas siiski käituda viisil, mis tagajärje ka tegelikult põhjustas.³⁰⁴ Kõik kuriteod eeldavad subjektiivsest küljest alati tahtlust ning ettevaatamatu kuriteo karistamine on võimalik üksnes seadusandja poolt ette nähtud erandlikel juhtudel.³⁰⁵ Ettevaatamatuse lugemine subjektiivse koosseisu tunnusteks ei välista aga ettevaatamatusest toimepandud teo käsitlemist põhidelikti tuletisena, seega tuleb koosseisu objektiivsete tunnuste tuvastamise järel hakata kontrollima tahtluse olemasolu isiku käitumises.³⁰⁶

Tahtluse ese on üksnes konkreetse teo faktilised asjaolud ehk teo tehjolud, mitte aga nende juriidiline tähendus ning peab hõlmama ka need KarS § 57-58 sätestatud karistust

²⁹⁶ Gropp, (2001) *supra* nota 56, § 12 III.

²⁹⁷ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 100.

²⁹⁸ *Ibid.*

²⁹⁹ Karistusseadustik. - RT I, 31.12.2016, 14, § 38.

³⁰⁰ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 101.

³⁰¹ *Ibid.*

³⁰² *Ibid.*

³⁰³ Gropp, (2001) *supra* nota 56, § 12 III.

³⁰⁴ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 101.

³⁰⁵ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 277.

³⁰⁶ Sootak, (2004) *supra* nota 242, lk 32.

kergendavad ja raskendavad asjaolud, mida toimepanijale omistatakse.³⁰⁷ Samuti peab tahtlus katma selliseid eriosa süüteoosseisus kirjeldamata tunnuseid, mis võimaldavad põhjustatud tagajärje omistamist, siia kuulub eelkõige põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel ning ajaolud, mis põhjustavad lisaks sellele tagajärje objektiivset ehk normatiivset omistamist.³⁰⁸ Põhjusliku seose osas ei ole siiski vajalik, et isik kujutaks seda ette üksikasjades, tahtluse intellektuaalse elemendi olemasoluks piisab täielikult, kui toimepanija näeb oma teo tulemusena vallandunud kasuaalketti ette tavalise mõistliku inimese elukogemuse tasandil selles põhilistes punktides.³⁰⁹

Sisuline kaasteadvustus kujutab endast intellektuaalse elemendi alammäära, võimalikuks pidamise, piirvormi, mille puhul ei pea toimepanija üksikut osseisuasjaolu pidevalt oma tähelepanu keskmes hoidma, vaid piisab, kui ta on sellest teadlik muude üksiku teo kontekstis relevantsete asjaolude kõrval.³¹⁰ Sisuline kaasteadvustus ei tohi endaga siiski kaasa tuua tahtluse intellektuaalse elemendi eeldamist, vaid nõuab alati individuaalset lähenemist, tuvastamaks, milliseid osseisuasjaolusid võib isiku puhul tema senist elukogemust ja süüteo toimepanemissituatsiooni arvestades lugeda sisuliselt kaasteadvustatuteks.³¹¹

Subjektiivsete tunnuste poolest eeldab KarS § 422 süüteoosseis tahtlust sõiduki liiklus või käitusnõuete rikkumise kui osseisupärase teo suhtes. Süüteoosseis on realiseeritud, kui isik rikkus liiklus või käitusnõudeid vähemalt kaudse tahtlusega, s.o pidas võimalikuks et ta rikub oma teoga nimetatud nõudeid.³¹² KarS § 16 sätestatud legaalmääratluse järgi on kaudse tahtlusega tegemist, kui isik peab võimalikuks ja mõonab seda, et tema tegu realiseerib süüteoosseisu.³¹³ Kohtupraktikas on välja kujunenud seisukoht, et kaudset tahtlust iseloomustab eelkõige toimepanija poolt võimaliku tagajärje heakskiitmine, selle saabumisega soostumine.³¹⁴ Seega teo toimepanija mõonab, et teatud tagajärg võib saabuda ning ta ei võta selleks midagi ette et see tagajärg ei saabuks ehk kiidab saabuda võiva tagajärje heaks.

Tahtluse liigid peegeldavad isiku psüühilise suhtumise intensiivsust oma teosse ja selle tagajärge, sellest lähtuvalt on seaduseandja tahtluse jaganud kolmeks liigiks: kavatsetuseks, otseseks tahtluseks ja kaudseks tahtluseks, mis on omavahel seotud nende võrdleva raskuse kaudu ja teatud reservatsioonidega võib isiku psüühilise suhtumise vormideks lugeda ka ettevaatamatuse liike, kergemeelsust ja hooletust.³¹⁵ KarS § 422 lg 1 sätestatud osseisupärase tagajärje kui ka lg 2 ette nähtud enamohhtliku tagajärje põhjustamise osas piisab kergemeelsusest.³¹⁶ Kergemeelsuse põhitunnus on toimepanija

³⁰⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 283.

³⁰⁸ *Ibid.*

³⁰⁹ *Ibid*; RKKKo 3-1-1-28-01; RKKKo 3-1-1-80-02, p 6.3.

³¹⁰ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 286.

³¹¹ *Ibid*, lk 286-287.

³¹² Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1012.

³¹³ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 299.

³¹⁴ *Ibid*, lk 302; RKKKo 3-1-1-142-05; RKKKo 3-1-1-128-06; RKKKo 3-1-1-4-08.

³¹⁵ Pikamäe, P. Süüteoosseis: subjektiivne osseis : loenguid karistusõiguse üldosast IV. Tallinn : Juura, 2003., lk 31.

³¹⁶ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1012.

lootus tagajärje saabumata jäämisele.³¹⁷ Näiteks mootorsõidukijuht läheneb ülekäigurajale jättes sõidukiiruse vähendamata, lootes et ülekäigurajale ei lähene ühtegi jalakäijat.

Subjektiiivsete tunnuste poolest eeldab KarS § 423 süüteo koosseis ettevaatamatust (KarS § 18) nii sõiduki liiklus- või käitusnõuete rikkumise kui koosseisupärase teo suhtes kui ka sellega põhjustatud raske tervisekahjustuse või inimese surma põhjustamise suhtes. Subjektiiivse koosseisu juures tuleb tuvastada ettevaatamatuse liik- kergemeelsus (KarS § 18 lg 2) või hooletus (KarS § 18 lg 3). Kergemeelsus ja hooletus ehk teadliku ja teadmatu ettevaatamatuse näol on tegemist klassikalise ettevaatamatusega (*culpa lata*).³¹⁸ See seisukoht on kooskõlas KarS § 12 lg 3 ning jätab süü juures otsustamiseks küsimuse, kas isikul on individuaalsed võimed tagajärge ette näha ja seda ära hoida (KarS § 38).³¹⁹ KarS § 423 lg 1 sätestatud põhikoosseisu või lg 2 ettenähtud kvalifitseeritud koosseisu realiseerimiseks piisab, kui isik tegutses vähemalt hooletusega (KarS § 18 lg 3).³²⁰

Juhul, kui toimus liiklus- või käitusnõuete rikkumine ettevaatamatusest, on võimalik liiklusõnnetuse põhjustaja vastutus KarS § 423 järgi või LS § 223 sätestatud väärteo eest. Sõiduki liiklus- ja käitusnõuete tahtliku rikkumise korral, kui juht suhtus ühtlasi tahtlikult ka antud paragrahvis nimetatud tagajärge, vastutab ta KarS § 113-114 või § 118 sätestatud süüteo eest.³²¹ Isiku vastutusele võtmiseks tahtliku lõpuleviidud delikti eest peab see isik olema tahtlikult realiseerinud vastava teo kogu eriosas sätestatud süüteo koosseisu. Selleks peab isiku tegu vastama kõikidele süüteo koosseisu objektiiivsetele kui ka subjektiiivsetele tunnustele. Ühtlasi peab isik olema täitnud süüteo koosseisu kõik subjektiiivsed tunnused, st isik peab olema teo toime pannud tahtlikult (KarS § 15) ehk üldjuhul vähemalt kaudse tahtlusega.³²²

Subjektiiivsete tunnuste poolest eeldab KarS § 423 süüteo koosseis ettevaatamatust nii sõiduki liiklus või käitusnõuete rikkumise kui koosseisupärase teo suhtes kui ka sellega põhjustatud raske tervisekahjustuse või inimese surma põhjustamise suhtes. Subjektiiivse koosseisu juures tuleb tuvastada ettevaatamatuse liik, kergemeelsus või hooletus. Juhul, kui toimus liiklus või käitusnõuete rikkumine ettevaatamatusest, on võimalik liiklusõnnetuse põhjustaja vastutus KarS § 423 järgi või LS § 223 sätestatud väärteo eest. Sõiduki liiklus- ja käitusnõuete tahtliku rikkumise korral, kui juht suhtus ühtlasi tahtlikult ka antud paragrahvis nimetatud tagajärge, vastutab ta KarS § 113-114 või § 118 sätestatud süüteo eest. Ühtlasi peab isik olema täitnud süüteo koosseisu kõik subjektiiivsed tunnused, isik peab olema teo toime pannud tahtlikult ehk üldjuhul vähemalt kaudse tahtlusega ning tegu olema õigusvastane.

Süüühimõtte seisneb kategoorilises nõudes, et riiklik karistusõigus saab kohaldada karistust üksnes sellise teo eest, milles õigusrikkuja on süüdi.³²³ Süü annab aluse

³¹⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 302.

³¹⁸ Sootak, (2004) *supra* nota 32, lk 13.

³¹⁹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 536.

³²⁰ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1014.

³²¹ *Ibid*, lk 1012.

³²² *Ibid*, lk 52 p 19.2.

³²³ Sootak, J. Kriminaalpoliitika. Tallinn : Juura 2015., lk 41.

süüteo koosseisu tunnustele vastavat ja õigusvastast tegu selle toimepanijale ette heita, teda toimepandud eest vastutusele võtta ja karistada.³²⁴ Karistamine on legitiimne vaid juhul, kui toimepanija on oma teo eest ka vastutav, st et tema käitumine peab vastama tingimustele, mis annavad alust teda hukka mõista.³²⁵ Süü tasandil ei küsita enam selle järele, kas isiku käitumine kujutab endast õigusrikkumist, uuritakse hoopis seda kas isiku poolt toimepandud ebaõigust (koosseisupärast ja õigusvastast käitumist) saab talle personaalselt ette heita.³²⁶

Kolmeastmelise deliktstruktuuri järgi moodustab süü viimase astme nii tahtliku kui ka ettevaatamatu süüteo korral.³²⁷ Isiku tegu on karistatav üksnes siis, kui selles ilmneb lisaks koosseisupärasele ja õigusvastasusele ka süü, kuid erinevalt deliktitasandil tuvastavast teo süülisusest on karistuse mõistmisel tegemist süü kui kvantifitseeritava nähtusega, mille suurus oleneb süüteo toimepanemisel ilmnenu kergendavatest ja raskendavatest asjaoludest (KarS § 57 ja 58) ning muudest asjaoludest, mis näitavad süü suurust.³²⁸ Need asjaolud kokku kujutavad endast süüdlasele tehtavat etteheidet, kirjeldavad talle omistatud süüteo ebaõiguse suurust ning põhjustavad tema teo hukkamõistu väljendava karistuse.³²⁹ Lisaks kontrollitakse kas isik on ka süüvõimeline KarS § 33, § 34 tähenduses.

Karistuse mõistmisel käesolevate paragrahvide järgi tuleb toimepanija süü suurust KarS § 56 kohaselt hinnates eeskätt arvestada aset leidnud liiklusnõuete ja sõiduki käitlusnõuete rikkumise ulatust ning sellega põhjustatud tagajärje raskust ning tuleb arvestada, et nõuete rikkumine on seda ulatuslikum ja süüdlase süü seda suurem, mida enam eeskirju juht oma liiklusõnnetuse põhjustanud käitumisega eiras.³³⁰ Tulenevalt asjaolust, et KarS § 422 ja § 423 kuriteo koosseis tunnistab karistatavaks kitsalt teisele inimesele raske tervisekahjustuse tekitamise või tema surma põhjustamise, saab vaadeldava paragrahvi alusel toimetavas kriminaalmenetluses kannatanuks lugeda üksnes isikut, kellele selliseid tervisekahjustusi tekitati, mitte aga isikut, kes kandis sama liiklusõnnetuse tagajärjel vaid varakahju (näiteks hävis temale kuuluv mootorsõiduk). Seda põhjusel, et käesoleva kuriteo koosseisuga kaitstavaks õigushüveks on inimese elu ja tervis, mitte aga omand. Viimane, aga ei tähenda, nagu ei võiks isik, kes on käesoleva koosseisu mõttes kannatanu, esitada kriminaalmenetluses ka tsiviilhagi, nõudes lisaks tema tervise kahjustamisest tekkinud kahjule ka liiklusnõuete rikkumise tõttu tekkinud varakahju (hävinud mootorsõiduki) hüvitamist.³³¹

Seega isiku tegu on karistatav üksnes siis, kui selles ilmneb lisaks koosseisupärasusele ja õigusvastasusele ka süü. Isikut saab karistada üksnes siis kui ta on süüdi ja süüvõimeline ning see annab aluse isiku karistamiseks ja talle karistuse määramiseks. Käesoleval hetkel

³²⁴ Sootak, (2004) *supra* nota 242, lk 36.

³²⁵ Pikamäe, (2006) *supra* nota 325, lk 48.

³²⁶ Sootak, (2004) *supra* nota 242, lk 36.

³²⁷ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 101.

³²⁸ Sootak, J. Sanktsiooniõigus : karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn : Juura, 2007., lk 120.

³²⁹ *Ibid*, 120.

³³⁰ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1013 ; RKKKm 3-1-1-89-09, p 14.

³³¹ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 1013 ; RKKKm 3-1-1-98-10, p 19, 23.

vaadeldavate koosseisude näol tuleb hinnata aset leidnud liiklusnõuete ja sõiduki käitlusnõuete rikkumise ulatust ning sellega põhjustatud tagajärje raskust. Kannatanuks loetakse see isik kellele tekitati koosseisupärase teoga raske tervisekahjustus või surm. Isikut kellele tekitati ainult varalistkahju, ei loeta antud paragrahvide kontekstis kannatanuks, kuna kaitstavaks õigushüveks nende paragrahvide näol on inimese elu ja tervis mitte tema omand.

2.1.1. Kokkuvõte

Antud vaadeldavate koosseisude analüüsi eesmärgiks oli leida vastused töö sissejuhatuses esitatud küsimustele, et kas KarS § 422 ja 423 näevad ette teo ja tagajärje vahel põhjusliku seose leidmist või piisab liiklusõnnetuse põhjustaja olemasolust ning millal on võimalik tegu käesolevate paragrahvide järgi isikule inkrimineerida. Vaadeldavad liikluskuriteod on kvalifitseeritavad KarS § 422 ja § 423 järgi ning neil juhtudel vastutab kuriteo toime panemise eest mootorsõiduki juht. KarS § 422 kohaselt seisneb karistatav tegu mootorsõidukit juhtides ohutu liiklemise või käitamise eeskirjade rikkumises, kui sellega on ettevaatamatusest tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm. KarS § 423 kohaselt kirjeldatud teoga seisneb mootorsõiduki juhi poolt liiklus- või käitlusnõuete rikkumise eest ettevaatamatusest, kui sellega on tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm.

Mõlema vaadeldava paragrahvi poolt kaitstavaks õigushüveks on inimese elu ja tervis, mitte isiku omand. Süüteoosseisu poolest on mõlema koosseisu näol tegemist spetsiifilise teokirjeldusega, materiaalse ja blankitse kuriteokoosseisuga. Oluline on, et konkreetse teoga põhjustati süüteoosseisule vastav tagajärg. Süüdistatav põhjustas liiklusõnnetuse, mille tagajärjel sai kannatanu surma või raske tervise kahjustuse. Materiaalne süütegu on alles siis lõpule viidud, kui on saanud koosseisupärane tagajärg, ei piisa vaid teo kui sellise olemasolust. Kahju kui tagajärg saab tekkida vaid kannatanul, mitte aga süüdlasel endal.

Käesolevate koosseisude objektiivseks tunnuseks on sõidukite juhtimise käigus liiklus- või käitlusnõuete rikkumine, millega ettevaatamatusest põhjustati kannatanule raske tagajärg. Vaadeldava paragrahvi osas tuleb nii süüdistuses kui kohtuotsuses näidata, millist konkreetset liiklus- või käitlusnõuete rikkumist isikule ette heidetakse ning nõuete rikkumist ei või süüdistatavale inkrimineerida isegi juhul, kui need leiavad tuvastamist. Vastutus antud koosseisude järgi järgneb üksnes juhul, kui sõiduki liiklus- või käitlusnõuete rikkumisega põhjustati tagajärjena raske tervisekahjustus või inimese surm. Süüteoosseisu objektiivsete tunnuste juures tuleb tuvastada rikkumise ja tagajärje vaheline seos. Seega tuleb tuvastada, et isik rikkus mõnda hoolsuskohustust, mis oli saanud tagajärje eelduseks ehk ilma rikkumiseta ei kaasnenuks ka kahjulikku tagajärge. Põhjusliku seose hindamisel hinnatakse, kas nimetatud süüdistatav põhjustas hoolsuskohustuse rikkumisega ka tagajärje või saabus see kannatanu enda tegevuse tulemusel. See eeldab mitme osapooliga liiklusõnnetuse puhul kõikide liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumise analüüsimist selle kausaalsuse aspektist. Põhjusliku seose puudumisel on isiku vastutus käesoleva paragrahvi alusel välistatud.

Tuginedes eelnevale analüüsile on vajalik põhjusliku seose hindamine. Põhjusliku seose hindamisel, tuleb hinnata kas saabunud tagajärg saabus süüdistatava enda käitumise tulemusel või saabus tagajärg kannatanu enda tegevuse tulemusel. Juhul, kui põhjusliku seose hindamisel jõutakse järeldusele, et tagajärg ei saanud süüdistatava enda käitumisest, siis ei saa seda tegu ka antud koosseisude järgi süüdistatavale inkrimineerida. Lähtuvalt sellest, et tegemist on omakäelise delectiga, saab süüteosubjektiks olla vaid mootorsõiduki juht.

Subjektiivsete tunnuste poolest eeldab KarS § 423 süüteo koosseis ettevaatamatust nii sõiduki liiklus- või käitسنوete rikkumise kui koosseisupärase teo suhtes kui ka sellega põhjustatud raske tervisekahjustuse või inimese surma põhjustamise suhtes. Subjektiivse koosseisu juures tuleb tuvastada ettevaatamatuse liik, kergemeelsus või hooletus. Ühtlasi peab isik olema täitnud süüteo koosseisu kõik subjektiivsed tunnused, isik peab olema teo toime pannud tahtlikult ehk üldjuhul vähemalt kaudse tahtlusega ning tegu peab olema õigusvastane.

Juhul, kui kõik eelnevad eeldused on täidetud saab isikule inkrimineeritud teo üksnes siis, kui selles ilmneb lisaks koosseisupärasusele ja õigusvastasusele ka süü. Isik peab olema süüdi ja süüvõimeline. Kannatanuks loetakse vaadeldavate paragrahvide näol isik kellele tekitati koosseisupärase teoga raske tervisekahjustus või inimese surm. Isikut kellele tekitati ainult varalistkahju, ei loeta antud paragrahvide kontekstis kannatanuks, kuna kaitstavaks õigushüveks nende paragrahvide näol on inimese elu ja tervis mitte tema omand.

Analüüsitud koosseise saab süüdistatavale inkrimineerida juhul, kui isiku tegu vastab süüteo koosseisule, saabunud on süüteo koosseisupärane tagajärg ehk saabunud tagajärg hõlmab paragrahvidega kaitstavat õigushüve. Saabunud tagajärg peab olema põhjuslikus seoses toime pandud teoga ning isik peab olema süüvõimeline, kelle teos ja isikus puuduvad süüd välistavad asjaolud.

2.2. Põhjuslikkuse hindamine

2.2.1. Õiguslik omistamine

Lähtuvalt eelnevast analüüsist selgus, et KarS § 422 ja 423 kvalifikatsioonid eeldavad põhjusliku seose hindamist teo, saabunud tagajärje ja isikute käitumise vahel. Eelnevalt analüüsitud koosseisude näol on tegemist tagajärjedeliktidega, mille puhul ei piisa vaid teost, kuna saabuma peab ka süüteo koosseisu pärane tagajärg, mis on põhjuslikus seoses süüdistatava käitumisega. Nii KarS § 422 ja § 423 puhul on tegemist spetsiifilise teokirjeldusega ning spetsiifilise teokirjeldusega koosseisu korral kontrollitakse põhjuslikku seost koosseisus nõutava teoga, suvalise teokirjeldusega koosseisu korral aga vahetult tagajärje saabumisele eelnenud teoga, vältides seega kõikide tagajärje saabumisele kronoloogiliselt eelnenud tegude omistamist.³³² Lisaks põhjusliku seose põhi- ehk *conditio*- vormelile tuleb teatud juhtudel arvestada ka selle korrektiive, kus

³³² RKKKo 3-1-1-4-08 p 11.

vormelist teatud kõrvealekaldele vaatamata nenditakse põhjuslikkust, milleks on katkenud, alternatiivne ja kumulatiivne põhjuslikkus ning reservpõhjuse arvestamise keeld.³³³

Tagajärg tuleb süüdlasele omistada, seega tagajärg peab olema süüdistatavale omistatav. Omistamisega näidatakse, et antud tegu on tekkinud tagajärje põhjus ning sellest lähtuvalt ei piisa süü omistamiseks isiku teo tuvastamisest vaid tuleb tõendada, et tegu ja saabunud tagajärg on omavahel põhjuslikus seoses. Tagajärg tuleb tegijale inkrimineerida ehk süüks arvata.³³⁴ Seega ei piisa mootorsõiduki juhile süüks arvamiseks ainult sellest, et mootorsõiduki juht põhjustas liiklusõnnetuse, mille tagajärjel sai jalakäija raskelt vigastada, vaid see tuleb talle omistada. Põhjusliku seose hindamise kaudu tuleb jõuda järeldusele, et liiklusõnnetuse toimumine ja kannatanu viga saamine on mootorsõiduki juhi kätetöö. Mootorsõiduki juht rikkus talle kohalduvat hooldsuskohustust ja selle tulemusena sai kannatanu liiklusõnnetuses viga. Seega saab isik vastutada tagajärje eest üksnes, siis kui see tagajärg on talle omistatav.

2.2.2. Omistamine põhjuslikkuse alusel

Tagajärg omistatakse teo toimepannud isikule kahel alusel. Esimene ja põhiline omistamisalus on põhjuslikkus ehk kausaalsus (*Id causa-* põhjus).³³⁵ Seni valitsenud teooria ja kohtupraktika kohaselt saab tagajärje ainult siis süüdlasele omista, kui ta on oma koosseisupärase teoga tagajärje põhjustanud.³³⁶ Lähtuvalt eelnevast analüüsist selgus, et teo põhjuslikkust kontrollitakse objektiivse süüteo koosseisu juures. Kui tuvastatakse, et süüdlane on oma koosseisupärase teoga tagajärje põhjustanud, siis on vaja kontrollida kas isiku käitumisest tulenes realiseerunud tagajärg või oli seal teisi tegureid, mis mõjutasid tagajärje saabumist.

Tagajärje õiguslikuks omistamiseks tuleb läbida kaheastmeline kontroll: kõigepealt naturalistlik põhjuslikkus vajaliku tingimuse teooria (*conditio-vormeli*) alusel ja seeläbi objektiivne omistamine.³³⁷ Juhul, kui mõlema teooria kontrollimisel saadakse positiivne vastus, siis on tagajärg tegijale omistatav. Põhjusliku seose alus on loodusteaduslik ehk naturalistlik kausaalsus, mis empiiriliselt seletab ühe nähtuse tekitamist ehk põhjustamist teise poolt, mis seisneb mateeria, liikumise või teabe ülekandumises ühelt nähtuselt teisele ja selline ülekandumine avaldab teisele nähtusele mõju ehk kutsub selle esile, muudab seal midagi, kõrvaldab selle või hoiab ära mingi muutuse saabumise.³³⁸ Mateeria ülekandumine on autoga otsasõit, teabe ülekandumine seisneb kellegi motiveerimises mingiks teoks.³³⁹ Levinud viga põhjuslikkuse tuvastamisel on *post hoc, ergo propter hoc* (pärast seda, järelikult selle tõttu).³⁴⁰ Veaks peetakse seda seetõttu, et tegemist on

³³³ Sootak, Pikamäe, (2015) *supra* nota 5, lk 24.

³³⁴ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 536.

³³⁵ *Ibid*, 249.

³³⁶ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 29.

³³⁷ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 155.

³³⁸ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 250.

³³⁹ *Ibid*.

³⁴⁰ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 30.

eelkõige statistilise seosega, kuid karistusõiguslikus mõttes tuleb tuvastada naturalistlik põhjuslikkus ehk mis oli saanud tagajärje põhjus.

Karistusõiguslikult on oluline lülitada põhjuslikkuse ahelasse üks spetsiifiline põhjus, milleks on inimese tegu, kusjuures ühe tagajärjeni võivad viia mitmed inimteod.³⁴¹ Neid põhjuseid võib olla mitu, mille tõttu saab jalakäija teed ületades viga. Näiteks võis selleks, olla mootorsõiduki juhi või jalakäija hoolsuskohustuse rikkumine, või oli mootorsõiduki juhil põhjust lähtuda usalduspõhimõttes ning samuti võib samaaegselt eksisteerida kaks põhjust korraga (mootorsõiduki juht ja kannatanu rikkusid mõlemad hoolsuskohustust). Naturalistlik põhjuslikkus ei ole õiguslikuks omistamiseks alati piisav, seetõttu on tänapäeva karistusõiguse dogmaatika välja töötanud täiendavad tingimused, mille alusel otsustatakse tagajärje õiguslik omistamine isikule, naturalistlikku põhjuslikkust täiendavad tingimused on normatiivset laadi ning neid nimetatakse objektiivseks omistamiseks.³⁴² Seega tuleb tagajärje õiguslikuks omistamiseks läbida kaheastmeline kontroll.³⁴³ Esiteks naturalistlik põhjuslikkus ehk vajaliku tingimuse teooria ning teiseks objektiivne omistamine.³⁴⁴ Objektiivne omistamine tähendab sisuliselt seda, et teo ja tagajärje vahel valitseb probabilistiline (tõenäoline, mitte aga tõsikindlal teadmisel põhinev) seos ning tagajärje omistamine tegijale põhineb väidetaval determineeritusel.³⁴⁵

2.2.3. Vajaliku tingimuse teooria

Tagajärje omistamist alustatakse põhjuslikkuse tuvastamisega karistusõiguse teooriast ja ka kohtupraktikas üle levinud nii nimetatud vajaliku tingimuse ehk *conditio* (tingimus) *sine qua* (ilma milleta) *non* (ei ole) teooriaga.³⁴⁶ Selle kohaselt on põhjuslik seos olemas, kui vaadeldav (süüteo objektiivsesse koosseisu kuuluv) tegu on tagajärje saabumise eeldus, seega ilma temata ei ole tagajärge saanud.³⁴⁷ Seega sellest tulenevalt on põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel olemas, kui teo ära mõtlemisel langeb ka tagajärg ära, kuid kui tagajärg jääb alles, siis ei ole teo ja tagajärje vahel olemas. Näiteks, kui mootorsõiduki juht oleks enne ülekäigurada kiirust vähendanud, oleks ta märganud jalakäijat ja ta oleks olnud suuteline sõiduki peatama ja seega oleks ohus realiseerunud tagajärg jäänud tulemata. Kuid kuna sellises situatsioonis on kaks osalejat, siis tuleks kontrollida põhjuslikkust teo ja tagajärje vahel ka kannatanu ehk jalakäija puhul. Seda, et mitme isikuga liiklusõnnetuste korral on vajalik kõigi osalejate käitumist ning põhjusliku seost hinnata on erinevates lahendites viidanud ka riigikohus.³⁴⁸ Seega tuleks kontrollida ka kannatanu käitumist selleks tuleks hinnata kas kannatanu täitis kõiki talle kohalduvaid hoolsuskohustusi ning hoolsuskohustuse rikkumise korral tuleks hinnata, kas selle teo ära mõtlemisel oleks ka tagajärg jäänud realiseerumata. Hoolsuskohustust rikkuv tegu tähendab seda, et isik ei käitunud vastavalt hoolsuse nõuetele ning objektiivselt oleks

³⁴¹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 250.

³⁴² Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 31.

³⁴³ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, § 6/155.

³⁴⁴ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 31.

³⁴⁵ Perez-Barbera, G. Kausalität und Determiniertheit.- ZStW 2002/3, 634-635.

³⁴⁶ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 32.

³⁴⁷ *Ibid.*

³⁴⁸ Neid lahendeid on käsitletud töö esimeses peatükis.

tulnud kas jätta konkreetne tegu üldse tegemata (mitte minna väsinult autoga sõitma) või teha teatud tegu hoolsalt (nt vähendada kiirust).³⁴⁹ Tagajärje omistamine ja isiku vastutusele võtmine on suhteliselt lihtne, kui tuvastada normivastane käitumine (hoolsuskohustuse rikkumine) ja selle seos tagajärgjega.³⁵⁰ Liiklusõnnetuse puhul, kus on mitu osapoolt korraldatakse ka vastavalt nii palju katseid, selleks et selgitada välja konkreetset kelle teole järgnes saabuv tagajärg. Mitme isiku või mitme teo kontrollimisel tuleb analüüsida kõiki tegusid, nende sooritamine on võimalik ainult spetsiifilise teokirjeldusega koosseisu korral.³⁵¹ Mitme võimaliku tagajärje korral tuleb kontrollida igäühte eraldi ning mitte piirduda tagajärje kui sellisega, vaid näidata ära tagajärg selle konkreetsetel kujul.³⁵²

Hoolsuskohustuse kontrollimisel on põhjuslik seos olemas kahel juhul: esiteks kui mõtlemise hoolsuskohustust rikkuva teo tervikuna ära ja ka tagajärg langeb ära ning teisel juhul tegu jääb küll alles, kuid mõtlemise ära selle teo hoolsusvastasuse ning ka tagajärg langeb ära.³⁵³ Põhjuslikkuse kontrollimisel on tegemist üksnes mõttelise eksperimendiga, mis saab võimalikuks vaid seetõttu, et varem korraldatud loodusteadlike eksperimentide tõttu on meil olemas loodusteadlik teadmine ning selle tulemusena on asjaolude tegelik toimemehhanism teada.³⁵⁴ *Conditio*, vormel lähtub põhjuslikkuse tuvastamisel *ex post* põhimõttest, pärast tagajärje saabumist teada olevate asjaolude arvestamisest, mille käigus isikule heidetakse ette, et ta jättis teatud teod tegemata ning on teada, et nende tegude tegemata jätmise korral ei oleks tagajärge saanud.³⁵⁵ *Ex ante* põhimõte on kasutusel adekvaatsusteoorias, tagajärje põhjustajaks loetakse ainult selline tegu, mis selle toimepanemise ajal on teada ja ette nähtav kui vastava tagajärje tüüpiline põhjustaja ning see on kasutusel ka ettevaatamatusdeliktide korral.³⁵⁶

Conditio põhivormelit tuleb rakendada rangelt nii tahtliku kui ka ettevaatamatusdelikti korral.³⁵⁷ Arvestada tuleb, et kausaalsusteooria puhul ei tohi juurde mõelda hüpoteetilisi kausaalseid, seega ei ole tähtis, mis oleks juhtunud õiguspärase käitumise korral vaid me arvestame mitte reservpõhjust, vaid konkreetset tegu ja selle tagajärge.³⁵⁸ Seega ei ole lubatavad oletused ja eeldatavused, mis oleks võinud olla. Põhjusliku seost tuleb hinnata selle pinnalt mida me tõsikindlalt teame ja selle pinnalt väidame.

Juhul, kui hoolsusvastase käitumise äramõtlemisel langeb tagajärg ära, siis on põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel olemas. Olukorras kus mõlemad teod viivad tagajärje saabumisele, siis ei näita esimese teo alatine hoolsusvastasus ja teise teo erandlik kausaalsus sugugi veel esimese hoolsusvastase teo õiguspärasust, vaid vastupidi, teise teo

³⁴⁹ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 96.

³⁵⁰ *Ibid*, 96.

³⁵¹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 251.

³⁵² *Ibid*.

³⁵³ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 97.

³⁵⁴ Samson, (2000) *supra* nota 184, lk 67.

³⁵⁵ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 252.

³⁵⁶ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 10/4-7.

³⁵⁷ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 97.

³⁵⁸ *Ibid*.

kui tavaliselt hoolsa teo õigusvastasust.³⁵⁹ Seega sellest lähtuvalt mitte ei loeta esimest tegu õiguspäraseks vaid teine tegu, mis võttis põhjusliku ahela toimimise üle loetakse õigusvastaseks. Selleks, et põhjuslikkuse kontrollimine ei muutuks liiga koormavaks kontrollitakse põhjuslikkust enne tagajärje tekkimist viimasest lülist.

Hoolsusvastase teo etteheidetavus ei ole välistatud seetõttu, et tõenäoliselt oleks ka hoolsa teo korral tagajärg saanud vaid hoopis vastupidi, kui hoolsa teo korral oleks olnud tagajärje mittesaabumine võimalik, muutub hoolsusvastane tegu seetõttu etteheidetavaks, et isik selles peituvat võimalust ei kasutanud.³⁶⁰ Seega juhul, kui jalakäijal oli võimalus tekkinud liiklusõnnetust milles tema sai viga ära hoida, kuid ta seda võimalust ei kasutanud ning käitus hoolsuskohustuse nõudeid eirates, siis on tema teo puhul tegemist etteheidetava teoga või kui mootorsõiduki juhil oli võimalus hoolsuskohustuse nõudeid järgides hoida ära otsasõit jalakäijale, on tegemist etteheidetava teoga, isegi juhul kui tõenäoliselt oleks saanud tagajärg siiski tulnud. Juhul, kui isikul on võimalik käituda hoolsuskohustuse nõudeid järgides, siis tal on kohustus seda teha ja nõuete eiramise korral käsitletakse seda, kui etteheidetavat tegu. Seega on esimene kriteerium, ehk põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel tuvastatud, kuid see ei tähenda seda et tegu on võimalik automaatselt ka teo toimepanijale omistada.

Conditio teooria tugevus on tema lihtne rakendatavus ja mõistetavus, nõrkus seisneb aga selles, et sageli ta ei tõesta põhjuslikkust, vaid üksnes eeldab seda.³⁶¹ Mõnel juhul on see eeldamine lähedal kindlale teadmisele, teisel juhul on tegemist aga hoopis suurema hüpoteetilisusega ning sellistel puhkudel on tegemist mõttemudeliga, mille kohaselt hüpoteetiliselt ehk eelduslikult kõrvaldatakse sellised võimalikud põhjused, mille esinemine oleks võinud samuti antud tagajärje põhjustada, kuid meie elukogemust arvestades ei olnud see tõenäoline.³⁶² Sellistel juhtudel on põhjuslikkus tuvastatud üksnes hüpoteetiliselt.

Kui õiguspärane käitumine ei oleks suutnud õigushüve kaitsta, siis ei ole õiglane tegijale ette heita selle käitumise puudumist, millest ei oleks õigushüvele mingit kasu olnud.³⁶³ Olukorras, kus on tuvastatud teo ja saanud tagajärje vahel põhjuslik seos, lisandub veel teine nõue ehk õigusvastasusseos. Tegemist on olukorraga, kus hoolsuskohustust rikuti, kuid see sama tagajärg oleks saanud ka hoolsakäitumise korral ehk miski poleks saanud ära hoida saanud tagajärge. Sellises situatsioonis on küll olemas teo ja tagajärje vahel põhjuslik seos, kuid puudub õigusvastasusseos ning seega ei saa seda tegu toimepanijale omistada.

Õigusvastasusseos tuvastatakse läbi vältimisteooria. Vältimisteooria kohaselt peab vastutus ja tagajärg olema sellises seoses, et tagajärg on seotud just ja ainult hoolsusvastasusega, see ongi siis võimalik, kui hoolsa teo korral ei oleks tagajärg kindla

³⁵⁹ *Ibid.*

³⁶⁰ *Ibid.*

³⁶¹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 252.

³⁶² *Ibid.*

³⁶³ Hillenkamp, T. 32 Probleme aus dem Strafrecht. Allgemeiner Teil. 10. tr. Luchterhand, 2001, lk 198.

teadmise ja külgneva tõenäosusega saabunud.³⁶⁴ Seda sel põhjusel, et hoolsuskohustuse rikkumine on etteheide mida isikule etteheidetakse, et kui ta oleks käitunud vastavalt, siis poleks tagajärge saabunud, kuid tagajärg oleks saabunud sellest hoolimata, siis ei ole isikule ka midagi ette heita. Juhul, kui ka alternatiivne õiguspärane käitumine ei oleks tagajärge ära hoidnud, ei muuda ettevaatamatusdelikti mitte kahjustus vaid ohudeliktiks.³⁶⁵

Samuti puudub õigusvastasuse seos, kui ei ole selge kas hoolsuskohustust rikkuv käitumine suurendas ohtu õigushüvele, seega kui see küsimus jääb lahtiseks ja isik võetakse vastutusele, rikutakse isiku vastutusele võtmisel põhimõtet *in dubio pro reo* ning toimitakse põhimõttel *in dubio contra reum*, nimelt tagajärje põhjustamine kui hoolsuskohustuse rikkumise ja tagajärje vahel on küll kausaalseos, see seos ei ole aga õiguslikult relevantne, puudub õigusvastasuse seos ning sellest lähtuvalt selline relevantsus ehk õigusvastasuse seos puudub kuna õiguspärane alternatiivkäitumine oleks põhjustanud sama tagajärje.³⁶⁶ Sellest lähtuvalt tuleb kahtluse korral kausaalseost eitada, seda selletõttu et pole teada kas see konkreetne tegu teo toimepanija poolt suurendas ohtu või mitte.

Põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel tuvastatakse üksnes tegevuse korral.³⁶⁷ Seda sellepärast, et tegevusetuse korral faktiline põhjuslik seos puudub ning mittemidagitegemine ei põhjusta tagajärge.³⁶⁸ Seega ei saa *Conditio* vormelit kasutada tegevusetuse korral, kus isik oli kohustatud tegutsema, aga jättis selle tegemata. Seega kasutatakse tegevusetuse korral *Conditio* pöördvalemit, tegevusetus on saabunud tagajärjega põhjuslikus seoses, kui tegemata jäetud tegu ei saa juurde mõelda, ilma et langeks ära ka tagajärg ehk mõtleme nõutava teo juurde ja tagajärg langeb ära.³⁶⁹

Teo juures tuleb arvestada selle määratletust koosseisus, näiteks KarS § 422 spetsiifilise teokirjelduse korral räägib koosseis mitte lihtsalt tagajärje põhjustamisest, vaid selle põhjustamisest liiklus -või käitamiseeskirjade rikkumisega ning kui sellist tegu ei ole, siis ei mõtet hakata rääkima kausaalsusest.³⁷⁰ Seega spetsiifilise teokirjeldusega koosseisude korral kontrollitakse tagajärje võimaliku põhjust ehk siis tegu mis viis selle tagajärjeni ning kui seda tegu ei leita, siis ei ole ka põhjuslikku seost teo ja tagajärje vahel. Selleks, et vältida lõputute kausalahelate hõlmamist kehtib siin põhimõte, et põhjuslikku seost uuritakse reeglina viimase teo osas, mis vahetult viis tagajärje saabumiseni.³⁷¹ See probleem on seondub *conditio* vormeli kui ekvivalentsusteooriaga.³⁷² Ettevaatamatuse korral võivad, aga täideviijatena vastutada kõik isikud, kelle tegu seisnes hoolsuskohustuse rikkumises.³⁷³

³⁶⁴ Sootak, (2003) *supra* nota 41, lk 97.

³⁶⁵ *Ibid.*

³⁶⁶ *Ibid.*

³⁶⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 252.

³⁶⁸ Krey, V. Deutsches Strafrecht. Allgemeiner Teil. Bd. 2. Kohlhammer 2002, lk 36 vnr 328.

³⁶⁹ Jescheck, Weigend., *supra* nota 200, lk 619.

³⁷⁰ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 34.

³⁷¹ RKKKo 3-1-1-4-08, p 11.

³⁷² Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 252.

³⁷³ *Ibid.*

Conditio teooriat nimetatakse ka *ekvivalentsusteooriaks* (*ld aequus-* võrdne, *valera-* kehtima, tähendama). See tähendab, et kõik tingimused, mis tagajärjeni viisid, on võrdsed selle põhjused.³⁷⁴ Ekvivalentsusteooria lähtub loodusteaduslikust maailmapildist, mille kohaselt kõik aegruumis esinevad nähtused on kausaalselt seletatavad.³⁷⁵ Sellega omistatakse tagajärjele tegelikult lõputu hulk põhjusi, mis ulatuvad ajas ja ruumis lõpmatusse (autotehas on autoavarii üks põhjustest jne).³⁷⁶ Sellisest piiramatusest hoolimata on ekvivalentsusteooria põhjusliku seose tuvastamisel üldtunnustatud ja põhiteooriana kasutusel ning see kehtib miimumnõudena, mis tuleb tuvastada, et üldse saaks rääkida kausaalseosest, ekvivalentne kausaalsus on seega vajalik alus, et tagajärge üldse saaks tegijale omistada.³⁷⁷ Ekvivalentsusteooria piirideta rakendamine on püstitanud karistusõiguse ette aga küsimuse täiendavatest omistamiskriteeriumidest juba objektiivse koosseisu tasandil. Auto valmistaja vastutuse välistamine alles subjektiivse koosseisu tasandil on kohatu, sest sotsiaaladekvaatne tegu ei saa vatsata, ka osaliselt süüteokoosseisule ja olla seega õiguskorras negatiivselt hinnatud.³⁷⁸ Eksitav on (mõneti vormelile *post hoc ergo propter hoc* toetuv) on põhjuslikkuse mõiste kasutamine teole järgneva karistuse juures, nagu seda teeb EIÕKohus, süüdimõistmise ja teo vahel peab olema oluline põhjuslik seos.³⁷⁹ Karistus on teo õigusjärelm, mida kohaldab pädev riigiorgan ja mis ei järgne teole põhjuslikkuse alusel.³⁸⁰ *Conditio* vormel ei ole piisav alus tagajärje omistamiseks, kuna teatud juhtudel vajab *conditio* põhivormel korrigeerimist.³⁸¹ Teatud juhtudel saab teo äramõtlemise korral tagajärg ikka ja põhjuslikkus oleks välistatud, see ei ole aga rahuldav lahendus ning sellised juhtumid on: katkenud, alternatiivne ja kumulatiivne põhjuslikkus ning reservpõhjuse arvestamise keeld.³⁸²

2.2.3.1. Põhivormeli korrektiivid

Põhjuslikud ahelad võivad üksteisest katkeda, kummagi teo äramõtlemise korral saabub tagajärg ikka ja kummagi suhtes ei saa seega tuvastada põhjuslikku seost, sellises olukorras lähtutakse ainult sellest ahelast, mis tegelikult surma põhjustas, teisisõnu see isik, kelle avatud põhjuslik ahel katkeb, ei saa vastutada tagajärje eest.³⁸³ Katkestatud põhjuslikkuse erijuhtum on ettejõudev ehk ennetav põhjuslikkus, kus teine põhjuslik ahel katkestab esimese sel teel, et jõuab esimesest ette.³⁸⁴ Ennetava põhjuslikkuse korral kolmas isik ei katkesta põhjuslikku ahelat, vaid sekkub sellesse toimuvat kiirendades ning sellisel juhul vastutab üks katse ja teine lõpuleviidud teo eest.³⁸⁵

³⁷⁴ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 34.

³⁷⁵ Sootak, Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 252.

³⁷⁶ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 34.

³⁷⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 253.

³⁷⁸ *Ibid.*

³⁷⁹ Maruste, R. Konstitutsionalism ning põhiõiguste ja -vabaduste kaitse. Tallinn : Juura, 2004., lk 128.

³⁸⁰ Sootak, (2007) *supra* nota 328, I/5.

³⁸¹ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 34.

³⁸² Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 253.

³⁸³ *Ibid*, 254.

³⁸⁴ *Ibid*, 255.

³⁸⁵ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 256.

Alternatiivne põhjuslikkuse korral ei saa kummalegi tagajärje põhjustamist omistada ning seepärast tuleb siit täiendus *conditio* vormelile. Mitu põhjust, mida saab alternatiivselt (mitte kumulatiivselt) ära mõelda, ilma et tagajärg ära langeks, on kõik põhjuslikud.³⁸⁶ Põhjuslikud ahelad toimivad mõlemad, seetõttu nimetatakse sellist põhjuslikkust ka topeltkausaalsuseks. Alternatiivne põhjuslikkus on hea näide, kus naturalistliku põhjuslikkusel põhinev *conditio* vormel muutub loodusteadlikust nähtusest õiguslikuks.³⁸⁷

Kumulatiivset põhjuslikkust ei tohiks segi ajada alternatiivse põhjuslikkusega, sest siin saadakse positiivne tulemus juba põhivormeli järgi, mitmest teost ei saa ühtegi ära mõelda, ilma et tagajärg ära ei langeks kuna kui kahest teost üks langeb ära, ei ole ka tagajärge.³⁸⁸ Näiteks olukorras, kus mootorsõiduki juht juhib autot joobeseisundis, ületades lubatud sõidukiirust ja kaassõitjal on turvavöö kinnitamata, mootorsõiduki juht põhjustab liiklusõnnetuse mille tagajärjel saab kaassõitja raske tervisekahjustuse, siis sellises olukorras leidis riigikohus, et kõik kolm liikluseeskirja rikkumist kujutavad endast tagajärje kumulatiivset põhjustamist ning need tuleb tagajärje põhjustanud teona ka kohtualusele omistada.³⁸⁹ Ühe teo (antud juhul joobes juhtimise) eraldamine väärtteks oleks vastuolus KarS § 5 nõudega (kuriteo ja väärteto ideaalkogum on välistatud ning isik vastutab sel juhul ainult kuriteo eest) ka siis, kui kohus ei oleks kohaldanud kumulatiivse põhjuslikkuse vormelit.³⁹⁰ Reservpõhjus on reaalse asjaoluna küll olemas, kuid ta on üksnes ootel, valmis muutuma tegelikuks põhjuseks.³⁹¹

Conditio teooriale heidetakse sageli ette, et algselt elukogemusele ja loodusteaduslikule teadmisele toetuvast empiirilisest teooriast on mitmesuguste täienduste ja rakendusreeglite tõttu saanud “konstruktivistlik tehivormel”.³⁹² Seetõttu on välja kujunenud alternatiivsed teooriad, mis püüavad vajaliku tingimuse teooriat asendada mõne elulisema mudeliga.³⁹³ Seaduspärase tingituse teooria püüab tuua põhjuslikkuse tagasi loodusteadusliku teadmise, sisustades põhjusliku ahela hüpoteetilise elimineerimise asemel meile teada olevate põhjuslikkuste jadaga, paljude väiketegude ahelaga, mis on omavahel loodusteaduslikus seoses.³⁹⁴ Teooria vaatleb kõiki tegelikult aset leidnud sündmusi ega opereeri hüpoteetiliste väidetega, kuid ka siin tekib küsimus, kas seadusjärgsed ajalised järgnevad teod on midagi muud kui hüpoteetilised eliminatsioonid.³⁹⁵ Viimase Suur Tundmatu (tegu) asendatakse paljude väikeste tundmatutega, siiski on selle teooria tugevus toetumine rangetele naturalistlikule põhjuslikkusele.³⁹⁶ Seega ei anna see teooria kausaalsuse kohta oluliselt rohkem teavet

³⁸⁶ Gropp, (2001) *supra* nota 56, § 5/25.

³⁸⁷ Baumann, J., Weber, U., Mitsch, W. Strafrecht AT. 11. Aufl. Bielefeld : Gieseking 2003, § 14/41.

³⁸⁸ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 4/21.

³⁸⁹ RKKKo 3-1-1-125-03, p 9.3.

³⁹⁰ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 258.

³⁹¹ *Ibid*, 259.

³⁹² Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 4/18.

³⁹³ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 34.

³⁹⁴ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 4/22.

³⁹⁵ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 262.

³⁹⁶ *Ibid*.

kui põhivormel, kuna ka siin saadakse mõlema teooria kohaldamisel sama tulemus.³⁹⁷ Siiski võib seda rakendada näiteks alternatiivse kausaalsuse korral, kus piisab siis lähtumisest üksnes teo koosseisujärgsusest, samuti aitab see teooria täpsustada neid tingimusi, mille äramõtlemist kaalutakse, sisuliselt kasutab seda võtet ka ekspert.³⁹⁸ Seaduspärase tingituse teooria ei tööta valdkondades, kus puudub tavaline naturalistlik põhjuslikkus ning kus seetõttu on vaja *conditio* vormelile toetuvat hüpoteetilist elimineerimist.³⁹⁹

Adekvaatsusteooria peab oluliseks, et tegu oleks tagajärje koosseisupärane tingimus, tagajärjega koosseisu raames adekvaatne, sellele täiesti vastav või võrdne.⁴⁰⁰ Seega peab tegu olema mitte ainult konkreetset juhul tagajärje põhjustanud, vaid ka üldiselt ja tavalise elukogemus kohaselt sobiv sellise tagajärje esilekutsumiseks.⁴⁰¹ Adekvaatsusteooria lähtub põhjuslikkuse tuvastamisel *ex ante* käsitlusest ehk tagajärjega on põhjuslik ainult see tegu, mis teo ajal objektiivse hindaja arusaama järgi sobiv vastava tagajärje esilekutsumiseks.⁴⁰² Antud teooria on kohaldatav ebatüüpilise põhjuslike ahelate korral, kus ekvivalentsusteooria annab positiivse tulemuse, see tundub aga olevat tavalise elukogemuse seisukohalt vastuvõetamatu, kerge vigastuse tekitamine veritsemistõve all kannatajale, kes selle tagajärjel sureb; kerge vigastus ei ole tapmise koosseisu adekvaatne tegu.⁴⁰³ Ekvivalentsusteooria järgi on siin tegemist surma põhjustamisega ning tegija karistamine on võimalik välistada üksnes tahtluse välistamisega ning tagajärje omistamist ehk objektiivset koosseisu on võimalik välistada ka normatiivse omistamise tasandil seoses ohu realiseerumisega tagajärjes, seega mitte põhjuslikkuse alusel, vaid normatiivsel kaalutlusel.⁴⁰⁴ Selle teooria järgi jääb aga alati vaieldavaks, millise kriteeriumi järgi adekvaatsus tuvastatakse, kuna siin kasutatakse küll hilisema objektiivset prognoosi meetodit, hindab objektiivne kõrvalseisja, kuid ikka jääb võimalus, et objektiivne, ontoloogiline kausaalsus asendatakse gnosoloogilise või ka normatiivsega.⁴⁰⁵

Kui suhteliselt ebamäärane adekvaatsuse nõue asendada õigusliku adekvaatsusega, saadakse relevantsusteooria ning selle järgi peab põhjuslikkus olema karistusõiguslikult relevantne, kui aga *conditio* vormel arvestab kõiki tegelikke asjaolusid faktiliselt võrdsetena ja adekvaatsusteooria põhivormel ütleb, et kõik asjaolud ei ole sisuliselt võrdsed, siis relevantsusteooria ütleb, et kõik asjaolud ei ole õiguslikult võrdsed.⁴⁰⁶ Adekvaatsus -ja relevantsusteooriate puhul pole aga tegemist kausaalsusteooriatega. Need teooriad, ei väida, et konkreetne tegu ei olnud tagajärje põhjus (põhjuslikkust ei saa ju eitada), nad ütlevad, millal on kausaalsusahel õiguslikult oluline ehk relevantne ning

³⁹⁷ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 168a.

³⁹⁸ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 262.

³⁹⁹ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 10/14.

⁴⁰⁰ Sootak, J. Karistusõigusel on oma füüsika. Teo ja tagajärje omistamine - vanad ja uued dogmaatikafiguurid karistusõiguses. *Juridica* III/2004, lk 171.

⁴⁰¹ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, lk 169-170.

⁴⁰² Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, §10/5.

⁴⁰³ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 264.

⁴⁰⁴ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 196.

⁴⁰⁵ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 264.

⁴⁰⁶ Sootak (2004) *supra* nota 400, lk 172.

millal saab tegijat põhjusliku seose olemasolu korral vastutusele võtta, millal mitte.⁴⁰⁷

Õigusliku relevantsuse arvestamine ja selle sidumine süüteo koosseisuga on andnud alust nimetada seda teooriat relevantsusteooriaks.⁴⁰⁸ Selle järgi peab põhjuslikkus olema karistusõiguslikult relevantne.⁴⁰⁹ Tunnistades küll põhjuslikkust naturalistliku kausaalsuse alusel (*conditio* vormel), lubab see teooria rääkida põhjuslikkusest veel täiendava tingimuse, nimelt karistusõigusliku relevantsuse olemasolul.⁴¹⁰ Tegu on tagajärgega põhjuslikus seoses, kui lisaks naturalistlikule kausaalsusele lubab tagajärge omistada ka põhjusliku ahela kulgemise normi kaitsealas ning tagajärje saabumine vastab konkreetse koosseisu eripärale.⁴¹¹ Eelnimetatud adekvaatsus ja relevantsus teooriad ei ole küll üle võetud tahtliku süüteo korral tagajärje omistamisel, kuid neid teooriad rakendatakse ettevaatamatuse juures, seal hulgas liiklusõnnetuste põhjustamises ettevaatamatusest. Nende teooriate kasutamisel saab hinnata, millal on võimalik isiku poolt tekitatud tagajärge õiguslikult isikule omistada ning millal mitte.

2.2.4. Normatiivne omistamine

Conditio teooria vajab isegi korrigeeritud kujul olulisi piiranguid, et välistada isikule sellise tagajärje omistamise, mida õiguslikult ei saa pidada tema kätetöök, need piirangud kannavad objektiivse omistamise nime ning selle põhipunktid avalduvad ohu loomises ja selle ohu võimalikus realiseerumises.⁴¹² Lähtuvalt eelnevast analüüsist saab järeldada, et teo ja tagajärje vahelise põhjuslikkuse hindamisel saab vastuse küsimusele, et kas ilma teota oleks ka tagajärg jäänud saabumata, kuid põhjusliku seose olemasolu ei tähenda seda, et see tegu toob kaasa karistusõiguslikus mõttes ka omistamise teo toimepanijale. Selleks, et isik vastutaks teo eest on vajalik selle tagajärje omistamine ning seda kontrollastet nimetatakse objektiivseks omistamiseks

Normatiivse omistamise juures tuvastatakse normatiivselt, kas isik on põhjustanud tagajärje oma vastutusalas oleva ja tema poolt valitsetava põhjusliku ahelaga.⁴¹³ Seega normatiivse omistamise juures kontrollitakse, et kas saanud tagajärg on saanud just selle isik tegevusest ehk kas juht sõitis jalakäijale otsa just tema tegevuse süül ja tagajärg on talle õiguslikult omistatav. Objektiivselt saab omistada isikule tegu, kus isik lõi ohu, mis realiseerus koosseisupärasel tagajärjes. Siinjuures on tegemist negatiivse menetlusega, kus lülitatakse välja asjasse puutumatud kausaalahelad ning objektiivseks nimetatakse seda omistamist põhjusel, et sellega lõpeb teo omistamine objektiivse koosseisu tasandil.⁴¹⁴

Normatiivset omistamist võib vastandina naturalistlikule põhjuslikkusele nimetada ka

⁴⁰⁷ Roxin, (2006) *supra* nota 89, § 11 A.IV.

⁴⁰⁸ Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 44.

⁴⁰⁹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 264.

⁴¹⁰ *Ibid.*

⁴¹¹ Heinrich, B. Strafrecht AT I. Stuttgart : Kohlhammer, 2005, (BdI) vnr 225.

⁴¹² Sootak, (2003) *supra* nota 61, lk 45.

⁴¹³ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 11/3.

⁴¹⁴ *Ibid.*

õigusliku põhjustamise teooriaks.⁴¹⁵ Deliktstruktuuri seisukohast võib normatiivse omistamise näol tähendada suundumust tuua koosseisu tasandile täiendavaid vastutuspiiranguid ning mitte jätta neid ülekaalukalt subjektiivse koosseisu ja süü hooleks.⁴¹⁶ Normatiivse omistamise korral on tegemist objektiivse koosseisu iseseiva tunnusega. Samas tuleb tõdeda, et paljud normatiivse omistamise tasemel kerkinud küsimused leiavad siiski lõpliku lahendamise subjektiivse koosseisu tasandil.⁴¹⁷ Selleks, et saaks tagajärge isikule omistada on vajalik täita kaks tingimust, esiteks peab isik looma relevantse ohu ning teiseks peab see oht ka tagajärjena saabuma. Seega normatiivse omistamise käigus kontrollitakse, kas on loodud õiguslikult kohaldatav oht ning kas koosseisuline oht realiseerus ka teo tagajärjes. On ka väidetud, et põhjuslikkuse nentimise järel piisab ainult kontrollist, kas tegu oli sobilik tagajärje esilekutsumiseks ning seetõttu õiguslikult taunitav.⁴¹⁸ Objektiivse omistamise põhivormeli järgi on tagajärg isikule objektiivselt omistatav, kui ta lõi õiguslikult relevantse ohu või suurendas seda ohtu, mis realiseerus koosseisupärasel tagajärjel.⁴¹⁹ Arvestada tuleb ka seda, et kui oht oli loodud juba enne isiku sekkumist sellesse ahelasse ei või ta oma käitumisega suurendada ehk siis on karistatav ka ohu suurendamine, mille tagajärjel on saanud kaitstava õigushüve kahjustumine. Tagajärje eeldatavasti põhjustanud koosseisupärane tegu peab olema selline, millega ta tekitab ohu olukorras, kus keskmise mõistliku *ex ante* vaatleja hinnangu kohaselt võib saada koosseisupärane tagajärg.⁴²⁰

Omistamisel on kaks välistust, esiteks, kui isik ei loonud ega suurendanud ohtu, vaid vähendas seda, siin kehtib põhimõte, et tagajärjedelikt ei saa panna toime riski vähendava teoga.⁴²¹ Töö autori hinnangul on see ka väga loogiline arvamus, kuna kui oht oli enne tegu juba loodud ning liiklusõnnetuse põhjustaja oma käitumisega hoopis vähendas seda oht, siis kuidas saab teda karistusõiguslikult karistada. Sellises situatsioonis ei ole õige lähtuda, et kahju kui tagajärg on kannatanule loodud vaid tuleb hinnata kuidas ja millest tingituna on see oht loodud. Teiseks on tagajärje omistamine välistatud teole, mille tegemine oli isiku õiguslik kohustus.⁴²² Siin on silmas peetud ametialaseid kohustusi nagu näiteks arsti puhul. Töö autor ei näe, et seda välistust saaks rakendada liiklusõnnetuste korral. Lisaks on omistamine välistatud juhul, kui isik oma teoga küll loob ohu, kuid tegemist on lubatud riskiga.⁴²³ Tegemist on sotsiaaladekvaatse käitumisega, milles sisalduv võimalik oht on lubatud käitumisse sisse arvestatud, seega peab loodav oht olema karistusõiguslikult relevantne ehk karistusõiguslikult taunitav.⁴²⁴ See tähendab, et sellist käitumist ei tolereeritav ühiskonna tavade järgi ning selle ohu loomine on karistusõiguslikult karistatav.

Õiguslikult relevantseks ohuks saab pidada üksnes sellist, mis tekib ja realiseerub normi

⁴¹⁵ Matt, H. Strafrecht AT. München : Beck, 1996, lk 64.

⁴¹⁶ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 11/2.

⁴¹⁷ Richter, H, P. Strafrecht AT. 1. 16. Aufl. Dänischenhagen : Richter-Verlag, 2006., lk 12.

⁴¹⁸ Frister, H. Strafrecht. Allgemeiner Teil. 2. Aufl. München, 2007., 10/4

⁴¹⁹ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 179.

⁴²⁰ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 266.

⁴²¹ Kühl, (2002) *supra* nota 34, § 4/53

⁴²² Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 267.

⁴²³ Heinrich, B. Strafrecht AT I. Stuttgart : Kohlhammer, 2005., (BdII) vnr 245.

⁴²⁴ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 267.

kaitsealas. Selle viimase all mõeldakse primaarnormi toimet, mille eesmärk on vältida hüve kahjustamist.⁴²⁵ Tagajärge ei omistata isikule, kui ta põhjustab tagajärje, mis on väljaspool rikutud käitumisnormi kaitseala ja seetõttu ei realiseeri ta ka seda riski, mida püüab takistada vastav koosseis.⁴²⁶ “Näiteks, autojuht sõidab linnas lubatud kiirusega, kuid ületab ristmiku punase fooritule ajal. Pool kilomeetrit pärast ristteed jookseb talle auto ette jalakäija, kellele otsasõitu juht ei suuda vältida, ehkki ta ei rikkunud liicluseeskirja. Põhjuslik seos liicluseeskirja rikkumise vahel ristmikul ja otsasõidu vahel on olemas: kui auto oleks jõudnud antud kohta mõnikümne sekundit hiljem, ei oleks õnnetust juhtunud. Kuid punase tule ajal ristmiku ületamist keelava normi kaitseala ei ulatu ristmikust kaugemale. Normi eesmärk ei ole aeglustada autode liikumist, vaid hoopis ristmiku ületamise võimaldamine rohelistel suunal, laiemas mõttes üldse liicluse ohutus ja sujuvus ristmikul.”⁴²⁷ Kui normi eesmärk on keelata selline käitumine, mis võiks viia tüüpilise ohu realiseerumiseni, siis ei saa ka normi kaitseala ulatuda ja normi kohaldada, seal kus see oht enam ei saa realiseeruda.⁴²⁸ Ristmikul liikumist reguleerivad normid püüavad välistada ja minimeerida seal valitsevate ohtude realiseerumist, käesolevas kaasuses ei realiseerunud neist ükski.⁴²⁹

Esmapõhjustaja algatatud põhjuslik ahel ei tarvitse kulgeda teiste isikute, sealhulgas kolmanda isiku või kannatanu sekkumiseta ning sellistel juhtudel tuleb otsustada selle sekkumise karistusõiguslik tähendus.⁴³⁰ Regressi keeld tähendab, et karistatava tagajärjeni viinud põhjuslikku ahelat ei saa viia sekkunud isiku poolt algatatud uuest ahelast tagasi, seega on varasema põhjusliku ahela algatava varasemad panused põhjusliku ahela kulgemisse ja konkreetse tagajärje saabumisse karistusõiguslikult tähtsusetud.⁴³¹ Sellest lähtuvalt, kui üks isik on küll käitunud hoolsuskohustuse nõudeid eiravalt ning algatanud põhjusliku ahela, kuid kui tema käitumine on võrreldes teise osapoole käitumisega tähtsusetu, siis ei saa karistusõiguslikult põhjusliku ahela algatavat karistada. Käesolevateks juhtumiteks on olukorrad, kus kannatanu on oma hoolsuskohustusi eirava ning end ohustava käitumisega põhjusliku ahela ohule avanud.

Regressi keelu põhimõte välistab omistamise seal, kus tagajärje saabumise on põhjustanud kellegi teise riskiteadlik tegu.⁴³² Esmaspõhjuslikkus ei ole küll välistatud, kuid selle kohale asetub uus ahel, seega saab vahele tulnud asjaolu põhjuseks ning sellele eelnenud põhjus langeb ära ning sellele ei tohi regressi korras viidata.⁴³³ Eelkõige käib see juhtude kohta, kus ettevaatamatult käitunud isiku põhjustatud ahelasse sekkub tahtlikult käitunud kolmas isik, sellisel juhul on tegemist on usalduspõhimõttega, kus isikul on õigus loota, et teine isik ei kasuta teda ära.⁴³⁴ Regress on aga lubatu, kui sekkuja

⁴²⁵ *Ibid*, lk 268.

⁴²⁶ Kuhl, (2002) *supra* nota 34, § 4/45

⁴²⁷ Samson, (2000) *supra* nota 184, lk 357.

⁴²⁸ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 269.

⁴²⁹ *Ibid*.

⁴³⁰ *Ibid*.

⁴³¹ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 11/36.

⁴³² Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 269.

⁴³³ *Ibid*.

⁴³⁴ Samson, (2000) *supra* nota 184, lk 357.

realiseerib just selle ohu, mille esmaohu põhjustaja oli loonud.⁴³⁵ Seega regressi keelu juures on äärmiselt oluline kõikide liiklusõnnetuse osalejate käitumise hindamine, kuna tuleb hinnata kelle loodud on realiseerunud oht. Regressi keelu korras hinnatakse, kas uus ahelasse sekkunud isik mõjutab tahtlikult või ettevaatamatult saabunud tagajärge, see ei pruugi esmapõhjustaja vastutust, kuid kui sekkunud isik oleks saanud oma käitumisega ahela kulgu mõjutada ning tagajärge poleks saabunud, siis ei saa saabunud tagajärge ka esmapõhjustajale omistada. Seega on äärmiselt oluline kontrollida kõigi liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumist ehk panust saabunud tagajärge.

Kannatanu vabatahtliku enesekahjustamise korral vastutusala ei ulatu ohu esmapõhjustajani, sest kannatanu on ise ainult temast sõltuvalt viisil kahju tekkimise riski üle võtnud.⁴³⁶ Põhjusliku ahela algataja ei ole tunginud kannatanu õigussfääri, vaid seal tegutseb kannatanu ise ning riigi karistusvõim ei saa võtta endale ülesannet hooldada vastutusvõimelisi isikuid, pannes vastutuse nende tegude eest kellegile teisele.⁴³⁷ Riski ülevõtmine välistab esmapõhjustaja vastutuse kahel eeldusel, esiteks peab kannatanu olema ise karistusõiguslikult vastutusvõimeline ning vastutuse ülevõtmine peab olema teadlik ja teiseks peab kannatanu tõepoolest kausaalahela üle võtma, mitte lihtsalt selle toimega nõustuma ehk ta peab tegu valitsema analoogiliselt üksik või kaastäideviijana.⁴³⁸ Teatud juhtudel tuleb küsida, kas ohu esmapõhjustaja ei loo endale ühtlasi garantiseisundit koos siit tulenevate kohustustega.⁴³⁹ Juhul, kui kannatanu võtab üle riski, kuid ei soovi tagajärge, võib algpõhjustaja siiski vastutada KarS § 124 alusel ning vastupidi.⁴⁴⁰

Kui kannatanu omavastutusliku sekkumise korral on algpõhjustaja vastutus välistatud üksmeelese arvamuse kohaselt, siis kolmanda isiku sekkumise küsimuses ei ole selget valitsevat seisukohta välja kujunenud.⁴⁴¹ Varasema vaba tahte teooria järgi (R.Frank) lõpetab eelmise ahela algataja vastutus seal, kus tuleb mängu uus vabal tahtel põhinev kausaalahel, kuid see teooria ei arvesta aga asjaolu, et põhjuslikkust ei saa analüüsida tahte kui subjektiivse kategooria alusel.⁴⁴² Uuemad teooriad käsitlevad kolmanda isiku sekkumise küsimust normatiivse omistamise juures, olles enne nentinud kumulatiivset põhjuslikkust *conditio*-vormeli vastava rakendusreegli alusel.⁴⁴³ Algpõhjustaja vastutus lõppes seal, kus kolmas isik loob omavastutuslikult sekkudes uue ohu ja avab seega ka uue põhjusliku ahela, siinjuures võib erandina esmapõhjustajale siiski tagajärje omistada, kui ta loob ohu just nende kaitse- või ohutuseeskirjade rikkumisega, mis on mõeldud kaitseks kolmanda isiku tahtliku või ettevaatamatu teo eest või kolmanda isiku käitumine on nii spetsiifiliselt seotud algohuga, et seda võib pidada algohu tüüpiliseks realiseerumiseks.⁴⁴⁴

⁴³⁵ Kuhl, (2002) *supra* nota 34, § 4/43.

⁴³⁶ Wessels, Beulke, *supra* nota 57, vnr 185 jj.

⁴³⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 269.

⁴³⁸ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 11/23.

⁴³⁹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 270.

⁴⁴⁰ Kindhäuser, (2005) *supra* nota 128, § 11/30.

⁴⁴¹ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 270.

⁴⁴² *Ibid.*

⁴⁴³ *Ibid.*

⁴⁴⁴ Heinrich, B. Strafrecht AT I. Stuttgart : Kohlhammer, 2005 (BdII), vnr 254.

Tagajärge saab tegijale omistada üksnes siis, kui loodud ohust on saanud ka vastavale koosseisule vastav tagajärg. Tagajärg ja sellena realiseerunud ohu kriteerium on abiks normi kaitseala kontrollimisel, tuleb aga eelkõige kasutusele ebatüüpilise, kuid ühe ahelana kulgenud sündmuse, samuti läbipõimunud ja katkenud ahelate korral.⁴⁴⁵ Viimastel juhtudel on tegemist mitte muundunud, vaid uue, modifitseerunud ohuga ja selle kehastumisega tagajärjes.⁴⁴⁶ Seega sellisel juhul ei ole esmalt loodud oht enam oluline, kuna uus sekkuja löi uue ohu, mis ka realiseerus tagajärjes. Seega ei ole esmane oht enam oluline, kuna selle ohu kulgemine katkes sel hetkel kui ahelasse liitus uus oht, mis realiseerus ka tagajärjes. Igal konkreetsel juhul tuleb otsustada, kas ja mil määral isiku tegevuse tulemusena senine põhjuslik ahel ning seetõttu ka tagajärg modifitseerub.⁴⁴⁷ Keelatud on õigushüve kahjustav tegu, kuid kui tegu parandab õigushüve seisundit, siis ei ole mõtet seda ka keelata.⁴⁴⁸ Juhul, kui tegevus mitte suurenda ohtu ja hoopis vähendab tekkinud ohtu, siis ei ole põhjust selle karistusõiguslikuks karistamiseks.

2.3. Kokkuvõte

Käesoleva töö esimeses peatüki analüüsis käigus selgus, et mitme osapoolega liiklusõnnetuste korral on vajalik põhjusliku seose kontrollimine, seda nii õiguskirjandusele kui ka töös käsitletud kohtupraktikale tuginedes. Teise peatüki esimese osa analüüsi käigus leidis autor, et käesolevas töös vaadeldavad koosseisud KarS § 422 ja § 423 järgi eeldavad põhjusliku seose hindamist teo, saanud tagajärje ja isikute käitumise vahel.

Tegemist tagajärjedeliktidega, mille puhul ei piisa vaid teost, kuna saabuma peab ka süüteo koosseisu pärane tagajärg, mis on põhjuslikus seoses süüdistatava käitumisega, seega ei saa tegu enne toimepanijale omistada, kui on leitud teo ja tagajärje vahel põhjuslik seos. Kuna käesolevate koosseisude puhul on tegemist spetsiifilise teokirjeldusega, siis kontrollitakse põhjuslikku seost koosseisus nõutava teoga, suvalise teokirjeldusega koosseisu korral aga vahetult tagajärje saabumisele eelnenud teoga, vältides seega kõikide tagajärje saabumisele kronoloogiliselt eelnenud tegude omistamist.⁴⁴⁹ Liiklusõnnetuste korral tuvastatakse põhjuslik seos ekvivalentsusteooria alusel ning selle kohaselt on põhjuslik seos olemas, kui tegu on tagajärje saabumise eeldus ehk ilma selleta ei oleks tagajärge saanud. Selle teooria kohaselt on tagajärg põhjustatud teost, kui tegu ei ole võimalik ära mõelda ilma, et ka tagajärg ära langeks.

Tagajärje õiguslikuks omistamiseks tuleb läbida kaheastmeline kontroll, esmalt naturalistlik põhjuslikkus vajaliku tingimuse teooria (*conditio-vormeli*) alusel ja teiseks objektiivne omistamine. Juhul, kui mõlema teooria kontrollimisel saadakse positiivne

⁴⁴⁵ Kuhl, (2002) *supra* nota 34, § 4/60.

⁴⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁴⁷ Sootak, (2010) *supra* nota 35, lk 273.

⁴⁴⁸ Samson, (2000) *supra* nota 184, lk 71-73.

⁴⁴⁹ RKKKo 3-1-1-4-08, p 11.

vastus, siis on tagajärg tegijale omistatav. Hoolsuskohustuse kontrollimisel on põhjuslik seos olemas kahel juhul, esiteks kui mõtleme hoolsuskohustust rikkuva teo tervikuna ära ja ka tagajärg langeb ära ning teisel juhul tegu jääb küll alles, kuid mõtleme ära selle teo hoolsusvastasuse ning ka tagajärg langeb ära. Olukorras, kus on tuvastatud teo ja saanud tagajärje vahel põhjuslik seos, lisandub veel teine nõue ehk õigusvastasusseos, mida kontrollitakse kasutades vältimisteooriat. Vältimisteooria kohaselt peab ohus realiseerunud tagajärg olema seotud üksnes hoolsusvastasusega ning teiseks eelduseks mil puudub õigusvastasusseos on kui teoga ei suurendatud ohtu.

Töö käigus selgus, et teatud juhtudel ei piisa *Conditio* vormelist tagajärje omistamiseks, kuna teatud juhtudel vajab *conditio* põhivormel korrigeerimist, nendeks juhtudeks on katkenud, alternatiivne ja kumulatiivne põhjuslikkus ning reservpõhjuse arvestamise keeld, mida käsitleti käesolevas peatükis.

Kui naturalistlik põhjuslikus ehk vajaliku tingimuse teooria on kontrollitud, tuleb läbida teine aste objektiivne omistamine, mis tähendab, et teo ja tagajärjevahel valitseb tõenäoline seos. Objektiivselt saab omistada isikule tegu, kus isik lõi ohu, mis realiseerus koosseisupärasel tagajärjes. Normatiivne ehk objektiivne omistamine on põhjuslikkuse kontrollimisele järgnev omistamisstaadium ning peab andma vastuse küsimusele, kas teole järgnenud tagajärge saab õiguslikult pidada tema kätetöök. Normatiivse omistamise eelduseks on, et luuakse õiguslikult relevantne oht ning see ka realiseerus tagajärjes.

Tuvastamist leidis, et objektiivsel omistamisel on ka teatavad välistused: kui isik ei loonud ega suurendanud ohtu, vaid vähendas seda; tagajärje omistamine välistatud teole, mille tegemine oli isiku õiguslik kohustus; juhul, kui isik oma teoga küll loob ohu, kuid tegemist on lubatud riskiga siis on objektiivne omistamine välistatud. Tagajärge saab tegijale omistada üksnes siis, kui see kujutab endast loodud või suurendatud ohu realiseerumist, ning oht on realiseerunud tagajärjeks.

3. Kohtupraktika analüüs

Käesolevas töös on esitatud hüpotees, et maakohtud ei kontrolli kannatanu käitumist, mis võib põhjustada olukorda, kus materiaaldõigust kohaldatakse valesti. Töö autori hinnangul on teoreetilises osas väide varasema kohtupraktika analüüsimise näol kinnitust leidnud. Töös on käsitletud mitmeid kohtulahendeid põhjusliku seose hindamise osas (3-1-1-94-02, 3-1-1-87-15, 3-1-1-2-05, 3-1-1-2-05, 3-1-1-79-06, 3-1-1-63-03, 3-1-1-1-03, 3-1-1-109-05), kus maakohus on jätnud hindamata kõigi liiklusõnnetuses osalenud isikute põhjusliku seose nende teo ja tagajärje vahel, mis võib omakorda kaasa tuua vale materiaaldõiguse kohaldamise. Nimetatud kohtulahendid on andnud töö autori hinnangul selge signaali, et kohtud ei hinda piisavalt põhjalikult põhjusliku seose olemasolu teo ja tagajärje vahel. Töö autor tutvus kriminaalasjades tehtud 2015-2017 a. Kohtulahenditega, et käesolevat väidet kinnitada või siis ümber lükata. Järgnevalt analüüsib autor kolme kohtulahendit, mis olid kõige kõnekamad.

3.1. Riigikohtu Kriminaalkolleegiumi kohtumäärus 3-1-1-87-15

Esmalt analüüsib töö autor kohtulahendit, millest ajendatult käesolev uurimistöe teema magistristöe kirjutamiseks valiti. Kohtuasjas oli süüdistatavale esitatud etteheide selles, et ta ei veendunud enne sõidu alustamist, kas kõigil reisijatel on turvavööd kinnitatud, mistõttu kõik reisijad turvavööd ei kinnitanud;⁴⁵⁰ ei jälginud piisavalt tähelepanelikult liiklust, ei olnud hoolikas ega ettevaatlik, et vältida ohtu ja kahju tekkimist;⁴⁵¹ ei kohandanud sõidukiirust olukorrale vastavaks ja arvestanud veose iseärasustega ja kõikide tekkida võivate liiklusoludega;⁴⁵² ei hoidnud piisavat pikivahet,⁴⁵³ mistõttu ta sõitis tagant otsa teepeenral aeglasemalt liikuvale mootorsõidukile.⁴⁵⁴ Liiklusõnnetuse tõttu sai eluohtlikke tervisekahjustusi süüdistatava juhitud bussis viibinud reisija. Süüdistatavale kvalifitseeriti tegu vastavalt KarS § 423 lg 1 järgi, mis seisneb juhi poolt liiklusõnnetuse rikkumise, kui sellega on ettevaatamatusest tekitatud inimesele raske tervisekahjustus.

Ringkonnakohus leidis, et vastavalt riigikohtu praktikale tuleb käesolevas asjas hinnata ka kannatanu käitumist, mida maakohus oma lahendis ei ole piisavalt põhjalikult teinud. Leides, et kui isik käitus ise riski suurendavalt ning kindla teadmisega külgneva tõenäosusega saaks öelda, et tema hoolsuskohustusele vastava käitumise korral oleks tagajärg jäänud olemata, siis ei saa seda täideviijale omistada. Karistusõigus ei piirdu pelgalt naturalistliku kausaalsuse tuvastamisega teo ja tagajärje vahel.⁴⁵⁵ Ringkonna kohus leidis, et kannatanu kes väikebussis sõitu alustas ei võtnud tarvitusele abinõusid enda

⁴⁵⁰ Liiklusseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 33 lg 2 p 6; § 33 lg 11 p 4.

⁴⁵¹ *Ibid*, § 14 lg 2.

⁴⁵² *Ibid*, § 50 lg 3 p 1,2.

⁴⁵³ *Ibid*, § 46 lg 1.

⁴⁵⁴ HMKo 1-14-10762.

⁴⁵⁵ RKKKo 3-1-1-30-13, p 13; RKKKo 3-1-1-56-13, p 11.

turvalisuse kindlustamiseks, võttis omale vastutuse võimalike tagajärgede eest, mis on põhjuslikus seoses just tema enda hoolsuskohustuse rikkumisega ning lähtuvalt sellest ringkonnakohtu hinnangul katkes kausaalahel süüdistatava poolt eeldatavate liikluseeskirja sätete rikkumiste ja kannatanul tekkinud tervisekahjustuse vahel.

Käesolevas lahendi juures on jäänud maakohus ja ringkonnakohus eriarvamustele, kas kannatanu jäi peale liiklusõnnetust omakohale või liikus ta kohapealt ära. Maakohus tegi järeldused, et kannatanu jäi pärast kokkupõrget enda kohale. Ringkonnakohus leidis, et turvavööga kinnitamata kannatanu paiskus oma kohalt esiklaasi suunas ja näoga vastu armatuurlaua paneeli. Seega leidis ringkonnakohus, et kui kannatanu oleks täitnud seadusest tuleneva kohustuse ja kinnitanud turvavöö, oleks liiklusõnnetuse tagajärg olnud eelduslikult välditav.

Liiklusõigusesse puutuvalt on kriminaalkolleegiumi senise praktikas viidatud näiteks võimalusele, et tagajärje omistamise võib välistada kaasliikleja ebakorrektnel käitumine.⁴⁵⁶ Riigikohus leidis, et samuti võib tagajärje normatiivne omistamine isikule olla välistatud, kui kahju kannatanu asetab ise mõne enda õigushüve ohtu, millest johtuvalt pole põhjust tagada tema kahjustada saanud õigushüve riigipoolset kaitset karistusõiguse abil. Liiklusõnnetuse puhul vabaneb hoolsuskohustust rikkuva teoga kahju põhjustanud isik vastutusest näiteks juhul, kui ka kahju kandnud isik rikkus mõnda liikluseaduses sätestatud kohustust ja ohustas sellega ise liiklusõnnetuses kahjustatud õigushüve.⁴⁵⁷ Seega eelnevast tulenevalt leidis riigikohus, et õigus on ringkonnakohtu seisukohal ning süüdistatava vastutuse üle otsustamisel tuleb anda hinnang ka kannatanu käitumisel, võimalikul eneseohustamisel. Hinnata tuleb, kas kannatanu enda hoolsuskohustuse rikkumine ehk siis turvavöö kinnitamata jätmine on põhjuslikus seoses saanud tagajärjele või oleks saanud tagajärg saanud igal juhul.

Riigikohus leidis, et turvavarustuse kasutamise kohustuslikkust ning vajalikkust tuleb lugeda üldtuntud asjaoluks KrMS § 60 lg 1 mõttes ning elementaarne on teada, et sõiduki kokkupõrke korral paiskuvad turvavööta kinnitamata isikud enda kohtadelt, mis võib kujutada märkimisväärset ohtu nii sellele isikule endal kui ka teistele sõidukis viibijatele. Riigikohtu hinnangul lasub selle kriminaalasja raskuse küsimus selles, et kas kannatanu tuvastatud vigastused põhjustas lihtsalt kokkupõrge kahe sõiduki vahel või tingis need kannatanu paiskumine enda kohalt, mille tagajärjel põrkus ta vastu erinevaid bussisolevaid konstruktsioone. Selles osas oli maakohus ja ringkonnakohus eriarvamustel ning riigikohus saatis selle asja tagasi ringkonnakohtu teisele kohtukoosseisule.

Käesolev riigikohtu määrus on märkimisväärse tähendusega, kuna on toonud muudatused prokuratuuri seisukohta liiklusõnnetuste menetlemisel, kus kannatanu on jätnud turvavöö kinnitamata.⁴⁵⁸ Põhja ringkonnaprokurör Rainer Amur selgituste kohaselt Harjumaa praktika oli kuni nimetatud kohtulahendit selline, et turvavöö kinnitamata jätmine reisija poolt ei ole põhjuslikus seoses talle tekitatud kahjuga, kuna liiklusõnnetuse põhjustas juht mitte kannatanu. Tema selgituse kohaselt lähtuti arusaamast, et poleks õnnetust poleks ka

⁴⁵⁶ RKKKo 3-1-1-63-03 p 12.

⁴⁵⁷ RKKKo 3-1-1-23-12 p 6.

⁴⁵⁸ Põhja ringkonnaprokurör Rainer Amuri 07.12.16 elektrooniline kiri töö autorile.

kahju. Seega hinnati vaid liiklusõnnetuse põhjustanud isiku hoolsuskohustust rikkuva teo ja saabunud tagajärje vahel põhjusliku seost, jäädes hindamata kannatanu enda käitumise. Seega lähtuti arusaamast, et turvavöö kinnitamisel ei oleks liiklusõnnetus toimumata jäänud, jättes arvestamata et turvavöö kinnitamine oleks võinud saabunud tagajärje ära hoida. KarS § 422 ja § 423 kuriteokoosseisud eeldavad koosseisule vastava tagajärje saabumist ning lähtuvalt sellest tuleks hinnata kannatanu käitumises ka turvavöö mitte kasutamist kuna see võib ära hoida saabuva tagajärje. Antud riigikohtulahendi korral muutis prokuratuur oma seisukohta, kuna nüüd võib turvavöö kinnitamata jätmise välistada juhi süü kannatanule tekitatud tervisekahjustuse eest, kuna kannatanu rikkus ka ise liiklusseadust. Lisades, et peale käesolevat lahendit on vaja alati kontrollida, kas turvavöö kinnitamise korral oleks tagajärg saabunud vigastuste näol olnud sama või mitte. Kui tagajärg saabunud vigastuste näol oleks saabunud igal juhul, siis saadetakse asi kohtusse ning kui vigastusi ei saabunud siis menetlus lõpetatakse ning juhti saab karistada väärteokorras liiklusõnnetuse põhjustamise eest.

Seega vastava kohtulahendi puhul oli tegemist väga olulise lahendiga, kuna see ei mõjuta mitte ainult kohtupraktikat vaid ka asjade menetlemist, seega kohtusse jõudvate lahendite korral on juba kohtueelse menetluse käigus hinnatud kannatanu võimaliku hoolsuskohustusi mitte täitvat käitumist. Selle lahendi pinnalt saab öelda, et maakohus ei hinnanud kannatanule saabunud vigastuste põhjuslikkust kinnitamata turvavööga, mis oli süüdistuse kohaselt liiklusõnnetuse põhjustamise tagajärjeks. Seega jääti hindamata kõigi liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumine ja selle põhjuslikkuse seos saabunud tagajärjega. Kannatanu käitumist oleks tulnud hinnata seetõttu, et anda hinnang kas turvavöö kasutamine oleks ära hoidnud saabunud tagajärje. Maakohtu poolt jääti arvestamata, et liiklusõnnetuse põhjustaja olemasolu ning koosseisupärane tagajärg võivad, kuid ei pea vältimatult olema põhjuslikus seoses.

3.2. Tallinna Ringkonnakohus otsus 1-15-7843

Käesolev asi lahendati lühimenetluses, milles seisneb süüdistatavale etteheidetav tegu, selles et isik juhtides sõiduautot, ei jäänud reguleerimata ülekäiguraja ees seisma, sõites ülekäigurajale välja ja otsa mööda reguleerimata ülekäigurada vasakult paremale sõiduteed ületavale jalakäijale, kes sai sõiduki paremalt esinurgalt löögi ja paiskus asfaldile pikali, saades eluohtlikud tervisekahjustused.⁴⁵⁹ Maakohus heitis süüdistatavale ette LS § 35 lg 4 rikkumist, kuna süüdistatav lähenes ülekäigurajale, kuid ei sõitnud sellise kiirusega, mis on piisavalt väike, et mitte ohustada jalakäijat, kes on astunud ülekäigurajale. Süüdistuse kohaselt aset leidnud tegu on kvalifitseeritud KarS § 423 lg 1 järgi.

Süüdistatava ütluste kohaselt ta ei ületanud sõidukiirust 50 km/h ja ta nägi ülekäigurada, kuid nägi jalakäijat liiga hilja ja kui ta isikut nägi, siis ta pidurdas. Sellest lähtuvalt tuleks hinnata kas hoolsuskohustust rikkus süüdistatav või kannatanud või nad mõlemad. Esmalt tuleks leida hoolsuskohustuse rikkumine ning seejärel hinnata selle põhjusliku seost

⁴⁵⁹ TlnRnKo 1-15-7843.

saabunud tagajärjega. Hinnata tuleks, kas juhul kui see hoolsuskohustus oleks olnud täidetud, oleks jäänud ka saabunud tagajärg saabumata. Asja materjalidest nähtus, et ilmastikuolud olid kehvad ning maakohus on leidnud, et süüdistatava sõidukiirus ei olnud piisavalt väike, et mitte ohustada ülekäigurajale astunud jalakäijat ning sõidukiirusel 50 km/h oli otsasõit kannatanule vältimatu. Seega süüdistatav jättis täitmata omapoolse hoolsuskohustuse vähendada enne reguleerimata ülekäigurada kiirust nii, et see võimaldaks vajadusel peatuda.⁴⁶⁰ Selles ei ole vaidlust, et süüdistatav põhjustas oma poolse hoolsuskohustuse rikkumisega liiklusõnnetuse, milles sai kannatanu viga ja see tegu on põhjuslikus seoses saabunud tagajärjega. Juhul, kui süüdistatav oleks õigeaegselt vähendanud omapoolset sõidukiirust, oleks tal jäänud pikem aeg takistuse teele sattumise korral reageerida ning võimalusel saabunud tagajärge vältida. Lisaks tuleb arvestada, et ilmastikuolud olid halvad ning sõidukiirus peab olema vastavuses ilmatikuoludega.⁴⁶¹ Seega kui süüdistatav oleks täitnud omapoolset hoolsuskohustust, siis oleks saabunud oht jäänud tagajärjes realiseerumata.

Järgnevalt tuleks analüüsida kannatanu käitumist enne liiklusõnnetuse tekkimist. Oluline on leida vastus küsimusele, kas kannatanu lõi ise ohu või oli oht juba loodud mootorsõiduki juhi hoolsusvastases käitumises. Käesolevas asjas ei leidnud tõendamist asjaolu, kas kannatanu kandis helkurit ja mis kiirusega kannatanu liikus. Maakohtu hinnangul polnud see oluline asjaolu, kas isik kandis helkurit või mitte, kuna tegemist oli valgustatud ülekäigurajaga ja ülekäigurajal on jalakäijal sõidukijuhi suhtes eesõigus. Prokuröri hinnangul liiklusseadus kohustab jalakäijat kandam helkurit, kuid antud liiklusõnnetuse korral ei ole helkuri kasutamata jätmine põhjuslikus seoses jalakäijale otsasõiduga, kuna ülekäigurada oli valgustatud ning süüdistataval oli tegelikult võimalus ka ilma helkurita kannatanut õigeaegselt märgata. Maakohus leidis, et kannatanule ei ole etteheidetav LS § 25 lg 7 rikkumine, kuna sõidukijuhi poolt jalakäija märkamise primaarseks signaaliks on sõiduki kiiruse vähendamine. Seda on ka riigikohus varasemate lahendite korral väljendanud, et sõidukijuhil on enne ülekäigurada kaks alternatiivi, kas vähendada kiirust või peatuda.⁴⁶² Antud juhul ei täitnud süüdistatav kumbagi neist alternatiividest ning teada on, et enne ülekäigurada peatumine oleks liiklusõnnetuse ära hoidnud, sellest tulenevalt on hoolsuskohustuse rikkumine süüdistatava poolt ka tuvastamist leidnud.

Kannatanul on kohustus enne ülekäigurajale astumist veenduda selle ohutuses, kuid selleks peab sõiduk asuma vahetus läheduses. Kannatanu ja temaga koos olnud tunnistajad kinnitasid, et tänaval ei olnud sõidukeid. Sellest tulenevalt järeldas maakohus, et sõiduk oli nii kaugel, et teda ei olnud näha. Töö autori hinnangul võis kannatanul jääda sõiduk märkamata, kuna ta oli 1,7 promillises alkoholijoobes ning tunnistajate väide on vastuoluline, kuna nad väljendasid, et nad ei jälginud ümbritsevat liiklust kuna nad rääkisid omavahel juttu. Süüdistatav ja üks tunnistaja selgitasid, et nad nägid teisi jalakäijaid ning et jalakäijatel helkurid puudusid. Kiiruse vähendamine olukorras, kus sõiduteed ületavad jalakäijad on näha, ei ole kohustuslik. Kiiruse vähendamiseks puudus vajadus, kuna sõiduteed ületavad jalakäijad olid vastassuunavööndis ning alles lähenesid

⁴⁶⁰ Liiklusseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18, § 35 lg 4.

⁴⁶¹ RKKKo 3-1-1-80-12.

⁴⁶² RKKKo 3-1-1-63-03.

sõidutee keskel olevale ohutussaarele. Seega süüdistatav ei vähendanud sõidukiirust, kuna ta ei näinud ohu saabumist ette.

LS § 25 lg 7 kohaselt peab jalakäija reguleerimata ülekäigurajal enne sõidutee ületamist hindama läheneva sõiduki kaugust ja kiirust, andma juhile võimaluse kiirust sujuvalt vähendada või seisma jääda ja veendumata, et juht on teda märganud ning sõidutee ületamine on ohutu. Süüdistatava kaitsja märgib, et reguleerimata ülekäigurajal ei või kumbki liikleja ülekäigurajale astuda või sõita ilma, kui olles eelnevalt täielikult veendunud selle ohutuses. Teisisõnu leiab kaitsja, et reguleerimata ülekäigurajal ei saa mitte kunagi juhtuda liiklusõnnetust kui vähemalt üks liiklejatest täidab liiklusnõudeid ning liiklusõnnetuse toimumiseks peavad oma kohustusi rikkuma mõlemad osapooled. Kannatanu ning tema koos viibinud kaks tunnistajat on andnud ütlusi, et nad ei näinud autot ega ka kõrvalreas liikuvat teist autot. Maakohus tegi sellest järelduse, et auto polnud jalakäijate jaoks üldse nähtav mis on vastuolus kogutud tõenditega, mis kinnitavad et jalakäija liikus tema enda ütluste kohaselt normaalse kiirusega 5 km/h ehk 1,4 meetrit sekundis. Maakohus on tuvastanud kokkupõrkekoha ülekäigurajal, kus jalakäija oli liikunud ligikaudu 5 meetrit. Süüdistatav kaitsja arvutuste kohaselt kui süüdistatava auto oleks olnud nii kaugel, et teda ei olnud veel näha, siis pidi süüdistatav liikuma 160 meetrit sekundid ehk siis 144 km/h. See väide on aga ümber lükatud tunnistajate ütlustega, kes avaldasid, et sõiduk ei liikunud teistest sõidukitest kiiremini ehk sõiduk liikus lubatud sõidukiirusega. Sellest lähtuvalt ei saanud olla auto jalakäijate jaoks mittenähtav. Lähtuvalt eelnevast leidis süüdistatava kaitsja, et kannatanu ei veendunud enne sõidutee ületamisele asumist, et see on ohutu, ta ei andnud autojuhile võimalust tee andmiseks ning ei veendunud, et juht on teda märganud. Kuna auto lähenemine oli näha ja pidi olema arusaadav, et autojuht kiirust ei vähenda, siis ei olnud kannatanul õigust asuda sõiduteed ületama hoolimata sellest, et ülekäigurajal on autojuhil kohustus anda teed. Seega siinjuures tuleks hinnata, kas kannatanu pani oma elu ise ohtu lähtuvalt sellest, et ta oli hoolsusetu ning ei jälginud teda ümbritsevat liiklust ning asus reguleerimata ülekäiguteed ületama ilma, et ta oleks veendunud selle tegevuse ohutuses.

Sõiduki kahjustamisest nähtub, et otsasõit jalakäijale toimus sõiduki parempoolse esiosaga, seega oli jalakäija otsasõidu hetkeks ületanud ülekäigurada kokku 5 meetrit. Töö autor on seisukohal, et kui jalakäija liikus tõesti oma tavapärase kiirusega, siis ta ei ole rikkunud LS § 25 lg 7 sätestatud, kuna ta pidi juba olema ülekäigurajal mitte ei alustanud selle ületamist ja sellest tulenevalt tal seda kohustust ei ole. Kui isik liikus tavapärase kiirusega ja süüdistatav ei ületanud lubatud sõidukiirust, siis pidi süüdistataval olema piisavalt aega, et saavutavat ohtu märgata ning sõidukiirust vähendada. Kohtuotsusest ei nähtu, kas kannatanu võis ootamatult joosta ülekäigurajale ning seetõttu autojuht ei suutnud teda õigeaegselt märgata, aga kuna see väide ei ole kohtuasja arutamisel kohtuotsusest lähtuvalt tuvastamist leidnud, siis ei saa seda ka kaaluda. Kannatanutega kaasas olnud tunnistajate ütlustest selgus, et nad liiklus ei jälginud, kuna rääkisid omavahel juttu, kuna kannatanu liikus mitu meetrit eespool, siis nad ei saa tõendada mida tegi kannatu. Kannatanu ise ütleb, et ta veendus enne teele astumist, et sõidukeid ei olnud. Kohus on oma lahendis märkinud, et kogutud tõendite pinnalt võib järeldada, et teele asumise hetkel kannatu ohtu ei tundnud ning oht tekkis teel viibides ning seega jalakäija ei rikkunud LS § 25 lg 7 sätestatud. Töö autor on seisukohal, et

maakohus on jätnud arvestamata, et kannatanu oli alkoholijoobes seega ta ei pruugi sündmust nii täpselt mäletada ja tema mälopildid ei pruugi olla adekvaatsed, lisaks ei ole tuvastatud millise kiirusega kannatanu liikus ning seega ei saa tõsikindlalt väita, et kui kaugel oli süüdistatava juhitud sõiduauto hetkel, kui kannatanu sõiduteele asutus ning teha järeldust, et kannatanu oleks pidanud sõiduteele astudes lähenevat sõidukit nägema. Kuna kannatu oli läbinud kokkupõrke hetkeks ülekäigurajal 5 meetrit, järeldas sellest ringkonnakohus, et kannatu ei astunud sõiduteele viimasel hetkel, et ülekäigurajale läheneval autol ei olekski olnud võimalust õigeaegselt kiirust vähendada ning peatuda.

Lähtuvalt liikluseaduse sõnastusest oli kannatanu kohustus enne ülekäigurajale astumist veenduda selle ohutuses, kuid kuna ta oli liiklusõnnetuse tekkimiseks läbinud ülekäigurajal 5 meetrit, siis justkui tal enam seda kohustust ei olnud, kuna ta juba oli asunud teed ületama. Kaitsja lükkas omapoolse arvutuskäiguga ümber fakti, et kannatanu ülekäiguraja ületamise liikumise alustamisel ei saanud sõidukit näha. Töö autori hinnangul on nii maakohus kui ka ringkonnakohus jätnud arvestamata, et kannatanu oli alkoholijoobes ning seetõttu võib tema käitumine olla mõnevõrra hooletum, kui tavainimsele ning samuti on oleks tulnud kannatanu liikumiskiirus välja selgitada, kuna see on üks kõige olulisem aspekt hindamiseks kannatanu poolset käitumist enne liiklusõnnetust. Käesoleva lahendi puhul kohus on küll hinnanud kannatanu käitumist, kuid seda on tehtud ebapiisavalt, kuna õhku on jäätud kahtlused mida ei ole suudetud kohtuasja arutamise käigus kõrvaldada ning kriminaalmenetluses tõlgendatakse tekkinud kahtlused süüdistatava kasuks.⁴⁶³ Käesoleva lahendi analüüsimise käigus ei saa tõsikindlalt väita, kas kannatanu ohustas ennast omapoolse hoolsusvastase käitumisega või mitte. Juhul, kui oleks tuvastatud olukord, et kannatanu pidi nägema sõidukit enne ülekäiguraja ületamisele asumist, siis kannatanu ei oleks tohtinud lähtuda usalduspõhimõttest, sest jalakäija ei saa kunagi kindel olla, et sõidukijuht vähendab sõidukiirust ja jääb enne ülekäigurada seisma, kuigi liikluseaduse kohaselt sõidukijuhil see kohustus on, ei tohi jalakäija ise ohtu suurendada ega ka seda luua. Töö autor on seisukohal, et kohtud ei peaks kinni hoidma seaduse sellisest sõnastusest, et enne ülekäiguraja ületamist on kannatanul kohustus veenduda selle ohutuses ning kui jalakäija on jõudnud liiklusõnnetuse hetkeks läbida teatud vahemaa, siis tal seda kohustust enam ei olnud. See võib viia olukorrani, kus inimene küll realselt tajub või peaks tajuma saabuvat ohtu, kuid lähtudes enda eesõigusest olles juba ülekäiguraja peal, siis peab mootorsõiduk ka seisma jääma. Selline käsitus võib viia olukorrani kus jalakäija astub mõtlematult ülekäigurajale teades ohu olemasolust, aga lootes et see ei realiseeru, kuna mootorsõiduki juht on kohustatud tegutsema. Liiklusõiguses kehtib üldpõhimõttena arusaam, et vastutusvõimeline isik peab mõistliku tähelepanelikkuse ning hoolega ka ise seisma enda õigushüvede kaitsmise eest.⁴⁶⁴ Jalakäija ei peaks lähtuma oma eesõigusest teed ületada, mis tal seaduse järgi on ja mida mootorsõiduki juht ka peab täitma vaid pigem oma ohutusest.

⁴⁶³ Kriminaalmenetlus seadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, § 7 lg 3.

⁴⁶⁴ RKKKm 3-1-1-87-15, p 14.

3.3. Harju Maakohtu otsus 1-16-128

Järgnevas kohtulahendis seisneb süüdistatavale etteheidetav tegu, selles et isik ei hoidnud piisavat pikivahet, mis võimaldab vältida otsasõitu ees ootamatult pidurdanud või seisma jäänud sõidukile; pidi reguleerimata ülekäigurajale lähenedes sõitma sellise kiirusega mis on piisavalt väike et mitte ohustada jalakäijat ning vajadusel ka seisma jääma, et võimaldada jalakäijal sõidutee ületada; olema tähelepanelikum, hoolikam ja ettevaatlikum, et vältida igasuguse ohu ja kahju tekitamist; kohaldama oma sõiduki kiiruse vastavalt olukorrale ja arvestades samal ajal teeoludega; võimalike jalakäijate liikumine ülekäigurajale ning tema ees liikuda mootorsõiduki kohustus jalakäijale teed anda, et suudaks seisma jääda sõiduki eespoolse nähtavusulatuse piires ning teel oleva sellise takistuse ees, mida juht pidi ette aimama nagu võimalike jalakäijate liikumine ülekäigurajale.⁴⁶⁵ Süüdistuse kohaselt jättis isik need liiklusseadusest kohustused täitmata, lähenedes hoogu maha võtmata reguleerimata ülekäigurajale ning ei hoidnud tema ees liikuva mootorsõidukiga piisavat pikkivahet, mistõttu sõitis tagant otsa ülekäiguraja ees seisma jäänud mootorsõidukile, mis paiskus saadud löögist reguleerimata ülekäigurajale välja ja otsa mööda reguleerimata ülekäigurada paremalt vasakule liikuvale jalakäijale, kes saadud löögist paiskus asfaldile ja kes sai liiklusõnnetuse tagajärjel eluohtlikud tervisekahjustused. Antud teo eest kvalifitseeriti isikule tegu KarS § 423 lg 1 järgi, mootorsõiduki juhi poolt liiklusnõuete rikkumise ettevaatamatusest, kui sellega tekitatud inimesele raske tervisekahjustus.

Maakohus märgib, et liiklusõnnetuse puhul pole välistatud, et mitte ainult ühe, vaid mõlema õnnetuses osalenud juhi käitumises esinevad liiklusnõuete rikkumised, mis on üheaegselt saabunud tagajärjega kausaalseoses.⁴⁶⁶ Lähtuvalt sellest peaks kohus hindama kõigi kolme osapoolse käitumist, kahe mootorsõiduki käitumist ja kannatanu ehk jalakäija käitumist. Samuti märkis kohus, et sündmuste jada sai alguse kannatanu poolt ülekäiguraja ületamise alustamisega, seega tuleb analüüsida kannatanu õnnetuse eelset käitumist. LS § 25 lg 7 kohaselt peab jalakäija enne sõidutee ületamist läheneva sõiduki kaugust ja kiirust hindama; annab juhile võimaluse kiirust sujuvalt vähendada või seisma jääda; veendub, et juht on teda märganud ning sõidutee on ohutu. Seega peaks jalakäija enne reguleerimata ülekäigurajale astumist veenduma, et mootorsõiduki juht on teda märganud ja on võimeline sõiduki enne ülekäigurada peatama, vastasel juhul paneb kannatanu ise oma elu ohtu.

Süüdistatav väljendas kohtuistungil, et eessõitva auto pidurdamine oli äkiline ning ta pidurdas nii kõvasti kui jalg piduripedaalile suruda jõudis, kuid auto libises teisele autole tagant sisse. Seega sellest tulenevalt tuleks analüüsida, kas süüdistataval oli põhjust lähtuda teise mootorsõiduki juhi osas usalduspõhimõttest. Kohtuasja arutamise käigus tuvastati, et esimesel sõidukil ei tuvastatud pidurdamisjälgi, seega ei vajutanud ta pidureid blokki. Pidurdamisjäljed tuvastati teisel sõidukil, kes sõitis eesolevale sõidukile otsa ning ekspertiisiaktis sisalduva graafilisel nähtuvalt on esimene sõiduk kokkupõrke hetkel esiosaga vöötrajal, mitte selle ees oleva stoppjoone taga. Eelnevast teoreetilisest osast tulenes, et isik võib loota sellele, et tema õigust tunnistavad ka teised liiklejad,

⁴⁶⁵ HMKo 1-16-128.

⁴⁶⁶ RKKKo 3-1-1-95-11

mistõttu ta ei pea vähendama kiirust selle piirini, et ta suudaks vältida teise liikleja poolse eeskirjade rikkumisega põhjustada võidavat tagajärge. Seega olukorras, kus teine mootorsõiduki juht ei vähenda sõidukiirust ning lisaks varjas tema eest ka vaatevälja oli isikul õigus eeldada, et ühtegi ohtu ei ole ülekäigurajale lähenemas ning ta jätkas oma sõitu tavapärase kiirusega 50 km/h, kuigi liiklusseadus kohustab enne ülekäigurada kiirust vähendama ning vajadusel peatuma. Riigikohus on oma lahendis märkinud, et isikul on ülekäiguraja ees hoolsuskohustused, kuid need mootorsõiduki juhile hetkeni, mil võib veel rääkida temast eespool enne reguleerimata ülekäigurada pärisuunavööndis seisma jäänud või seisma jäävast teisest sõidukist.⁴⁶⁷ Selle riigikohtu lahendi juures loeti tõendatuks, et parempoolsel kõrvalrajal sõitnud mikrobuss ei pidurdanud ülekäiguraja ees, vaid ülekäigurajal olles, siis mootorsõiduki juhil oli õigustatult õigus lähtuda usalduspõhimõttest ja eeldama, et ka teised liiklejad ja muud isikud täidavad liikluseeskirjade nõudeid.⁴⁶⁸ Töö autori hinnangul on sarnane küsimus kerkinud analüüsitava lahendi juures, kuna ekspertiisi hinnangu kohaselt ei jäänud esimene sõiduk seisma mitte ülekäiguraja ees oleval stoppjoonel vaid alles ülekäiguraja peal. Seega on põhjust eeldada, et kui esimene sõiduk oleks jäänud pidama selleks ettenähtud kohas, ei oleks kokkupõrke korral sõiduk paiskunud nii kaugele, et kannatanu oleks löögi saanud ning kui eesolev mootorsõiduki juht oleks enne ülekäigurada sõidukiirust vähendanud oleks ta oma käitumisega andnud järgnevale sõidukile märguande sõidukiiruse vähendamiseks. Seega leian, et selle lahendi korral oli isikul põhjendatud õigus lähtuda usalduspõhimõttest vaatamata sellele, et ta ei hoidnud kohtu hinnangul piisavat pikivahet.

Kohus on leidnud, et kannatanu astus teele ettevaatamatult, kuid samas märkis et süüdistatava poolt toime pandud tegu LS § 33 lg 1; § 35 lg 1, 4; § 46 lg 1 ja § 50 lg 3 p 1, 2 ettenähtud nõuete rikkumise tagajärjel on otseses põhjuslikus seoses saanud tagajärjega. Selles osas ei ole vaidlust, et süüdistatav tegu ja saanud tagajärje vahel on põhjuslik seos olevas ekvivalentsusteooria (*conditio sine qua non*) mõttes olemas, kuid kas seda saab ka õiguslikult süüdistatavale omistada on hoopis teine küsimus. Järgnevalt tuleks hinnata kannatanu enda käitumist, kas kannatanu rikkus ise mõnda talle kohalduvat hoolsuskohustust millega ta pani oma elu oht või suurendas juba loodud ohtu. Siin kehtib tahtliku süüteo regressikeelu põhimõte, et vastutusala ei ulatu ohu esmapõhjustajani, kui kannatanu on ise ja vabatahtlikult, ainult temast sõltuval viisil kahju tekkimise riski üle võtnud. Selle lahendi korra oleks kannatanu saanud tagajärje saabumise ära hoida, kui ta poleks ettevaatamatult ülekäigurajale astunud. Prokuröri hinnangul saaks põhjuslikku seost kannatanu suhtes jaatada olukorras, kus kannatanule otsa oleks sõitnud tunnistaja ehk siis esimene sõiduk. Kohtu hinnangul esitatud tõendite pinnalt järeldub, fakt, et tunnistaja suutis oma sõiduki peatada ning kannatanule otsasõitu vältida. Ekspertiisi hinnangul kannatanu süüst rääkida ei saa. Kohus on seisukohal, et kui süüdistatav oleks valinud sellise sõidukiiruse ja pikivahe, mis võimaldanuks tal ees peatunud sõiduautole otsasõitu vältida, ei oleks paiskunud otsa teed ületavale kannatanule ning viimane ei oleks saanud eluohtlike tervisekahjustusi. Töö autor on seisukohal, et kannatanu ise oleks saanud ära hoida saanud tagajärge, kuna jalakäija pidi veenduma ülekäiguraja ületamise ohutuses. Jalakäija pidi nägema ja kuulma lähenevaid mootorsõidukeid ning kohtupraktika seisukohast lähtuvalt ei kehti usalduspõhimõte reguleerimata

⁴⁶⁷ RKKKo 3-1-1-63-03, p 11.

⁴⁶⁸ *Ibid*, p 12.

ülekäiguradade juures, kuna tegemist on olukorraga, kus ülekäigurada ületada sooviv jalakäija ei saa tingimusteta eeldada, et sõidukijuht kindlasti täidab liikluseeskirjade nõudeid ning laseb tal probleemideta teed ületada.⁴⁶⁹ Käesoleva kohtuasja juures tuleb arvestada seda, et esimene auto suutis küll mitte otsa sõita jalakäijale, kuid ta ei suutnud seisma jääda selles ettenähtud kohas vaid juba olles ülekäigurajal, seega kas kannatanu pani oma elu ja tervise ise ohtu või oli esimene sõidukijuht hooletu ning ei järginud liikluseeskirjade nõudeid lootes, et tagajärge ei saabu. Tööautori hinnangul on jäätud esimese sõidukijuhi (tunnistaja) käitumine põhjalikult hindamata põhjusel, et tema suutis kokkupõrget kanntanuga vältida, kuigi teda võib pidada ohu suurendajaks kuna ta ei peatanud oma sõidukit selles ettenähtud kohas. Lähtuvalt eelnevast analüüsist leian, et selle kohtuasja juures tuleks põhjalikumalt analüüsida usalduspõhimõtet, kanntanu enese ohutamist ning ka asjaolu, et esimene sõidukijuht suurendas kannatanu poolt loodud ohtu, jättes õigeaegselt oma sõidukiiruse vähendamata.

3.4. Kokkuvõte

Kohtupraktika analüüsi eesmärgiks oli leida vastus töös esitatud hüpoteesile, analüüsi käigus toetuti eelnevas teoreetilises osas saabunud teadmiste ja järelduste. **Töös on esitatud hüpotees, et maakohtud ei kontrolli kannatanu käitumist, mis võib põhjustada olukorda, kus materiaalõigust kohaldatakse valesti.**

Kohtulahendite analüüsimise tegi keerukaks asjaolu, et suur osa kohtuasju lahendatakse kokkuleppemenetluses või lühimenetluses ning kohtuotsustest ei nähtu piisavalt täpselt etteheidetavat tegu ja selle omistamise asjaolusid. Analüüsi teostamisel kasutas autor lahendeid, kus oli võimalik teha järeldusi kohtu hinnangute ja järelduste osas. Autori hinnangul saab teostatud analüüsist järeldada, et maakohtud küll teavad, et mitme osapoollega liiklusõnnetuste korral tuleb hinnata kõigi liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumist, kuid seda ei tehta piisavalt põhjalikult.

Esmalt analüüsis autor Riigi Kriminaalkolleegiumi kohtumäärust 3-1-1-87-15. Sellest lahendist tulenes, et maakohus ei hinnanud piisavalt põhjalikult kannatanu poolset hoolsuskohustuse mitte täitmist ehk siis kohus ei hinnanud kas kannatanu poolne turvavöö mitte kasutamine oli põhjuslikus seoses talle saabunud tagajärjega.

Antud lahend oli märkimisväärse tähendusega kuna muutis prokuratuuri senist seisukohta sarnaste liiklusõnnetuste menetlemise korral. Varasemalt lähtus prokuratuur asjaolust, et kinnitamata jäänud turvavöö ei põhjustanud liiklusõnnetust, seega varasemalt jättis prokuratuur kohtueelses menetluses hindamata KarS § 422 ja § 423 koosseisu tagajärje (raske tervisekahjustus või surm) saabumise põhjuslikkuse kannatanu enda hoolsusvastase teoga. Turvavöö kinnitamata jätmine tõepoolest ei põhjusta liiklusõnnetust, kuid liiklusõnnetus kui selline ei ole ka antud koosseisude tagajärg.

Antud lahendi analüüsist selgus, et sarnaste juhtumite korral tuleb hinnata, kas saabunud tagajärg oleks jäänud saabumata, kui kannatanu oleks täitnud oma hoolsuskohustust ja

⁴⁶⁹ TRRo 1-12-3626, p 10.1.

kinnitanudturvavöö. Juhul, kui turvavöö kinnitamisel oleks saanud sarnased vigastused, siis on liiklusõnnetuse põhjustaja ja tagajärje vahel põhjuslik seos olemas ning teda saab karistusõiguslikult selle teo eest karistada.

Teiseks analüüsitavaks lahendiks oli Tallinna Ringkonnakohtu otsus 1-15-7843, kus mootorsõiduki juht sõitis otsa ülekäigurada ületavale jalakäijale. Käesolevas lahendis jättis autori hinnangul nii maakohus, kui ka ringkonna kohus piisavalt põhjalikult hindamata kannatanu eneseohustamise võimalikkuse, kuna ei tuvastatud tõsikindlalt kas kannatanu rikkus talle kohalduvat hoolsuskohustust või mitte.

Kohus lähtus LS § 25 lg 7 sätestatust, et jalakäija peab enne reguleerimata ülekäiguraja ületamist veenduma selle ohutuses, aga kuna kokkupõrke hetkeks oli kannatanu läbinud 5 meetrit, siis see kohustus enam kannatanule ei kohaldu. Lisaks jättis kohus arvestamata, et alkoholihoobes isikud võivad käituda ettearvamatult. Autori hinnangul ei tuvastatud käesolevas asjas, kas kannatanu pidi enne ülekäiguraja ületamist lähenevat sõidukit märkama ning lähtuvalt sellest ei tuvastatud, kas kannatanu rikkus talle kohalduvat hoolsuskohustust. Autor esitas seisukoha, et kohtud ei peaks kinni hoidma seaduse sellisest sõnastusest, et enne ülekäiguraja ületamist on kannatanul kohustus veenduda selle ohutuses ning kui jalakäija on jõudnud liiklusõnnetuse hetkeks läbida teatud vahemaa, siis tal seda kohustust enam ei olnud. See võib viia olukorraneni, kus inimene küll realselt tajub või peaks tajuma saavuvat ohtu, kuid lähtudes enda eesõigusest olles juba ülekäiguraja peal, siis peab mootorsõiduk ka seisma jääma. Selline käsitlus võib viia olukorraneni kus jalakäija astub mõtlematult ülekäigurajale teades ohu olemasolust, aga lootes et see ei realiseeru, kuna mootorsõiduki juht on kohustatud tegutsema. Seega kohus oleks pidanud põhjalikumalt analüüsima, kas kannatanu oleks pidanud nägema lähenevat sõidukit ning kas on eluliselt usutav, et ta veendus enne ülekäiguraja ületamisele asumist selle ohutuses ja ühtegi sõidukit ta ei näinud.

Kolmandaks analüüsitavaks lahendiks oli Harju Maakohtu otsus 1-16-128, kus süüdistatav ei hoidnud piisavat pikivahet, sõites tagant sisse eesliikuvale sõidukile, mille tagajärjel sai ülekäigurajal olev jalakäija raske tervisekahjustuse. Sarnaselt eelmisele lahendile hindas maakohus liiklusõnnetuses osalejate käitumist, tehes seda töö autori hinnangul mitte piisavalt.

Autor on seisukohal, et kannatanu oleks saanud ära hoida saanud tagajärge, kuna jalakäija pidi veenduma ülekäiguraja ületamisel selle ohutuses. Esimene auto suutis küll mitte otsa sõita jalakäijale, kuid ta ei suutnud seisma jääda selleks ettenähtud kohas vaid juba olles ülekäigurajal, seega kas kannatanu pani oma elu ja tervise ise ohtu või oli esimene sõidukijuht hooletu ning ei järginud liikluseeskirjade nõudeid lootes, et tagajärge ei saabu. Esimese sõidukijuhi käitumine on jäätud piisavalt põhjalikult hindamata põhjusel, et tema suutis kokkupõrget kannatanuga vältida, kuigi teda võib pidada ohu suurendajaks kuna ta ei peatanud oma sõidukit selles ettenähtud kohas. Analüüsis esitati järeldus, et maakohus oleks pidanud analüüsima usalduspõhimõtet, kannatanu enese ohutamist ning ka asjaolu, et esimene sõidukijuht suurendas kannatanu poolt loodud ohtu, jättes õigeaegselt oma sõidukiiruse vähendamata.

Toetudes kolmele eelnevalt analüüsitud lahenditele ja töö teoreetilisele osale on töös esitatud hüpotees kinnitust leidnud, et maakohtud küll hindavad kannatanu enda poolset käitumist, kuid nad ei tee seda piisavalt põhjalikult, mis võib põhjustada olukorda, kus materiaaldigust kohaldatakse valesti.

Kokkuvõte

Käesoleva magistritöö eesmärk oli selgitada välja, kas liiklusõnnetuse põhjustamine ja koosseisupärane tagajärg peavad olema vältimatult omavahelises põhjuslikus seoses ning millistel juhtudel on võimalik selle katkemine arvestades kannatanu enda õigusvastast käitumist. Eesmärgini jõudmiseks oli töös esitatud hüpotees, maakohtud ei kontrolli kannatanu käitumist, mis võib põhjustada olukorda, kus materiaalõigust kohaldatakse valesti. Töö koostamisel on kasutatud teoreetilist ja empiirilist uurimismetoodikat, mille käigus teostati kvalitatiivset andmete analüüsi.

Töö esimeses osa eesmärgiks oli välja selgitada põhjused, miks on vaja liiklusõnnetuse osapoolte käitumist hinnata olenemata asjaolust, et liiklusõnnetuse põhjustaja on teada ning millistel juhtudel katkeb esmapõhjustaja vastutus ning teda ei saa karistusõiguslikus mõttes teo eest vastutusele võtta.

Mootorsõiduki juht, kui suurema ohu allika valitseja peab liikluses järgima liikluseeskirjadest tulenevaid hoolsuskohustusi ja kohustust mitte ohustada teisi liiklejaid, mida käesolevas töös käsitleti koos olemasoleva kohtupraktikaga. Hoolsuskohustuse järgimine eeldab, et mootorsõiduki juht suhtub teda ümbritsevasse liiklusesse piisavalt tähelepanelikult ja kohusetundlikult. Hoolsuskohustuse hindamiseks kasutatakse *ex ante* objektiivset vaatlejat, mille tulemusel leitakse vastus küsimusele, kas objektiivne vaatleja oleks tekkinud ohtu ettenäinud, saanud aru saabuda võivast tagajärjest ning kas ta oleks tekkinud ohu ja saabuda võiva tagajärje vahel näinud põhjusliku seost. Mootorsõiduki juhi puhul ei ole tegemist hoolsuskohustuse rikkumisega, kui liiklusõnnetuse põhjustaja saab loota usalduspõhimõttele. Peale hoolsuskohustuse nõuete järgimist peab mootorsõiduki juht lähtuma, et tema tegevusega ei kaasneks ohtu teistele liiklejatele. Käesolevas töös selgus, et oht on iga inimese jaoks ära tuntav ning inimene peaks aimama, et ohu jätkumise korral tekib oht kaitstavale hüvele.

Käesolevas töös vaadeldavate kuriteokoosseisude KarS § 422 ja 423 käsitluses loetakse kannatanuks üksnes isikut, kellele tekitati raskeid tervisekahjustusi või saabus inimese surm, mitte aga isikut, kes kandis sama liiklusõnnetuse tagajärjel vaid varakahju. See ei tähenda, et inimene kes on antud koosseisude järgi kannatanu, ei võiks esitada kriminaalmenetluses tsiviilhagi, nõudes lisaks tema tervise kahjustamisest tekkinud kahjule ka liiklusnõuete rikkumise tõttu tekkinud varakahju hüvitamist.

Teatud juhtudel kannatanu ise vabatahtlikult loobub talle kohalduvast õigushüvest seades ennast vabatalikult ohtu. Toetudes töös analüüsitud materjalidele tuleb lähtuda põhimõttest, et varasema põhjusliku ahela algataja varasemad panused põhjusliku ahela kulgemisse ja konkreetse tagajärje saabumisse karistusõiguslikult tähtsusetud ning sellistel juhtudel tuleb silmas pidada, et igaüks saab olla vastutav vaid iseenda käitumise eest: riigi karistusvõim ei saa võtta endale ülesannet hooldada vastutusvõimelisi isikuid, pannes vastutuse nende tegude eest kellelegi teisele. Töös leidis tuvastamist, et juhul, kui kannatanul on võimalik oma hoolsuskohustust täitva käitumisega ära hoida ohus

realiseeruda võib tagajärg, siis ta peab hoolsuskohustuse nõudeid järgima, isegi juhul kui oht on loodud kellegi teise käitumise poolt. Siinjuures lähtutakse regressikeelust, mille kohaselt vastutusala ei ulatu ohu esmapõhjustajani, sest kannatanu on ise, oma käitumisest sõltuvalt riski üle võtnud ning ennast ohule avanud. Tähestust omab veel asjaolu, et kannatanu peab olema teadlik oma otsustuse aluseks olevatest asjaoludest, milles peab sisalduma nii tegu kui tagajärg. Seega kannatanu peab mõnma, et tema hoolsuskohustuse vastase käitumisega võib kaasneda teatud tagajärg. Kannatanu jättes turvavöö kinnitamata mõnab, et liiklusõnnetuse korral ta paiskub oma kohalt ära, mille tagajärjel ta võib saada viga.

Analüüsitud kirjanduse ja kohtupraktika seostamisel järeldas töö autor, et mitme osapoollega liiklusõnnetuste juhtumite korral on vajalik hinnata kõigi osapoolte käitumist, mida mitme maakohtu lahendi korral ei oldud käsitletud. Liiklusõnnetuse esmapõhjustaja vastutuse välistamiseks võib olla mitmeid põhjuseid: usalduspõhimõte, lubatud riski ületamine, või kannatanu enda hoolsusvastane käitumine. Töö autori hinnangul on kõige olulisemaks hoolsuskohustuse rikkumiseks kannatanu enda hoolsusvastane käitumine, kuna iga inimene peaks liikluses end igal võimalikul moel ise kaitsma, mitte oma elu ohtu seadma. Kui liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumise hindamisel selgub, et mõlemad liiklusõnnetuse osapooled käitusid hoolsuskohustuse nõudeid eiravalt, siis on vajalik hinnata, kas hoolsuskohustuse nõudeid järgiv käitumine oleks ära hoidnud saabunud tagajärje. Kui kannatanu oleks saanud oma hoolsusnõudeid täitva käitumisega saabunud tagajärge ära hoida, siis ei saa liiklusõnnetuse esmapõhjustajale süüd omistada.

Käesolevas töös oli esitatud uurimisprobleem, kui liiklusõnnetuse põhjustaja on teada, kuid kannatanu enda õigusvastase käitumisega on suurendanud kahju või kui selline tagajärg ei oleks hoolsuskohustusi järgides saabunud, siis kellele tuleks omistada saabunud tagajärg karistusõiguslikult? KarS § 422 või § 423 koosseisude järgi saab vastutada juht ja kuna endale kahju tekitamine ei ole kriminaalkorras karistatav tegu, siis kannatanu ei saa kriminaalkorras teo eest vastutada. Kui kannatanu hoolsusvastase käitumise kontrollimisel selgub, et kannatanu on end ise ohustanud, siis KrMS § 199 lg 1 p 1 ja § 274 lg 1 alusel kriminaalmenetlus lõpetatakse ning sellisel juhul juht ei vastuta tagajärje loomise eest vaid liiklusõnnetuse põhjustamise eest väärteokorras. Kui väärteotunnuste olemasolu ei tuvastatud, siis tehakse süüdistatava osas õigeksmõistev kohtuotsus ning seejärel ei ole võimalik isikut enam teistkordselt karistada sama teo eest, isegi mitte väärteokorras kuna kehtib topelt karistamise keeld. Samuti on võimalik kannatanu karistamine LS § 259 lg 2 p 2, 3 järgi kui sellega on tekitatud inimesele ettevaatamatusest tervisekahjustus või kui sellega on tekitatud varaline kahju või liiklusohu.

Töö teises osa eesmärgiks oli esmalt analüüsida KarS § 422 ja § 423 kvalifikatsioone ning leida vastus küsimusele, et kas liiklusõnnetuste puhul on vajalik leida põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel ning millise teooria käsitlusest tuleks lähtuda põhjusliku seose hindamisel.

Käesolevate koosseisude puhul on kaitstavaks õigushüveks inimese elu ja tervis mitte inimese omand. Süüteo koosseisu poolest on tegemist spetsiifilise teokirjeldusega,

materiaalse ja blanketse kuriteokoosseisuga. Antud koosseisude juures on oluline, et konkreetse teoga põhjustati süüteo koosseisule vastav tagajärg ehk süüdistatav põhjustas liiklusõnnetuse, mille tagajärjel sai kannatanu surma või raske tervise kahjustuse. Nimetatud kuriteokoosseisude objektiivseks tunnuseks on sõidukite juhtimise käigus liiklus- või käitusnõuete rikkumises, millega ettevaatamatusest põhjustati kannatanule raske tagajärg. Tuvastada tuleb konkreetne liiklusnõude rikkumine, mida isikule ette heidetakse ning vastutus antud paragrahvide näol kaasneb süüdistatavale vaid juhul, kui nõude rikkumisega kaasnes koosseisule vastav tagajärg ehk raske tervisekahjustus või inimese surm. Süüteo koosseisu juures on vajalik tuvastada, et nõuete rikkumise ja saanud tagajärje vahel põhjuslik seos. Põhjusliku seose hindamisel hinnatakse, kas nimetatud süüdistatav põhjustas hoolsuskohustuse rikkumisega tagajärje või saabus see kannatanu enda käitumise tulemusel. Käsitatud koosseise saab süüdistatavale inkrimineerida juhul, kui isiku tegu vastab süüteo koosseisule, saanud on süüteo koosseisupärane tagajärg ehk saanud tagajärg hõlmab paragrahvidega kaitstavat õigushüve. Lisaks peab saanud tagajärg olema põhjuslikus seoses toimepandud teoga ning isik olema süüvõimeline, kelle teos ja isikus puuduvad süüd välistavad asjaolud.

Analüüsitud paragrahvide näol on tegemist tagajärjedeliktidega, mille puhul ei piisa vaid teost, kuna saaduma peab ka süüteo koosseisupärane tagajärg, mis on põhjuslikus seoses süüdistatava käitumisega, tegu ei saa enim toimepanijale omistada, kui on leitud põhjuslik seos teo ja tagajärje vahel. Kuna tegemist on spetsiifilise teokirjeldusega siis kontrollitakse põhjuslikku seost koosseisus nõutava teoga. Liiklusõnnetuste korral tuvastatakse põhjuslik seos ekvivalentsusteooria alusel ning selle kohaselt on põhjuslik seos olemas, kui tegu on tagajärje saadumise eeldus ehk ilma selleta ei oleks tagajärge saanud. Selle teooria kohaselt on tagajärg põhjustatud teost, kui tegu ei ole võimalik ära mõelda ilma, et ka tagajärg ära ei langeks.

Tagajärje õiguslikuks omistamiseks tuleb läbida kaheastmeline kontroll, kõigepealt naturalistlik põhjuslikkus vajaliku tingimuse teooria (*conditio vormel*) alusel ja seeläbi objektiivne omistamine. Juhul, kui mõlema teooria kontrollimisel saadakse positiivne vastus, siis on tagajärg tegijale omistatav. Hoolsuskohustuse kontrollimisel on põhjuslik seos olemas kahel juhul, esiteks kui mõtleme hoolsuskohustust rikkuva teo tervikuna ära ja ka tagajärg langeb ära ning teisel juhul tegu jääb alles, kuid mõtleme ära selle teo hoolsusvasasuse ning ka tagajärg langeb ära. Kui on tuvastatud teo ja saanud tagajärje vahel põhjuslik seos, lisandub veel teine nõue ehk õigusvastasusseos, mida kontrollitakse vältimisteooria abil. Vältimisteooria kohaselt peab ohus realiseerunud tagajärg olema seotud üksnes hoolsusvastasusega ning teiseks eelduseks mil puudub õigusvastasusseos on kui teoga ei suurendatud ohtu.

Kui naturalistlik põhjuslikus on kontrollitud tuleb läbida teine aste objektiivne omistamine, mis tähendab, et teo ja tagajärje vahel valitseb tõenäoline seos. Objektiivselt saab isikule omistada tegu, kui isik lõi ohu, mis realiseerus koosseisupärasel. Normatiivne omistamine eeldab õiguslikult relevantse ohu loomist ja selle realiseerumist tagajärjes. Töö analüüsis selgus, et objektiivne omistamine on välistatud: kui isik ei loonud ega suurendanud ohtu, vaid vähendas seda; tagajärje omistamine on välistatud teole, mille tegemine oli isiku õiguslik kohustus; juhul, kui isik oma teoga küll loob ohu,

kuid tegemist on lubatud riskiga siis on objektiivne omistamine välistatud. Tagajärge saab tegijale omistada üksnes siis, kui see kujutab endast loodud või suurendatud ohu realiseerumist, ning oht on realiseerunud tagajärjes.

Töö kolmanda osa eesmärgiks oli kontrollida esitatud hüpoteesi, mis oli autori hinnangul teoreetilises osas varasema kohtupraktika analüüsimisel kinnitust leidnud. Töös käsitleti mitmeid kohtulahendeid, kus kohus oli jätnud põhjusliku seose teo ja tagajärje vahel hindamata, autori hinnangul viitab see asjaolule, et kohtud ei hinda piisavalt põhjalikult põhjusliku seose olemasolu teo ja tagajärje vahel. Analüüsi teostamiseks tutvus autor kriminaalasjades tehtud 2015-2017 a. kohtulahenditega, millest analüüsis kolme kohtulahendit.

Esmalt analüüsis töö autor Riigi Kriminaalkolleegiumi kohtumäärust 3-1-1-87-15, millest tuleneb et maakohus ei hinnanud piisavalt põhjalikult kannatanu poolset hoolsuskohustuse mitte täitmist ehk siis kohus ei hinnanud kas kannatanu poolne turvavöö mitte kasutamine oli põhjuslikus seoses talle saabunud tagajärjega.

Antud lahend oli märkimisväärse tähendusega kuna muutis prokuratuuri senist seisukohta sarnaste liiklusõnnetuste menetlemise korral. Varasemalt lähtus prokuratuur asjaolust, et kinnitamata jäänud turvavöö ei põhjustanud liiklusõnnetust, seega varasemalt jättis prokuratuur kohtueelses menetluses hindamata KarS § 422 ja § 423 koosseisu tagajärje saabumise põhjuslikkuse kannatanu enda hoolsusvastase teoga. Turvavöö kinnitamata jätmise tõepoolest ei põhjusta liiklusõnnetust, kuid liiklusõnnetus kui selline ei ole ka antud koosseisude tagajärg. Sarnaste juhtumite korral tuleb hinnata, kas saabunud tagajärg oleks jäänud saabumata, kui kannatanu oleks täitnud oma hoolsuskohustust ja kinnitanud nõuetekohaselt turvavöö. Juhul, kui turvavöö kinnitamisel oleks saabunud sarnased vigastused, siis on liiklusõnnetuse põhjustaja ja tagajärje vahel põhjuslik seos olemas ning teda saab karistusõiguslikult selle teo eest karistada.

Teiseks analüüsitavaks lahendiks oli Tallinna Ringkonnakohtu otsus 1-15-7843, kus mootorsõiduki juht sõitis otsa ülekäigurada ületavale jalakäijale. Käesolevas lahendis jättis töö autori hinnangul nii maakohus, kui ka ringkonna kohus piisavalt põhjalikult hindamata kannatanu eneseohustamise võimalikkuse, kuna ei tuvastatud tõsikindlalt kas kannatanu rikkus talle kohalduvat hoolsuskohustust või mitte. Töö autori hinnangul ei tuvastatud käesolevas asjas, kas kannatanu pidi enne ülekäiguraja ületamist lähenevat sõidukit märkama ning lähtuvalt sellest ei tuvastatud, kas kannatanu rikkus talle kohalduvat hoolsuskohustust. Töö autor esitas seisukoha, et kohtud ei peaks kinni hoidma seaduse sellisest sõnastusest, et enne ülekäiguraja ületamist on kannatanul kohustus veenduda selle ohutuses ning kui jalakäija on jõudnud liiklusõnnetuse hetkeks läbida teatud vahemaa, siis tal seda kohustust enam ei olnud. See võib viia olukorrani, kus inimene küll realselt tajub või peaks tajuma saabuvat ohtu, kuid lähtudes enda eesõigusest olles juba ülekäiguraja peal, siis peab mootorsõiduk ka seisma jääma. Selline käsitlus võib viia olukorrani kus jalakäija astub mõtlematult ülekäigurajale teades ohu olemasolust, aga lootes et see ei realiseeru, kuna mootorsõiduki juht on kohustatud tegutsema. Seega kohus oleks pidanud põhjalikumalt analüüsima, kas kannatanu oleks pidanud nägema lähenevat sõidukit ning kas on eluliselt usutav, et ta veendus enne

ülekäiguraja ületamisele asumist selle ohutuses ja ühtegi sõidukit ta ei näinud. Töö autor on seisukohal, et seaduse sõnastuse täpsustamiseks ei ole vajalik liiklusseaduse muutmise vaid seda saab teha läbi riigikohtu praktika.

Kolmandaks analüüsitavaks lahendiks oli Harju Maakohtu otsus 1-16-128, kus süüdistatav ei hoidnud piisavat pikivahet, sõites tagant sisse eesliikuvale sõidukile, mille tagajärjel sai ülekäigurajal olev jalakäija raske tervisekahjustuse.

Töö autor on seisukohal, et kannatanu oleks saanud ära hoida saabunud tagajärke, kuna jalakäija pidi veenduma ülekäiguraja ületamisel selle ohutuses. Esimene auto suutis küll mitte otsa sõita jalakäijale, kuid ta ei suutnud seisma jääda selleks ettenähtud kohas vaid juba olles ülekäigurajal, seega tuleb tuvastada kas kannatanu ohustas ennast ise või oli esimene sõidukijuht hooletu ning ei järginud liikluseeskirjade nõudeid lootes, et tagajärke ei saabu. Esimese sõidukijuhi käitumine on jäätud piisavalt põhjalikult hindamata põhjusel, et tema suutis kokkupõrget kanntanuga vältida, kuigi teda võib pidada ohu suurendajaks kuna ta ei peatanud oma sõidukit selles ettenähtud kohas. Analüüsis esitati autori poolt järeldus, et maakohus oleks pidanud analüüsima usalduspõhimõtet, kanntanu enese ohutamist ning ka asjaolu, et esimene sõidukijuht suurendas kannatanu poolt loodud ohtu, jättes õigeaegselt oma sõidukiiruse vähendamata.

Analüüsi käigus tegi autor järelduse, et maakohtud küll teavad et mitme osapoolega liiklusõnnetuste korral tuleb hinnata kõigi liiklusõnnetuses osalenud isikute käitumist, kuid seda ei tehta piisavalt põhjalikult. Tuginedes analüüsitud lahenditele ning varasemale töö osale on kinnitust leidnud, maakohtud küll hindavad kannatanu enda poolset käitumist, kuid nad ei tee seda piisavalt põhjalikult, mis võib põhjustada olukorda, kus materiaaõigust kohaldatakse valesti.

Käesolevas töös on tuvastamist leidnud, et mitme osalisega liiklusõnnetuste puhul eksisteerib probleem põhjusliku seose hindamisel. Seda ka paljuski seaduse sõnastusest lähtuvalt. Autor pööra sellele kohtulahendi analüüsi teostades tähelepanu, et kas jalakäija peab hindama ülekäiguraja ohutust enne ülekäigurajale asutumist ning kui ta juba on ülekäigurajal, siis talle see kohustus enam ei kohaldu. Autori hinnangul on see vale käsitus, kuna jalakäija peab oma ohutust hinnates olema kindel, et kogu tema teekond ülekäigurajal on ohutu. Praegusel juhul astub jalakäija ettevaatamatult ja olukorda hindamata ülekäigurajale, lähtudes et kogu vastutusahel mootorsõiduki juhil. Autor on seisukohal, et seda käsitlust saab muuta riigikohus läbi lahendite. Maakohtud on praegu küll teadlikud, et põhjusliku seost tuleb kontrollida, kuid seda ei tehta siiski piisavalt, see on valdkond millele peaks pöörama rohkem tähelepanu, kuna see võib kaasa tuua endaga õigusvastased kohtulahendid.

Cause–and-effect-relationship in case of traffic accident and its potential cessation due to the unlawful behaviour of the injured party

Summary

The aim of the Master's thesis is to find out whether causing a traffic accident and its compositional consequence have to be definitely in cause-effect-relationship, and in which cases cessation is possible if the unlawful behaviour of the injured party is taken into account. In order to achieve the aim, a hypothesis is established in the paper: county courts do not check the behaviour of the injured party, which may bring about a situation in which substantive law is not properly applied. In the paper the theoretical and empirical research methods are applied and the qualitative data analysis is carried out.

The aim of the first part of the paper is to find out why it is necessary to check the behaviour of the parties of the traffic accident irrespective of the circumstances that the party guilty of causing the accident is known and in which cases the liability of the person causing the situation is discontinued and the person cannot be held liable for the action in the meaning of the Penal Law.

The analysis in the paper shows that in certain cases the injured party voluntarily waives the legal right by exposing himself/herself to danger. Based on the theoretical materials analysed in the paper it appears that in principle the earlier contributions of the instigator into the progress of the cause-effect chain and the certain result are insignificant according to the Penal Law and in such cases it has to be kept in mind that every person is responsible for one's own behaviour as the Penal Law of the state cannot be expected to take the responsibility for taking care of liable persons by putting the blame for the actions on some other person. In case the injured party is able to avoid the potential outcome by his/her diligence obligation, he/she is obliged to follow the requirements of diligence even in case the hazard proceeds from someone else's behaviour.

Hereby the recourse ban has to be followed according to which the scope of responsibility does not extend to the initiator of the hazard because the injured party himself/herself has taken the risk due to the behaviour and has exposed himself/herself to the hazard. It is also important that the injured party has to be aware of the circumstances forming the basis of the event including both – the action and its consequence. The injured party has to admit that his/her non-diligent behaviour may bring along certain consequences. The injured party, who does not fix the safety belt, has to admit that in case of accident he/she is thrown away from the seat and may get injured due to that.

On the basis of the analysed literature and linking it with court practice the author comes to the conclusion that in case of traffic accidents with several parties it is necessary to assess the behaviour of all parties, which is not discussed in case of several court rulings passed by county courts. There may be several reasons for excluding the liability of the initiator: prudential principle, surpassing acceptable risk, or the non-diligent behaviour by the injured party. The author considers the most important factor the violation of the diligence obligation by the injured party as every person should protect himself/herself in every possible way in the traffic and not put one's life at risk. When the analysis of the parties' behaviour in the traffic accident shows that both parties did not follow the diligence obligation, it is necessary to assess whether following the diligence obligation would have prevented the actual consequence.

The research problem in this paper is as follows: when the initiator of the traffic accident is known, but the unlawful behaviour of the injured party has increased the damage or if such kind of consequences had not taken place if the diligence obligation had been followed, then who has to be charged for the occurred consequences in the meaning of the Penal Law? According to the content of the Penal Law § 422 or § 423, the person responsible is the driver and as causing damage to oneself is not punishable pursuant to criminal procedure, the injured party cannot be held responsible pursuant to the criminal procedure. If it is established that the injured party has caused himself/herself damage due to his/her non-diligent behaviour, the criminal proceedings shall be ended according to the Code of Criminal Procedure § 199 subsection 1 article 1, and in this case the driver shall not be held liable for causing the consequences but for causing the traffic accident handled in misdemeanour proceeding. Concurrently it is possible to punish the injured party according to the Traffic Act § 259 subsection 2 articles 2 and 3 if damage to health is caused to a person due to negligence or material damage or traffic hazard has been caused due to that.

The aim of the second part of the survey is to analyse the qualifications of the Penal Law § 422 and § 423 and to find an answer to the question whether in case of traffic accidents it is necessary to find causation between the cause and effect and according to which theoretical approach it has to be assessed.

The analysis shows that these paragraphs can be incriminated on the accused person when the person's action corresponds to the necessary elements of an offence, the corresponding result of the offence composition has occurred or in other words the result comprises the legal right protected by the provisions. In addition, the occurred result must have a cause-effect relationship with the action or the violation of the composition and the person must be capable of guilt, and his/her act and personality must not comprise circumstances excluding guilt.

In case of traffic accidents the cause-effect relationship is determined on the basis of the equivalence theory and according to that causation exists if the action is the precondition of the consequence reached or without it no such consequence would have occurred. According to this theory the consequence is caused by action, however; it is not possible to drop the action without dropping the consequence. For the legal attribution of the

consequence a two-stage check-up has to be conducted: firstly, the natural causation based on the required condition theory (*conditio vormel*) and thereafter objective attribution is applied. If positive results are received in both cases, the consequence can be attributed to the agent. The cause-effect relationship exists in two cases upon the check-up of the diligence obligation: first, if we drop the entire act violating the diligence obligation and also the consequence is dropped or in the other case the action remains but we drop the awareness of their action and the consequence is deleted. If causation between the action and the achieved result is established, another unlawful claim of unlawful relationship is established which can be checked by applying the theory of prevention. According to the prevention theory a consequence realised in the hazard shall be connected only with the non-diligence and according to the second pre-condition there is no relation to unlawfulness if the action did not increase the risk level.

If the natural causation is checked, the second stage – the objective attribution should be performed, which means that evidently there is a relationship between the action and the consequence. Objectively an action can be attributed to a person if the person created danger which was realised in the composition. Standard attribution assumes that legally relevant hazard is created and realised in the consequence. The analysis of the paper shows that objective attribution is excluded when: a person did not create or increase danger but decreased it; the attribution of the consequence to the action is excluded which performance was the person's legal obligation; if the person creates danger with the action but it is acceptable risk, then the objective attribution is excluded. The consequence can be attributed to the agent only if it includes the realisation of the created or increased danger, and the danger is realised in the consequence.

The aim of the third part of the paper is to check the established hypothesis, which has, according to the author's opinion, already been confirmed in the theoretical part of the paper based on the analysis of the earlier court practice. Several earlier court rulings have been used in the survey in which cause-effect relationship have not been assessed, and according to the author's opinion it refers to the fact that courts do not assess the relationship between the action and the consequence adequately enough. For the analysis the author became familiar with court rulings made within the framework of criminal matters during 2015-2017, and of which 3 court rulings are analysed.

First the author analyses the court ruling 3-1-1-87-15 of the Criminal Chamber of the Supreme Court, from which it proceeds that the county court did not assess the injured party's non-performance of the diligence obligation or in other words the court did not assess whether the non-use of the safety belt by the injured party caused the consequence that occurred to the latter. This ruling is of noteworthy significance as it changed the opinion of the prosecutor's office upon processing similar traffic accidents. Earlier the prosecutor's office acted according to the fact that unfastened seat belt cannot cause a traffic accident, so in the pre-court proceeding the prosecutor's office did not take into account the consequence of the composition of Penal Code § 422 and § 423 (major damage to the health or the death) due to the person's own negligence.

The second analysed court ruling was decision 1-15-7843 of Tallinn District Court, in

which a driver of a motor vehicle ran over a pedestrian on a pedestrian crossing. According to the author, in this ruling both – the county court and the district court did not assess thoroughly enough whether the pedestrian did not put himself into danger as it was not firmly proved if the injured party did or did not violate the diligence obligation. According to the author it is not established in this matter whether the injured party had to notice the approaching vehicle before starting to cross the street and pursuant to that it was not established whether the injured party violated the applicable diligence obligation. The author thinks that courts should not stick to the wording of the acts saying that before the pedestrian crossing the injured party is obliged to become convinced that it is safe and when the pedestrian has managed to cover a certain distance by the moment of accident, and then he/she was not subject to that obligation any more.

The third ruling analysed is decision 1-16-12 of the Harju County Court, in which the accused one did not keep a safe distance from the vehicle moving in front and crashed into the vehicle moving in front due to which serious health damage was caused to the pedestrian on the crossing. The author of the paper thinks that the injured party might have avoided the consequences as the pedestrian had to be convinced of safety before stepping of the crossing. The author makes a deduction that the county court should have analysed the principle of reliance, the pedestrian putting himself/herself in danger and the fact that the first driver increased the danger created by the injured party by not decreasing his speed on time.

Being based on the analysed court rulings and the above-said it can be confirmed that county courts assess the behaviour of the injured party but they do not carry it out thoroughly enough which may cause a situation that the substantive law is applied incorrectly.

Kasutatud kirjandus

1. Ananjeva, J., Kask, P., Laasik, E. Eesti NSV tsiviilkoodeks: kommenteeritud väljaanne. Tallinn : Eesti raamat, 1969.
2. Baumann, J., Weber, U., Mitsch, W. Strafrecht AT. 11.Aufl.Bielefeld : Gieseking 2003.
3. Boss, H. Der halbherzige Rücktritt. Zum Rücktritt des Alleintäters vom beendeten Versuch. Berlin: Duncker und Humblot 2002.
4. Feldmanis, L. Loobumine kui süüteokatselunastus. Tingimused süüteokatsel loobumisele. Juridica VII/2015.
5. Feldmanis, L. Süüteokatsel loobumine - väljakutse karistusõiguse dogmaatikale. Juridica II/2013.
6. Frisch, W. Objektive Zurechnung.–JuS. 2011, 116.
7. Frister, H. Strafrecht. Allgemeiner Teil. 2. Aufl. München, 2007.
8. Gropp, W. Strafrecht. Allgemeiner Teil. 2. Aufl. Springer, 2001.
9. Heinrich, B. Strafrecht AT I. Stuttgart : Kohlhammer, 2005.
10. Herzberg, R.D. Grund und Grenzen der Strafbefreiung beim Rücktritt vom Versuch. – Festschrift für Karl Lackner zum 70.Geburtstag am 18. Februar 1987. Küper, W., Puppe, I., Lackner, K.I., Tenckhoff, J. Berlin, New York: de Gruyter 1987.
11. Hillenkamp, T. 32 Probleme aus dem Strafrecht. Allgemeiner Teil. 10. tr. Luchterhand, 2001.
12. Jescheck, H-H., Weigend, T. Lehrbuch des Strafrechts. AT. 5. Aufl. Berlin : Duncker&Humblot 1996.
13. Jäätma, J. Ohu mõistest Eestis kehtivas õigusdogmatikas : Õiguskeel. Tallinn : Juura, 2001.
14. Kindhäuser, U. Strafrecht AT. Baden-Baden : Nomos 2005.
15. Kiris, R. Kelmuse karistatavusala süstematiseeriv piiritlemine objektiivse omistamise tasandil : magistritöö. Tartu : Tartu Ülikool, Tartu, 2014.
16. Koger, L. Kommenteeritud Liikluseeskiri. Tallinn : Tallinna Raamatutrükikoda, juuni 2009.
17. Krey, V. Deutsches Strafrecht. Allgemeiner Teil. Bd. 2. Kohlhammer 2002.
18. Kühl, K. Karistusõigus : Üldosa. Tallinn : Juura, 2002.
19. Lackner, K., Kühl, K. Strafgesetzbuch mit Erläuterungen. 24. Aufl. München : Beck, 2001.
20. Luik, O-J. Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus: magistritöö. Tallinn : Tallinna Ülikool, Tallinn, 2004.
21. Luik, O-J. Ohutusnõuded kahjukindlustuses. Juridica X/2016.
22. Maruste, R. Konstitutsionalism ning põhiõiguste ja -vabaduste kaitse. Tallinn : Juura, 2004.
23. Matt, H. Strafrecht AT. München : Beck, 1996.
24. Murmann, U. Versuchsunrecht und Rücktritt. Heidelberger Forum, Bd. 106. Heidelberg: Müller, C.F. 1999.

25. Perez-Barbera, G. Kausalität und Determiniertheit.- ZStW 2002/3.
26. Pikamäe, P. Süütekoosseis: subjektiivne koosseis : loenguid karistusõiguse üldosast IV. Tallinn : Juura, 2003.
27. Pikamäe, P. Tahtluse struktuur : tahtlus kui koosseisupäraste asjaolude teadmine : doktoritöö. Tartu : Tartu Ülikool, Tartu, 2006.
28. Puppe, I. Die Selbstgefährdung des Verlet ten beim Fahrlässigkeitsdelikt.–ZIS 2007/6.
http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasportales/op_20080612_48.pdf
(27.02.2017)
29. Raidla, J. Suurema ohu allika mõiste määratlusest. Nõukogude õigus nr 3, 1987.
30. Richter, H, P. Strafrecht AT. 1. 16. Aufl. Dänischenhagen : Richter-Verlag, 2006.
31. Roxin, C. Die Verhinderung der Vollendung als Rücktritt vom beendeten Versuch. – Festschrift für Hans Joachim Hirsch zum 70. Geburtstag am 11. April 1999. Weigend, T., Hirsch, H.-J., Küpper, G. Berlin, New York: de Gruyter 1999.
32. Roxin, C. Strafrecht AT. 3 Bd I. 4. Aufl. 2006.
33. Samson, E. Kriminaalõiguse üldosa : abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse karistusõiguse õppegrupile. Tallinn : Justiitsministeerium, 2000.
34. Sootak, J. Ettevaatamatus – uuenev dogmaatikafiguur. Juridica II/2003.
35. Sootak, J. Ettevaatamatus ja tegevusetus : loenguid karistusõiguse üldosast VII. Tallinn : Juura, 2004.
36. Sootak, J. Isikuvastased süüteod. 5., ümbertöötatud ja täiendatud väljaanne. Tallinn : Juura, 2014.
37. Sootak, J. Karistusõiguse revisjon kuriteo-, väärteo -ja haldusõiguse piirimail. Juridica IV/2013.
38. Sootak, J. Karistusõiguse üldosa: loenguid karistusõiguse üldosas I-IX. Tallinn : Juura, 2010.
39. Sootak, J. Karistusõigusel on oma füüsika. Teo ja tagajärje omistamine - vanad ja uued dogmaatikafiguurid karistusõiguses. Juridica III/2004.
40. Sootak, J. Kriminaalpoliitika. Tallinn : Juura 2015.
41. Sootak, J. Sanktsiooniõigus : karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn : Juura, 2007.
42. Sootak, J. Süütekoosseis : mõiste ja objektiivne koosseis : loeng karistusõiguse üldosast III. Tallinn : Juura, 2003.
43. Sootak, J. Süüteomõiste ja deliktstruktuur : loenguid karistusõiguse üldosast II. 2., täiendatud väljaanne. Tallinn : Juura, 2004.
44. Sootak, J. Täideviimine ja osavõtt : loenguid karistusõiguse üldosast VIII. Tallinn : Juura, 2004.
45. Sootak, J. Õigusvastatus Süü : loenguid karistusõiguse üldosast V. Tallinn : Juura, 2003., 114.
46. Sootak, J. Õpetus karistusseadusest: loenguid karistusseaduse üldosast I. Tallinn : Juura, 2002.
47. Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustiku kommenteeritud väljaanne. Tallinn : Juura, 2015.
48. Tallinna Tehnikaülikool., Nuuma, P. Karistusõigus eriosa õppevahend. Tallinn : TTÜ kirjastus, 2006.
49. Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. Juridica III/2003.

50. Wessels, J., Beulke, W. Strafrecht AT. 39.Aufl.Heidelberg : Müller 2009.
51. Yamanaka, K. Betrachtung über den Strafbefreiungsgrund des Rücktritts vom Versuch. – Festschrift für Claus Roxin zum 70. Geburtstag am 15. Mai 2001.- Schünemann, B., Roxin, C (Hrsg.). Berlin, New York: de Gruyter 2001.
52. Марицева, А. Понятие источника повышенной опасности в Российском гражданском праве–Наука, техника и образование 2014/4(4).
53. Сергеев, А. Ю. Толстой. Гражданское право. Учебник. Издание пятое, переработанное и дополненное. Том 3. Москва : Проспект, 2001.

Eesti normatiiv materjalid

54. Eesti Vabariigi põhiseadus.- Riigi Teataja I, 15.05.2015, 2.
55. Karistuseseadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 14.
56. Kriminaalmenetlus seadustik.- Riigi Teataja I, 31.12.2016.
57. Liikluseeskiri.- Riigi Teataja I 2001, 15, 66.
58. Liikluseadus.- Riigi Teataja I, 03.01.2017, 18.
59. Võlaõiguseadus.- Riigi Teataja I, 31.12.2016, 7.
60. Väärteomenetluse seadustik.- Riigi Teataja RT I, 31.12.2016, 18.

Teiste riikide normatiiv materjalid

61. Beck'scher Online-Kommentar: Strafprozessordnung mit RiStBV und MiStra. Stand 01.09.2015. Ed. 22. Graf, J.P. München: Beck.
62. Lenckner, T., Sternberg-Lieben, D.–StGB-Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch. Kommentar. 29. Aufl. München : C.H. Beck 2014.
63. Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch. Band. 1: §§ 1-37 StGB. Joecks, W., Miebach, K. 2. Aufl . München 2011.

Kasutatud kohtupraktika

64. HMKo 1-14-10762.
65. HMKo 1-16-128.
66. RKKKm 3-1-1-41-15.
67. RKKKm 3-1-1-89-09.
68. RKKKm 3-1-1-91-10.
69. RKKKm 3-1-1-97-10.
70. RKKKm 3-1-1-97-10.
71. RKKKm 3-1-1-98-10.
72. RKKKo 3-1-1-10-09.
73. RKKKo 3-1-1-1-03.
74. RKKKo 3-1-1-106-10.
75. RKKKo 3-1-1-109-05.
76. RKKKo 3-1-1-117-06.

77. RKKKo 3-1-1-125-03.
78. RKKKo 3-1-1-128-06.
79. RKKKo 3-1-1-136-05.
80. RKKKo 3-1-1-142-05.
81. RKKKo 3-1-1-146-03.
82. RKKKo 3-1-1-2-05.
83. RKKKo 3-1-1-23-12.
84. RKKKo 3-1-1-23-13.
85. RKKKo 3-1-1-27-08.
86. RKKKo 3-1-1-28-01.
87. RKKKo 3-1-1-30-13.
88. RKKKo 3-1-1-3-06.
89. RKKKo 3-1-1-34-08.
90. RKKKo 3-1-1-4-08.
91. RKKKo 3-1-1-45-14.
92. RKKKo 3-1-1-52-16.
93. RKKKo 3-1-1-56-13.
94. RKKKo 3-1-1-60-10.
95. RKKKo 3-1-1-63-03.
96. RKKKo 3-1-1-63-03.
97. RKKKo 3-1-1-63-03.
98. RKKKo 3-1-1-68-12.
99. RKKKo 3-1-1-79-06.
100. RKKKo 3-1-1-80-02.
101. RKKKo 3-1-1-80-12.
102. RKKKo 3-1-1-85-12.
103. RKKKo 3-1-1-85-12.
104. RKKKo 3-1-1-87-15.
105. RKKKo 3-1-1-90-06.
106. RKKKo 3-1-1-94-02.
107. RKKKo 3-1-1-95-06.
108. RKKKo 3-1-1-95-11.
109. RKKKo 3-1-1-96-04.
110. RKTko 3-2-1-7-13.
111. TlnRnKo 1-08-12946.
112. TlnRnKo 1-15-7843.
113. TlnRnKo 2-05-1077.
114. TlnRnKo 2-05-523/39.
115. TRRo 1-12-3626.

Muud materjalid

116. Aavik, M. Kohtupraktika analüüs. Kindlustusandja vabanemine, kohustuse täitmisest vabatahtliku sõidukikindlustuse korral. Tartu : Riigikohus, oktoober 2014., 16-17.
<http://www.riigikohus.ee/vfs/1780/Kindlustusandja%20vabanemisest%20kohustu>

- [se%20t%E4itmisest%20vabatahtliku%20s%F5idukikindlustuse%20korral_Aavik.pdf](#)
117. ERR Uudised- Liiklusõnnetuste põhjused on hooletus ja reeglite eiramine. Liiklusõnnetuste põhjused on hooletus ja reeglite eiramine. <http://uudised.err.ee/v/eesti/8cf4c19d-aca1-4095-8b80-85bf864f84d7>
118. Liiklusohud. Liiklusõnnetused ja nende põhjused. <https://opetaja.edu.ee/112/112/18.htm>
119. Maanteamet. Liiklusõnnetuste statistika. Liiklusõnnetuste statistika. <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/liiklusonnetuste-statistika>
120. Vikipeedia Vaba entsoklüpeedia- Liiklusõnnetus. https://et.wikipedia.org/wiki/Liiklus%C3%B5nnetus#cite_note-Toivo_.C3.95nnel_eid-2