

Lp. Annabel Carina Katalsepp
Konkurentsiamet

Meie: 07.11.2025.a
Teie: Meie: 13.10.2025 nr 5 4/2025 151 2

Kiri edastatud digitaalselt aadressile, AnnabelCarina.Katalsepp@konkurentsiamet.ee

Eesti Kindlustusmaaklerite Liit (edaspidi EKML) tänab teid põhjaliku vastuse eest.

Oleme sellega põhjalikult tutvunud ja meie esmane emotsioon on, et olete teinud järeldusi, mis ei ole ei faktiliselt ega kindlustusturu toimimise loogika kohaselt, päris õiged ja on seetõttu viinud teid ehk valede järeldusteni.

Olgu siinjuures rõhutatud, et EKML ei pea ennast vähimalgi määral konkurentsioiguse asjatundjaks, küll aga tunneme detailideni kindlustuse turustamise regulatsiooni ja kindlustusturu toimimise loogikaid.

Alljärgnevalt sooviksimegi esitada argumente teie kirjas esitatud seisukohtade kaalumiseks, et faktid ja hinnangud saaksid terviklikult käsitletud.

Seisukoht 1.

„LKF-i veebileheküljel avaldatud teabe kohaselt on metoodikate eesmärk pakkuda tuge liikluskindlustuse kahjukäsitlejatele; selgitada kahju suuruse kujunemist kannatanule ja nõude esitajale; pakkuda abi kindlustusandja ja nõude esitaja võimaliku vaidluse korral. LKF-i hinnangul aitavad avaldatud metoodikad kaasa kahju hüvitamise praktikate ühtlustumisele Konkurentsiameti esialgsel hinnangul puudub alus kahelda LKF-i sõnastatud eesmärgis ning puudub põhjus eeldada, et metoodika eesmärk oleks konkurentsi kahjustav. „

Olen esitanud Konkurentsiametile mitme erineva kindlustusandja tegevuspraktika näited, kus kindlustusandjate kahjukäsitlejad viitavad AKKH metoodikale kui ainuvõimalikule regulatsioonile (nt. kasutavad sõna „tuleb“) ehk esitatud tõendite kogumis, saab väita, et kindlustusseltsid ei käsitle AKKH metoodikat vabatahtlikuna, vaid selge kokkuleppena, millisest kõik peavad kinni pidama. Lisan e-kirjad, mida olen esitanud, tõendamaks, et kindlustusandjad ei käsitle seda mitte metoodika vaid turuülese kokkuleppena.

EKML teeb siinjuures Konkurentsiametile ettepaneku, et Konkurentsiamet kontrolliks oma esmast veendumust. Selle kontroll on üsna lihtne ja selleks piisab kõigile kohustuslikku liikluskindlustust pakkuvatele kindlustusandjatele järgmiste küsimustega kirja saatmisest:

a) Mitu asendusauto kahjunõuet olete alates 01.12.2024 menetlenud ja mitu neist kliendi jaoks positiivselt lahendanud?

b) Millise hüvitise määra olete punktis a nimetatud kliendi jaoks positiivse lahendi juhtudel kahju kannatanutele hüvitanud?

c) Kui kannatanu asendusauto hüvitise määr ei ole olnud 100%, siis millist hüvitise määra olete kasutanud ja millele tuginedes?

EKML väide on, et kindlustusandjate vastused saavad olema sellised, et MITTE ÜKSKI klient ei ole saanud asendusauto näitel 100% hüvitist, mis meie hinnangul tõendaks EKML poolt esitatud väidet, et kindlustusandjad on sõlminud kokkuleppe, millise alusel ÜKSKI klient ei saa 100% hüvitist, mistõttu ei ole tegemist vabatahtliku meetodilise juhendiga, vaid kannatanute õigusi kahjustava, LKF'i kaudu sõlmitud kokkuleppega..

Seisukoht 2.

„Konkurentsiameti esialgne hinnang on, et AKKH meetodikal ei ole olulist mõju konkurentsile ehk sellel ei ole konkurentsile kahjustavat tagajärge. Konkurentsiameti hinnangul on see suuresti seotud sellega, et kohustuslik liikluskindlustus erineb teistest kindlustuse liikidest.“

Nagu sissejuhatuses rõhutasime, ei oma EKML eriteadmisi konkurentsioigusest aga meile jääb täiesti arusaamatuks, kuidas saab olla liikluskindlustuse kohustuslikkus argumendiks, et sellise kindlustusliigi puhul toimub konkurentsioigus teisiti. EL direktiivile põhineval, KindITS 12 lg 1 on esitatud kahjukindlustuse liikide loetelu ja liikluskindlustus on üks paljudest kahjukindlustuse liikidest, millise pakkumisel kehtivad täpselt samad nõuded nagu ka vabatahtlike liikide puhul. Argument kohustusliku kindlustuse osas, konkurentsioiguse reeglite rakendumise erisusele on seda kummalisem, kui arvestada, et Eestis kehtib ca 20 kohustuslikku kindlustuse vormi. EKML vaates on kummaline narratiiv, et nt. Tervishoiu teenuse pakkuja kohustusliku vastutuskindlustuse puhul nn. Patsiendi kindlustus, saaks EKSL välja töötada meetodilise juhendi, kus sätestaks, et patsient saab ALATI 15% vähem hüvitist, kuivõrd ta on alati ise ka selles süüdi, et tema tervis halvenes?! Meie vaates on antud näidete puhul tegemist täpselt samasuguse näitega elik asendusauto puhul on kindlustusandjad kokku leppinud, et mitte ÜKSKI klient ei saa asendusauto näol 100% hüvitist.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi (edaspidi LKF) kodulehel on avaldatud 2024.a liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite arv Eestis https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2024_4Q.pdf, 33 726 kindlustusjuhtumit ehk see arv on sihtgrupiks isikutele, kes võiksid liiklusõnnetuse tagajärjel vajada asendusautot. EKML vaates on kindlustusandjad kokku leppinud, et keegi neist 33 726 liiklusõnnetuse kannatanust, ei saa 100% hüvitist, juhul kui nad vajavad ja kasutavad asendusautot, kusjuures asendusauto kasutamise vajadust saab üldjuhul eeldada.

Tuhanded kindlustusandjate kokkuleppes puudutatud isikud on EKML arvates rohkem kui piisav selleks, et käsitleda sellist kokkulepet, konkurentsile kahjustavana.

Siit jõuamegi järgmise aspektini, millise mõju on EKML hinnangul kirjas valesti hinnatud.

Seisukoht 3.

„Seega, kohustusliku liikluskindlustuse puhul ei ole hüvitise saajaks kunagi kindlustusvõtja, vaid kolmas isik ehk kannatanu. See tähendab, et kindlustusvõtjat ei mõjuta kuidagi see, millise kindlustusandja ta on valinud. Kindlustusvõtja valitud kindlustusandja poolt makstav hüvitise suurus, kahjukäsitluse kvaliteet või muu teenust iseloomustav kvaliteeditunnus ei mõjuta kuidagi kindlustusvõtjat, mistõttu lähtub tarbija kohustusliku liikluskindlustuse valimisel just hinnast.“

Esitatud järeldus, ei arvesta LKindIS § 35 lg 1 p 1 ehk lihtsustatult nn. oma kindlustusandja hüvitamisega. Alates 01.12.2024 ei ole liiklusõnnetuse kannatanul enam ühtegi piirangut (kuni selle ajani oli nn. omaseitsi hüvitisel 10 000 piir) esitada kahjunõue oma kindlustusandjale ehk mida

enamus kliente ka kasutab, sest isikul on usaldussuhe just selle kindlustusandjaga, kuivõrd kohustuslik liikluskindlustus ei ole enamuse klientide jaoks ainuke kindlustusleping millise ta on konkreetse kindlustusandjaga sõlminud, siis ongi kliendi jaoks loogiline, et ta ka liiklusõnnetuse puhul kasutab võimalust esitada kahjunõue oma kindlustusandja vastu. Ühe kahjukindlustusandja juhatuse esimees on mulle öelnud järgmised sõnad: „jah, ma väga tahaks oma lojaalsele kliendile nn. omakindlustusandja lahenduse raames hüvitada 100% asendusauto kulust aga kuivõrd LKF metoodika alusel, hüvitab süüdlase kindlustusandja mulle ainult 85%, siis ma ei ole nõus enda kasumlikkuse arvelt, kliendile 100% hüvitama“ .

Kui kindlustusandja saaks ise valida, kas hüvitada asendusauto kahju suuremas ulatuses kui 85%, siis oleks sellel kindlasti positiivne mõju kindlustusandja brändile.

Esitame siinjuures näited kindlustusandjate praktikatest, kus kindlustusandjad lisavad kohustusliku liikluskindlustuse tootele, lisakaitseid, eesmärgiga eristuda ka kohustusliku liikluskindlustuse toote puhul, teistest kohustuslikku liikluskindlustust pakkuvatest kindlustusandjatest:

- ERGO Kindlustus pakub liikluskindlustuse juurde valikuliselt lisasid nagu: 24/7 autoabi, sõidukijuhi õnnetusjuhtumi kindlustus, sõiduki õigusabikulude kindlustus, suuruluki kokkupõrke kaitse (“põdrakasko”). Kõik eelloetletud kaitsed kehtivad kindlustusvõtjale, mitte liiklusõnnetuse kannatanule.
- Elama Kindlustus lubab liikluskindlustuse juurde valida lisakaitseid nagu loomaga või linnuga kokkupõrge, asendusauto jne. Kõik eelloetletud kaitsed kehtivad kindlustusvõtjale, mitte liiklusõnnetuse kannatanule.
- Ifi liikluskindlustuse puhul pakutakse tasuta puksiirabi liiklusõnnetuse korral — sõidu- või pakiautole ning mootorrattale / mopeedile EL piires. Samuti rõhutavad nad, et liikluskindlustust valides tasub KINDLUSTUSVÕTJAL tähele panna, “mida kindlustusandja lisaks pakub (nt tasuta puksiirabi)”.

Siinjuures on oluline rõhutada LKF metoodika vajalikkuse vasturääkivust, kuivõrd kindlustusandjate poolt liikluskindlustusele juurde pakutavate lisariskide näitel on ilmne, et kindlustusandjad suudavad sõiduki kasutamise seotud kahjusid hüvitada ilma igasuguse kindlustusandjate ülese metoodikata ja 100% ulatuses.

EKML vaates, kui selline olukord ei ole konkurentsikahjustav, siis mis veel on liikluskahju kannatanu vaates, konkurentsikahjustav?

EKML kustub Konkurentsiametit ülesse hindama ka kindlustusandjate kokkuleppe st. 15 % majanduslikku põhjendatust. Nimelt see Riigikohtu lahend, kus kõnealune 15% on võetud, põhines näitel, kus asendusautot BMW x5 kasutati 5,5 kuu jooksul ja kohtulahendis puudub arvutuskäik, kuidas kohus jõudis just 15% säästuni.

Kui lähtuda tavapärasest näitest, et liiklusõnnetuses kannatada saanud sõiduk viibib remondis kuni 2 nädalat, siis peaksime defineerima milliseid kulusid klient selle aja jooksul säästab:

- a) kui tegemist liisingsõidukiga, siis liisingu makseid tasub klient edasi;
- b) hoolduskulu, kuivõrd sõiduk ei sõida. Üldteada fakti kohaselt peavad sõidukid läbima korralise hoolduse tootjatehase poolt etteantud km läbimisel VÕI kord AASTAS ehk asjaolu, et sõiduk viibis nt. 7 päeva remondis, ei säästa sõiduki hoolduskulusid;
- c) säästetud kütusekulu argument ei kohaldu, sest ka asendussõiduki kütuse kulu jääb kliendi kanda ja võib olla isegi suurem, kui asendussõiduki kütuse tarbimine on suurem;

d) Jääb järgi sõiduki rehvide mitte kulumine aga seda koefitsienti on äärmiselt raske välja arvutada aga kindlasti ei saa see olla 15% asendusauto kulust.

Ülaltoodud arvutusega soovib EKML ilmetada, et kindlustusandjate kokkulepe 15% mitte hüvitamise osas, on kliendi suhtes ebaõiglane ka majanduslikust aspektist lähtudes. Siinjuures ei ole me arvestanud asendussõiduki kasutamisega seotud täiendava aja ja raha kulu nt. tuleb sellele kuhugi eraldi järgi minna ja kanda seejuures transpordikulud.

Seisukoht 4.

„Konkurentsiameti andmete kohaselt esineb ka kohustusliku liikluskindlustuse pakkumisel hindade osas tavapärane konkurents ning pärast AKKH metoodika vastuvõtmist ei nähtu konkurentsivõimalikke.“

EKML palub siinjuures täiendavat selgitust, kuidas seondub järeldus liikluskindlustuse hindade konkurentsi toimimisest, mis iseenesest vastab tõesti tõele, sellega, et kindlustusandjad on sõlminud avaliku kokkuleppe, **millise alusel hüvitavad tuhandetele kahju kannatanutele vähem, kui oleks õiglane ja kohane.** Kindlustusandjate kokkulepe asendusauto metoodika osas ei olegi suunatud liikluskindlustuse hinna konkurentile vaid see on suunatud liiklusõnnetuse kannatanute vastu, kusjuures kindlustusandjad saavad kannatanutele mittetasutud summad pöörata enda majanduslikuks kasuks.

EKML rõhutab siinjuures, et nii Konkurentsiameti kirjas kui avalikult kättesaadavates finantsandmetes puudub igasugune faktiline tõestus sellele, et kindlustusandjad jagavad „vähem makstud asendusauto“ hüvitist enda klientidega, hoides seeläbi liikluskindlustuse makseid „soodsamana“. Siinjuures on märgiline, et LKF on juba aastate eest loobunud enda veebilehel kindlustusandjate liikluskindlustuse äriiini kasumlikkuse andmete avalikustamise ehk narratiiv, et väiksemad kindlustushüvitised teenivad klientide, mitte kindlustusandjate omanike ärihuvisid on selgelt tõendamata ning selle kontrolli võimalus on kindlustusandjate poolt kenasti ära peidetud.

Seisukoht 5

“ Konkurentsiamet mõistab HBER suuniseid selliselt, et ettevõtjate ühenduse metoodika, mis on ettevõtjate ühenduse liikmetele järgimiseks vabatahtlik ning mis ei käsitle näiteks toote hinnastamist, tootmise või kaubaturu piiramist, kaubaturu jagamist, toob suure tõenäosusega tarbijatele suurema kasu ja suurendab tõhusust ning kaalub seega üle võimaliku konkurentsi kahjustava mõju.“

Veelkord EKML ei ole konkurentsioiguse asjatundja aga suuresti oli põhjuseks, miks Konkurentsiameti poole pöördusime, see lahend, kus EL konkurentsiamet trahvis märkimisväärsete summadega suuri autotootjaid vt.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3581

Diiselmootoriga sõiduki omanikuna saan avaldada, et minu vaates ei ole suurt vahet selles, kas minu sõiduki AdBlue paagi suurus on 11l või suurem ning kui mugav on seda paaki täita aga EL Konkurentsiamet käsitles seda tüüpi autotootjate koostööd sellisena, et nad takistasid vaba konkurentsi toel kliendile paremate lahenduste tekkimist nii AdBlue paakide suuruse kui täitmise kasutusmugavuse osas.

Antud juhul on Eesti kindlustusandjate kokkulepe mõõdetav selgelt klientidele vähem makstud hüvitiste rahalise summaga, mitte pelgalt kasutusmugavusena, mistõttu ei saa EKML nõustuda

seisukohaga, et klientidele väiksemate hüvitiste tasumine toob tarbijale suurema kasu ja suurendab turu toimimise tõhusust. Rääkimata sellest, et kindlustusandja oleks motiveeritud nn. omakindlustusandja lahendi kaudu hüvitama enda lojaalsetele klientidele 100% kahjust aga LKF kaudu sõlmitud kokkulepe, ei luba tal seda teha.

Kuigi Konkurentsiameti kiri keskendus ainult AKKH metoodikale, siis EKML vaates on probleem märksa laiem ehk LKF vahendusel on kindlustusandjad sõlminud veel kokkuleppeid kuidas (mitte) hüvitada liiklusõnnetuse kannatanule kahjusid nt. sõiduki väärtuse vähenemise metoodika, kus kindlustusandjad on kokku leppinud, et vanema kui 5a. sõiduki omanik ei saa taodelda sõiduki väärtuse vähenemise hüvitist. Kusjuures antud näitel puudub igasugune Eesti kohtupraktika, mis sellist kokkulepet kinnitaks.

Lõpetuseks, ma paluks Teiega võimalust üheks telefonikõneks või telco'ks kus saaksin täiendavalt selgitada käesolevas kirjas esitatud seisukohti. Kui me ei sekku nüüd ja praegu LKF kaudu sõlmitavate ja meie hinnangul konkurentsi kahjustavate kokkulepete sõlmimisse, probleemi maht ainult suureneb ja nende isikute arv, kelle õigustatud ootust õiglasele kindlustushüvitisele need kokkulepped rikuvad, kasvab sadadest tuhandeteni ja tuhandetest kümnete tuhandeteni.

Lugupidamisega

Kaido Tropp
EKML
Tegevjuht

telefon: +372 51 12 100

Lisad:

Kindlustusandjate e-kirjad, mis tõendavad 85% osas kindlustusandjate vahelise kokkuleppe olemasolu