

Priit Sauk  
Transpordiamet  
Valge 4, 11413 Tallinn

28.01.2026 nr 26144

**Transpordiameti ettepanek muuta kohustuslikuks vabatahtliku sõidukikindlustuse kahjuandmete edastamine riiklikku andmekogusse**

Lugupidanud Priit Sauk

EKsL kaalus põhjalikult Transpordiameti ettepanekut vabatahtliku sõidukikindlustuse kindlustusjuhtumite andmete avalikustamiseks. EKsL toetab soovi tõsta liiklusohutust ja vähendada pettuste riski järelturul müüdavate sõidukite seas.

Siiski on küsitluse ning omavaheliste arutelude käigus selgunud, et kindlustusandjatel on antud küsimuses eriarvamused- on nii pooldajaid kui vastaseid. Ja pooldajate leiris on neid, kes näeksid ettepaneku toetamise eeltingimusena võimalust nende andmete kasutamiseks kindlustusrisi hindamisel kui ka neid, kes seda ei soovi aga oleks nõus andmete kogumisega hoopis kahjunõuete käsitlemise eesmärgil. Arutelu käigus esitati mitmeid vastuargumente, millest mõned esitame allpool. Siinkohal on vast oluline täpsustada, et mitte kõik kindlustusandjad ei olnud alltoodud argumentidega nõus.

1. Riik kogub juba täna liiklusohutuse vaatenurgast olulisi vabatahtliku sõidukikindlustuse andmeid ja täiendav andmekorje ei anna midagi juurde

Nimelt kogutakse liikluskindlustuse registrisse täishävingu tõttu maha kantud sõidukite andmeid nii liikluskindlustuses kui vabatahtlikus sõidukikindlustuses. Need andmed omavad liiklusohutuse vaatenurgast lähtudes tähendust, kuna liikluskindlustuse registri andmete alusel on võimalik langetada otsuseid selliste sõidukite liikluses kasutamiseks lubamise suhtes. Absoluutne enamus kindlustusjuhtumitest vabatahtlikus sõidukikindlustuses aga ei räägi midagi mootorsõiduki või selle juhi liiklusohutusest ning märkimisväärne osa andmetest ei kirjelda ka liikluses osalemisega seonduvat kindlustusrisi (n. looduskahjustest, vargusest, vandalismist tingitud kahjud aga ka klaasikahjud, mida on umbes kolmandik kõikidest kahjujuhtumitest).

2. Kõiki vabatahtliku sõidukikindlustuse andmete kogumise ning jagamise lahendusega ei saavutata tervikliku sõiduki ajaloo kogumise eesmärki

Seaduse muutmise ettepaneku kohaselt asetatakse Eesti vabatahtliku sõidukikindlustuse ostjad ebavõrdsesse olukorda võrreldes nendega, kes kindlustust ei soeta. Kahjuajaloo näitamine vabatahtlikus sõidukikindlustuses looks võltsturvatunde, sest sõiduki ajaloo kajastuks vaid Eesti liiklus- või sõidukikindlustuse kindlustusjuhtumites kajastunud sõidukite ajalugu. Samas jääksid välja kõik sõidukid, mille suhtes on vabatahtlik sõidukikindlustus sõlmimata või olnud sõlmitud enne Eestis registreerimist kusagil välisriigis. Meie andmetel puudub Transpordiametil info sõiduki registrisse kandmisel sõiduki

varasema kahjuajaloo kohta (täiskahjud Euroopas või Kanadas ja USAs) või õige läbisõidu kohta, mis on tegelikult suurem murekoht kui kohalikud sõidukikahjud, mille täiskahju info meil olemas on. See ei tagaks ülevaadet imporditud ja kindlustamata sõidukitega toimunud õnnetuste kohta.

Vabatahtlik sõidukikindlustus on hetkel Eestis vaid vähem kui 40% sõidukitest. Pelgalt selliste kahjude avalikustamine mõjuks negatiivselt nii vabatahtliku sõidukikindlustuse sõlmimisele kui õnnetuste korrektsele vormistamisele ning seeläbi ka korrektsele sõidukite taastamisele. Keskmine sõiduki vanus Eestis jõuab piirini, kus kindlustusvõtja seisukohalt muutub kaskokindlustuse sõlmimine ebamõistlikuks; seetõttu ei toeta algatus turu läbipaistvust, kuna enamus sõidukeid jäetakse kindlustamata.

### 3. Väikesed kahjud ei iseloomusta tingimata kindlustusriski ega mõjuta liiklusohutust

Teatud sagedusega ning teatud suurusega kahjud vabatahtlikus sõidukikindlustuses ei kätke endas tingimata suurenenud kindlustusriski või halvenenud liiklusohutuse taset. Näiteks keskmine nn plekikahju on summas ca paartuhat eurot ning eeldatakse, et teatud sagedusega on tavapärane, et mõni selline kahju ikkagi vabatahtliku sõidukikindlustusega kaetud mootorsõidukiga juhtub. Sellised kahjud on enamuses. Need, nn paarituhanded plekikahjud ei halvenda mootorsõiduki liiklusohutust ning sellest aspektist lähtudes ei ole selliste andmete kogumine põhjendatud.

### 4. Kelmustega võitluseks on tõhusamad viisid

Üheks võimalikuks lisaväärtuseks võiks teoreetiliselt olla andmete riskiasutus kelmustega võitlemisel aga kindlustussektoril on juba täna kasutusel täiesti legaalne töövahend selleks otstarbeks (nn. kõrgendatud riskiga isikute andmebaas KRI). Seega- mõnede kindlustusandjate hinnangul ei loo see täiendav andmete kogumine ning jagamine piisavalt täiendavat väärtust võrreldes praegu juba kasutusel oleva töövahendiga.

### 5. Keerukuse küsimus andmete jagamisel ning interpreteerimisel tuleks samuti lahendada andmete kogumise ning avaldamise korral

Enne vastava muudatuse tegemist seadusandluses tuleb kindlasti läbi mõelda ka äärejuhtumid, mille korral võib andmete jagamise mudelisse tekkida tõrkeid ning andmete interpreteerimisel arusaamatusi. Näiteks suurte autoparkide kindlustamisel vabatahtliku sõidukikindlustusega on levinud praktika rakendada omavastutusi erinevate mudelite vormis ning erinevatel tasemetel. Väga suure autopargi puhul võib omavastutus küünida isegi viie- või kuuekohalise arvuni. Sellistel juhtudel jääb suur hulk omavastutuse alla jäänud sõidukikahjusid registrisse kandmata, sest omavastutuse alla jäävaid kahjusummasid ei hüvitata. Samuti on kindlustuslahendusi, kus vabatahtlik sõidukikindlustus tehakse autopargile kogu Baltikumis kokku näiteks Leedust. Selliste sõidukitega juhtunud kahjud jäävad Eesti liikluskindlustuse registrist välja, ehkki kahju tekkis näiteks Eesti registris olevale sõidukile.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/  
Andres Piirsalu  
Juhatuse liige  
+372 533 08 752

