

# Liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõu algatamise peamiseks ajendiks on viia kohustusliku liikluskindlustuse regulatsiooni muudatused, mis lepidi Euroopa Liidus kokku 2021. aastal. Lähtuvalt direktiivist ja Euroopa Kohtu praktikast tehakse eelnõuga muudatusi ka kahjuhüvitamise regulatsioonis eesmärgiga tagada parem kooskõla võlaõiguse ja senise praktikaga.

Direktiiviga ja sellest johtuvalt ka eelnõuga tehtavad muudatused on üsna eripalgelised ja kandev ühisnimetaja puudub. Kokkuvõttes võib muudetavate valdkondadena esile tuua järgmised teemad:

- liikluskindlustuse skoobis olevad sõidukid;
- liikluskindlustuse alusel hüvitatav kahju;
- kindlustuskohustusest vabastuste rakendamine;
- kahjuhüvitise maksmine kindlustusseltsi maksejõuetuks muutumise korral;
- kindlustussummade tõstmine;
- kahjuajaloo tõendite väljastamine;
- liikluskindlustuse olemasolu kontroll.

Eelnõu aluseks on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu liikluskindlustust reguleeriv direktiiv 2021/2118, millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (edaspidi *MID muutmise direktiiv*)<sup>1</sup>. Direktiivi peavad liikmesriigid võtma üle 23. detsembriks 2023.

Nagu tõdeti ka MID muutmise direktiivi väljatöötamisel, siis liikluskindlustuse süsteem on Euroopas ja ka Eestis üldiselt hästi toiminud ja põhimõttelisteks muudatusteks puudub vajadus. Oluline on, et jätkuvalt oleks tagatud liiklusõnnetuses kannatanute kaitse ja toimiks Euroopa siseturg ehk isikute, kaupade ja sõidukite vaba liikumine. Nendest baaseesmärkidest on kantud ka direktiivis tehtavad muudatused, mis omakorda jõuavad käesolevasse eelnõusse. Eelnõu mõjutab vähem või rohkem nii liikluskindlustust pakkuvaid kindlustusseltse ja kindlustuslepingute vahendajaid; sõidukiomanikke, kes on kohustatud oma vastutuse kindlustama; liiklusõnnetuses kannatanuid ning ka liikluskindlustuse süsteemi toimimise tagamiseks liikmestriikides moodustatud garantiifondide (meil Eesti Liikluskindlustuse Fond) tegevust.

### 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on välja töötanud Rahandusministeeriumi finantsteenuste poliitika osakonna nõunik Andres Ando (58 851 307, [andres.ando@fin.ee](mailto:andres.ando@fin.ee)) ja sama osakonna osakonnajuhataja Siiri Tõniste (58 851 466, [siiri.toniste@fin.ee](mailto:siiri.toniste@fin.ee)). Eelnõu seletuskirja koostamisel osalesid Eesti Liikluskindlustuse Fondi (LKF) õigusvaldkonna ja analüüsivaldkonna eksperdid.

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32021L2118>

Eelnõu ja seletuskirja juriidilist kvaliteeti kontrollis Rahandusministeeriumi personali- ja õigusosakonna õigusloome valdkonna juht Virge Aasa (58 851 493, [virge.aasa@fin.ee](mailto:virge.aasa@fin.ee)) ja keeleliselt toimetas sama osakonna keeleteimetaja Sirje Lilover ([Sirje.Lilover@fin.ee](mailto:Sirje.Lilover@fin.ee)).

### 1.3. Märkused

Eelnõu on leidnud äramärkimist Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi punkt 2.1.3 all, kuivõrd on seotud EL õiguse rakendamisega.

Eelnõul on puutumus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt ettevalmistatud liiklusseaduse, autoveoseaduse ja politsei ja piirivalveseaduse muutmise seaduse eelnõuga<sup>2</sup>, millega täiendatakse ja korrastatakse mh kergliikurite regulatsiooni ja korratakse ümber automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu viies selle üle politsei andmekogusse. Ühisosa on automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga seonduv.

Samuti võib eelnõul olla puutumus Rahandusministeeriumi ettevalmistatava mootorsõidukimaksu eelnõuga<sup>3</sup>. Võimalik ühisosa võib seisneda sõidukite ajutiselt registrist kustutamisega.

Eelnõuga muudetakse:

- liikluskindlustuse seadust (edaspidi *LKindlS*) redaktsioonis RT I, 31.03.2022, 6;
- liiklusseadust (edaspidi *LS*) redaktsioonis RT I, 30.06.2023, 34;
- kindlustustegevuse seadust (edaspidi *KindlTS*) redaktsioonis RT I, 17.03.2023, 11;
- spordiseadust (edaspidi *SpS*) redaktsioonis RT I, 28.02.2020, 3.

Eelnõu on seotud kodifitseeritud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiviga 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (edaspidi *MID* või *MID direktiiv*)<sup>4</sup> ning ülalviidatud MID muutmise direktiiviga.

Väljatöötamiskavatsust ei ole koostatud tulenevalt hea õigusloome ja normitehnika eeskirja (*HÖNTE*) § 1 lõike 2 punktist 2, kuivõrd eelnõu käsitleb EL õiguse rakendamist.

Eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthäälte enamus.

## 2. Seaduse eesmärk

### 2.1. Kehtiva MID direktiivi eesmärk ja sisu

MID direktiiv toetab ühtse turu sujuvat toimimist. See võimaldab EL-i elanikel hõlpsasti ületada oma sõidukitega EL-i sisepiire nii töö kui ka vaba aja veetmise eesmärgil. Ühtse kindlustusmakse põhjal saavad EL-i elanikud reisida kõikjale ilma, et neil oleks vaja osta lisakindlustust, samuti püütakse direktiiviga ühtlustada võimalike liiklusõnnetustes kannatanute kaitset. MID direktiiv on oluline ka Schengeni ala toimimiseks. Liikluskindlustus mõjutab märkimisväärselt isikute, kaupade ja sõidukite vaba liikumist ning seega ka siseturgu.

<sup>2</sup> „Liiklusseaduse, autoveoseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seaduse“ eelnõu, <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/a92fe477-94ce-4dce-8c76-c84bb28625e0>

<sup>3</sup> Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus, <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/5ba9abd4-70c8-48b4-8d47-e4b3dd0d9ba5>

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0103>

Kohustusliku liikluskindlustuse kõige olulisemaks eesmärgiks on liiklusõnnetuses kannatanute kaitse – kannatanule peab olema tagatud kiire ja õiglane kahju hüvitamine olenemata süüdlase majanduslikust seisust või sellest, mis riigist on ta pärit. Oluline on kohustusliku liikluskindlustuse süsteemis ka õnnetuse põhjustaja ehk süüdlase kaitse – kahju kompenseerimise kohustus on kindlustuslepinguga üle antud kindlustusandjale, mistõttu on süüdlane ise kaitstud hüvitamisega kaasnevate majanduslike raskuste või maksejõuetuks muutumise eest. Arvestades EL-i siseturu toimimist ja eelkõige isikute, kaupade ja sõidukite vaba liikumist, siis paljud MID-i sätted tegelevad just koostöö koordineerimisega olukorras, kus isikud on oma liikumisvabadust kasutades sattunud õnnetusse – ka sellises olukorras peab kahju kiire hüvitamine olema tagatud. Liikluskindlustus on oluline ka kindlustusandjatele ja -vahendajatele, kuna see moodustab olulise osa liidusisesest kahjukindlustusturust.

ELi esimene liikluskindlustuse direktiiv<sup>5</sup> võeti vastu 1972. aastal ja sel oli kaks eesmärki: kaitsta liiklusõnnetustes kannatanuid (piiriülese elemendiga või ilma selleta) ja lihtsustada mootorsõidukite vaba liikumist liikmesriikide vahel. ELi liikluskindlustusalased õigusaktid põhinevad rahvusvahelisel rohelise kaardi süsteemil, mis on 50 riiki<sup>6</sup> hõlmav EL-väline leping, kuid ELi õigusaktid hõlmavad enamat. Alates 1972. aastast on viite liikluskindlustuse direktiivi järk-järgult täiendatud, kuniks need konsolideeriti MID direktiiviks.

Kehtiva MID direktiivi põhielemendid on:

- nõue, et mootorsõidukitel peab olema liikluskindlustus, mis ühtse kindlustusmakse põhjal on kehtiv kogu EL-is;
- kindlustuspoliiside kohustuslikud minimaalsed hüvitamise piirmäärad;
- keeld liikmesriikidele teostada sõidukite liikluskindlustuse süstemaatilisi kontrole, kui sõiduki põhiasukoht on teises liikmesriigis;
- liikmesriikide kohustus luua garantiifondid kindlustamata või tuvastamata sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutele hüvitise maksmiseks;
- kannatanute kaitse liiklusõnnetuse korral, mis toimus muus liikmesriigis kui nende elukohaliikmesriik;
- kindlustusvõtjate õigus saada tõend nende vastu esitatud kahjunõuetest eelneva viie aasta kohta.

Eesti kehtestas esimest korda liikluskindlustuse kohustusliku kindlustusena 1993. aastal. Järgmised liikluskindlustuse seadused jõustusid 1995. ja 2001. aastal. Käesoleva eelnõuga muudetav LKindIS võeti vastu 2014. aastal ja vahepealsel perioodil on kokkuvõttes muudetud vaid üksikuid sätteid, näiteks tulenevalt kindlustustegevuse seaduse uuest terviktekstist 2015. aastal ja nt töövõimereformist tulenevalt. MID direktiiv on Eesti õigusesse võetud üle KLindIS-ga.

## 2.2. MID direktiivi muutmine

Liikluskindlustusalaste õigusaktide tulemuslikkuse, tõhususe ja sidususe hindamiseks tehti komisjoni 2016. aasta tööprogrammis teatavaks MID direktiivi hindamine<sup>7</sup>. EL komisjon sai

---

<sup>5</sup> Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiv 72/166/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta.

<sup>6</sup> <https://www.cobx.org/index.php/article/4130/green-card-system-final>

<sup>7</sup> Vt 24. juuli 2017. aasta esialgne mõjuhinnang, kättesaadav [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1407-REFIT-review-of-the-Motor-Insurance-Directive\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1407-REFIT-review-of-the-Motor-Insurance-Directive_en) (Hindamise lõpuleviimine lükati edasi 2017. aastasse, et oodata ära Euroopa Liidu Kohtu 28. novembril 2017 tehtud „Andrade“ otsus ja 20. detsembril 2017 tehtud „Torreiro“ otsus).

vastava hinnangu valmis 2017. aastal. Hindamise järeldus oli, et enamik direktiivi elemente on endiselt eesmärgikohased, kuid mõned muudatused teatavates valdkondades oleksid siiski asjakohased<sup>8</sup>. Esile toodi neli muutmist vajavat valdkonda:

- liiklusõnnetuses kahjustatud isikutele hüvitise maksmine kindlustusandja maksejõuetuse korral;
- kindlustuskaitse kohustuslikud miinimumsummad;
- sõidukite kindlustuskontroll liikmesriikide poolt ja
- kindlustusvõtja kahjunõuete ajaloo tõendite kasutamine uue kindlustusandja poolt.

Lisaks neile neljale valdkonnale peeti vajalikuks teha muudatusi ka järgmistes valdkondades: lähetatud sõidukid, sõiduki pukseeritava haagisega toimunud õnnetused, liikluskindlustuse sõltumatud hinnavõrdlusvahendid ning teabekeskused ja kahjustatud isikute teavitamine.

Nimetatud meetmeid toimivad paremini EL tasandil rakendatuna, mistõttu on need kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega ja samas sätestatud proportsionaalsuse põhimõttele vastavalt ei lähe MID muutmise direktiiv oma eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

Direktiivi tekstis asendati „ohvri“ mõiste, mida kõnealuses direktiivis kasutatakse „kahjustatud isiku“ sünonüümina, selguse huvides läbivalt mõistega „kahjustatud isik“. Selliste muudatuste maht moodustas arvestatava osa MID muutmise direktiivi tekstist, kuid see terminoloogiline täpsustus ei puuduta eestikeelset versiooni, mis juba kasutab asjaomast mõistet.

Järgnevalt on välja toodud peamised muudatused teemade kaupa koos viidetega asjaomastele eelnõu sätetele.

### **2.3. Kindlustusandja maksejõuetus**

MID direktiivi kohaselt on igas liikmesriigis asutatud hüvitusfond, et katta kindlustamata või tuvastamata sõidukite põhjustatud õnnetuste kulusid. Need fondid ei pea praegu siiski katma kulusid, mis on seotud nõuetega, kus vastutava poole kindlustusandja on maksujõuetu. See tähendab, et maksujõuetu kindlustusandja juures kindlustatud sõidukite põhjustatud õnnetuste ohvrid võivad jääda hüvitisest ilma.

MID muutmise direktiivi kohaselt peab iga liikmesriik asutama või määrama garantiiasutuse, kes hakkab edaspidi kannatanule hüvitama kahju maksejõuetu kindlustusandja eest. Kõigepealt hüvitab kannatanule kahju tema elu- või asukohajärgne garantiifond. Piiriüleste juhtumite korral on lõplik kahju hüvitamise kohustus ette nähtud selle liikmesriigi garantiifondile, kus maksejõuetu kindlustusandja on asutatud (nn *home country*). Viimane hüvitab kannatanule väljamakstud kahju omakorda elukohajärgsele garantiifondile. Eelnõu kohaselt täidaks Eestis sellise garantiiasutuse ülesanded LKF. Lõplikult vastutav garantiifond peab olema võimeline üle võtma kannatanu nõuded maksejõuetu kindlustusandja vastu ehk tal peab selleks olema nn vajalik rahaline reserv. Direktiivis välja pakutud lahendus keskendub eelkõige kannatanu olukorra lihtsustamisele, kuid ei reguleeri skeemi sisulist ehk rahalist poolt. Eelnõus täpsustatakse LKF-i omavahenditega seonduvat. Vt lähemalt LKindIS §-de § 50<sup>1</sup>, 71<sup>1</sup>–§ 71<sup>3</sup> selgitusi.

---

<sup>8</sup> Komisjoni ettepanek MID muutmiseks 24.5.2018 COM(2018) 336 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52018PC0336>

## 2.4. Kahjunõuete ajalugu

Kehtiva MID direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid tagama kindlustusvõtjale õiguse taotleda tõendeid eelneva viie aasta kahjunõuete kohta. Asjaomane tõend võib olla vajalik kindlustusandja vahetamiseks, sh piiriülel ja varasemaid kahjujuhtumeid või nende puudumist võidakse arvesse võtta kindlustuse maksumuse arvutamisel. Kindlustusandjad ei ole siiski kohustatud neid tõendeid kindlustusmaksete arvutamisel arvestama. Hindamine näitas, et sageli kindlustusandjad ignoreerisid neid tõendeid, eriti teises liikmesriigis väljaantuid ja mõnikord on kahtlusi nende autentsuse kohta. Varasemate kahjunõuete tõendite autentsuse tuvastamise lihtsustamiseks osutus vajalikuks nende sisu ja vormi ühtlustamine kogu EL-is. Lisaks, direktiiv pöörab tähelepanu sellele, et kui kindlustusandjad võtavad kindlustusmaksete määramisel arvesse eelnevaid kahjunõudeid, ei tohiks teha vahet nt eelneva elukohaliikmesriigi põhjal. Eestis väljastab tõendeid varasemate kahjude kohta LKF. Vt lähemalt LKindLS § 13 lõigete 2<sup>1</sup> ja 2<sup>2</sup> ning 76 lõike 4 selgitusi.

## 2.5. Liikluskindlustuseta sõidukiga liiklemisest tulenevad ohud ja kindlustuse kontroll

Vastavalt mootorsõidukeid ja mootorsõidukijuhte registreerivate Euroopa asutuste assotsiatsioonile (EREG) on liikluskindlustuseta mootorsõidukiga liiklemine EL-is kasvav probleem.<sup>9</sup> Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine mõjutab negatiivselt paljusid sidusrühmi, sealhulgas õnnetustes kannatada saanud isikuid, kindlustusandjaid, garantiifonde ja liikluskindlustusvõtjaid.

Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine on probleemiks nii riiklikul kui Euroopa tasemel, sest kindlustuseta sõidukid ei liikle mitte ainult liikmesriikides, kus nad on registreeritud, vaid ka teistes liikmesriikides. MID direktiivi kohaselt on iga liikmesriik kohustatud võtma kõik vajalikud meetmed, et selle riigi põhiasukohaga sõidukite tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega. Liikmesriigid on kohustatud rakendama tõhusaid meetmeid, et vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimisega seotud ohte. Samas on peetud väga oluliseks kaitsta EL-is vaba liikumise põhimõtet ja keelatud on liikluskindlustuse kontroll, mis takistab sõidukite ja kaudselt inimeste ja kaupade vaba liikumist siseturul. Liikmesriikidel on lubatud teha riigisisest süstemaatilist registreeritud liikluskindlustuspoliiside kontrolli, korraldada teedel läbiviidavat kontrolli ja kehtestada liikluskindlustuseta sõidukite omanikele tõhusaid karistusi.

Kehtiv MID keelab teise liikmesriigi põhiasukohaga sõidukite puhul süstemaatilise kindlustuse kontrolli, samuti teisest liikmesriigist riiki sisenevate kolmanda riigi põhiasukohaga sõidukite liikluskindlustuste süstemaatilised piirikontrollid, sealhulgas need, kus ei ole vaja sõidukit peatada. Kehtiva MID kohaselt võib liikluskindlustust kontrollida üksnes mitesüstemaatilise kontrolli käigus. Tehnoloogia areng võimaldab siiski kontrollida sõidukeid takistamata (nt numbrimärgi tuvastamise tehnoloogia) ega sega inimeste ja sõidukite vaba liikumist. MID muutmise direktiiv avardab liikluskindlustuse kontrollimise võimalusi. Edaspidi võib liikluskindlustuse olemasolu kontrollida ka süstemaatilise kontrolli käigus, tingimusel, et ei kontrollita üksnes kindlustust, ning ka süstemaatilist üksnes kindlustuse kontrolli, tingimusel, et kontrollitakse ühtviisi kõiki, sh nõ koduriigi sõidukeid, ja seda tehakse sõidukeid peatamata. Vt lähemalt LKindLS § 80 ning LS §-de 193<sup>1</sup>, 199 ja 200<sup>3</sup> muudatuste selgitusi.

---

<sup>9</sup> EREG, XI teemagrupi raport „Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise tõkestamine“, 8. aprill 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

## **2.6. Minimaalsed hüvitamise määrad**

MID direktiiv sätestab kohustuslikud minimaalsed hüvitamise piirmäärad, mida liikluskindlustus peab katma. Direktiivis on ka nimetatud piirmäärade inflatsiooniga ajakohastamise mehhanism. Need minimaalsed hüvitamise määrad peaksid tagama, et liiklusõnnetuses kannatanutel on kogu EL-is piisav minimaalne kaitse isiku- ja asjakahju puhul olenemata sõidukikategooriast. Paraku kasutasid direktiivi muutmise kavandamise ajal 13 liikmesriiki erinevaid viieaastase inflatsiooni ajakohastamise võrdluskupäevi ja seetõttu pole piirmäärad ikka veel kõigis liikmesriikides ühesuured. MID muutmise direktiiv sätestab ajakohased ühtsed minimaalsed piirmäärad ja nende edaspidise üheaegse ajakohastamise mehhanismi. Vt lähemalt LKindIS § 25 selgitust.

## **2.7. MID direktiivi kohaldamisala**

Mitmed Euroopa Liidu Kohtu otsused on selgitanud MID direktiivi kohaldamisala: sõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina ja et selliste sõidukite kasutamine on kooskõlas nende tavapärase otstarbega, sõltumata selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub. Õnnetused, mis juhtuvad sõiduki tavapärasel kasutamisel transpordi eesmärgil, sh eraomandis, kuuluvad MID direktiivi kohaldamisalasse.

Pärast kehtiva MID direktiivi jõustumist on turule tulnud arvukalt uut tüüpi mootorsõidukeid, nt elektrilisi tõukerattaid, tasakaaluliikureid jms kergliikureid, ning nende hulk liikluses aina kasvab ja sellega koos ka kahjujuhtumite arv. MID muutmise direktiiv hõlmab neist teatud osa lähtuvalt nende kaalust ja kiirusest. Edaspidi tuleb kindlustada sellised kergliikurid, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis, samuti sellised, mille valmistajakiirus ületab 14 kilomeetrit tunnis, kuid kaaluvad enam kui 25 kilogrammi. Samas välistatakse MID direktiivi skoobist puuetega inimestele mõeldud ratastoolsõidukid ja motosportiüritustel eraldi kindlustusega kaetud sõidukid.

Asjaomaste muudatuste kohta vt lähemalt LKindIS §-de 1 ja 4, samuti SpS muudatuste selgitusi. Samuti täpsustati direktiivis kindlustuskohustusest vabastuse ehk erandite tegemise sätteid, mille kohta vt lähemalt LKindIS § 5 muudatuste selgitusi.

## **2.8. Kaheteistkuulise kindlustuskohustusest vabastuse kaotamine**

Eelnõuga loobutakse kindlustuslepingu lõppemisele järgnevalt automaatselt rakenduvast 12-kuulisest kindlustuskohustusest vabastusest, et tagada kindlustuskohustuse sätestamisel ja sellest erandite tegemisel kooskõla MID direktiiviga, samuti vähendada kindlustuskaitseta liikluses osalevate sõidukite arvu.

Kehtiv LKindIS § 6 sätestab erisuse üldisest kindlustuskohustusest – kindlustuskohustust ei ole liikluskindlustuse lepingu lõppemisele järgneva 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sellel ajavahemikul ei osaleta sõidukiga liikluses ega kasutada sõidukit muul viisil, mis võib põhjustada kindlustusjuhtumi. Eelnimetatud tähtaja jooksul ei rakendata sõidukile automaatset liikluskindlustust (ALK). ALK rakendub automaatselt 12 kuu möödumisel. MID muutmise direktiiviga tugevdati kindlustuskohustuse kehtestamise reegleid riikidele, samuti täpsustati üldisest kindlustuskohustusest vabastamise erandeid, mille alla kehtiv lahendus enam ei mahu.

Asjaomasele erandile vastab liiklusregistrisse kantud sõidukite puhul sõiduki ajutine registrist kustutamine, mida saab edaspidi hooajuti kasutatavate sõidukite puhul hooajavälisel ajal liikluskindlustuse kohustusest vabanemiseks rakendada. Liiklusregistris mitteregistreeritud

sõidukite puhul saab edaspidi rakendada LKindLS § 5 punktis 4 sätestatud erandit nt hooajuti kasutatava kergliikuri hoiustamisel hooajavälisel ajal (hoiukoht peab olema väljaspool teeliiklust avalikuks liikluseks suletud ala).

Vt lähemalt LKindLS § 6 kehtetuks tunnistamise selgitust, samuti § 5 punkti 4 selgitust.

## **2.9. Kahju hüvitamise põhimõtete kooskõlla viimine MID direktiiviga**

LKindLS-i EL õigusega kooskõlla viimiseks on eelnõus kavandatud mitmete LKindLS 3. peatüki (käsitleb hüvitatavat kahju) sätete kehtetuks tunnistamine või muutmine selliselt, et liikluskindlustusega oleks MID direktiivis nõutavas ulatuses kaetud kõik kahjuligid, mille eest võlaõiguseaduse (VÕS) järgi vastutab kahju tekitaja. Direktiiv ei näe ette võimalust välistada siseriiklikus õiguses teatud osa kahjust, mille eest sõiduki kasutaja muidu siseriikliku õiguse alusel vastutaks. Kannatanu nõude osas on kahju tekitaja ja tema kindlustusandja VÕS kohaselt solidaarvõlgnikud ning kindlustusandja vastu peab saama esitada nõuded samal õiguslikul alusel, kui kahju tekitaja vastu.

Kahju hüvitamisega seonduvate muudatuste lähtekohti on pikemalt selgitatud LKindLS § 23 muutmise juures. Vt lisaks LKindLS 3. peatüki (§-d 23-33) muudatuste selgitusi. LKindLS §-de 35, 40 ja 41 muudatused täpsustavad kahju hüvitamist oma kindlustusandja poolt.

## **3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

### **3.1. Eelnõu § 1. Liikluskindlustuse seaduse muutmine**

**LKindLS § 1 muutmine.** LKindLS § 1 sätestab seaduse reguleerimisala. MID muutmise direktiiviga täpsustatakse sõiduki mõistet ja direktiivi kohaldamisala, mistõttu täiendatakse ka asjaomaseid LKindLS sätteid.

Euroopa Liidu Kohtu otsustes kohtuasjades Vnuk<sup>10</sup>, Rodrigues de Andrade<sup>11</sup> ja Torreiro<sup>12</sup> selgitas Euroopa Kohus mõiste „sõidukite kasutamine“ tähendust. Eelkõige selgitas Euroopa Kohus, et mootorsõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina, ning et selliste sõidukite kasutamine hõlmab kõiki sõiduki kasutusi, mis on kooskõlas selle tavapärase otstarbega transpordivahendina, sõltumata maastikust, millel mootorsõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub. Seega, MID direktiivi ei kohaldata, kui õnnetuse toimumise ajal oli sellise sõiduki tavapärase funktsioon „kasutamine muul otstarbel kui transpordivahendina“. Nii võib see olla juhul, kui sõidukit ei kasutata kõnealuse direktiivi artikli 3 esimese lõigu tähenduses, kuna selle tavapärase otstarve on näiteks „kasutamine tööstusliku või põllumajandusliku energiaallikana“. Õiguskindluse huvides pidasid liikmesriigid vajalikuks asjaomast kohtupraktikat kajastada MID direktiivis, lisades sinna mõiste „sõiduki kasutamine“ (artikkel 1 esimese lõigu täiendamine punktiga 1a).

Kehtiv MID direktiiv defineerib sõidukina kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja sellise sõiduki haagised sõltumata sellest, kas need on parasjagu omavahel ühendatud või ühendamata. MID muutmise direktiiv teeb sõiduki definitsioonis, aga ka direktiivi kohaldamisalas täiendusi. Muudatuse järgselt on sõiduk igasugune üksnes mehhaanilise jõuallikaga maismaasõiduk, mis ei sõida rööbastel ja mille i) valmistajakiirus on üle 25 km/h või ii) suurim netomass on üle 25 kg ja valmistajakiirus on üle 14 km/h. Sõidukina käsitatakse ka nimetatud sõidukite ühendatud ja

<sup>10</sup> Euroopa Kohtu 4. detsembri 2014. aasta otsus kohtuasjas Vnuk, [C-162/13](#)

<sup>11</sup> Euroopa Kohtu 28. novembri 2017. aasta otsus kohtuasjas Rodrigues de Andrade, [C-514/16](#)

<sup>12</sup> Euroopa Kohtu 20. detsembri 2017. aasta otsus kohtuasjas Torreiro, [C-334/16](#)



ühendamata haagiseid. Sõidukina ei käsitata aga üksnes füüsilise puudega inimeste jaoks ette nähtud ratastoolisõidukeid. Siinkohal tuleb välja tuua ka see, et direktiivi kohaldamisalast on tingimuslikult välistatud sõidukite kasutamine motosportiüritustel ja -tegevustes.

Eelnevast lähtudes tehakse eelnõuga LKindlS §-s 1 järgmised muudatused. Paragrahvi pealkirja täiendatakse, lisades sõna reguleerimisala kõrvale ka kohaldamisala, et säte vastaks täpsemini sisule. Eeskujuks on mitmete seaduste esimeste paragrahvide pealkirjastamine järgmiselt: „Reguleerimis- ja kohaldamisala“. Lisatavad lõiked aitavad paremini mõista seaduse skoopi.

Lõike 1 kohaselt reguleeritakse seadusega edaspidi sõiduki transpordivahendina kasutamise käigus kahju põhjustamisest tuleneva vastutuse kohustuslikku kindlustust, kindlustamata sõidukile rakenduvat sundkindlustust ja vastutust kindlustamata sõiduki juhtimise eest. Seega on liikluskindlustusega hõlmatud ka nt alarmsõidukiga eriõiguse kasutamise käigus kahju põhjustamine (nt politsei sõidukiga tagaajamise käigus kahju tekitamine). Kui nimetatud juhul tekkis kahju, on hüvitamise kohustus kindlustusandjal, kellega on sõlmitud liikluskindlustusleping, kuid kui sõiduk on kindlustamata, on hüvitamise kohustus LKF-il.

LKindlS § 1 lõikes 1<sup>1</sup> sätestatakse sõiduki definitsioon LKindlS tähenduses: sõiduk on üksnes mootori jõul liikuv maismaa sõiduk, samuti selle haagis<sup>13</sup>. See ei vasta üks-ühele eespool kirjeldatud MID muutmise direktiivi kohase sõiduki definitsioonile, sest LKindlS-is avatakse selle komponendid järgnevates sätetes (vt LKindlS § 4 selgitusi). Seda põhjusel, et eelnõus on püütud järgida kehtiva seaduse struktuuri ja ülesehituse loogikat.

LKindlS § 1 lõikes 1<sup>2</sup> sätestatakse LKindlS kohaldamine sõiduki mis tahes kasutamisele transpordivahendina, sõltumata maastikust, millel sõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub. Muudatus tuleneb otseselt MID direktiivi muutmisest, mis omakorda oli ajendatud eespool nimetatud kohtulahenditest.

LKindlS § 1 lõike 1<sup>3</sup> kohaselt LKindlS-i ei kohaldata, kui õnnetusjuhtumi toimumise ajal kasutati sõidukit muul otstarbel kui transpordivahendina. Lõikes on toodud kaks konkreetset näidet, kuid loetelu on jäetud avatuks. Punkti 1 kohaselt ei kohaldata LKindlS-i, kui sõidukit kasutati terrorikuriteo toimepanemise vahendina.

MID direktiiv võimaldab liikmesriikidel raskemate süütegude korral jätta tahtlikult sõidukiga põhjustatud isiku- või varakahju hüvitamine kohustusliku liikluskindlustuse kohaldamise alt välja või nõuda kindlustushüvitise summa välja kahju põhjustamise eest vastutavatelt isikutelt. Seda mõõndakse direktiivi preambulas. Samas on MID muutmise direktiivi põhjenduspunktides sellega seoses väljendatud ka ootust, et sellisel juhul tuleks kahjustatud isikutele tagada kahjude hüvitamise viisil, mis on võimalikult lähedane direktiivis ette nähtud hüvitamisele. Seda selleks, et mitte nõrgestada MID direktiivi mõju.

LKindlS § 1 lõike 1<sup>3</sup> punkti 2 kohaselt ei kohaldata LKindlS-i, kui sõidukit kasutati spordivahendina võistlusel, treeningul, koolitusel ja muul samalaadsel üritusel, kui tee või ala, millel sõidukit kasutatakse on jalakäijatele, pealtvaatajatele ja teistele sõidukitele suletud. Tegemist on siiski tingimusliku välistusega. Nimelt, LKindlS skoobist saab motosportiüritustel osaleva sõiduki välja arvata üksnes siis kui sellise sõiduki vastutus on muul moel kindlustatud või tagatud. Sellele osundab LKindlS § 45 lõige 4 (vt ka nimetatud sätte selgitus). Muudatusega

---

<sup>13</sup> Haagise sõidukina käsitamine ei ole sõltuvuses sellest, kas see on parasjagu sõidukiga ühendatud või mitte. Liiklusseaduse § 2 punktis 9 defineeritakse haagist kui mootorsõidukiga haakes liikumiseks valmistatud või selleks kohandatud sõiduk.



on seotud eelnõuga kavandatud spordiseaduse muudatused, samuti LKindS § 57 punktid 12 ja 13 (vt lisaks asjaomaseid SpS ja LKindIS muudatuste selgitusi).

MID muutmise direktiivi kohaselt ei kohaldata MID direktiivi sõidukite kasutamise suhtes motosportdiiritustel ja -tegevustes, mis hõlmavad võidusõite, võistlusi, koolitust, katsetusi ja esitlusi liikmesriigis asuval piiratud ja tähistatud alal, kui liikmesriik tagab, et tegevuse korraldaja või mis tahes muu isik on sõlminud alternatiivse kindlustus- või tagatiskokkuleppe, mis katab mis tahes kolmandale isikule, sealhulgas pealtvaatajatele ja muudele kõrvalseisjatele tekitatud kahju, kuid mitte tingimata osalevatele juhtidele ja nende sõidukitele tekitatud kahju.

MID muutmise direktiivi põhjenduspunkt 10 selgitab, et selline tegevus toimuma piiratud ja tähistatud alal nii, et oleks tagatud, et tavaliiklus, inimesed ja kõik isikud, kes ei ole selle tegevusega seotud, selleks kasutatavale rajale ei satu ega saa sinna sattuda. Niisugune tegevus toimub tavaliselt kindlaksmääratud motosportdiiradadel või -teedel ja nende vahetus läheduses, näiteks turvaaladel, teenindusboksialadel ja garaazides, kus õnnetuse oht on tavamaanteedega võrreldes palju suurem ja kuhu kõrvalised isikud ei tohiks siseneda. Põhjenduspunktis 11 on täpsustatud, et sellist erandit motosportdiirituste ja -tegevuste suhtes tuleks kohaldada vaid juhul, kui liikmesriik tagab, et ürituse või tegevuse korraldaja või mis tahes muu isik on sõlminud alternatiivse kindlustus- või tagatiskokkuleppe, mis katab mis tahes kolmandale isikule, sealhulgas pealtvaatajatele ja muudele kõrvalseisjatele tekitatud kahju, kuid mitte tingimata osalevatele juhtidele ja nende sõidukitele tekitatud kahju. Kui korraldajad või muud osalised ei ole erandi kohaldamise tingimusena alternatiivset kindlustus- või tagatiskokkulepet sõlminud, tuleks kahjud hüvitada kooskõlas MID direktiiviga. Viimase tagamiseks, et mitte MID direktiivi kaitset mitte nõrgestada, peaksid direktiivi põhjenduspunkti 12 kohaselt liikmesriigid tagama, et liikmesriigi õigusega lubatud ja kõnealuse erandiga hõlmatud motosportdiirituste ja -tegevuste korral tagatakse kahjustatud isikutele kahjude hüvitamine viisil, mis on võimalikult lähedane MID direktiiviga ette nähtud hüvitamisele.

Eelnõus pakutud motosportdiirituste kindlustamise ja kahjustatud isikute kaitse tagamise lahendus vastab MID muutmise direktiivis toodud põhimõtetele. Eelduseks on motosportdiirituste kindlustamise kohustuse sätestamine SpS-is. Motosportdiiritustel sõidukiga põhjustatud kahjude kindlustamise kohustuse mittedäetamine tooks kaasa rallide jms võidusõitudega seotud kahjude esmase väljamakse kohustuse tervenisti LKF-ile, kuid see ei oleks kuidagi põhjendatud, sest seda rahastatakse Eesti kindlustusseltside poolt ja eelduslikult tavaliiklejate poolt kogutud kindlustusmaksetest. Siiski pakuks LKF eelnõu kohaselt motosportdivõistluste kindlustamisele nõ täiendavat hüvituspuhvit, kuid koos tagasinõude õigusega. LKF-i roll saab siin piirduda üksnes kahjustatud isikule piisava ja kiire hüvitise välja maksimisega, mitte kahju lõpliku kandjana.

Motosportdiiritustel sõidukiga põhjustatav kahju peaks olema asjaomaste alaliitude, korraldajate või osalejate poolt kindlustatud tegelikke riske arvestades ja maksimaalses mõistlikus ulatuses. Alaliidu kohustus on näha ette kindlustamise kohustus ja võistluse korraldaja peab selle kohustuse täitmise tagama. LKF- pakutav täiendav nn hüvituspuhver on piiratud MID direktiivi kohase liikluskindlustuse miinimummääradega (vt LKindLS § 25 selgitust). Nimetatud ulatuses peab esmahüvitajaks olema LKF, kui motosportdiiritustel kindlustust pole. Kui alaliidul, korraldajal või võistlejal on kindlustus, mis on eelnõu kohaselt edaspidi kohustuslik, siis see kindlustus läheb maksimaalses ulatuses käiku kõigepealt ning sellest summast suuremate kahjude puhul pakub LKF täiendavat hüvituspuhvit kuni LKindIS §-s 25 sätestatud liikluskindlustuse kindlustussumma miinimummääradeni.

Oluline on siinkohal rõhutada, et LKF nõuab asjaomasel juhul omalt poolt välja makstud hüvitise summa hiljem sisse neilt, kes ei ole täitnud oma kindlustamise kohustuse juhendites

ettenägemist, korraldanud võistluse ilma kindlustuskohustuse täitmist tagamata või kes on kahju põhjustanud. Seega on asjaosalistel motivatsioon näha ette mõistlikud ja realistlikud hüvitusemäärad ja tagada kindlustuse olemasolu. Samuti on oluline välja tuua see, et kahjustada saanud isik saab kahju põhjustajalt nõuda kahju hüvitamist ka nimetatud LKF-i poolt hüvitatavaid miinimummäärasid ületavalt osalt.

**LKindIS § 3 lõike 3 täiendamine.** Kehtiv LKindIS § 3 lõige 3 sätestab, millal peab liikluses osaleva kindlustuskohustusega sõiduki juht tõendama liikluskindlustuse olemasolu. Välisriigis põhiasukohta omava sõiduki juhil peab liikluses osalemise korral kaasas olema poliis, roheline kaart või muu kohustusliku lepingu olemasolu tõendav dokument. Seda põhjusel, et liikluskindlustuse registrist saab kontrolli käigus päringuga tuvastada üksnes sinna kantud kindlustusinfo.

Kuna eelnõuga laieneb kindlustuskohustus ka liikluses osalevale liiklusregistris registreerimata sõidukile, siis sellisel sõidukil puudub registreerimisnumber, mille alusel saaks kindlustuse olemasolu registrist päringu teel kontrollida. Seetõttu peab sellise sõiduki juht kindlustuse olemasolu ise tõendama.

Registreerimata sõidukil pole lihtsalt nähtavat ja arusaadavat tunnust, mille põhjal sõidukit identifitseerida. Poliisi kaasas kandmine on ühest küljest vajalik kindlustuskohustuse täitmise kontrollimise võimaldamiseks, teisalt ka selleks, et kahju põhjustamisel saaks kahju tekitaja teavitada kannatanut, millisel kindlustusandjalt kahju hüvitamist nõuda. Oluline on märkida, et näiteks maakleri väljastatud sertifikaat või muu tõend ei asenda poliisi. Poliis on kindlustusandja väljastatud kindlustuslepingu sõlmimist tõendav dokument.

Kui kahju on põhjustatud registreerimata sõidukiga, siis tuleb kannatanul kahju hüvitist nõudes tõendada ka seda, et kahju just selle registreerimata sõidukiga põhjustati. Siin tekib protsessi paratamatu erinevus võrreldes tänasega. Praegu piisab tavaliselt sellest, kui on teada sõiduki, millega kahju tekitati, registreerimismärk. Registreerimata sõiduki puhul on õnnetuse sündmuskohal vormistamine ja kannatanu poolt andmete kogumine märksa olulisem, sh peab kannatanu hoolitsema, et üles saab märgitud juhtumi koht, aeg, kahju tekitaja, tema kontaktandmed, kahju tekitaja liikluskindlustuse lepingu andmed ja võimalikult palju üksikasju sõiduki kohta, millega kahju põhjustati.

Lisaks täpsustatakse sätte sõnastust selliselt, et kindlustuse olemasolu tõendava dokumendi võib esitada ka elektroonilisel kujul. Sellise võimaluse kasutamise põhjendatus on kaasajal ilmne.

**LKindIS § 4 muutmine.** Kehtiv LKindIS § 4 sätestab, millised sõidukid peavad olema hõlmatud kindlustuskohustusega. Senine ainus lõige muutub lõikeks 1 ja selle sissejuhatava osa sõnastust täpsustatakse tulenevalt sõiduki definitsiooni esitamisest LKindIS § 1 lõikes 1<sup>1</sup>, samuti tuuakse sissejuhatavasse osasse ühise tunnusega Eestis põhiasukoha olemasolu (seda võimaldab senise punkti 5 kehtetuks tunnistamine).

Lõike 1 (uues lõigete numeratsioonis) punkti 1 kohaselt tuleb kindlustada sõiduk, sealhulgas maastikusõiduk, mis on registreeritud või tuleb registreerida LS-s sätestatud liiklusregistris. Punktist on jäetud välja viited vanasõidukile ja võistlussõidukile – nende kohta vt LKindIS § 5 lõiget 2. Täpsustav viide maastikusõidukile tagab kooskõla MID reguleerimisala ja sõiduki kasutamise mõiste sisustamisega.

Muutmata jäävate punktide 2–4 kohaselt on jätkuvalt kindlustuslepingu sõlmimise kohustus trammil ja trollil (punkt 2), Eestis väljastatud teisaldatava riikliku registreerimismärgiga sõiduki (punkt 3) ja Eestis väljastatud transiitmärgiga sõiduki (punkt 4) suhtes.

Lõike punkt 5 (kehtiva LKindLS § 4 punkt 5) tunnistatakse kehtetuks, kuid selle sisu tõstetakse LKindLS § 4 lõikesse 2 normi optimaalsema struktureerimise ja sõnastamise tagamiseks.

Lõike 1 punkt 6 on uus regulatsioon, mis tuleneb MID direktiivi täiendatud sõiduki definitsioonist (vt ka LKindLS § 1 selgitust). Pärast kehtiva MID direktiivi jõustumist (2009. aastal) on turule tulnud arvukalt uut tüüpi mootorsõidukeid. Neist mõnede ainuke jõuallikas on elektrimootor, teistel kasutatakse lisaseadmeid. Sõiduki mõiste määratlemisel tuleb selliseid sõidukeid arvesse võtta. Mõiste aluseks on valitud selliste sõidukite üldised omadused, eelkõige nende valmistajakiirus ja netomass, ning see peaks hõlmama üksnes mehaanilise jõuallikaga sõidukeid. Määratlus ei lähtu sõiduki rataste arvust.

MID muutmise direktiivi koostamisel peeti asjakohaseks mitte hõlmata sõiduki mõistega kergeid elektrisõidukid, mis ei mahu „sõiduki“ mõiste alla. Siiski, arvestades taoliste uudsete mootoriga sõiduriistade mitmekesisust ja nende kindlustamisega hõlmamise kompleksust nii praktilisel kui ka teoreetiliselt tasandil, on direktiivi asjaomases põhjenduspunktis osundatud, et MID direktiiv ei takista mingilgi moel liikmesriikide õigust nõuda tema poolt kehtestatud tingimustel liikluskindlustust mis tahes maismaal kasutatava mootoriga varustatud sõiduki puhul, mis ei kuulu MID direktiivi mõiste „sõiduk“ alla ja mille puhul seetõttu kõnealuse direktiiviga sellist kindlustust ei nõuta. Samuti ei takista MID direktiiv liikmesriike sätestamast, et mis tahes muu mootoriga varustatud maismaasõiduki põhjustatud õnnetuses kahjustatud isikutel oleks juurdepääs liikmesriigi hüvitamisorganile (Eestis LKF).

MID muutmise direktiivi põhjenduspunkti 6 selgitab direktiivis sõiduki mõistes kaalu ja kiiruse kriteeriumide sätestamist. Esitatud argumentatsiooni kohaselt on mõned sõidukid teistest väiksemad, mistõttu võimalus, et need põhjustavad olulist isiku- või varakahju, on teiste sõidukitega võrreldes väiksem. Nende lisamine MID direktiivi kohaldamisalasse oleks direktiivi koostajate hinnangul ebaproportsionaalne ega oleks tulevikukindel. Lisaks takistaks nende hõlmamine uuemate, mitte üksnes mehaanilise jõuallikaga sõidukite (näiteks elektrijalgrattad) kasutuselevõttu ja takistaks innovatsiooni. Direktiivi koostajate hinnangul puudusid direktiivi ettevalmistamise ajal piisavad tõendid selle kohta, et need väiksemad sõidukid võiksid põhjustada kahjustatud isikutega õnnetusi samal määral nagu muud sõidukid, nt autod või veoautod. Kooskõlas subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttega piirdui seetõttu EL tasandil kindlustuse nõuete sätestamisel teatud kiiruse ja kaalu kriteeriumidest. MID artikkel 28 lõike 1 kohaselt võivad liikmesriigid kehtestada regulatsiooni, mis on kannatanule soodsamad kui MID direktiivi täitmiseks vajalikud sätted.

Tulenevalt MID direktiivis muudetavast sõiduki definitsioonist sätestatakse LKindLS § 4 lõike 1 punktis 6 kindlustamise kohustus sõidukile, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis, samuti sõidukile, mille valmistajakiirus ületab 14 kilomeetrit tunnis ja täisvarustusega mass ilma veose ja juhita on suurem kui 25 kilogrammi. Kaalu ja kiiruse parameetritest lähtuvat kindlustamist on detailsemalt selgitatud pärast LKindLS § 4 lõigete tutvustamist.

LKindLS § 4 lõige 2 sisaldab kehtiva § 4 punkti 5 sisu ja seetõttu on täpsustatud selle sõnastust. Ümbertõstmine on vajalik sõnastuslikel ja normitehnilistel kaalutlustel. Lõike 2 kohaselt tuleb kindlustusleping sõlmida ka välisriigis, välja arvatud Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis ja Šveitsi Konföderatsioonis, (edaspidi kolmas riik) põhiasukohta omava sõiduki suhtes, millega kahju tekitamisest tulenev vastutus ei ole kindlustatud.

Lisatava lõike 3 punkt 1 tuleneb MID muutmise direktiivis sõiduki mõiste täpsustamisest. LKindLS-s sätestatakse, et kindlustuskohustust ei ole üksnes füüsilise puudega inimeste jaoks ette nähtud mootori jõul liikuva ratastoolsõiduku puhul. Ratastoolsõiduk (*wheelchair vehicles*) all tuleks mõista üksnes piiratud liikumisvõimega isikutele ette nähtud liikumist abistavaid sõidukeid, sh ratastooli. Täpsemalt, elektrimootoril töötavaid ratastoole või muid sarnaseid liikumisvahendeid, kuid mitte liikumispuudega isikule ettenähtud mootorsõidukit või teda teenindavat mootorsõidukit.

Lõike 3 punkt 2 lähtub samuti MID direktiivis sätestatud sõiduki mõistest, mis välistab sellest rööbastel sõitvad sõidukid. Punkti 2 kohaselt ei ole kindlustuskohustust raudteesõiduki ja muu rööbassõiduki puhul, kuid erandina on LKindLS kohaselt tramm jätkuvalt liikluskindlustusega hõlmatud.

LKindLS §-dega 1 ja 4 laieneb MID muutmise direktiivist tulenevalt sõidukite ringi, mille suhtes tuleb kindlustusleping sõlmida. Muu hulgas tähendab see seda, et edaspidi tuleb kindlustusleping sõlmida ka sõidukite suhtes, mis ei ole liiklusregistris registreeritud, samuti tuleb edaspidi kindlustuskohustuse olemasolu tuvastamiseks arvesse võtta sõiduki kaalu ja kiiruse kriteeriume (LKindLS § 4 lõige 6). See muudab senist kindlustuslepingute sõlmimise praktikat, sest kindlustusvõtjal tuleb lepingu sõlmimisel esitada senisest rohkem andmeid (liiklusregistris registreeritud sõidukite puhul tulevad andmed tavaliselt sõiduki registreerimismärgi järgi liiklusregistrist) ja keerulisem on hinnata, kas tegu on sõidukiga, mille suhtes kehtib kindlustuslepingu sõlmimise kohustus või ei ole sel sõidukil kindlustuskohustus, mistõttu kohustusliku liikluskindlustuse lepingut sõlmida ei saa.

Registreerimata sõidukite puhul ei ole lihtsalt nähtavat ja arusaadavat tunnust, mille põhjal sõidukit identifitseerida. Seetõttu on tõenäoline, et liikluskindlustuse lepingu sõlmimise protsess (sõltumata sellest, kas see toimub veebis või vahetu kontakti abil) algab valikust, kas leping sõlmitakse liiklusregistris registreerimisele kuuluva sõiduki suhtes või mitte. Kui sõiduk ei ole liiklusregistris registreeritud, siis tuleb kindlustusvõtjal sõiduki ja isikute kohta esitada liikluskindlustuse lepingu sõlmimiseks järgmises tabelis märgitud andmed<sup>14</sup>.

**Tabel 1.** „Liiklusregistris registreerimata sõidukite kindlustamisel esitatavad andmed“ (allikas: LKF)

Andmed	Selgitus või kommentaar
Sõiduki mark ja mudel	
Sõiduki VIN kood	Sõiduki tootja poolt antud selle sõiduki unikaalne tunnuscode (VIN-kood, raami number, seerianumber vmt info). See ei tohi kokku langeda liiklusregistris registreeritud sõiduki kehtivatele reeglitele vastava VIN-koodiga. Lubatakse sõlmida mitut kattuva koodiga lepingut. Sama kindlustusvõtja sõidukid peavad olema erinevate VIN koodidega.
Sõiduki kasutuselevõtu aasta	Kui kindlustusvõtja seada teavet ei tea, siis ei pea seda esitama.
Sõiduki kategooria	Peab olema üks valikutest: - pisimopeed

<sup>14</sup> See on näitlik loend andmetest, mida tõenäoliselt tuleb hakata esitama, sest need peavad jõudma liikluskindlustuse registrisse. Kindlustusandja otsustab, milliseid täiendavaid andmeid ta kindlustuslepingu sõlmimiseks lisaks küsib.

(vt täpsemalt järgmist täpsustavat ttabelit)	- elektritõukeratas - kergliikur, v.a elektritõukeratas - tõstuk - muu
Omaniku isiku- või registrikood	
Omaniku eesnimi	
Omaniku perenimi või nimetus	
Kindlustusvõtja isiku- või registri kood	
Kindlustusvõtja eesnimi	
Kindlustusvõtja perenimi või nimetus	

Eelnevas tabelis viidatud andmevälja „Sõiduki kategooria“ valikuid selgitab järgnev tabel. Tabeli puhul tuleb silmas pidada, et kui sõiduki netomass on 25 kg või väiksem või valmistajakiirus on alla 14 km/h, siis on tegu sõidukiga, mille suhtes ei ole liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustust. Sellisele sõidukile ei saa LKindIS tähenduses kohustuslikku liikluskindlustuse lepingut sõlmida. Kui sõiduki valmistajakiirus on 25 km/h suurem, siis on tegu liiklusregistris registreerimisele kuuluva sõidukiga ja sellele ei saa sõlmida registreerimiskohustuseta sõiduki lepingut.

**Tabel 2.** „Tabelis 1 nimetatud sõidukite kategooriaid selgitav tabel“ (allikas: LKF)

Kategooria	Selgitus
Pisimopeed	Pisimopeed on vähemalt kahe rattaline <b>istekohaga</b> sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sise põlemismootori korral või mille suurim püsivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis (LS § 2 punkt 56). Käesolevasse kategooriasse kuulub pisimopeed, mille netomass on <b>üle 25 kg</b> ja suurim valmistajakiirus on vahemikus <b>14 km/h kuni 25 km/h</b> .
Elektritõukeratas	<b>Kaheteljeline</b> § 87 lõike 1 <sup>2</sup> nõuetele vastav ühe inimese vedamiseks ettenähtud <b>istekohata</b> elektri jõul liikuv sõiduk, välja arvatud jalgratas. Elektritõukeratta valmistajakiirus ei tohi olla suurem kui 25 kilomeetrit tunnis ja mootori suurim võimsus ei tohi ületada ühte kilovatti (LS § 87 lõige 1 <sup>2</sup> ). Käesolevasse kategooriasse kuulub elektritõukeratas, mille netomass on <b>üle 25 kg</b> ja suurim valmistajakiirus on <b>vahemikus 14 km/h kuni 25 km/h</b> .
Kergliikur, v.a elektritõukeratas	Kergliikur on liiklusseaduse § 87 lõike 1 <sup>2</sup> nõuetele vastav ühe inimese vedamiseks ettenähtud <b>istekohata</b> elektri jõul liikuv sõiduk, välja arvatud jalgratas. Kergliikuriks loetakse ka käesoleva paragrahvi punktis 80 nimetatud tasakaaluliikurit (LS § 2 punkt 21 <sup>1</sup> ). Tasakaaluliikur on <b>ühe inimese</b> vedamiseks mõeldud elektri jõul liikuv isetasakaalustuv <b>üheteljeline</b> sõiduk (LS § 2 punkt 80). Kergliikuri valmistajakiirus ei tohi olla suurem kui 25 kilomeetrit tunnis ja kergliikuri, välja arvatud tasakaaluliikuri mootori suurim võimsus ei tohi ületada ühte kilovatti (LS § 87 lõige 1 <sup>2</sup> ). Käesolevasse kategooriasse kuulub kergliikur, v.a elektritõukeratas, mille netomass on <b>üle 25 kg</b> ja suurim valmistajakiirus on vahemikus <b>14 km/h kuni 25 km/h</b> .
Tõstuk	Oma jõuallika abil vabalt liikuv üksnes mehhaanilise jõuallikaga maismaasõiduk, mis on mõeldud koormate vedamiseks, lükkamiseks,

	tõstmiseks või virnastamiseks ja mille netomass on üle 25 kg ja suurim valmistajakiirus vahemikus üle 14 km/h. Siia hulka kuuluvad ka sõidukid, mida iseenesest saab registreerida mootorsõidukina, kuid need ei ole registreeritud, sest registreerimiskohustust ei ole (neid ei kavatseta kasutada teedel).
Muu	Näiteks robotliikur. Robotliikur on ratastel või muul veermikul maapinnaga kontaktis liikuv osaliselt või täielikult automaatne või kaugjuhitav sõiduk, mis kasutab ümbritseva keskkonna kohta teabe saamiseks andureid, kaameraid või muid seadmeid ja mis on saadud teavet kasutades suuteline liikuma osaliselt või täielikult juhi kontrollita (LS § 2 punkt 68 <sup>1</sup> ). Käesolevasse rubriiki kuulub robotliikur, mille netomass on üle 25 kg ja suurim valmistajakiirus on vahemikus 14 km/h kuni 25 km/h.
	Näiteks murutraktor või raider. Maastiku, eelkõige muru, hooldamiseks ettenähtud sõiduk, mida ei saa liiklusregistris mootor- ega maastikusõidukina registreerida ja mille netomass on üle 25 kg ja suurim valmistajakiirus vahemikus 14 km/h kuni 25 km/h. Raideriks nimetatakse rataste ees asetseva niiduseadmega traktoreid.
	Näiteks oma territooriumil kasutatav registreerimata sõiduk (vt ka LKindlS § 5 punkti 4 selgitust). Põhimõtteliselt maastikusõiduk, kuid selline, mida praktikas maastikusõidukina liiklusregistrisse kandma ei hakata, sh näiteks laste ATV, ja mille netomass on üle 25 kg ja suurim valmistajakiirus vahemikus 14 km/h kuni 25 km/h või mille suurim valmistajakiirus on üle 25 km/h.
	Igasugune muu liiklusregistris mootor- või maastikusõidukina registreerimisele mittekuuluv üksnes mehhaanilise jõuallikaga maismaasõiduk, mis ei sõida rööbastel ja mille suurim netomass on üle 25 kg ja suurim valmistajakiirus on vahemikus 14 km/h 25 km/h.

Seega, selgitamaks välja, kas kõnealuse sõiduki suhtes tuleb liikluskindlustuse leping sõlmida tuleb esitada hulk küsimusi. Näiteks: a) valmistajakiirus, b) netomass, c) kas sõidukit kasutatakse liikluses jmt. Käesolevaga on LKF-il on plaaninud teha oma veebi kalkulaatori, mis aitab sõiduki omanikul või kindlustusvõtjal otsustada, kas sel sõidukil on kohustusliku liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustus või mitte.

Liiklusjärelvalve läbiviimisel liikluskindlustuse olemasolu kontrollimisele esitavad MID direktiivist tulenevad LKindlS muudatused väljakutse. Registreerimistunnuseta sõidukite tuvastamine, samuti nende kindlustuskohustuse olemasolu kindlaksmääramine nt kiiruse ja kaalu kriteeriumitest lähtuvalt seab nii politsei kui ka kannatanu keerulisse olukorda. Üksnes käesoleva eelnõu raames kindlustuskohustusega sõidukite nt liiklusregistris registreerimise ja registreerimistunnuse kandmise kohustuse sätestamine ei ole möödapääsmatult hädavajalik, samuti kaalu ja kiiruse kriteeriumide kontrollist vabastamise alternatiivina kõikide kergliikurite suhtes kindlustamiskohustuse sätestamine. Samas, viidatud alternatiivid oleks abiks kindlustuskohustuse täitmise kontrollimisel ja kahjujuhtumite lahendamisel, ning mitmed riigid on seda teed juba läinud või minemas. Need küsimused võivad muutuda kaalukamateks koosmõjus Kliimaministeriumis ettevalmistatavas „Liiklusseaduse ja autoveoseaduse muutmise seaduse“ eelnõus<sup>15</sup> kavandatud muudatustega. Nimetatud eelnõu eesmärgiks on kergliikurite kasutamise turvalisuse tõstmine, nende toimivate õnnetuste vähendamine ja ka teiste liiklejate ohutuse tagamine. Eelnõu kavandi kohaselt võiks kohaliku omavalitsuse üksus määrusega kehtestada nõude, et kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta rendile või tüürile

<sup>15</sup> <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/9e191b13-af78-481d-a234-309f903c52ef>

andmisega tegelev ettevõtja peab renditava või üüritava sõiduki varustama selgelt loetava identifitseerimisnumbri ning rendile või üürile andva ettevõtja telefoninumbri ja ärinimega.

**LKindlS § 5 muutmine.** MID muutmise direktiiviga täpsustatud artikli 3 kohaselt peab iga liikmesriik võtma direktiivi artiklis 5 sätestatud erandeid arvestades kõik vajalikud meetmed, et tagada sellise sõiduki kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, tsiviilvastutuskindlustuse olemasolu. Erandid sõidukite kindlustamise kohustusest on lubatud üksnes MID direktiivi artikkel 5 alusel. Kehtiv MID direktiiv näeb ette kaks erandit (artikkel 5 lõiked 1 ja 2) ja MID muutmise direktiiv lisab veel kolm erandit (lõiked 3–5). Seega võib liikmesriik direktiivi artiklis 3 sätestatud sõidukite kindlustamise kohustusest teha erandeid üksnes artikkel 5 alusel järgmistel juhtudel:

1. seoses teatavate avalik-õiguslike või eraõiguslike juriidiliste või füüsiliste isikutega;
2. seoses teatavat liiki sõidukitega või teatavate erimärke kandvate sõidukitega;
3. sõidukite puhul, mis on ajutiselt või alaliselt kasutusest kõrvaldatud ja mille kasutamine on keelatud, tingimusel et on kehtestatud ametlik haldusmenetlus või muu liikmesriigi õiguse kohaselt kontrollitav meede;
4. sõidukite puhul, mida kasutatakse üksnes piiratud juurdepääsuga aladel;
5. sõidukite puhul, mida ei lubata kasutada üldkasutatavatel teedel.

Oluline on siinjuures asjaolu, et iga liikmesriik peab sellise erandi tegemisel tagama, et iga sõidukit, millele kohaldatakse erandit, koheldakse samal viisil kui sõidukeid, mille puhul ei ole kindlustamiskohustus täidetud. Seega on LKF-il kohustus kompenseerida kannatanule sellise sõidukiga põhjustatud kahju (ühe erandiga, vt lähemalt LKindlS § 45 lõike 3 selgitust). Samuti on LKF-il õigus pärast kahju hüvitamist nõuda kahju põhjustajalt tagasi kogu välja makstud kahjusumma.

MID direktiivi eranditest lähtuvalt sätestatakse LKindlS §-s 5, millised üldreegli alusel kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukid on kindlustuskohustusest vabastatud. Kehtiva LKindlS § 5 senine ainus vabastus on edaspidi sätestatud paragrahvi punktis 3.

LKindlS § 5 punkti 1 kohaselt ei ole kindlustuslepingu sõlmimise kohustust sellise sõiduki suhtes, mis on liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või mille registrikanne on peatatud liiklusseaduses sätestatud korras, kui käesolevast seadusest ei tulene teisiti. Sõiduki liiklusregistrist ajutiselt kustutamine ja registrikande peatamine on sätestatud liiklusseaduses (LS) ja need vastavad MID direktiivi artikkel 5 lõike 3 erandi tingimustele. Näiteks LS § 77 lg 7) võimaldab mootorsõiduki või selle haagise omanikul või tema esindajal taotleda mootorsõiduki või selle haagise ajutist registrist kustutamist. Mootorsõiduk ja selle haagis kustutatakse ajutiselt registrist 1–24 kuuks. Samas saab ajutiselt registrist kustutatud sõiduki omanik või tema esindaja igal ajal taotleda registrist ajutiselt kustutamise lõpetamiseks. Samuti lõpeb ajutiselt kustutamine valitud tähtaja möödumisel, mille järgselt loetakse sõiduk uuesti registris olevaks. Sõiduki saab ajutiselt liiklusregistrist kustutada ja ka registrikande taastada Transporiameti kodulehel või teeninduspunktides. Vt ka LKindlS § 6 kehtetuks tunnistamise selgitusi.

MID muutmise direktiivi põhjenduspunktides 14 ja 15 on artikli 5 lõike 3 erandi kohta selgitatud järgmist. Sõiduk peab aktiivse registreerimise ja kasutamise ajal (kasutamine MID direktiivi artikli 3 esimese lõigu tähenduses) olema kaetud liikluskindlustusega. Seega ei pea liikmesriik nõudma kindlustuskaitset selliste sõidukite puhul, mis on alaliselt või ajutiselt registrist kustutatud, mis näiteks asuvad muuseumis, mida restaureeritakse või mida ei ole muul põhjusel (näiteks hooajaline kasutus) pikemat aega kasutatud. Sellise erandi sätestamiseks tuleb liikmesriigil sätestada asjakohaseid meetmeid selle tagamiseks, et igasuguste nende



territooriumil ja teiste liikmesriikide territooriumil tekkinud kahjude või vigastuste eest, mida põhjustavad MID direktiivis määratletud sõidukid ja mida kasutatakse kõnealuse direktiivi artikli 3 esimese lõigu tähenduses, makstakse samas direktiivis ette nähtuga kooskõlas olevat hüvitist. Liiklusregistris registreerimise kohustuseta sõidukite puhul võib kindlustuskohustusest vabastada üksnes ametlikult kasutusest kõrvaldatud sõidukid. Ametlik kasutusest kõrvaldamine toimub näiteks teate saatmisega pädevale asutusele või muule määratud isikule, kes täidab pädeva asutuse ülesandeid, või muude kontrollitavate füüsiliste meetmete võtmisega.

LKindlS § 5 punkt 2 sätestab kindlustuskohustusest vabastuse vanasõidukitele ja võistlussõidukitele ajaks, millal neid ei kasutata liikluses. Nimetatud sõidukite liikluses kasutamise korral peab nende kohta olema sõlmitud liikluskindlustusleping. Kehtiv LKindlS sätestas sellise erandi § 4 punktis 1. Erandi aluseks on MID direktiivis artikkel 5 lõige 2, mille kohaselt võib liikmesriik teha erandi üldisest kindlustuskohustusest teatavat liiki või teatavat erimärki kandvate sõidukite suhtes. Võistlussõiduk<sup>16</sup> ja vanasõiduk<sup>17</sup> on defineeritud LS §-des 82 ja 83.

LKindlS § 5 punkti 3 kohaselt ei ole kindlustuskohustusega hõlmatud Kaitseväge, Kaitsepolitsei ameti, Kaitseliidu ning Politsei- ja Piirivalveameti valduses olev sõiduk, mille omanik või vastutav kasutaja on eelnimetatud asutus ja mida kasutatakse Eestis. Tegemist on kehtiva erandit sätestava normi asukoha muutmise (see erand on kehtiva seaduse järgi § 5 ainsaks lõikeks). Erandi näol on tegemist valikuvõimalusega ehk jõustruktuuridele kuuluvaid sõidukeid võib kindlustada ning praktikas seda tõenäoliselt ka tehakse. Igal juhul on aga liikluskindlustuse sõlmimine kohustuslik, kui sellise sõidukiga sõidetakse Eestist välja. Taolise erandi sätestamise näol on tegemist tavapärase regulatsiooniga – reegel, mille kohaselt kas osa või ka kõik riigi omandis olevatest sõidukitest on kindlustuskohustusest vabastatud, kehtib paljudes Euroopa Liidu liikmesriikides<sup>18</sup>. Erand tugineb MID direktiivi artikkel 5 lõikele 1, mille kohaselt võib liikmesriik teha üldisest kindlustuskohustusest erandi seoses teatavate avalik-õiguslike või eraõiguslike juriidiliste või füüsiliste isikutega.

LKindlS § 5 punkti 4 kohaselt ei ole liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustust kindlustuskohustusega hõlmatud, kuid liiklusregistris mitteregistreeritud sellise sõiduki puhul, mida kasutatakse väljaspool teeliiklust üksnes avalikuks liikluseks suletud lennuvälja, sadama või kinnistu territooriumil või muul avalikuks liikluseks suletud alal.

Punkt 4 kätkeb endas mitme MID direktiivis sätestatud kindlustuskohustusest vabastamise erandi rakendamist. Esiteks, punkt hõlmab üksnes liiklusregistris mitteregistreeritud sõidukeid

---

<sup>16</sup> Võistlussõiduk on mootorsõiduk, mis on ette nähtud ainult auto- või motosportivõistlustel või -treeningutel osalemiseks ning mis vastab spordiseaduse § 4 punkti 3 mõistes rahvusvaheliselt või üle-eestiliselt auto- või motosporti ja autoduse edendamiseks ning koordineerimiseks loodud spordiühenduse kehtestatud nõuetele. Võistlussõiduk võib osaleda liikluses ainult seoses spordiseaduse § 4 punkti 3 mõistes üle-eestiliselt auto- või motosporti ja autoduse edendamiseks ning koordineerimiseks loodud spordiühenduse poolt kehtestatud nõuetele registreeritud auto- või motosportivõistluste ja -treeningutega vastavalt võistluse või treeningu juhendile ja kooskõlastatult võistluse korraldajaga.

<sup>17</sup> Vanasõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat. Sõiduki vanasõidukina määratlemiseks peab sõiduk olema vanasõidukina tunnustatud.

<sup>18</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu kandis Riigikogu menetluses numbrit 423 SE. Algataja seletuskiri. <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/liikluskindlustuse-seadus>

ja on seeläbi MID artikkel 5 lõikes 2 sätestatud erandi alusel piiritletud teatavat liiki – liiklusregistris mitteregistreeritud – sõidukitega.

Teiseks LKindlS § 5 punkti 4 kohase erandi rakendamise tingimuseks on see, et sõidukit kasutatakse väljaspool teeliiklust. Nimetatud tingimus lähtub MID artikkel 5 lõikes 5 sätestatud kindlustuskohustusest erandi tegemise õigusest sõidukite puhul, mida ei lubata kasutada üldkasutatavatel teedel.

MID artikkel 5 lõike 5 erandi kohaldamisel võib õnnetuse korral LKF-i vabastada kahju hüvitamise kohustusest MID artikkel 5 lõike 6 alusel. Nimetatud lõike 6 kohaselt võib liikmesriik vabastada LKF-i hüvitise maksmise kohustusest seoses selliste sõidukite tekitatud kahju hüvitamisega aladel, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad liikmesriigi õigusaktidega määratletud õiguslike või füüsiliste piirangute tõttu. Siinkohal on oluline välja tuua ka see, et LKF-i võib hüvitamise kohustusest vabastada ka siis, kui asjaomasele sõidukile kohaldub samal ajal ka muu MID artiklis 5 sätestatud erand (reeglina peab muude erandite kohaldamisel tagama hüvitise maksmise LKF-i poolt). MID artikkel 5 lõike 6 rakendamisest vt selle kohta lisaks LKindlS §-i 45 lõikega 3 täiendamise selgitusi.

Kolmandaks, LKindlS § 5 punktis 4 sätestatud erand on kohaldatav juhul, kui asjaomast sõidukit kasutatakse üksnes piiratud juurdepääsuga alal – avalikuks liikluseks suletud lennuvälja, sadama ja kinnistu territooriumil, samuti muul avalikuks liikluseks suletud alal. Nimetatud tingimus vastab MID artikkel 5 lõikes 4 sätestatud kindlustuskohustusest vabastuse erandile, kuid samal ajal vastab see LKindlS § 5 punktis 4 sätestatud tingimus ka MID artikkel 6 lõike kohaldamise kriteeriumile. MID muutmise direktiivi põhjenduspunkti 7 kohaselt on liikmesriikidel õigus sätestada kindlustuskohustusest vabastusi seoses piirangualadega, kuhu kõrvalised isikud ei tohiks siseneda (näiteks asukohaspetsiifilised piirkonnad ning sadmetega varustatud alad sadamates ja lennujaamades).

LKindlS § 5 punktis 4 sätestatud erand on kohaldatav järgmistel juhtudel või järgmistes olukordades:

- kindlustuskohustusega sõidukit, sh kergliikurit ei ole vaja kindlustada suletud territooriumil, piiratud juurdepääsuga hoovis, tõkkepuu või aiaga eraldatud õuealal või parklas, liikluskorraldusvahenditega ligipääsuks suletud alal, samuti kuuris või garaazis nt ületalve hoiustamisel, ladustamisel või parkimisel;
- punktis 1 nimetatud kindlustuskohustusega sõidukiga, sh kergliikuriga, millel puudub kehtiv kindlustus, ei tohi liikluses osaleda, kuid kindlustuslepingu sõlmimisel võib sellega taas liikluses osaleda, kui sõiduk vastab liikluses osalemise tingimustele;
- registreerimiskohustuseta sõidukid, mida hoovides ja majapidamistes kasutatakse selliselt, et see ei kujuta endast liikluses osalemist: sellised muruniidukid, ATV-d, lumesahad, tõstukid, aiatraktorid, laste lõbusõidukid jms (antud juhul tuleb silmas pidada ka seda, et LKindlS reguleerimisalasse ei kuulu ja seega ei ole kindlustuskohustust sõidukil, mida ei kasutata transpordivahendina (ehk mida kasutatakse muul otstarbel, kui transpordivahend), samuti sõidukid, mis ei kuulu LKindlS reguleerimisalasse kaalu või kiiruse piirangute tõttu (valmistajakiirus on 25 km/h või vähem või valmistajakiirus on maksimaalselt 4 km/h ja kaal 25 kg või vähem)).

LKindlS § 5 punkti 5 kohaselt on kindlustuskohustusest vabastatud sõiduk, mis küll tuleks liiklusregistris mootorsõidukina registreerida, kuid mida ei ole võimalik tüübivastavusnõuetele või tehnonõuetele mittevastavuse tõttu liiklusregistris registreerida ning mida ei ole lubatud seetõttu liikluses kasutada. Vabastus tugineb MID direktiivi artikkel 5 lõikes 5 sätestatud

erandile, mille kohaselt võib kindlustuskohustusest vabastada sõiduki, mida ei ole lubatud üldkasutatavatel teedel kasutada.

**LKindIS § 6 kehtetuks tunnistamine.** Muudatuse sisuks on kindlustuslepingu lõppemisele järgneva automaatselt rakenduvast 12-kuulisest kindlustuskohustusest vabastusest loobumine, et tagada kindlustuskohustuse sätestamisel kooskõla MID direktiiviga ja vähendada kindlustuskaitseta liikluses osalevate sõidukite arvu.

Muudatusega on seotud järgmised LKindIS sätete muudatused: § 36 lõigete 2 ja 3 kehtetuks tunnistamine, § 45 lg 1 muutmine, § 55 kehtetuks tunnistamine, § 60 lõike 2 kehtetuks tunnistamine ja täiendamine lõikega 2<sup>1</sup>, § 72 lõike 1 täiendamine punktiga 1<sup>2</sup> ning rakendussätte § 85<sup>2</sup> lõige 4.

Kehtiv § 6 sätestab erisuse üldisest kindlustuskohustusest: kindlustuskohustust ei ole lepingu lõppemisele järgneva 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sellel ajavahemikul ei osaleta sõidukiga liikluses ega kasutata sõidukit muul viisil, mis võib põhjustada kindlustusjuhtumi. Eelnimetatud tähtaja jooksul ei rakendata sõidukile automaatset liikluskindlustust (ALK).

Tänase 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse sätestamist selgitas omaaegne eelnõu seletuskiri<sup>19</sup> järgmist. Selline kindlustuskohustusest vabastamise erand ei olnud omane teiste liikmesriikide kohustusliku liikluskindlustuse süsteemidele – üldiselt oli levinud jääk registripõhine lähenemine, mille korral peavad omama kehtivat kindluskaitset eranditult kõik sõidukid, mis on sõidukite registris registreeritud ning kogu registris olemise aja vältel, vaatamata sellele, et osa isikuid soovivad sõidukeid vaid hooajaliselt kasutada. Sanktsioonid kindlustuskohustuse täitma jätmise puhuks olid teistes riikides võrreldes Eestiga ranged – näiteks oli tavaline kindlustamata sõiduki numbrimärkide arest (Austria, Belgia, Portugal, Rumeenia, Sloveenia, Taani, Norra, Šveits) ning seda ka juhul, kui kindlustamata sõiduk ei osalenud liikluses, vaid seisis koduõues. Lisaks oli võimalik kindlustamata sõiduki konfiskeerimine (Belgia, Hispaania, Iirimaa, Luksemburg, Malta, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Saksamaa, Suurbritannia, Ungari, Šveits) ja rahatrahv kindlustuskohustuse täitmata jätmise korral (Austria, Belgia, Bulgaaria, Hispaania, Holland, Iirimaa, Itaalia, Küpros, Leedu, Luksemburg, Läti, Malta, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Suurbritannia, Taani, Tsehhi, Ungari, Norra, Šveits). Kokkuvõtteks tõdeti toonases seletuskirjas, et Eesti 12-kuuline kindlustuskohustusest vabastamise erand ei ole Euroopa Liidu liikluskindlustuse süsteemile omane.

Tänase 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise perioodi erandi üldisest kindlustuskohustusest sätestamine oli tol ajal tinginud kahest asjaolust. Esiteks, toonane MID direktiivi regulatsioon. Selleks ajaks ei olnud Euroopa Kohus langetanud MID direktiivi sätete sisu tõlgendamise kohta kahte olulist otsust: üks puudutas kindlustamise kohustuse laienemist liiklusest kõrvaldatud sõidukitele (lahend C-80/17<sup>20</sup>, lähemalt selgitatud allpool) ja teine sõiduki kasutamise mõiste laia tõlgendust (lahend C-100/18<sup>21</sup>, lähemalt selgitatud allpool). Samuti olid toonased MID direktiivi kindlustuskohustusest vabastamise kriteeriumid üldisemad. Teiseks, meie veelgi

---

<sup>19</sup> Vabariigi Valitsus algatas liikluskindlustuse seaduse eelnõu 2013. aastal, see kandis Riigikogu menetluses numbrit [423 SE](#) ja see võeti seadusena vastu ja jõustus 2014. aastal. Algataja seletuskiri on leitav lingitud eelnõu 423 SE kaardilt Riigikogu kodulehel.

<sup>20</sup> Euroopa Kohtu otsus 04.09.2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:62017CJ0080&qid=1691779718068>

<sup>21</sup> Euroopa Kohtu otsus 20.06.2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:62018CJ0100&qid=1691779891199>

varasema asjaomase regulatsiooni inerts. Enne täna kehtivat regulatsiooni oli jõus tervelt 24-kuuline kindlustuskohustusest vabastus<sup>22</sup>, mille kestel ei pidanud kindlustusvõtja maksta kindlustusmakseid (ja tal ei olnud selle tõttu ka kindlustuskaitset), kuid vaatamata sellele oli kindlustusandjal kahju esmase hüvitamise kohustus. Sellel perioodil toimunud kindlustusjuhtumi korral esitas ka toona kindlustusandja kindlustusvõtjale kogu hüvitatud kahju ulatuses regressnõude. Seletuskirjas oli välja toodud, et praktikas tähendas regressnõude esitamine seda, et väga suur osa esitatud nõuetest ei laekunud kindlustusandjale tagasi, sest kui isikul ei olnud rahalisi vahendeid, et maksta kindlustuskaitse eest, siis ei pruukinud tal olla vahendeid ka selleks, et hüvitada tekitatud kahju – nii jäid sellised kahjud lõppastmes kõikide kindlustusvõtjate kanda läbi kindlustusmaksete. Regressnõude võimalikuks tagajärjeks väga suure kahju puhul hinnati võimalust, et regressnõude saaja muutub maksejõuetuks ning sellisel juhul mõjutab see olukord negatiivselt ka tema ülalpeetavaid. Kui toona ütles kindlustusandaja 24. kuu möödumisel maksevaba lepingu üles, lülitis sõiduk LKF-i kindlustamata sõidukite süsteemi.

Tänase 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse sätestamist selgitavast omaaegselt seletuskirjast on käesoleva eelnõuga taotletava muudatuse valguses paslik järgnevalt välja tuua toonane argumentatsioon ja selle aluseks olevad andmed. LKF-i 2012. aastal avaldatud uuringust liikluses osalenud kindlustamata sõidukite arvu kohta selgus, et toona osales igapäevases liikluses 2-4% kindlustamata sõidukit. Perioodil 2011. aasta märtsist kuni 2012. aasta veebruarini Viimsi valla piirile paigaldatud turvakaamera andmed andsid aga tulemuseks, et 3,4% Viimssisse sisenenud ja 3,7% sealt väljunud sõidukitest oli kontrollpunkti läbimise hetkel kindlustamata. Sealjuures on toonases eelnõu seletuskirjas viidatud, et kindlustamata sõidukitega põhjustatud kahjude osakaal moodustas siis 1,8-2,4% kõigist liikluskindlustuse kahjudest. Sellest tulenevalt leiti, et varasem 24-kuulise erandiga regulatsioon ei suuna kindlustamata sõidukeid piisavalt kiiresti LKF-i kindlustamata sõidukite süsteemi ning kahjujuhtumi korral tekitas see suuri probleeme nii kindlustusandjatele (kes pidid hüvitama kahjusid, mille eest pole neile makstud kindlustusmakseid), kahju põhjustajatele (kellele oli regressnõue tekitatud kahju hüvitamiseks suur rahaline väljaminek), teistele kindlustusvõtjatele (kelle kindlustusmaksed tõusid, kuna kindlustamata sõidukite kahjud tuli hüvitada liikluskindlustuse süsteemist juhul, kui kahju põhjustajad ei suutnud tekitatud kahjusid ise hüvitada, s.t esitatud regressnõuded ei laekunud kindlustusandjale) ning lõppastmes ka Eesti riigile (kuna kindlustamata sõidukite suur osakaal liikluses tähendanuks Euroopa Komisjoni sanktsioone). Seletuskirja kohaselt oli toona Eestis kindlustamata sõidukite osakaal kõikidest kindlustuskohustusega sõidukitest liikmesriikidega võrreldes väga suur, nt 2010. aastal oli Eesti deklareerinud selleks statistiliseks numbriks 1,5% (kuigi eespool viidatud LKF-i uuringu põhjal võiks eeldada veelgi suuremat numbrit). Võrdluseks olid toodud liikmesriikide asjaomaste omaaegsete näitajate suurusjärgud: Austria 0,05%, Itaalia 0,6%, Saksamaa 0,05%, Soome 0,2%. Eelnõu seletuskirjas järeldati, et see asjaolu viitab sellele, et võimalus sõidukit mitte kindlustada 24-kuulise perioodi jooksul ei täida MID direktiivis liikmesriikidele pandud eesmärki, mille kohaselt peab liikmesriik tagama, et kõik tema sõidukite registris olevad sõidukid oleksid kindlustuskaitsega kaetud. Samuti tõdeti, et lõppastmes on sel oma mõju ka Eesti riigile, kuna kindlustamata sõidukite suur osakaal liikluses võib tähendada ka Euroopa Komisjoni sanktsioone.

---

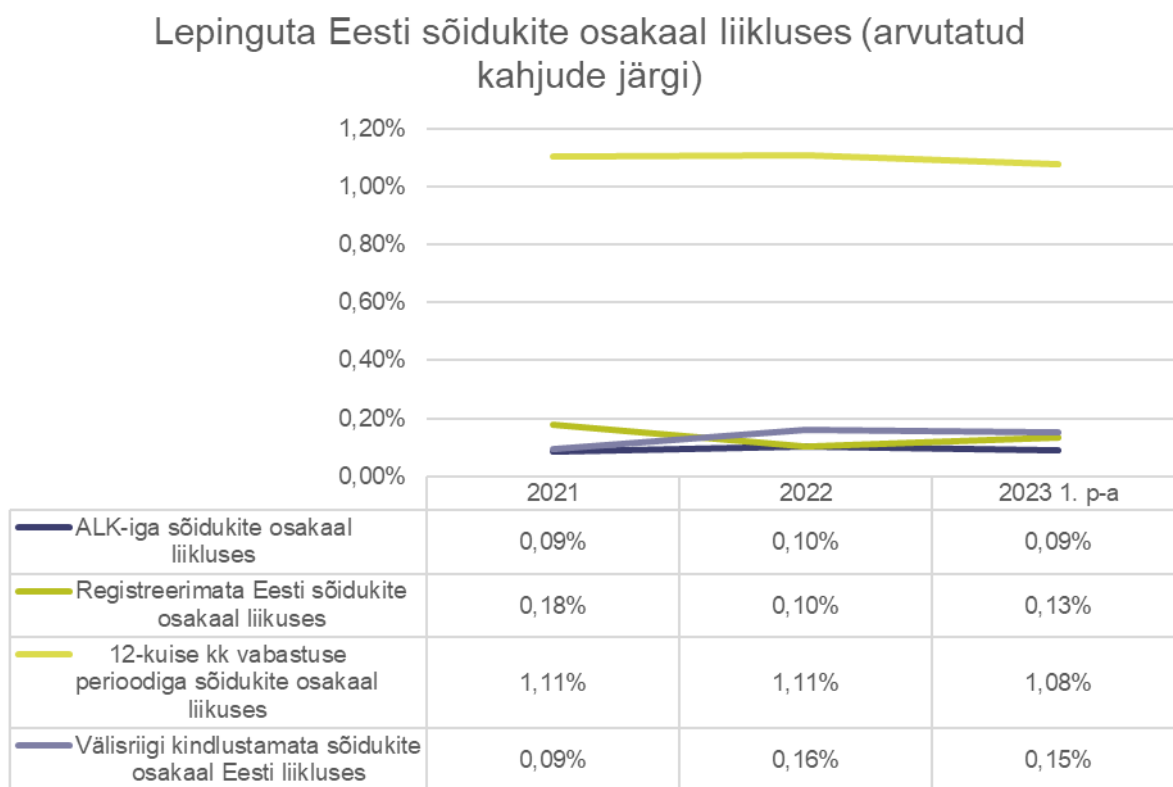
<sup>22</sup> Kindlustuslepingu loogika oli varem kehtinud seaduses teisiti üles ehitatud: liikluskindlustuse leping oli alati tähtajatu, kindlustusvõtja võis esitada kindlustusandjale lepingu maksevabaks muutmise avalduse, misjärel leping endiselt kehtis, kuid kindlustusvõtjal puudus kindlustusmakse tasumise kohustus ning kindlustusandjal oli õigus leping üles öelda, kui see oli olnud maksevaba järjest 24 kuud.

Kehtiva regulatsiooni kohaselt algab igal kindlustuskohustusega isikul 12-kuuline kindlustuskohustuseeta periood automaatselt iga kord, kui tema kindlustusleping lõpeb. Jätkuvalt kehtib ka põhimõte, et kindlustusvaba perioodi – nüüd siis 12 kuu – jooksul põhjustatud õnnetuse kahjude esmase hüvitamise kohuses on viimasena kehtinud liikluskindlustuse lepingu kindlustusandjal või kahjustatud isiku kindlustusandajal (LKindlS § 36 lg 2 tõlgendamist on selgitatud edaspidi) ja seega finantseeritakse seda kohustust suures osas kõikide teiste (eeskätt hüvitise välja maksnud kindlustusseltsi) kindlustusvõtjate kindlustusmaksetest. Ka täna on asjakohane eespool juba käsitletud olukorra tõsidus kahju põhjustaja ja ka kindlustusandja jaoks, kui kahju põhjustaja ei suuda hüvitise välja maksnud kindlustusseltsile tagasinõuet tasuda. Pärast 12-kuulist kindlustuskohustuseeta perioodi rakendub sõiduki suhtes automaatselt ALK ehk sundkindlustus (LKindlS 5. peatükk), mis tähendab, et kindlustusjuhtumi korral jääb kindlustuskohustusega isiku kanda vaid 640-eurone omavastutus. Kehtiva 12-kuulise kindlustuskohustuseeta perioodi erandi eesmärgina on välja toodud nende isikute huvidega arvestamise soov, kes tahavad sõidukit kasutada vaid hooajaliselt (näiteks võib sõidukit kindlustada igal aastal vaid suvekuudel ja ülejäänud aastal hoida sõidukit garaazis). Samuti toodi kindlustuskohustusest vabastuse perioodi lühendamisel 24-lt kuult 12-le kuule välja hinnang, et kui ei soovita sõlmida sõidukile kindlustust pikema perioodi jooksul kui 12 kuud, siis see ei ole enam sõiduki hooajalise kasutamise eesmärgiga kooskõlas ning siis on alati võimalus kustutada sõiduk ajutiselt liiklusregistrist, millega kaasneb automaatselt ka kindlustuskohustusest vabanemine. Ka täna võiks küsida, kas terve aasta kestev sõiduki mittekasutamine vastab asja hooajaliselt ehk sesoonselt kasutamise tähendusele.

LKF-i hinnangul on tänane Eesti liikluskindlustuse süsteem jätkuvalt Euroopa kontekstis unikaalne. Sellist 12-kuulist vabastust mujal ei ole täheldatud. Reeglina on teistes riikides kasutusel pideva kaitsega kohustuslik kindlustus või siis registrist ajutiselt kustutamine (nt hooajuti kasutatavate sõidukite korral). Enamikes riikides on üleüldse võimalik vaid aastane liikluskindlustuse kindlustusleping.

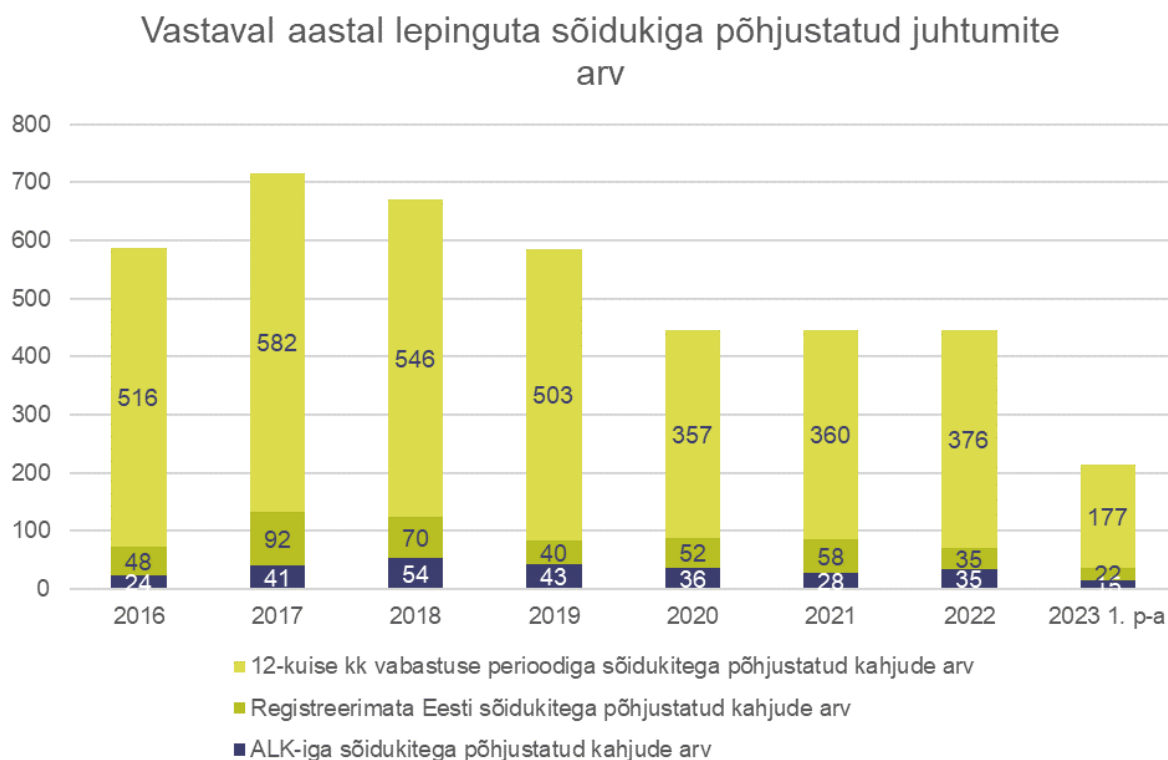
Kehtiva (12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise perioodiga) regulatsiooni kujundatud kindlustuslepinguta sõidukite osakaalu liikluses väljendab LKF-i andmetele tuginev Joonis 1. Sellelt on näha, et käesoleva aasta esimesel poolel ja kahel eelneval aastal moodustasid 12-kuulise kindlustuskohustuse vabastuse perioodil olevad sõidukid hinnanguliselt ca 1,1% liikluses osalevatest sõidukitekst. Eelnimetatud perioodidel jäi liikluses osalevate liiklusregistris registreerimata sõidukite hulk hinnanguliselt vahemikku 0,1–0,18% kõikidest liikluses osalevatest sõidukitekst. Mõlemad nimetatud sõidukite grupid ei tohiks aga osaleda liikluses, sest ei oma kindlustuskaitset (lepingut ega ALK-i).

Joonis 1. „Lepinguta Eesti sõidukite osakaal liikluses (arvutatud kahjude järgi)“ (allikas LKF)



Viimastel aastatel kindlustuskaitseta sõidukitega põhjustatud õnnetuste hulka iseloomustab järgmine LKF-i andmete alusel koostatud Joonis 2 „Vastaval aastal lepinguta sõidukiga põhjustatud juhtumite arv“. Kahju põhjustajal tuleb omast taskust kinni maksta sellel ja sellele järgneval joonisel kajastatud tulpade osad „12-kuise kk vabastuse perioodiga sõidukitega põhjustatud kahjude arv“ ja „Registreerimata Eesti sõidukitega põhjustatud kahjude arv“.

Joonis 2. „Vastaval aastal lepinguta sõidukiga põhjustatud juhtumite arv“ (allikas LKF)

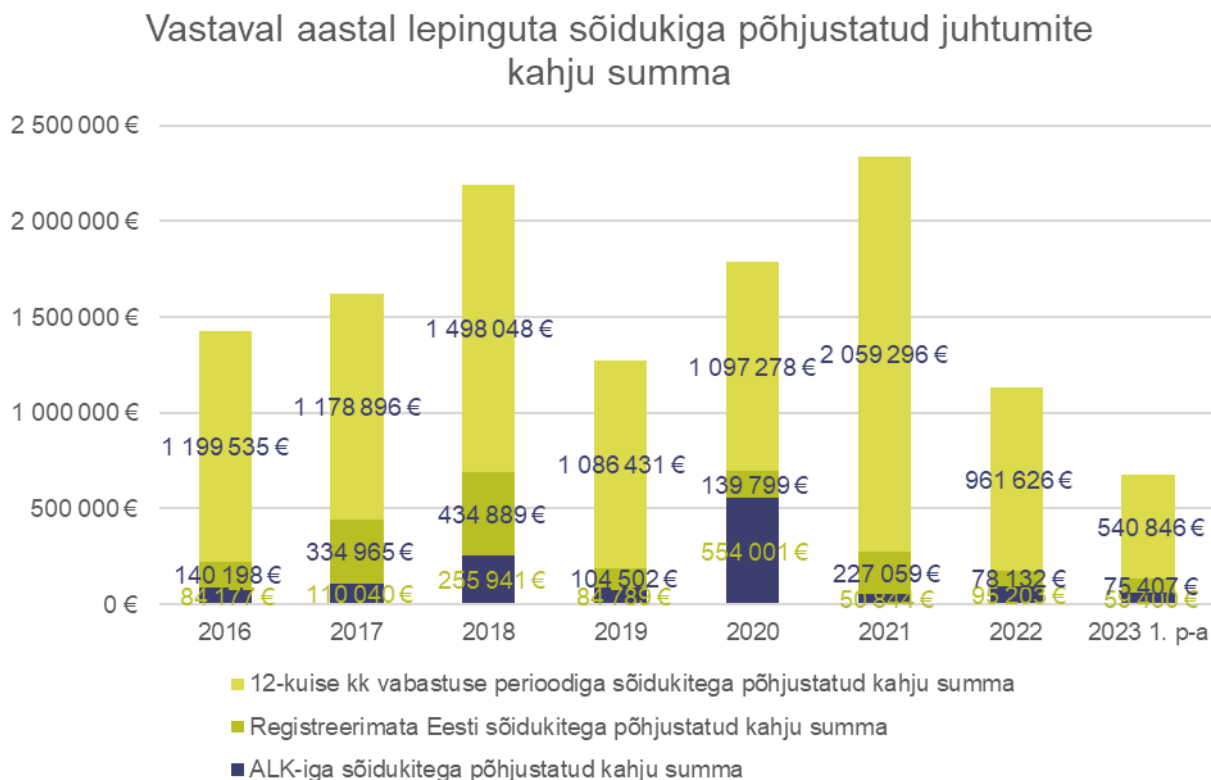


Jooniselt 2 on nt näha see, et pandeemia eelsel 2019. aastal põhjustati 12-kuulise kindlustusvabastuse perioodil liikluses osalemise kohustust rikkudes 503 juhtumit ja 2022. aastal 376 juhtumit ning registreerimata sõidukitega põhjustati 2019. aastal 40 ja 2022. aastal 35 juhtumit.

Liikluskindlustuse registri andmete alusel koostatud järgnev Joonis 3 „Vastaval aastal lepinguta sõidukiga põhjustatud juhtumite kahju summa“ iseloomustab asjaomastes õnnetustes põhjustatud kahjude koondsummasid aastate lõikes, mis kahju põhjustajatel on tulnud lõppastmes kinni maksta.

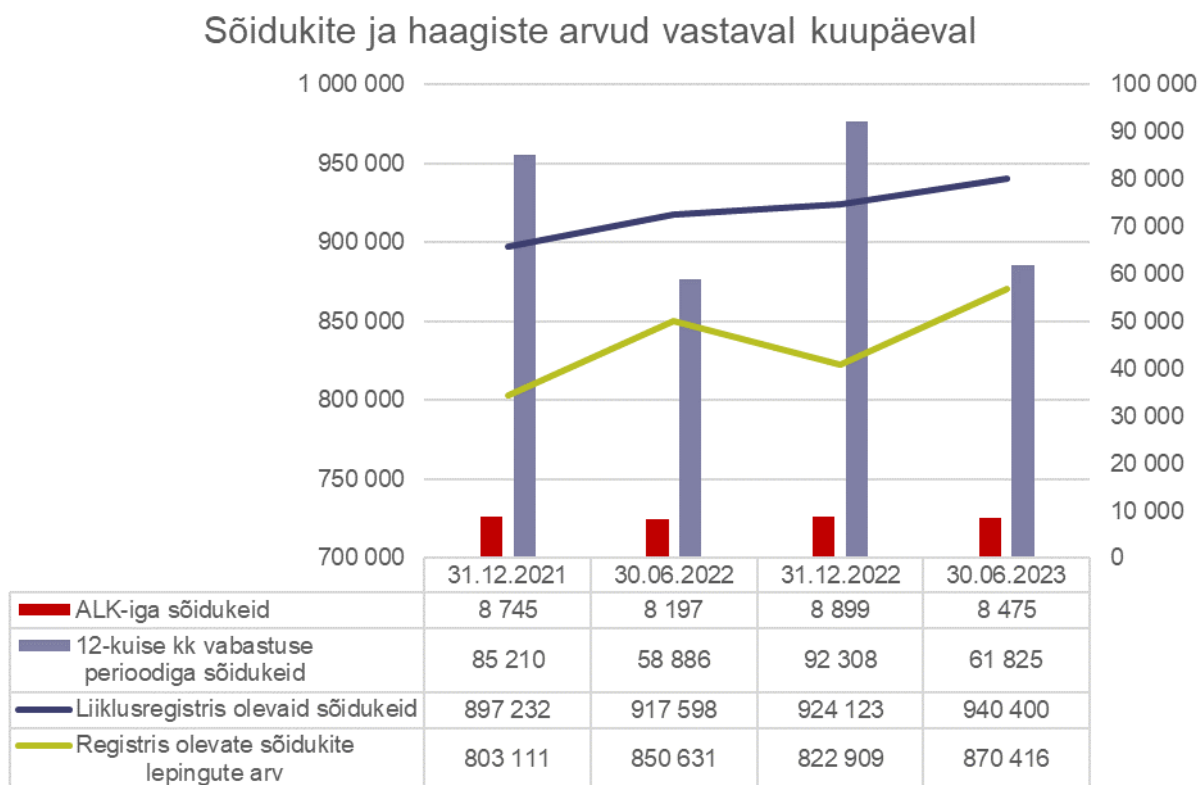


Joonis 3. „Vastaval aastal lepinguta sõidukiga põhjustatud juhtumite kahju summa“ (allikas LKF)



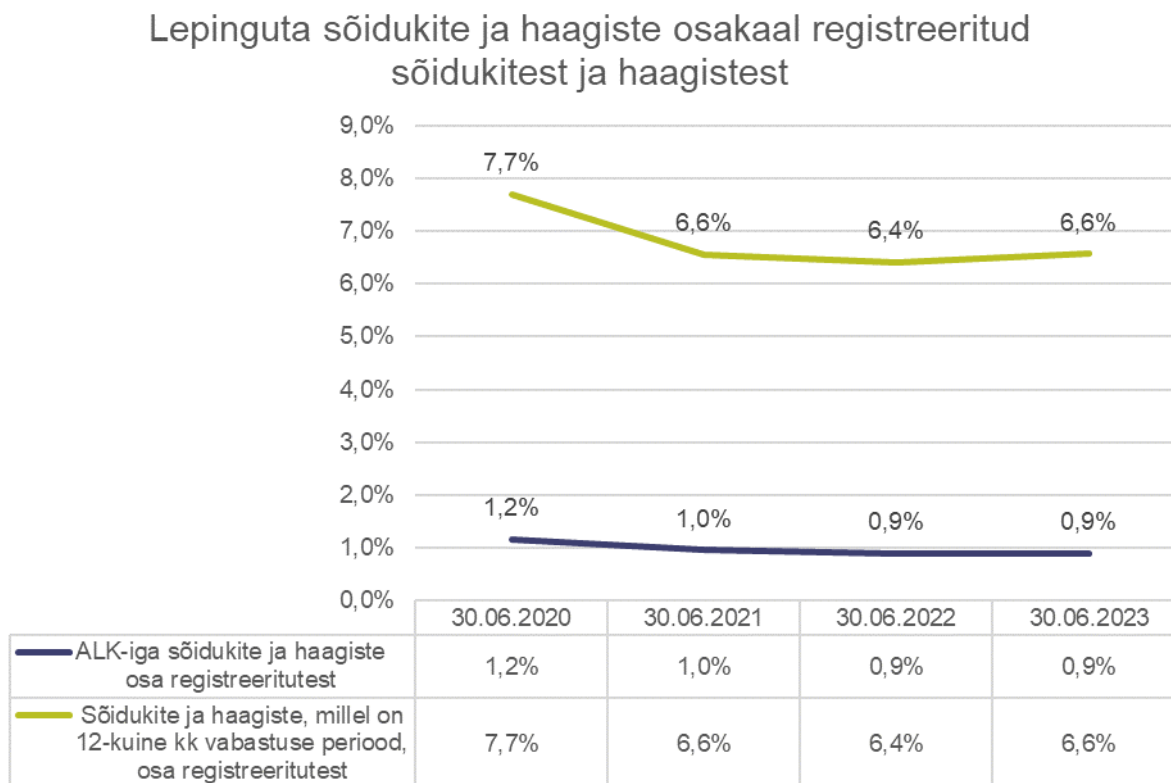
Järgnevalt LKF-i andmete põhjal koostatud Jooniselt 4 „Sõidukite ja haagiste arvud vastaval kuupäeval (iseloomustamiseks hooajuti kasutatavate sõidukite arvu muutust)“ on näha registris olevate sõidukite/haagiste arvu stabiilset kasvu, kuid selle kõrval sesoonselt muutuvaid kindlustuslepingute ja 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil olevate sõidukite arvusid. 12-kuulise kindlustuskohustusega (liikluses osalemise keeluga) sõidukite arv vähenes 2022. aasta 30. juunil võrreldes sellele eelneva aastavahetusega ca 26 000 sõiduki võrra ja kasvas registris olevate sõidukite liikluskindlustuse lepingute arv ca 47 000 võrra. 2023. aasta 30. juuni seisuga vähenes 12-kuulise kindlustuskohustusega sõidukite arv võrreldes sellele eelneva aastavahetusega ca 30 000 sõiduki võrra ja kasvas registris olevate sõidukite liikluskindlustuse lepingute arv ca 48 000 võrra. Registris olevate sõidukite kindlustuslepingute arvude ja 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite arvude sesoonsed muutused tõenäoliselt samuti osundavad hooajuti kasutatavate sõidukite arvu suurusjärgule. 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite arvude sesoonsed muutused moodustavad ca 3% liiklusregistris olevatest sõidukitest.

Joonis 4. „Sõidukite ja haagiste arvud vastaval kuupäeval (iseloomustamaks hooajuti kasutatavate sõidukite arvu muutust)“ (allikas LKF)



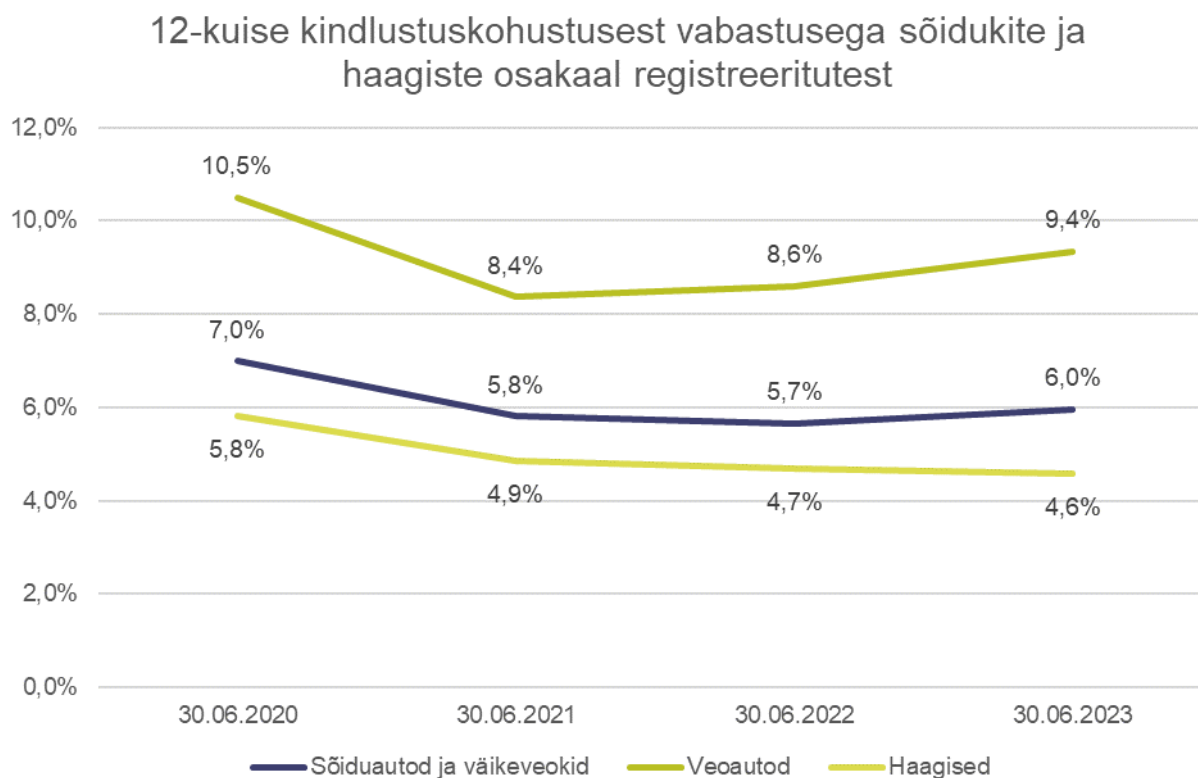
Järgnevalt Joonisest 5 „Lepinguta sõidukite ja haagiste osakaal registreeritud sõidukitest ja haagistest“ nähtub, et liikluskindlustuse lepinguta 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil oli sõidukite (sh haagised) osakaal 2022. aasta 30. juuni seisuga 6,4% registreeritud sõidukites (samal ajal oli ALK-ga sõidukeid 0,9% registreeritustest), püüdes enamvähem samas suuruses aasta varem ja ka aasta hiljem samal kuupäeval. Suvine 12-kuuline kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite hulk tõenäoliselt arvestab sellega, et vähemalt mingi osa suviti hooajaliselt kasutatavatest sõidukitest on sel ajal siiski kindlustuslepinguga kaetud.

Joonis 5. „Lepinguta sõidukite ja haagiste osakaal registreeritud sõidukitest ja haagistest“ (allikas LKF)



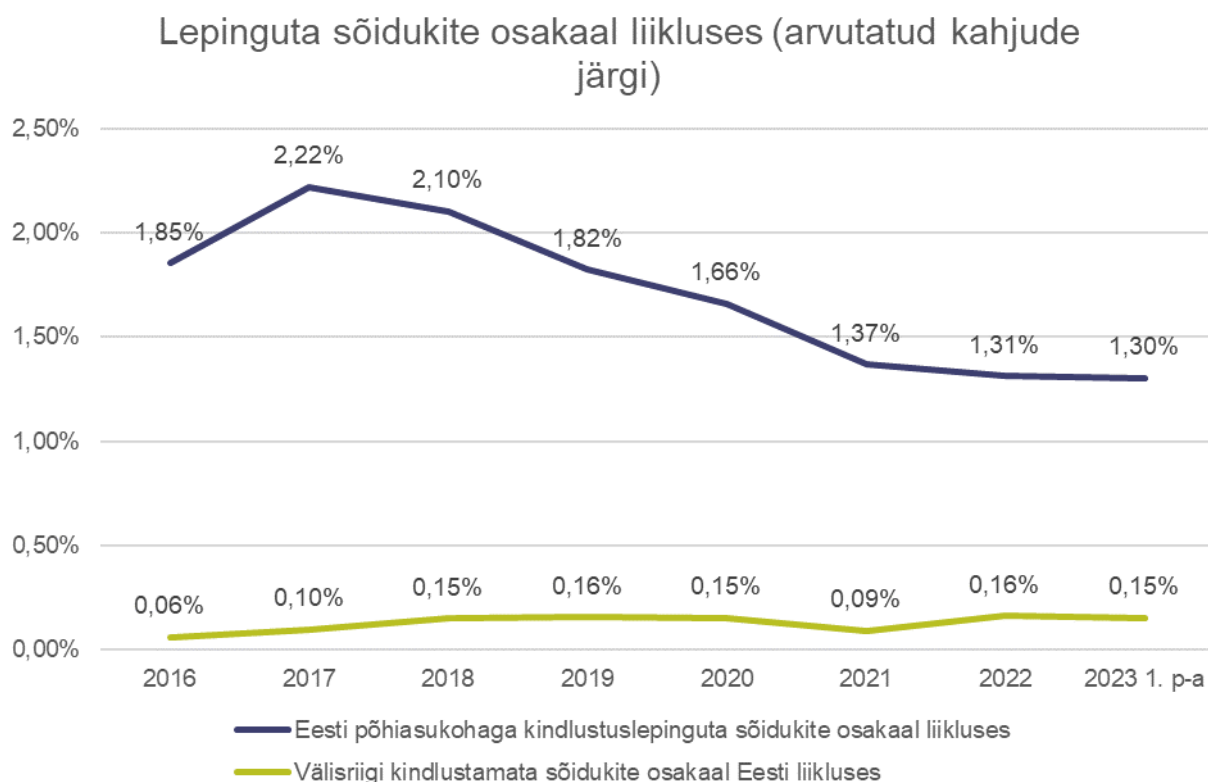
Järgnev Joonis 6 „12-kuise kindlustuskohustusest vabastusega sõidukite ja haagiste osakaal registreeritustest“ annab täpsema ülevaate sõiduautode, veoautude ja haagiste kaupa.

Joonis 6 „12-kuise kindlustuskohustusest vabastusega sõidukite ja haagiste osakaal registreeritustest“ (allikas LKF)



LKF-i hinnangut lepinguta sõidukite osakaalu kohta liikluses aastate kaupa alates 2016. aastast kajastab järgnev Joonis 7 „Lepinguta sõidukite osakaal liikluses (arvutatud kahjude järgi)“. Joonisel nimetatud „Eesti põhiasukohaga kindlustuslepinguta sõidukite osakaal liikluses“ hõlmab siin nii ALK sõidukeid, 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil liikluses osalenud sõidukeid kui ka liiklusregistris registreerimata, kuid liikluses osalenud sõidukeid.

Joonis 7. „Lepinguta sõidukite osakaal liikluses (arvutatud kahjude järgi)“ (allikas: LKF)



Nagu eespool viidatud, oli ca 10 aastat tagasi kindlustamata sõidukitega põhjustatud kahjude osakaal 1,8-2,4% kõigist liikluskindlustuse kahjudest ja liikluses osalevate kindlustamata sõidukite osakaaluks hinnati 2-4%. Samuti on eespool välja toodud 2010. aasta kindlustamata sõidukite osakaal ca 1,5% kõikidest kindlustuskohustusega sõidukitest koos teiste riikide toonaste võrdlusandmetega (Austria 0,05%, Itaalia 0,6%, Saksamaa 0,05%, Soome 0,2%). Liikluses osalevate ja liiklusregistris registreeritud sõidukite arv on vahepeal kasvanud, samuti on kasvanud kindlustusjuhtumite arv (2012. aastal toimus ligi 31 000 juhtumit ja 2022. aastal juba üle 37 000 juhtumi) ja ka kahjude suurus<sup>23</sup>. Kokkuvõttes võib järeldada, et on toimunud mõningane kindlustuskaitseta sõidukitega põhjustatud kahjujuhtumite suhteline vähenemine, kuid see ei ole piisavalt oluline, et lugeda täidetuks kehtivas redaktsiooniga MID direktiiviga liikmesriikidele pandud eesmärk tagada kõikide liikmesriigi registris olevate sõidukite kaetus kindlustuskaitsega. Tuleb tõdeda sama, mis varasemalt 24-kuuliselt kindlustuskohustuse vabastuselt 12-kuulisele vabastusele üle minnes: kindlustamata sõidukite jätkuvalt suur osakaal liikluses võib tähendada EL õiguse sisulise ülevõtmata jätmise küsimuses rikkumismenetlust ja Euroopa Komisjoni sanktsioone.

Samas tuleb märkida, et seletuskirja koostajatele teadaolevalt ei ole Euroopa Komisjon seni teinud Eestile etteheiteid kõnealuse 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusega. Olukorda võib leevendada asjaolu, et asjaomasel 12-kuulisel perioodil tekitatud kahju hüvitamise kohustus on kindlustusseltsidel koos lõppastmes kahju põhjustajalt kogu välja makstud hüvitise tagasi nõudmise õigusega (vt sellega seonduvaid probleeme on käsitletud eespool). Nii on tagatud kahjustatud isikutele hüvitise maksmine, kuid kahju põhjustaja risk jääb selliselt ikkagi kahju põhjustaja enda kanda või kindlustusseltsi kanda. Küsitav on sellise põhimõtte rakendamine, mille kohaselt peaks kindlustusandja 12-kuulisel kindlustuskohusest vabastamise perioodil ja liikluses osalemise keelu ajal põhjustatud kahjujuhtumi puhul esmahüvitamisega

<sup>23</sup> <https://lkf.ee/et/statistika>

üleüldse tegelema ja kandma tagasinõude realiseerimatuse riski tulenevalt kahju põhjustaja võimalikust maksejõuetusest. Sealjuures on kehtiva LKindlS § 36 lg 2 alusel kahju hüvitamise kohustus pärast lepingu lõppemist kahju põhjustaja kindlustusandjal, aga ka kahjustatud isiku kindlustusandjal<sup>24</sup>, kui kahjustatud isikul oli oma kindlustusandjaga kahjujuhtumi ajal kehtiv leping<sup>25</sup> (kahjustatud isiku kindlustusandja poole pöördudes tuleb siiski arvestada ka § 35 lõikest 2, § 36 lõikest 2 ja §-st 41 tulenevaid piiranguid, samuti sellega, et kahjustatud isiku kindlustusandjal on pärast esmast väljamakset õigus nõuda välja makstud summa kahju põhjustaja kindlustusandjalt tagasi LKindlS § 58 alusel ning too saab omakorda kahju tekitajalt kahju tagasi nõuda LKindlS § 55 alusel). Sellise kohustuse panemine ettevõtjatele mugavusteenuse pakkumiseks ei ole põhjendatud. Kaudselt tekiks analoogne olukord, kui kõnealusel 12-kuulisel perioodil liiklemise keeludu eirates põhjustatud kahjuhüvitise esmaseks väljamaksjaks oleks viimase kindlustusseltsi asemel LKF.

MID direktiivi kohaselt peab olema üle võetud reegel, mille kohaselt tuleb vähemalt liiklusregistris registreeritud sõidukid lugeda kasutuses olevateks sõidukiteks, ja nende suhtes peab liikluskindlustus kogu aeg kehtima. Samal seisukohal oli Euroopa Kohus kohtulahendis C-80/17<sup>26</sup>, kus Euroopa kohus leidis, et mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine on kohustuslik, kui sõiduk on jätkuvalt liikmesriigis registreeritud ja on sõidukorras, kuid on pandud seisma eramaal üksnes omaniku otsusel, kes ei kavatse seda enam juhtida. Neidsamu asjaolusid arvestades on Euroopa Kohus samuti otsustanud, et kindlustuskohustus peab põhimõtteliselt kehtima ka liikmesriigis registreeritud sõiduki puhul, mis asub eramaal ja on omaniku otsusel määratud lammutamisele, isegi kui see sõiduk ei ole konkreetsel ajahetkel oma tehnilise seisukorra tõttu sõidukorras (C-383/19<sup>27</sup> punkt 47). Samas otsuses märgiti ka seda, et „mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine on kohustuslik, kui sõiduk on liikmesriigis registreeritud, kuid on kohustuslik tingimusel, et sõidukit ei ole kohaldatavate riigisiseste õigusnormide kohaselt nõuetekohaselt kasutuselt kõrvaldatud“.

Nimetatud põhimõtte on tuletatav ka sellest, et liiklusregistris registreeritud sõidukite puhul saab üldjuhul eeldada, et neid kasutatakse liikluses. Ka EL Nõukogu direktiivist nr 1999/37/EÜ (sõidukite registreerimisdokumentide kohta) tuleneb, et sõiduki registreerimine vastavas liikmesriigi registris on sisuliselt sõidukile riikliku maanteeliikluse loa ja identifitseerimistunnuse andmine. Liiklusregistris peetakse arvestust liikluses kasutatavate sõidukite kohta. Sõiduk, mida ei kasutata ega plaanita liikluses kasutusse võtta, ei pea liiklusregistris olema. Nimetatud põhimõtte on tuletatav ka LS § 1 lõikest 1, mis ütleb, et LS sätestab liikluskorralduse Eesti teedel, liiklusreeglid, liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded, tee omaniku kohustused ja teede rahastamise, mootorsõidukite, trammide ja nende haagiste registreerimise ja neile esitatavad nõuded, ning LS § 76 lõigetest 1 ja 3, mille kohaselt

---

<sup>24</sup> Põhimõtte, et kindlustamata (poliisita) sõidukite poolt tekitatud kahjusid hüvitavad kindlustusandjad, kehtestati omaaegses liikluskindlustust reguleerivas seaduses 2001. aastal. Sellise regulatsiooni eesmärk oli motiveerida kindlustusandjaid tegelema kliendisuhetega st pingutama aktiivselt selle nimel, et kliendisuhet jätkata ja vähendada seeläbi kindlustamata sõidukite liiklemise osakaalu. Nimetatud meetme tulemusena langes toona kindlustamata sõidukite osakaal liikluses 5,1%-lt 1,5%-ni. Kahjustatud isiku võimalus pöörduda kahju hüvitamiseks ka oma kindlustusandja poole kahju käsitlemiseks lisandus hiljem, 2014. aastal jõustunud LKindlS-ga.

<sup>25</sup> Kuivõrd LKindlS § 36 lg 2 sõnastus ei ole ühemõtteliselt selge, kohaldatakse seda LKF-i andmetel selliselt, et kannatanu saab oma kindlustusandja poole pöörduda siis, kui tal on kehtiv leping.

<sup>26</sup> Euroopa Kohtu otsus 04.09.2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:62017CJ0080&qid=1691779718068>

<sup>27</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:62019CJ0383&qid=1692279155982>

tuleb liikluses kasutatav mootorsõiduk või selle haagis registreerida viie tööpäeva jooksul pärast sõiduki Eestis kasutusele võtmist.

Seda mõtet kannab ka kindlustusjuhtumi lai tõlgendus (vt Euroopa Kohtu lahend C-100/18<sup>28</sup>, mille kohaselt on liikluskindlustuse juhtumiks sõiduki süttimise läbi teistele tekkinud kahju ka siis, kui sõiduk oli enne süttimist pargitud rohkem kui 24 tundi). Seega kindlasti ei saa kasutada lahendust, kus sõiduk peab olema kindlustatud üksnes siis, kui seda kasutatakse. Seda enam, et viidatud lahendi järgi käsitatakse ka parkimist eraomandis olevas garaažis sõiduki kasutamisenä transpordivahendina.

Siin saab tõmmata ühese paralleeli 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusega. Euroopa Liidu kohtu lahenditest tuleb järeldada, et ei saa kasutada lahendust, kus registreeritud sõiduk peab olema kindlustatud üksnes siis, kui seda kasutatakse. Võttes arvesse MID direktiivi regulatsiooni ja selle tagamiseks kasutusel olevat ALK-i ehk sundkindlustuse rakendumist kui kindlustuslepingu sõlmimise kohustus on täitmata, võib kohtuotsuste valguses jõuda järeldusele, et kui kindlustuskohustusega isikul on lepingu sõlmimise kohustus ja liiklusregistris registreeritud sõiduki suhtes on leping ikkagi sõlmimata, peaks sellele kohe kohalduma ALK.

Samuti tuleb siin välja tuua olukord, kus juhul, kui kindlustuslepingu sõlmimise kohustust on rikutud alla aasta ja kahju põhjustatud, on kindlustuskohustusega isiku jaoks rahaline tagajärg suurem, kui olukorras, kus rikkumine on väldanud pikemat aega. Näiteks, kui leping jääb uuendamata ja kolmandal päeval peale eelmise lepingu lõppu põhjustada kahju, siis hüvitab kannatanule kahju (viimase lepingu) kindlustusandja, kuid küsib kogu makstud hüvitise kindlustuskohustuse rikkujalt tagasi (keskmine hüvitis umbes 2000 eurot). Kui aga leping on olnud sõlmimata 12 kuud või enam, siis on sel sõidukil tänase süsteemi järgi ALK ning kindlustuskohustusega isikul tuleb kanda vaid 640-eurone omavastutus (LKindLS § 64).

Olukord on veelgi täpsustunud tulenevalt MID muutmise direktiivist. Muudatuse järgselt on sõidukite kindlustamise kohustuse sätestava artikli 3 esimese lõigu sõnastus järgmine: „Iga liikmesriik võtab artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed, et tagada sellise sõiduki kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, tsiviilvastutuskindlustuse olemasolu.“ MID artikkel 5 sätestab ainuvõimalikud erandid sõidukite kindlustamise kohustusest. MID muutmise direktiiv täpsustab nimetatud erandeid, mida muudatuse järgselt on kokku viis. Eesti senise 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusega ehk hooajutise vabastusele vastav meede kattub oma olemuselt artikli 5 lõikes 3 sätestatud erandiga. Selle kohaselt võib liikmesriik teha erandi selliste artiklist nimetatud 3 sõidukite puhul, mis on ajutiselt või alaliselt kasutusest kõrvaldatud ja mille kasutamine on keelatud, tingimusel et on kehtestatud ametlik haldusmenetlus või muu liikmesriigi õiguse kohaselt kontrollitav meede. Täna Eestis kehtiv automaatselt kohalduv 12-kuuline kindlustuskohustusest vabastamine aga nimetatud kriteeriumidele ei vasta ja see tuleb seetõttu kehtetuks tunnistada.

Üks võimalus on edaspidi kindlustada hooajuti kasutatav sõiduk ka ajaks, mil teda liikluses ei kasutata. Teoreetiliselt oleks see võimalik ja mõistlik olukorras, kus kindlustusandja annab aastase kaitse hinnaga, mis vastab tegelikule hooajutisele kasutamisele. Teine lahendus on luua Eesti õigusesse uus hooajutiste sõidukite regulatsioon ja kehtestada direktiivi kohaselt seaduse tasandil menetlus asjaomase registreeringu tegemiseks, see peab olema õigusakti alusel kontrollitav ja registrist peab olema nt politseil võimalik kontrollida erandi kehivust konkreetse sõiduki suhtes. Uue menetluse või meetme sätestamine ei ole aga põhjendatud, kuna Eestis on

---

<sup>28</sup> Euroopa Kohtu lahend C-100/18, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:62018CJ0100&qid=1691779891199>



juba olemas eelnimetatud MID erandi tingimustele vastav liiklusseaduses (LS) sätestatud meede sõiduki liiklusregistrist ajutiselt kustutamiseks ja ka selle tagasi arvele panemiseks. Registrikande ajutise kustutamise ajal ei ole sõiduki kindlustamise kohustust.

LS § 77 lg 7 võimaldab mootorsõiduki või selle haagise omanikul või tema esindajal taotleda mootorsõiduki või selle haagise ajutist registrist kustutamist. Mootorsõiduk ja selle haagis kustutatakse ajutiselt registrist 1–24 kuuks. Samas saab ajutiselt registrist kustutatud sõiduki omanik või tema esindaja igal ajal taotleda registrist ajutiselt kustutamise lõpetamiseks. Samuti lõpeb ajutiselt kustutamine valitud tähtaja möödumisel, mille järgselt loetakse sõiduk automaatselt uuesti registris olevaks.

Transpordiameti kodulehel on toodud ajutise registrist kustutamise meetme eesmärk järgmiselt: „Kui omanik otsustab, et ta ei soovi sõidukit teatud perioodil kasutada, ei pea ta ka liiklusregistrisse kantud sõidukiga seotud kohustusi täitma (nt liikluskindlustus, raskeveokimaks). Sellisel juhul saab ta sõiduki liiklusregistrist ajutiselt kustutada.”<sup>29</sup>

Selleks vajalikke toiminguid saab teha Transpordiameti e-teeninduses või teenindusbüroos<sup>30</sup>. Transpordiametis töötas 2022. aasta 30. augusti seisuga 756 teenistajat (väljavõtte SAP andmebaasist)<sup>31</sup>. Transpordiametil on üle Eesti 17 teenindusbürood – need asuvad Haapsalus, Jõgeval, Jõhvis, Kuressaares, Kärdlas, Narvas, Paldiskis, Põlvas, Pärnus, Rakveres, Raplas, Saue, Tallinnas, Tartus, Valgas, Viljandis ja Võrus. Sõiduki saab ajutiselt kustutada mugavalt Transpordiameti e-teeninduses<sup>32</sup>. Sõiduki ajutine kustutamine on tasuta<sup>33</sup>. Seega on teenuse kättesaadavus tagatud.

Võrdluseks, kehtiv 12-kuuline vabastus saab tekkida üksnes liikluskindlustuse lepingu sõlmimisega (rakendub üksnes pärast kindlustusperioodi lõppu), st isik peab selle sõlmima kindlustusseltsis ja selle eest makseteenust kasutades ka tasuma – see kõik käib tänapäeval valdavalt internetis, olgugi, et nii pankadel kui ka kindlustusseltsil on samuti teenindusbüroosid. Kui kehtiva korra kohaselt soovitakse kindlustuskohustusest vabastamise perioodi kestel siiski hakata sõidukit varem kui 12 kuu pärast kasutama, tuleb selleks sõlmida uus leping ja selle eest ka tasuda, milleks tuleb samuti teha toiminguid internetis või kontoris. Samuti tuleb täna teha toiminguid liiklusregistris, kui sõidukit ei soovita kasutada kauem kui 12 kuud.

12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise regulatsiooni kehtetuks tunnistamisega seoses tuleb sõidukiomanikel kohaneda uue regulatsiooniga ja kohaneda sõidukite ajutiselt liiklusregistrist kustutamise võimalusega. Tõenäoliselt on ümberkorraldust vaja sõidukiomanikele ka kommunikeerida. Seepärast on eelnõus sätestatud asjaomase regulatsiooni jõustumise 2024. aasta 1. juulil.

Eeltoodud põhjustel ja eesmärkidel näeb eelnõu ette 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse regulatsiooni kehtetuks tunnistamise.

Lisaks on eelnõus sätestatud üleminekuregulatsioon. Eelnõuga sätestatava LKindIS § 85<sup>2</sup> lg 4 kohaselt on juhul, kui sõiduki kindlustamisele juba enne 2024. aasta 1. juulit rakendunud §-s 6 nimetatud kindlustuskohustuse erisus, kohaldatakse sellistel puhkudel täna kehtivat korda kuni 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse tähtaja lõpuni ning vastavalt kohaldatakse 2024.

<sup>29</sup> <https://transpordiamet.ee/soidukite-liiklusregistrist-kustutamine>

<sup>30</sup> <https://transpordiamet.ee/teenindusburood>

<sup>31</sup> <https://www.fin.ee/media/7582/download>

<sup>32</sup> <https://eteenindus.mnt.ee/soiduk.jsf>

<sup>33</sup> <https://transpordiamet.ee/soidukite-liiklusregistrist-kustutamine>

aasta 30. juulini kehtivat korda ehk LKindlS § 6, § 36 lõigete 2 ja 3, § 45 lõike 1, § 55 ja § 60 lõike 2 punkti 2 vastavaid redaktsioone.

**Kaalutud alternatiivid 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise regulatsiooni kehtetuks tunnistamisega kaasnevate mõjude leevendamiseks.** Järgnevalt on esitatud ülevaade kehtivast olukorrast ja selle kujunemisest, siis võimalikest probleemidest seoses MID direktiiviga ja kaalutud lahendusvariantidest.

Liikluskindlustuse lepinguga kohustub kindlustusandja hüvitama sõiduki valdaja<sup>34</sup> ehk kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule LKindlS-is sätestatud ulatuses ja tingimustel kahju, mis on tekkinud kindlustusjuhtumi tagajärjel (LKindlS § 12). Sealjuures võib liikluskindlustuse lepingu kindlustusvõtjana sõlmida iga isik, kellel on kindlustushuvi, ning kindlustusandja on kohustatud (mõningaste erisustega) lepingu sõlmima, kui kindlustusvõtja on kindlustuskohustusega isik või kindlustusvõtjal on kindlustushuvi sõiduki kindlustamiseks (§-d 13 ja 14). Samas sätestab LKindlS § 16 piirangud liikluskindlustuse lepingu tingimustele. Näiteks ei ole lubatud kokku leppida kindlustuskaitse tagasiulatuvas alguses ega lõppemises ega ka lepingu kehtivuse ajal kahju hüvitamise kohustuse mingil perioodil peatumises, samuti on seaduses sätestatud erisusi mitmete VÕS sätete kohaldamisele liikluskindlustuse lepingutele.

Kehtiv LKindlS § 16 lõige 1 sätestab lepinguvabaduse piiranguna liikluskindlustuse lepingu kuni üheaastase tähtaja. See tähendab, et tähtajatut kindlustuslepingu sõlmimine ei ole lubatud ja lepingu võib sõlmida tähtajaga kuni üks aasta. Lepingu kestuses – vahemikus 1 päev (või isegi lühem ajavahemik) kuni 1 aasta – lepivad kokku kindlustusandja ja kindlustusvõtja. Samuti ei ole lubatud tähtajatud rahvusvahelised liikluskindlustuse lepingud ehk rohelised kaardid. Tähtajatute ja pikaajaliste (kindlustusperioodiga üle ühe aasta) kindlustuslepingute sõlmimise keeld on jätkuvalt vajalik asjakohase konkurentsiolekorra tagamiseks, kuna sel juhul on kindlustusvõtjal võimalus kindlustusandjat vahetada vähemalt kord aastas. Sellise piirangu sätestamata jätmise tagajärjeks oluks kehtiva seaduse autorite hinnangul olukord, kus kindlustusandjad oleksid motiveeritud sõlmima valdavalt tähtajatuid või pikaajalisi lepinguid, mis seoks kindlustusvõtja maksimaalselt pikaks ajaks ühe konkreetse kindlustusandjaga, ning seetõttu oleks kindlustusvõtjal väiksemad võimalused võrrelda konkureerivaid kindlustuspakkumisi ja saada osa kindlustusandjate konkurentsijuhendavast eeldatavalt soodsaimast hinnast. Tähtajaline leping ei kohusta siiski kindlustusvõtjat vähemalt kord aastas kindlustusandjat vahetama. Kehtiv seadus sätestab võimaluse sõlmida ka automaatselt pikenevaid lepinguid (LKindlS § 20) ja sellisel juhul genereeritakse sama kindlustusandja poolt ühe lepingu lõppedes automaatselt uus leping järgmiseks kindlustusperioodiks<sup>35</sup>, kui kindlustusvõtja otsustab jääda sama kindlustusandja juurde. Kas leping üleüldse sõlmitakse

---

<sup>34</sup> RKTko on lahendis nr 2-19-19203 p 24 selgitanud, et: „Kindlustatud isik on LKindlS § 12 kohaselt sõiduki valdaja. Sõiduki valdaja on muu hulgas sõidukit juhtinud füüsiline isik. Tuleb arvestada, et valdaja mõiste LKindlS tähenduses on laiem kui asjaõigusseaduses (AÕS). LKindlS mõttes saab valdajaks lugeda nii isikut, kes vastab AÕS §-s 33 sätestatud valdaja tunnustele, kui ka isikut, kellel on sõiduki üle tegelik võim, sõltumata sellest, kas see võim kvalifitseerub valduseks AÕS mõttes (Riigikohtu 19. juuni 2006. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-55-06, p 12; 14. juuni 2006. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-48-06, p 11). Kolleegium leiab, et eeltoodud seisukoht on asjakohane ka kehtiva õiguse kontekstis.“

<sup>35</sup> Varem kehtinud regulatsiooniga võrreldes oli toona tegemist uuenduslike sätetega, mis olid peamiselt tingitud asjaolust, et varasemalt kehtinud seaduses oli kindlustuslepingu loogika teistmoodi üles ehitatud – kindlustusleping oli alati tähtajatut ja kindlustusvõtjale väljastati tähtajalised poliisid, kuid täna kehtivat regulatsiooni sätestades muudeti liikluskindlustuse leping sarnaseks tavaliste kindlustuslepingutega, kus poliis on kindlustuslepingu olemasolu kinnitav dokument ja seega kindlustuslepingu ja poliisi kehtivused alati kattuvad.

automaatse pikendamise instrumendiga või mitte – see on kindlustusvõtja ja kindlustusandja omavaheline kokkulepe.

Kehtiv LKindIS § 20 reguleerib liikluskindlustuse lepingu automaatse pikenedamisega seonduvat. Kehtiva regulatsiooni kohaselt peab kindlustusandja automaatselt pikeneva lepingu puhul teavitama kindlustusvõtjat järgmise lepingu (ja kindlustusperioodi) kindlustusmakse suuruselt vähemalt 14 päeva enne käimasoleva kindlustusperioodi lõppu. Selline 14-päevane tähtaeg kehtib põhjusel, et kindlustusvõtjal oleks aega kaaluda, kas ta soovib seni kehtinud lepingut pikendada või soovib kaaluda ka muude kindlustusandjate pakkumisi. Kui soovitakse lepingut lõpetada ja ei soovitata selle lepingu automaatset pikenedamist, siis peab sellisest soovist kindlustusandjale teatama hiljemalt kaks tööpäeva enne kindlustusperioodi lõppu. Kui soovitakse vahetada kindlustusandjat, siis tuleb hiljemalt kaks tööpäeva enne kindlustusperioodi lõppu sõlmida uus kindlustusleping järgneva kindlustusperioodiks teise kindlustusandjaga. Kindlustusandja pakkumus automaatselt pikeneva lepingu pikendamiseks ei või olla tingimuslik – näiteks ei ole lubatud panna lepingu kehtivuse algus sõltuvusse kindlustusmakse tasumisest (kindlustusandjale laekumisest).

Kehtib põhimõte, et automaatselt pikeneva lepingu korral loetakse kindlustusmakse teiseks või järgneva kindlustusmaksaks<sup>36</sup>. See kaitseb kindlustusvõtjat. Kuna VÕS-is tehakse olulist vahet esimesel ja teisel või järgneval kindlustusmaksel, ning erinevalt on reguleeritud ka kindlustusandja poolt lepingu ülesütlemist nende maksetega hilinemise korral, siis automaatselt pikeneva lepingu korral kindlustusmakse käsitlemine teise või järgneva maksena teeb selle maksega hilinemisel lepingu ülesütlemise kindlustusandjale mõnevõrra keerulisemaks.

Kehtivat regulatsiooni põhjendavatest selgitustest omaaegses eelnõu seletuskirjas<sup>37</sup> leiab viiteid sellele, et toona peeti automaatselt pikenevate liikluskindlustuslepingute rakendamist olulisel määral seotuks toonaste infotehnoloogiliste võimlustega, eelkõige kindlustusandjate võimekusega asjaomast lahendust pakkuda. Muuhulgas leiab sealt ka hinnangu, et infotehnoloogiline valmisolek koheselt automaatselt pikenevate lepingute pakkumiseks võinuks tol ajal mõjutada konkurentsi kindlustusturul.

Seetõttu on kehtivas seaduses ka sätestatud nõue, et kindlustusandja ei või kindlustusvõtjatele pakkuda üksnes automaatselt pikenevaid lepinguid. Sisuliselt tähendab see seda, et kindlustusandja on igal juhul kohustatud pakkuma kindlustuslepinguid tähtajaga kuni üks aasta.

Kehtiva regulatsiooni valikut on omaaegses seletuskirjas põhistatud järgnevalt: „Kuna automaatselt pikenevate lepingute pakkumine eeldab kindlustusandjalt teatud infotehnoloogilisi uuendusi, siis esialgu ei ole selliste lepingute pakkumine seadusega kohustuslikuks tehtud – küll võib sellise muudatuse sisse viia tulevikus kui kindlustusandjad ja kindlustusvõtjad on eelnõu uue regulatsiooniga harjunud.“ Kehtiva regulatsiooni väljatöötamisel oli teada, et automaatselt pikenevate lepingute pakkumine eeldanuks kindlustusandjalt infotehnoloogilisi uuendusi ja lahendusi, milliseid kõikidel toonastel kindlustusandjatel olemas ei olnud, ning automaatselt pikenevaid lepinguid suudavad pakkuda vaid need kindlustusandjad, kes vastavasse infotehnoloogilisse innovatsiooni investeerida otsustavad.

---

<sup>36</sup> VÕS § 458 kohaselt peab järgnevate kindlustusmaksetega hilinemise korral kindlustusandja andma kindlustusvõtjale kõigepealt täiendava makse tasumise tähtaja. Alles siis, kui kindlustusvõtja ei tasu makset ka täiendava tähtaja jooksul, saab kindlustusandja kindlustuslepingu üles öelda.

<sup>37</sup> Eelnõude infosüsteem EIS. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu. Esitamine Vabariigi Valitsuselt Riigikogule 22.04.2013. Seletuskiri: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/dc0a490f-e391-4b2a-8ac1-c60d08e118d1>

Samuti sisaldab nimetatud seletuskiri järgmist järeldust: „Lepingu automaatne pikenedamine on igal juhul asjakohane tagamaks pidevat kindlustuskaitset.“ Kehtiv kindlustuslepingu automaatse pikenedamise valimise võimalus tagab kindlustusvõtjale võimaluse vahetada vähemalt kord aastas kindlustusandjat. Kindlustuslepingu automaatse pikenedamise süsteem töötati toona välja eesmärgiga kaitsta maksimaalselt kindlustusvõtjat ning tagada stabiilne ja katkematu kindlustuskaitse. Seega on kehtiva regulatsiooni väljatöötamisel peetud oluliseks pideva kindlustuskaitse olemasolu ja selle reeglina sätestamisest esialgu hoiduti infotehnoloogiliste uuenduste tegemise võimekust silmas pidades, aga ka kindlustusandjate ja kindlustusvõtjate poolset vajadust harjuda automaatselt pikeneva liikluskindlustuse lepingu kontseptsiooniga.

Tänaseks on toonasest nõu uude kontseptsiooni väljatöötamisest ja rakendamisest möödunud ca 10 aastat. Mitmed kindlustusandjad pakuvad automaatselt pikenevaid lepinguid, kuid teadaolevalt maaklerkanalid automaatselt pikenevaid liikluskindlustuse lepinguid ei vahenda. Liikluskindlustuse registri andmetel oli 2023. aasta 1. juuni seisuga kehtivatest lepingutest sõltuvalt kindlustusandjast isegi kuni 100 % automaatselt uuenevad lepingud. Samas on ka neli kindlustusandjat, kes selliseid lepinguid ei ole sõlminud (vt lähemalt järgnevast Tabelist 3).

**Tabel 3.** „Automaatselt pikenevate lepingute osakaal kõikidest lepingutest kindlustusandjate kaupa seisuga 01.06.23 (anonümiseeritud kujul)“ (allikas: LKF)

Kindlustusandja	Automaatselt pikenevate lepingute osakaal kõikidest lepingutest
A	100%
B	47%
C	36%
D	27%
E	23%
F	12%
G	0%
H	0%
I	0%
J	0%

Kehtiv pideva kindlustuskaitse tagamise kontseptsioon sisaldab olulist eeldust ja seni LKIndLS-is sätestatud lahendust, mida nii kehtiv MID kui ka MID muutmise direktiiv ei võimalda. Nimelt seda, et kehtiva LKIndLS § 6 kohaselt võib sõiduki suhtes jätta pärast kindlustulepingu kehtivuse lõppu uue kindlustuslepingu sõlmimata kuni 12 kuuks, kuid seda rangelt eeldusel, et selle kindlustamata sõidukiga liikluses ei osaleta ega kasutata muul viisil, mis võib põhjustada kindlustusjuhtumi. Nagu eespool selgitatud, LKIndLS §-s 6 sätestatud asjaomane regulatsioon tunnistatakse eelnõuga kehtetuks ja selle muudatuse järgselt jääks LKIndLS-i regulatsioon, mille kohaselt rakendub koheselt pärast liikluskindlustuse lepingu lõppemist sundkindlustusena ALK, kui kindlustusvõtja ei sõlmi enne lepingu lõppemist uut liikluskindlustuse lepingut. Seetõttu on analüüsitud viite võimalikku stsenaariumi pidades silmas asjaosaliste võimalikke huve ja riigi kohustust tagada Eesti põhisasukohaga sõidukite tsiviilvastutuse kindlustamine. Järgnevalt on kirjeldatud variante 1–5 koos võimalike kaasnevate mõjudega.

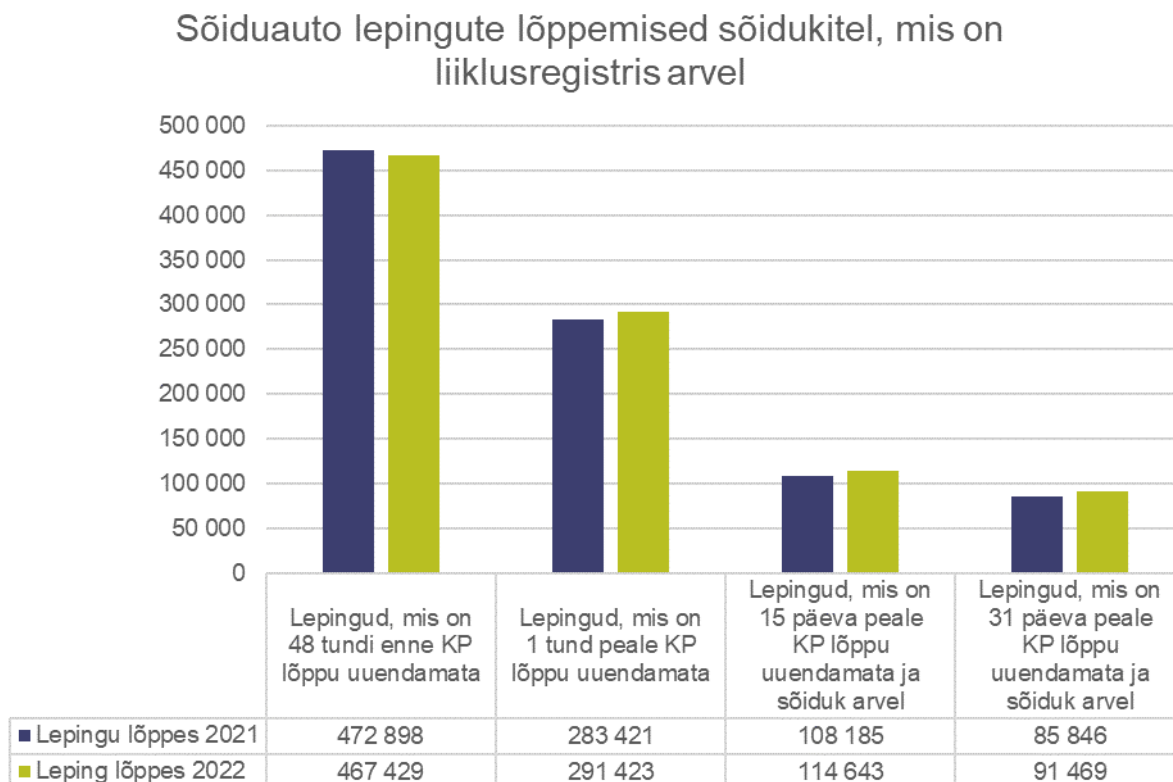
**Variants 1.** Liiklusregistris registreeritud sõidukil peab olema alati liikluskindlustuse leping ning kui lepingut ei ole, siis rakendub koheselt liikluskindlustus automaatse sundkindlustus

(ALK). See oleks kõige sarnasem süsteem täna kehtivale süsteemile. Oluline muudatus kindlustuskohustusega isikute jaoks on see, et ei teki lepingu lõppemisele järgnevat automaatselt kõigile rakenduvat 12-kuist kindlustuskohustusest vabastuse perioodi. Seega, näiteks hooajuti kasutatava sõiduki puhul saaks olema kaks võimalust: a) kindlustada sõiduk ka ajaks, mil teda liikluses ei kasutata või b) kustutada sõiduk ajutiselt liiklusregistrist ajaks, mil seda ei kasutata.

Selle variandi suurim miinus on see, et märkimisväärsel hulgal juhtudel jääks tänaste käitumismustrite valguses pärast lepingu lõppemist kindlustusandjate poolt turuhinnaga pakutavasse kindlustuskaitseesse nõ auk, mille täidaks edaspidi ALK. Sellel on erinevaid põhjuseid, kuid osalt võivad need olla tingitud nt sellest, et tänane lepinguvabadus ei suuna kindlustusmaaklereid ja kindlustusagente pakkuma teenust, mis tagaks pideva kindlustuskaitse. Arvestada tuleks, et MID direktiivi mõtte kohaselt peab kindlustuskaitse olema sõltumata sellest, kas sõidukiga sõidetakse.

Tänaste harjumuste kohaselt jäetakse praktikas lepingu uuendamine viimasele minutile. LKF-i andmetel on pea 470 000 sõidukit 48 tundi enne kindlustusperioodi lõppu lepinguta ja neist 290 000 sõiduki leping on uuendatud enne lepingu lõppu. Veelgi enam, pea 180 000 lepingu puhul jäi aasta jooksul lepingu lõppemise ja uuendamise vahele kaks nädalat. Detailsema info leiab järgnevalt Jooniselt 8 „Sõiduauto lepingute lõppemised sõidukitel, mis on liiklusregistris arvel“.

Jooniks 8. „Lepingute sõlmimise praktika kehtiva lepingu lõppemisel“ (Allikas: LKF)

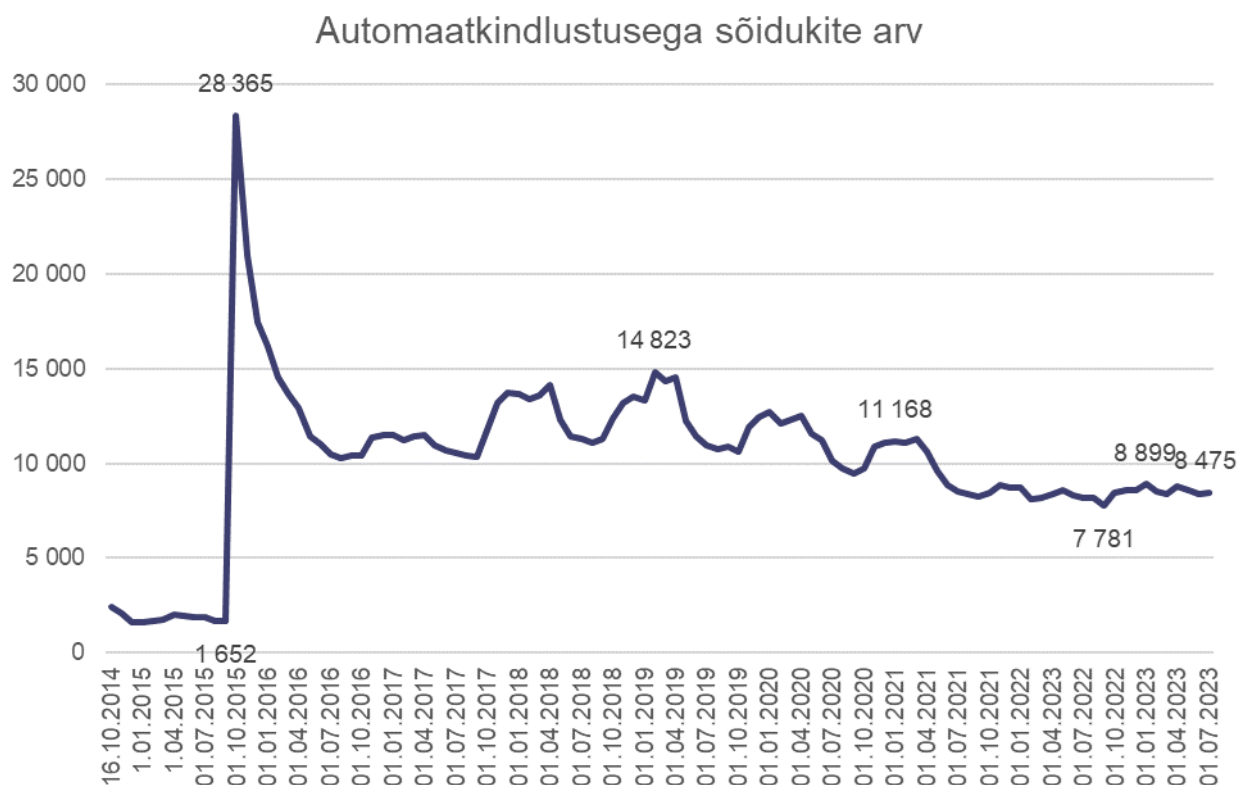


Variandi 1 puhul tekiks liiga paljudele kindlustusvõtjatele ALK, mis on tavalisest liikluskindlustusest kordades kallim ja ei toimi turu tingimustel (mh kohaldatakse ALK-ile haldusmenetluse sätteid, sh rakendub täitemenetlus, koos sellest tuleneva keerukuse ja maksumusega). Tõenäoliselt pakuks selle variandi puhul mõningast leevendust turu suunamine

selliselt, et lepingu uuendamise protsess algaks varem ja hõlmaks kindlustusvõtjatele eelinfo edastamist ALK rakendamisest ja olemusest.

Automaatse liikluskindlustuse ehk ALK-iga hõlmatud sõidukite arvu erinevatel ajahetkedel näitab LKF-i andmetele tuginev järgmine Joonis 9.

Joonis 9 „Automaatkindlustusega sõidukite arv aastatel 2014–2023“ (allikas: LKF)



Samas tooks variandi 1 rakendamine LKF-i hinnangul kaasa märkimist väärivad ümberkorraldused ja olulise töömahu ning kulude kasvu LKF-s seda eelkõige ALK-ga seotud teavituste mahtude väga järsu suurenemise tõttu. Kui tuvastada uue lepingu puudumine ja teavitada klienti tund peale selle lõppu, siis LKF-i andmetel võiks nt 2022. aastal esitatud ca 67 000 teavituse arvust lähtudes kasvada see isegi kuni ca 290 000 teavituseni (siin ei ole siiski arvestatud variandi 1 kui võimaliku uue regulatsiooni eeldatavat mõju kindlustusvõtjate käitumisharjumuste paranemisele). Seega on tõenäoline, et tekib vajadus investeringuteks IT lahendustesse, ilmselt tuleks palgata ja koolitada kasvava klientide nõustamise, info- ja otsesuhtlemise vajaduse rahuldamiseks täiendavat personali. Nimetamisväärselt võib suurenda ka LKF-i kahjukäsitluse koormus, mis ilmselt vajab samuti lisainvesteeringuid. Kindlustusandja kahjukäsitlustele omab see mõningast koormust kergendavat mõju, kuid see mõju on nende kahjude käsitlemisele pigem marginaalne, sest jaguneb kõikide kindlustusandjate vahel ja nende kahjukäsitluse mahud on LKF-st oluliselt suuremad. LKF-i-le, kelle kahjude käsitlemise arv on täna aga suhteliselt väike, on seevastu mõju märkimisväärne. Seepärast võib LKF-i koormuse kasv kahjukäsitluses mõjutada üleminekuajal kindlustatute kahjukäsitluse kiirust ja kvaliteeti, kuid see peaks uue tasakaalupunkti saavutamisel pikemas perspektiivis normaliseeruma.

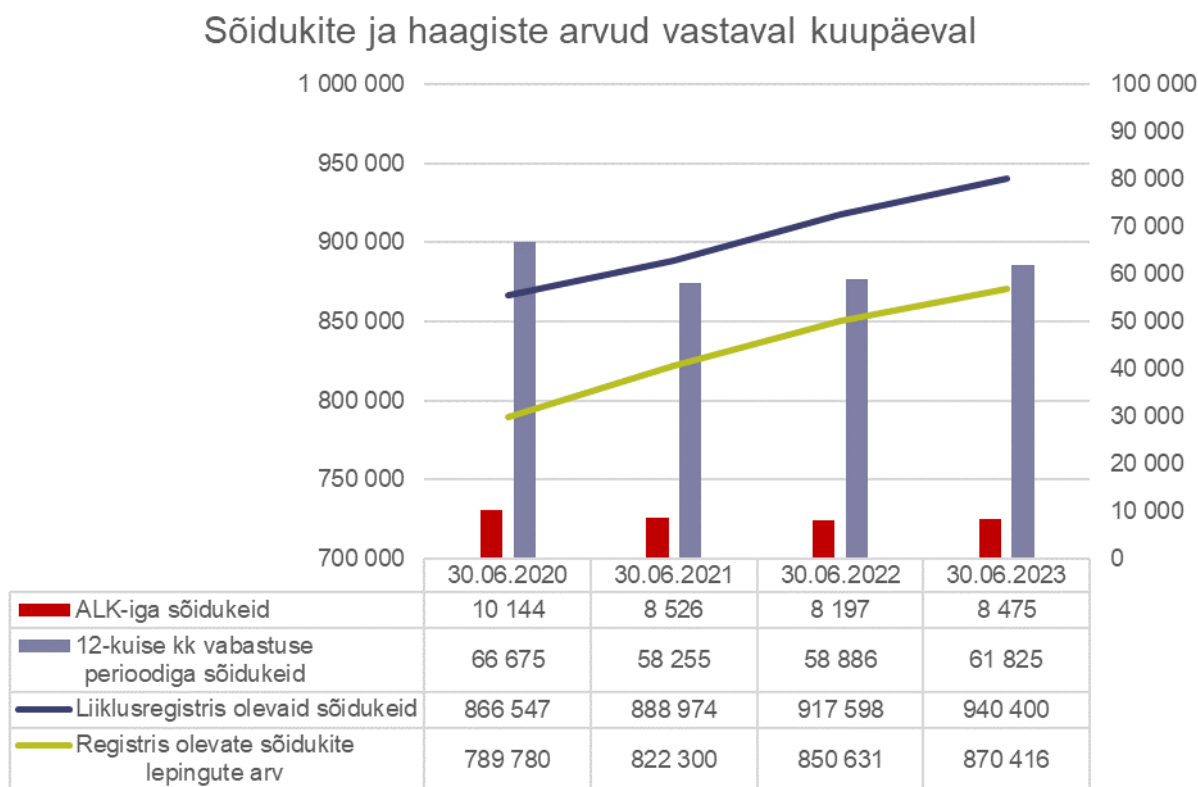
Enamus 12-kuise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil tekitatud kahjust, mida täna käsitlevad kindlustusseltsid, toimuvad võrdlemisi ruttu pärast kindlustusperioodi lõppu ehk 12-kuise kindlustuskohustusest vabastuse perioodi alguses. Näiteks kõikidest 12-kuulisel perioodil

toimunud kahjudest leiab LKF-i andmetel 17% aset kolme esimese päeva jooksul, 28% esimese nädala jooksul, 43% kahe esimese nädala jooksul ja 59% ühe kuu jooksul.

LKF saatis 2022. aastal ca 67 000 meeldetuletust ALK rakendumise kohta ning koostas ca 24 000 makseteatist.

Järgneval Joonisel 10 „Sõidukite ja haagiste arvud vastaval kuupäeval“ on näha andmeid 30. juuni seisuga aastatel 2020–2023. Jooniselt nähtub liiklusregistris olevate sõidukite arvu pidev kasv, millega korrelatsioonis kasvab ka liikluskindlustuse lepingute arv. Samas on sõidukite arv, millele on rakendunud ALK, kerges langustrendis, kuid see on püsinud enamvähem saamas suurusjärgus (vt eelnevat Joonist 9 pikema perioodi kohta), samuti on jooniselt näha kui paljudele liiklusregistris registreeritud sõidukitele on rakendunud 12-kuuline kindlustuskohustusest vabastus.

Joonis 10. „Sõidukite ja haagiste arvud vastaval kuupäeval“ (allikas: LKF)



Võrdluseks, sõidukite hooajuti kasutamist iseloomustab Joonis 4. „Sõidukite ja haagiste arvud vastaval kuupäeval (iseloomustamiseks hooajuti kasutatavate sõidukite arvu muutust)“, kus on andmed esitatud asjaomaste aastate 31. detsembri ja 30. juuni seisuga, et märgata võimalikku sesoonsust kindlustuskäitumises (suvisel perioodil on lepingute arv mõnevõrra suurem võrreldes talvise perioodiga). LKF-i andmetel oli 2023. aastate 30. juuni seisuga ALK sõidukite ja haagiste osakaal registreeritud sõidukitest 0,9% ning 12-kuulises kindlustuskohustuse vabastuse perioodis olevate sõidukite osakaal 6,6% registreeritud sõidukitest.

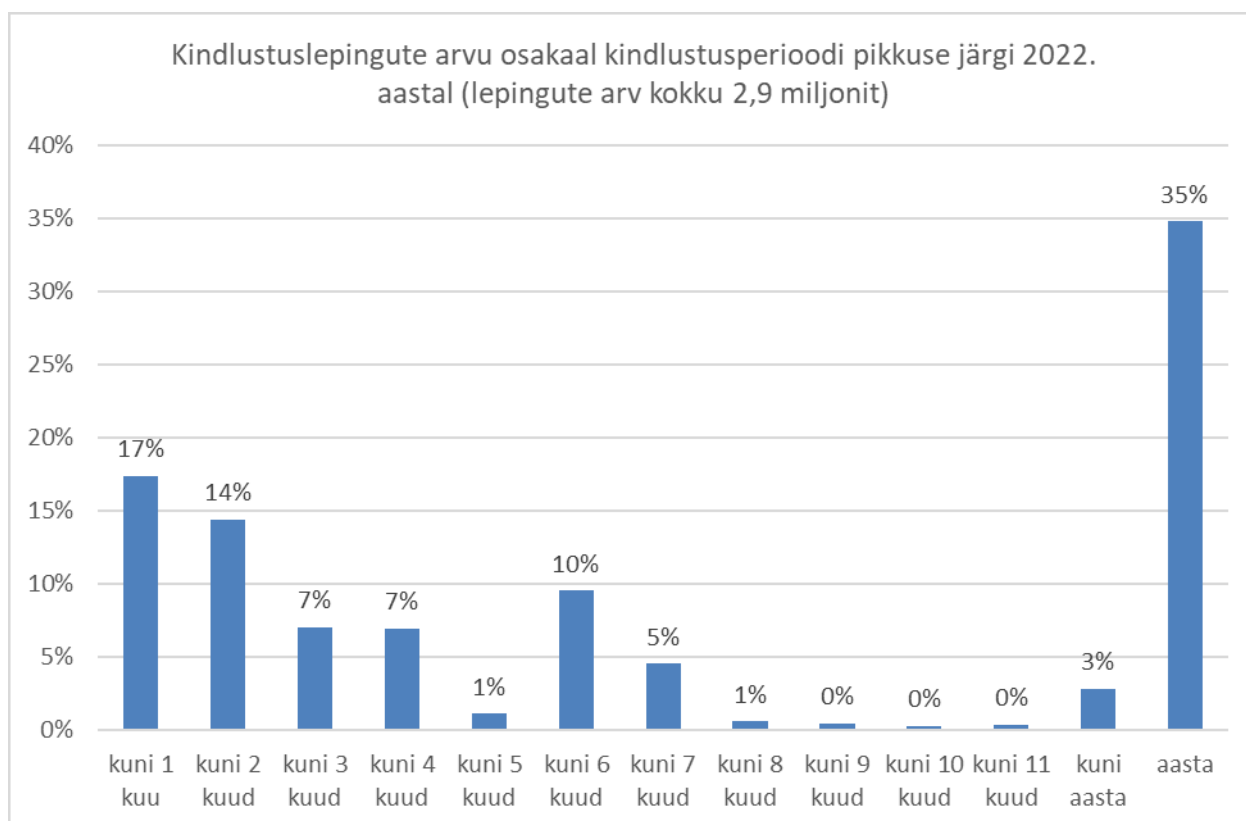
Variandi 1 puhul oleks põhimõtteliselt problemaatiline see, kui kindlustusvõtjad ei muuda oma käitumist olulisel määral ja märkimisväärne hulk kindlustuskohustusega sõidukeid oleks ALK-ga kindlustatud. See teeks LKF-st kasvava turuosaga tegija kindlustusturul, mis oleks aga vastuolus LKF-i peamiste eesmärkidega olla hüvituspuhvriks ja garantiiasutuseks. ALK-i kui kuluka sundkindlustuse rakendumise kasvust peaks pigem hoiduma.



**Variant 2.** Variant 1 täiendusega, et kui tegu on spetsiifiliselt hooajuti kasutatava sõidukiga, siis ALK ei teki kohe peale lepingu lõppu. See lahendaks hooajuti kasutatavate sõidukite probleemi. See eeldaks muudetud MID artikkel 5 lõike 3 erandi alusel ametliku menetluse või muu liikmesriigi õiguse poolt kontrollitava meetme loomist sõidukite kohta, mis on ajutiselt kasutusest kõrvaldatud ja mille kasutamine peab olema keelatud. Uue menetluse või meetme sätestamine ei ole põhjendatud, kuna Eestis on juba olemas neile tingimustele vastav LS-s sätestatud võimalus sõidukit liiklusregistrist ajutiselt kustutada ja seda tagasi arvele panna.

**Variant 3.** Variant 1 täiendusega, et saab sõlmida vaid lepinguid, mille kindlustusperiood on 1 aasta. Kahjukindlustuses on üldiselt tavaks, et kindlustuslepingu kindlustusperiood on üks aasta. Ka VÕS järgi kehtib eeldus, et kindlustusperiood on üks aasta (VÕS § 453 lg 1). Eesti on Euroopas erandlik riik, kus liikluskindlustuse lepingu puhul see tava ei kehti. Eestis saab liikluskindlustuse lepingu sõlmida ka mõneks minutiks. Selle kohta, kui palju ja millise kestusega lepinguid sõlmitakse, annab detailsema ülevaate järgnev Joonis 11, kus on 2022. aastal sõlmitud lepingute jaotus kindlustusperioodi pikkuse järgi.

Joonis 11. „Kindlustuslepingute arvu osakaal kindlustusperioodi pikkuse järgi 2022. aastal“ (allikas: LKF)



Kui liikluskindlustuse lepingud oleksid perioodiga üks aasta, siis väheneks oluliselt lepingute arv, mis jäävad aasta jooksul õigeaegselt uuendamata. See vähendaks oluliselt variant 1 juures välja toodud probleemi. Teisalt vähendaks selline piirang klientide jaoks harjumuspärast paindlikkust, sh võimalust arvestada kindlustuslepingu sõlmimisel näiteks oma eelarvepiirangutega või sõiduki kasutusvajadusega.

**Variant 4.** Variant 1 täiendusega, et liiklusregistris registreeritud sõiduki lepingud pikenevad reeglina automaatselt. Tegemist oleks variandi 1 edasiarendusega, mis lahendab ära variandi 1 probleemid. Automaatselt pikenevate liikluskindlustuslepingute sätestamisel tuleks aga



kindlustusvõtjale jätkuvalt tagada võimalus soovi korral valida endale turutingimustel sobiv kindlustusandja iga kindlustusperioodi lõppemisel.

Variandi 4 puhul saab välja tuua järgmist:

- MID direktiivist tulenevat kindlustuskohustust arvestades on läbi lepingute automaatse pikenemise tagatud reeglina pidev kindlustuskaitse;
- tänaste liikluskindlustuse lepingute uuendamise harjumuskäitumise taustal võib järeldada, et isegi võimalikke täiendavaid eelteavitusi arvesse võttes ei ole tagatud see, et kindlustusvõtjad ise uuendaks lepinguid nii, et kindlustusperioodi vahel ei oleks ajalist vahet (vt Joonist 8);
- vähematel juhtudel rakenduks turutingimustel kindlustamisest oluliselt kulukam ALK, sest sõiduauto suhtes sõlmitud tavapärase liikluskindlustuse lepingu keskmine aastamakse oli 2022. aastal 121 eurot, kuid sama ALK maksaks 701 eurot;
- tänane liikluskindlustuse regulatsioon ei ole motiveerinud kindlustusandjaid ja kindlustusmaaklereid pakkuma lahendusi, mis tagaks lepingute asjakohase uuendamise, sh eelteavituste saatmisel lõppema hakkavast kindlustusest;
- lepingu õigeaegse uuendamise unustajate jaoks on lepingu automaatse pikenemise näol tegemist nõrka maandumisega järgmiseks kindlustusperioodiks ehk omal moel mugavusteenusega;
- jätkuvalt oleks võimalus valida kindlustusvõtja turu tingimustel kujunenud kindlustusmaksega ja seda ka nõrka lepingu pikendamisel uueks kindlustusperioodiks;
- üldiselt liiguvad kaasajal teenused selles suunas, et asjad toimuvad automaatselt, aga soovija saab asjade käiku mõjutada – tegemist oleks kaasaegse lahendusega, kus vaikimisi toimib süsteem automaatselt, kuid säilib sekkumise ja sobiva kindlustusandja valimise võimalus;
- automaatselt pikenev leping sobitub hästi ka liikluskindlustuse kohustusliku olemusega, kus seadusega taotletud eesmärk (kindlustuskaitse olemasolu) tekib kliendi vaates minimaalse pingutusega jättes samas talle võimaluse alternatiivideks. Analoogete lahendusena saab tuua kohustusliku kogumispensioni, kus noored tööturule sisenejad liidetakse süsteemiga koos fondi loomisega automaatselt (vaikimisi), kuid neil on õigus omapoolset initsiatiivi näidates sellest süsteemist lahkuda;
- automaatselt uuenevad lepingud kaitsevaid paremini neid, kes kogemata jätaavad lepingu sõlmimata ja põhjustavad kahju, sest ALK puhul rakendatakse omavastutust 640 eurot kindlustusjuhtumi kohta.

Automaatselt pikenev leping (variant 4) oleks kindlasti asjakohane meede liikluskindlustuse tagamisel (MID artikkel 3) ja oleks ka kindlustusvõtja jaoks mugav, soodne ja riskivaba lahendus. Inimene ei pea liikluses olles muretsema, kas tal on liikluskindlustus, ja kui ei ole, kannab ta täna riski põhjustada suur liikluskahju lepingu lõppemise järgsel 12-kuulisel perioodil, sest siis esitab kahju hüvitanud LKF juhile tagasinõue kannatanule hüvitatud summa ulatuses. Olukord muutuks soodsamaks ka seetõttu, et inimest ei ähvarda ALK, mis on turutingimustel lepingust reeglina kindlustusvõtjale palju kallim lahendus ja millega kaasneb omavastutus. Kui võrrelda lahendust, kus pärast lepingu lõppu kohalduks ALK lepingu automaatse pikenemise asemel, siis kohene ALK rakendumine oleks kindlustusvõtjale koormavam (kõrgem maksumus, omavastutus, täitemenetlus) ja piiraks tema valikuvõimalust rohkem, sest lepingu automaatse pikenemise korral pikeneks leping kindlustusvõtja valitud kindlustusandja juures.

Variandi 4 juures tuleb siiski välja tuua võimalikust kindlustusvõtjate mugavusest sama kindlustusandja juures lepingu automaatse pikenemisega kaasneva võiv hinnatõus. Selline

olukord võib näiteks kujuneda siis, kui lepingut pikendavad kindlustusandjad hakkaksid pikenevate lepingute puhul tegema turutingimustest kallimaid pakkumisi ootuses, et klientidest enam ei vaata muid pakkumisi. Esiteks, selline nn *differential pricing* hinnastrateegia<sup>38</sup> ei ole asjaomasel juhul kooskõlas nn IDD<sup>39</sup> direktiivi artikkel 17 lõikes 1 ja nn POG<sup>40</sup> määruse artikkel 6 lõikes 2 sätestatud põhimõtetega<sup>41</sup>. Teiseks, samal ajal on arvestatav võimalus kaotada need kliendid, kes muid pakkumisi siiski vaatavad, sest lepingutel on aastase kindlustusperioodi piirang ning iga uue perioodi puhul tuleb kindlustusandjal klienti teavitada uuest hinnast aegsasti, samuti tuleks maakleri vahendusel sõlmitud lepingu puhul teavitada klienti ka alternatiivsetest pakkumistest aegsasti.

Tegemist oleks aga põhimõttelise muudatusega võrreldes kehtiva regulatsiooniga. Seetõttu on järgnevalt esitatud variandi 4 põhjalikum mõjuanalüüs.

Kindlustusvõtja ja ka ühiskond tervikuna oleks paremas situatsioonis üldjuhul üksnes automaatselt pikenevate lepingute lubamise puhul, sest jäävad ära sotsiaalmajanduslikud probleemid, mis teiste seletuskirjas käsitletud stsenaariumide (variandid 1-3 ja 5) korral võiksid sõidukiomanikku või vastutavat kasutajat tabada. Olukord oleks parem ka võrreldes kehtiva olukorraga (õnnetuse põhjustamisel 12-kuulise kindlusvabastuse ajal põhjustatud õnnetus tuleks kinni maksta omast taskust).

Automaatselt pikenevate lepingute korral saab liiklusregistrisse kantud ja kindlustuskohustusega sõidukil reeglina olema pidev kindlustuskaitse ja seda üldjuhul turutingimustel. Võrreldes täna kehtiva olukorraga väheneb risk, et pärast kindlustusperioodi lõppu rakendub automaatselt turutingimustest oluliselt kallim ja omavastutusega ALK. Samuti võib eeldada, et väheneb juhtumeid, kus isik kasutaks sõidukit olukorras, kus puudub kindlustuskaitse, sest kaob tänane 12-kuuline automaatselt rakenduv kindlustusvabastus, mille ajal ei tohi sõidukiga sõita ja kui seda siiski tehakse, tuleb kahju põhjustajal lõpptulemusena tasuda kogu kahju oma tasukust. Täna kehtiva regulatsiooni kohaselt lasub 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse ja ühtlasi liikluses osalemise keelu kestel kahju põhjustamisel kahju esmase hüvitamise kohustus viimasel kindlustusseltsil (LKindIS § 36 lg 2), kuid tal on kahju põhjustajalt välja makstud kahju sissenõudmise õigus (LKindIS § 55).

Näiteks oli LKFi andmetel keskmine kahjunõude summa 2022. aastal 2 122 eurot, kuid suurim kahjunõude summa Eesti liikluskindlustuse süsteemis on olnud ca 5,6 miljonit eurot. Kindlustuskaitseta sõidukitega põhjustatud õnnetuste hulka iseloomustab Joonis 2 „Vastaval aastal lepinguta sõidukiga põhjustatud juhtumite arv“ ning Joonis 3 „Vastaval aastal lepinguta sõidukiga põhjustatud juhtumite kahju summa“ iseloomustab asjaomastes õnnetustes põhjustatud kahjude maksumust.

---

<sup>38</sup> hinnastrateegia, kus ettevõtte määrab samale tootele erinevad hinnad, lähtudes erinevast klienditüübist, ostuajast vms kriteeriumist lähtuvalt

<sup>39</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2016/97, mis käsitleb kindlustustoodete turustamist, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02016L0097-20200612&qid=1692966454784>

<sup>40</sup> Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/2358, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/97 seoses toodete järelevalve ja juhtimise nõuetega, mida kohaldatakse kindlustusandjate ja kindlustustoodete turustajate suhtes, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02017R2358-20220802&qid=1692966583202>

<sup>41</sup> EIOPA „Supervisory statement on differential pricing practices in non-life insurance lines of business“ p 3.8., [https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-03/EIOPA-BoS-23-076-Supervisory-Statement-on-differential-pricing-practices\\_0.pdf](https://www.eiopa.europa.eu/system/files/2023-03/EIOPA-BoS-23-076-Supervisory-Statement-on-differential-pricing-practices_0.pdf)

Kindlustusandja puhul sõltub mõju sellest, kas ta täna automaatselt pikenevaid lepinguid pakub või on selleks valmis. Automaatselt pikenevaid lepinguid juba täna pakuvad kindlustusandjad tõenäoliselt olulisi ja kulukaid muudatusi IT lahendustes ja kindlustustingimustes tegema ei pea. Täna pakuvad automaatselt pikeneva lepingu sõlmimise võimalust umbes pooled kindlustusandjad. Need, kes täna ei paku automaatselt pikenevaid lepinguid, peavad tegema infosüsteemides kas ümberseadistusi või süsteeme muutma või täiustama. Sellisel juhul võib investeerimisvajadus olla suurem, kuid see võib sõltuda ka sellest, kas automaatselt pikenevaid lepinguid pakutakse teistes teenusliinides ja kas IT lahendused on teenusliinide vahel ühtlustatud või taaskasutatavad või tuleb automaatselt pikenevate lepingutega seotud protsessid ja lahendused alles luua. Sellel on surve kindlustusmaksele, kuid kindlustushinnad kujunevad piisava konkurentsiga turul, kus osa kindlustusandjaid on automaatselt pikenevate lepingute pakumise kulu juba oma hindadesse või kasumise vähenemisesse konverteerinud ja osalevad turukonkurentsis. Seetõttu ei tohiks sellel olla olulist mõju kindlustuse hinnale. Automaatselt pikenevate lepingute puhul on mõju kindlustusvõtjale ja ühikonnale pea olematu.

Muudatuse võib olla ka kindlustuse hinda langetav mõju, sest need, kes täna 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil põhjustavad suurema kahju, ei pruugi olla võimelised tagasinõuete kaudu neid kahjusid kindlustusandjale katma ning tõenäoliselt toimuks toaliste kahjude katmine ülejäänud kindlustusvõtjate kulul läbi hinnakujunduse. Viimasena nimetatud mõju kindlustuse hinnale edaspidi ei oleks.

Liiklusõnnetuses kannatanute olukorda muudatus ei mõjuta.

Mõju LKF-le on väga väike, sest kehtiv liikluskindlustuse register peab juba täna arvestama automaatselt pikenevate lepingutega kehtiva regulatsiooni alusel.

Mõju kindlustusmaakleritele ja agentidele. Kindlustusmaakler on isik, kes tegeleb tasu eest maaklerilepingu alusel kindlustuse turustamisega eesmärgiga soovitada ja vahendada kliendile sõltumatu analüüsi alusel kindlustuslepingut, mis vastab kõige paremini kliendi kindlustushuvile ja nõudmistele (KindlITS § 174 lg 1). Kindlustusagent on isik, kes tegeleb tasu eest agendilepingu alusel kindlustuse turustamisega ühe või mitme kindlustusandja jaoks ja huvides või sõlmib kindlustuslepinguid nende nimel ja arvel (KindlITS § 174 lg 2).

Kindlustusmaakler ja kindlustusagent (vahendajad) peavad olema kantud Finantsinspektsiooni peetavasse vahendajate nimekirja. Finantsinspektsiooni kodulehel avaldatud turuosaliste registrist leiab ülevaate kindlustusvahendajatest (sh kindlustusagendid, ülepiirilised kindlustusagendid, kindlustusmaaklerid, välismaiste kindlustusmaaklerite filiaalid ja ülepiirilised kindlustusmaaklerid)<sup>42</sup>. 2022. aasta lõpu seisuga oli Finantsinspektsiooni kindlustusvahendajate nimekirja kindlustusmaaklerina kantud 40 kindlustusmaaklerit ja Eestis tegutses seitse välisriigi kindlustusmaakleri filiaali<sup>43</sup>.

Finantsinspektsiooni kodulehel avaldatud statistika andmetel vahendasid 2022. teisel poolaastal kindlustusmaaklerid ja välisriigi kindlustusmaaklerite Eesti filiaalid kahjukindlustuslepinguid kindlustusmaksete eest kokku 191 530 000 eurot, sh liikluskindlustuse lepinguid 42 216 000 eurot, ja asjaomased vahendustasud olid kokku 26 149 000 eurot, sh liikluskindlustuse vahendustasud 5 741 000 eurot<sup>44</sup>. Võrdluseks, kogu 2022. aasta liikluskindlustusmaksete

<sup>42</sup> <https://www.fi.ee/et/kindlustus/kindlustusvahendajad/kindlustus-0/kindlustusvahendajad>

<sup>43</sup> [https://www.fi.ee/sites/default/files/2023-04/finantsinspektsiooni\\_aastaruanne\\_2022.pdf](https://www.fi.ee/sites/default/files/2023-04/finantsinspektsiooni_aastaruanne_2022.pdf)

<sup>44</sup> <https://statistika.fi.ee/fistar/#/et/p/4274/r/4333/4061>

kogusumma oli 103 000 000 eurot<sup>45</sup>, mis sisaldab nii kindlustusseltside otsemüüki kui ka vahendajate kaudu müüdnud lepinguid.

Eesti Kindlustusmaaklerite Liit on eelnõu koostamise käigus toimunud konsultatsioonide käigus välja toonud, et tänased kindlustussektoris kindlustusandjate ja kindlustusmaaklerite vahel sõlmitud koostöölepingud ei arvesta lepingute automaatse pikendamisega. Maaklerid pakuvad täna makse vastu lepinguid, st et leping loetakse sõlmituks kindlustusmakse tasumisest. Automaatse pikendamise korral võib seega seniste koostöölepingute kontekstis tekkida probleem, kui maakler teeb kindlustuspakkumuse, kuid kindlustusvõtja ei tasu kindlustusmakset olukorras, kus leping pikeneb automaatselt. Vastavalt senistele koostöölepingutele peaksid maaklerid tasuma liikluskindlustuse poliisi väljastamisel perioodi kindlustusmakse seltsile. Samas ei ole kindlustusmaakleril hoobasid nõu võlas oleva lepingu lõpetamiseks. Selliselt tekiks kindlustusmaakleritel krediidirisk. Selle suurus võib mõjutada maaklereid loobuma liikluskindlustuse vahendamisest ja seda eriti suurte sõidukiparkide kindlustamisel, kus asjaomane risk võib olla mõõdetav sadades tuhandetes eurodes.

Seletuskirja koostajatele teada olevalt kindlustusmaaklerid ei vahenda automaatselt pikenevaid lepinguid, kuid pole teada põhjused, miks kindlustusseltside ja maaklerite vahel ei ole välja kujunenud vastastikku kasulik koostööformaadid ka selliste lepingute vahendamiseks. Võib eeldada, et koostöö võiks tugineda vastastikusel kasul, sh arvestada vahenduse tasustamise põhimõtteid ja vahendatud kindlustusmaksete tasumisega kaasneva võivaid tingimusi ja riskide kandmist. Siinjuures tuleb silmas pidada ka maaklerkanalite olulisust kindlustusseltside jaoks nii liikluskindlustuslepingute vahendamisel (ca 40% liikluskindlustuse turust) kui ka muude kindlustuslepingute vahendamisel. Üldise liikluskindlustuse lepingute automaatselt pikendamise regulatsiooni sätestamisel võib seetõttu tõusetuda päevakorda kindlustusvahendajate ja kindlustusseltside koostöölepete võimalik ümbervaatamine. Selles protsessis võib olla mõningane eelis läbirääkimistel suurema turuosaga kindlustusvahendajatel võrreldes oma väiksemate konkurentidega, kuid kokkuvõttes on nii praegu kui ka pärast käesoleva eelnõuga taotletavaid muudatusi tegemist vastastikusel kasul lähtuva koostööga lepinguvabaduse tingimustes. Seepärast võib eeldada, et ollakse vastastikku huvitatud koostöölepingute täpsustamisest.

Kindlustusvõtja. Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme mõju oleks pigem väike kui keskmine. Mõju ulatus on pigem keskmine. Positiivne mõju oleks vaikinisi kindlustuskaitse pikendamisel. Sellel osal kindlustusvõtjatest, kes kasutasid kehtiva korra kohaselt sõidukit hooajuti, tuleb teadvustada, et kindlustusperioodi lõppemisele ei järgne enam automaatselt 12-kuuline kindlustuskohustusest vabastus (vt selle meetme kohta eraldi koostatud mõjuhindangut). Olgugi, et regulatsioon puudutab valdavat osa liikluskindlustuse lepinguid, tuleks sihtrühma suurust hinnata isikutega, kelle jaoks oleks automaatsel pikendamisel sisuline tähendus – nendeks on senise 12-kuulise vabastuse kasutajate arv võrrelduna kõikide kindlustusvõtjatega. Sihtrühma suurust tuleks seega hinnata pigem väikeseks. Mõju esinemise sagedus ja ebasoovitavate mõjude risk oleksid väikesed.

Kindlustusandja ja agent. Enamik kindlustusandjatest pakuvad automaatselt pikenevaid liikluskindlustuse lepinguid, sh üks neist kuuest üksnes automaatselt pikenevaid lepinguid. Muudatus mõjutaks enam neid nelja kindlustusandjat, kes selliseid lepinguid ei paku. Neil võib olla vaja kohandada IT süsteeme ja teha muid ettevalmistusi sellise kindlustustoote pakkumiseks. Kuivõrd arvestatav osa liikluskindlustuse lepinguid vahendatakse maaklerite poolt, kes käesolevaga automaatselt pikenevaid lepinguid ei vahenda, oleks seltsidel ja maakleritel tõenäoliselt ees koostöölepingute täpsustamise protsess. Kokkuvõttes võib seega

---

<sup>45</sup> [https://lkf.ee/sites/default/files/Kindlustusturg\\_2022.pdf](https://lkf.ee/sites/default/files/Kindlustusturg_2022.pdf)

eeldada, et meetme mõju oleks pigem oluline. Eelkirjeldatu viitab pigem suurele mõju ulatusele. Sihtrühma suurus on väike (Eesti muude ettevõtete hulga suhtes). Mõju esinemise sagedust tuleks seostada üleminekuga ja seetõttu oleks see pigem väike. Ebasoovitavate mõjude risk võib seonduda maaklerkanaliga seotud koostöölepete läbirääkimistega, kuid mõlema osapoolle huvi peaks kokkuleppe saavutamiseks olema piisavalt suur. Seega võib ebasoovitavate mõjude riski hinnata kindlustusandjate jaoks pigem väikeseks, kui keskmiseks.

**Kindlustusmaakler.** Maaklerkanalid teadaolevalt automaatselt pikenevaid liikluskindlustuse lepinguid ei vahenda ja nende jaoks oleks kokkuvõttes tegemist pigem olulise mõjuga. Neil võib olla vaja kohandada IT süsteeme ja teha muid ettevalmistusi sellise kindlustustoote vahendamiseks. Kuivõrd arvestatav osa liikluskindlustuse lepinguid vahendatakse maaklerite poolt, oleks seltsidel ja maakleritel tõenäoliselt ees koostöölepingute täpsustamise protsess. Mõju ulatus on seega pigem suur. Sihtrühma suurus on väike. Mõju esinemise sagedust tuleks seostada üleminekuga ja seetõttu oleks see pigem väike. Ebasoovitavate mõjude risk võib seonduda maaklerkanaliga seotud koostöölepete läbirääkimistega, kuid mõlema osapoolle huvi peaks kokkuleppe saavutamiseks olema piisavalt suur. Seega võib ebasoovitavate mõjude riski hinnata kindlustusandjate jaoks pigem väikeseks, kui keskmiseks.

**LKF.** Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme mõju ei ole oluline. Väheneb risk, et kindlustamata sõidukiga sattutakse liiklusesse ja seetõttu võib LKF-il kindlustamata sõidukitega põhjustatud kahjude hüvitamise koormus väheneda. Mõju ulatus, sihtrühma suurus, mõju esinemise sagedus ja ebasoovitavate mõjude risk on väike.

**Variant 5.** Variant 4 täiendusega, et kui tegu on hooajuti kasutava sõidukiga, siis leping automaatselt ei uuene ja ALK ei teki kohe peale lepingu lõppu. Varianti ei ole põhjendatud rakendada samadel põhjustel, mis varianti 2.

**Kokkuvõte.** Eeltoodud variantide kaalumise tulemusel osutasid eelnõu koostajate hinnangul perspektiivikamateks variant 4 (liikluskindlustuse lepingute automaatselt pikenevate regulatsiooni sätestamine) ja variant 1 (pärast kindlustuslepingu lõppemist rakendub koheselt sundkindlustus ehk ALK). Seetõttu on eelnevalt pikemalt analüüsitud just nimetatud kahte varianti. Kooskõlastusringile on siiski esitatud eelnõu, mis sisaldab varianti 1 põhjusel, et nimetatud juhul ei tule seaduses teha muudatusi ehk tervikuna muutub kindlustusvõtjate ja enamike teiste süsteemi osapoolte jaoks tänasega võrreldes vähem kui seda varianti 4 puhul. Samuti leiti nende kahe varianti tugevuste, nõrkuste ja mõjude kaalumisel, et kohese ALK-i kohaldamisega kaasnev negatiivne mõju on enamike kindlustusvõtjate ja teiste süsteemi osaliste jaoks siiski kokkuvõttes talutav ja see ei kaalu üles üksnes automaatselt pikenevate lepingute juurutamisest ehk suuremast süsteemi muutmisest tulenevat võimalikku ebamugavust ja kulu.

**LKindlS § 8 muutmine.** Muudatused LKindlS §-s 8 on seotud kindlustusjuhtumi määratlusega. Kehtiv LKindlS § 8 lõige 1 sätestab positiivse loeteluna, millistel tingimustel käsitatakse sõidukiga kahju põhjustamist kahjuks liikluskindlustuse kontekstis, ja lõikes 2 sätestatakse loetelu olukordadest, mida ei käsitata liikluskindlustuse kindlustusjuhtumina. Muudatused tehakse kahel põhjusel.

Esiteks, MID muutmise direktiivis sõiduki kasutamise mõiste sätestamisest tulenevalt. LKindlS § 1 lõikes 1<sup>2</sup> sätestatakse LKindlS kohaldamine sõiduki mis tahes kasutamisele transpordivahendina, sõltumata maastikust, millel sõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub. Vt lähemalt LKindlS § 1 muudatuste selgitusi.

Teiseks, MID direktiivist tulenevalt peab kogu sõiduki kasutamisest tulenev kahju olema liikluskindlustusega kaetud. Kannatanu nõude osas on kahju tekitaja ja tema kindlustusandja solidaarvõlgnikud (VÕS § 521 lg 2 esimene lause), mistõttu MID direktiivi põhimõtete kohaselt peab kindlustusandja vastu saama esitada nõuded samal õiguslikul alusel, kui kahju tekitaja vastu. Eelnõuga tagatakse see, et kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus on samasugune kahju tekitaja omaga ja seetõttu kõrvaldatakse LKindlS-st hüvitatava kahju määramisel vastuolu VÕS-is sätestatud kahju hüvitamise põhimõtetega. Asjaomast mitmete LKindlS sätete muutmise lähtekohta on pikemalt selgitatud LKindlS § 23 muutmise selgituses.

Muudatus on seotud ka LKindlS reguleerimisala täpsustamisega §-s 1, samuti LKindlS §-s 5 kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite loetelu täpsustamisega. Vt ka LKindlS §-de 1 ja 5 selgitusi.

Muudatusega sõnastatakse LKindlS § 8 lõikes 1, mis on kindlustusjuhtum – kolmandale isikule sõidukiga kahju tekitamine sõiduki transpordivahendina kasutamise käigus; ning tunnistatakse § 8 lõige 2 kehtetuks.

**LKindlS § 11 lõike 2, § 78 ja § 80 lõike 1 muutmine.** LKindlS-is ja ka LS-is on mitmes sättes kasutatud sõnu „kindlustuskohustuse täitmine“ ja „kindlustuskohustuse täitmata jätmise“ liikluskindlustuse olemasolule või selle puudumisele viitamisel ja seda eeskätt selle kontrollimise kontekstis. Kindlustuskohustus on LKindlS § 3 lõikes 1 defineeritud kui „kohustus sõlmida kohustusliku liikluskindlustuse leping (edaspidi leping) kolmandale isikule sõidukiga kahju tekitamisest tuleneva vastutuse kindlustamiseks käesolevas seaduses sätestatud korras ja ulatuses.“ Samas on kindlustuskaitse olemas nii sellisel sõidukil, mille suhtes on sõlmitud liikluskindlustuse leping, kui ka sõidukil, mille suhtes on sundkindlustusena rakendunud LKindlS 5. peatükis sätestatud automaatne liikluskindlustus (ALK). ALK-il on liikluskindlustuse lepingu alusel tekkinud kindlustuskaitsega üldjoontes samaväärne kaitse, kuid ALK oluliselt kallim tavalisest liikluskindlustusest. Sõidukiga, millel on ALK kaitse, võib liikluses osaleda ja sellise sõiduki juhti ei ole põhjust liikluses osalemisel karistada liikluskindlustuse lepingu sõlmimata jätmise eest.

Kindlustuskohustuse täitmise mõiste kasutamine läbisegi kitsamas tähenduses (üksnes liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustus, mida on LKF-il vaja kontrollida seoses ALK rakendamisega) ja laiemas tähenduse (lepingu või ALK olemasolu, mida kontrollib politsei sõidukiga liikluses osalemise korral) võib eksitada. Seetõttu on õigusselguse tagamiseks mitmetes asjassepuutuvates sätetes asendatud sõnad „kindlustuskohustuse täitmine“ sõnadega „liikluskindlustuse olemasolu.“ Näiteks on LKindlS § 11 lõike 2 sõnastus pärast parandust järgmine: „Liikluses osalevate sõidukite, sealhulgas riigipiiri või ajutist kontrolljoont ületavate sõidukite puhul kontrollib liikluskindlustuse olemasolu politseiametnik ja abipolitseinik.“

Samal põhjusel on täpsustatud LKindlS § 80 lõiget 2 ja § 72 lõiget 1 ning LS § 33 lõike 2 punkti 9 ja § 81 lõiget 1.

**LKindlS § 13 muutmine.** Lõigetes 3 ja 4 täpsustatakse viiteid tulenevalt LKindlS § 4 muudatustega. Viide § 4 punktile 5 asendatakse viitega sama paragrahvi lõikele 2, sest muutus asjaomase viidatud regulatsiooni asukoht §-s 4.

**LKindlS täiendamine §-ga 13<sup>1</sup>.** Sätte lisamine tuleneb MID direktiivi artikli 16 muutmisest, millega sätestatakse kindlustusvõtjaga seotud kahjunõuete ajaloo tõendi regulatsioon. MID muudatustega standardiseeritakse liikmesriikides asjaomase tõendi vorm, kehtiva analoogse korraga võrreldes suurendatakse tõendi kasutamise läbipaistvust ja mittediskrimineerivat käsitamist kindlustusseltsides kindlustuse hindade kujundamisel. Kahjunõuete ajaloo tõendi

põhiline regulatsioon paikneb eelnõuga muudetavas LKindlS § 76 lõikes 4 (vt asjaomast selgitust).

Lõikega 1 sätestatakse, et kui kindlustusmakse arvutamisel või mistahes allahindluse tegemisel võtab kindlustusandja arvesse kindlustusvõtja kahjunõuete ajaloo tõendit, ei või kindlustusandja kohaldada tingimusi, mis kohtlevad kindlustusvõtjaid ebavõrdselt teises lepinguriigis väljastatud kahjuajaloo tõendi või nende kodakondsuse või endise elukoha tõttu. Nimetatud nõue tuleneb muudetavast MID artikli 16 kolmandast ja neljandast lõigust, mille kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et kahjunõuete ajaloo tõendite arvesse võtmisel ei kohtle kindlustusandjad kindlustusvõtjaid diskrimineerivalt ega suurenda nende kindlustusmakset tulenevalt nende kodakondsusest või elukohaliikmesriigist. Samuti on direktiivis sätestatud liikmesriikidele kohustus tagada, et kui kindlustusandja võtab kindlustusmaksete kindlaksmääramisel arvesse kahjunõuete ajaloo tõendeid, võrdsustab ta teistes liikmesriikides välja antud tõendid samas liikmesriigis välja antud tõenditega, sealhulgas mis tahes allahindluste kohaldamisel. Mittediskrimineerivad ja võrdsed tingimused tähendavad mh seda, et teisest liikmesriigist pärit kliendi suhtes tuleb rakendada kõiki allahindlusi, mis on kättesaadavad samasugusele kodumaisele kliendile, sealhulgas liikmesriigi õigusaktidega nõutavaid allahindlusi, näiteks nn bonus-malus<sup>46</sup> hinnasüsteemi rakendamisel.

Lõikega 2 sätestatakse kindlustusandja kohustus avalikustada üldised põhimõtted kahjunõuete ajaloo tõendi põhjal varasema kahju arvestamise kohta kindlustusmaksete suuruse arvutamisel. MID direktiivi muudetud artikli 16 viienda lõigu kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et kindlustusandjad avaldavad üldise ülevaate oma poliitikast kahjunõuete ajaloo tõendite kasutamise kohta kindlustusmaksete arvutamisel. Sellega ei nõuta kindlustusandjatele tundliku äriteabe, näiteks tariifeeskirjade üksikasjade, avaldamist. Kindlustusandjate poolt üldise ülevaate avaldamine oma hinnapoliitikast seoses kahjunõuete ajaloo kasutamisega kindlustusmaksete arvutamisel on vajalik mh ka kontrolliks, kas ja kuidas kindlustusandjad käsitlevad kahjunõuete ajaloo tõendeid.

**LKindlS § 22 kehtetuks tunnistamine.** Kehtiv LKindlS § 22 käsitleb liikluskindlustuslepingu erakorralist ülesütlemist. Lõige 1 sätestab, et kindlustusvõtjal on õigus leping erakorraliselt üles öelda mõjuval põhjusel. Sättes on esitatud näitlik avatud loetelu juhtudest, millal võib lepingu erakorraliselt üles öelda. Muu hulgas nimetatakse mõjuvaks põhjuseks sõiduki väljumist kindlustusvõtja valdusest (sõiduki ärandamine), lepingu lõppemist, mille alusel kindlustusvõtja sõidukit kasutas ning sõiduki hävimist või sellist tehnilist seisukorda, mille tõttu ei saa sõidukit kasutada enam kui üks kuu.

Võlasuhte lõppemise alused on sätestatud VÕS-is, sh lepingu erakorralise ülesütlemise regulatsioon. VÕS § 196 kohaselt võib kehtvuslepingu kumbki lepingupool mõjuval põhjusel etteteatamistähtaega järgimata üles öelda, eelkõige kui ülesütlevalt lepingupoolelt ei või kõiki asjaolusid ja mõlemapoolset huvi arvestades mõistlikult nõuda lepingu jätkamist kuni kokkulepitud tähtpäevani või etteteatamistähtaja lõppemiseni (erakorraline ülesütlemine). LKindlS § 22 on VÕS-is sätestatud laiema erakorralise ülesütlemise regulatsiooni ühe aspekti suhtes erinormiks, kuid sellise erinormi järele puudub sisuline vajadus. Dubleeriv ega paralleelne regulatsioon ei ole põhjendatud, selle kaotamine aitab kaasa üldisele õigusaktide mahu vähendamisele ning seaduse tasemel näitlikku loetelu sätestav regulatsioon pole antud juhul vajalik.

---

<sup>46</sup> Kindlustuses tähendab nn *bonus-malus* süsteem seda, et kliendi kindlustusmakset kohandatakse vastavalt tema individuaalsele kahjuajaloole. Näiteks, pakutakse kindlustusmakse allahindlus, kui mingil perioodil ei ole kahjusid esinenud, ja kui vahepeal on esinenud kahjusid, võetakse seda arvesse kindlustusmakse suurendamisel.



Kehtiva LKindIS § 22 lõike 2 kohaselt on tühine kindlustusandja ja kindlustusvõtja kokkulepe, mille korral on lepingu mõjuval põhjusel ülesütlemine piiratud või välistatud. Samas on juba LKindIS §-s 2 sätestatud, et kindlustusvõtja, kindlustatud isiku, samuti kahjustatud isiku kahjuks nii LKindIS-st kui ka VÕS-ist kõrvalekalduv kokkulepe on tühine (välja arvatud juhul, kui kõrvalekalduva kokkuleppe lubatavus on seaduses sätestatud). Nimetatud põhjustel tunnistatakse LKindIS § 22 tervenisti kehtetuks.

**LKindIS § 23 muutmise.** Kehtiva LKindIS § 23 lõike 1 eesmärk on kindlustusandja vastutuse piiramine sel teel, et on sätestatud ammendavalt need kindlustatud isiku vastutuse õiguslikud alused, mille esinemine toob kaasa kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse. Eelkõige välistatakse suures osas lepingu rikkumisest tuleneva kahju hüvitamine.

Muudatusega piirangud kaotatakse. Kannatanu nõude osas on kahju tekitaja ja tema kindlustusandja solidaarvõlgnikud (VÕS § 521 lg 2 esimene lause), mistõttu on loogiline, et kindlustusandja vastu saab esitada nõuded samal õiguslikul alusel, kui kahju tekitaja vastu. Eelnõuga tagatakse see, et kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus on samasugune kahju tekitaja omaga.

Muudatuse eesmärk on kõrvaldada seaduses võimalikud vastuolud MID direktiiviga. MID muutmise direktiivi artikkel 3 esimene lõik sätestab: „Iga liikmesriik võtab artiklit 5 arvestades<sup>47</sup> kõik vastavad meetmed, et tagada sellise sõiduki kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, tsiviilvastutuskindlustuse olemasolu“. Varasem sõnastus oli järgmine: “Iga liikmesriik võtab artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.”

MID direktiivi artikkel 3 neljanda lõigu kohaselt peab sama artikli esimeses lõigus osutatud kindlustus kohustuslikult katma nii vara- kui ka isikukahju.<sup>48</sup> Nimetatud kahju võib MID artikli 9 kohaselt summaliselt piirata, kuid direktiiv ei näe ette kahju hüvitamise piiramist või välistamist lähtuvalt kahju hüvitamise nõude alusest. 24.10.2013 tegi Euroopa Kohtu otsused kohtuasjades C-22/12 Katarína Haasová versus Rastislav Petrík ja Blanka Holingová (Haasová)<sup>49</sup> ning C-277/12 Vitālijs Drozdovs versus Baltikums AAS (Drozdovs)<sup>50</sup>. Haasová ja Drozdovs lahendite valguses peaks seadusandlus tagama kõik kahju tekitaja tsiviilvastutuse alusel hüvitatavad kahjuliigid. Kuigi analüüsitavates lahendites on käsitletud isikukahju mõistet, tuleb ka asjakahju puhul lähtuda kohtu poolt väljendatud seisukohast, et MID direktiivis toodud kahju mõiste alt ei saa välistada teatud liiki kahjusid ning kahju mõistet tuleks tõlgendada laialt. Kohtujurist jõudis analüüsitavates lahendites seisukohale, et direktiividelt võetaks nende kasulik mõju, kui õigust niisuguse kahju hüvitamisele nagu põhikohtuasjas vaadeldav, mõjutaksid siseriiklikud kindlustuse valdkonnas kehtestatud õigusnormid, millega piiratakse mootorsõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuse kaetust kindlustusega.

<sup>47</sup> Viidatud MID artikkel 5 sätestab erandid sõidukite kindlustamise kohta. MID muutmise direktiiv täiendab seda sätete olulisel määral, täpsustades erandite tegemise võimalusi.

<sup>48</sup> Siinkohal tuleb märkida, et MID direktiivi artikkel 3 neljanda lõigu tõlge on ebatäpne: sõna “varakahju” asemel peaks olema “asjakahju” (sks k tõlge Sachschaden), st välja peaks jääma puhtmajanduslik kahju. Et tegemist on miinimumharmoneeriva direktiiviga, võib liikmesriik seda aga laiendada ka puhtmajanduslikule kahjule.

<sup>49</sup> Kättesaadav:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=143547&pageIndex=0&doclang=ET&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=156602> (09.12.2013).

<sup>50</sup> Kättesaadav:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=143546&pageIndex=0&doclang=ET&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=156989> (09.12.2013).



Analoogne põhimõte kehtib ka asjakahju puhul – MID direktiivilt võetaks selle kasulik mõju, kui liikmesriigis kindlustust reguleeriva seadusandlusega piirataks mootorsõidukite kasutamise seotud tsiviilvastutuse kaetust kindlustusega. Sellest peaks liikmesriigid ilmselt järeldama, et ka asjakahju puhul peaksid kõik liigid, mis on kahju tekitaja tsiviilvastutuse alusel hüvitatavad, olema kindlustusega kaetud. Sellest lähtuvalt on LKindIS-i EL õigusega kooskõlla viimiseks eelnõus kavandatud mitmete LKindIS 3. peatüki (käsitleb hüvitatavat kahju) sätete kehtetuks tunnistamine või muutmine selliselt, et liikluskindlustusega oleks MID direktiivis nõutavas ulatuses kaetud kõik kahjuliigid, mille eest VÕS-i järgi kahju tekitab vastutab.

Samas on MID direktiivi alusel lubatud igal liikmesriigil määrata tsiviilvastutuse piirid, mis ulatuses tekib sõiduki kasutamise kaasneva kahju eest sõiduki kasutaja vastutus kannatanu ees - nii näiteks on liikmesriikidel võimalik sätestada, milline kahju kuulub liikmesriigi õiguse alusel hüvitamisele ja milline on välistatud (nt puhtmajanduslik kahju, kannatanu enda osa arvestamine jne). Kuid MID direktiivi eesmärk on, et selliselt liikmesriigi poolt määratletud hüvitamisele kuuluv kogu sõiduki kasutamisest tulenev kahju peab olema liikluskindlustusega kaetud ning direktiiv ei näe ette võimalust siseriiklikus õiguses kehtestada, et teatud osa kahjust, mille eest sõiduki kasutaja vastutab, on kindlustuskaitse alt välistatud, nt et kaetud on ainult deliktiline, mitte aga lepinguline tsiviilvastutus. Tuleb siiski mõnda, et selle konkreetse küsimuse kohta ei ole Euroopa Kohus seni tõlgendamisjuhiseid andnud. Liikluskindlustusandja hüvitamiskohustuse piiramise kohta hüvitist saama õigustatud kannatanute ringi kaudu on aga vastavad juhised olemas. Nimelt asus Euroopa Kohus lahendi C-442/10 punktis 46 seisukohale, et MID direktiivi artikli 3 esimese lõiguse nimetatud liikluskindlustus peab kaitsma kõiki kannatanuid peale sõidukijuhil, kes kahju põhjustas, välja arvatud juhud, mil kuulub kohaldamisele mõni esimeses, teises või kolmandas direktiivis<sup>51</sup> selgelt sätestatud eranditest.<sup>52</sup>

Euroopa Kohus on leidnud ka seda, et liikmesriikidel lasub kohustus tagada, et siseriikliku õiguse alusel kohaldatav mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mille tingimused vastavad MID direktiivi nõuetele ning et direktiivi kasulikkude mõju ei saa piirata siseriiklikud sätted, mis käsitlevad liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist.<sup>53</sup> Nimetatud Euroopa Kohtu lahenditest nähtub, et liikluskindlustusandja hüvitamiskohustuse välistamine või piiramine riigisisises õigusega on võimalik üksnes direktiivis ettenähtud juhtudel.

Erinevalt LKindIS § 23 lõikest 1 ei näe MID direktiiv ette erandit, mille kohaselt ei peaks liikluskindlustusandja hüvitama kahju, mille on kindlustatud isik kannatanule tekitanud lepingu rikkumisega.<sup>54</sup> Seega on kehtiv LKindIS § 23 lõige 1 sellisena MID direktiiviga vastuolus.

---

<sup>51</sup> Need direktiivid on tänaseks kehtetuks tunnistatud ja asendatud 2009. aastal MID direktiiviga.

<sup>52</sup> Euroopa Kohtu 11.novembri 2011. aasta kohtuotsus kohtuasjas Churchill Insurance Company Limited, C-442/10, ECLI:EU:C:2011:799.

<sup>53</sup> Euroopa Kohtu 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Almeida, C-300/10, ECLI:EU:C:2012:656, p-d 30-31. Tõsi, antud kaasus ei käsitlenud kahju tekitamist lepingulise suhte raames, vaid turvavõõga kinnitamata kaassõitja kahju hüvitamise nõudeid. Siiski saab Kohtu rõhutust, et kaitstud peavad olema kõik kannatanud, ja kui on konkreetne direktiivis ettenähtud erand, kanda üle ka LKindIS § 23 lg-s 1 tehtud lepingulise vastutuse välistusele.

<sup>54</sup> Sellist kahju hüvitamise kohustuse piirangut nagu LKindIS § 23 lg 1 ei näe ette ka Saksa õigus. Sealse liikluskindlustusandja hüvitamiskohustust reguleeriva õigusakti Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung § 2 lg 1 hõlmab kahju tekitaja kahju hüvitamise kohustuse alusena kõiki eraõiguslikke seadusest tulenevaid vastutusnorme (gesetzliche Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts). Õiguskirjanduse kohaselt kuuluvad sinna alla ka seadusel, eelkõige BGB §-l 280 põhinevad lepingulise kahju hüvitamise juhtumid (gesetzlich geregelte Schadenersatzansprüche aus dem Vertragsrecht), ning kahju kuulub liikluskindlustuse raames hüvitamisele ka juhul, kui

Siiski tuleb Eesti õigust tõlgendada võimalikult direktiiviga kooskõlalisesena.<sup>55</sup> Direktiivikonformse tõlgendamise põhimõttest johtuvalt tuleks lepingulisi kaitsekohustusi liikluskindlustuse ja LKindlS § 23 kontekstis tõlgendada võimalikult kitsalt ja jõuda VÕS § 1044 lõike 2 ja § 127 lõike 2 kaudu kahju tekitaja deliktilise vastutusele. Samas VÕS § 127 lõike 2 kohaselt ei kuulu kahju hüvitamisele ulatuses, milles kahju ärahoidmine ei olnud selle kohustuse või sätte eesmärgiks, mille rikkumise tagajärjel kahju hüvitamise kohustus tekkis. Antud sätte kohaselt määratakse ära mitte üksnes lepingulise kahju hüvitatavus, vaid ühtlasi välistatakse selle kaudu VÕS § 1044 lg 2 kohaselt ka lepingulise ja deliktilise nõude konkurents ehk olukord, kus teoreetiliselt tuleks kahju hüvitamise nõue kõne alla nii lepingulise kui ka deliktilise vastutuse sätete alusel.<sup>56</sup> Üldreeglina saab nimetatud sätte kohaselt lepingulise suhte olemasolu korral nõuda kahju hüvitamist üksnes lepingu alusel. Siiski võimaldab VÕS § 1044 lg 2 nõuda lepingulise kohustuse rikkumisest tuleneva kahju hüvitamist õigusvastaselt tekitatud kahju hüvitamise peatükis sätestatud alusel, kui rikutud lepingulise kohustuse eesmärk oli muu, kui sellise kahju ärahoidmine, mille hüvitamist nõutakse. Seega, kui poolte vahel on lepinguline suhe ja üks pool tekitab teisele poolele tema absoluutsete õigushüvede rikkumisega kahju, siis vastutab ta delikti alusel üksnes juhul, kui lepingulise kohustuse eesmärk oli midagi muud kui teise poole absoluutsetele õigushüvedele tekitatud kahju ärahoidmine.<sup>57</sup> Samas teisel seisukohal näib olevat Riigikohus, kes on leidnud, et töövõtjal on tellija omandi kaitsekohustus kui töövõtulepingu üks kõrvalkohustus ning töövõtja on töövõtulepingu täitmisel mh kohustatud tagama tellija asjade säilimise ja vältima nende kahjustumist, lähtudes analoogia korras VÕS § 620 lõikest 2.<sup>58</sup> Samuti on Riigikohus sõnastanud üldise seisukoha, et eelkõige on lepingupoolte kohustuseks hea usu põhimõttest (VÕS § 6 lõige 1) tulenev kohustus mitte kahjustada oma lepingulist põhikohustust täites teise poole õigushüvesid (nn lepingulised kaitsekohustused).<sup>59</sup> Eeltoodust tulenevalt on kõnealune säte tekitanud käibes vaidlusi ja on senini ebaselge, kas Riigikohtu lahenditest hoolimata saaks direktiivikonformse tõlgendamise abil selliseid juhtumeid liikluskindlustuse (LKindlS § 23 lõige 1) kontekstis käsitleda lepinguvälise vastutuse juhtumitena.

Siiski, LKindlS § 23 direktiivikonformsel tõlgendamisel ei saa minna LKindlS § 23 lõike 1 selge sõnastuse ja seadusandja tahtega vastuollu. Tõlgendamine *contra legem* ei ole ka

---

sõidukiga kahju tekitamine kujutas endast ühtlasi lepingu rikkumist. Vt Langheid/Wandt, 2. Teil. Systematische Darstellungen 3. Kapitel. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung § 2 vnr. 19.

<sup>55</sup> Vt direktiiviga kooskõlalise tõlgendamise kohustuse kohta nt Euroopa Kohtu 9. jaanuari 2010. aasta kohtuotsus Küçükdeveci, C-555/07, EU:C:2010:21, p 48.

<sup>56</sup> K. Sein. Ettenähtavus ja rikutud kohustuse eesmärk kui lepingulise kahjuhüvitise piiramise alused. Tartu, 2007, lk 149.

<sup>57</sup> K. Sein. Ettenähtavus ja rikutud kohustuse eesmärk kui lepingulise kahjuhüvitise piiramise alused. Tartu, 2007, lk 150. P. Varul jt. Võlaõigusseadus III. Kommenteeritud väljaanne. Juura, 2009, lk 634-635.

<sup>58</sup> RKTko 2-17-15317 p 12. Antud kaasuses oli tegemist remonditöökotta jäetud autoga, mis pärast tööde valmimist ära varastati. Riigikohus pidas võimalikuks, et töövõtjal oli ka pärast remonditööde valmimist auto suhtes lepinguline kaitsekohustus ning seega lepinguline vastutus. Samale seisukohale asus Riigikohus ka lahendis 2-15-6034 (p-d 24-25), kus pidas ehitusettevõtjat lepingu alusel vastutavaks tellijale kuuluvate asjade (konkreetsel juhul koridori tõstetud sanitaartechnika) säilimise eest. Riigikohus sedastas, et selline kahju on hõlmatud töövõtulepingu eesmärgiga.

<sup>59</sup> RKTko 3-2-1-180-10 p 9. Antud kaasuses paigaldas töövõtja tellija hoonesse keskküttekatla, kusjuures töövõtulepingu esemeks oli üksnes uue keskküttekatla ühendamine olemasoleva viimatoruga, mitte aga viimatoru ühendamine korstnaga. Tulekahju puhkes aga tuleohtliku korstnaühenduse tõttu. Vaatamata sellele oli töövõtja Riigikohtu arvates kohustatud informeerima tellijat, et enne keskküttekatla töölerakendamist tuleb veenduda viimatoru ja korstna vahelise ühenduse nõuetekohasuses ning ohutuses.

direktiivikonformse tõlgendamise puhul võimalik. Nii on Euroopa Kohus kohtuasjas C-122/17 leidnud, et kui riigisisese õigusnormi direktiiviga kooskõlaline tõlgendamine on võimatu, ei pea riigisiseseid sätteid kohaldamata jätma, küll aga on sellises olukorras kannatanul vastavate eelduste olemasolul võimalik esitada kahju hüvitamise nõue riigi vastu.<sup>60</sup>

Kuivõrd LKindIS § 23 lõike 1 praegune sõnastus ei ole mitte üksnes MID direktiiviga vastuolus, vaid ka sisuliselt küsitav ja direktiivikonformne tõlgendamine on problemaatiline, eemaldatakse eelnõuga kindlustusandja vastutuse piirangud. Muudatusega tagatakse, et vastavuses direktiiviga on kogu sõiduki kasutamisega kaasnev vastutus edaspidi liikluskindlustusega kaetud.

Kehtiv LKindIS § 23 ei võimaldanud esitada kindlustusandja vastu nõudeid riigivastutuse seaduse alusel. Riigivastutus tuleb kõne alla juhul, kui õnnetusjuhtumi põhjustab näiteks alarmsõiduk. Sellisel juhul tekitatakse kahju avalik-õiguslikus suhtes, kuivõrd politsei või teine alarmsõiduki valdaja kasutas oma eriõigusi. Riigikohtu üldkogu on leidnud, et RVastS § 1 lõike 3 punkti 3 mõttes peab avaliku võimu kandja eriõigus, mille kasutamisel on tegemist kahju tekitamisega avalik-õiguslikus suhtes, olema seotud avaliku võimu kandja liikluses osalemisega, st andma talle liikluses osalemisel suuremad õigused võrreldes tavaliiklejatega. Sellisteks eriõigusteks on LS § 71 lg-s 2 sätestatud alarmsõiduki juhi õigus ametiülesannete täitmisel eirata LS § 47 lõigetes 1–4 nimetatud suurimat lubatud sõidukiirust, kui sõidukil on sisse lülitatud sinine vilkur koos erilise helisignaaliga või helisignaalita.<sup>61</sup> Sõiduki kasutamisel tekkiva riigivastutuse kindlustamist MID direktiiv siiski ette ei näe. Tegemist on liiklejate kaitseks tehtava siseriikliku muudatusega.

Eelnõuga tehakse LKindIS asjaomased muudatused, et edaspidi oleks liikluskindlustusega kaetud igasugune vastutus kahju tekitamise eest, mis võib tekkida sõiduki kasutamisel transpordivahendina. Nimetatud põhjusel tehakse eelnõuga muudatusi LKindIS §-des 23, 24, 26, 27, 28, 29–33.

LKindIS § 23 lõike 1 sõnastusest jäetakse eelnõuga välja senised kahju hüvitamise piirangud ja muudetud kujul on lõike sõnastus järgmine: „Kahjustatud isik võib kindlustusjuhtumi toimumise korral esitada kahju hüvitamise nõude kindlustusandja vastu, kui kindlustatud isik vastutab kahjustatud isiku ees.“

Kehtiv LKindIS § 23 lõige 2 sätestab, et matusekulud kandnud isik võib kindlustusandja vastu esitada nõude VÕS § 129 alusel. LKindIS § 23 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks. VÕS § 129 sätestabki varalise kahju hüvitamise surma põhjustamise korral.

LKindIS § 23 täiendatakse lõikega 3, milles sätestatakse kindlustusandja kohustus kahjustatud isiku nõudmisel talle selgitada kahju hüvitamise põhimõtteid ja kindlustusandja kasutatavat kahjuhüvitise arvutamise meetodikat. Vt ka LKindIS § 24 selgitusi.

**LKindIS § 24 muutmine.** Kehtiva LKindIS § 24 esimene lause sätestab kindlustusandja kohustuse hüvitada kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitatud kahju üksnes LKindIS-s sätestatud alustel ja ulatuses. Eelnõu eesmärk on aga muuta LKindIS selliselt, et edaspidi oleks liikluskindlustusega kaetud igasugune vastutus kahju tekitamise eest, mis võib tekkida sõiduki kasutamisel transpordivahendina (vt LKindIS § 23 muudatuste selgitusi). Eelnõuga moodustatakse § 24 senisest tekstist lõige 1 ja selle esimese lause kohaselt hüvitab kindlustusandja kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule

<sup>60</sup> Vt Euroopa Kohtu 7. augusti 2018 kohtuotsus C-122/17, ECLI:EU:C:2018:631, p 57.

<sup>61</sup> <https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=3-2-4-1-10>, p 10

kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitatud kahju VÕS 7. peatükis sätestatud ulatuses, arvestades LKindlS-s sätestatud erisusi. Viidatud VÕS 7. peatükk sätestabki kahju hüvitamise regulatsiooni.

Jätkuvalt jääb aga kehtima § 24 teises lauses sätestatud põhimõte, et LKindlS 3. peatükis (hüvitatav kahju) sätestatu ei piira kahjustatud isiku õigust esitada nõue kahju põhjustaja vastu mõnes teises seaduses sätestatud alusel (normi asukoht on edaspidi § 24 lõike 1 teine lause).

LKindlS § 24 täiendatakse lõikega 2, millega kohustatakse LKF-i kahjude hüvitamise praktika ühtlustamiseks koostama hüvitatava kahju arvutamise ja hüvitamise soovituslik metoodika kahjuliikide kaupa. Seni on LKF omal initsiatiivil koostanud ja avaldanud oma kodulehel liikluskindlustuse head tavad<sup>62</sup>, kuid tulenevalt käesoleva eelnõuga sätestatud muudatustest, sh liikluskahjude hüvitamise regulatsiooni vähendamisest LKindlS-is, on vajalik metoodikate koostamise ja avaldamise kohustuse sätestamine seaduses.

Ühe konkreetse metoodikaga hõlmatud teemad ja nende käsitlemise viis määratakse lähtuvalt vajadusest, välja kujunenud praktikast, kasutajamugavusest vms asjasse puutuvatest põhimõtetest. Metoodikas võib nt selgitada asjaomaseid regulatsioone ja termineid, avada kahjude hüvitamise üldpõhimõtteid asjaomases valdkonnas, välja tuua skeeme ja valemeid, anda juhtnõore ja soovitusi kohtuotsute valguses, tuua näiteid nii keskmisest praktikast kui ka erakordsetest juhtumitest jms.

LKF on juba alustanud liikluskindlustuse heade tavade ja metoodikate uuendamise ja täiendamise protsessiga. Metoodikad koostatakse VÕS-i ja kohtupraktika pinnalt. LKF võtab metoodikate koostamisel arvesse ka teiste riikide (nt Soome ja Saksamaa) asjaomast kogemust. Metoodika töötab välja töögrupp ja selle liikmed valitakse sõltuvalt metoodika sisust ja sellest, kas ja kui palju on kohtupraktikat. Näiteks ülalpidamishüvitise metoodika töögruppi koosseis: Jüri Aava (LKF-i jurist), Eero Johannes (If Kindlustuse jurist), Martti Merila (LKF-i õigusvaldkonna juht), Kersti Mihelson (Salva isikukahjude käsitleja), Lauri Potsepp (LKF-i juhatuse liige), Kirsti Risthein (Seesami isikukahjude käsitleja), Karin Sein (Tartu Ülikooli tsiviilõiguse professor). Osade kahjuliikide metoodikate koostamiseks on vajalik kompetents LKF-is ja kindlustusandjatel olemas.

LKF kavandab (seisuga 05.07.2023) metoodikate koostamist või olemasolevate heade tavade uuendamist valdavalt muudatuste kavandatavaks jõustumise ajaks järgmiselt:

- 1) liikluskindlustuse kahju hüvitamine – peetakse vajalikuks üldise metoodika olemasolu, kuid esialgu piirdatakse veebilehel olemasolevate liikluskindlustuse kahjude selgituste täpsustamisega;
- 2) ülalpidamishüvitis – metoodika koostamine on lõpusirgel ja selles kavandatakse nt järgmiste teemade käsitlemist: hüvitist saama õigustatud isiku määratlemine, hüvitise arvutamine, hüvitise maksmise periood ja sagedus, hukkunu sissetuleku arvestamine hüvitise suuruse määramisel, nõude käsitlemiseks vajalik teave jms;
- 3) töövõimetushüvitis, sh edasiste majanduslike võimalust halvenemise läbi tekkinud kahju – olemasolev ajutise töövõimetuse metoodika vajab ülevaatamist ja muude alateemade käsitlemise vajaduse hindamine on töös;
- 4) netotulu arvutamise metoodika – metoodika on juba aastaid olemas, kuid seda ei ole seni veebis avaldatud ja see vajab läbivaatamist;

<sup>62</sup> LKF kodulehel rubriigis „Kindlustamise tavad“ alamrubriik „Liikluskindlustuse kahju“, <https://www.lkf.ee/et>

- 5) mittevaraline kahju – metoodika koostamine on lõpusirgel (avaldatakse ilmselt koos lühikokkuvõttega) ja metoodikas kavandatakse käsitleda mittevaralist kahju kannatanu või tema lähedase tervise kahjustumisest, kannatanu raskest tervisekahjustusest või surmast tekkinud kahju kannatanu lähedasele, samuti kahju asja hävimisest või kaotsi minekust (kahju tekkimise aeg, hüvitise maksmise kohustus, õigustatud isikud, hüvituse summa);
- 6) asendusauto kulu või kasutuseelis – metoodika on koostatud ja ootab avaldamist (avaldatakse ilmselt koos lühikokkuvõttega) ning selles selgitatakse mh millal on kahju tekkinud ja tuleb hüvitist maksta, milline on hüvitise suurus ja maksmise periood, kuidas arvutada asendusauto kulu hüvitamise suurus, kes on hüvitisele õigustatud isikud jms;
- 7) auto väärtuse vähenemine – kehtiv metoodika on veebis<sup>63</sup>, kuid see vajab uuendamist.

Muude kahjuliikide (matusekulu, ravikulu, vajaduste suurenemine, asja hävimine või kaotamine, asja kahjustamine, asendusasja kasutamise kulu või kasutuseelise kadumine (v.a auto), õigusabikulu, kulu kahju ärahoidmiseks või kahju vähendamiseks) kohta eraldi metoodikaid LKF käesolevaga ei kavanda.

LKF-i koostatavate metoodikatega seoses tuleb rõhutada, et iga kindlustusandja vastutab oma otsuste seadusele vastavuse eest ise. LKF-il on kohustus metoodikate näol koondada parim teadaolev arusaam kehtivate sätete rakendamisest, samuti viimasest kohtupraktikast ning headest tavadest kindlustamisel, kahjuteadete menetlemisel ja kahjude hüvitamisel. Sellega seoses on LKF-il kohustus jälgida õigusaktide muutumist ja kohtupraktikat ning hoida metoodikad ajakohased. Lisaks seaduses tulenevale metoodikate koostamise ja avaldamise kohustusele peaks LKF-i huvi metoodikate ajakohastamise vastu tulenema ka sellest, et LKF-i liikmed on need samad kindlustusandjad, kes nendest metoodikatest saavad juhinduda.

Metoodikatest ja nende kokkuvõtetest on kasu ka kahjustatud isikutel ja ka kindlustatud isikutel oma õiguste ja kohustuste mõistmiseks ja paremaks rakendamiseks.

**LKindIS § 25** sätestab direktiivist tulenevad kohustusliku liikluskindlustuse kindlustussummade alampiirid. Kindlustusandjal on kohustus hüvitada kahjustatud isikule tekkinud kahju vähemalt alampiiri ulatuses. Kehtiva seaduse § 25 lõike 1 kohaselt on kindlustussumma ühe kindlustusjuhtumi kohta asjakahju (asja hävimise või kahjustamise) korral 1 200 000 eurot ning isikukahju (surma põhjustamise, tervise kahjustamise või kehavigastuse tekitamise) korral 5 600 000 eurot. Seadus täpsustab, et kui kahjustatud isikuid on kindlustusjuhtumi kohta rohkem kui üks ja kindlustusandjale esitatud nõuete kogusumma või kindlustusandja esialgu hinnatud kindlustushüvitise summa ületab käesoleva eelnimetatud kindlustussumma, jagab kindlustusandja kindlustushüvitise kahjustatud isikute vahel proportsionaalselt iga kahjustatud isiku kahju suuruse järgi. See tähendab, et asjaomane kindlustussumma on sama, olenemata sellest, mitu kahjustatud isikut ühe kindlustusjuhtumi (liiklusõnnetuse) toimumise tõttu kahju sai.

Direktiivis kindlustussumma alampiiri kehtestamine tähendab, et liikmesriik võib sätestada kõrgemad määrad. Eesti seda võimalust kasutanud ei ole, kuid on liikmesriike, kus hüvitise määr on senisest miinimumist kõrgem või kindlustussummad puuduvad sootuks ehk kahju hüvitatakse sõltumata selle suuruselt.

Teistes liikmesriikides kehtivatele kindlustussummade alampiiridele tuleks pöörata tähelepanu LKindIS § 50 lõikest 3 tulenevalt, mille kohaselt Eestis kindlustusjuhtumi põhjustamisel

<sup>63</sup> <https://www.lkf.ee/et/kindlustamise-tavad/auto-v%C3%A4rtuse-v%C3%A4henemine>

sõidukiga, mille põhiasukoht on mõnes teises lepinguriigis, hüvitatakse kahju selle sõiduki põhiasukohariigi õiguses sätestatud kindlustussumma ulatuses, kui see ületab eelnõuga sätestatud kindlustussummat.

Seni kohustas direktiiv Euroopa Komisjoni kehtivad kindlustussummad üle vaatama iga viie aasta tagant, lähtudes üleliidulisest konsolideeritud tarbijahinnaindeksist. Euroopa Komisjonile sätestati kohustus avaldada teave uute kindlustussummade kohta Euroopa Liidu Teatajas. Tegemist on automaatse määrasid suurendava mehhanismiga ilma tavapärasest seadusandlikku protseduuri läbimata. Näiteks 2010. aastal analüüsis Euroopa Komisjon kehtivaid kindlustussummasid, konsulteeris liikmesriikidega ning tõstis varakahju eest ette nähtud hüvitise minimaalselt kindlustussummat 1 000 000 eurolt tänaseni kehtinud 1 200 000 eurole ning isikukahju hüvitise puhul 5 000 000 eurolt 5 600 000 eurole.

Olgugi, et muudetava MID direktiivi artiklis 9 oli ette nähtud mehhanism kindlustussumma alampiiri automaatseks kohandamiseks, ei taganud see miinimummäärade sünkroniseeritud muutumist kõikides liikmesriikides. Direktiiv võimaldas rakendada riigiti erinevaid üleminekuperioode, mistõttu ongi liikmesriikides kujunenud erinevad kuupäevad minimaalse hüvitamise piirmäära perioodiliseks ümberarvutamiseks ning selle tagajärjeks on liikmesriigiti erinevad minimaalsed hüvitamise piirmäärad. Et tagada kahjustatud isikute võrdne minimaalne kaitse kogu liidus, tuli need minimaalsed piirmäärad ühtlustada ja kehtestada ühtne läbivaatamisklausel, kasutades võrdlusalusena Eurostati poolt avaldatud tarbijahindade harmoneeritud indekseid. Samuti kehtestati direktiivi muudatusega edaspidiseks uus miinimummäärade läbivaatamist reguleeriv menetluskord ja ühetaoline ajakava.

Keskmine liikluskindlustuse kahju Eestis oli aastatel 2020–2022 keskmiselt ca 2000 eurot, kusjuures keskmine isikukahju jäi vahemikku ca 4000–8000 eurot, mis on märkimisväärselt alla direktiivi alammäärade. Keskmised kahjud aastatel 2020–2022 on esitatud järgnevas tabelis<sup>64</sup>.

**Tabel 4.** „Keskmised kahjud aastatel 2020–2022“ (allikas: LKF)

<b>Kahju (euro)</b>	<b>2020.a</b>	<b>2021.a</b>	<b>2022.a</b>
Keskmine kahju	2 017	1 981	2 122
Keskmine isikukahju	7 745	4 831	4 364
Keskmine mittevaraline kahju	2 306	3 352	1 558

Eesti Liikluskindlustuse Fondi liikluskindlustuse statistika andmetel on Eesti suurimad liikluskindlustuse kahjud 2023. aasta esimese kvartali seisuga järgmised<sup>65</sup>:

1. 2018. aastal 5,6 mln eurot, sh isikukahju 5,4 mln eurot (veoauto kaotas juhitavuse ja põrkas kokku vastassuunas liikuva sõiduautoga);
2. 2011. aastal 4,6 mln eurot, sh isikukahju 4,6 mln eurot (sõiduk paiskus teelt välja ja kaasreisija sai üliraskeid vigastusi);
3. 2014. aastal 3,4 mln eurot, sh isikukahju 3,4 mln eurot (sõiduauto sõitis teelt välja ja kaks kaasreisijat said väga raskeid kehavigastusi).

EL minimaalsete kindlustussummade Eesti oludes piisavuse hindamisel on oluline võrrelda ka Eesti hinnataset EL keskmise hinnatasemega. Eurostati andmetel oli Eesti üldine hinnatase

<sup>64</sup> [https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2022\\_4Q\\_0.pdf?121](https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2022_4Q_0.pdf?121)

<sup>65</sup> [https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2023\\_1Q\(esialgne\).pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2023_1Q(esialgne).pdf)

2022. aastal 89% EL keskmisest, sh kaupade hinnad moodustasid 95% ja teenuste hinnad 81% EL keskmisest<sup>66</sup>.

Seega pole EL miinimumist kõrgemate hüvitismäärade kehtestamine Eestis põhjendatud ja direktiivis sätestatud uued miinimumpiirmäärad peaksid olema piisavad kannatanute nõuete rahuldamiseks. Oluline on silmas pidada ka seda, et hüvitismäärast suurema kahju puhul tuleb hüvitismäär ületav kahju hüvitada kahju tekitajal.

Eelnõuga sätestatakse LKindlS § 25 lõikes 1 varakahju kindlustussummaks 6 450 000 eurot ja isikukahju puhul 1 300 000 eurot ühe kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kahjustatud isikute arvust.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 4 kindlustussummade alampiiride edaspidiseks automaatselt ajakohastamiseks Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusakti alusel, mis omakorda lähtub EL määruse alusel koostatud EL harmoneeritud tarbijahinnaindeksist. Seega võivad edaspidi kehtivad kindlustussummade alampiirid muutuda ilma täiendava Eestisisese seadusloome protseduurita, kuid vajadusel on jätkuvalt võimalik asjaomased alammäärad kehtestada seadusega uutel Euroopa Komisjoni kehtestatud tasemetel või neist kõrgemal tasemel. Eelnõus pakutud automaatne alampiiride rakendumine Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusakti alusel on põhjendatud, kuna määrade muutmise protseduur ja alused on täpselt piiritletud ja kindlaks määratud ning see on vajalik seetõttu, et tagada uute määrade õigeaegne kohaldamine Eestis samaaegselt teiste liikmesriikidega.

Selleks, et liikluskindlustuskaitse miinimummäärad peaks aja jooksul sammu üldise hindade muutumisega, volitataksegi direktiivi muudatusega Euroopa Komisjoni võtma kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte nende miinimumsummade ajakohastamiseks. Iga viie aasta järel alates 2021. aasta 22. detsembrist vaatab Euroopa Komisjon läbi kindlustussummade alampiirid kooskõlas harmoneeritud tarbijahinnaindeksiga, mis on koostatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2016/792<sup>67</sup>. Euroopa Komisjon võtab kooskõlas MID artikliga 28b vastu delegeeritud õigusakti kuue kuu jooksul pärast iga viieaastase perioodi lõppu.

Direktiivi põhjenduspunktides on välja toodud, et direktiivi alusel delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel on eriti oluline, et Euroopa Komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas EL institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes<sup>68</sup> sätestatud põhimõtetega. Sealjuures saavad Euroopa Parlament ja EL nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

Asjaomane volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse Euroopa Komisjonile määramata ajaks, kuid Euroopa Parlament ja EL nõukogu võivad MID artikli 9 lõikes 2 osutatud volituste igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist

---

<sup>66</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Comparative\\_price\\_levels\\_of\\_consumer\\_goods\\_and\\_services](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Comparative_price_levels_of_consumer_goods_and_services)

<sup>67</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/792, mis käsitleb tarbijahindade harmoneeritud indekseid ja eluaseme hinnaindeksit ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 2494/95 (ELT L 135, 24.5.2016, lk 11)

<sup>68</sup> Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe (OJ L 123, 12.5.2016, lk 1-14)



Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust. MID artikkel 28b sätestab ka selle, et enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib Euroopa Komisjon kooskõlas EL institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega. Euroopa Komisjon peab delegeeritud õigusakti tegema koheselt teatavaks Euroopa Parlamendile ja EL nõukogule. Delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega EL nõukogu ei ole kolme kuu jooksul pärast õigusakti neile teatavaks tegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui nad on enne selle tähtaja möödumist Euroopa Komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või EL Nõukogu algatusel võib nimetatud tähtaega pikendada kolme kuu võrra.

Lõikega 5 kohustatakse fondi avaldama kehtivad kindlustussummad oma kodulehel. Kui kindlustussumma muutub käesoleva paragrahvi lõikes 4 sätestatud korras, avaldab fond kehtiva kindlustussumma koos viitega asjaomasele Euroopa Komisjoni õigusaktile. Selliselt uute kindlustussummade avaldamine muudab need kindlusvõtjatele ja -andjatele lihtsamini leitavaks.

LKindlS rakendussätted reguleerivad kindlustusjuhtumile kohalduva seaduse redaktsiooni küsimust. Kehtiva § 83 lg 1 kohaselt kohaldatakse kindlustusjuhtumile kindlustusjuhtumi toimumise ajal kehtinud liikluskindlustuse seadust. Käesoleva eelnõuga nimetatud sätet täiendatakse selliselt, et kindlustusjuhtumile kohaldatakse ka kindlustusjuhtumi toimumise ajal kehtinud LKindlS § 25 lõikes 4 nimetatud Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusaktiga sätestatud kindlustussummasid.

**LKindlS § 26 muutmine.** LKindlS § 26 sätestab asja kahjustamisest või hävimisest põhjustatud kahjuga seonduva. Enamasti sisaldab see kahju hüvitamise selgitusi, mis on kooskõlas VÕS-i kahju hüvitamise sätetega ning täpsustavad VÕS-i regulatsiooni asjakahju hüvitamisel. Liikluskindlustuse puhul on need selguse huvides vajalikud. Seaduses säilib põhimõte, mille kohaselt tuleb sõiduki kahjustamise korral teostada sõiduki taastusremont ning kindlustushüvitise rahas maksmine on lubatud vaid mõjuval põhjusel, eelkõige siis, kui sõidukile taastusremondi tegemine on ebamõistlik. Samuti säilib kannatanu õigus valida remondiettevõtte. Tuleb arvestada, et kindlustusandja hüvitamiskohustus piirdub põhjendatud kulutuste hüvitamisega. Samuti säilib kehtiv käibemaksuga või käibemaksuta hüvitamise regulatsioon. Endiselt säilib regulatsioon, mille kohaselt kindlustusjuhtumieelse väärtuse hüvitamise korral läheb hüvitatud asja omandiõigus kindlustusandjale üle. Kui kahjustatud isik ei anna kindlustusandjale kahjustatud asja üle, siis kindlustusandja vähendab väljamakstavat kindlustushüvitist hüvitatud asja kindlustusjuhtumi järgse väärtuse võrra.

Muudatusega tunnistatakse kehtetuks LKindlS lõige 9, sest selle sätte kohaselt on kindlustusandja kahju hüvitamise kohustus väiksem kui on kahju tekitaja kohustus. Kehtivas lõikes 9 on piirang, et sõiduki väärtuse vähenemist sai kannatanu nõuda üksnes siis, kui sõiduk oli raskelt kahjustatud, kui selle taastamise kulud ületasid 50 protsenti sõiduki turuhinnast ja taastusremont hõlmas kandevkere või raami kuju taastamist olulises ulatuses. Selline piirang kaob (vt ka LKindlS § 23 selgitust). Riigikohus on korduvalt kohtulahendites<sup>69</sup> 3-2-1-113-08 (punkt 14), 3-2-1-121-08 (punkt 17) ja 2-16-5564 (punkt 14) VÕS § 132 lõike 3 kohta kinnitanud, kui asja on kahjustatud, hõlmab kahjuhüvitis eelkõige asja parandamise mõistlikud kulud ning võimaliku väärtuse vähenemise. LKF kavandab auto väärtuse vähenemise arvutamise meetodika täpsustamist (vt LKindlS § 24).

---

<sup>69</sup> Riigikohtu lahendid leiab <https://www.riigikohus.ee/et/lahendid>



**LKindlS § 27 kehtetuks tunnistamine.** Kehtiv LKindlS § 27 sätestab ülalpidamishüvitise maksmise põhimõtted selliselt, et need ei ole kooskõlas VÕS-ga. Eelnõuga vastuolud kaotatakse ja asjaomased sätted tunnistatakse LKindlS-s kehtetuks. Hüvitise arvutamisel tuleb VÕS-i kohaselt lähtuda kahju hüvitamise üldisest eesmärgist asetada kannatanu ülalpeetavad rahaliselt võimalikult lähedasse olukorda sellega, milles nad oleks olnud, kui liiklusõnnetust ei oleks toimunud (VÕS § 127 lg 1). Hüvitis peab olema mõistliku suurusega ja vastama ülalpidamise suurusele, mida surmasaanu oleks sellele isikule andnud (VÕS § 129 lg 3). Kui ülalpidamiskohustus tuleb perekonnaseadusest, siis kohalduvad ka hüvitise suuruse arvutamisele seal toodud sätted.

Kannatanu nõude osas on kahju tekitaja ja tema kindlustusandja solidaarvõlgnikud (VÕS § 521 lg 2 esimene lause), mistõttu MID direktiivi põhimõtete kohaselt peab kindlustusandja vastu saama esitada nõuded samal õiguslikul alusel, kui kahju tekitaja vastu. Eelnõuga tagatakse see, et kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus on samasugune kahju tekitaja omaga. Vt LKindlS § 23 selgitust. Analoogsetel põhjustel tehakse muudatusi LKindlS §-des 28, 29, 30-33.

**LKindlS § 28 muutmine.** LKindlS §-s 28 sätestatud töövõimetushüvitise maksmise põhimõtted on kooskõlas asjaomaste VÕS regulatsioonidega, täpsustades hüvitise arvutamist. Erandiks on kehtiv LKindlS § 28 lõige 2, mille kohaselt makstakse töövõimetushüvitist isikule alates 16-aastaseks saamisest, mis tunnistatakse käesoleva eelnõuga kehtetuks. Kui noorem inimene töötas ja kaotas töötasu, siis see tuleks hüvitada, kui ta ei töötanud, siis tuleks hüvitada edasiste majanduslike võimaluste vähenemise läbi tekkinud kahjuna. Vt LKindlS § 23 selgitust.

**LKindlS § 29 muutmine.** Kehtiv LKindlS § 29 sätestab ülalpidamishüvitise ja töövõimetushüvitise arvutamise reeglid. Käesoleva eelnõuga tunnistatakse aga LKindlS-s ülalpidamishüvitisega seonduv kehtetuks (vt LKindlS § 27 kehtetuks tunnistamise selgitus), mistõttu jäetakse LKindlS § 29 pealkirjast ja lõikest 1 välja viited ülalpidamishüvitisele.

LKindlS § 29 lõike 8 kehtetuks tunnistamine ning lõike 9 sõnastuse täpsustamine tuleneb samuti vajadusest tagada töövõimetushüvitise arvutamise alused üldiste kahju hüvitamise põhimõtetega ja kooskõla VÕS põhimõtetega. Nii on tagatud kahjustatud isikul võimalus esitada kindlustusandja vastu nõuded samal õiguslikul alusel, kui kahju tekitaja vastu. Eelnõuga vastuolud kaotatakse. Vt LKindlS §-de 23 ja 27 selgitusi.

LKindlS § 29 lõige 13 tunnistatakse kehtetuks, kuid normi sisu viiakse samas sõnastuses üle sobivasse kohta – § 30 lõikesse 6.

**LKindlS § 30 muutmine.** Kehtiv LKindlS § 30 sätestab ülalpidamishüvitise ja töövõimetushüvitise muutmise reeglid, kuid käesoleva eelnõuga tunnistatakse LKindlS-st ülalpidamishüvitisega seonduv kehtetuks (vt LKindlS § 27 muutmise selgitust). Seetõttu jäetakse LKindlS §-st 30 välja ülalpidamishüvitisega seotud lõige 4.

LKindlS § 30 täiendamine lõikega 6 ei ole sisuline muudatus, vaid normi asukoha muutmine (muudatuse eelne asukoht on § 29 lõige 13). Sätte sisuks on töövõimetushüvitise ümber arvutamine ja seetõttu on sätte õige asukoht §-s 30, mis käsitleb kindlustushüvitise muutmist. Lõike sisu: hüvitis arvutatakse ümber, kui kahjustatud isikul tekib või oleks tekkinud õigus vanaduspensionile; hüvitise ümberarvutamisel võetakse kahjustatud isiku netotulust enne kindlustusjuhtumit arvesse 60 protsenti.

Kehtiva normi algne selgitus omaaegse eelnõu algataja seletuskirjas oli järgmine: lõike kohaselt „võib kindlustusandja nii väljamakstavat töövõimetushüvitist kui ka ülalpidamishüvitist

vähendada kahjustatud isiku jõudmisel vanaduspensioniiikka. Isiku sissetulekute vähenemine pensionile jäämisel on tavaline ja see juhtub kõikide isikutega (s.t ka nendega, kes ei saa kindlustusandjalt töövõimetushüvitist või ülalpidamishüvitist). Eelnõu säte näeb ette, et hüvitise ümberarvutamisel võetakse kahjustatud isiku netotulust enne kindlustusjuhtumit arvesse 60 protsenti. Sisuliselt tähendab see regulatsioon, et kui isik jõuab vanaduspensioniiikka, siis vähendatakse liiklusõnnetuse eelset netotulu 40% võrra ja lisaks võetakse hüvitisest maha ka vanaduspension ise kui seaduse alusel määratud hüvitis.“ Samasugune reegel kehtis ka käesolevale LKindLS-le eelnenud liikluskindlustuse seaduses“<sup>70</sup>.

**LKindLS §-de 31 ja 32 kehtetuks tunnistamine.** Kehtiv LKindLS § 31 sätestab ülalpidamishüvitise ja töövõimetushüvitise maksmise lõpetamise viisil, mis ei ole kooskõlas VÕS asjaomase regulatsiooniga. Lisaks, ülalpidamishüvitisega seonduv jäetakse edaspidi LKindS-st välja. Vt LKindLS §-de 23 ja 27 selgitusi.

Kehtiv LKindLS § 32 sätestab eriregulatsiooni mittevaralise kahju hüvitamise tervise kahjustamise ja kehavigastuse tekitamise korral ning seda viisil, mis ei ole kooskõlas VÕS asjaomase regulatsiooniga. Vt LKindLS §-de 23 selgitust. Lisaks, LKindLS § 24 täiendatakse lõikega 2, millega kohustatakse LKF-i kahjude hüvitamise praktika ühtlustamiseks koostama hüvitatava kahju arvutamise ja hüvitamise soovitusliku meetodika kahjuliikide kaupa. Kavandamisel oleva mittevaralise kahju hüvitamise meetodika koostamise kohta vt LKindLS § 24 lõike 2 selgitust. Kuivõrd kehtetuks tunnistatav LKindLS § 32 lõige 4 osundab ka tervisekahjustuste ja kehavigastuste täpne liigituse sätestamises seaduse lisas, seonduv käesoleva muudatusega ka LKindLS lisa kehtetuks tunnistav eelnõu säte.

**LKindLS § 33 muutmise.** Kehtivas LKindLS §-s 33 on loetletud kahju, mis ei kuulu liikluskindlustuse alusel hüvitamisele. Euroopa Kohtu kohtulahendid peavad MID direktiivi kohase liikluskindlustusega kaetud igasugust sõiduki kasutamist transpordivahendina, mis ei eelda, et realiseeruma peaks sõidukile kui suurema ohu allikale omane risk, kaetud peab olema igasugune sõiduki kasutamine transpordivahendina, mitte üksnes suurema ohu allika omaste riskide realiseerumine. Erinevates lahendites on rõhutanud, et asjaolu, kas sõiduk on paigal (C-648/17), pargitud (C-431/18) või kas sõiduki mootor õnnetuse toimumise hetkel töötas või mitte (C-100/18), ei ole määrav. Haasová (C-22/12) ja Drozdovs (C-277/12) lahendite valguses peaks seadusandlus tagama kõik kahju tekitaja tsiviilvastutuse alusel hüvitatavate kahjuliikide hüvitamise. Kuigi nendes lahendites on käsitletud isikukahju mõistet, võib ilmselt ka varakahju puhul lähtuda kohtu poolt väljendatud seisukohast, et direktiivis toodud kahju mõiste alt ei saa välistada teatud liiki kahjusid ning kahju mõistet tuleks tõlgendada laialt (va kindlustussummad). Seda on erinevates lahendites leidnud ka kohtujurist, kes selgitas, et siseriikliku kindlustust käsitleva õigusnormiga ei saa välistada kindlustuskattest teatavat liiki kahju või teatavate kannatanute kategooriate puhul, kui kannatanud võivad tugineda kindlustatu tsiviilvastutusele, et selle alusel hüvitist saada. Seega peab riik seadusandluse Euroopa Liidu õigusega kooskõlla viimiseks tagama, et kindlustusega on direktiivis nõutavas ulatuses kaetud kõik muud kahjuliigid, mille eest VÕS-i järgi kahju tekitaja vastutab. Seega tunnistatakse § 33 punktid 2, 3, 6 ja 9-11 kehtetuks.

Viidatud LKindLS § 33 kehtetuks tunnistatavad punktid, mis praegu välistavad osade kahjude hüvitamise liikluskindlustuse hüvitisena, on järgmised:

„2) kahju, mis tekkis teel olnud kivi või muu eseme paiskumisega vastu sõidukit või muud asja;  
3) raha, väärtpaberite, kunstiväärtuste ja väärismetallist esemete, välja arvatud isiklikud

<sup>70</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu kandis Riigikogu menetluses numbrit 423 SE. Algataja seletuskiri. <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/liikluskindlustuse-seadus>

tarbeesemed, kahjustamisest või hävimisest tulenevat kahju;“  
„6) võlaõigusseaduse § 132 lõikes 4 nimetatud kahju;“  
„9) kahju, mille puhul ei ole tegemist sõiduki kui suurema ohu allika tekitatud kahjule iseloomuliku kahjuga, välja arvatud sõiduki uksega teisele sõidukile tekitatud kahju;  
10) edasiste majanduslike võimaluste halvenemisest tekkinud kahju, välja arvatud käesoleva seaduse §-s 28 sätestatud töövõimetushüvitis osalise või puuduva töövõime korral;  
11) kahjustatud asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju, välja arvatud käesoleva seaduse § 26 lõikes 9 nimetatud juhul;“.

Samas täiendatakse LKindlS §-i 33 punktiga 13, mille kohaselt tuuakse seaduses edaspidi selgelt välja, et LKindlS alusel ei hüvitata veolepingu, välja arvatud reisijaveolepingu korral kindlustusjuhtumi põhjustanud vedaja veetava veose kahjustamisest või kaotsiminekest tulenevat kahju;“.

Liikluskindlustusega kindlustatakse Solventsus II direktiivi<sup>71</sup> I lisa A osa liiki 10, välja arvatud kaubavedude vedaja vastutuskindlustus. Liiklusõnnetuse tõttu kauba kahjustamisest ja lepingu rikkumisest tulenevad kahjud hüvitatakse vedaja poolt. Liiklusõnnetuse tõttu veose kahjustamise riskide maandamiseks sõlmivad vedajad veosekindlustuslepingud. Kui aga liiklusõnnetuse põhjustab teine kindlustuskohustusega sõiduk, hüvitatakse kahju LKindlS alusel.

Kaupade vedamiseks on võimalik sõlmida autovedaja vastutuskindlustus. Lahendis 3-2-1-191-13<sup>72</sup> on Riigikohus seoses kaubaveoga kaasneva vastutuse kindlustamisega märkinud järgmist: „Vastutuskindlustuse puudumine rahvusvaheliste kaubavedudega tegeleva ettevõtjal oleks kindlasti pidanud viima sellise ettevõtjaga lepingu sõlmimisest loobumiseni või vähemalt asjaolude täiendava kontrollimiseni.“ Rahvusvahelist kaupade vedu käsitletakse „Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR)“<sup>73</sup> ja rahvusvahelisel kaupade autoveol vedaja vastutuse kindlustust nimetatakse kindlustusturul ka CMR kindlustuseks. Siseriiklikult on kaupade vedu reguleeritud VÕS-iga ja kaasnevat vastutust on vedajal võimalik kindlustada autovedajate vastutuskindlustusega.

LKindlS § 33 täiendamisel punktiga 13 puudub mõju, tegemist on tänase praktika ja kehtiva käsitluse selguse huvides normina sätestamisega.

**LKindlS § 35 muutmine.** Kehtiva LKindlS § 35 lõike 1 kohaselt on kahjustatud isikul valikuõigus, kas esitada nõue kahju põhjustaja kindlustusandja vastu või enda (liikluskindlustuse) kindlustusandja vastu. Praktikas tuleb aga ette, et kannatanu esitab nõude ühele kindlustusandjale ja kui viimase otsus talle ei sobi (või vahel ka juba enne otsust) esitab klient sama nõude teisele kindlustusandjale. See toob kaas sama nõude topelt käsitlemise ja ei ole kooskõlas oma kindlustusandja hüvitamise põhimõttega.

Eelnõuga täpsustatakse lõike 1 sissejuhatava lauseosa sõnastust selliselt, et kahjustatud isikul on võimalik valida, kas kahju hüvitamist nõuda ühelt või teiselt kindlustusandjalt. Selle

<sup>71</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/138/EÜ, 25. november 2009, kindlustus- ja edasikindlustustegevuse alustamise ja jätkamise kohta (Solventsus II). Link konsolideeritud versioonile seisuga 30.06.2021 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0138-20210630&qid=1693312203990>

<sup>72</sup> Riigikohtu lahend <https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=3-2-1-191-13>

<sup>73</sup> Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR) on koostatud 19. mail 1956 Genfis, Eesti on sellega ühinenud Vabariigi Valitsuse 09.03.1993 määrusega nr 61, <https://www.riigiteataja.ee/akt/13037042>

põhimõtte kinnitamiseks ja selgitamiseks lisatakse lõige 1<sup>1</sup>, mille kohaselt kahjustatud isik ei või nõuda kahju hüvitamist nii kahju põhjustaja kindlustusandjalt kui ka kahjustatud isiku kindlustusandjalt, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti<sup>74</sup>. Samuti on sättega selgesõnaliselt välistatud ühele või teisele kindlustusandjale kahju hüvitamise nõude juba esitanud isiku võimalust nõ poole pealt ümber mõelda. Sätte kohaselt ei või kahjustatud isik peale nõude esitamist seda tagasi võtta ega esitada nõuet teise kindlustusandja vastu. Siinkohal tuleb esile tuua seda, et tegemist on kohustusliku kindlustusega, mille tingimused on sätestatud LKindIS-s ja seega kõikide kindlustusseltside jaoks ühesugused. Samuti seda, et oma (liikluskindlustusseltsi) poole kahju hüvitamise nõudega pöördumise võimalus on mugavusteenus, mille valimise õigus on seaduses sätestatud. Kliendil on valik, kuid kui nõue on esitatud, siis käsitleb selle lõpuni üks kindlustusselts<sup>75</sup>. Kui kannatanu selle seltsi nõude tõrjumise või kahjukäsituse otsusega nõus ei ole, siis saab seda otsust ettenähtud korras vaidlustada.

LKindIS § 35 muudatused on seotud § 40 täiendamisega lõikega 3, mille kohaselt ühe valitud kindlustusseltsi otsus kehtib ka teise §-s 35 nimetatud hüvitamiseks kohustatud kindlustusandja suhtes, kelle vastu kahjustatud isikul oli õigus esitada kahju hüvitamise nõue.

Nimetatud muudatuste paketi eesmärk on tagada, et kindlustusjuhtum menetletakse lõpuni ühe, kahjustatud isiku poolt valitud kindlustusandja juures. Eesmärgiks on välistada paralleelmenetlused, kannatanute pendeldamine kahe seltsi vahel ja sellega kaasnevad põhjendamatud kulud seltsidele.

Eelnõuga LKindIS § 41 lõikes 2 tehtud muudatuse järgselt saab siiski esitada asjakahju nõude oma kindlustusandjale ja samas juhtumis tekkinud isikukahju hüvitamise nõude samaaegselt kahju põhjustaja kindlustusseltsile, kuivõrd oma kindlustusandjalt on võimalik kahju hüvitamist nõuda üksnes asjakahju osas (vt LKindIS § 41 muudatuste selgitusi).

**LKindIS § 36 lõigete 2 ja 3 kehtetuks tunnistamine.** Muudatus on seotud liikluskindlustuse lepingule vaikimisi järgneva 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusest loobumisega. Vt LKindIS § 6 kehtetuks tunnistamise selgitust.

**LKindIS § 40 täiendamine lõikega 3.** Seaduse täiendamine on seotud kahjustatud isiku poolt enda (liikluskindlustuse) kindlustusandjale kahju hüvitamise nõude esitamise õigust täpsustavate muudatustega. Vt LKindIS § 35 muudatuste selgitusi.

**LKindIS § 41 muutmise.** Kehtiv LKindIS § 41 täpsustab ja piirab kahjustatud isiku nõudeõigust kahjustatud isiku enda (liikluskindlustuse) kindlustusandja vastu. Lõike 1 kohaselt saab kahjustatud isiku kindlustusandjalt kahjustatud isik nõuda sõiduki hävimisest või kahjustamisest põhjustatud kahju, samuti sama kindlustusjuhtumi tagajärjel muu asja hävimisest või kahjustamisest põhjustatud kahju hüvitamist. Lõike 2 kohaselt aga ei hüvita kahjustatud isiku kindlustusandja kahju, kui kindlustusjuhtumi tagajärjel on tekitatud kahjustatud isikule kehavigastus või tervisekahjustus või põhjustatud kahjustatud isiku surm (lõike 2 punkt 1), samuti kui kahjustatud sõiduki või sõiduki, millega kahju põhjustati,

---

<sup>74</sup> LKindIS §-d 41 ja 42 täpsustavad kahjustatud isiku (oma) kindlustusandja vastu nõude esitamise võimalusi ja (oma) kindlustusseltsi hüvitamisest keeldumise võimalusi, millisel juhul on kahjustatud isikul õigus pöörduda sama nõudega kahju põhjustaja kindlustusandja poole. Vt ka LKindIS § 41 muudatuste selgitusi.

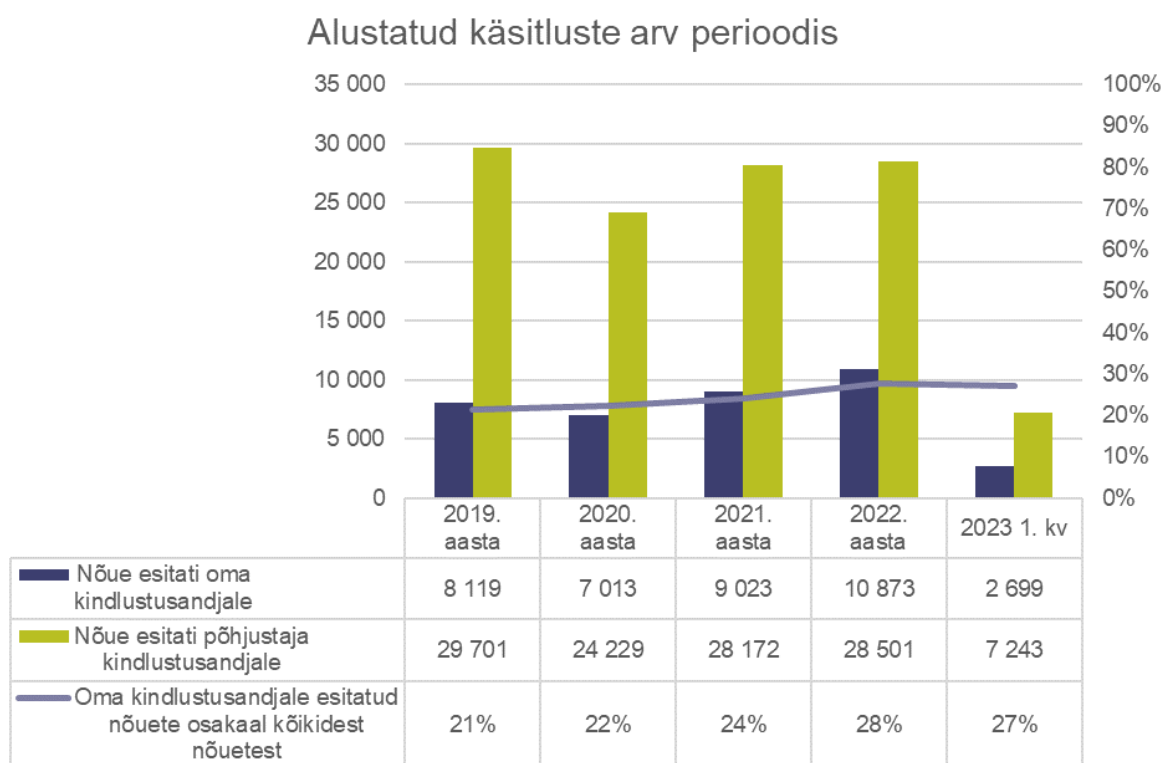
<sup>75</sup> Hiljem hüvitab kahju põhjustaja kindlustusandja kahjustatud isiku kindlustusandjale välja makstud kindlustushüvitise ning kindlustusjuhtumi asjaolude väljaselgitamiseks ja hüvitise väljamaksmiseks tehtud mõistlikud kulutused (LKindIS § 58).

põhiasukoht on välisriigis (lõike 2 punkt 2). Lisaks on lõikes 3 sätestatud kahjustatud isiku kindlustusandjale teatav paindlikkus. Kahjustatud isiku kindlustusandjal on õigus kahju hüvitamisest keelduda, kui kindlustushüvitise summa ületab eeldatavalt 10 000 eurot (lõike 3 punkt 1), samuti kui kindlustusjuhtumi asjaolud ei ole selged, muu hulgas juhul, kui kahjustatud isik, kindlustusvõtja, kindlustatud isik või kindlustusandjad ei saavuta kokkulepet selles, kes vastutab kahju põhjustamise eest (lõike 3 punkt 2).

Kahjustatud isikule nähti ette võimalus pöörduda oma (liikluskindlustuse) kindlustusandja poole kahjunõudega 2014. aastal jõustunud LKindlS-ga. Toona, sellise võimaluse sätestamisel, peeti taolist uut liikluskindlustuse põhimõtet alles harjumist vajavaks ja ei olnud teada, milline praktika hakkab rakendamisel kujunema. Seetõttu sätestati kahjustatud isiku võimalused enda kindlustusandja poole pöördumisel esialgu piiratud kujul, et regulatsiooni soodsa vastuvõtu korral saaks tulevikus kaaluda kahjustatud isikute võimaluste laiendamist.<sup>76</sup>

Järgenval LKF-i andmetele tugineval Joonisel 12 on näha kui paljud kahjustatud isikud on esitanud kahjunõudeid oma kindlustusseltsile alates 2019. aastast. Oma kindlustusandjale kahju hüvitamise nõude esitamine on vaadeldaval perioodil kasvutrendis ja 2022. aastal moodustasid sellised nõuded 28% kõikidest nõuetest.

Joonis 12. „Alustatud käsitlete arv perioodis“ (allikas LKF)



Võimalus pakkuda oma kliendile, kes on kindlustanud oma vastutuse, ka võimalust menetleda kliendile põhjustatud kahju hüvitamist kliendi valitud oma kindlustusandja juures, mitte aga kahju põhjustaja valitud kindlustusandja juures, on kindlustusandja jaoks kliendisuhete hoidmise võimalus. Praktika kujunemiseks on olnud aega ligi 10 aastat ja võimalus esitada

<sup>76</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu kandis Riigikogu menetluses numbrit 423 SE. Algataja seletuskiri. <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/liikluskindlustuse-seadus>

kahjunõue oma kindlustusandjale on hästi vastu võetud nii kindlustusseltside kui ka kahjustatud isikute poolt.

Seetõttu laiendatakse käesoleva eelnõuga kahjustatud isikute võimalust nõuda kahju hüvitamist oma kindlustusandja poolt ja ühtlasi kindlustusandja võimalust käsitleda oma kliendile tekitatud kahju ka juhul, kui kindlustusjuhtumis oli varakahju kõrval ka isikukahju. Muudatus lahendab olukorra, kus juhtumis on ka nt väike isikukahju (väike raviarve), kuid seetõttu ei tohi kehtiva LKindS § 41 lõike 2 punkti 1 kohaselt oma kindlustusandja ka autokahju hüvitada. See piirang ei ole vajalik ja tunnistatakse seetõttu kehtetuks. Meeldetuletuseks, LKindS § 41 lõike 1 kohaselt sai enne käesolevat muudatust ja saab ka pärast seda oma kindlustusandjalt nõuda üksnes asjakahju hüvitamist (seaduses sätestatud tingimustel). Kui kindlustusjuhtumi tagajärjel tuleb hüvitada ka surma või tervisekahjustuse põhjustamisest või kehavigastuse tekitamisest põhjustatud kahju või ka mittevaralist kahju, peab kahjustatud isik selleks jätkuvalt pöörduma kahju põhjustaja kindlustusandja poole.

Samuti kaotatakse LKindS § 41 lõikest 3 kahjustatud isiku kindlustusandja õigus keelduda kahju hüvitamisest, kui kindlustushüvitise summa ületab eeldatavalt 10000.- eurot (lõike 3 punkt 1). Piirmäär on ligi 10 aastase hindade kasvu juures oma senise tähenduse minetanud, kuid peamiseks piirmäära seadusest välja jätmise ajendiks on asjaolu, et tänase toimiva hüvitamise praktika juures ei ole see piirang vajalik. Muudatusega laiendatakse kindlustusvõtja õigust nõuda kahju hüvitamist oma kindlustusandjalt ja oma kindlustusandjal on kohustus seda menetleda ja hüvitada. Oma kindlustusandja huvid on kaitstud kahju põhjustaja kindlustusseltsilt hüvitatud kahju koos mõistlike kulutustega tagasi nõude õigusega (LKindS § 58).

Praktikas on siiski ette tulnud ka olukord, kus kaks Eesti sõidukit põrkavad kokku välismaal. Sellistes olukordades on nõude käsitlemine kordades keerulisem ja kulukam, mistõttu oma kindlustusandja hüvitamise skeemi on asjaomasel juhul komplitseeritum rakendada. Olgugi, et hiljem on kahju põhjustaja kindlustusandja kohustus kahjustatud isiku kindlustusandjale hüvitada välja makstud kindlustushüvitis, kuid seda koos kindlustusjuhtumi asjaolude väljaselgitamiseks ja hüvitise väljamaksmiseks tehtud mõistlikud kulutustega (LKindS § 58) ning eriliste ja keerukate kaasuste menetlemisel võib tekkida küsimusi nt mõistlike kulutuste määratlemisel. Seetõttu on LKindS § 41 lõikesse 2 lisatud välistus, mille kohaselt kahjustatud isiku kindlustusandja ei hüvita kahju, kui kindlustusjuhtum ei toimunud Eestis (lõike 2 punkt 3).

**LKindS § 44 muutmine.** LKindS sätestab §-s 44 kahju hüvitamise erijuhuna kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhile ravikulude hüvitamise. Kindlustusandja kohustus hüvitada liiklusõnnetuse põhjustanud sõidukijuhile tema enda tekitatud kahju on erand üldisest põhimõttest, mille järgi on liikluskindlustus vastutuskindlustus (vastutuskindlustuse puhul peab kindlustusandja täitma kindlustusvõtja asemel kohustuse hüvitada kahju, mille kindlustusvõtja on tekitanud kolmandale isikule (kahjustatud isikule) kindlustuse kehtivuse ajal toimunud kindlustusjuhtumi tagajärjel, ja kandma õigusabile tehtud kulud<sup>77</sup>. LKindS § 44 lõike 1 kehtiva sõnastuse kohaselt hüvitab kahju põhjustaja kindlustusandja Eestis toimunud kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhile ravikulud raviautusele (välja arvatud juhul, kui kindlustuskaitse andnud kindlustusandja asukohariigi seaduse või kindlustuslepingu tingimuste kohaselt selliseid kulusid ei hüvitata<sup>78</sup>). Lõike 1 eesmärk on pakkuda tuge riiklikule

<sup>77</sup> Vastutuskindlustust, sh kohustuslikku vastutuskindlustust käsitleb VÕS 24. peatüki 3. jagu.

<sup>78</sup> Välistus puudutab liiklusõnnetuse põhjustanud sõidukijuhile ravikulude mitte hüvitamist juhul, kui selliseid kulusid ei hüvitata kindlustuskaitse andnud asukohariigi seaduse või (välisriigi

ravikindlustussüsteemile<sup>79</sup>. Selle normi näol on seadusandja pannud kindlustusandjatele täiendava sotsiaalse rolli siseriikliku regulatsioonina (ei tulene MID direktiivist), häälbides vastutuskindlustuse põhimõttest. Seetõttu on põhjendatud sellise erandi kitsas käsitlemine. Eelnõuga täpsustatakse lõike 1 sõnastust ja asendatakse sõna „raviausutusele“ sõnaga „Tervisekassale“. Õnnetuse põhjustanud juhi ravikulude hüvitamist saab liikluskindlustuse kontekstis nõuda üksnes Tervisekassa hüvitatavas määras ja see tuleks hüvitada Tervisekassale. Tervisekassa nõudeõigus muudab mitte ainult kindlustusandjate jaoks olukorra selgemaks, vaid ka Tervisekassal ei teki seejärel olukorda, kus raviasutus nõuab ekslikult juba kindlustusandja poolt tasutud ravikulude hüvitamist lisaks ka Tervisekassalt.

Paragrahvi 44 lõike 2 muudatusega tagatakse, et tervisekindlustust omaval juhul ei tekiks liiklusõnnetuse põhjustamisel ravikulude omast taskust hüvitamise kohustust, kui kindlustusandja oleks need kulud Tervisekassale hüvitanud ja kindlustusandjal oleks seejärel LKindIS alusel kahjuhüvitise ulatuses tagasinõude õigus juhi vastu. Seetõttu loobutakse kindlustusandja kohustusest hüvitada liiklusõnnetuse põhjustanud juhi tervisekahjud, kui kindlustusandjal on seaduse alusel tagasinõude õigus tema vastu. Lõike 2 uue sõnastuse kohaselt ei hüvita kindlustusandja kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi ravikulud, kui sõidukijuhi suhtes on kindlustusandjal õigus kohaldada LKindIS §-s 53 sätestatud tagasinõude õigust. Kehtiv sõnastus vabastas kindlustusandja juhi ravikulude kandmisest vaid mõnedel juhtudel ehk erinevalt eelnõus pakutust ei hõlma kõiki juhtumeid, kui juhi kindlustusandjal võis seaduse alusel tekkida juhi vastu tagasinõude õigus.

Paragrahvi 44 täiendatakse lõikega 3 vältimaks kehtiva regulatsiooni (vt LKindIS § 61 lõikeid 1 ja 2 ning § 60 lõiget 4) mitmeti tõlgendamist (kas LKFi on kohustus hüvitada § 44 järgi ka kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi ravikulud)<sup>80</sup>. Lisatav lõige sätestab ühemõtteliselt, et LKF ei hüvita kindlustamata sõidukit juhtinud isiku ega automaatse liikluskindlustusega sõidukit juhtinud isiku ravikulu.

**LKindIS § 45 muutmine.** Lõike 1 muudatus on seotud liikluskindlustuse lepingule vaikimisi järgneva 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusest loobumisega (LKindIS § 6 kehtetuks tunnistamine). Lõikest 1 jäetakse välja sellega seonduv tekstiosa.

LKindIS § 45 täiendamine lõikega 3. Muudatus on seotud eelnõu LKindIS § 5 punktis 4 sätestatud erandiga kindlustuskohustusest. Selle erandi kohaselt ei ole lepingu sõlmimise kohustust kindlustuskohustusega hõlmatud sellise liiklusregistris mitteregistreeritud sõiduki suhtes, mida kasutatakse väljaspool teeliiklust üksnes avalikuks liikluseks suletud lennukivälja, sadama või kinnistu territooriumil või muul avalikuks liikluseks suletud alal. Selline erand tugineb MID muutmise direktiivi artikkel 5 lõigetes 2, 3 ja 5 sätestatud eranditele.

MID muutmise direktiivi artikli 5 lõikes 5 sätestatud erandi kohaselt on liikmesriigil võimalik mitte nõuda kohustuslikku liikluskindlustust sõidukite puhul, mida liikmesriigi õiguse kohaselt ei lubata kasutada üldkasutatavatel teedel. Kui üldreegli kohaselt peaks LKF nimetatud sõidukiga põhjustatud kahju siiski hüvitama, võib LKFi MID muutmise direktiivi artikkel 5 lõike 6 sellisest hüvitamise kohustusest vabastada, kui sellised sõidukid on tekitanud kahju aladel, mis liikmesriigi õigusaktidega määratletud õiguslike või füüsiliste piirangute tõttu ei ole üldsusele juurdepääsetavad. MID muutmise direktiivi põhjenduspunktide kohaselt võib selline

---

kindlustusandjaga sõlmitud) kindlustuslepingu alusel. Selline välistus on põhjendatud, kuna vastasel korral satuksid need välisriigi sõidukijuhid Eestis paremasse olukorda, kui nende oma riigi seadus või kindlustusleping ette näeb, ning see oleks põhjendamatu lisakulu Eesti liikluskindlustuse süsteemile.

<sup>79</sup> Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. 2017. aasta väljaanne, lk 160.

<sup>80</sup> Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. 2017. aasta väljaanne, lk 199.

LKFi poolne hüvitamisest vabastamise erisus kehtida sõidukite suhtes (mille puhul liikmesriik on otsustanud mitte rakendada kindlustamiskohustust, kuna liikmesriigi õiguse kohaselt ei tohi need sõidukid üldkasutatavatel teedel liigelda) ka siis, kui liikmesriik on niisuguste sõidukite kindlustamiskohustusele kohaldanud ka muid MID artiklis 5 sätestatud kindlustuskohustusest vabastamise erandeid.

Lisatava lõike 3 kohaselt LKF ei hüvita kahju, kui kindlustusjuhtum on põhjustatud avalikuks liikluseks suletud alal LKindS § 5 punktis 4 nimetatud sõidukiga, mida ei ole lubatud kasutada üldkasutatavatel teedel (vt ka viidatud sätte selgitust).

LKindS § 45 täiendamine lõikega 4 on seotud motosportiürituste liikluskindlustuse skoobist välistamisega vastavalt eelnõuga LKindS § 1 täiendamisega lõike 1<sup>3</sup> punktiga 2 (vt ka viidatud sätte selgitust). Lisatava lõike 4 kohaselt LKF siiski hüvitab motosportiüritustel pealtvaatajale, jalakäijale, kõrvalseisjale ja teistele kolmandatele isikutele sõidukiga tekitatud kahju LKindS sätestatud piirmäärades (vt LKindS § 25), kuid üksnes sellises mahus, mida ei hüvitata muu vastutuskindlustuse lepingu, tagatiskokkuleppe või seaduse alusel. Ehk kui kindlustust mingil põhjusel üldse ei ole, on LKF-il esmase hüvitaja roll (LKindS piirmäärades) koos tagasinõude õigusega, kuid kui kindlustus on LKindS piirmäärdest väiksemas mahus, siis katab LKF esmahüvitajana nimetatud kindlustuse alusel makstud hüvitise ja LKindS piirmäärade ja tingimustega sätestatud vahe koos tagasinõude õigusega (vt ka LKindS § 57 täiendamist punktiga 12).

**LKindS § 46 muutmine.** Kehtiv LKindS § 46 reguleerib kahju hüvitamist juhtudel, kui kindlustusjuhtum põhjustati tuvastamata jäänud sõidukiga. Kindlustusjuhtum loetakse põhjustatuks tuvastamata jäänud sõidukiga, kui kindlustusjuhtumi tõttu tekitatud kahju iseloomu arvestades võib eeldada, et kindlustusjuhtum põhjustati sõidukiga, kuid kindlustusjuhtumi põhjustanud sõiduki kindlustusandjat<sup>81</sup> ei ole võimalik välja selgitada.

Arvestades kindlustuspettuste vältimise vajadust, on MID direktiivi artikkel 10 lõikes 3 sätestatud liikmesriikide õigus piirata või isegi täiesti välistada tuvastamata jäänud sõidukitega tekitatud kahju hüvitamist, kuid üksnes juhul, kui tegemist on nn varakahjuga (*property damage*), st asja, näiteks sõiduki hävimisest või kahjustumisest tingitud kahjuga. Sellise kahju hüvitamist ei tohi liikmesriigid välistada, kui sama liiklusõnnetuse tagajärjel sai vähemalt üks isik raskeid tervisekahjustusi – siiski võivad liikmesriigis ka sel juhul asja hävimisest või kahjustamisest tuleneva kahju hüvitamise puhul ette näha kuni 500 euro suuruse omavastutuse. LKindS § 46 lõikes 3 sätestataksegi, et tuvastamata sõidukiga tekitatud kahju, mis seisneb sõiduki hävimises või kahjustumises, kuulub hüvitamisele üksnes juhul, kui sama kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitati ühele või mitmele isikule LKindS lisa kohaselt määratletud raskeid kehavigastusi või tervisekahjustusi või põhjustati isiku surm.

Vigastuste raskusastme määratlemine toimub kehtiva korra kohaselt läbi LKindS lisa „Tervisekahjustuste ja kehavigastuste liigitus raskusastmete kaupa.“ Lisa tunnistatakse aga kehtetuks tulenevalt hüvitatava kahju regulatsiooni kooskõlla viimisega MID direktiiviga ja selle määramisel edaspidi VÕS regulatsioonist lähtumisele – vt selle kohta lähemalt LKindS § 23 selgitust. Samal põhjusel jäetakse LKindS § 46 lõikest 3 välja viide LKindS lisale (koos

---

<sup>81</sup> Miks „kindlustusandjat“, mitte aga „sõidukit“? Sest näiteks võib esineda olukordi, kus on kindlalt teada see, et kahju põhjustaja oli troll ning kuigi pole teada, milline konkreetne troll, on siiski teada, et kogu trollipargi on kindlustanud üks konkreetne kindlustusandja. Sellisel juhul saab eelnõu § 46 asemel kohaldada tavapäraseid kahju hüvitamise reegleid. Allikas: Liikluskindlustuse seaduse eelnõu algataja seletuskiri [423 SE](#).



selle täpsustusega paikneb senine lõike 3 regulatsioon edaspidi lõike punktis 1). Seega, edaspidi LKF ei hüvita tuvastamata jäänud sõidukiga põhjustatud kahju, mis seisneb sõiduki hävimises või kahjustumises, välja arvatud juhul, kui sama kindlustusjuhtumi tagajärjel on tekitatud ühele või mitmele isikule vähemalt raske kehavigastus või raske tervisekahjustus või on põhjustatud isiku surm.

Lõikesse on lisatud ka kaks täiendust. Punkti 2 kohaselt ei hüvita LKF tuvastamata jäänud sõidukiga põhjustatud kahju, mis seisneb sõiduki poolt tee kasutamise käigus tee seisukorra halvendamises selle määrdumise, teeaukude ja pikiroobaste tekkimise, teemärgiste ja -peenarde kulumise ning muu sellise tõttu. Samuti ei hüvita LKF kahju, kui kahju seisneb asja kahjustamises või hävimises viisil, et tundmatu sõiduk ei puudutanud kahjustatud asja. Nimetatud juhtudel ei ole põhjendatud LKF-i poolt kahju hüvitamine. Näiteks, tavapäraselt kulumist ei saa olemuslikult käsitada teomaniku jaoks ettenägematu riskina, samuti olukorras, kus pole teada kahju põhjustaja või kindlustusandja, kes peaks kahju hüvitama, tuleb maandada võimalikku kindlustuspettuse riski ja tõendamatus olukorras hüvitise maksmist. Tuvastamata jäänud sõidukiga tekitatud kahjuna hüvitatakse vaid see kahju, mis on tekkinud ühe konkreetse juhtumi käigus ja seda juhtumit saab pidada tavaliseks liiklusõnnetuseks (muid tuvastamata jäänud sõidukiga põhjustatud kahju hüvitamise tingimusi arvestades).

**LKindIS täiendamise §-ga 50<sup>1</sup>** sätestatakse MID direktiivi muudatustest tulenev kohustus näha igas liikmesriigis ette mehhanism kahjustatud isikule (nii füüsilisele kui ka juriidilisele isikule) kahju hüvitamiseks olukorras, kus kindlustusandja muutub maksejõuetuks. Direktiivi artiklites 10a ja 25a on selleks sätestatud detailne kord ning omakorda selle täpsustamiseks näeb direktiiv ette hüvitusorganite vahelist koostööd sätestava leppe sõlmimise või, kui see lepe jääb sõlmimata 2023. aasta 23. detsembriks, on direktiivis sätestatud Euroopa Komisjonile volitus täpsustada delegeeritud õigusaktiga hüvitusorganite menetluslikke ülesandeid ja kohustusi.

Direktiivi kohane liiklusõnnetustes kahjustada saanud isikute tõhus ja tulemuslik kaitse eeldab, et kahjustatud isikutele oleks õigus nõuda hüvitist oma elu- või asukoha liikmesriigis ja saada vastus mõistliku aja jooksul. Lisaks eeldab see, et kahjustatud isikule hüvitatakse alati nii isikukahju kui ka varale tekitatud kahju, sõltumata sellest, kas vastutava poole kindlustusandja on maksevõimeline või ei ole. Kindlustusandja võib muutuda maksejõuetuks mitmel erineval viisil, näiteks pankroti väljakuulutamise tagajärjel või kohustuste täitmata jätmise tõttu pärast seda, kui ta on oma päritoluliikmesriigis tegevusloast loobunud või kui tema suhtes on võetud tühistamisemeede või tehtud tema tegevust keelav otsus.

Direktiivi kohaselt tuleb liikmesriikides luua maksejõuetu kindlustusseltsi eest hüvitise esmaseks hüvitamiseks eraldiseisev organ või volitada mõned senised organid, et maksta algset hüvitist kahjustatud isikutele, kelle elu- või asukoht on nende territooriumil.

Kindlustusandja maksejõuetuse korral peab kahjustatud isikutele olema õigus taotleda hüvitist oma elu- või asukoha liikmesriigi organilt, sealhulgas juhul, kui neile kahju või vigastuse põhjustanud õnnetus toimus muus kui nende elu- või asukoha liikmesriigis.

Direktiivi põhjenduspunktides on välja toodud, et kõnealusel juhul hüvitise maksmise ülesande võib seada juba olemasolevale kehtiva MID direktiivi artikli 24 alusel loodud või volitatud hüvitamisorganile. Eesti on selliseks organiks Eesti Liikluskindlustuse Fond (LKF). Sellele osundamise üheks põhjuseks on asjaolu, et kui kahjustatud isik sai kahju või vigastuse muus kui tema elu- või asukoha liikmesriigis, on tähtis tagada koostöö ja teabevahetus kõigis liikmesriikides juba asutatud ja toimiva koostöövõrgustikuga MID direktiivi artikli 24 alusel loodud või volitatud hüvitamisorganitega. Samuti muudaks mitme analoogse hüvitusorgani loomise kahjustatud isikutele raskemaks orienteerumine, millisele organile oma nõuded esitada.

Lõikega 1 sätestataksegi, et kahjustatud isikul, kelle elu- või asukoht on Eestis, on õigus esitada kahju hüvitamise nõue LKFile, kui kindlustusandja suhtes on algatatud tema asukohariigi õiguses sätestatud kindlustustegevuse seaduse §-s 155 või 157 nimetatud menetlusele vastav menetlus. Kindlustustegevuse seaduse § 155 sätestab Eesti kindlustusandja lõpetamise alused ning § 157 teise lepinguriigi kindlustusandja lõpetamismenetluse. Sealjuures peab sõiduk omama põhiasukohta Eestis või teises lepinguriigis ja olema seal kindlustatud ning kindlustusjuhtum on toimunud Eesti, lepinguriigi või rahvusvahelise rohelise kaardi süsteemiga ühinenud riigi territooriumil.

Lõige 2 sätestab LKFi kohustuse teavitada maksejõuetu kindlustusandja asemel hüvitise maksemise nõude saamisest viivitamata asjaomast maksejõuetut kindlustusandjat või tema likvideerijat või haldurit (direktiivi 2009/138/EÜ artikli 268 lõike 1 punktide e ja f tähenduses), samuti LKFIGa samaväärset organit, mis vastutab nimetatud kindlustusandjale tegevusloa väljastanud lepinguriigis kahju hüvitamise eest kindlustusandja maksejõuetuse korral.

Lõikes 3 sätestatakse omakorda eelnimetatud kindlustusandja, likvideerija ja halduri kohustus teavitada LKFi, kui kindlustusandja on asjaomase nõude kahjustatud isikule siiski juba hüvitanud või on teatanud selle hüvitamisest keeldumisest.

Lõikega 4 sätestatakse LKFile kohustus esitada kahjustatud isikule kahju hüvitamise kohustuse olemasolu ja ulatuse kindlakstegemisel põhjendatud otsus kahju täielikult või osalisest hüvitamise või hüvitamisest keeldumise kohta kohe, kui selleks on olemas vajalik teave, kuid hiljemalt kolm kuud pärast asjakohase kahju hüvitamise nõude saamist. Direktiivi põhjenduspunktis 23 on välja toodud, et liikmesriigi asjaomane hüvitamiskord ei tohiks piirata kahjustatud isikute kindlustuskaitse suurust ja et nõuete suhtes kohaldatavad põhimõtted peaksid jääma muutumatuks sõltumata sellest, kas kindlustusandja on või ei ole maksejõuline. Sellega on eelnõus arvestatud.

Lõikes 5 sätestatakse LKFi kohustus maksta kahjustatud isikule hüvitis viivitamata, kuid mitte hiljem, kui kolme kuu pärast hüvitamise otsuse langetamisest arvates. Lõigetes 4 ja 5 on lähtutud analoogiast LKIndLS § 39 lõikes 1 ja § 48 lõikes 2 sätestatud kehtivatest hüvitamise põhimõtetest kooskõlas MID artiklite 10a ja 25a seitsmendate lõigete esimestele lõikudele.

Lõige 6 osundab direktiiviga ette nähtud hüvitusorganite vahelist koostööd reguleerivast lepingust või seda asendavast Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusaktist lähtumise kohustusele. Kui asjaomased hüvitusorganite ülesandeid, kohustusi ja kahjude hüvitamise korda käsitlevat kokkulepet hiljemalt 2023. aasta 23. detsembriks ei sõlmita, on Euroopa Komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täpsustada hüvitusorganite menetluslikke ülesandeid ja kohustusi. Sellise õigusakti vastuvõtmisel lähtub Euroopa Komisjon Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklist 290 ja MID direktiivi artiklis 28b sätestatud korrast.

Hüvitusorganite koostööd reguleerivad lepped on kehtiva direktiivi alusel toimiv praktika. Viide varasemale analoogsele koostöölepele tagab selles sätestatud varasemate koostöö- ja infovahetuse formaatide rakendamise võimaluse ka maksejõuetute kindlustusseltside eest kahjude hüvitamisel.

Lõikega 7 sätestatakse erinorm juhiks, kui LKF on hüvitanud kahju pankrotistunud Eesti kindlustusseltsi asemel. Sellisel juhul läheb LKFile peale kahju hüvitamist üle kahjustatud isiku kahju hüvitamise nõue selle kindlustusseltsi vastu. LKFi nõuet käsitatakse kui kindlustuslepingust tulenevat nõuet ja sellele kohaldatakse kindlustustegevuse seaduse § 171

sätteid, mille kohaselt rahuldatakse kindlustuslepingutest tulenevad nõuded kattevara arvel eelisjärjekorras enne pankrotiseaduse § 146 lõikes 1 ja § 153 lõikes 1 nimetatud nõudeid.

Maksejõuetusega seonduvaid sätteid kohaldatakse vastavalt rakendussätetele pärast hüvitusorganite koostööd reguleeriva lepingu sõlmimist või alates seda lepingut asendava Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusakti kohaldamise kuupäevast.

**LKindIS § 55 kehtetuks tunnistamine** on seotud liikluskindlustuse lepingule vaikimisi järgnevast 12-kuulisest kindlustuskohustusest vabastusest loobumisega (LKindIS § 6 kehtetuks tunnistamine). Asjaomane kehtiv säte tagab kindlustusandjale õiguse esitada tagasinõue isiku vastu, kes vastutab liikluskindlustuse olemasolu eest, kui kindlustusjuhtum toimus 12 kalendrikuu jooksul pärast viimase lepingu lõppemist ja ei peetud kinni kindlustuskohustusest vabastamisega kaasnevast liikluses osalemise keelust. 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise kaotamise korral pole vajadust ka asjaomast tagasinõuet sätestava regulatsiooni järele.

**LKindIS § 57 muutmise.** Kuivõrd MID direktiivi kohaselt on LKF-i ja teiste liikmesriikide samaväärsete hüvitusorganite peamine eesmärk liiklusõnnetustes kahjustada saanud isikute kiire ja tulemuslik kaitse, ei pea sellised organid jääma kannatanule tekitatud kahju lõplikuks kandjaks. Kannatanule esmase hüvitaja institutsiooni olemasolu ei tühista automaatselt kahju põhjustaja või kahju põhjustaja eest hüvitamist lubanud kindlustusseltsi kohustusi, vaid need tuleb kahjustatud isiku asemel täita esmahüvitajast organi ees. LKF-i poolse tagasinõude esitamise eelduseks on kannatanule tekitatud kahju eelnev hüvitamine LKF-i poolt. Paragrahv 57 sätestab LKF-i tagasinõude alused, mida eelnõuga täiendatakse tulenevalt kindlustuskohustusest vabastamise kriteeriumide täpsustamisest, maksejõuetu kindlustusseltsi asemel hüvitise maksmise kohustuse sätestamisest ja seaduse skoobi täpsustamisest seoses motosportiürituste kindlustamisega.

Paragrahvi täiendamine punktiga 8 tuleneb LKindIS §-s 5 kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite määratluse ja tingimuste muutmisest. Punktis sätestatakse LKF-i tagasinõude õigus sõiduki valdaja vastu, kui kahju põhjustati käesoleva seaduse § 5 alusel kindlustuskohustusest vabastatud sõidukiga. Punkt täiendab punktides 1 ja 7 sätestatud tagasinõuete aluseid.

Punktid 9–11 on seotud maksejõuetu kindlustusseltsi eest hüvitise maksmisega LKF-i poolt. Direktiivi kohaselt peab hüvitusorganil, kes on maksnud hüvitist kahjustatud isikutele, kelle elu- või asukoht on nende territooriumil, olema õigus nõuda välja makstud hüvitis tagasi samal eesmärgil loodud või volitatud organilt vastutava poole sõidukile poliisi välja andnud maksejõuetu kindlustusandja päritoluliikmesriigis. Nii sätestataksegi punktis 9 LKF-i tagasinõude õigus teise hüvitusorgani vastu. Punktid 10 ja 11 käsitlevad LKF-i nõudeõiguseid Eesti kindlustusandja maksejõuetuse korral. Eesti kindlustusandja makseraskuste korral on LKF-i hüvitamise koormus suurem, kui kahju põhjustaja või tema riski kindlustanud kindlustusselts ei suuda lõppastmes kahju hüvitada. Punkt 10 sätestab LKF-i tagasinõude õiguse kahju kindlustanud Eesti kindlustusandja vastu välja makstud hüvitise ulatuses. Punkt 11 sätestab LKF-ile võimaluse vajadusel esitada maksejõuetu Eesti kindlustusandja asemel tagasinõue otse kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi või tema tööandja vastu. Eelduseks on asjaomase kindlustusandja §-des 53 ja 54 sätestatud kahju põhjustanud sõidukijuhi või tema tööandja vastu nõude esitamise aluste olemasolu ja hüvitamine LKF-i poolt.

Punktid 12 ja 13 tulenevad LKindIS skoobi täpsustamisest seoses motosportiürituste kindlustamisega. Punkti 12 alusel on motosportiüritusega seotud kahju esmahüvitamisel LKF-il õigus esitada tagasinõue spordiseaduse § 24<sup>1</sup> lõikes 2 sätestatud kindlustuslepingu või tagatiskokkuleppe olemasolu tagamata jätnud spordiürituse korraldaja või asjaomase

spordialaliidu vastu, kui kahju on põhjustatud nimetatud spordiseaduse sätte kohaselt kindlustamata sõidukiga. Punkt 13 sätestab LKF-i poolt tagasinõude esitamise õiguse ka isiku vastu, kes vastutab käesoleva seaduse § 1 lõike 1<sup>3</sup> punktis 2 sätestatud juhul sõidukiga kahju tekitamise eest, sest poleks põhjendatud esmahüvitajast LKF-i tagasinõudmise õigust piirata enam, kui see oleks kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite puhul.

**LKindlS § 59 muutmine.** Paragrahv sätestab tagasinõuete esitamise tingimused. Kuivõrd LKindlS sätestab kahjustatud isikule võimaluse nõuda kahju hüvitamist enda, st kahjustatud isiku kindlustusandjalt (§-d 35, 41 ja 42) ja kahju põhjustaja kindlustusandjal on kohustus hüvitada kahjustatud isiku kindlustusandjale viimase poolt kahjustatud isikule välja makstud kindlustushüvitis (§ 58), siis täpsustatav lõige 2 lubab kahju põhjustaja kindlustusandjal esitada seaduses sätestatud juhtudel omakorda tagasinõue (nt kahju põhjustaja vastu) pärast oma kohustuse täitmist kahjustatud isiku kindlustusandja ees. Paraku viitab lõige üksnes LKindlS 4. peatüki 3. jaot tagasinõuetele, kuid õige oleks seda laiendada ka LKindlS § 26 nimetatud tagasinõudele, sest antud juhul peaks saama kahju põhjustaja kindlustuselt esitada tagasinõude kõikides seaduses sätestatud juhtudel, millal tal oleks selline õigus kahju hüvitamisel otse kahjustatud isikule.

LKindlS § 26 lõiked 6 ja 7 käsivad käibemaksu hüvitamist. Kui kahjustatud isik, kellel on õigus sisendkäibemaks osaliselt või täielikult oma maksustatavalt käibelt arvestatud käibemaksust maha arvata, esitab kindlustusandjale taotluse kahju hüvitamiseks koos käibemaksuga, peab kindlustusandja kahju hüvitama koos käibemaksu osaga. Nimetatud juhul tekib kindlustusandjal tagasinõudeõigus hüvitise selles osas, mille kahjustatud isik sai või oleks saanud oma maksustatavalt käibelt arvestatud käibemaksust tagasi või tasaarvestatud.

**LKindlS § 60 lõike 2 muutmine.** Muudetakse paragrahv sätestab automaatse liikluskindlustuse ehk ALK eesmärgid ning selle rakendumise ja lõppemise alused. ALK on sundkindlustuse<sup>82</sup> liik, mille eesmärk on § 60 lõike 1 kohaselt anda liiklusregistris registreeritud lepinguta sõidukile (välja arvatud vanasõiduk ja võistlussõiduk) automaatne kindlustuskaitse, vähendada lepinguta sõidukite osakaalu liikluses ning koguda rahalisi vahendeid lepinguta sõidukitega ja ALK kaitsega sõidukitega tekitatud kahjude hüvitamiseks. LKindlS § 60 lõige 2 sätestab, millal rakendub ALK. Lõike 2 sissejuhatavat lauseosa sõnastust täpsustatakse, et see oleks paremini kooskõlas lõikes 1 toodud ALK rakendumise põhimõttega – ALK rakendub vaid liiklusregistris registreeritud sõidukitele.

Lõike 2 punkti 2 kehtetuks tunnistamine ja täiendamine lõikega 2<sup>1</sup> on seotud liikluskindlustuse lepingule vaikimisi järgneva 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusest loobumisega. Vt LKindlS § 6 kehtetuks tunnistamise selgitust. Kehtiv punkt 2 sätestab ALK rakendumise, kui möödub 12 kalendrikuud sõiduki suhtes sõlmitud viimase lepingu kehtivusest. Nimetatud võimalus LKindlS § 6 kehtetuks tunnistamisega kaob (vt ka üleminekusätet LKindlS § 85<sup>2</sup>) ja seega puudub vajadus asjaomase regulatsiooni järele. Küll aga on edaspidiseks tarvilik sätestada alus ALK rakendumiseks olukorras, kui lõppeb sõiduki suhtes sõlmitud leping (täiendamine lõikega 2<sup>1</sup>).

**LKindlS § 69 muutmine.** LKindlS § 69 sätestab, et seadusest tulenevate ülesannete täitmine antakse LKF-ile üle halduslepinguga. Sellise lahenduse kasuks otsustati omal ajal sellepärast, et muuta LKF-i puudutav regulatsioon paindlikuks. Seda lähtuvalt põhimõttest, et kõik

---

<sup>82</sup> Sundkindlustuse defineerib VÕS § 422<sup>1</sup> lg 2, mille kohaselt on seaduses sätestatud juhul kindlustusvõtja kohustatud tasuma kindlustusmaksed või -maksu ja hüvitamise kohustus on avalik-õiguslikul juriidilisel isikul või avalikku ülesannet täitval eraõiguslikul juriidilisel isikul.

kohustused, mis tulenevad MID direktiivist, peavad olema reguleeritud seaduses, kuid samal ajal ei peaks seaduse tasemel reguleerima LKF-i ja tema liikmete sisesuhteid, et mitte sekkuda LKF-i kui mittetulundusühingu siseasjadesse ja vältida ülereguleerimist. MID direktiivi kohaselt on liikluskindlustusega seotud ülesannete täitmise tagamise kohustus liikmesriigil, kuid arvestades meie liikluskindlustuse süsteemi ülesehitust, senist praktikat ja majanduslikke tegureid, peeti kehtiva süsteemi loomisel otstarbekaks teatud ülesanne LKF-ile delegeerimist halduslepinguga. Selliselt on tagatud ka paindlikkus, nt kui muutub liikluskindlustuse fondi ülesandeid täitev isik, siis ei peaks seetõttu muutma seadust, vaid piisab halduslepingu muutmisest. Ka käesoleva eelnõu muudatusi arvestades on jätkuvalt tegemist kohaseima õigusliku lahendusega.

Näiteks on kehtiva seaduse alusel LKF-ile halduslepinguga üle antud järgmised ülesanded: liiklusregistri ja liikluskindlustuse registri andmete võrdlemise teel kindlustuskohustuse täitmise kontrollimine, kindlustamata sõidukitele automaatse liikluskindlustuse rakendamine, rohelise kaardi Eesti büroo kohustuste täitmine, kindlustamata ja tuvastamata sõidukite poolt tekitatud kahjude hüvitamine, liikluskindlustuse registriga seotud ülesannete täitmine, liikluskindlustuse vaidluste kohtueelse lahendamise süsteemi korraldamine ja muude ülesannete täitmine, mis tagaks liikluskindlustuse süsteemi toimimise. Eelnõuga täpsustatakse ja täiendatakse LKF-ile halduslepinguga üle antavate ülesannete loetelu järgmiselt: lisatakse kindlustusandja maksejõuetusega seotud ülesannete (vt LKindlS § 50<sup>1</sup> selgitust) täitmise kohustus (§ 69 lõike 1 punktid 3 ja 7<sup>1</sup>) ning eraldi ülesandena tuuakse välja liikluskindlustuse võrdluskalkulaatori pidamine (lisatav punkt 7<sup>2</sup>; vt lähemalt LKindlS 69<sup>1</sup> selgitust).

**LKindlS täiendamine §-ga 69<sup>1</sup>.** Lisatava paragrahvi kohaselt peab LKF kohustusliku liikluskindlustuse võrdluskalkulaatorit halduslepingus sätestatud tingimustel (vt ka LKindlS § 69 lõike 1 punkti 7<sup>2</sup>). Halduslepingus lepatakse kokku liikluskindlustuse võrdluskalkulaatori väljatöötamine ja avalikustamine.

Muudatus on vajalik õigusselguse tagamiseks. Nimelt, LKF peab juba täna oma veebilehel asjaomast liikluskindlustuse kalkulaatorit<sup>83</sup>, mis võimaldab võrrelda liikluskindlustuse hindu erinevates kindlustusseltsides. Kindlustusseltsidel ei ole kohustust oma hindu selles kalkulaatoris presenteerida ja oluline on välja tuua, et kalkulaatori pakutud kindlustusmaksed on indikaativsed. Kalkulaatori eesmärk on abistada kindlustuskohustuse täitmisel, see on vajalik avalikes huvides ja tarbijahariduslikul eesmärgil. Tuleb rõhutada, et selle kalkulaatori kaudu ei ole võimalik liikluskindlustuse lepingut sõlmida, sest LKF ei ole kindlustusvahendaja. Kalkulaatori tulemuses toodu ei ole pakkumus ega ettepanek pakkumuse tegemiseks. Pakkumuse saamiseks tuleb pöörduda kindlustusandja või kindlustusvahendaja poole. Erinevate kindlustusseltside liikluskindlustuse lepingu sõlmimise pakkumisi saab jätkuvalt võrrelda ka kindlustusmaaklerite vahendusel, sh nt maaklerite veebilehtedel või võttes klindina ise pakkumisi endale meelepärastelt kindlustusandjatelt.

MID muutmise direktiiv näeb liikmesriikide jaoks ette valikuvõimaluse sertifitseerida vahendeid, mis võimaldavad tarbijatel võrrelda MID direktiivi tingimustele vastavate liikluskindlustuse pakkujate hindu, tariife ja kindlustuskaitset. Selliseid nõuetekohaselt sertifitseeritud vahendeid võib tähistada nimetusega „liikluskindlustuse sõltumatud hinnavõrdlusvahendid“ (MID muutmise direktiivi põhjenduspunkt 33). Selline riigi poolt sertifitseeritud liikluskindlustuse sõltumatu hinnavõrdlusvahend peab olema tarbijatele tasuta ja vastama järgmistele direktiivis sätestatud tingimustele. Liikluskindlustuse sõltumatu hinnavõrdlusvahend:

---

<sup>83</sup> Liikluskindlustuse kalkulaator, <https://lkf.ee/et/kalkulaator>

- a) toimib kohustusliku liikluskindlustuse pakkujatest sõltumatult ja tagab, et teenusepakkujaid koheldakse otsingutulemustes võrdselt;
- b) avalikustab selgelt võrdlusvahendi omanikud ja operaatorid;
- c) esitab selged ja objektiivsed kriteeriumid, millel võrdlus põhineb;
- d) kasutab selget ja üheselt mõistetavat keelt;
- e) pakub täpset ja ajakohastatud teavet ning näitab viimase ajakohastamise aega;
- f) on kättesaadav igale kohustusliku liikluskindlustuse pakkujale, tehes kättesaadavaks asjakohase teabe, ja sisaldab laia valikut pakumisi, mis hõlmavad märkimisväärset osa liikluskindlustusturust, ning juhul kui esitatav teave ei anna turust täielikku ülevaadet, antakse sellest kasutajale enne tulemuste kuvamist selgelt teada;
- g) näeb ette tõhusa menetluse ebaõigest teabest teatamiseks;
- h) sisaldab avaldust, et hinnad põhinevad esitatud teabel ega ole kindlustusandjatele siduvad.

Eelnõu koostamise ajal ei olnud seletuskirja koostajatele teada, et mõnel turuosalisel oleks huvi kõnealuse sertifitseeritud ja tasuta pakutava liikluskindlustuse sõltumatu hinnavõrdlusvahendi loomise ja pidamise vastu. Samuti on Eestis hästiarenenud maaklerturg, mille vahendusel sõlmitakse märkimisväärne hulk liikluskindlustuse lepingutest (FI statistika kohaselt ca 40 % liikluskindlustuse maksetest). Kindlustusmaaklerid aga on juba kindlustustegevuse seaduse alusel tegutsevad ja vastavat tegevusluba omavad finantsturu osalised. Seega ei ole käesoleva eelnõu raames vajadust ka asjaomase sertifitseerimisprotseduuri väljatöötamiseks ja sätestamiseks seaduses.

Samas osundab direktiiv ka liikmesriikide võimalusele luua muid avaliku sektori asutuste hallatavaid avaliku sektori hinnavõrdlusvahendeid, mis ei ole MID artikkel 16a tingimustele vastavalt sertifitseeritud. Selline hindade võrdlemise tööriist on LKF-i poolt loodud ja õigusselguse huvides sätestatakse selle pidamine halduslepingus. LKindIS § 69 lõike 1 punktiga 7<sup>2</sup> pannakse valdkonna eest vastutavale ministrile kohustus leppida LKF-iga halduslepingus kokku poolte õigused ja kohustused kohustusliku liikluskindlustuse võrdluskalkulaatori väljatöötamisel ja avalikustamisel. Eelnõu koostamisel on peetud silmas täna toimivat LKF-i liikluskindlustuse kalkulaatori toimimise ja avalikustamise põhimõtete piisavust, kuid halduslepingu muutmisel on vajadusel võimalus asjaomaseid tingimusi täpsustada.

**LKindIS § 70 lõike 3 kehtetuks tunnistamine.** Kehtetuks tunnistatakse säte, mis kehtivas seaduses käsitleb LKF-i kohustusi seoses pankrotistunud Eesti kindlustusandja kohustusliku liikluskindlustuse lepingutega. Edaspidi reguleerib analoogset olukorda eelnõuga sätestatav kindlustusandja maksejõuetusega seonduv regulatsioon (vt LKindIS §-e 50<sup>1</sup> ja 71<sup>1-71<sup>3</sup></sup>).

**LKindIS täiendamine §-dega 71<sup>1</sup> ja 71<sup>2</sup> ning § 71<sup>3</sup> lõike 2 punktiga 4.** LKF-i omavahendite regulatsiooni muudatused on ennekõike ajendatud kindlustusandja maksejõuetusega seotud kohustuste sätestamisest MID muutmise direktiiviga (vt LKindIS § 50<sup>1</sup>) ja asjakohase omavahendite arvutamise meetodika leidmise vajadusest.

Kehtiva seaduse puhul on LKF-il kohustus Eestis liikluskindlustust pakkuva kindlustusandja maksejõuetuse korral hüvitada kannatanule tekkinud kahju kindlustusandja asemel sõltumata sellest, kas selle kindlustusandja tegevusluba on väljastatud Eestis või mujal (*host-põhimõte*). See tähendab, et hetkel kannab LKF maksejõuetuse riski ja kohustust hüvitada kannatanule tekkinud kahju ka Läti või Leedu tegevusloaga kindlustusandja poolt Eesti filiaalide väljastatud kindlustuskaitsetele, mis on sõlmitud Eestis registreeritud sõidukitele.

MID muutmise direktiiv toob seoses maksejõuetu kindlustusandja eest kahjude hüvitamise kohustusega kaasa muudatuse. LKF ei pea lõppvastutajana enam kandma riski nende

kindlustusandjate puhul, kes pakuvad Eestis liikluskindlustuse lepinguid piiriülese teenusepakkujana (välismaise tegevusloaga kindlustusandja filiaalina Eestis). Seetõttu on eelnõus sätestatud, et LKF kannab edaspidi võimalikku maksejõuetuse riski ja kohustust hüvitada kannatanutele tekkinud kahjud kõigi Eesti tegevusloaga kindlustusandjate väljastatud liikluskindlustuse kindlustuskaitsetele. Seda sõltumata sellest, kas kindlustuskaitsega sõiduk on registreeritud Eestis või mujal (*home*-põhimõte). MID muutmise direktiivi kohaselt asendub *host*-põhimõte *home*-põhimõttega.

Kavandatav muudatus toob kaasa eeskätt LKF-i vastaspoole riski suurenemise, sest garantiifondina kasvab oluliselt kindlustusandjate liikluskindlustuse kindlustuslepingutega seotud eraldiste maht, mida LKF peab maksejõuetuse korral katma. Eraldiste maht väheneb küll teiste riikide kindlustusandjate filiaalide poolt Eestis registreeritud sõidukite suhtes sõlmitud liikluskindlustuse lepingute osas, kuid suureneb palju enam seepärast, et lisanduvad Eesti kindlustusandjate Lätis ja Leedus sõlmitud liikluskindlustuse kindlustuslepingutega seotud võimalikud maksejõuetuse riskid. Eestis filiaalina tegutsevate kindlustusseltside maksejõuetuse riski seoses Eestis registreeritud sõidukite kindlustamisega hakkavad MID direktiivi kohaselt kandma teiste riikide (Eestis filiaali pidavate kindlustusandjate nõ koduriikide) garantiifondid.

Siiski jääb maksejõuetu välismaise tegevusloaga kindlustusandja Eestis sõlmitud liikluskindlustuse kindlustuskaitsete puhul esmaseks hüvitise maksjaks LKF, kellel tekib seejärel tagasinõue välismaise kindlustusandja või sealse koduriigi garantiifondi vastu. Kui LKF peab kahju hüvitama piiriülese teenusepakkuja eest kannatanule kohe, siis hüvitatud summa saab välismaiselt kindlustusandjalt või garantiifondilt tagasi tõenäoliselt viivitusega. Seepärast on oluline tagada LKF omavahendite koosseisus ka piisav likviidsuspuhver, mille üle otsustab LKF ise.

Kehtiva LKindIS § 71<sup>1</sup> kohaselt peavad LKF-il olema pidevalt olemas piisavad omavahendid LKindIS-st tulenevate kohustuste täitmiseks. Samas on sätestatud ka LKF-i omavahendite miinimum, milleks on kehtiva regulatsiooni kohaselt 10% LKF-i liikmete<sup>84</sup> kohustusliku liikluskindlustuse tehniliste eraldiste<sup>85</sup> summast (koos edasikindlustusandja osaga).

Kehtiva 10% piirmäära säilitamine võib suurendada vajaminevat LKF-i omavahendite miinimumsummat kuni 20%, sest Eesti tegevusloaga kindlustusandjate välismaal sõlmitud kindlustuskaitsetega seotud risk on suurem kui välismaiste kindlustusandjate filiaalide poolt Eesti sõidukite kindlustuskaitsetega seotud risk. Üheks võimaluseks on eeltoodud riskiprofiili muutuse katteks jätkata kehtiva 10% nõude rakendamisega. See seaks aga surve alla LKF-i rahastavad kindlustusandjad ja kaudselt võib sellel olla mõju ka kindlustuse hinnale ning nende konkurentsivõimele välismaiste kindlustusandjate ees. 10%se määra puhul on tegemist on konstantselt fikseeritud protsendiga, mille valikut ei ole varasemalt piisavalt põhjendatud ja seetõttu tuleks põhjendada ja hinnata kehtiva mudeli kohase 10%se konstandi edaspidi rakendamise sobivust ja kohasust. Teiseks võimaluseks on võtta kasutusele muu tunnustatud ja LKF-ile sobiv omakapitalinõude arutamise meetodika.

---

<sup>84</sup> LKF-i liikmeks on iga kindlustusandja, kellel on õigus tegutseda Eestis kohustusliku liikluskindlustuse kindlustusandjana (LKindIS § 70 lg 1)

<sup>85</sup> Iga kindlustusandja peab moodustama kindlustusvõtjate, soodustatud isikute ja kindlustatute ees võetud kindlustuslepingutest tulenevate kohustuste katteks tehnilised eraldised. Tehnilised eraldised on kindlustuslepingutest tulenevad kohustused väärtuses, mille eest on võimalik need kohustused kohe teisele kindlustusandjale üle anda. Tehniliste eraldistega seonduvat reguleerib KindITS § 44

Paralleelselt on LKF alates 2012. aastast hinnanud liikluskindlustuse garantiifondi tegevusega seotud riskide katteks vajaliku minimaalset omavahendite summat ka Solventsus II<sup>86</sup> meetodikast lähtudes.

Järgnevas tabelis on võrdluseks esitatud kehtiva LKindIS alusel arvatud omavahendite summad (tulbas „10% nõue“) ja Solventsus II meetodika alusel arvatud solventsuskapitalinõue (tulbas „LKF-i SCR“) aastate lõikes.

**Tabel 5.** „LKF-i omavahendid“ (allikas: LKF)

Aasta	Liikluskindlustuse turu brutoeraldised (miljon eurot)	10% nõue (miljon eurot)	LKF-i SCR <sup>87</sup> (miljon eurot)	LKF-i omavahendid (miljon eurot)
2014	95,3	9,5	6,7	10,3
2015	103,4	10,3	8,3	10,7
2016	116,6	11,7	8,3	12,7
2017	132,3	13,2	8,6	14,7
2018	148,5	14,9	12,5	16,9
2019	163,6	16,4	16,9	19,7
2020	160,1	16,0	14,0	21,2
2021	169,1	16,9	14,6	22,1
2022	182,0	18,2	14,0	22,3
2023*	257,7	25,8	18,7	23,1

\* Tabelis esitatud arvutustulemused lähtuvad kuni 2022. aastani (kaasaarvatud) kehtiva LKindIS-ga kehtestatud olukorrast. 2023. aasta andmed on arvatud lähtuvalt MID direktiivi muudatustest eelnõuga kavandatud regulatsioonidest.

Tabelist esitatud võrdlusest on näha, et Solventsus II meetodika alusel arvatud LKF-i solventsuskapitalinõuete summad on väiksemad LKindIS 10% nõudest. Regulatsiooni muudatusi arvestades oleks Solventsus II meetodika rakendamisel LKF-i omavahendid 2023. aastal piisavad (vt tabeli viimast tulpa).

Solventsus II on EL kindlustusvaldkonna järelevalveraamistik ja see on kehtinud kindlustusandjatele tänaseks juba *ca* kümme aastat. Solventsus II väljatöötamisel arvestati rahvusvaheliste arengutega riskipõhises järelevalves, aktuaarses teaduses ning riskide juhtimises<sup>88</sup>. Solventsus II on EL-is kindlustus- ja edasikindlustusandjate suhtes kohaldatav usaldatavusnormatiivide täitmise regulatsioon, mis kasutab riskipõhist lähenemisviisi ja võimaldab hinnata kindlustus- ja edasikindlustusandjate üldist maksevõimet kvantitatiivsete ja kvalitatiivsete näitajate abil. Solventsus II õigusraamistik tagab varade ja kohustuste turupõhise hindamise (hinnatakse summas, millega neid saab turul vahetada, üle kanda või arveldada),

<sup>86</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/138/EÜ, 25. november 2009, kindlustus- ja edasikindlustustegevuse alustamise ja jätkamise kohta (Solventsus II). Link konsolideeritud versioonile seisuga 30.06.2021 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0138-20210630&qid=1693312203990>

<sup>87</sup> Solventsuskapitalinõue (Solvency Capital Requirement)

<sup>88</sup> FI koduleht, <https://www.fi.ee/et/uudised/aasta-algusest-rakendus-euroopa-kindlustusandjatele-uus-jarelevalveraamistik-solventsus-ii>



tagab kapitalinõuete riskipõhise hindamise (suuremad riskid toovad kaasa suurema kapitalinõude ootamatute kahjude katmiseks) ning tagab regulatiivsete nõuete proportsionaalse kohaldamise võttes arvesse kindlustus- ja edasikindlustusandjate tegevusele omaste riskide laadi, ulatust ja keerukust. Solventsus II põhimõtete ja kindlustusvaldkonna järelevalve küsimustega tegeleb EL tasandil Euroopa Kindlustus- ja Tööandjapensionide Järelevalve (EIOPA)<sup>89</sup>. Solventsus II rakendamist tagab mitmetasandiline regulatsioon: asjaomasest direktiivist lähtuv siseriiklik seadusandlus (KindlITS), Euroopa Komisjoni otsekohalduv delegeeritud määrus (EL) 2015/35, EIOPA järelevalvenõukogu kinnitatud suunised ja Euroopa Komisjoni kinnitatud standardid.

LKF-i hinnangul on võimalik Solventsus II meetodika alusel hinnata täpsemalt ja paindlikult vastaspoole riski ka LKF-i kui garantiifondi puhul ning Solventsus II põhimõtteid ja meetodeid on otstarbekas rakendada ka LKF omavahendite piirmäära arvutamisel. Välja pakutud muudatus ei too kaasa LKF-i kui liikluskindlustuse garantiifondi liikmetele täiendavat kulude kasvu (sh kulu ka liikluskindlustuse kindlustusmaks).

MID muutmise direktiivi kohaselt peab iga liikmesriik – kahjustatud isikute tõhusa ja tulemusliku kaitse tagamiseks kindlustusandja maksejõuetuse korral – võtma asjakohaseid meetmeid selle tagamiseks, et hüvitismaksete tegemise ajaks oleksid kahjustatud isikute hüvitamiseks vajalikud vahendid olemas. Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele peaksid liikmesriigid kehtestama need meetmed riiklikul tasandil kooskõlas EL õigusega. Järgnevalt on kirjeldatud LKindIS § 71<sup>1</sup> muutmist (LKF-i omavahendid) ja seaduse täiendamist §-ga 71<sup>2</sup> (LKF-i liikmemaks).

LKindIS § 71<sup>1</sup> sätestab nõuded LKF-i omavahenditele. Muudatusega sõnastatakse uuesti kogu paragrahvi tekst. Siiski jääb lõike 1 sisuks kehtiva lõike esimene lause, mis sätestab, et LKF-il peavad LKindIS-st tulenevate kohustuste täitmiseks olema piisavad omavahendid (vt LKindIS § 71<sup>2</sup> selgitust). Lõikes 2 sätestatakse üldpõhimõtted, mille kohaselt peab LKF omavahendite miinimumi arvutamisel arvestama kõigi teadaolevate ja planeeritavatest tegevustest tulenevate mõõdetavate riskidega, sealhulgas vähemalt kindlustusriski, tururiski, krediidiriski ja operatsiooniriskiga. Lõikega 3 sätestatakse, et LKF kohaldab piisavate omavahendite arvutamisel nn Solventsus II direktiivist tulenevaid põhimõtteid ja meetodikaid. Edaspidi lähtutakse LKF-i omavahendite arvutamisel Euroopa Komisjoni delegeeritud määrusest (EL) 2015/35, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/138/EÜ kindlustus- ja edasikindlustustegevuse alustamise ja jätkamise kohta (Solventsus II), ja selles sätestatud solventsuskapitalinõude standardvalemist ja meetodikast, võttes arvesse fondi tegevuse eripärasid. Lõikes 4 on sätestatud LKF-ile kohustus esitada omavahendite arvutus koos sisendite ja selgitustega Finantsinspeksioonile vähemalt üks kord aastas. Ka kehtiva omavahendite arvutamise korra kohaselt peab LKF seoses allutatud kohustuste arvestamisega kaasama Finantsinspeksiooni eelneva loa saamise või toimingust teavitamise näol. LKindIS § 71 lõike 5 kohaselt teostab Finantsinspeksioon jätkuvalt järelevalvet LKindIS §-s 71<sup>1</sup> sätestatu üle.

LKindIS-i lisatav § 71<sup>2</sup> sätestab LKF-i liikmemaksuga seonduva. Kehtiva LKindIS § 70 lõike 1 kohaselt on LKF-i liikmeks iga kindlustusandja, kellel on õigus tegutseda Eestis kohustusliku liikluskindlustuse kindlustusandjana (sh välismaised kindlustusandjad oma Eesti filiaali kaudu). Seisuga 29.08.23 oli LKFil 12 liiget<sup>90</sup>: AAS BTA Baltic Insurance Company Eesti filiaal; AB “Lietuvos draudimas“ Eesti filiaal; Akciné draudimo bendrové “Gjensidige” Eesti

<sup>89</sup> EIOPA kodulehel ülevaade Solventsus II-st. [https://www.eiopa.europa.eu/browse/regulation-and-policy/solvency-ii\\_en](https://www.eiopa.europa.eu/browse/regulation-and-policy/solvency-ii_en)

<sup>90</sup> LKF-i koduleht <https://www.lkf.ee/et/meist/eesti-liikluskindlustuse-fond>

filiaal; Aktsiaselts INGES KINDLUSTUS; AS LHV Kindlustus, Balcia Insurance SE Eesti filiaal; Compensa Vienna Insurance Group, ADB Eesti filiaal; ERGO Insurance SE; If P&C Insurance AS; QBE Europe SA/NV (ei sõlmi uusi kindlustuslepinguid); Salva Kindlustuse AS; Swedbank P&C Insurance AS.

LKF-i asutasid kindlustusandjad vastavalt LKindlS-le, ühing registreeriti 29. juunil 2004. aastal. LKF on 1992. aastal asutatud samanimelise avalik-õigusliku isiku õigusjärglane. LKF on registreeritud ja tegutseb Eestis. LKF on moodustanud seltsingu MTÜ Eesti Kindlustusseltside Liiduga (EKsL) kindlustussektori koostööülesannete säästlikuks täitmiseks.

LKindlS kohaselt on LKF (seaduse tekstis viidatud kui *fond*) mittetulundusühing, kes täidab ülesandeid, mis tulenevad LKindlS-ist ja valdkonna eest vastutava ministriga sõlmitud halduslepingust<sup>91</sup>. Halduslepingu kohaselt kannab LKF kõik halduslepingust tulenevate õiguste ja kohustustega seotud kulud LKF-i rahaliste vahendite arvelt, sealhulgas LKF-i liikmemaksu arvelt. Näiteks 2022. aastal kogus LKF liikmemaksudena kokku 3 832 831 eurot ja kindlustusmaksetena kokku 1 399 446 eurot (automaatkindlustuse kindlustusmaksetena 1 188 479 eurot ja piirikindlustuse kindlustusmaksetena 210 967 eurot)<sup>92</sup>. LKF-i sisemist töökorraldust reguleerib põhikiri<sup>93</sup>. LKFi-i tegevused ja kulutused määratakse kindlaks majandusaasta kohta nõukogu poolt kinnitatava majandusaasta eelarvega ning nõukogu ja juhatuse otsustega. Liikmemaksu arvestatakse LKFi liikme poolt kogutud liikluskindlustuse maksetest ühtse maksumäära kaudu. LKFi liikmemaksu põhiosa kujuneb kahes osas – iga liikme jaoks võrdne fikseeritud makse perioodi kohta, millele lisandub perioodil kogutud liikluskindlustuse maksete alusel ühtse määraga arvutatud mahuosa. 2022. aastal oli mahuosa suuruseks 3,05% ja fikseeritud makseks 3 000 eurot ning 2023. aastal on fikseeritud makse suuruseks 3 000 eurot kuus ja mahuosa määraks 3,0%. Maksumäära suuruse otsustab juhatuse esitatud ettepaneku alusel nõukogu. Lisaks võimaldab LKFi põhikiri koguda liikmemaksu lisaosa nt kokkulepitud tugiteenuste täitmiseks (nt 2022. aastal koguti liikmetelt liikmemaksu lisaosana 358 000 eurot sõidukite keretööde normeerimistarkvara CABAS kasutamiseks).

LKindlS § 71<sup>2</sup> lõike 1 kohaselt sätestatakse LKF-i liikmemaksu arvutamise ja tasumise kord põhikirjas, võttes arvesse, et liikmemaks peab olema piisav LKindlS § 71<sup>1</sup> lõikes 2 sätestatud omavahendite miinimumnõude täitmiseks ning LKindlS-is ja põhikirjas sätestatud kohustuste täitmiseks, samuti seonduvate kulude kandmiseks. Seega vahendite piisavuse peab tagama LKF ja peamisteks rahastajateks tema liikmed. LKFi toimimise ja ülesannete finantseerimiseks ei kasutata ei praegu ega ka pärast eelnõus kavandatud muudatuste jõustumist riigieelarve vahendeid.

Lõikes 2 sätestatakse, et LKindlS §-s 50<sup>1</sup> nimetatud kindlustusandja maksejõuetuse riski katteks võib LKF koguda liikmemaksu üksnes Eestis väljastatud tegevusloaga tegutsevate kindlustusandjatelt. MID muutmise direktiivis on seda põhistatud eesmärgiga mitte koormata kindlustusandjaid põhjendamatult ja ebaproportsionaalselt. Direktiiv lubab juhul, kui liikmesriik nõuab kindlustusandjatelt rahalisi osamakseid, koguda osamaksed üksnes selle liikmesriigi poolt tegevusloa saanud kindlustusandjatelt. Siinkohal tuleb eristada LKFi poolset lõpliku tagamise kohustuse rahastamist Eestis väljastatud tegevusloaga tegutsevate kindlustusandjate puhul ja likviidsuskassa kogumise kohustust Eesti elukoha või asukohaga isikutele hüvitise nõ sildfinantseerimiseks teise liikmesriigi kindlustusandja filiaali poolt

<sup>91</sup> Haldusleping nr 1.9-1/171 liikluskindlustuse seaduses sätestatud ülesannete täitmiseks, <https://www.riigiteataja.ee/akt/117092014014>

<sup>92</sup> LKF-i 2022. aasta majandusaasta aruanne, [https://lkf.ee/sites/default/files/2023-05/Majandusaasta%20aruanne\\_2022.pdf](https://lkf.ee/sites/default/files/2023-05/Majandusaasta%20aruanne_2022.pdf)

<sup>93</sup> LKF-i põhikiri. [https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKF\\_pohikiri\\_2021.pdf?958](https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKF_pohikiri_2021.pdf?958)

piiriülevalt Eestis kindlustust pakkuvate kindlustusandjate maksejõuetuse korral. Samuti ei puuduta see liikmemaksu kogumist teiste seadusest (nt registri pidamine, teabekeskuse funktsioon, roheline kaardi büroo) ja põhikirjast tulenevate kohustuste ning vastavate tegevuskulude katteks. Viimasena nimetatud likviidsuskassaga seonduva erisuse tegemise jääb LKF-i põhikirja või liikmemaksu üle otsustamise tasandile.

**LKindIS § 71<sup>3</sup> lisamine.** Säte reguleerib LKF-i õiguseid ja kohustusi seoses maksejõuetu kindlustusandjaga.

Lõike 1 kohaselt teavitab LKF viivitamata kindlustusandja suhtes pädeva asutuse otsusest või toimingust LKindIS § 50<sup>1</sup> lõikes 1 nimetatud kindlustusandja maksejõuetusega seotud menetluse algatamisest iga lepinguriigi asutust, mis vastutab kindlustusandja maksejõuetuse korral nõ koduriigis. Selline kohustus tuleneb muudetud MID direktiivi artiklite 10a ja 25a lõigetest 3. Kui liikmesriigi pädev kohus teeb otsuse või mis tahes muu pädev asutus annab korralduse algatada pankroti- või lõpetamismenetlus, tuleb see otsus või korraldus avalikustada ning asjaomase kindlustusandja maksejõuetuse korral kahjustatud isikutele hüvitise maksmiseks loodud või volitatud organ peab sellisest otsusest või korraldusest teavitama kõigi teiste liikmesriikide samasuguseid organeid.

Lõikes 2 sätestatakse LKF-i õigused ja kohustused seoses kindlustusandja maksejõuetusega kaasnevaga.

Muudetud MID direktiivi artiklite 10a ja 25a üheksandate lõigete kohaselt tuleb LKF-ile anda maksejõuetusega seotud toimingute ja menetluste läbiviimiseks koostööõigus teiste samasuguste organitega teistes liikmesriikides. Selline koostöö hõlmab teabe taotlemist, saamist ja esitamist, sealhulgas vajaduse korral konkreetsete nõuete üksikasjade kohta. Niisugune teave on oluline mh selle tagamiseks, et kahjustatud isikule hüvitist maksev organ saaks enne hüvitise maksmist ise või koos kõigi asjaomaste osalistega liikmesriigi õigusakte järgides kindlaks teha, kas kindlustusandja on nõude esitajale tema nõutud hüvitise juba välja maksnud. Punkti 1 kohaselt teeb LKF koostööd teiste lepinguriikide vastavate teabekeskuste, fondi ülesandeid täitvate lepinguriikide vastavate asutustega ning asutustega, mis vastutavad kindlustusandjale tegevusloa väljastanud lepinguriigis kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud kahju hüvitamise eest kindlustusandja maksejõuetuse tõttu. Punkti 1 alusel teeb LKF koostööd ka maksejõuetu kindlustusandja endaga, samuti tema likvideerija või halduriga ning erinevates liikmesriikides asjasse puutuvate pädevate asutustega, sh Finantsinspeksiooniga.

Punktis 2 sätestatakse selgesõnaliselt LKF-i õigus osaleda läbirääkimistel ja sõlmida käesoleva seaduse § 48 lõikes 7 (MID artiklis 24) ja § 50<sup>1</sup> lõikes 6 (MID artiklites 10a ja 25a) nimetatud lepingud, samuti muid koostöökokkuleppeid LKF-i töö paremaks korraldamiseks ja eesmärkide saavutamiseks seoses kindlustusseltside maksejõuetusega. Kõnealused LKF-i volitused on tuletatavad ka kehtivast LKindIS-st. Paragrahvi 69 alusel on LKF-iga sõlmitud halduslepingu nr 1.9-1/171<sup>94</sup> kohustusliku liikluskindlustusega seotud ülesannete täitmiseks. MID artiklid 10a ja 25a sätestavad kahjustatud isikute kaitse kindlustusandja maksejõuetuse korral. Seadusandja on kehtiva LKindIS § 70 lõikega 3 juba seadnud LKF-ile kohustused seoses kindlustusandja maksejõuetuks muutumisega. Nimetatud sätte kohaselt on LKF kohustatud üle võtma pankrotistunud Eesti kindlustusandaja kohustusliku liikluskindlustuse lepingutest tulenevad kohustused seaduses täpsustatud tingimustel. Ainuüksi nimetatud kohustuste täitmiseks on LKF halduslepingu punktide 10.3 ja 10.2 alusel teiste lepinguriikide fondidega läbi rääkimas ja sõlmimas koostöölepet. Halduslepingu punkti 10.3 alusel töötab LKF välja haldusülesande

<sup>94</sup> Haldusleping nr 1.9-1/171 liikluskindlustuse seaduses sätestatud ülesannete täitmiseks, <https://www.riigiteataja.ee/akt/117092014014>

täitmiseks vajalikud korrad ja protseduurid ning tagab haldusülesande pideva ja tõrgeteta täitmise, sealhulgas haldusülesande täitmiseks ja korraldamiseks vajaliku tehnilise valmisoleku, ning punkti 10.2 teise lause kohaselt on LKF-il õigus kasutada halduslepingu täitmisel kolmandate isikute teenuseid, sealhulgas tehes teiste lepinguriikide fondidega koostööd, kui sellise teenuse kasutamine ei ohusta ega takista LKF-i tuumkohustuste täitmist. Lisaks, halduslepingu punkti 9.4 kohaselt täidab LKF laiemalt ka muid ülesandeid, mis pole otsesõnu halduslepingus nimetatud, kuid mille täitmine on vajalik lepingu eesmärgi saavutamiseks seoses kohustusliku liikluskindlustuse süsteemi toimimise tagamiseks ja mis olemuslikult kuulub haldusülesannete hulka. Sellest tulenevalt on LKF-il nii MID artikli 10a kui ka 25a lõigete 13 teiste alalõikude alapunktide b kohane õigus pidada läbirääkimisi ja sõlmida kindlustusseltside maksejõuetusega seonduv kokkulepe. Siinkohal on oluline välja tuua ka see, et halduslepingu punktist 15 tuleneb LKF-i kohustus kanda kõik halduslepingust tulenevate õiguste ja kohustustega seotud kulud – kui LKF võtab kohustusi, peab ta ise või lõppkokkuvõttes tema liikmed nende eest tasuma. Vt lisaks ka § 69 täiendamise selgitusi.

Punkti 3 kohaselt teeb LKF kindlustusandja maksejõuetusest tuleneva kahju välja selgitamise ja hüvitamisega seoses koostööd muude asjaomaste asutustega, sealhulgas LKindlS § 50<sup>1</sup> lõikes 6 nimetatud lepingute ja õigusakti alusel, ja vahetab nendega teavet, sealhulgas nõuete üksikasjade kohta.

Lõike 2 punkti 4 kohaselt peab LKF tagama piisavate rahaliste vahendite olemasolu hüvitamise kohustuse täitmiseks kindlustusandja maksejõuetuse korral, samuti seonduvate koostöölepingute täitmiseks. Tegemist on olulise põhimõttega kindlustusandja maksejõuetuse korral makstava hüvitise rahastamiseks. Vt lähemalt ka LKindlS §-de 71<sup>1</sup> ja 71<sup>2</sup> selgitusi.

Lõige 3 käsitleb olukorda, kui teise liikmesriigi organ on teinud Eesti kindlustusseltsi maksejõuetuse tõttu väljamakse ja sellel organil on MID direktiivist tulenev tagasinõude õigus LKF-i vastu. Kui LKF on saanud tagasinõude seoses Eesti kindlustusandja maksejõuetusega teise lepinguriigi asutuselt, mis vastutab kahju hüvitamise eest kahjustatud isiku elu- või asukohariigis, hüvitab LKF sellele asutusele Eestis põhiasukohta omava ja Eestis kindlustatud sõidukiga Eesti, lepinguriigi või rahvusvahelise rohelise kaardi süsteemiga ühinenud riigi territooriumil toimunud kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitatud kahju kahjustatud isikule välja makstud kindlustushüvitise ulatuses. LKF peab täitma tagasinõude mõistliku aja jooksul, kuid mitte hiljem kui kuus kalendrikuud pärast tagasinõude saamist, kui tagasinõude esitanud lepinguriigi asutusega ei ole kokku lepitud teisiti.

Lõikes 4 sätestatakse, et LKF lähtub kindlustusandja maksejõuetusega seonduvate küsimuste lahendamisel teistes liikmesriikides analoogseid ülesandeid täitavate organitega sõlmitud koostöölepetest ja sellist koostööd reguleerivatest Euroopa Komisjoni kehtestatud rakendusaktidest. Viidatud koostöölepete sõlmimise lähtekohtadeks on MID artikkel 24 lõike 3 punkt a, mille alusel on liikmesriikide hüvitisfondid juba sõlminud koostöölepete, mis käsitleb nende kui direktiivi kohaste hüvitisfondide ülesandeid ja kohustusi ning hüvitamise korda (LKindlS § 48 lg 7), samuti MID artiklite 10a ja 25a kolmeteistkümnendate lõigete alusel sõlmitav kindlustusandjate maksejõuetusega tegelevate fondide ülesandeid ja kohustusi ning tagasimaksete korda käsitlev kokkulepe. Kui viimati nimetatud koostöölepet 2023. aasta 23. detsembriks ei ole sõlmitud, võib osundatud ülesandeid ja kohustusi seoses tagasimaksetega reguleerida Euroopa Komisjon delegeeritud õigusaktiga.

LKindlS § 71<sup>3</sup> lõikega 5 kohustatakse LKF-i avaldama oma kodulehel info selle kohta, millised on kahjustatud õigused tema kindlustusandja maksejõuetuse korral. Sättega võetakse üle MID direktiivile lisatavas artiklis 26a sätestatud kohustus tagada kahjustatud isikutele juurdepääs olulisele teabele hüvitise taotlemise võimaluste kohta.

**LKindIS § 72 muutmise.** Paragrahvi 72 lõige 1 sätestab liikluskindlustuse registris olevate andmete töötlemise eesmärgid. Liikluskindlustuse register on riigi infosüsteemi kuuluv andmekogu. Andmekogus töödeldakse andmeid mh ka ALK rakendamise eesmärkidel. Nende andmete töötlemise alus tuleneb mh LKindIS § 60 lõikest 4 ja registri põhimäärusest. Õiguskindluse tagamiseks sätestatakse seaduse tasemel selgemalt registri andmete töötlemine ALK rakendamise eesmärkidel. Selleks lisatakse LKindIS § 72 lõikesse 1 punkt 1<sup>1</sup>.

LKindIS § 72 lõiget 1 täiendatakse punktiga 1<sup>2</sup> selleks, et liikluskindlustuse registris olevaid andmeid saaks töödelda ka kindlustuskohustusest vabastuste kohta arvestuse pidamise eesmärgil. Sellel on kaks põhjust. Esiteks, liikluskindlustuse register on just see koht, kus kajastatakse kindlustuskohustusest vabastamisega seonduvat infot mh selleks, et tõhusalt kontrollida kindlustuskohustuse täitmist ja kindlustuse olemasolu sõidukitel, mille suhtes peab olema kehtiv kindlustus. Teiseks, muudatus on seotud liikluskindlustuse lepingule vaikimisi järgneva 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusest loobumisega (vt LKindIS § 6 kehtetuks tunnistamise selgitust) alates 2024. aasta 1. juulist. Samas on kuni nimetatud kuupäevani ja arvestades rakendussätet § 85<sup>2</sup> lõiget 4 (vt ka asjaomast selgitust), vaja üleminekuperioodi kestuse ajaks MID direktiiviga mittekooskõlas olevat 12-kuulisest kindlustuskohustusest vabastamise instrumenti maksimaalsel moel lähendada direktiivis sätestatud nõuetele. Lisatav LKindIS § 72 lõike punkt 1<sup>2</sup> sätestab ka liikluskindlustuse registris praegu kehtiva 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse kohta arvestuse pidamise.

MID muutmise direktiivis sätestatud kindlustuskohustusest vabastamise erandite hulgast on tänase 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamisele sarnaseim artikli 5 lõikes 3 sätestatud erand. Selle kohaselt võib liikmesriik teha erandi sõidukite puhul, mis on ajutiselt või alaliselt kasutusest kõrvaldatud ja mille kasutamine on keelatud, tingimusel et on kehtestatud ametlik haldusmenetlus või muu liikmesriigi õiguse kohaselt kontrollitav meede. Ametlik kasutusest kõrvaldamine võiks toimuda näiteks teate saatmisega pädevale asutusele või muule määratud isikule, kes täidab pädeva asutuse ülesandeid, või muude kontrollitavate füüsiliste meetmete võtmisega. Üleminekuperioodil täidab seda ülesannet LKF-i peetavas liikluskindlustuse registris sõiduki 12-kuulisel liikluskindlustuse perioodil olemise fakti LKF-i poolt tuvastamise ja eristamise võimalus, mis tugineb olemasoleva liikluskindlustuse lõppemise infole registris.

Üheks liikluskindlustuse registris andmete töötlemise eesmärgiks on ka LKindIS lõike 1 punkti 4 kohaselt kindlustuskohustuse täitmise kontrollimine. Lõike 1 punkti 4 täiendamisega parandatakse õigusselgust. Sättes viidatud kindlustuskohustuse täitmise kontrollimine kätkeb endas ka kindlustuse olemasolu kontrolli. LKindIS § 11 lõike 1 kohaselt kontrollib LKF pidevalt ja süsteemselt kindlustuskohustuse täitmist liiklusregistri ja liikluskindlustuse registri andmete võrdlemise teel ALK-i rakendamiseks – st LKF kontrollib kindlustuskohustuse täitmist kitsamas tähenduses ehk liikluskindlustuse lepingu olemasolu. Eelnõuga täpsustatud LKindIS § 11 lõike 2 kohaselt kontrollib liikluses osalevate sõidukite puhul kindluse olemasolu (lepingu või ALK olemasolu) politseiametnik ja abipolitseinik. Kontrolli saab teha liikluskindlustuse registri alusel. LKindIS § 72 lõike 1 punkti 4 täiendatakse selliselt, et liikluskindlustuse registris olevate andmete töötlemise eesmärk kataks selgesõnaliselt ka politseiametniku ja abipolitseiniku poolt läbiviidavat kehtiva kindlustuse olemasolu kontrollimist. Vt ka LKindIS § 11 lõike 2 täpsustamise selgitust.

Tulenevalt LKindIS § 72 lõike 1 täiendamisest punktiga 1<sup>2</sup> laiendatakse punktis 4 sätestatud kontrollieesmärki ka kindlustuskohustusest vabastuste rakendamise kontrollimisele.

**LKindIS § 73 muutmise.** LKindIS §-s 73 on sätestatud liikluskindlustuse registri põhiandmed. Lõike 1 punkti 1 täiendatakse selliselt, et edaspidi on seniste liikluskindlustuse lepingute

andmete kõrval registri põhiandmeteks (avaliku teabe seaduse § 43<sup>6</sup> lõike 1 tähenduses) ka andmed automaatse liikluskindlustuse kohta. Vt LKindlS § 72 lõike 1 täiendamise selgitusi.

**LKindlS täiendamine §-ga 74<sup>1</sup>.** Õiguskindluse tagamise eesmärgil koondatakse LKindlS §-i 74<sup>1</sup> juhud, kus LKF-il on kohustus esitada andmeid liikluskindlustuse registrisse (vt nt LKindlS § 60 lõiget 4 ja registri põhimäärust). Sätte kohaselt on LKF kohustatud registrile esitama järgmised andmed:

- 1) sõlmitud piirikindlustuslepingu ja selle kinnituseks väljastatud poliisi kohta;
- 2) ALK kohta;
- 3) piirikindlustuse lepingust taganemise, lepingu ülesütlemise või lepingu muutmise kohta;
- 4) talle edastatud liiklusõnnetuste kohta, sealhulgas fondi hallatava digitaalse liiklusõnnetuste süsteemi kaudu edastatud liiklusõnnetuste teadete kohta;
- 5) kahju hüvitamise või hüvitamisest keeldumise otsuse kohta;
- 6) fondi esitatud tagasinõude kohta;
- 7) kindlustusjuhtumi tõttu hävinud sõiduki kohta.

LKindlS § 74<sup>1</sup> punktis 4 sätestatakse LKF-i kohustus kanda liikluskindlustuse registrisse andmed liiklusõnnetuse kohta, kui need on temale esitatud, sh digitaalsel kujul.

LS § 171 lõige 1 näeb ette, et liiklusõnnetusi registreerivad muu hulgas politsei, liikluskindlustusega tegelev kindlustusandja ja LKF. Samuti on LKF kohustuseks liikluskindlustuse teabekeskuse funktsiooni täitmine (MID põhjenduspunktid 42–43, artikkel 23, LKindlS § 76), mille keskseks eesmärgiks on abistada õnnetusse sattud inimesi liiklusõnnetuse korral kindlustusjuhtumi vormistamisel ja nõuete esitamisel.

Kehtivas LKindlS on mõnevõrra ebaselgelt sätestatud LKF-i kui registri vastutava ja volitatud töötleja enda kohustused selliste andmete esitamisel registrisse, mis on seotud nii liiklusõnnetuste registreerimise, kindlustusjuhtumite lahendamise kui ka automaatse liikluskindlustuse rakendamisega. Samas on teiste andmeandjate (nt politsei - § 75 lõige 2, kindlustusandjad - § 74) kohustused seaduses ja registri põhimääruses määratletud täpselt. Kõnealuse muudatuse eesmärk ongi täpsustada LKF-i kohustusi liiklusõnnetuse teadete vastuvõtmisel ja edastamisel registrisse.

Liiklusõnnetuste vormistamine oli Eestis pikka aega küllaltki vanamoodne ja bürookraatlik protsess, kus liiklusõnnetuse osapooled pidid täitma blanketi „Liiklusõnnetuse teade“<sup>95</sup> ja esitama selle kindlustusandjatele liiklusõnnetuse registreerimiseks. Kusjuures liiklusõnnetusest teatamiseks pidi kõik andmed uuesti kindlustusandja veebirakendusse sisestama. Selline protsess ei vastanud tänapäeva inimese ootustele, ühiskonna tehnilisele arengule (interneti levik, digitaliseerimine) ega toetanud Eesti e-riigi kuvandit. Probleemi lahendamiseks loodi LKF poolt liiklusõnnetuse teate digitaalne vorm (edaspidi DLT)<sup>96</sup>, mille kaudu on alates 2022. aasta kevadest esitatud üle 20 000 liiklusõnnetuse teate. DLT digirakendus juhendab inimesi liiklusõnnetuse järgselt, võimaldab nõuetekohaselt ja lihtsalt liiklusõnnetus vormistada (määratleda toimumiskoht, panna kirja osaliste andmed jne) ning teavitada õnnetusest läbi liikluskindlustuse registri kindlustusandjat. Samu andmeid ei ole vaja korduvalt sisestada ning kahjujuhtumi lahendamise protsess on muutunud seeläbi kiiremaks. Digirakendus on osutunud populaarseks ja tänaseks vormistatakse LKF-i andmetel juba üle ca 35 % liiklusõnnetustest DLT-d kasutades. Samuti on see vähendanud politsei töökoormust.

<sup>95</sup> Blankett „Liiklusõnnetuse teade“, mille põhi on loodud Insurance Europe poolt 2001 aastal, arvutivõrgus kättesaadav [https://www.lkf.ee/sites/default/files/Teade\\_liiklusõnnetusest\\_2015\\_A4.pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/Teade_liiklusõnnetusest_2015_A4.pdf)

<sup>96</sup> <https://avarii.lkf.ee/et/>

**LKindlS § 75 muutmine.** LKindlS § 75 sätestab teiste erinevate registrite registripidajate kohustuse edastada liikluskindlustuse registrisse andmeid. Lõike 3 kohaselt esitab Eesti rahvastikuregistri volitatud töötaja registrisse mh sõidukiomanike ja vastutavate kasutajate kohta andmeid. Kuivõrd liiklusregistris kajastuvad ka isikud, kelle andmed on sõiduki omaniku taotluse alusel kantud liiklusregistrisse, on põhjendatud ka nende isikute kohta andmete vahetamine teiste registritega. Sellist infot on vaja sõiduki kasutaja tuvastamiseks nt tundmatu juhi tuvastamiseks, tagasinõude esitamiseks, kahju põhjustaja tuvastamiseks.

Kehtiva lõike 7 kohaselt edastab tervishoiuteenuse osutaja registrile registri vastutava töötaja kehtestatud korras andmed tema poolt registreeritud liiklusõnnetuse kohta. Seda siis selliste juhtumite korral, kus liiklusõnnetuse tagajärjel on isik sattunud tervishoiu teenuse osutaja juurde ravile. Selliste andmete esitamine liikluskindlustuse registrile tervishoiuteenuse osutajate poolt pole vajalik. Kindlustusjuhtumite kohta laekub info kindlustusseltsidelt.

**LKindlS § 76 muutmine.** Paragrahvi 76 pealkirja täiendamine tuleneb sama paragrahvi täiendamisest lõikega 7 (vt LKindlS § 76 lõike 7 selgitust).

Paragrahvi 76 lõike 1 punktis 4 täpsustatakse viidet viidatavas sättes tehtud muudatuste tõttu. Punktis asendatakse tekstiosa „§-s 5“ tekstiosaga „§ 5 punktis 3“, sest muutus normi asukoht (vt ka LKindlS § 5 punkti 3 selgitust).

Paragrahvi 76 lõike 4 muutmisega võetakse üle MID direktiivi artikli 16 muudatusest tulenev kahjunõuete ajaloo tõendi regulatsioon. Direktiivi asjaomane regulatsioon lähtub põhimõttest, et kui kindlustusvõtjad soovivad sõlmida kindlustusandjatega uusi kindlustuslepinguid, peaks nende kahjunõuete ajalugu olema kergesti autenditav, et lihtsustada varasemate kahjunõuete ajaloo tunnustamist uue kindlustuslepingu sõlmimisel. Kahjunõuete ajaloo tõendite kontrollimise ja autentimise lihtsustamiseks peab aga nende tõendite sisu ja vorm olema kõigis liikmesriikides sama. Selle tagamiseks antakse MID direktiiviga Euroopa Komisjonile rakendamisevolitused kahjunõuete ajaloo tõendite sisu ja vormi kehtestamiseks direktiivis sätestatud tingimustel. Euroopa Komisjonil on kohustus võtta rakendusaktina vastu kahjuajaloo tõendi näidismuud, mis peab direktiivi kohaselt sisaldama teavet järgneva kohta:

- kahjunõuete ajaloo tõendi väljastanud kindlustusandja või organi andmed;
- kindlustusvõtja andmed, sealhulgas tema kontaktandmed;
- kindlustatud sõiduk ja selle valmistajatehase tähis;
- sõiduki kindlustuskaitse kehtivuse algus- ja lõppkuupäev;
- kolmandate osapoolte hüvitusnõuete arv, mis on rahuldatud kindlustusvõtja kindlustuslepingu alusel kahjunõuete ajaloo tõenditega hõlmatud ajavahemikul, sealhulgas iga nõude esitamise kuupäev;
- lisateave, mis on asjakohane liikmesriikides kohaldatavate normide või tavade kohaselt.

Enne kõnealuste rakendusaktide vastuvõtmist on Euroopa Komisjon kohustatud konsulteerima kõigi huvitatud isikutega ja tegema liikmesriikidega tihedat koostööd. Samuti on asjaomase rakendusakti vastuvõtmiseks direktiivis ette nähtud komiteemenetlus, mille kohaselt abistab Euroopa Komisjoni Euroopa kindlustus- ja ametipensionikomitee (MID artikkel 28a).

Seega on MID direktiiviga antud detailsed juhtnõuad kahjuajaloo tõendi näidismuud kehtestamiseks. Eelnõu kohaselt rakendatakse Eestis Euroopa Komisjoni poolt vastu võetud näidismuud.

Paraku pidanuks näidismuud olema Euroopa Komisjoni poolt vastu võetud juba 2023. aasta 23. juuliks.



MID artikli 16 muudatuse kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et kindlustusvõtjal on õigus igal ajal taotleda tõendit kolmandate isikute hüvitusnõuete või nende puudumise kohta kindlustuslepinguga kaetud sõiduki või sõidukite kohta vähemalt lepingulisele suhtele eelneva viie aasta jooksul. Termin „kahjunõuete ajaloo tõend“ on kasutusel direktiivi tekstis ja see võetakse selliselt meie õigusesse üle.

Direktiivi kohaselt võib liikmesriik määrata, kas kahjunõuete ajaloo tõendeid väljastab liikmesriigis kindlustusandja või organ, mis on liikmesriigi poolt määratud kohustuslikku kindlustust sõlmima või nimetatud tõendeid koostama. Eelnõu kohaselt väljastab nimetatud tõendeid Eestis LKF, sest LKF väljastab liikluskindlustuse registri pidajana analoogse sisuga teatise ka kehtiva korra kohaselt.

Eelnõu kohaselt sätestatakse LKindIS § 76 lõikes 4 LKF-ile kui liikluskindlustuse registri pidajale kohustus väljastada kindlustusvõtja taotlusel tõend tema põhjustatud või temaga seotud sõidukiga põhjustatud kindlustusjuhtumite või nende puudumise kohta (*kahjunõuete ajaloo tõend*). Samuti viidatakse sättes, et kahjunõuete ajaloo tõendi vorm, selle allkirjastamise või kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis esitamise nõue ja sellel kajastatav kindlustusjuhtumi andmete koosseis sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2021/2118 artiklis 16 nimetatud Euroopa Komisjoni rakendusaktiga kahjunõuete ajaloo tõendi näidisvormi kujul.

Direktiiv kohaselt tuleb kahjuajaloo nõuete tõend väljastada viieteistkümne päeva jooksul pärast taotluse esitamist. Kehtiva LKindIS kohaselt tuleb praegu sarnase sisuga tõend väljastada seitsme kalendripäeva jooksul taotluse saamisest arvates ja see tähtaeg rakendub ka edaspidi. Tõend peab kajastama andmeid vähemalt taotluse esitamisele eelnenud viie aasta kohta.

Paragrahvi 76 täiendamiseiga lõikega 7 sätestatakse liikluskindlustuse registri vastutavale töötlejale (LKF) koostöö tegemise kohustus teiste lepinguriikide samalaadsete (MID artiklis 23 sätestatud) teabekeskustega mh selleks, et tagada asjaomastele asutustele oma ülesannete täitmiseks tarviliku teabe kättesaamine MID artiklis 15 sätestatud lähetatud sõidukite kohta. Lähetatud sõidukite kohta vt LKindIS § 14 lg 4 ja eelnõuga muudetava KindITS § 9 lg 2 selgitust. Muudetud MID direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et asjaomane teabekeskus, mis asub liikmesriigis, kus sõiduk on registreeritud, teabekeskus sihtliikmesriigist, ja mis tahes muust asjaomasest liikmesriigist, näiteks liikmesriigist, kus õnnetus toimus, või liikmesriigist, kus on kahjustatud isiku elukoht, teevad omavahel koostööd, tagamaks, et vajalik teave, mis neil on lähetatud sõiduki kohta, tehakse vastastikku kättesaadavaks.

**LKindIS § 77 täiendamine.** LKindIS § 77 sätestab kindlustusandjate ja teiste isikute ligipääsu kindlustusregistri andmetele. Paragrahvi täiendatakse lõikega 2<sup>1</sup> sätestamaks LKF-i õigus töödelda registri andmeid lisaks ALK-i rakendamisele ka liikluskindlustuse statistika ja uuringute tegemiseks ning muude käesolevas seaduses sätestatud ülesannete täitmiseks.

**LKindIS § 80 muutmise.** Lõike 2 täpsustatud sõnastuse kohaselt ei luba politseiametnik ega abipolitseinik Eestisse siseneda sõidukiga, millel puudub kehtiv liikluskindlustus. Lõike sõnastuse täpsustamise kohta vt LKindIS § 11 lõike 2 muutmise selgitust.

Paragrahvi 80 lõige 3 muutmise ning lõigete 4 ja 5 lisamine. MID direktiivi artikkel 4 reguleerib liikluskindlustuse kontrollimist. Kehtiva MID regulatsiooni kohaselt peavad liikmesriigid hoiduma liikluskindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil ning sõidukite puhul, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil ja mis sisenevad nende territooriumile teise liikmesriigi territooriumilt. Siiski



võib kehtiva korra kohaselt läbi viia mittesüsteemaatilisi kindlustuse kontrollid tingimisel, et need ei ole diskrimineerivad ning neid viiakse läbi kontrolli käigus, mille eesmärgiks ei ole üksnes kindlustuse kontrollimine. Sellele vastab LKindlS kehtiv § 80 lõige 2, mille kohaselt lepinguriigis põhiasukohta omava, samuti lepinguriigi kaudu Eestisse siseneva või Eestist lepinguriiki väljuva kolmanda riigi sõiduki kontrollimine üksnes kindlustuskohustuse täitmise kindlakstegemise eesmärgil ei ole lubatud.

Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine on probleemiks nii riiklikul kui Euroopa tasemel. MID direktiivi kohaselt on iga liikmesriik kohustatud võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Kuigi direktiivis ei ole ette nähtud, milliseid meetmeid peaks kasutama, on liikmesriigid kohustatud rakendama tõhusaid meetmeid, et vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimisega seotud ohte. Liikmesriigid tohivad riigisisest läbi viia süsteemaatilist registreeritud liikluskindlustuspoliiside kontrolli, korraldada teedel läbiviidavat kontrolli ja kehtestada liikluskindlustuseta sõidukite omanikele tõhusaid karistusi.

Liikluskindlustuseta sõidukite liikluses osalemise probleemil on ELi mõõde, sest kindlustuseta sõidukid ei liikle mitte ainult liikmesriikides, kus nad on registreeritud, vaid ka teistes liikmesriikides. Samas arvestab MID direktiiv vaba liikumise põhimõttega. Kui sõiduki põhiasukoht on teises liikmesriigis, keelab MID direktiivi artikkel 4 riigi territooriumile sisenevate sõidukite liikluskindlustuse kontrolli, mis takistaks sõidukite (ja kaudselt inimeste) vaba liikumist siseturul ehk teisisõnu eeldatakse vaikumisi, et teise liikmesriigi sõiduk on kindlustatud.

Nagu eespool osundatud, keelab kehtiv MID artikkel 4 kõigi teises liikmesriigis oleva põhiasukohaga sõidukite liikluskindlustuste süsteemaatilised piirikontrollid, sealhulgas need, kus ei ole vaja sõidukit peatada. Teatavad uued tehnoloogilised saavutused (eeskätt numbrimärgi tuvastamise tehnoloogia) lubavad siiski kontrollida sõidukeid neid takistamata ning seega inimeste ja sõidukite vaba liikumist segamata. Seega on asjakohane lubada sellist sõidukite kindlustuse kontrollimist.

Sellest tulenevalt sätestati MID direktiivi artikli 4 lõike 1 teises lõigus liikmesriikidele võimalus läbi viia liikluskindlustuse kontrollid kahel moel. Esiteks, selliselt, et neid viiakse läbi kontrolli käigus, mille eesmärgiks ei ole üksnes kindlustuse kontrollimine. Teiseks, selliselt, et need on osa riigi territooriumil kehtivast üldisest kontrollisüsteemist, mida kohaldatakse ka nende sõidukite suhtes, mille põhiasukoht on kontrolli teostava liikmesriigi territooriumil, ega nõua sõiduki peatumist. Mõlemal juhul on lubatud kontrollid läbi viia üksnes tingimisel, et need on mittediskrimineerivad, vajalikud ja proportsionaalsed taotletava eesmärgi saavutamiseks.

Eelnõuga täpsustatakse LKindlS § 80 selliselt, et Eestis oleks võimalik rakendada tehnoloogilisi lahendusi liikluskindlustuseta sõidukite tabamiseks nii juhul, kui on tuvastatud muu rikkumine ja selle raames kontrollitakse ka liikluskindlustuse olemasolu (mida kehtiv regulatsioon juba võimaldab), kui edaspidi ka süsteemaatilise numbrituvastuse käigus sarnaselt muude rikkumiste tuvastamisega, mis eeldavad tuvastatud sõiduki registreerimisnumbri automaatset kontrolli mõnes registris (nt tehnonõuetele vastavuse kontroll liiklusregistris) või sama sõiduki kohta varem kogutud andmetega võrdlemist (nt keskmise kiiruse arvutamine<sup>97, 98</sup>).

---

<sup>97</sup> „Keskmise kiiruse kaamerad: esialgu uuritakse, kas kiiruseületamine on üldse probleem“  
<https://www.err.ee/1609032134/keskmise-kiiruse-kaamerad-esialgu-uuritakse-kas-kiiruseuletamine-on-uldse-probleem>

<sup>98</sup> „Keskmise kiiruse kaamerad pannakse järgmisel nädalal Lätis tööle“  
<https://www.err.ee/1609059827/keskmise-kiiruse-kaamerad-pannakse-jargmisel-nadalal-latis-toole>

Uues sõnastuses lõige 3: „Lepinguriigis põhiasukohta omava, samuti lepinguriigi kaudu Eestisse siseneva või Eestist lepinguriiki väljuva kolmanda riigi sõiduki kontrollimine üksnes liikluskindlustuse olemasolu kindlakstegemise eesmärgil ei ole lubatud, välja arvatud juhul, kui selline kontroll toimub üldise liiklusjärelvalve raames numbrimärgi automaatse tuvastamise või muu samalaadse teisaldatava või statsionaarse tehnilise vahendi abil, mis ei eelda sõidukite peatamist või peatumist. Kontrollitavaid ei kohelda ebavõrdselt sõiduki põhiasukoha riigist tulenevalt. Kontroll peab olema vajalik ja proportsionaalne taotletava eesmärgi saavutamiseks. Ebavõrdse kohtlemisena ei käsitata andmete kättesaadavusest tulenevaid erisusi.“

Lõikes on kirjeldatud „numbrimärgi automaatse tuvastamise või muu samalaadne teisaldatav või statsionaarne tehniline vahend, mis ei eelda sõidukite peatamist või peatumist“ vastab LS-s kasutatud, kuid ministri määruse<sup>99</sup> tasemel defineeritud mõistele „automaatne liiklusjärelvalve süsteem“. Tavakeeles on seda nimetatud ka kiiruskaameraks või liikluskaameraks.

MID muutmise direktiivi kohaselt peab liikmesriik, kus luuakse asjaomane süsteem, mis töötleb isikuandmeid, mida saab seejärel ka jagada teiste liikmesriikidega, näiteks numbrimärgi tuvastamise tehnoloogia abil saadud andmed, rakendama meetmeid kaitsmaks andmesubjekti õigusi ja vabadusi ning õigustatud huve. MID muutmise direktiiv rõhutab, et liikluskindlustuseta sõidukitega sõitmise takistamise eesmärgil isikuandmete töötlemise suhtes kohaldatakse nn isikuandmete kaitse üldmäärust<sup>100</sup>, samuti on seal esile tõstetud, et liikmesriikide õigusaktides peavad mh olema täpsustatud isikuandmete töötlemise täpne eesmärk, sätestatud asjakohaseid turvanõudeid ja olema kehtestatud proportsionaalne andmete säilitamise aeg.

Paragrahvi 80 lisatud lõikes 4 sätestatakse, et automaatse liiklusjärelvalve süsteemi abil kogutud andmeid töödeldakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogus (LS § 199 lõikes 2) ja politsei andmekogus nimetusega „Infosüsteem POLIS“ (politsei ja piirivalve seaduse § 8) liikluskindlustuseta sõidukite, sealhulgas välisriigis põhiasukohta omavate sõidukite, juhtimise vähendamise ja tõkestamise eesmärgil.

MID muutmise direktiiv sätestab ka seda, et üksnes kindlustuskaitse kontrollimise eesmärgil käideldavaid isikuandmeid ei tohiks säilitada kauem, kui on vaja selleks, et kontrollida, kas sõidukil on kehtiv kindlustuskaitse. Direktiivist lähtuvalt tuleb liikmesriikidel sätestada kontrolliga seoses kogutud andmete kustutamine, kui selgub, et sõiduk on kindlustatud. Kui kontrollisüsteem ei võimalda tuvastada, kas sõiduk on kindlustatud, tuleks neid andmeid säilitada üksnes piiratud ajavahemiku jooksul, mille kestus ei ületa kindlustuskaitse olemasolu väljaselgitamiseks vajalike päevade arvu. Sõidukite puhul, millel ei ole kehtivat kindlustuspoliisi, on mõistlik nõuda kõnealuste andmete säilitamist kuni mis tahes haldus- või kohtumenetluste lõpuleviimiseni ning seni, kuni sõidukil on kehtiv kindlustuspoliis.

Eelnõu § 80 lõikes 5 sätestataksegi, et sõiduki kontrollimisel üksnes liikluskindlustuse olemasolu kindlakstegemiseks võib andmeid töödelda kuni liikluskindlustuse olemasolu kindlakstegemiseni, kuid mitte kauem kui käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud andmekogudes sätestatud tähtaegadeni, misjärel tuleb andmed kustutada või tagada nende

---

<sup>99</sup> Majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määrus nr 35 „Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimääruses“

<sup>100</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus)

töötlemine viisil, mis ei võimalda andmesubjekti tuvastada, välja arvatud juhul, kui tegemist on tõendiga süüteomenetluses.

LKindlS § 80 lõigete 3–5 muudatustega tagatakse seaduse regulatsioonitasandil õiguslik valmisolek automaatse liiklusjärelvalve käigus tõhusamaks liikluskindlustuse olemasolu kontrolliks. Selle võimaluse rakendamine või selle rakendamisega arvestamine automaatse liiklusjärelvalve süsteemide arendamisel jääb asjaomaste ministeeriumite ja ametite kaaluda lähtudes ressursidest ja prioriteetidest.

**LKindlS § 81 muutmine.** Paragrahv 81 sätestab karistusnormi liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise eest ja välisriigis põhiasukohta omava sõiduki juhi poolt riiklikku järelvalvet teostavale isikule liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest. Kehtiva LKindlS § 3 lg 3 kohaselt peab välisriigis põhiasukohta omava sõiduki juhil liikluses osalemise korral kaasas olema poliis, roheline kaart või muu kohustusliku lepingu olemasolu tõendav dokument. See lõige sätestati põhjusel, et Eestis registreeritud sõidukite puhul on elektroonilisest andmebaasist väga lihtne kontrollida kindlustuse olemasolu ja poliisi kaasaskandmise kohustust ei ole, kuid välismaal registreeritud sõidukite puhul sellised andmebaasid puuduvad või puudub Eesti politseiametnikul juurdepääs nendele. Seetõttu sätestati välisriigis registreeritud sõidukijuhile kohustus meie teedel liigeldes tõendada liikluskindlustuse olemasolu vastava dokumendiga. Paragrahvis 81 sätestatud karistusnorm võimaldab politseiametnikul kontrollida välisriigi sõiduki puhul kindlustuskohustuse täitmist ja võrdsustada dokumendi esitamata jätmise liikluskindlustuseta sõiduki juhtimisega.

Tulenevalt MID direktiivi ja seetõttu ka LKindlS skoobi laienemisest selliselt, et kindlustuskohustusega sõidukite hulka arvatakse ka sõidukeid, mida ei registreerita liiklusregistris, laiendatakse LKindlS § 3 lõikes 3 sätestatud liikluses osalemise korral liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi kaasas kandmise kohustust ka sellise mitteregistreeritud sõiduki juhile. Eelnõuga täiendatakse LKindlS lõiget 3 ka selliselt, et juht võib poliisi, roheline kaardi või muu kohustusliku lepingu olemasolu tõendava dokumendi esitada ka elektroonilisel kujul – tänapäeval hõlbustab see oluliselt kehtiva kindlustuse olemasolu tõendamist.

Paragrahvi 81 uus sõnastus sätestab liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise ja välisriigi sõidukijuhile poolt kindlustusdokumentide kaasas kandmise kohustuse rikkumise kõrval kuni 100 trahviühiku suuruse rahatrahviga karistamise võimaluse ka liiklusregistris registreerimise kohustuseta sõiduki juhi poolt riiklikku järelvalvet teostavale politseiametnikule või abipolitseinikule liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest.

**LKindlS § 83 pealkirja ja lõike 1 muutmine** on seotud LKindlS § 25 täiendamisega lõikega 4, mille kohaselt kohaldatakse Eestis Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusaktiga sätestatud minimaalset kindlustussummat (minimaalse kindlustussumma kohta vt § 25 lg 1). Kehtiv LKindlS § 83 lg 1 sätestab kindlustusjuhtumile selle toimumise ajal kehtinud liikluskindlustuse seaduse kohaldamise. Edaspidi tuleb kindlustusjuhtumile kohaldada ka selle toimumise ajal kehtinud Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusaktiga sätestatud minimaalset kindlustussummat. Lõike 1 uue sõnastuse kohaselt kohaldatakse kindlustusjuhtumile selle toimumise ajal kehtinud LKindlS-i ja § 25 lõikes 4 osundatud õigusakti redaktsioone.

**LKindlS täiendamine §-ga 85<sup>2</sup>.** Paragrahvis 85<sup>2</sup> sätestatakse üleminekuregulatsioon asjaomaste käesolevas eelnõus esitatud muudatuste kohta. Paragrahvi pealkirjas on viide eeldatavale eelnõu seadusena vastuvõtmise ajale aasta täpsusega, mis võib menetluse ajal vajada muutmist või täiendamist eelnõu seadusena vastuvõtmise kuupäevaga.

Lõige 1 täpsustab kindlustusandja maksejõuetuse korral hüvitise maksmise regulatsiooni kohaldamist MID muutmise direktiivis sätestatud korras. Käesoleva seaduse § 50<sup>1</sup>, § 57 punkte 8 ja 9, § 69 lõiget 7<sup>1</sup> ja § 71<sup>1</sup>–71<sup>3</sup> kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/103/EÜ artikli 10a lõike 13 ja artikli 25a lõike 13 alusel lepinguriikide fondi ülesandeid täitvate asutuste (Eestis LKF) vahel lepingu sõlmimisest või nimetatud direktiivi artiklit täpsustavat Euroopa Komisjoni delegeeritud õigusakti kohaldamise kuupäevast alates. Nimetatud kohaldamise ajad on sätestatud MID direktiivi artikli 30 muudatustes. Lõike 5 kohaselt avaldab LKF oma kodulehel info eelnevas lõikes 4 nimetatud lepingu sõlmimise ja Euroopa Komisjoni õigusakti rakendamise algusaja kohta.

Lõiked 2 ja 3 sätestavad kahjunõuete ajaloo tõendite väljastamise regulatsiooni (LKindIS § 13 lõigete 2<sup>1</sup> ja 2<sup>2</sup> lisamine ning § 76 lõike 4 muutmise) kohaldamisega seonduvat. Kahjunõuete ajaloo tõendi väljastamise regulatsioon jõustub vastavalt direktiivile 2024. aasta 23. aprillil, kuid direktiivi kohaselt ei tohi seda siiski kohaldada enne Euroopa Komisjoni poolt kahjunõuete ajaloo vormi kehtestava rakendusakti kohaldamise kuupäeva. Samuti on lõikes 5 klausel, et kuni nimetatud rakendusakti kohaldamise kuupäevani kohaldatakse enne 2023. aasta 23. detsembrist kehtinud LKindIS § 76 lõikes 4 sätestatud kahjusid kajastava tõendi väljastamise regulatsiooni. Lõige 5 kohustab LKFi avaldama oma kodulehel info kahjuajaloo tõendi vormi sätestava Euroopa Komisjoni õigusakti kohaldamise algusaja kohta.

Paragrahvi 85<sup>2</sup> täiendamine lõikega 4 on seotud liikluskindlustuse lepingule vaikumisi järgneva 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastusest loobumisega (vt LKindIS § 6 kehtetuks tunnistamise selgitust). Siiski vajab see üleminekuaega, samuti juba rakendunud ja kehtivate 12-kuuliste kindlustuskohustusest vabastuste kehtivuse kestuse reguleerimist. Alates 2024. aasta 1. juulist sõlmitud lepingutele ei järgne enam 12-kuulist kindlustuskohustusest vabastust. Kui sõiduki kindlustamisele on enne 2024. aasta 1. juulit rakendunud vahetult enne nimetatud kuupäeva kehtinud käesoleva seaduse §-s 6 nimetatud kindlustuskohustuse erisus (12-kuuline kindlustuskohustusest vabastus), kohaldatakse vahetult enne nimetatud kuupäeva kehtinud korda (LKindIS § 6, § 36 lõigete 2 ja 3, § 45 lõike 1, § 55 ja § 60 lõike 2 punkti 2 asjaomased redaktsioonid). Sellistele lepingutele järgneb 12 kuu pikkune vabastus. Erinevatel aegadel 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse nõ lõpuni kulgemine tagab sujuvama ülemineku uuele süsteemile ja ei põhjusta massilist üheaegset võimalikku uute lepingute sõlmimist ega ALK rakendamise võimalust.

**LKindIS normitehnilise märkuse muutmise.** MID muutmise direktiivi artikli 2 lõike 1 neljas lõik sätestab, et kui liikmesriigid direktiivi normid siseriiklikku õigusesse üle võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite direktiivile. Muudatusega lisatakse viide MID muutmise direktiivile vastavalt normitehnika nõuetele.

**LKindIS lisa kehtetuks tunnistamine.** Tulenevalt kahjude hüvitamise regulatsiooni muutmisest, sh LKindIS lisa sätestava normi (LKindIS § 32 lg 4) kehtetuks tunnistamisest, tunnistatakse kehtetuks ka LKindIS lisa „Tervisekahjustuste ja kehavigastuste liigitus raskusastmete kaupa“.

### 3.2. Eelnõu § 2. Kindlustustegevuse seaduse muutmise

**KindITS § 9 muutmise.** Kehtiv MID direktiivi artikkel 15 sätestab ühest liikmesriigist teise lähetatud sõiduki kindlustamisega kaasneva erisuse seoses riski asukohariigi määratlusega. Selle eesmärk on hõlbustada ühest liikmesriigist teise imporditud sõidukitele kindlustuskaitse saamist vaatamata sellele, et sõiduk ei ole veel sihtliikmesriigis registreeritud. Selleks nähti ette ajutise kestusega erand üldisest reeglist, mis määrab riski asukohaliikmesriigi. Täpsemalt, 30-päevase ajavahemiku jooksul sõiduki kättetoimetamise, ostjale kättesaadavaks tegemise või

lähetamise kuupäevast alates käsitletakse kehtiva korra kohaselt sihtliikmesriiki riski asukohaliikmesriigina. Sellekohane regulatsioon asub osaliselt KindlITS §-s 9, mis reguleerib riski asukohariigiga seonduvat laiemalt, kui üksnes liikluskindlustuse kontekstis.

KindlITS § 9 lõike 1 kohaselt käsitletakse üldreeglina kindlustusrisiki asukohariigina riik, kus sõiduk on kantud registrisse. Lõike 2 kehtiva sõnastuse kohaselt on aga ühest liikmesriigist teise lähetatud sõiduki kohustusliku liikluskindlustusega kindlustamisel kindlustusrisiki asukohariigiks riik, kuhu toimetatakse või on toimetatud maismaasõiduk tingimusel, et sõiduki ühest riigist teise toimetamise algusest ei ole möödunud rohkem kui 30 päeva. Nimetatud tähtaeg hakkab kulgema sõidukile transiitnumbrimärgi väljastamise hetkest. Kui sõidukile transiitnumbrimärki ei väljastata, hakkab 30-päevane tähtaeg kulgema alates hetkest, mil müüja on ostja või tema esindaja suhtes sõiduki üleandmise kohustuse täitnud. Seega, kui sõidukit soovitakse kehtiva regulatsiooni alusel toimetada ühest liikmesriigist teise, siis võib selle kindlustada juba sihtkohariigi kindlustusandja juures, vaatamata sellele, et kindlustusrisk (veel) sõiduki sihtkohariigis ei asu. Eeldatakse, et sõiduk võetakse sihtkohariigi registris arvele 30 päeva jooksul transiitnumbri väljastamisest või sõiduki üleandmisest omandajale. Asjaomane MID direktiivi regulatsioon asub LKindlS § 14 lõikes 4.

MID muutmise direktiivi kohaselt peaks aga lähetatud sõiduki puhul kohustusliku liikluskindlustuskaitse eest vastutaval isikul olema võimalik valida, kas sõlmida kindlustusleping sõiduki senises registreerimise liikmesriigis või 30 päevaks alates kuupäevast, mil ostja kinnitas sõiduki kättesaamist, sihtliikmesriigis, isegi kui sõiduk ei ole veel ametlikult sihtliikmesriigis registreeritud. Eelnõuga täpsustatakse KindlITS § 9 lõike 2 sõnastust nimetatud valikuvõimalusega seonduvalt. Uues § 9 lõike 2 sõnastuses käsitatakse kindlustusrisiki asukohariigina kohustusliku liikluskindlustuskaitse eest vastutava isiku valikul ka riiki, kus seni oli kantud registrisse või kuhu toimetatakse või on toimetatud maismaasõiduk muudetud MID direktiivi artikli 15 lõike 1 kohaselt.

**KindlITS normitehnilise märkuse muutmine.** Muudatusega täiendatakse KindlITS normitehnilist märkust viitega MID direktiivile tulenevalt MID direktiivis sätestatud kohustusele lisada direktiivi normi üle võtva õigusakti juurde viide asjaomasele direktiivile ja tulenevalt meie normitehnika eeskirjast.

### **3.3. Eelnõu § 3. Liiklusseaduse muutmine**

**LS § 33 lõike 2 punkti 9 täiendamine.** Sätte täiendamise kohta vt LKindlS § 11 lõike 2 muutmise selgitust. MID direktiivi eesmärgiks on tagada see, et liikluses osalev kindlustuskohustusega sõiduk oleks kindlustatud. LS § 33 sätestab sõidukijuhi üldkohustused, sh on kehtiva lõike 2 punkti 9 kohaselt juhul, kui sõiduki suhtes on kohustuslik sõlmida vastutuskindlustusleping, sõiduki juht kohustatud „enne sõidu alustamist veenduma sõiduki suhtes sõlmitud kohustusliku vastutuskindlustuslepingu kehtivuses (edaspidi liikluskindlustuse leping) ja selle alusel väljastatud poliisi olemasolus“. Muudatusega lisatakse lause lõppu „või automaatse liikluskindlustuse kehtivuses“.

Asjaomane täiendus võib tekitada küsimusi selle kooskõla kohta LKindlS §-s 3 sätestatud liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustusega: kindlustuskohustus on kohustus sõlmida kohustusliku liikluskindlustuse leping kolmandale isikule sõidukiga kahju tekitamisest tuleneva vastutuse kindlustamiseks käesolevas seaduses sätestatud korras ja ulatuses. Nimetatud paragrahvi lõige 2 keelab kindlustuskohustusega hõlmatud sõiduki kasutamise liikluses, millel ei ole kohustuslikku liikluskindlustust või automaatset liikluskindlustust. LS lõike 2 punkti 9 sõnastusest võib järeldada, et selle eesmärk on kohustada sõiduki juhti enne sõidu alustamist veenduma, kas sõiduk on kindlustatud. Sealjuures ei pruugi sõiduki juht olla

kindlustuskohustusega isik, kellel on sõiduki suhtes liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustus. Sätte kehtiva sõnastuse liikluskindlustuse lepingu sõlmimisele suunav distsiplineeriv alatoon on põhjendatud, kuid primaarne on asjaolu, et liikluses osalev kindlustuskohustusega sõiduki suhtes kehtiks kindlustuskaitse liikluskindlustuslepingu või ALK näol. Jätkuvalt tuleb rõhutada, et LKindIS § 3 ja kehtiva LS § 81 sõnastuse kohaselt tuleb kindlustuskohustusega isikul sõlmida liikluskindlustusleping sõiduki suhtes, mis peab seaduse kohaselt olema kindlustatud. ALK-i kui sundkindlustuse rakendamine juhul, kui sõiduki kindlustamise kohustus on jäänud täitmata, on kindlustuskohustusega isiku ja sõiduki juhi jaoks kuluks tagavaraabinõu.

**LS § 81 muutmise.** Muudetakse paragrahv sätestab LS-s sõiduki kasutamisest tuleneva vastutuse kindlustamise kohustuse. Täiendatud sõnastuse kohaselt tuleb sõiduki suhtes sõlmida liikluskindlustuse leping või sõiduki kasutamisel peab sõiduki suhtes kehtima automaatne liikluskindlustus liikluskindlustuse seaduses sätestatud tingimustel. LS § 81 täiendamise selgituseks vt LKindIS § 11 lõike 2 muutmise ja LS § 33 lõike 2 punkti 9 täiendamise selgitusi.

**LS § 193<sup>1</sup> lõike 1 täiendamine.** Paragrahv sätestab valla- ja linnavalitsuse osalemine liiklusjärelvalve ülesande teostamisel. Säte loob võimaluse liiklusjärelvalve tõhustamiseks ja liiklusohutuse paremaks tagamiseks selle kaudu, et kohalikud omavalitsused (KOV) saavad võimaluse paigaldada koostöös riigiga oma haldusterritooriumile automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme ning nendega fikseeritud rikkumiste eest laekuv trahvitulu kantakse osaliselt KOV-i eelarvesse. KOV-i paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemi abil tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiatustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud kohaliku omavalitsuse üksuse eelarvesse trahvi määramise kalendriaastale järgneva aasta 20. jaanuariks. Raha kasutusotstarbe otsustab kohaliku omavalitsuse üksus, kasutades eraldatud raha eelkõige liiklusohutuse edendamiseks.

Eestis toimub KOV-i teedele automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamine ja kasutamine kolmepoolse koostööna, kus KOV-i ülesanne on seadmete soetamine ja haldamine, Transpordiameti ülesanne automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamine ja andmete edastamine politsei infosüsteemi POLIS ning Politsei- ja Piirivalveameti (edaspidi PPA) ülesanne kirjaliku hoiatamismenetluse elluviimine. Paragrahvi 193<sup>1</sup> peamine eesmärk on automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide võrgustiku laiendamise kaudu vähendada inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvu ja nende raskusastet. KOV-idele loodi nii lisavõimalus panustada kohaliku tasandi turvalisuse teemadel ja muuta liiklus KOV-ides ohutumaks. Tegemist ei ole riikliku ülesande delegeerimisega, sealhulgas täiendavate kohustuste kehtestamisega KOV-ile, kuna KOV-ile jääb alles iseseisev otsustusõigus liiklusjärelvalve ülesande teostamises osalemiseks. Tegemist on täiendava ning vabatahtliku võimaluse loomisega KOV-idele korraldada omal soovil kohalikku elu automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamise abil. Asjaomase meetme kohta leiab lisainfot selle menetlemisel koostatud eelnõu algataja seletuskirjast ja menetlusdokumentidest<sup>101</sup>.

Eelnõuga lisatakse LS-i võimalus tuvastada ka KOV-i paigaldatud automaatsete järelevalve süsteemide abil liikluskindlustuse olemasolu. Kehtiv MID direktiiv võimaldab automaatsete liiklusjärelvalve süsteemi poolt tuvastatud muu rikkumise korral kontrollida ka kindlustuse olemasolu. Eeskätt kaasaegseid automaatseid kontrollimeetmeid silmas pidades laiendab MID

---

<sup>101</sup> Vabariigi Valitsuse algatatud „Väärteomenetluse seadustiku, liiklusseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse“ eelnõu kandis Riigikogu menetluses numbrit 457 SE, <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/05d1bfba-e7e3-4bcc-bb66-bf5c2bbf44d4>

muutmise direktiiv liikluskindlustuse olemasolu kontrollimise võimalusi selliselt, et edaspidi on võimalik kontrollida ka üksnes liikluskindlustuse olemasolu (vt MID artikkel 4 muudatust).

Eelnõus pakutud muudatuse järgselt võib LS § 193<sup>1</sup> lõike 1 esimese lause kohaselt valla- või linnavalitsus osaleda liiklusjärelvalve ülesande teostamisel, paigaldades oma haldusterritooriumile automaatse liiklusjärelvalve süsteemi eesmärgiga tuvastada käesoleva seaduse §-des 221 ja 227 ja liikluskindlustuse seaduse §-s 81 sätestatud rikkumisi.

Olemasolevat infrastruktuuri on otstarbekas rakendada ka kehtiva liikluskindlustuse olemasolu kontrollimiseks. Siiski sõltub LS-is sätestatava võimaluse rakendamine KOV-ide, Transpordiameti ja PPA valmisolekust, võimalustest ja prioriteetidest. Tegemist ei ole kohustusega. Infotehnoloogilise võimekuse kasvades võiks märkimisväärne osa protsessist olla automatiseeritud.

**LS § 199 muutmise.** LS § 198 sätestab liiklusjärelvalve teostamise viisina teisaldatava või statsionaarse tehnilise vahendiga teostatava liiklusjärelvalve (järelvalve viisid on nt ka jalgsi ja sõidukiga) ning § 199 lg 1 p 4 nimetab teisaldatava või statsionaarse tehnilise vahendiga liiklusjärelvalve läbiviimist ka liiklusjärelvalve meetodina (meetoditeks on nt ka avalik ja varjatud järelvalve). Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi rakendamine hõlmab ka vajadust kogutavate andmete töötlemiseks ja arhiveerimiseks, mistõttu loodi ka asjaomane regulatsiooni LS-is.

Kehtiv LS § 199 lg 2 sätestab, et automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu on valdkonna eest vastutava ministri asutatud andmekogu, milles töödeldakse kohalikele teedele ja riigimaanteedele paigaldatud statsionaarsete ja teisaldatavate liiklusjärelvalve süsteemidega kogutud liiklusalaste õigusrikkumiste andmeid, et tagada tõhus liiklusjärelvalve. Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogusse kantud andmetel on õiguslik tähendus ja nimetatud andmekogu vastutav töötleja on Transpordiamet (LS § 199 lõiked 3 ja 4). Nimetatud regulatsiooni põhielemente selgitas liiklusseadust muutva 01.05.2015 jõustunud seaduse eelnõu algataja seletuskiri<sup>102</sup> järgmiselt: „Transpordi arengukava 2014-2020 näeb ette meetmed liiklusohutuse suurendamiseks. Üheks tegevuseks on elektroonilise järelvalve suurendamine eelkõige kiiruse, tehnoülevaatus läbimise ning liikluskindlustuse olemasolu kontrollimiseks. Eesti maanteedele on rajatud kiirusmõõtesüsteem, millest edastatavate andmepakettide majutamiseks ja haldamiseks on Maanteeametis<sup>103</sup> loodud andmekogu. Seoses Tallinnas rakendatava liikluse järelvalvekaamerate süsteemiga on otstarbekas laiendada olemasolev andmekogu üleriigiliseks andmekoguks, mille ühtseks nimetuseks jääks „Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu“.

Eelnimetatud LS muudatusega laiendati ka kirjalikus hoiatamismenetluses hoiatustrahvi kohaldamist tehnoülevaatuseta ja ka liikluskindlustuseta sõiduki juhtimisele põhjusel, et see võimaldab automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemide poolt avastatud rikkumiste lihtsamat menetlemist. Samas oli selgitatud ka seda, et peamisteks prioriteetideks on siiski väga liiklusohutlikud rikkumised (joobes juhtimine, kiiruse ületamine, turvavarustuse mitte kasutamine) ja seetõttu tuleb kasutusele võtta täiendavad võimalused, mis võimaldaks ka vähem olulisematele rikkumistele reageerida, kasutades selleks lihtsustatud menetlusviisi – kirjalikku hoiatusmenetlust.

<sup>102</sup> Vabariigi Valitsuse algatatud „Liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse“ eelnõu kandis Riigikogu menetluses numbrit 779 SE,

<https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/1cf3b6d9-1287-4fc8-917a-b0b35c639e73/liiklusseaduse-ja-riigiloivuseaduse-muutmise-seadus>

<sup>103</sup> Transpordiamet.



LS § 262 sätestab kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatavate hoiatustrahvide määrad rikkumiste kaupa järgmiselt (kindlustuse kohta vt p 7):

- 1) suurima lubatud sõidukiiruse ületamise korral määratakse hoiatustrahv, mille suurus eurodes saadakse lubatud sõidukiirust ületanud kilomeetrite arvu korrutamisel arvuga 5;
- 2) sõiduki parkimise eest selleks keelatud kohas või liikluskorraldusvahendiga ettenähtud parkimiskorda või -viisi rikkudes või ristmikul seismisega teiste liiklejate võimaliku takistamise või ühissõidukiraja lubamatu kasutamise eest määratakse hoiatustrahv suurusega 20 eurot;
- 3) käesoleva paragrahvi punktis 2 kirjeldatud teo eest viisil, mis on ohtlik teistele liiklejatele või häirib oluliselt liiklust, määratakse hoiatustrahv suurusega 40 eurot;
- 4) keelava fooritule ajal ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmise eest määratakse hoiatustrahv suurusega 40 eurot;
- 5) käesoleva paragrahvi punktis 4 kirjeldatud teo eest viisil, mis on ohtlik teistele liiklejatele või häirib oluliselt liiklust, määratakse hoiatustrahv suurusega 190 eurot;
- 6) tehnonõuetele vastavuse kontrolli mitteläbinud mootorsõiduki juhtimise korral määratakse hoiatustrahv suurusega 80 eurot;
- 7) liikluskindlustuse seaduse alusel kindlustuskohustusega hõlmatud sellise sõiduki liikluses kasutamise korral, millel ei ole kohustuslikku liikluskindlustust või automaatset liikluskindlustust, määratakse hoiatustrahv suurusega 80 eurot.

LS § 199 lg 2 kohaselt töödeldakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogus liiklusjärelvalve süsteemidega kogutud liiklusalaste õigusrikkumiste andmeid (nt süsteem tuvastab kiiruse ületamise või fooritule eiramise ja seejärel fikseerib sõiduki andmed), kuid osade rikkumiste tuvastamiseks tuleb andmed eelnevalt koguda, salvestada ja neid andmeid võrrelda muude andmetega, nt tehnonõuetele vastavuse kontrolli mitteläbimise puhul. Samuti on liikluskindlustuse olemasolu kontrolliks vaja kogutud andmete kohta teha päring liikluskindlustuse registrisse. Seetõttu lisatakse eelnõuga LS § 199 lõikesse 2 viide ka andmete töötlemiseks liiklusalaste õigusrikkumise tuvastamiseks. Uues sõnastuses on automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu valdkonna eest vastutava ministri asutatud andmekogu, milles töödeldakse kohalikele teedele ja riigimaanteedele paigaldatud statsionaarsete ja teisaldatavate liiklusjärelvalve süsteemidega kogutud liiklusalaste õigusrikkumiste ja nende tuvastamiseks vajalikke liiklusalaseid andmeid, et tagada tõhus liiklusjärelvalve.

Muudatuse eesmärk on luua eeldused võimalikult automatiseeritud järelvalvesüsteemi rakendamiseks liiklusalaste õigusrikkumiste tuvastamiseks ja menetlemiseks. Pikas perspektiivis peaks see tagama tõhusama järelvalve ja protsesside automatiseerimine peaks tagama kulude kokkuhoiu. Rakendamine võib eeldada täiendavaid investeeringuid, kuid tegemist on võimalusega, mida järelvalve saab oma töö korraldamisel ja infosüsteemide uuendamisel silmas pidada. Järelvalveks vajalike meetodite kasutamise üle otsustab järelvalvaja lähtuvalt vajadustest, prioriteetidest ja eelarvelistest võimalustest.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis oli kavandamisel muudatus<sup>104</sup>, millega lõpetatakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu ja selle andmed viiakse üle politsei andmekogusse POLIS selleks, et tagada andmekogu tehniline võimekus toime tulla andmete liikumise kiiruse ja mahu kasvuga. Käesolevas eelnõus on LS § 199 lg 2 täiendamise muutmiskäsk sõnastatud selliselt, et see sobituks ka asjaomase muudatuse sõnastuse kavandiga, kuid menetluse käigus tähelepanu pöörata seoses sõnastuste võimalike muutmistega ja muudatuste võimaliku samaaegse menetlemisega. Lisaks, viidatud Majandus- ja

<sup>104</sup> Eelnõu „Liiklusseaduse, autoveoseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seadus“, <https://eelroud.valitsus.ee/main/mount/docList/a92fe477-94ce-4dce-8c76-c84bb28625e0>



Kommunikatsiooniministeeriumi eelnõu kavand nägi ette ka automaatse liiklusjärelvalve süsteemi mõiste defineerimise LS §-s 2, sest kehtivas seaduses nimetatud terminid defineeritud ei ole. Praegu on see defineeritud majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määruses nr 35 „Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus“ järgmiselt: automaatne liiklusjärelvalve süsteem on tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosneb järelvalvekaamerast või -kaameratest, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõturist, dokumenteerimisest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist on õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks.

**LS § 200<sup>3</sup> täiendmaine.** LS 200<sup>3</sup> eesmärgiks on hõlbustada Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist koostööd registreeritud sõidukitega toime pandud liiklusväärtegude, sh automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi poolt tuvastatud juhtumite menetlemist. Asjakohase info vahetamine annab täiendava võimaluse liiklejate seaduskuulekuse mõjutamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks. Väärteomenetlejal tekib võimalus esitada päring teistes Euroopa Liidu liikmesriikides registreeritud sõidukite omanike, vastutavate kasutajate ja kasutajate andmete saamiseks. Infovahetus aitab parandada liiklusohutust ja tagada juhtide võrdse kohtlemine. Sättega hõlbustatakse liiklusnõuete rikkumise eest karistuse määramist olenemata sellest, millises Euroopa Liidu liikmesriigis sõiduk on registreeritud. Sel eesmärgil loodi 2014. aastal jõustunud LS muudatuse<sup>105</sup> alusel Maanteeameti poolt hallatavale liiklusregistrile Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi EUCARIS<sup>106</sup> rakendustarkvara baasil piiriülese teabevahetuse süsteem, mille abil vahetatakse andmeid teatud liiklusalaste liiklusnõuete rikkumiste korral. Andmete vahetus toimub automatiseeritud päringute kaudu. Teabevahetuse süsteemi kaudu võimaldatakse liikmesriigil, kus õigusrikkumine toime pandi, saada vajalikke andmeid mootorsõiduki registreerimiskohaks oleva liikmesriigi käest.

LS § 200<sup>3</sup> sätestab piiriülese andmevahetuse liiklusnõuete rikkumise ja teemaksu tasumata jätmise korral. Lõike 1 kohaselt vastutab Euroopa Liidu liikmesriikide vahelise liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumisega ja teemaksu tasumata jätmisega seotud sõidukite riiklike registreerimisandmete vahetuse eest Eesti poolel Transpordiamet. Kehtiva lõike 2 kohaselt vahetatakse andmeid järgmiste rikkumiste korral: 1) lubatud sõidukiiruse ületamine; 2) turvavöö kinnitamise või lapse turvasüsteemi kasutamise nõude rikkumine; 3) foori punase tule või muu peatumissignaali eiramine; 4) sõiduki juhtimine joobeseisundis või lubatud alkoholi piirmäära ületades; 5) sõiduki juhtimine narkootilise, psühhotroopse või muu sarnase toimega aine mõju all; 6) kiivri mittekasutamine; 7) keelatud sõiduraja kasutamine; 8) mobiiltelefoni või muu sidevahendi keelatud kasutamine juhtimise ajal; 9) teemaksu tasumata jätmine.

MID muutmise direktiiv (MID artikkel 4) loob õigusliku aluse EUCARIS kaudu ka sõidukite kindlustusandmete vahetamiseks<sup>107</sup>. EUCARIS pakub kindlustusinfo hankimiseks VHINS-teenust<sup>108</sup>, mida saab rakendada nt olukordades, kus autoõnnetuses osalenud juhid on pärit erinevatest liikmesriikidest. VHINS-i teenust saab kasutada veebipõhiselt reaalajas ja ka juhtumipõhiselt.

Seetõttu on asjakohane sätestada LS §-s 200<sup>3</sup> ka liikluskindlustuse kontrollimisel tuvastatud rikkumisega seotud infovahetuse võimalus teiste liikmesriikidega. Eelnõuga täiendatakse § 200<sup>3</sup> lõiget 2 punktiga 10 selliselt, et teiste liikmesriikidega saaks edaspidi vahetada andmeid

<sup>105</sup> <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/b30534f5-6a9c-4ca4-ac3d-16c5cd3f8917>

<sup>106</sup> <https://www.eucaris.net>

<sup>107</sup> <https://www.eucaris.net/services/vhins/>

<sup>108</sup> <https://www.eucaris.net/download/vhins-documentation/>

liikluskindlustuse seaduse alusel kindlustuskohustusega hõlmatud sellise sõiduki liikluses kasutamise korral, millel ei ole kohustuslikku liikluskindlustust või automaatset liikluskindlustust või mille juht jätab liikluskindlustuse olemasolu kontrollimisel esitamata liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi.

### 3.4. Eelnõu § 4. Spordiseaduse muutmine

SpS sätestab spordi korraldamise üldised organisatsioonilised ja õiguslikud alused, sh spordiürituste korraldamise nõuded ja vastutuse nõuete rikkumise eest. Eelnõuga täiendatakse spordiseaduse 3. peatükki, mis sätestab spordiürituste korraldamise nõuded. Lisatava §-ga 24<sup>1</sup> sätestatakse motosportiürituste korraldamise nõuded. Muudatus on seotud MID muutmise direktiivist tulenevate LKindLS § 1 lõike 1<sup>3</sup> punktiga 2, § 45 lõikega 4 ja § 57 punktidega 12 ja 13. SpS muudatuse lähtekohti on selgitatud nimetatud sätete selgitustes.

Lisatav § 24<sup>1</sup> lõige 1 sätestab, et üksnes mootori jõul maismaal liikuvate sõidukitega sportimiseks ja selle edendamiseks loodud SpS § 4 punktis 3 nimetatud üle-eestiline spordialaliit näeb juhendiga ette nimetatud sõidukite spordiüritustel ja -tegevustes, mis hõlmavad võidusõite, võistlusi, koolitust, katsetusi ja esitlusi piiratud ja tähistatud alal, korraldaja või mis tahes muu isiku poolt kindlustuslepingu või tagatiskokkuleppe sõlmimise, mis katab mis tahes kolmandale isikule, sealhulgas pealtvaatajatele ja muudele kõrvalseisjatele tekitatud kahju hüvitamise. Lõike 2 kohaselt on eelnimetatud kindlustuslepingu või tagatiskokkuleppe olemasolu tagamise kohustuse spordiürituse või -tegevuse korraldajal.

Lõikes 1 viidatud SpS § 4 lõike 3 kohaselt on spordialaliit järgmistele tunnustele vastav spordiorganisatsioon: spordiala harrastavate spordiklubide üleriigiline ühendus, kes asjaomase spordiala rahvusvahelise spordialaliidu ning rahvusliku olümpiakomitee liikmena esindab seda spordiala ja kellel on ainuõigus korraldada selle spordiala üleriigilisi meistrivõistlusi ning anda vastavaid tiitleid.

Veebist leitava materjali põhjal on motosporti üleriigilistel alaliitudel kogemusi kindlustusseltsidega võistlustega seotud kindlustus-raamlepingute sõlmimisega, samuti kindlustamise kohustuse sätestamisega võistluste korraldamise juhendites. Veebist leitava info põhjal on nt MTÜ Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon sõlminud kindlustusseltsiga õnnetusjuhtumi- ja reisikindlustuse lepingu rahvusvahelist võistluslitsentsi omavate sportlaste õnnetusjuhtumite kindlustamiseks<sup>109</sup>. Paraku on viidatud lepingu puhul tegemist õnnetusjuhtumise kindlustusega, mitte vastutuskindlustusega nagu liikluskindlustus oma olemuselt on. Eesti Autosporti Liidu (EAL) kodulehelt<sup>110</sup> on leitav „Võistluste korraldamise üldeeskirjad Eestis<sup>111</sup>“, millega kohustatakse võistlusjuhendis kindlustus- ja vastutusala teave ning mille punkti 6.2. kohaselt lasub kogu vastutus võistlusel kolmandate osapooltega toimuda võivate õnnetuste ja nende tagajärgede eest võistluse korraldajal, samuti on seal sätestatud, et EAL-s registreeritud võistlusel kehtib tegevus- ja tootjavastutuskindlustus hüvitamiseks võistluse käigus kolmandatele isikutele tekkida võivat kahju.

<sup>109</sup> <https://msport.ee/litsents/rahvusvaheline-litsents/rahvusvaheline-voistluslitsents-kindlustus-variant-2/>

<sup>110</sup> <https://uus.autosport.ee>

<sup>111</sup> <https://uus.autosport.ee/wp-content/uploads/2023/05/VOISTLUSTE-KORRALDAMISE-ULDEESKIRJAD-EESTIS-uuendatud-06.04.2021.pdf>

### 3.5. Eelnõu § 5. Seaduse jõustumine

MID muutmise direktiivi põhiosa tuleb liikmesriikidel siseriiklikesse õigustesse üle võtta 2023. aasta 23. detsembriks. Siiski on eelnõu põhiosa kavandatud jõustuma üldises korras, et austada seadusandja enesekorraldusõigust seoses eelnõude menetlemisega ja jätta presidendile põhiseaduses ettenähtud aeg asjaomaste toimingute tegemiseks. Eelnõu algatamisega hiline mine on põhjustatud eelnõu ettevalmistamisega seotud väljakutsetest. MID muutmise direktiivi väljatöötamises osalenud ja selle siseriiklikku õigusesse ülevõtmiseks ettevalmistusi teinud ametnik lahkus eelnõu koostamise faasis ametist. Asendamise tegi keeruliseks mh ka asjaolu, et kavandatud muudatused on väga eriilmelised ja vajasis igauks eraldi tähelepanu.

Muudatuste rakendamisel on jõustumissätete kõrval oluline pöörata tähelepanu ka LKindlS §-s 85<sup>2</sup> sätesatud üleminekuregulatsioonile.

MID muutmise direktiivist tulenev kahjunõuete ajaloo tõendi regulatsioon (LKindlS § 13<sup>1</sup>, § 76 lõige 4 ja § 85<sup>2</sup> lõike 2 muutmine ja lõike 3 lisamine) tuleb üle võtta 2024. aasta 23. aprilliks, kuid nimetatud regulatsiooni ei ole lubatud kohaldada enne Euroopa Komisjoni poolt kahjunõuete ajaloo vormi kehtestava rakendusakti kohaldamise kuupäeva (§ 85<sup>2</sup> lõige 3).

Pärast liikluskindlustuse lepingu lõppemist vaikumisi algava 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise regulatsioonist kehtetuks tunnistamisega seotud muudatused (LKindlS § 6, § 36 lõiked 2 ja 3, § 45 lõige 1, § 55, § 60 lõike 2 punkti 2 ja 2<sup>1</sup> muudatused, § 72 lõike 1 punkti 4<sup>1</sup> muudatused ning § 85<sup>2</sup> lg 4) jõustuvad 2024. aasta 1. juulil, kuid ka selle kohta on LKindlS §-s 85<sup>2</sup> sätesatud üleminekuregulatsioon.

Euroopa Komisjonile on tehtud ülesandeks MID toimimise hindamine (MID artikkel 28c). Sealjuures peab Euroopa Komisjon jälgima selle direktiivi kohaldamist, võttes arvesse kahjustatud isikute arvu, piiriüleste maksejõuetusjuhtumitega seotud makseviivitustest põhjustatud tasumata nõuete summat, minimaalseid hüvitamise piirmäärasid liikmesriikides, piiriüleses liikluses liikluskindlustuseta sõiduki juhtimisega seotud nõuete summat ning kahjunõuete ajaloo tõenditega seotud kaebuste arvu. Hiljemalt 5 aastat pärast maksejõuetusega seonduvate sätete kohaldamist peab Euroopa Komisjon koostama aruande, milles hinnatakse kindlustusandja maksejõuetuse korral kahjustatud isikutele hüvitise maksmiseks loodud või volitatud hüvitamisorganite toimimist, koostööd ja rahastamist. Vajaduse korral tuleks aruandele lisada seadusandlik ettepanek.

Samuti on Euroopa Komisjonil kohustus jälgida tehnoloogia arengut (sealhulgas täis- ja poolautonoomsete sõidukite kasutamise kasvu) silmas pidades MID direktiivi kohaldamist ja selle läbi vaatama, et tagada direktiivi jätkuv eesmärgipärasus, milleks on kaitsta võimalikke liiklusõnnetustes kahjustatud isikuid. Komisjon peaks analüüsima, kuidas kindlustusandjad kasutavad süsteeme, mille puhul kindlustusmakseid mõjutavad kindlustusvõtja kahjunõuete ajaloo tõendid. Komisjon peaks hindama ka piiriüleste kindlustuskontrollideks kasutatavate infosüsteemide infovahetuse tulemuslikkust. Nimetatud teemade kohta tuleb Euroopa Komisjoni koostada aruanne hiljemalt 2030. aasta 24. detsembriks.

MID muutmise direktiivile on lisatud Euroopa Komisjoni järgmine avaldus: „Komisjon on liikluskindlustuse direktiivi kontekstis jätkuvalt pühendunud kannatanute kõrgetasemelise kaitse tagamisele. Meie eesmärk on tagada, et ohvritele makstakse hüvitist võimalikult kiiresti, kaasa arvatud piiriülestes olukordades, ja et nende suhtes ei kohaldata ebaproportsionaalseid menetlusnõudeid, mis võivad takistada nende juurdepääsu hüvitisele. Hüvitise mõjususe sõltub suurel määral sellest, kas seda makstakse õigel ajal. Sellega seoses märgime, et Euroopa Parlament on korduvalt väljendanud muret liikmesriikidevaheliste erinevuste pärast seoses

aegumistähtaegadega, st ajaga, mille jooksul kannatanu võib nõuet esitada. Komisjon kaalub seda küsimust hoolikalt ja uurib võimalikke õiguskaitsevahendeid, et ohvrite kaitset veelgi tugevdada, kui tõendid näitavad, et meetmete võtmine liidu tasandil on õigustatud.“

#### **4. Terminoloogia**

Eelnõuga võetakse kasutusele mõiste „kahjunõuete ajaloo tõend“, mis on sätestatud LKindlS § 76 lõikes 4. Tegemist on tõendiga, mille väljastab kindlustusvõtja taotlusel liikluskindlustuse registri vastutav töötaja (LKF) kindlustusvõtjale tema põhjustatud või temaga seotud sõidukiga põhjustatud kindlustusjuhtumite või nende puudumise kohta. Kahjunõuete ajaloo tõendi vorm, selle allkirjastamise või kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis esitamise nõue ja sellel kajastatav kindlustusjuhtumi andmete koosseis sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2021/2118 artiklis 16 nimetatud Euroopa Komisjoni rakendusaktiga kahjunõuete ajaloo tõendi näidisvormi kujul.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega (vt seletuskirja lisa 1 esitatud tabelit MID muutmise direktiivi sätete ja Eesti õigusnormide vastavuse kohta).

#### **6. Seaduse mõjud**

##### **6.1. Mõjude kokkuvõte**

Seaduse rakendamisel eeldatavasti ei tulene olulist mõju:

- inimeste sotsiaalsele toimetulekule ega demograafiale;
- riigi julgeolekule ja välissuhetele;
- majandusele tervikuna;
- elu- ja looduskeskkonnale;
- regionaalarengule;
- riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Seaduse rakendamisel on siiski järgmised mõjud:

- 1) mõningane positiivne mõju liikluses osalejate turvatundele ja sotsiaalsele kaitsele läbi kahjude hüvitamise parema tagatuse ja kindlustusega hõlmatud sõidukite ringi laienemise;
- 2) mõningane, kuid jõukohane mõju erinevate sõidukite kindlustuskohustusega hõlmamisest (tuleb hakata kindlustama sõidukeid, millel varem ei olnud kindlustamise kohustust, nt kergliikurid);
- 3) vähene liikluskindlustuse hinnakasvu toetav mõju, mis jääb muudest teguritest põhjustatud tavapärase hinnamuutuste vaju;
- 4) mõju LKF-ile võib olla märkimisväärne, kui kindlustusvõtjate kindlustusharjumused ei muutu seoses 12-kuulise automaatselt rakenduva kindlustuskohustusest vabastuse kehtetuks tunnistamise ja kindlustuslepingu lõppemisele koheselt järgneva sundkindlustuse ALK rakendamisega; siiski võib eeldada, et kindlustusvõtjate käitumismuster muutub ja mõjud LKF-ile on pigem mõõdukad ja esinevad sagedamini uue regulatsiooni kehtima hakkamise alguses;
- 5) mõningane negatiivne mõju kindlustusandja maksejõuetuse korral väljamaksete tegemisega seonduvalt LKF-ile ja seda rahastavatele liikluskindlustusseltsidele;
- 6) hüvitamisele kuuluvate kahjude määratluse laienemisega seonduv mõningane üleminekumõju kindlustusseltsidele (ja automaatse liikluskindlustusega seoses ka LKF-ile);

- 7) liikluses osalevate liiklusregistris mitteregistreeritud sõidukite liikluskindlustuse olemasolu kontrollimine on politsei jaoks tavapärasest keerukam.

MID muutmise direktiivi eelnõu suhtes Eesti seisukohtade juurde koostatud seletuskirjas<sup>112</sup> hinnati direktiivist tulenevate muudatustega kaasnevat mõju Eestis pigem väikseks. Siiski ei olnud selleks ajaks teada direktiivi lõplik tekst ega ka kõik siseriiklikud meetmed ja õiguslikud lahendused direktiivi muudatuste ülevõtmiseks. Näiteks ei hõlmanud see hinnang konkreetset mõju 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse kaotamise ja LKindlS sätestatud hüvitatava kahju võrdsustamise puhul. Nimetatud mõjusid on seetõttu käesolevas seletuskirjas hinnatud põhjalikumalt, kuid kokkuvõttes on neil vähene sotsiaalne mõju üksikutele sihtrühmadele ja muus osas tuvastati vaid mõningane majanduslik mõju, mis sihtrühmiti mõnevõrra erinev.

Direktiivi muudatuse ülevõtmisel puudub otsene riigieelarveline mõju, samuti kohalike omavalitsuste eelarvetele. MID muutmise direktiivil ja selle ülevõtmisel ei ole otsest mõju Eesti regionaalarengule, riigi julgeolekule ja välissuhetele ning elu- ja looduskeskkonnale. Puudub otsene kohaliku omavalitsuse korraldusele. Riigiasutusi mõjutab vähesel määral. Samuti puudub mõõdetav sotsiaalne mõju (ei mõjuta inimeste tervist, töösuhteid jms), kuid siiski saab arvestada, et sõidukitega tekitatud kahjustest on senisest enam kindlustusega kaetud, kaitstes nii kahjustatud isikuid kui ka kahju põhjustajaid ja vähendades seeläbi ka koormust sotsiaalsüsteemile.

Lisaks, meetmete mõju kohta on esitatud osaliselt infot ka sätete selgituste juures.

## 6.2. Sihtrühmad

Eelnõu peamised sihtrühmad on Eestis liikluskindlustust pakkuvad kahjukindlustusseltsid<sup>113</sup>, liikluskindlustuse kindlustusvõtjad, LKF<sup>114</sup> ja liiklusõnnetuse tõttu kahjustatud isikud.

Lisaks on eelnõul mõju Politsei- ja Piirivalveametile seoses liiklusregistrisse mitte kantud sõidukite kindlustuse olemasolu kontrolli läbiviimisega (sh tulenevalt kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukite kaalu- ja kiiruse kriteeriumidest lähtudes), Transpordiametile seoses hooajuti kasutatavate sõidukite ajutiselt registrist kustutamise toimingu kasutamise kordade arvu kasvuga, Finantsinspeksioonile seoses LKF-i omavahendite rehkendamise aluste muutusega kohanemisega. Muudatused mõjutavad ka liikluskindlustuslepinguid turundavaid kindlustusmaaklereid ja -agente.

Kindlustusmaakler esindab kindlustusvõtja huve, samal ajal kui kindlustusagent esindab kindlustusandja huve ja vahendab tema teenuseid. 2022. aasta lõpu seisuga oli Finantsinspeksiooni kindlustusvahendajate nimekirja kindlustusmaaklerina kantud 40 kindlustusmaaklerit. Samuti tegutses Eestis 2022. aasta lõpu seisuga seitse välisriigi kindlustusmaakleri filiaali.<sup>115</sup> Nii kindlustusmaaklerid kui ka kindlustusagendid vahendavad mitmeid erinevaid kindlustustooteid, millest üheks on liikluskindlustus.

---

<sup>112</sup> Eesti seisukohad mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse direktiivi muutmise eelnõu kohta, seletuskiri (Lisa 1), leitav

<https://www.riigikogu.ee/tegevus/dokumendiregister/dokument/8b62dc5b-7491-4311-ac8c-baea2cc86392>

<sup>113</sup> Liikluskindlustust pakkuvad kindlustusseltsid on LKF liikmed, kelle loetelu leiab LKF-i kodulehelt <https://www.lkf.ee/et/meist/eesti-liikluskindlustuse-fond>

<sup>114</sup> LKF-i tutvustus nende kodulehel <https://www.lkf.ee/et/meist/eesti-liikluskindlustuse-fond>

<sup>115</sup> FI 2022. aasta aruanne [https://www.fi.ee/sites/default/files/2023-04/finantsinspeksiooni\\_aastaruanne\\_2022.pdf](https://www.fi.ee/sites/default/files/2023-04/finantsinspeksiooni_aastaruanne_2022.pdf)

Kahjustatud isikud on kaitstud enamatel juhtudel ja neile on seetõttu paremini tagatud kiire hüvitise maksmine kahju korral.

Kindlustusvõtjaid puudutavad ettepanud muudatused eelkõige osas, mis on seotud lepingu sõlmimisega, sh kindlustustingimuste ja kindlustusmaksega. Kindlustada tuleb sõidukeid, mille kindlustamiseks seni kohustus puudus. Samas, kindlustusvõtjad on senisest paremini kaitstud, st nende riskid on senisest laiemalt kindlustusega kaetud.

Kindlustusseltside puhul mõjutavad muudatused liikluskindlustusega seotud riskide hindamist ja hinnastamist, müügiprotsessi, kahjukäsitlust ja võimalikku huvi kasvu automaatselt pikenevate liikluskindlustuslepingute vastu ning need omakorda võivad puudutada IT-lahendustega seonduvat.

Liikluskindlustust vahendavad kindlustusmaaklerid on tõenäoliselt sõlminud kindlustusseltsidega, kelle lepinguid nad vahendavad, koostöölepingud, mis sisaldavad ka mht vahendustasudega seonduvat ja kindlustusmaksete edastamisega seonduvat, mis võivad vajada automaatselt pikenevate liikluskindlustuslepingute senisest laialdasemalt kasutamise valguses ja seetõttu ka maaklerkanalisse jõudmisel muutmist. Muudatusi võivad sellisel juhul vajada ka kindlustusmaaklerite IT-lahendused.

Tasakaaluliikurite jm motoriseeritud liikumisvahendite kindlustamise kohustus võib vähesel määral mõjutada nende tsiviilkäivet.

Kergliikurite rendiga tegelevad ettevõtjatel tõenäoliselt on juba olemas kindlustused, mis mingis osas katavad liikluskindlustusega kaetud riske, ja seetõttu võib mõju seisneda mõningases muutuses kindlustuskaitse ulatuses ja kindlustusmaksetes.

### **6.3. MID direktiivi muutmise ettepaneku mõjuhindang**

MID direktiivi muutmise ettepanekus<sup>116</sup> esitas Euroopa Komisjon hinnangu muudatuste eeldatava mõju kohta<sup>117</sup>. Järgnevalt on esitatud sellest ülevaade.

MID muutmise direktiivi lisati Euroopa Liidu Kohtu järjestikuste kohtuotsuste kesksed sätted direktiivi kohaldamisala kohta, et tagada õigusselgus. See võimaldaks rakendada kohtuotsuste kohaseid muudatusi korralduslikult ja läbipaistval viisil. Lisaks annaks see sidusrühmadele seoses direktiivi kohaldamisalaga rohkem õiguskindlust. Euroopa Kohtu kohtupraktika kodifitseerimisel ei esitanud sidusrühmad MID direktiivi eelnõu ettevalmistamisel Euroopa Komisjonile ühtegi tõendit selle kohta, et kohtupraktikas määratletud ulatus tekitaks mingeid ülemääraseid kulusid. MID muutmise direktiivi seletuskirjas tõdeti, et mõned liikmesriigid on kooskõlas kohtupraktikaga juba kehtestanud laiema kindlustuskaitse ilma liiga kõrgete kindlustusmakseteta, sealhulgas motosporti ürituste puhul.

Kahjunõuete ajaloo tõendite ühtlustamine lihtsustab kindlustusandjate jaoks välismaise kindlustusandja poolt väljastatud tõendite autentsuse kontrollimist. Kahjunõuete ajaloo tõendite

---

<sup>116</sup> Euroopa Komisjoni ettepanek MID muutmiseks 24.5.2018 COM(2018) 336 final, 2018/0168 (COD), leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52018PC0336>

<sup>117</sup> Põhjaliku mõjuhindang on inglise keelne Euroopa Komisjoni töödokument 24.5.2018 SWD(2018) 247 final, leitav <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2018:0247:FIN:EN:PDF>

ühtlustamisega tagatakse ka nende tõendite võrdne käsitlemine kodumaiste kindlustusvõtjate ja piiriüleste puhul.

Liikluskindlustuseta sõidukite juhtimise kontrollimise laiendamise ettepaneku (erines direktiivi lõpptekstist) tegemisel arvestati asjaoluga, et paljudes liikmesriikides võivad selle rakendamisel olla kulud suuremad kui sellest saadav kasu, sest liikluskindlustuseta liiklemise tase ei ole ELis ühtlane. Liikluskindlustuse kontrolli täiendavad võimalused on seetõttu direktriivis sätestatud mitte kui üleliiduline kohustus, vaid siseriiklik võimalus tõhustada liikluskindlustuse olemasolu kontrolli tehnoloogiliste järelevalve meetoditega. Liikluskindlustuse kontrollimise võimaluste laiendamine võib Euroopa Komisjoni hinnatul vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimisega seotud ohte ning seeläbi võib väheneda ka hüvitusorganitele esitatavate kahjunõuete arv ja see omakorda võib vähendada hüvitusorganitele kindlustusandjate poolt tasutavaid makseid.

Euroopa Komisoni hinnangul ei ole muudatustel olulist keskkonnamõju, sest need ei mõjuta liiklussagedust. Samuti hinnati, et eeldatavasti ei ole muudatustel märkimisväärset sotsiaalset mõju. Muudatusettepanekute eesmärk on vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimist parandades nii liiklusõnnetuses kannatanute kaitset ja tuua seeläbi kasu kõigile ELi kodanikele.

Minimaalse hüvitamismäära regulatsiooni täpsustamisega MID direktiivis tagatakse kannatanutele võrdne minimaalne kaitse kogu ELis.

Kindlustusandjate maksujõuetuse korral hüvitiste maksmise regulatsiooniga mitte ainult ei tagataks kannatanutele kiiret hüvitamist, vaid antakse ka kindlustusandjatele, riiklikele hüvitusorganitele ja liikluskindlustusvõtjatele suuremat õiguskindlust seoses kahjunõuete esialgse ja lõpliku lahendamise, vähendades kohtumenetluste vajadust. Kindlustusandjate maksejõuetuse korral on edaspidi kohtumenetluste kulud väiksemad, sest direktiiviga sätestatakse selged rollid kannatanule esialgse maksmise ja kahjunõude lõpliku vastutuse osas. Asutuse, kes hakkavad vastutavad kannatanutele hüvise maksemise eest kindlustusandjate piiriülese maksujõuetuse korral, kulused rahastatakse kindlustusseltside maksetest.

Euroopa Komisjoni avaldas MID muutmise ettepanekus, et see väldib ohtu, et liikluskindlustusmaksed võivad palju suurened. Muudatustel ei leitud olevat märkimisväärset sotsiaalset mõju, kuivõrd kindlustus on jätkuvalt jõukohane. Mõjuhinnangu kohaselt ei mõjuta muudatused EL eelarvet. Samuti märgiti, et ettepanekuga ei kaasne uusi aruandlusnõudeid avaliku sektori asutustele. Kokkupuuteid suhetes kolmandate riikidega ei leitud. Samuti toodi hinnangus välja, et direktiivi muudatused ei mõjuta riigieelarveid, välja arvatud juhul, kui liikmesriik otsustab teha investeeringuid seoses sõidukite automaatse liikluskindlustuse kontrolliga.

#### **6.4. Kindlustusandja maksejõuetus**

Kehtiva korra kohaselt on LKF-il kohustus Eestis liikluskindlustust pakkuva kindlustusandja maksejõuetuse korral hüvitada kannatanule tekkinud kahju kindlustusandja asemel sõltumata sellest, kas selle kindlustusandja tegevusloa on väljastatud Eestis või mujal. See tähendab, et hetkel kannab LKF maksejõuetuse riski ja kohustust hüvitada kannatanule tekkinud kahju ka Läti või Leedu tegevusloaga kindlustusandja poolt Eesti filiaalide väljastatud kindlustuskaitsetele, mis on sõlmitud Eestis registreeritud sõidukitele. Muudatuse kohaselt ei pea LKF enam lõppvastutajana kandma riski nende kindlustusandjate puhul, kes pakuvad Eestis liikluskindlustuse lepinguid piiriülese teenusepakkujana (välismaise tegevusloaga kindlustusandja filiaalina Eestis). LKF kannab edaspidi võimalikku maksejõuetuse riski ja kohustust hüvitada kannatanutele tekkinud kahjud kõigi Eesti tegevusloaga kindlustusandjate



väljastatud liikluskindlustuse kindlustuskaitsetele sõltumata sellest, kas kindlustuskaitsega sõiduk on registreeritud Eestis või mujal.

Kavandatav muudatus toob kaasa eeskätt LKF-i vastaspoole riski suurenemise, sest garantiifondina kasvab oluliselt kindlustusandjate liikluskindlustuse kindlustuslepingutega seotud eraldiste maht, mida LKF peab maksejõuetuse korral katma. Eraldiste maht väheneb küll teiste riikide kindlustusandjate filiaalide poolt Eestis registreeritud sõidukite suhtes sõlmitud liikluskindlustuse lepingute osas, kuid suureneb palju enam seepärast, et lisanduvad Eesti kindlustusandjate Lätis ja Leedus sõlmitud liikluskindlustuse kindlustuslepingutega seotud võimalikud maksejõuetuse riskid.

Siiski jääb ka maksejõuetu välismaise tegevusloaga kindlustusandja Eestis sõlmitud liikluskindlustuse kindlustuskaitsete puhul esmaseks hüvitise maksjaks LKF, kellel tekib seejärel tagasinõue välismaise kindlustusandja või sealse koduriigi garantiifondi vastu. Kui LKF peab kahju hüvitama piiriülese teenusepakkuja eest kannatanule kohe, siis hüvitatud summa saab välismaiselt kindlustusandjalt või garantiifondilt tagasi tõenäoliselt viivitusega. Seepärast on oluline tagada LKF omavahendite koosseisus ka piisav likviidsuspuhver.

Õnneks ei ole Eesti kindlustusturul maksejõuetusega kokkupuuteid olnud (viimased maksejõuetusjuhtumid toimusid aastatuhande vahetusel). Maksejõuetuse tõenäosust (riski) on keeruline hinnata. Võib vaid tõdeda, et Eesti seltsid, kes läbi filiaalide Lätis ja Leedus liikluskindlustust pakuvad, on suhteliselt hästi kapitaliseeritud (kuuluvad suurtesse rahvusvahelistesse gruppidesse). Üksnes Eestis tegutsevate seltside suhtes jääks LKF-i vastutuse ulatus muutumata.

Eelnõuga nähakse ette LKF-i tegevusega seotud riskide katteks vajaliku minimaalset omavahendite summa arvutamise meetodika muutmine. Solventsus II<sup>118</sup> meetodikast lähtudes arvutatuna on LKF-i omavahendid piisavad. Tabelis 5 „LKF-i omavahendid“ on võrdluseks esitatud kehtiva LKindlS alusel arvutatud omavahendite summad (tulbas „10% nõue“) ja Solventsus II meetodika alusel arvutatud solventsuskapitalinõue (tulbas „LKF-i SCR“) aastate lõikes. Näiteks:

- aastal 2014 olid liikluskindlustuse turu brutoeraldised 95,3 miljonit eurot, millest 10% on 9,5 miljonit eurot, kuid Solventsus II kohaselt arvutaud LKF-i SCR<sup>119</sup> oli 6,7 miljonit eurot, ning LKF-i omavahendid olid 10,3 miljonit eurot;
- aastal 2022 olid liikluskindlustuse turu brutoeraldised 182 miljonit eurot, millest 10% on 18,2 miljonit eurot, kuid Solventsus II kohaselt arvutaud LKF-i SCR oli 14 miljonit eurot ning LKF-i omavahendid olid 22,3 miljonit eurot.

Kui arvutada omavahendite piisavust eelnõuga kavandatud regulatsioonide kontekstis, siis oleksid aastal 2023 liikluskindlustuse turu brutoeraldised 257,7 miljonit eurot, millest 10% on 25,8 miljonit eurot, kuid Solventsus II kohaselt arvutaud LKF-i SCR oleks 18,7, ning LKF-i omavahendid oleks 23,1 miljonit eurot. Nimetatud tableis 5 esitatud võrdlusest on näha, et regulatsiooni muudatusi arvestades oleks Solventsus II meetodika rakendamisel LKF-i omavahendid 2023. aastal piisavad (vt tabeli viimast tulpa).

---

<sup>118</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/138/EÜ, 25. november 2009, kindlustus- ja edasikindlustustegevuse alustamise ja jätkamise kohta (Solventsus II). Link konsolideeritud versioonile seisuga 30.06.2021 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0138-20210630&qid=1693312203990>

<sup>119</sup> Solventsuskapitalinõue (Solvency Capital Requirement)



LKFi toimimise ja ülesannete finantseerimiseks ei kasutata ei praegu ega ka pärast eelnõus kavandatud muudatuste jõustumist riigieelarve vahendeid.

Kindlustusmakse hinnad tõusevad tavapärasel korrelatsioonis riskide ja kulude suurenemisega. Meetmel on potentsiaalselt positiivne mõju kannatanute kaitse seisukohast. Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme mõju tervikuna on Eestis pigem väike. Sihtgruppide jaoks on meetme ulatus, sagedus ja ebasoovitavate mõjude risk väike.

## **6.5. Kahjunõuete ajalugu**

Tõendi standardiseerimisega kaasnevad uue vormi kasutuselevõtmisega mõningased kulud Eestis tõendit väljastavale LKF-le. Kehtiva seaduse alusel väljastab LKF sarnase sisuga tõendeid ja seetõttu on ümberkorraldused pigem väikesed.

Kahjuajaloo kasutamise kohta vastava poliitika avalikustamine ja selle mittediskrimineeriv käsitlemine kindlustusandjate poolt ei ole Eestis probleeme põhjustanud ning selle rakendamine, sh vastava poliitika avalikustamine ei too kaasa kindlustusandjatele märkimisväärset mõju ega kulu. Kindlustusandjatele kaasneb mõningane ühekordne kulu, mis on soetud varasema kahjuajaloo tõendi kasutamise põhimõtete (vastava poliitika) avalikuks tegemisega ja võibolla ka tõendi uue vormi kasutuselevõtmisega. Pigem võib kindlustusandjate jaoks lihtsustada teistest riikidest pärit kahjunõuete ajaloo tõendite usaldusväärsuse kontrollimine ja tõendil oleva info lugemine.

Muudatus vähendab diskrimineerimise riski kindlustusvõtja teise liikmesriiki elama asumisel ja muudab kindlustusmakse kujunemise protsessi läbipaistvamaks. Muudatusega kaasnev mõju avaldub niisiis juhul, kui isikud vahetavad oma elukohta. Kindlustusvõtjale avalduv mõju on positiivne, kuid pigem väga väike.

Kahjustatud isikutele meetme mõju ei ole tuvastatud.

Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme mõju tervikuna on väike. Mõju on vähese ulatusega, sihtrühmad on väikesed, avaldumissagedus on väike ja ebasoovitavate mõjude risk on samuti väike.

## **6.6. Liikluskindlustuseta sõidukiga liiklemisest tulenevad ohud ja kindlustuse kontroll**

Eelnõuga tagatakse seaduste tasemel õigusliku raamistiku olemasolu senisest efektiivsemaks liikluskindlustuse olemasolu kontrolliks automaatse järelevalve raames. Riigi ja kohaliku omavalitsuse kulud kaasnevad automaatsesse liiklusjärelevalvesse liikluskindlustuse olemasolu kontrolli senisest enam hõlmavate ja võimekamate lahenduste väljatöötamisel ja rakendamisel. Tegemist ei ole kohustusega, vaid võimalusega.

Riik saab efektiivsemaks muuta seniseid toimingute tegemise ja menetluste läbiviimise protseduure muude rikkumiste tuvastamisel ühtlasi ka liikluskindlustuse olemasolu kontrollimiseks. See on prioriteetide ja asjaomaste asutuste valikute küsimus. Kohalikele teedele saab paigaldada vajaliku tehnika kohalik omavalitsus ja riigiteedele riigiametid. Riigi roll on tarviliku infosüsteemi ülalpidamine ja kaasajastamine.

Üksnes kindlustuse kontrollimiseks tõenäoliselt ei ole otstarbekas investeringut teha, kuid infosüsteemide ja mõõtseadmete taristu arendamisel või tõhusamal rakendamisel peaks asjaomast võimekust automaatse liiklusjärelevalve süsteemi integreerima. Eeldatav trahvitulu kasv võib olla pigem vähene.

Kindlustuse olemasolu kontrolli võimaluste avarumine automaatkontrolli raames omab väikest mõju, kuid võib olla siiski heidutav ja suunata koosmõjus teiste meetmetega kindlustamata sõidukite arvu vähenemisele.

Info, mis võimaldab automatiseeritud kujul kindlustuskohustuse kontrolle teostada ja operatiivselt andmeid vahetada on iseenesest olemas liikluskindlustuse registri näol, kuhu kindlustusandjad edastavad infot lepingute kohta ja LKF ALK kohta.

Potentsiaalselt võib suureneda kindlustuslepingute sõlmimine (kontrollimine parandab üleüldist õiguskuulekust).

LKF-i kulud seoses kindlustamata sõidukitega põhjustatud kahju hüvitamisel võivad väheneda.

Kindlustuskohustusega isikute kulud võivad suureneda seoses võimalike trahvidega liikluskindlustusteta sõiduki juhtimise eest.

Kahjustatud isikutele on tagatud kahju hüvitamine ka kindlustamata sõidukite poolt põhjustatud õnnetuste korral – seega mõju ei avaldu.

Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme mõju Eestis tervikuna ei ole oluline (mõju on väikese ulatusega, sihtrühmad on väikesed, mõju avaldumise sagedus on väike ning ebasoovitavate mõjude risk on väike).

## **6.7. MID direktiivi kohaldamisala ja kergliikurite kindlustamine**

Risk kindlustussektorile mõnevõrra suureneb, kui võrd laieneb kindlustatavate sõidukite ja kindlustuskaitse ulatus ning sellega kaasneb ka teatav kohanemisperiod. Näiteks peavad turul kujunema uut tüüpi sõidukite, nt kergliikurite kindlustamise hinnad ja praktika. Hüvitatava kahju ulatuse laienemise mõju on hinnatud eraldi alapeatükis.

Samuti võib suureneda LKF-i risk seoses nt motosportiürituste üritustega, mida nõuetekohaselt ei kindlustata. Siiski on selle ennetamiseks ette nähtud motosportiürituste alternatiivse kindlustamise kohustus.

Kui võrd kindlustuskohustus laieneb ka liiklusregistris registreerimata sõidukitele (nt tasakaaluliikurid jms), tekib esialgu mõningane kohanemine kindlustamiskohustuse täitmisel ehk hakkab kujunema arusaam, milliste liikumisvahendite suhtes tuleks kindlustuskohustust täita. Kindlustuskohustuse kontrollimine registreerimiskohustusega sõidukite suhtes pakub järelevalvele väljakutseid (tuleb määrata, kas sõiduk peab olema kindlustatud, samuti tuleb sõiduk identifitseerida ja seostada poliisiga).

Registreerimata sõidukite puhul ei ole lihtsalt nähtavat ja arusaadavat eristamise tunnust (nt numbrimärk), mille põhjal sõidukit identifitseerida. Seetõttu tuleb sellise sõiduki kasutamisel kaasas kanda liikluskindlustuse poliisi. Poliis võib olla elektrooniline või paber kandjal. Poliisi kaasas kandmine on ühest küljest vajalik kindlustuskohustuse täitmise kontrollimise võimaldamiseks, teisalt ka selleks, et kahju põhjustamisel saaks kahju tekitaja teavitada kannatanut, milliselt kindlustusandjalt kahju hüvitamist nõuda.

Kindlustatud ja kahjustatud isikute osas on meetmel potentsiaalselt positiivne mõju kannatanute kaitse seisukohast kuna kaitse ulatus laieneb. Kindlustusvõtjate seisukohast võib muudatus

vähesel määral mõjutada liikluskindlustuse hinda ja kindlustusvõtja peab arvestama, et kindlustuskohustus tekib sõidukite suhtes, millel seni pole kindlustamise kohustust.

Kindlustusvõtja. Leibkondade majanduslikule toimetulekule on meetme mõju väga väike arvestades võimalikku kindlustuse võimalikku hinnatõusu ja kindlustuskohustuse alla minevate sõidukite ringi laienemisest tulenevaid väljaminekud kindlustuse soetamisel. Samas, kindlustusvõtja vastutuse laiem kindlustuskaitse võib õnnetuse korral päästa kahju põhjustaja laostumisest. Siiski, kokkuvõttes ei ole meetme sotsiaalne mõju sihtgrupile oluline. Mõju ulatus on väike. Sihtrühma suurus on keskmine. Mõju esinemise sagedus on väike (kahjujuhtumite toimumise ja lepingute sõlmimise sagedus). Ebasoovitavate mõjude risk on väike.

Kahjustatud isik. Suurem hulk kahjusid kuulub hüvitamisele, paraneb võimalus saada hüvitist kiirelt ja piisaval määral. Kokkuvõttes ei ole meetme sotsiaalne ega majanduslik mõju sihtgrupile oluline. Mõju ulatus on keskmine. Sihtrühma suurus väike. Mõju esinemise sagedus väike. Ebasoovitavate mõjude risk on väike.

Kindlustusandja ja LKF. Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme majanduslik mõju sihtgrupile on pigem keskmine. Mõju ulatus sihtrühmale on keskmine. Sihtrühma suurus on väike (osakaal Eesti ettevõtetest). Mõju esinemise sagedus on väike. Ebasoovitavate mõjude risk väike.

Kindlustusmaakler ja -agent. Majanduslik mõju sihtgrupile ei ole oluline. Mõju ulatus on väike. Sihtrühma suurus on väike. Mõju esinemise sagedus on väike. Ebasoovitavate mõjude risk on väike.

Politsei- ja Piirivalveamet. Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme mõju on pigem väike arvestades liiklusregistris registreerimata sõidukite liikluskindlustuse kontrolli osakaalu ameti töös. Mõju ulatus on väike. Sihtrühma suurus pigem väike. Mõju esinemise sagedus on keskmine. Ebasoovitavate mõjude risk on pigem väike.

Kindlustuskohustuse alla minevate sõidukite ostjad ja müüjad. Eelnõu mõjutab leibkondade tarbimiskäitumist vähesel määral ulatuses, nt võidakse valida tõukeratas, mille suhtes ei kehti kindlustamise kohustust. Peegelpildis mõjutab see vähesel määral asjaomaste sõidukite müüjaid. Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme mõju ei ole. Mõju ulatus on väike. Sihtrühma suurus on väike. Mõju esinemise sagedus on väike. Ebasoovitavate mõjude risk on väike.

Kõikidele sihtrühmadele avalduvat koondmõju ei saa hinnata oluliseks.

## **6.8. Kaheteistkuulise kindlustuskohustuse vabastuse kaotamine**

Kehtiva 12-kuulise automaatselt rakenduva kindlustusvabastuse kestel ei tohi sõidukiga sõita ja kui seda siiski tehakse, tuleb kahju põhjustajal lõpptulemusena tasuda kogu kahju oma taskust. Nimetatud kindlustuskohustusest vabastamise kaotamisega võib eeldada, et väheneb juhtumeid, kus isik kasutaks sõidukit olukorras, kus on unustatud sõlmida kindlustuslepingu.

Hooajuti kasutatava sõiduki saab ka edaspidi liiklusregistrist ajutiselt kustutada. Sõiduki ajutiselt registrist kustutamise teenus on asjaomastele isikutele kättesaadav ja võrreldes kehtiva olukorraga võimalused inimese jaoks oluliselt ei muutu. Selleks vajalikke toiminguid saab teha Transpordiameti e-teeninduses või teenindusbüroos<sup>120</sup>. Transpordiametis töötas 2022. aasta 30. augusti seisuga 756 teenistajat (väljavõte SAP andmebaasist)<sup>121</sup>. Transpordiametil on üle Eesti

<sup>120</sup> <https://transpordiamet.ee/teenindusburood>

<sup>121</sup> <https://www.fin.ee/media/7582/download>

17 teenindusbürood – need asuvad Haapsalus, Jõgeval, Jõhvis, Kuressaares, Kärđlas, Narvas, Paides, Põlvas, Pärnus, Rakveres, Raplas, Saue, Tallinnas, Tartus, Valgas, Viljandis ja Võrus. Sõiduki saab ajutiselt kustutada mugavalt Transpordiameti e-teeninduses<sup>122</sup>. Sõiduki ajutine kustutamine on tasuta<sup>123</sup>. Seega on teenuse kättesaadavus tagatud.

Võrdluseks, kehtiva 12-kuulise vabastus saab tekkida üksnes liikluskindlustuse lepingu sõlmimisega (rakendub üksnes pärast kindlustusperioodi lõppu), st isik peab selle sõlmima seltsis ja selle eest ka tasuma – see kõik käib tänapäeval valdavalt internetis, olgugi, et nii pankadel kui ka kindlustusseltsil on samuti teenidusbüroosid. Kui kehtiva korra kohaselt soovitakse kindlustuskohustusest vabastamise perioodi kestel siiski hakata sõidukit varem kui 12 kuu pärast kasutama, tuleb selleks sõlmida uus leping ja selle eest ka tasuda, milleks tuleb samuti teha toiminguid. Samuti tuleb täna teha toiminguid, kuid sõidukit ei soovita kasutada kauem kui 12 kuud.

Muudatusel on pigem kindlustuse hinda langetav mõju, sest need, kes täna 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil põhjustavad suurema kahju, ei pruugi olla võimelised tagasinõuete kaudu neid kahjusid kindlustusandjale katma ning tõenäoliselt toimuks taoliste kahjude katmine ülejäänud kindlustusvõtjate kulul. 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise kaotamisega selliselt kindlustuse hinda mõjutav surve kaob.

Kui edaspidi põhjustatakse kahju liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõidukiga, suureneb LKF-i koormus esmase hüvitajana ja hiljem kahju põhjustajalt selle sissenõudmisega, samuti kahju põhjustaja maksejõuetuse korral.

Transpordiameti koormus kasvab seoses registrist ajutiselt kustutatavate sõidukite arvu kasvuga. Kasvab registrikannete arv kustutamisel ja kande taastamisel.

LKF-i andmete põhjal koostatud Jooniselt 4 „Sõidukite ja haagiste arvud vastaval kuupäeval (iseloomustamiseks hooajuti kasutatavate sõidukite arvu muutust)“ on näha registris olevate sõidukite/haagiste arvu stabiilset kasvu, kuid selle kõrval sesoonselt muutuvaid kindlustuslepingute ja 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil olevate sõidukite arvusid. 12-kuulise kindlustuskohustusega (liikluses osalemise keeluga) sõidukite arv vähenes 2022. aasta 30. juunil võrreldes sellele eelneva aastavahetusega ca 26 000 sõiduki võrra ja kasvas registris olevate sõidukite liikluskindlustuse lepingute arv ca 47 000 võrra. 2023. aasta 30. juuni seisuga vähenes 12-kuulise kindlustuskohustusega sõidukite arv võrreldes sellele eelneva aastavahetusega ca 30 000 sõiduki võrra ja kasvas registris olevate sõidukite liikluskindlustuse lepingute arv ca 48 000 võrra. Registris olevate sõidukite kindlustuslepingute arvude ja 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite arvude sesoonsed muutused tõenäoliselt samuti osundavad hooajuti kasutatavate sõidukite arvu suurusjärgule. 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite arvude sesoonsed muutused moodustavad ca 3% liiklusregistris olevatest sõidukitest.

Tänaste käitumismustrite säilimise korral rakenduks pärast lepingu lõppemist märkimisväärsel hulgal juhtudel ALK. Tänaste harjumuste kohaselt jäetakse lepingu uuendamine viimasele minutile. LKF-i andmetel on pea 470 000 sõidukit 48 tundi enne kindlustusperioodi lõppu lepinguta ja neist 290 000 sõiduki leping on uuendatud enne lepingu lõppu. Veelgi enam, pea 180 000 lepingu puhul jäi aasta jooksul lepingu lõppemise ja uuendamise vahele kaks nädalat. Detailsema info leiab Jooniselt 8 „Sõiduauto lepingute lõppemised sõidukitel, mis on liiklusregistris arvel“. Automaatse liikluskindlustuse ehk ALK-iga hõlmatud sõidukite arvu

<sup>122</sup> <https://eteenindus.mnt.ee/soiduk.jsf>

<sup>123</sup> <https://transpordiamet.ee/soidukite-liiklusregistrist-kustutamine>

erinevatel ajahetkedel näitab LKF-i andmetele tuginev järgmine Joonis 9. Seega on oht, et paljudele kindlustusvõtjatele rakenduks sundkindlustus ALK, mis on tavalisest liikluskindlustusest kordades kallim. Näiteks, sõiduauto suhtes sõlmitud tavapärase liikluskindlustuse lepingu keskmine aastamakse oli 2022. aastal 121 eurot, kuid sama ALK maksaks 701 eurot. Samuti ei toimi ALK turu tingimustel, mh kohaldatakse ALK-le haldusmenetluse sätteid, sh rakendub täitemenetlus, koos sellest tuleneva keerukuse ja maksumusega.

Senisest oluliselt enamatel juhtudel ALK rakendamine tooks LKF-i hinnangul kaasa märkimist vääriivad ümberkorraldused ja olulise töömahu ning kulude kasvu LKF-s. Seda eelkõige ALK-ga seotud teavituste mahtude väga järsu suurenemise tõttu. Kui tuvastada uue lepingu puudumine ja teavitada klienti tund peale selle lõppu, siis LKF-i andmetel võiks nt 2022. aastal esitatud ca 67 000 teavituse arvust lähtudes kasvada see isegi kuni ca 290 000 teavituseni (hinnang ei sisalda eeldatavat mõju kindlustusvõtjate harjumuste muutumisele). Seega on tõenäoline, et tekib vajadus investeringuteks IT lahendustesse, ilmselt tuleks palgata ja koolitada kasvava klientide nõustamise, info- ja otsesuhtlemise vajaduse rahuldamiseks täiendavat personali. Nimetamisväärselt võib suureneda ka LKF-i kahjukäsitluse koormus, mis ilmselt vajab samuti lisainvesteeringuid. Kindlustusandja kahjukäsitlustele omab see mõningast koormust kergendavat mõju, kuid see mõju on nende kahjude käsitlusele pigem marginaalne, sest jaguneb kõikide kindlustusandjate vahel ja nende kahjukäsitluse mahud on LKF-st oluliselt suuremad. LKFi-le, kelle kahjude käsitlemise arv on täna aga suhteliselt väike, on seevastu mõju märkimisväärne. Seepärast võib LKF-i koormuse kasv kahjukäsitluses mõjutada üleminekuperioodil kindlustatute kahjukäsitluse kiirust ja kvaliteeti, kuid see peaks uue tasakaalupunkti saavutamisel pikemas perspektiivis normaliseeruma.

Enamus 12-kuise kindlustuskohustusest vabastuse perioodil tekitatud kahjudest, mida täna käsitlevad kindlustusseltsid, toimuvad võrdlemisi ruttu pärast kindlustusperioodi lõppu ehk 12-kuise kindlustuskohustusest vabastuse perioodi alguses. Näiteks kõikidest 12-kuulisel perioodil toimunud kahjudest leiab LKF-i andmetel 17% aset kolme esimese päeva jooksul, 28% esimese nädala jooksul, 43% kahe esimese nädala jooksul ja 59% ühe kuu jooksul.

Kui kindlustusvõtjad ei muuda oma käitumist olulisel määral, satuks senisest oluliselt suurem hulk sõidukeid sundkindlustuse objektiks. LKF-i turuosa märkimisväärne kasv oleks aga vastuolus LKF-i peamiste eesmärkidega olla hüvituspuhvriks ja garantiasutuseks.

Tõenäoliselt pakub aga leevendust turu kohanemine selliselt, et lepingu uuendamise protsess algab varem ja hõlmab kindlustusvõtjatele eelinfo edastamist ALK rakendumisest ja olemusest. Samuti võib loota, et senisest enam kindlustusvõtjaid hakkab eelistama automaatselt pikenevat liikluskindlustuse lepingut. Sellest tulenevalt võib toimuda ka muutus maaklerturul ja maaklerid võivad hakata vahendama ka automaatselt pikenevaid lepinguid. Teoreetiliselt on ka võimalik, et kindlustusandja pakub hooajuti kasutatavale sõidukile aastast kindlustuskaitset asjakohase hinnaga, kui ta on veendunud sõiduki hooajuti kasutamise kestuses. Keskmine kindlustusvõtja peaks suutma oma kindlustusharjumusi kohandama, seda kindlasti pikemas perspektiivis.

Kindlustusvõtja. Kokkuvõttes on 12-kuulise automaatse kindlustusvabastuse kaotamise mõju sõidukite hooajuti kasutava sihtrühma jaoks pigem keskmine. Mõju ulatus hooajuti sõidukite kasutada soovivate isikute hulgas võib olla keskmine, sest eeldab teadmist, et sõiduki hooajutisel kasutamisel tuleb selleks edaspidi teha toiming sõiduki ajutiseks liiklusregistrist kustutamiseks. Selle tegemata järgmisel ja lepingu lõppemisel rakenduks koheselt sundkindlustusena ALK. Liiklusregistris oleva sõiduki saab aga igal ajal ajutiselt registrist kustutada ja sellega lõpeb ka liikluskindlustuse leping. Lisaks, meetmel võib olla kindlustuse

hinda vähendav mõju, kuna kindlustusseltside riskid vähenevad (nad enam ei vastuta reegli rikkujate eest). Sagedus on väike, kuna sihtrühm puutub sellega kokku kord aastas (isik kustutab sõiduki ajutiselt registrist ja kanne taastub automaatselt määratud tähtajal) või kaks korda aastas (kustutab registrist ajutiselt ja taastab kande). Hooajuti sõidukit kasutava sihtrühma suurus on väike, võrreldes registris olevate sõidukite arvuga. Eraldi tuleb siinkohal aga osundada kindlustusvõtjatele, kes unustavad aasta läbi kasutatava sõiduki lepingu lõppedes uuesti kindlustada, kuid see sõltub paljuski harjumuste muutusest, sh erinevate kindlustustoodete vahel valimisest ja informeeritusest. Ebasoovitavate mõjude risk on pigem väike.

Kindlustusandja. Mõju positiivne ja pigem väike (vabanetakse 12-kuulisel kindlustuskohustusest vabastuse perioodil õnnetuse põhjustamisel hüvitise välja maksmise kohustusest ja hiljem selle tagasi nõudmisest kahju põhjustajalt). Mõju ulatus, sihtrühma suurus, mõju esinemise sagedus ja ebasoovitavate mõjude risk on väikesed.

Kindlustusmaakler ja -agent. Mõju on pigem väike. Mõju ulatus, sihtrühma suurus, mõju esinemise sagedus ja ebasoovitavate mõjude risk on väikesed.

Politsei- ja Piirivalveamet. Mõju väga väike. Pigem võib väheneda koormus trahvide menetlemisel (nt kui väheneb liikluses kindlustamata sõidukite hulk).

Transpordiamet. Meetme mõju võib olla pigem keskmine. Eeldades, et enamik ajutiselt liiklusregistrist kustutamise toiminguid tehakse olemasolevas veebikeskkonnas, on mõju ulatus pigem keskmine. Sihtrühma suurus väike. Mõju esinemise sagedus on võib olla keskmine, kuid hooajuti suurem (nt kevadeti ja sügiseti). Ebasoovitavate mõjude risk on pigem väike ja seotud e-teenuse üldise kättesaadavusega.

LKF. Meetme mõju LKF-ile võib olla märkimisväärne, kui kindlustusvõtjate kindlustusharjumused ei muutu. Pigem võib eeldada, et kindlustusvõtjate käitumismuster muutub ja mõjud LKF-ile on pigem mõõdukad. Keerulisem võib olukord olla uue regulatsiooni rakendumise alguses. Mõju ulatus on seetõttu pigem keskmine, kui suur. Sihtrühma suurus on väike. Mõju esinemise sagedus on suur. Ebasoovitavate mõjude risk on keskmine. Meetme mõju LKF-ile on lähemalt kajastatud ka LKindIS § 6 selgituses.

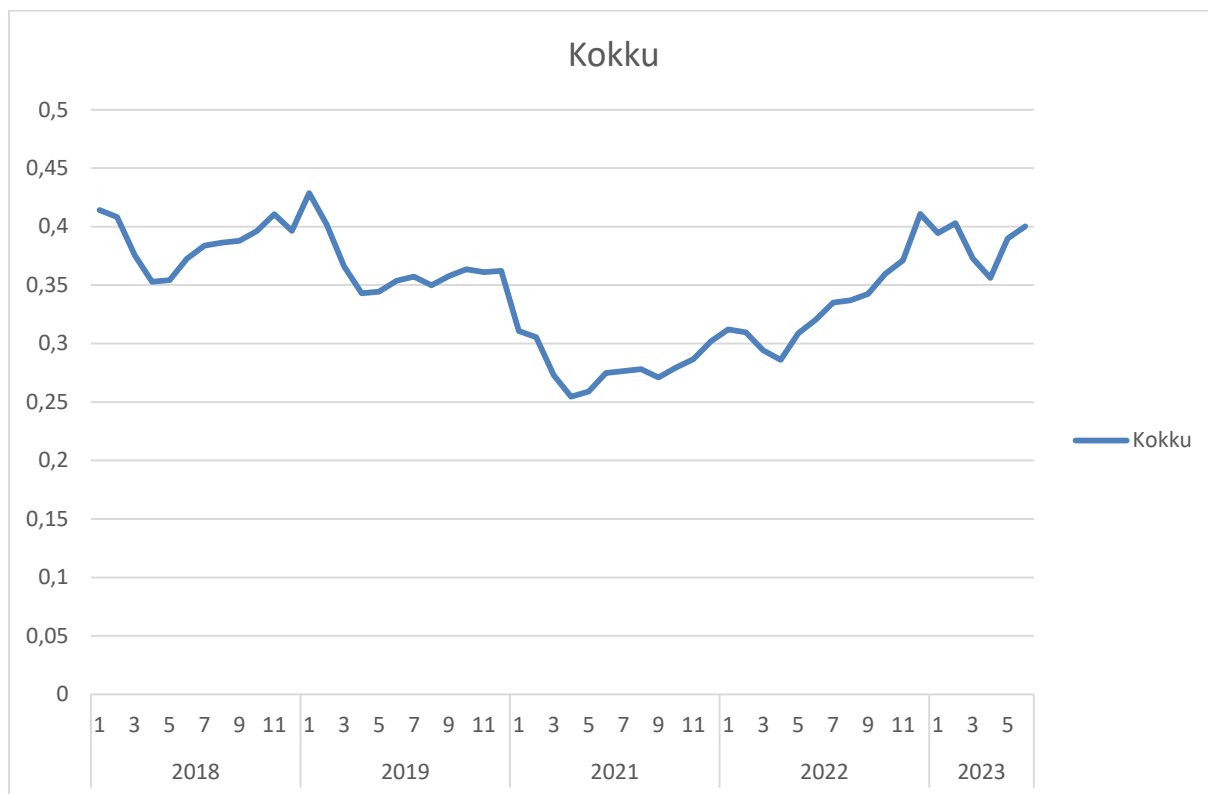
## **6.9. Kahju hüvitamise põhimõtete kooskõlla viimine MID direktiiviga, sh minimaalsete hüvitamise määradega**

**LKindIS 3. peatükk (§-d 23–33)** sätestab hüvitatava kahju, vastates küsimusele: millist kahju ja millises ulatuses hüvitatakse?

LKindIS 3. peatüki muudatused mõjutavad liikluskindlustuse hinda vähesel määral. Hinnanguliselt võib muudatustel kogumina olla kohustusliku liikluskindlustuse hinda ca 1–2% tõstev mõju. Siiski ei ole võimalik asjaomaste muudatuste jõustumisest alates välja tuua kaasnevat hinnakasvu, sest hinda mõjutavad ka muud tegurid. Liikluskindlustuse hinna paneb paika turukonkurents ja regulatsioonimuudatuste kõrval väga mitmete muude tegurite hulgas kaks olulisemat. Nendeks on ilmastik ja majanduskasv. Kui on karmid sügised- talved, juhtub õnnetusi rohkem, ning kui on majanduskasvu periood, sõidetakse rohkem ja ka liiklusõnnetuste sagedus on suurem. Pelgalt need kaks tegurit kõigutavad hindu ja maksete summat pea kordades. Seega ca 1–2% hinda tõusu suunas mõjutavat tegurit seoses asjaomaste muudatuste jõustumisega liikluskindlustuse hinnakujunduse suurt pilti nähtaval määral ei mõjuta.

Järgnev Joonis 13 ilmestab keskmise liikluskindlustuse hinna kõikumist Eestis. Vertikaalteljel on liikluskindlustuse keskmine päevahind eurodes (hõlmab kõiki sõidukeid kõikidest sõidukliikidest) ja horisontaalteljel on aeg (aasta ja kuud). Vaadeldaval perioodil 01.01.2018–30.06.2023 oli kõrgeim keskmine päevahinda 0,43 eurot ja madalaim 0,25 eurot, erinedes ca 1,7 korda. Sealjuures oli kõrgeim hind 2018. aasta sügisel ja madalaim 2021. aasta kevadel.

Joonis 13. „Liikluskindlustuse päevahind perioodil 2018–2023 I poolaasta“ (allikas LKF)



Sellegi poolest on järgnevalt välja toodud mõnede LKindlS 3. peatüki muudatuste mõju detailsemalt.

**LKindlS § 25 lõikes 2** kindlustussumma tõstmine. Eestis on kogu 30 aasta pikkuse liikluskindlustuse süsteemi ajaloo jooksul toimunud teadaolevalt kaks sellist kindlustusjuhtumit, mis võiks potentsiaalselt ületada tänaseid kindlustussummasid. Aastas toimub Eestis keskmiselt 30 000 liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit. Lisaks hüvitavad kindlustusandjad veel keskmiselt 3 000 liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit, mis on põhjustatud Eestis registreeritud sõidukiga välismaal.

Ligilähedaselt samasugune olukord suurte kahjude osas on ka Soomes, kus teadaolevalt on sama perioodi jooksul toimunud üks kindlustusjuhtum, mis ületab tänaseid EL miinimumtasemel kindlustussummasid.

Lisaks, tuleb arvestada, et kindlustusandjatel on enda riskide katteks liikluskindlustuses ostetud edasikindlustus. See tähendab, et pelgalt ühe või mõne sarnases suurusjärgus kindlustusjuhtumi mõju Eesti kindlustussektori majandustulemustele on marginaalne ja arvestatakse juba edasikindlustuse makse summa sisse. Pigem mõjutab edasikindlustuse makset ja seeläbi ka võimalust, et see kulu kanaliseeritakse kindlustusmakse suurenemise kaudu ka otsekindlustuse kliendile hoopis laiem protsess, mis koosneb erinevatest makrotaseme mõjudest. Näiteks 2022. aasta sügisel 2023. aastaks kokkulepitavate edasikindlustuslepingute tingimused olid karmimad

kui eales varem ning oli oht, et mõned kindlustusandjad jäävad üldse ilma edasikindlustuseta. Hinnad tõusid kohati kordades ja pakkumist lihtsalt ei olnud.

Olukorrast on teinud hea kokkuvõtte edasikindlustusmaakler AON Benfield<sup>124</sup>, millest nähtub, et edasikindlustusturu võimekus kindlustusriski kanda vähenes ühe aastaga globaalselt keskmiselt 17%. See tulenes eeskätt kahe peamise teguri koosmõjul: 1) USA torm Ian tõi edasikindlustusturule väga suure kahju; 2) intressimäärade tõus tõmbas kokku edasikindlustajate ja nende edasikindlustajate (nn retrosessiooni turg) võimekuse riski võtta, sest selle katteks mõeldud kapital nõ kuivas kokku.

Seega üksikute harva esinevate kehtivate kindlustussummade taset ületavate kahjude korral on majanduslik mõju kindlustusandjatele ja sealtkaudu ka kliendile võimalik edasikindlustuse maksete suurenemise kaudu, kuid pigem mõjutavad edasikindlustuse tingimusi ja makseid oluliselt rohkem globaalsed tegurid. Kokkuvõttes võib järeldada, et kindlustussummade suurenemise mõju on marginaalne.

### **Ülalpidamishüvitise regulatsiooni LKindIS-st välja jätmisega (eeskätte § 27 kehtetuks tunnistamine) kaasnev edaspidine ülalpidamishüvitise, samuti töövõimetushüvitise (LKindIS § 29 lõike 9 kehtetuks tunnistamine) indekseerimine senise tarbijahinnaindeksi asemele keskmise brutopalgaga muutusega**

Muudatus mõjutab eelnõuga sätestatava asjaomase hüvitatava kahju regulatsiooni muudatuste jõustumise hakkamisest alates toimuvatest kindlustusjuhtumitest tulenevaid välja makstavaid hüvitisi. LKindIS rakendussätted reguleerivad kindlustusjuhtumile kohalduva seaduse redaktsiooni küsimust – § 83 lõike 1 kohaselt kohaldatakse kindlustusjuhtumile kindlustusjuhtumi toimumise ajal kehtinud liikluskindlustuse seadust.

Mõju hindamiseks saab välja tuua järgmised andmed ja hinnangud. Aastatel 2018–2022 toimunud juhtumitega kaasnes 98 töövõimetushüvitise ja ülalpidamishüvitise määramise juhtu. Nende eraldiste maht 2023. aasta keskpaiga seisuga on ca 10 miljonit eurot. Kehtiva tarbijahinnaindeksi asemel palgaindeksiga arvatuna oleks see eraldis samade hüvitiste kohta 2023. aasta keskpaiga seisuga ca 19 miljonit eurot. Aastatel 2018–2022 oli töövõimetushüvitise ja ülalpidamishüvitise kogukahju 2023. aasta keskpaigas ligi 2,8 miljonit eurot. Eeldades, et eraldise summa kasvaks palgaindeksit kasutades 83%, siis oleks keskmine kogukahju aastas 4,9 miljonit eurot ehk palgaindeksi efekt oleks aastas umbes +2 miljonit eurot, mis on umbes 2% aastaste kindlustusmaksete mahust. Seega võib see hinnanguliselt mõjutada keskmise kindlustusmakse kasvu ca 2%.

Hüvitatava kahju LKindIS-s sätestamise muudatustega kaasneb kindlustusandjatel asendusauto kulu hüvitamine, mis omakorda avaldab mõju kindlustuse hinnale. Hinnangu andmisel on võetud aluseks rendiautode hinnad päeva kohta, samuti sõidukite ja nendega juhtunud kahjude arvu kalendriaastas, keskmise remondi pikkuseks 5 päeva ning hinnanguliselt vajaks asendusautot ca 10% juhtudest. Kui sõiduautode arv on ca 650 000, nendega juhtunud kahju arv ca 26 800 aastas ja päevarent maksab 55 eurot, oleks sõiduautode kogukulu kokku ca 740 000 eurot aastas. Veoautode puhul oleks asjaomane kulu ca 255 000 eurot aastas (veokeid 22 000, kahjusid aastas 3 000 ja päevarent 170 eurot). Busside puhul oleks asjaomane asenduse kulu ca 68 000 eurot aastas (busse 3 200, kahjusid 800 aastas ja arvestuses on lähtutud veokite päevarendist).

<sup>124</sup> <https://www.aon.com/getmedia/008f688f-73d3-4387-b24f-7c2d23fd8bf2/reinsurance-market-dynamics-january-2023.pdf>



Siin tuleb arvestada, et VÕS § 132 lõige 4 sätestab, et kui kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks, hõlmab kahjuhüvitis ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul. Kui isik samaväärset asja ei kasuta, võib ta nõuda asja parandamise või uue asja muretsemise aja jooksul saamata jäänud kasutamiseeliste hüvitamist.

Kui asendusauto kohustus laieneb kõigile sõidukitele, saab eeldada iga 10% asendusauto võtjate kuluks ülespoole ümardades 1 100 000 eurot aastas. Ümardatud on tugevalt ülespoole, sest haagised on samuti oluline väljamineku allikas ning majandus- ja kutsetegevuseks, tööks vajalik. Samas võib VÕS § 132 lõikes 4 sisalduv tingimus oluliselt vähendada sõiduautode osakaalu kulu tekkimises, mis vähendab oluliselt ka asendusautoga seotud kogukulu.

Kahjustatud isik. Suurem hulk kahjusid kuulub hüvitamisele, paraneb võimalus saada hüvitist kiirelt ja piisaval määral. Kokkuvõttes ei ole meetme sotsiaalne ega majanduslik mõju sihtgrupile oluline. Mõju ulatus on keskmine. Sihtrühma suurus väike. Mõju esinemise sagedus väike. Ebasoovitavate mõjude risk on väike.

Kindlustusvõtja. Leibkondade majanduslikule toimetulekule on meetme mõju väga väike arvestades võimalikku kindlustuse võimalikku hinnatõusu. Samas, kindlustusvõtja vastutuse laiem kindlustuskaitse võib õnnetuse korral päästa kahju põhjustaja laostumisest. Kokkuvõttes ei ole meetme sotsiaalne ega majanduslik mõju sihtgrupile oluline. Mõju ulatus on väike. Sihtrühma suurus on keskmine. Mõju esinemise sagedus on väike (kahjujuhtumite toimumise ja lepingute sõlmimise sagedus). Ebasoovitavate mõjude risk on väike.

Kindlustusandja ja LKF. Kokkuvõttes võib eeldada, et meetme majanduslik mõju sihtgrupile on pigem keskmine. Hüvitatava kahju reeglitele vastavalt kohandub ka kindlustuse hind. Mõju avaldub pigem uue regulatsiooniga kohanemisel. Mõju ulatus sihtrühmale on keskmine. Sihtrühma suurus on väike (osakaal Eesti ettevõtjatest). Mõju esinemise sagedus on keskmine. Ebasoovitavate mõjude risk väike.

Kindlustusmaakler ja -agent. Majanduslik mõju sihtgrupile ei ole oluline. Mõju ulatus on väike. Sihtrühma suurus on väike. Mõju esinemise sagedus on väike. Ebasoovitavate mõjude risk on väike.

Kõikidele sihtrühmadele avalduvat koondmõju ei saa hinnata oluliseks.

## **6.10. Mõju järelevalve- ja riiklikele asutustele**

Politsei- ja Piirivalveameti ja Transpordiameti kulud võivad kasvada, kui peetakse vajalikuks automaatse liiklusjärelevalve raames senisest enam kontrollida liikluskindlustuse olemasolu. Seda siis kas sellist kontrolli paremini võimaldava lahenduse rakendamisel või uue lahenduse välja töötamisel (menetluse protsessid, infosüsteemid, mõõteseadmed jms). Eelnõuga ei teki asjaomastel asutustel kohustusi, vaid luuakse täiendavaid võimalusi automaatse liiklusjärelevalve läbiviimiseks. Üksnes kindlustuse kontrollimiseks ei ole otstarbekas investeringuid teha, kuid automaatse liiklusjärelevalve süsteemi arendamisel peaks kindlustuse kontrolli võimekuse sellesse tõhusalt integreerima.

Transpordiametit puudutab ka senise 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse kaotamine. Ka täna on võimalik hooajutiselt kasutatav sõiduk liiklusregistrist ajutiselt kustutada, kuid muudatuse järgselt jääks see ainsaks võimaluseks kindlustuskohustusest hoidmiseks perioodil, kui sõidukit ei kasutata.

Eelnõuga muudetakse LKF-i omavahendite arvestamise aluseid. Jätkuvalt peaks selle üle järelevalvet pidama Finantsinspeksioon. Kui kehtiva LKindlS § 71<sup>1</sup> lõike 4 kohaselt peab LKF viivitamata pärast allutatud kohustise arvamist omavahendite hulka esitama allutatud kohustise aluseks olevad dokumendid Finantsinspeksioonile. Pärast eelnõus sätestatud muudatust on LKF kohustatud omavahendite arvutuse koos sisendite ja selgitustega esitama Finantsinspeksioonile vähemalt üks kord aastas.

LKFi toimimise ja ülesannete finantseerimiseks ei kasutata ei praegu ega ka pärast eelnõus kavandatud muudatuste jõustumist riigieelarve vahendeid, sh kindlustusseltsi maksejõuetusega seoses.

## **6.11. Muud mõjud**

MID muutmise direktiivil ja selle ülevõtmisel ei ole otsest mõju Eesti regionaalarengule, riigi julgeolekule ja välissuhetele ning elu- ja looduskeskkonnale. Puudub otsene kohaliku omavalitsuse korraldusele. Riigiasutusi mõjutab vähesel määral. Samuti puudub mõõdetav sotsiaalne mõju (ei mõjuta inimeste tervist, töösuhteid jms), kuid siiski saab arvestada, et senisest enam sõidukitega tekitatud kahjust on kindlustusega kaetud, kaitstes nii kahjustatud isikuid kui ka kahju põhjustajaid.

## **7. Seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Direktiivi muudatuse ülevõtmisel puudub otsene riigieelarveline mõju, samuti puudub otsene eelarveline mõju kohalikele omavalitsustele.

Asjaomaste riigiasutuste või kohaliku omavalitsuse kulud võivad kasvada, kui peetakse vajalikuks automaatse liiklusjärelvalve raames senisest enam kontrollida liikluskindlustuse olemasolu. Eelnõuga ei teki asjaomastel asutustel kohustusi, vaid luuakse täiendavaid võimalusi automaatse liiklusjärelvalve läbiviimiseks. Eeldatav trahvitulu kasv võib olla pigem vähene.

Eelnõus sätestatud muudatustest tulenevalt on vaja täpsustada LKindlS § 72 lõike 2 alusel kehtestatud rahandusministri 25. septembri 2014. a määrust nr 34 „Liikluskindlustuse registri põhimäärus“ (vt lähemalt jaotusest „Rakendusaktid“).

Eelnõu seadusena vastuvõtmisel tuleb muuta ka riigi, keda esindab rahandusminister, ja LKF vahel 1. septembril 2014. a sõlmitud halduslepingut „Haldusleping nr 1.9-1/171 liikluskindlustuse seaduses sätestatud ülesannete täitmiseks“.

## **8. Rakendusaktid**

Eelnõus sätestatud muudatustest tulenevalt on vaja täpsustada LKindlS § 72 lõike 2 alusel kehtestatud rahandusministri 25. septembri 2014. a määrust nr 34 „Liikluskindlustuse registri põhimäärus.“ Liikluskindlustuse register (edaspidi *register*) on riigi infosüsteemi kuuluv andmekogu, milles töödeldakse andmeid LKindlS § 72 lõikes 1 nimetatud eesmärkidel. Registri vastutav töötleja on LKF. Registrit peetakse ühetasandilise infotehnoloogilise andmekoguna ning selle pidamisel kasutatakse automatiseeritud andmetöötlust ja selles olevaid andmeid säilitatakse digitaalsel kujul.

Põhimääruses on sätestatud nõuded andmete turvalisusele (§ 4), andmete esitamine (§ 5), andmeandjad (§ 6), andmete õigsuse tagamine (§ 7), kindlustusandja sõlmitud lepingute kohta

registrisse esitatavad andmed (§ 8), kindlustusjuhtumite kohta registrisse esitatavad andmed (§ 9), LKF-i poolt automaatse liikluskindlustuse kohta registrisse esitatavad andmed (§ 10) LKindlS-s nimetatud registrite vastutavate või volitatud töötajate poolt registrisse esitatavad andmed (§ 11), andmetele juurdepääs ja andmete väljastamine (§ 12), kindlustusjuhtumi või selle puudumise tõendi andmete koosseis (§ 13), andmete avaldamine vastutava töötaja veebilehel (§ 14), andmete säilitamine ja registri arhiiv (§ 15) ja registri tegevuse lõpetamine (§ 16).

Määrus vajab täiendamist ja täpsustamist tulenevalt LKindlS 7. peatükis (§-d 72–77 „Liikluskindlustuse register ja andmevahetus“) seoses kindlustuskohustusest vabastuste kohta arvestuse pidamise, kahjunõuete ajaloo tõendi mõiste sätestamisega, kindlustusandja maksejõuetuse korral info vahetamisega ning õigusselguse huvides tehtud täpsustustega seoses LKF-i poolt andmete registrile esitamisega ja andmete töötlemisega ALK-i rakendamiseks, liikluskindlustuse statistika ja uuringute tegemiseks ning muude LKindlS-s sätestatud ülesannete täitmiseks. Põhimääruse muutmise kavand on eelnõu seletuskirja lisa 2.

## 9. Seaduse jõustumine

MID muutmise direktiivi põhiosa tuleb liikmesriikidel siseriiklikesse õigustesse üle võtta 2023. aasta 23. detsembriks. Siiski on eelnõu põhiosa kavandatud jõustuma üldises korras, et austada seadusandja enesekorraldusõigust seoses eelnõude menetlemisega ja jätta presidendile põhiseaduses ettenähtud aeg asjaomaste toimingute tegemiseks. Eelnõu algatamisega hiline mine on põhjustatud eelnõu ettevalmistamisega seotud väljakutsetest. MID muutmise direktiivi väljatöötamises osalenud ja selle siseriiklikku õigusesse ülevõtmiseks ettevalmistusi teinud ametnik lahkus eelnõu koostamise faasis ametist. Asendamise tegi keeruliseks mh ka asjaolu, et kavandatud muudatused on väga eriilmelised ja vajasid igaüks eraldi tähelepanu.

Muudatuste rakendamisel on jõustumissätete kõrval oluline pöörata tähelepanu ka LKindlS §-s 85<sup>2</sup> sätesatud üleminekuregulatsioonile.

MID muutmise direktiivist tulenev kahjunõuete ajaloo tõendi regulatsioon (LKindlS § 13<sup>1</sup>, § 76 lõige 4 ja § 85<sup>2</sup> lõike 2 muutmise ja lõike 6 lisamine) tuleb üle võtta 2024. aasta 23. aprilliks, kuid nimetatud regulatsiooni ei ole lubatud kohaldada enne Euroopa Komisjoni poolt kahjunõuete ajaloo vormi kehtestava rakendusakti kohaldamise kuupäeva (§ 85<sup>2</sup> lõige 3).

Pärast liikluskindlustuse lepingu lõppemist vaikumisi algava 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastamise regulatsioonist kehtetuks tunnistamisega seotud muudatused (LKindlS § 6, § 36 lõiked 2 ja 3, § 45 lõige 1, § 55, § 60 lõike 2 punkti 2 ja 2<sup>1</sup> muudatused, § 72 lõike 1 punkti 4<sup>1</sup> muudatused ning § 85<sup>2</sup> lg 4) jõustuvad 2024. aasta 1. juulil, kuid ka selle kohta on LKindlS §-s 85<sup>2</sup> sätesatud üleminekuregulatsioon.

## 10. Eelnõu kooskõlastamine ja huvirühmade kaasamine

Eelnõu esitatakse läbi eelnõude infosüsteemi EIS kooskõlastamiseks ministriumitele ja arvamuse avaldamiseks Andmekaitse Inspeksioonile, Finantsinspeksioonile, Politsei- ja Piirivalveametile, Transpordiametile, AS Tallinna Lennujaamale, AS Tallinna Sadamale, Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liidule, Autoettevõtete Liidule, Bolt Technology OÜ-le Eesti Autoomanike Liidule, Eesti Autosporti Liidule, Eesti Kindlustusmaaklerite Liidule, Eesti Kindlustusseltside Liidule, Eesti Liikluskindlustuse Fondile, Eesti Liisingühingute Liidule, Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Eesti Mootorrattasporti Föderatsioonile, Mootorisporti Muuseumile, Tuul Mobility OÜ-le.

Algatab Vabariigi Valitsus  
..... 2023  
*(allkirjastatud digitaalselt)*

Heili Tõnisson  
Valitsuse nõunik

Liikluskindlustuse seaduse ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse  
eelnou seletuskirja  
LISA 1

**Lisa 1: Euroopa Liidu direktiivi ja Eesti õigusakti vastavustabel**

ELi õigusakti norm	Muudetava direktiivi säte	EL-i õigusakti normi ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad riigisisised õigusaktid		Kommentaariid
			Paragrahv, lõige, punkt	Pealkiri	
<b>MIDi muutev direktiiv (EL) 2021/2118</b> <i>Artikkel, lõige, punkt, alapunkt</i>	<b>MID 2009/103/EÜ</b> <i>Artikkel, lõige, punkt</i>	<i>Jah, ei, valikuline</i>			
Art 1 p 1 alap a Sõiduk	Art 1 esimese lõigu p 1	Jah	§ 4	LKindLS	
Art 1 p 1 alap b Kasutamine	Art 1 esimese lõigu p 1a	Jah	§ 1 lg 1-1 <sup>2</sup>	LKindLS	
Art 1 p 1 alap c Kahjustatud isik	Art 1 esimese lõigu p 2	Jah	§ 510	VÕS	Kehtiv sõnastus
Art 1 p 1 alap d Päritoluliikmesriik	Art 1 esimese lõigu p 8	Jah	§ 36 lg 1	KindITS	Kehtiv sõnastus
Art 1 p 2 alap a Kindlustuskohustus	Art 3 esimene lõik	Jah	§ 3, § 4	LKindLS	Kehtiv sõnastus
Art 1 p 2 alap b Motosport	Art 3 teine lõik	Jah	§ 1 lg 1 <sup>2</sup> p 2, § 45 lg 4, § 57 lg 10, (LKindLS) § 24 <sup>1</sup> (SpS)	LKindLS, SpS	
Art 1 p 3 Kontroll ja kaamerad	Art 4	Jah / valikuline	§ 11 ja § 80	LKindLS	Kehtiv sõnastus/muudatus
Art 1 p 4 Erand	Art 5 lg 3	Valikuline	§ 5 p 1, § 45 lg 2 (LKindLS) § 77 lg 7-8 <sup>2</sup> (LS)	LKindLS, LS	
Art 1 p 4	Art 5 lg 4	Valikuline	§ 5 p 4, § 45 lg 2	LKindLS	Kohaldub koos art 5 lg 2 erand
Art 1 p 4	Art 5 lg 5	Valikuline	§ 5 p 4, § 45 lg 3	LKindLS	
Art 1 p 4	Art 5 lg 6	Valikuline	§ 45 lg 3	LKindLS	
Art 1 p 4	Art 5 lg 7	Jah, kui erandeid kasutatakse			Eranditest Euroopa Komisjoni teavitamise kohustus
Art 1 p 5 Hüvitamise määrad	Art 9	Jah	§ 25	LKindLS	
Art 1 p 6		Ei			Muudetakse MID 4. ptk pealkirja
Art 1 p 7 alap a	Art 10 lg 1 teine lõik	Jah	§ 35 lg 4, § 45, § 46	LKindLS	Kehtiv sõnastus (mõiste 'kahjustatud isik' on kasutusel). Viidatud sätted on MID art 10 lg 1 kohta tervikuna. MID art 10 lg 1 teise lõigu esimese lause kohta vt art 10a lg 11 selgitust ja vt art 10a lg 12 selgitust.

Art 1 p 7 alap b	Art 10 lg 2 esimene lõik	Jah	§ 35 lg 4, § 45, § 46	LKindIS	Kehtiv sõnastus (mõiste 'kahjustatud isik' on kasutusel)
Art 1 p 7 alap c	Art 10 lg 3 teine lõik	Jah	§ 46	LKindIS	Kehtiv sõnastus (mõiste 'kahjustatud isik' on kasutusel)
Art 1 p 7 alap d	Art 10 lg 4	Jah	§ 2	LKindIS	Muudatus ei puuduta eesti keelset versiooni. Kehtiv sõnastus (mõiste 'kahjustatud isik' on kasutusel)
Art 1 p 8 / Art 1 p 18 Maksejõuetus	Art 10a lg 1 ja 4, art 25a lg 1 ja 4	Jah	§ 50 <sup>1</sup> lg 1 ja 2	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 2, art 25a lg 2	Jah	§ 71 <sup>1</sup> , 71 <sup>2</sup> , 71 <sup>3</sup> lg 2 p 4	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 3 esimene lause, art 25a lg 3 esimene lause	Jah	§ 164 lg 1 p 2, § 169 lg 1 p 1	KindITS	Kehtiv sõnastus
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 3 teine lause, art 25a lg 3 teine lause	Jah	§ 71 <sup>3</sup> lg 1	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 5, art 25a lg 5	Jah	§ 50 <sup>1</sup> lg 3	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 6, art 25a lg 6	Jah	§ 50 <sup>1</sup> lg 4	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 7, art 25a lg 7	Jah	§ 50 <sup>1</sup> lg 5	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 8, art 25a lg 8	Jah	§ 50 <sup>1</sup> lg 6	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 9, art 25a lg 9	Jah	§ 69 p 7 <sup>1</sup> , § 71 <sup>3</sup> lg 2 p 1-3 ja lg 4, § 76 lg 7	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 10 esimene lõik, art 25a lg 10 esimene lõik	Jah	§ 57 p 8, § 71 <sup>3</sup> lg 3 ja 4	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 10 teine lõik, art 25a lg 10 teine lõik	Jah	§ 57 p 8, § 71 <sup>3</sup> lg 3 ja 4 (§ 69 p 7 <sup>1</sup> , § 71 <sup>3</sup> lg 2 p 3 ja lg 4)	LKindIS	Sulgudes sätted võimaldavad fondidel teisiti kokku leppida
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 10 kolmas lõik, art 25a lg 10 kolmas lõik	Jah	4. pt. 3. jagu	LKindIS	
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 11, art 25a lg 11	Ei			Deklaratsioon liikmesriigi õigusest sätestada liikluskindlustushüvitise esmajärgulisus või teisejärgulisus muude hüvitiste suhtes.
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 12, art 25a lg 12	Jah	§ 2, § 24 lg 1	LKindIS	Kehtiv sõnastus. Seaduses ei ole

					sätetatud võimalust täiendavaid tingimusi esitada
Art 1 p 8 / Art 1 p 18	Art 10a lg 13, art 25a lg 13	Jah	§ 69 lg 1 p 8, § 71 <sup>3</sup> lg 2 p 2	LKindIS	§ 69 lg 1 p 8 kehtiv sõnastus.
Art 1 p 9	Art 11 esimene lõik	Jah	§ 43	LKindIS	Kehtiv sõnastus (mõiste 'kahjustatud isik' on kasutusel)
Art 1 p 10		Ei			Muudetakse MID 5. ptk peakirja
Art 1 p 11		Ei			Muudetakse Art 12 pealkirja
Art 1 p 12 alap a alap i ja ii	Art 13	Jah			Kehtiv regulatsioon. Eesti seadus ei piira kahjustatud isikute õigust hüvitisele artiklis näidatud viisil. Eestis kehtib kindlustuskaitse automaatselt, olenemata sellest, kes sõidukit juhtis. Puudub vajadus eraldi sätte järele. Mõiste 'kahjustatud isik' on kasutusel.
Art 1 p 13 Lähetatud sõiduk	Art 15 lg 1 esimene lõik	Jah	§ 9 lg 2	KindITS	
Art 1 p 13	Art 15 lg 1 teine lõik	Jah	§ 76 lg 7	LKindIS	
Art 1 p 14 Haagis	Art 15a	Jah	§ 37, § 47	LKindIS	Kehtiv sõnastus
Art 1 p 15 Kahjutõend	Art 16 esimene lõik	Jah	§ 76 lg 4 ja 5	LKindIS	
Art 1 p 15	Art 16 teine lõik	Jah	§ 76 lg 4 ja 6	LKindIS	
Art 1 p 15	Art 16 kolmas ja neljas lõik	Jah	§ 13 <sup>1</sup> lg 1	LKindIS	
Art 1 p 15	Art 16 viies lõik	Jah	§ 13 <sup>1</sup> lg 2	LKindIS	
Art 1 p 15	Art 16 lõiked kuus kuni kaheksa	Ei			Volitusnorm Euroopa Komisjoni rakendusakti vastuvõtmiseks
Art 1 p 16 Kalkulaator		Valikuline	Ei võeta üle		LKindIS § 69 p 72 viidatud võrdluskalkulaator ei ole kalkulaator direktiivi mõistes
Art 1 p 17 alapunktid a ja b Teabekeskus	Art 23 lg 1a, lg 6	Jah	§ 72-74, § 72 lg 2 alusel kehtestatud „Liikluskindlustuse registri põhimäärus“, kohaldub IKS ja EL määrus 2016/679 GDPR	LKindIS, IKS, GDPR	Kehtiv sõnastus

Art 1 p 18 Maksejõuetus	Art 25a				Vasted esitatud koos art 1 p 8 (MID art 10a) sätetega
Art 1 p 19	Art 26 esimene lõik	Jah	§ 72, § 73, § 76, § 77	LKindIS	Kehtiv sõnastus (mõiste 'kahjustatud isik' on kasutusel)
Art 1 p 20 Kannatanule info	Art 26a	Jah	§ 70 <sup>3</sup> lg 5	LKindIS	
Art 1 p 21 Kindluskohustuse laiendamine	Art 28 lg 1	Valikuline	§ 4 lg 1 p 6, § 7 lg 2 <sup>1</sup>	LKindIS	
Art 1 p 22	Art 28a-28c	Ei	Uus § 25 lg 4	LKindIS	EL institutsioonide õigused ja kohustused
Art 1 p 23 Maksejõuetuse ja kahjuajaloo tõendi kohaldamise algus	Art 30	Jah	Täiendavad rakendussätted	LKindIS	Maksejõuetuse sätteid kohaldatakse lepingu sõlmimisest või seda asendava komisjoni õigusakti rakendamisest alates. Kahjuajaloo tõendi kohaldamise algus sõltub komisjoni rakendusakti kohaldamisest. Sätet ei ole eelnõu 04.06.23 mustandis
Art 2		Jah	LKindIS normitehniline märkus ja eelnõu jõustumissäte	LKindIS normitehniline märkus; eelnõu jõustumissäte	Direktiivi ülevõtmistähtjad sätestatakse eelnõu jõustumisnormis 23.12.2023 ja LKindIS normitehnilist märkust täiendatakse viitega MID muudatusele
Art 3		Ei			Direktiivi jõustumissäte
Art 4		Ei			Sätetab direktiivi adressaadid



**Lisa 2: Liikluskindlustuse registri põhimääruse muutmise kavand**

EELNÕU  
17.09.2023

**RAHANDUSMINISTER  
MÄÄRUS**

**Tallinn**

**2023. a nr**

**Liikluskindlustuse registri põhimääruse muutmine**

Määrus kehtestatakse liikluskindlustuse seaduse § 72 lõike 2 alusel.

Rahandusministri 25.09.2014 määruses nr 34 „Liikluskindlustuse registri põhimäärus“ tehakse järgmised muudatused:

1) määrust täiendatakse §-ga 10<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

**§ 10<sup>1</sup>. Fondi poolt registrisse esitatavad muud andmed**

2) paragrahvi 12 lõike 2 punkti muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„1) kindlustusandjal ja fondil liikluskindlustuse seaduses sätestatud ulatuses;“;

3) paragrahvi 13 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

**§ 13. Kahjunõuete ajaloo tõendi väljastamine**

Määrus jõustub ...

*(allkirjastatud digitaalselt)*

Mart Vörklaev  
Rahandusminister