

MÄRKUSTE TABEL

Liikluskindlustuse seaduse ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu

| Nr | Märkused | Arvestatud/ Mitte- arvestatud/ Selgitatud | RaM märkused |
|--|---|--|---|
| Justiitsministeerium (teine ring) | | | |
| 1 | <p>Eelnõu § 3 lg 1 p 4 – liiklusseaduse (LS) § 199 lõiget 2 täiendatakse pärast sõna „õigusrikkumiste“ sõnadega „ja nende tuvastamiseks vajalikke“;</p> <p>Varasemalt tegime viidatud sätte kohta märkuse, milles palusime eelnõus ja seletuskirjas täpsustada, kas kohustusliku või automaatse liikluskindlustuse kontrollimine on hõlmatud liiklusjärelvalve mõistega ja kas kavandatav andmetöötlus on kooskõlas LS § 199 lõikes 2 sätestatud andmekogu pidamise eesmärgiga.</p> <p>Kooskõlastustabelis selgitatakse, et eelnõu koostajate hinnangul on liikluskindlustuse olemasolu kontrollimine hõlmatud liiklusjärelvalve mõistega ja seega on kavandatav andmetöötlus kooskõlas LS § 199 lõikes 2 sätestatud andmekogu pidamise eesmärgiga.</p> <p>Märgime, et eelnõu menetlemise käigus on täiendavalt selgunud, et andmete töötlemise sätete muutmise põhjuseks on tegelikult automaatse liiklusjärelvalve süsteemis uute meetodite kasutuselevõtt. Rakendada soovitakse laialdasemat automaatset liikluskindlustuse kontrolli ja liiklusjärelvalvet nn keskmise kiiruse arvutamise põhjal uute tehnoloogiliste võimaluste kaudu „numbrimärgi automaatse tuvastamise või muu samalaadse teisaldatava või statsionaarse tehnilise vahendi abil, mis ei eelda sõidukite peatamist või peatumist“ ehk nn kiiruskaamerate abil (seletuskirja lk 97). Sellise järelvalvesüsteemi kasutuselevõtt toob kaasa senisest oluliselt ulatuslikuma andmetöötluse.</p> <p>Selle eesmärgi täitmiseks on eelnõus muudetud ja täiendatud aga üksnes andmekogusid puudutavaid sätteid. Justiitsministeeriumi hinnangul ei ole see õigusliku alusena piisav soovitud andmetöötluseks.</p> | Selgitatud | Asjaomased muudatused on jäetud eelnõust välja (LS § 199 lg 2 ning LKindIS § 80 lg 3-5). MIDi lisatud täiendused, mis võimaldavad süstemaatilist automaatset liikluskindlustuse kontrolli, ei ole liikmesriikidele ülevõtmiseks kohustuslikud, vaid valikulised. Liikluskindlustuse olemasolu kontrollimise asjaomane regulatsioon jääb selles aspektis muutmata, st säilib kehtiv regulatsioon. Lisame, et kavandatud muudatused olid Rahandusministeeriumi poolt kavandatuna seotud üksnes direktiivist tuleneva liikluskindlustuse automaatse kontrolliga. |

| | | |
|--|--|--|
| <p>Sõiduki keskmise kiiruse põhjal liiklusrikkumise tuvastamine on praeguse, ühes konkreetses punktis ainult konkreetse nõudeid rikkuva sõiduki kohta fikseeritud liiklusrikkumise tuvastamise süsteemiga võrreldes põhimõtteliselt erinev andmetöötamise kontseptsioon. Keskmise kiiruse põhjal automaatse järelevalve süsteemi rakendamisel on vaja mõõtmisseadmeid kasutada teatud trajektoori ulatuses. Selle tulemusena fikseeritakse sõiduki andmed vastaval trajektooriga mitmes punktis, andmed kogutakse kokku ja selle põhjal tuvastatakse võimalik rikkumine. See tähendab, et kogutakse ja töödeldakse kõigi mõõtmispunkte läbivate sõidukitega seotud andmeid. Peaaegu sama ulatuslik on liikluskindlustuste süstemaatiline automaatne kontroll, kus kogutakse kõigi mõõtmispunkti läbivate sõidukite andmed. Kontrolli tulemusel rakendatakse rikkujale karistuslikke meetmeid. Selline järelevalvesüsteem võimaldab pidevalt, sihitamata ja süstemaatiliselt jälgides automatiseeritult hinnata kõikide mõõtmispunkte läbivate sõidukite andmeid ja sellest tulenevalt nende omanike või kasutajate isikuandmeid.</p> <p>Isikuandmete töötlemine on isiku eraelu puutumatus riive (PS § 26), mida võib teha üksnes seaduse alusel (PS §-d 3 ja 11). Sealjuures tuleb tagada, et põhiõiguse riive on vajalik ja proportsionaalne taotletava eesmärgi suhtes. Olukorras, kus regulatsioon riivab isikute põhiõigusi, tuleb teha põhiõiguse riive proportsionaalsuse analüüs. Põhiõiguste riive on põhiseaduspärane üksnes siis, kui see on põhjendatud. Selleks et riive oleks põhjendatud, peab riive aluseks olev meede olema proportsionaalne. Proportsionaalne on meede siis, kui ta järgib legitiimset eesmärki, on kohane ehk sobiv, vajalik ja proportsionaalne kitsamas tähenduses.</p> <p>Igasuguse isikuandmete töötlemise puhul tuleb lähtuda andmetöötamise üldpõhimõtetest (isikuandmete kaitse üldmääruse (IKÜM) artikkel 5). See tähendab, et isikuandmete töötlemine peab olema seaduslik, õiglane ja läbipaistev, andmeid kogutakse konkreetsel eesmärgil, minimaalselt ja kogutavad andmed on kooskõlas kogumise eesmärgiga, tagatakse andmete õigsus, sätestatud on säilitamistähtajad ning töötlemine on turvaline. Isikuandmeid võib töödelda ainult IKÜM artiklis 6 sätestatud õiguslikul alusel.</p> <p>IKÜM artikkel 22 sätestab, et andmesubjekti suhtes võib teha otsuse, mis põhineb üksnes automatiseeritud töötlusel, sealhulgas</p> | | |
|--|--|--|

| | | | |
|---|--|------------|---|
| | <p>profiilanalüüsil, mis toob kaasa teda puudutavaid õiguslikke tagajärgi või avaldab talle märkimisväärset mõju ainult juhul, kui see on kehtestatud liikmesriigi õigusega, milles on sätestatud ka asjakohased meetmed andmesubjekti õiguste ja vabaduste ning õigustatud huvide kaitsmiseks.</p> <p>IKÜM artikli 35 kohaselt, kui teatavat tüüpi isikuandmete töötlemise, eelkõige uut tehnoloogiat kasutava töötlemise tulemusena ning isikuandmete töötlemise laadi, ulatust, konteksti ja eesmärgi arvesse võttes tekib tõenäoliselt füüsiliste isikute õigustele ja vabadustele suur oht, tuleb koostada andmekaitsealane mõjuhinnang. Andmekaitsealane mõjuhinnang aitab muu hulgas sihistada andmetöötluse eesmärki ning hinnata sellest tulenevalt andmetöötluse vajalikkust ja proportsionaalsust, samuti ulatusliku andmetöötluse võimalikke riskikohti ja vajalikke kaitsemeetmeid. Justiitsministeeriumi hinnangul ei vasta eelnõus pakutud liikluskindlustuse automaatkontrolli ja keskmise kiiruse automaatkontrolli regulatsioon eelkirjeldatud nõuetele. Eelnõus kavandatud, uuel meetodikal põhineva ulatusliku andmetöötluse rakendamiseks lisatud andmekogusid reguleerivad sätted ei ole piisavad. Palume eelnõu ja seletuskirja täiendada ning luua andmetöötluseks korrektne õiguslik alus ja sellest lähtuv andmekogude regulatsioon. Palume koostada nii andmekaitsealane mõjuhinnang kui ka põhiseaduspärasuse analüüs.</p> | | |
| 2 | <p>Eelnõu § 1 punktis 4 defineeritakse sõiduk LKindlS tähenduses, kusjuures sõiduki mõiste hakkab oluliselt erineva liikluseaduses sätestatud sõiduki mõistest. Palume seletuskirja täiendada ning rõhutada seda, et tegemist on liikluseaduses sätestatust erineva mõistega, kuigi sõna on sama. Samuti palume seletuskirja vastava muudatuse juures selgelt välja tuua sama tekst, mis on esitatud kooskõlastustabelis: „Seaduse reguleerimisobjektiks ei ole nt jalgrattad, samuti mitte elektrilised jalgrattad (ei liigu üksnes mootori jõul)“.</p> | Arvestatud | Seletuskirja on täiendatud (vt LKindlS § 3 ¹ selgitust). |
| 3 | <p>Eelnõu § 1 p 20 – eelnõu kohase LKindlS § 14 lg 3¹ esimese lause järgi ei ole kindlustusandjal õigust keelduda lepingu sõlmimisest liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõiduki suhtes, kui sõiduki ajutise kustutamise tähtaeg hakkab mööduma. Võlaõiguses kehtib lepingu sõlmimise vabaduse põhimõte, mille kohaselt võivad isikud ise otsustada, kas ja kellega lepingulisi suhteid luua. Erandina võib kehtida ka lepingu sõlmimise kohustus (s.o isik ei</p> | Arvestatud | <p>Eelnõu ja seletuskirja on muudetud: „(3¹) Kindlustusandjal ei ole õigust keelduda lepingu sõlmimisest liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõiduki suhtes enne sõiduki ajutise kustutamise tähtaja lõppu. Leping ei jõustu, kui selles märgitud kindlustusperioodi alguseks ei ole sõiduk loetud liiklusregistris olevaks.“ Sarnaselt tavaolukorras aktiivses liiklusregistris oleva sõiduki kindlustamisega, ei sätestata konkreetset tähtaega, millal on</p> |

| | | | |
|---|--|------------|--|
| | <p>saa keelduda lepingu sõlmimisest), kuid selline kohustus peab olema selgelt piiritletud. Lepinguõiguse vaatest jääb ebaselgeks sättes kasutatav mõiste „tähtaeg hakkab mööduma“, kuna sellest ei nähtu üheselt, mis ajast alates ei saa kindlustusandja lepingu sõlmimisest keelduda. Samuti ei ole selline mõiste lepinguõiguses kasutusel, mistõttu ei saa ka teiste sätete tõlgendamise abil ebamäärasust ületada. Seetõttu palume täpsustada, millisel ajahetkel lepingu sõlmimise kohustus kindlustusandjate suhtes kehtib, näiteks piiritleda kohustus päevade arvuga enne ajutise kustutamise tähtaega või vähemalt selgitades mõistet „tähtaeg hakkab mööduma“ seletuskirjas. See on vajalik, et kindlustusandjatel oleks normi adressaatidena üheselt selge, mis hetkest nad lepingu sõlmimisest keelduda ei saa.</p> | | <p>kindlustusandja kohustatud lepingu sõlmima (võrdluseks LKindlS § 13 lg 2: „Kindlustusandja on kohustatud lepingu sõlmima, kui kindlustusvõtja on kindlustuskohustusega isik või kindlustusvõtjal on kindlustushuvi sõiduki kindlustamiseks.“). Turg on selle paika loksutanud. Kehtib mõlemapoolne mõistlikkuse eeldus. Võrdväärse alternatiivina kaalusime tähtaja seadmist, mis võiks olla kuni 30 päeva.</p> |
| 4 | <p>Eelnõu § 1 punktiga 75 soovitakse muuta LKindlS § 81 ning sätestada seal täiendavalt vastutus liiklusregistris registreerimise kohustuseta sõiduki juhi poolt liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest.</p> <p>Tõstatasime eelmisel kooskõlastusringil küsimuse, kas isik võib pärast LKindlS § 81 alusel väärteoprotokolli või kiirmenetluses otsuse tegemist sõidukiga edasi sõita. Kooskõlastustabelis on lakooniliselt vastatud, et sõiduki juhtimiselt kõrvaldamise alused on sätestatud LS §-s 91. Selgitatakse, et kindlustamise kohustus on oluline liiklusalane nõue. LS § 81 lõike 1 kohaselt tuleb sõiduki suhtes sõlmida liikluskindlustuse leping liikluskindlustuse seaduses sätestatud tingimustel. Kindlustamise kohustuse olulisusele viitab ka LS § 33 lg 2 p-s 9 sätestatud juhi kohustus veenduda enne sõidu alustamist sõiduki suhtes sõlmitud kohustusliku vastutuskindlustuslepingu kehtivuses.</p> <p>Märgime, et LS §-s 91 sõnastuses ei ole sätestatud sõiduki juhtimiselt kõrvaldamise alusena liikluskindlustuseta sõitmist. Isegi kui juhil on kohustus veenduda kindlustuslepingu kehtivuses, ei ole tal keelatud kindlustuslepinguta sõitmine ning teda ei kõrvaldata ka sõiduki juhtimiselt, kui ta tabatakse sõiduki juhtimiselt liikluskindlustust omamata.</p> <p>Palume seletuskirja täpsustada ja üheselt selgitada, et liikluskindlustuseta sõitmine ei ole aluseks juhi kõrvaldamisele liiklusest ning juht võib jätkata sõitmist vaatamata sellele, et talle on määratud mõjutustrahv, koostatud liikluskindlustuseta sõitmise eest väärteoprotokoll või tehtud kiirmenetluse otsus.</p> | Arvestatud | Seletuskirja on täiendatud (vt LKindlS § 81 selgitust). |

| | | | |
|--|--|------------|--|
| 5 | <p>Eelnõu § 1 punkt 75 (LKindlS § 81) - seletuskirjas rõhutatakse, et LKindlS § 81 uus sõnastus sätestab liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise ja välisriigi sõidukijuhi poolt kindlustusdokumentide kaasas kandmise kohustuse rikkumise kõrval kuni 100 trahviühiku suuruse rahatrahviga karistamise võimaluse ka liiklusregistris registreerimise kohustuseta sõiduki juhi poolt riiklikku järelevalvet teostavale politseiametnikule või abipolitseinikule liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest.</p> <p>Juhime tähelepanu, et LKindlS § 81¹ järgi kohaldab kohtuväline menetleja vääртеomenetluse alustamisel lühimenetlust LKindlS §-s 81 sätestatud vääртеokoosseisu korral. See tähendab, et tegelikult kohaldatakse edaspidi ka nende välisriigi sõidukijuhtide suhtes lühimenetlust ning mõjutustrahvi suuruses 80 eurot ning ei saa rääkida kuni 100 trahviühiku suurusest rahatrahvist.</p> <p>Palume seletuskirjas üheselt välja tuua, millistel puhkudel kohaldab kohtuväline menetleja LKindlS §-s 81 sätestatud karistumäärasid ehk rahatrahvi kuni 100 trahviühikut.</p> | Arvestatud | Seletuskirja on täiendatud (vt LKindlS § 81 selgitust). |
| 6 | Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud normitehniliste ja keelemärkustega ning märkustega eelnõu mõju kohta. | Arvestatud | Eelnõu teksti ja seletuskirja on korrastatud |
| Justiitsministeerium (esimene ring) | | | |
| 1 | <p>Eelnõu § 1 lg 1 p 71 – LKindlS § 77 täiendatakse lõikega 2¹ järgmises sõnastuses: „(2¹) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatule on fondil õigus andmeid töödelda automaatse liikluskindlustuse rakendamiseks, liikluskindlustuse statistika ja uuringute tegemiseks ning muude käesolevas seaduses sätestatud ülesannete täitmiseks.“</p> <p>Märgime, et sätte vajalikkus ja asukoht õigusaktis jääb ebaselgeks. Ka seletuskiri ei anna täiendavat infot. LKindlS § 72 lg 1 sätestab liikluskindlustuse registri pidamise eesmärgid. Nimetatud sätte p 5 näeb ette, et andmekogus töödeldakse andmeid liikluskindlustuse statistika kogumise, muu hulgas kindlustusriski hindamise, liikluskahju ennetamise ja liiklusohutuse uuringute tegemise eesmärgil. Registri vastutav töötleja on fond, kes seda teha võib (§ 72 lg 3). LKindlS § 77 käsitleb kindlustusandjate ja teiste isikute ligipääsu registriandmetele, mistõttu on ebaselge</p> | Arvestatud | <p>Eelnõus on täpsustatud LKindlS § 77 lõiget 2¹. Eelnõu autorite hinnangul on selguse tagamiseks põhjendatud eraldi normina LKFi ligipääsu sätestamine liikluskindlustuse registri andmetele muude kui nimetatud registri volitatud töötleja ülesannete täitmiseks. Lisaks, täiendatud on ka LKindlS § 72 lõiget 1.</p> <p>LKindlS § 77 lõige 2¹ täiendatud sõnastus: lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatule on fondil õigus andmeid töödelda tagasinõuete esitamiseks, automaatse liikluskindlustuse rakendamiseks, fondi omavahendite arvutamiseks, liikluskindlustuse statistika ja uuringute tegemiseks, järelevalveks kindlustuskohustuse täitmise üle ning käesoleva seaduse §-s 69 nimetatud halduslepinguga võetud ülesannete täitmiseks.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>täiendavalt registri volitatud töötajale andmetöötluse õiguse andmise reguleerimine selles sättes. Juhul, kui on vaja lisada täiendav eesmärk (nt automaatse liikluskindlustuse rakendamiseks), tuleb see lisada §-i 72, kus on sätestatud registri eesmärgid. Ühtlasi märgime, et „muud käesolevas seaduses sätestatud ülesanded“ on liiga üldine määratlus. Kui seadusest tulenevad konkreetsed ülesanded, milleks on vaja registriandmeid töödelda, tuleb see registri eesmärkides selgelt välja tuua. Seega palume seletuskirjas selgitada, milliste täiendavate ülesannete täitmiseks, mis ei ole juba olemasolevate eesmärkidega kaetud, on vaja andmeid töödelda, ning lisada vajalikud sätted LKindIS § 72 lõikesse 1.</p> | | |
| <p>2 Eelnõu § 1 punktiga 75 soovitakse muuta LKindIS § 81 ning sätestada seal täiendavalt vastutus ka liiklusregistris registreerimise kohustuseta sõiduki juhi poolt liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest. Palume selgitada, kas liikluskindlustuse olemasolu tõendav dokument tuleb esitada kohe või võib isik seda näidata ka hiljem. Märgime, et olukorrad on erinevad, kui dokument on küll olemas, aga seda ei ole hetkel kaasas, või ei ole seda dokumenti üldse. Kui isikult nõutakse dokumentide esitamist, milleks ei saa eeldada isiku kohest valmisolekut, andmata talle eelnevalt mõistlikku võimalust dokument leida, siis võib vastutuse ettenägemine olla problemaatiline. Seda on Riigikohus käsitlenud nt lahendis 3-1-1-74-10 p 6.1.</p> <p><i>Seletuskirjas (lk 80) tuuakse välja: Kehtiva LKindIS § 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 registrisse kantud 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</i></p> | | <p>Kehtiva LKindIS § 3 lõike 7 kohaselt peab välisriigis põhiasukohta omava sõiduki juhil olema liikluses osalemise korral kaasas poliis, roheline kaart või muu kohustusliku lepingu olemasolu tõendav dokument. Kehtiv LKindIS § 81 kohaselt määratakse välisriigis põhiasukohta omava sõiduki juhile karistus politseinikule liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest sõltumata sellest, kas tal on see dokument olemas või mitte.</p> <p>Registreerimistunnuseta sõiduki, nt elektriõuksi puhul on oluline kindlustuse olemasolu tõendamine sündmuskohal. Regulatsiooni eesmärk on tagada asjaomase kindlustuse olemasolu tõendi kohese esitamise tagamine.</p> <p>Viidatud lahend käsitleb olukorda, kus tuleohutusnõuete kontrollimise käigus vaadati üle ruume ja nõuti seonduvaid dokumente. Mõistlik aeg kindlustuse olemasolu tõendamiseks sündmuskohal või järelevalve teostamisel on nt dokumendi kohapeal nt taskutest väljaotsimiseks kuluv mõistlik aeg. Seetõttu ei ole kaasused piisavalt võrreldavad.</p> <p>Juhul, kui LKindIS § 81 senisel rakendamisel või muude analoogsete sätete rakendamisel on leitud, et asjasse puutuva tõendi olemasolu on hiljem osutunud tõendatuks ja seetõttu on või ei ole seda võetud karistuse määramisel arvesse – siis see oleks kohaldatava ka kõnealuse karistuse määramisel.</p> <p>Liiklusalased rikkumised peaksid kajastuma politsei asjaomasel registris ja olema dokumente kontrollivale politseiametnikule kättesaadaval sõiduki juhi nime järgi ja seda sõltumata sõidukist või selle registreerimisest liiklusregistris.</p> <p>Kindlustamise kohustus on oluline liiklusalane nõue. LS § 81 lõike 1 kohaselt tuleb sõiduki suhtes sõlmida liikluskindlustuse leping liikluskindlustuse seaduses sätestatud tingimustel. Kindlustamise</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p><i>direktiivi ja seetõttu ka LKindlS skoobi laiemisest 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.</i></p> <p>Tõstatame küsimuse, kas hoolimata sellest, et isikut võib LKindlS § 81 alusel karistada liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest, võib ta pärast vääртеoprotokolli või kiiremenetluses otsuse tegemist sõidukiga edasi sõita. Kas sõiduki juhtimisest või juhi liiklusest kõrvaldamist ei toimu? Samuti palume selgitada, kuidas välditakse isiku topelt karistamist. Kas praktikas tähendab LKindlS § 81 rakendamine seda, et isikut karistatakse nt 2. novembril 2023 kell 14 liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmise eest Tartu maanteel ning 2. novembril 2023 kell 19 saab ta uuesti karistada dokumendi esitamata jätmise eest nt Pärnu maanteel? Palume seletuskirjas nimetada, kui palju on praktikas LKindlS § 81 kohaldatud välisriigis põhiasukohta omavate sõidukite juhtidele. Palume vastutuse normi selgituses välja tuua, millised on nt need sõidukid, mida ei registreerita liiklusregistris ja millel hakkab olema liikluskindlustuse kohustus ning juhte hakatakse edaspidi karistama selle dokumendi esitamata jätmise eest. Kui sõidukit liiklusregistris ei registreerita, siis kuidas on võimalik kindlaks teha, mitu korda on seda sõidukit ühe päeva jooksul kinni peetud ning selle juhile vääртеo eest protokoll koostatud? Seletuskirjas kirjutatakse lk 10: 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. Liiklusseaduse § 2 punkti 73 kohaselt on sõiduk teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul. Seega lähevad siia alla jalgrattad, kergliikurid, tõukerattad jne. Praegu nt jalgrattaid, tõukerattaid liiklusregistris ei registreerita.</p> | | <p>kohustuse olulisusele viitab ka LS § 33 lg 2 p-s 9 sätestatud juhi kohustus veenduda enne sõidu alustamist sõiduki suhtes sõlmitud kohustusliku vastutuskindlustuslepingu kehtivuses.</p> <p>Sõiduki juhtimiselt kõrvaldamise alused on sätestatud LS §-s 91.</p> <p>Seletuskirjas on kättesaadavast infost esitatud piisav osa, sh statistika mõjude hindamiseks. Kahjuks ei ole täiendavate päringuteta pakkuda infot, kui palju on praktikas LKindlS §-i 81 kohaldatud välisriigis põhiasukohta omavate sõidukite juhtidele.</p> <p>Kõigepealt tuleb eristada, millised sõidukid ei olegi seaduse skoobis. Seaduse reguleerimisobjektiks ei ole nt jalgrattad, samuti mitte elektrilised jalgrattad (ei liigu üksnes mootori jõul). LKindlS reguleerimisala on täpsustatud § 1 sõnastuse täiendamisega.</p> <p>Justiitsministeeriumi ettepanekul on eelnõu muudetud ja LKindlS mõistes „sõiduki“ definitsioon sätestatakse eraldi paragrahvis 3¹.</p> <p>Kindlustuskohustus on sellistel sõidukitel, mis on nimetatud LKindlS §-s 4, sh nt kergliikurite osas punktis 6. Omakorda §-s 4 nimetatud sõidukitest on erandid, mis on sätestatud §-s 5. Näiteid konkreetsetest sõidukitest on seletuskirjas esitatud asjaomaste sätete juures.</p> |
|--|--|--|

| | | | |
|---|--|-----------------------|--|
| 3 | <p>Eelnõu § 3 lg 1 p 4 – liiklusseaduse (LS) paragrahvi 199 lõiget 2 täiendatakse pärast sõna „õigusrikkumiste“ sõnadega „ja nende tuvastamiseks vajalikke“; LS § 199 lõikes 2 on sätestatud, et andmekogus töödeldakse andmeid tõhusa liiklusjärelvalve tagamise eesmärgil. LS § 2 lg 1 p 28¹ kohaselt on liiklusjärelvalve riiklik järelvalve liikluse ja maastikusõidukite liikumise üle. Selle definitsiooni põhjal tekib küsimus, kas kohustusliku või automaatse liikluskindlustuse kontrollimine on hõlmatud liiklusjärelvalve mõistega ja seega kas kavandatav andmetöötlus on kooskõlas LS § 199 lõikes 2 sätestatud andmekogu pidamise eesmärgiga. Palume seda eelnõus ja seletuskirjas täpsustada.</p> | Selgitatud | <p>Liiklusjärelvalve on sisustatud mitmete LS sätetega, sh peatükis 14. “Liiklusjärelvalve” sätestatuga. Mh nt LS § 195 p 1 sätestab liiklusjärelvalve teostaja kohustuse kontrollida seadustes või seaduste alusel kehtestatud liiklusalastest nõuetest kinnipidamist, tõkestama liiklusalaste nõuete rikkumise ja selgitama välja õigusrikkujad. LS sätestab mitmeid liiklusalaseid nõudeid. Nt LS § 81 sätestab sõiduki kasutamise tuleneva vastutuse kindlustamise kohustuse; lõike 1 kohaselt tuleb sõiduki suhtes sõlmida liikluskindlustuse leping liikluskindlustuse seaduses sätestatud tingimustel. Kindlustamise kohustuse olulisusele viitab ka LS § 33 lg 2 p-s 9 sätestatud juhi kohustus veenduda enne sõidu alustamist sõiduki suhtes sõlmitud kohustusliku vastutuskindlustuslepingu kehtivuses. Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise eest ette nähtud karistus on sätestatud LKindIS §-s 81. Kohustuslik liikluskindlustus ja automaatne liikluskindlustus sundkindlustusena on olulised sõiduki liikluses kasutamise eeldused. Liikluskindlustus on liiklusalaste nõuete nõuete ökosüsteemi osa. Kindlustuse olemasolu on sõidukiga liikluses osalemise õiguse tingimus, mida liiklusjärelvalve raames ka kontrollitakse. Eelnõu koostajate hinnangul on liikluskindlustuse olemasolu kontrollimine hõlmatud liiklusjärelvalve mõistega ja seega on kavandatav andmetöötlus kooskõlas LS § 199 lõikes 2 sätestatud andmekogu pidamise eesmärgiga. Seda toetab ka nt LKindIS § 75 lõikes 2 sätestatu, mille kohaselt esitab politsei infosüsteemi vastutav töötleja liikluskindlustuse registrisse andmed liikluses osalenud kindlustamata sõidukite kohta. Kooskõlastamisele saadetud eelnõu kavand saadeti arvamuse avaldamiseks ka Andmekaitse Inspektsioonile. Inspektsioon vastas, et neil puuduvad märkused või tähelepanekud esitatud eelnõu osas. Tulenevalt eelnõu teisel kooskõlastusringil Justiitsministeeriumi poolt esitatud märkusest nr 1 on LS § 199 lg 2 muudatus ja asjaomased LKindIS § 80 täiendused eelnõust välja jäetud.</p> |
| 4 | <p>Palume eelnõu mõju määratledes kõigi muudatuste puhul tuua selgelt välja sihtrühmad, kuivõrd sihtrühmade umbkaudne määratlemise tulemusel jääb mõju hindamine kohati pealiskaudseks. Samuti palume esitada sisuline mõttekäik mõju hindamise kriteeriumide iseloomustamiseks (sihtrühma suurus, mõju ulatus, mõju esinemise sagedus). Täpsema juhendi, kuidas sihtrühmadele avalduvat mõju kriteeriumite põhjal hinnata, leiab mõjude hindamise meetodikast: https://www.just.ee/media/562/download. Samuti palume täiendavalt analüüsida muudatuste tagajärjel</p> | Arvestatud/selgitatud | <p>Seletuskirja on täiendatud. Juhime tähelepanu, et tegemist on EL riikide ja institutsioonide menetluse (millele eelnes ka analüüs ja toimus Eestis riigisisene menetlus) tulemusel valminud direktiivi ülevõtmise eelnõuga. Mitmete osundatud mõjude olulisuse sõelumiseks oli kooskõlastusring väga lai, sh nt kõik ministereeriumid, PPA ja Andmekaitse Inspektsioon. Võimalikud kitsaskohad olid eelnõu seletuskirjas markeeritud viisil, mis võimaldas asjaomastel asutustel oma pädevusest lähtudes spetsiifilisi kitsaskohti välja tuua või arutelu laiendada või muudatustele vastuargumenti esitada. Kogu tagasiside on käesolevas tabelis välja toodud ja vastatud.</p> |

| | | | |
|---|---|-------------------------------|---|
| | tekkivaid võivaid ebasoovitavaid mõjusid ja nende leevendusmeetmeid, näiteks kaaluda võimalikke kindlustuspettuste tekkimise tõenäosust, liiklusregistris registreerimata sõidukite liikluskindlustuse määramisel ja kohustuse kontrollimisel tekkida võivaid kitsaskohti. Täpsemad kommentaarid on esitatud kooskõlastuskirja lisaks olevas seletuskirja failis. | | |
| 5 | Palume seaduseelnõusse kavandada ka järeelhindamise kohustust sisaldav säte. | Mitte-arvestatud / Selgitatud | <p>Tegemist on EL õiguse ülevõtmisega ja kuna direktiivis on Euroopa Komisjonile sätestatud järeelhindamise kohustus, siis täiendavat siseriiklikku järeelhindamise sätestamine ei ole vajalik. Siseriikliku regulatsiooni toimimist jälgib vastutav ministeerium igapäevaste ülesannete raames, samuti kogub ja regulaarselt avaldab liikluskindlustusega seotud andmeid ja ülevaateid LKF.</p> <p>Euroopa Komisjonile on tehtud ülesandeks MID toimimise hindamine MID artiklis 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.</p> <p>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.</p> <p>Lisaks, eelnõust on välja jäetud LKindlS § 6 kehtetuks tunnistamine (jätkuvalt kohaldub pärast lepingu lõppu 12-kuuline kindlustuskohustusest vabastus), mis oli üks suurema mõjuga muudatustest.</p> |
| 6 | Palume arvestada käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja | Arvestatud | Suur tänu märkuste eest. Eelnõu ja seletuskirja failides tehtud märkused on |

| | | | |
|------------------------|--|------------|--|
| | seletuskirja failis jäljega tehtud normitehniliste ja keelemärkustega ning märkustega eelnõu mõju kohta. | | läbi vaadatud, võimalusel on faile täiendatud ja vajadusel parandatud Lisaks, eelnõust on välja jäetud LKindlS § 6 kehtetuks tunnistamine, mis oli üks suurema mõjuga muudatustest.. |
| Siseministerium | | | |
| 1 | <p>Kindlustuskohustuse automaatkontrolli õiguse andmine kohalikele omavalitsustele Siseministerium ei toeta eelnõuga kavandatavat liiklusseaduse (edaspidi LS) § 193¹ muudatust, millega lisatakse valla- või linnavalitsusele õigus osaleda liiklusjärelvalves kindlustuskohustuse automaatkontrolli teostajana. Toetame küll kohalike omavalitsuste (edaspidi KOV) senisest laiemat kaasamist liiklusjärelvalve teostamisse, sh automaatsesse liiklusjärelvalvesse – millest ajendatuna on ka LS § 193¹ seadusesse lisatud – kuid kaasamise eelduseks saab olla vastavate tehniliste lahenduste ja vajalike ressursside olemasolu. Kavandatavat muudatust ei peaks tegema enne, kui on välja töötatud niisuguse automaatkontrolli võimalikud tehnilised lahendused, eelkõige vajalikud arendused andmete töötlemiseks ja menetluste läbiviimiseks erinevate andmekogude koostoimes. Eelnõu seletuskirja kohaselt ei panda eelnõuga asjaomastele asutustele kohustusi, vaid luuakse täiendavaid võimalusi automaatse liiklusjärelvalve läbiviimiseks. Selline seisukoht ei ole meie hinnangul korrektne. LS § 193¹ muudatusega ei looda ju tegelikult uut võimalust – tehnilist ahendust ei ole riigis välja töötatud ja kusagil proovitud – vaid KOV-idele antakse ennatlikult õigustamata ootus, pannes samal ajal PPA-le surve sellele ootusele vastu tulla. Muudatuse tegemisega tekib KOV-idel õigus esitada taotlus liiklusjärelvalve ülesande teostamises osalemiseks ning PPA-le kohustus (mitte õigus) kõik taotlused läbi vaadata ja teha nende osas haldusotsus. Näiteks võivad KOV-id hakata esitama taotlusi numbrituvastuskaamera te paigaldamiseks, mis on kasutusel olevatest süsteemidest oluliselt odavamad, kuid millest üksinda kindlustuskohustuse kontrollimiseks ei piisa. Sõltumata sellest, et eelnõu autor näeb kindlustuskohustuse automaatkontrolli võimaluse, mitte kohustusena, tuleb seletuskirjas välja tuua ka selle rakendamise kaasnev kulu ja tulu KOVidele (nt seadmete soetamise ja haldamise kulu ning võimalik trahvitulu), et neil oleks võimalik hinnata kindlustuskohustuse automaatkontrollis osalemise otstarbekust. PPA vaates tähendab eelnõus kirjeldatud võimaluse rakendamine kulu infosüsteemide arendamisele ja nende võimekuse tõstmisele</p> | Arvestatud | <p>Siseministerium kooskõlastas eelnõu tingimisel, et seda täiendatakse vastavalt esitatud märkustele. Märkuste esitamisel on ministerium võtnud arvesse Politsei- ja Piirivalveameti arvamust.</p> <p>Kavandatud eelnõu regulatsioonil on vahetu puutumus Politsei-Piirivalveameti tegevusega ja amet kuulub Siseministeriumi haldusalasse. Asjaomane säte on eelnõust välja jäetud Siseministeriumi soovil.</p> <p>Eelnõust kustutatud sätte kavand: 3) paragrahvi 193¹ lõiget 1 täiendatakse pärast tekstiosa „käesoleva seaduse §-des 221 ja 227“ tekstiosaga „ning liikluskindlustuse seaduse §-s 81“;</p> |

| | | | |
|-----------------------------|--|------------------------------|--|
| | ning täiendavat inimressurssi PPA menetluskeskusesse, mida analüüsitud pole. Teeme ettepaneku loobuda LS § 193 ¹ muudatusest kuni on olemas vastavad tehnilised lahendused, mis võimaldavad teostada kindlustuskohustuse automaatkontrolli. | | |
| 2 | Piiriülene andmevahetus liiklusnõuete osas Eelnõu kohaselt täiendatakse LS 200 ³ lõiget 2 punktiga 10 selliselt, et teiste liikmesriikidega saaks edaspidi vahetada andmeid 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. LS § 200 ³ eesmärgiks on hõlbustada Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist koostööd registreeritud sõidukitega toime pandud liiklusväärtegade, sh automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi poolt tuvastatud juhtumite menetlemist. Asjakohase info vahetamine annab täiendava võimaluse liiklejate seaduskuulekuse mõjutamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks. Hetkel kehtivas regulatsioonis hõlmabki LS § 200 ³ rikkumise liiki, mitte selle pikka kirjeldust nagu kooskõlastamiseks saadetud eelnõus on pakutud. Teeme ettepaneku sõnastada LS § 200 ³ lõikesse 2 lisatav punkt 10 lühemalt ja konkreetsemalt. Ühe võimalusena saab lisatava punktina kasutada LKindLS § 81 paragrahvi pealkirja „Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine“. | Mitte-arvestatud /Selgitatud | Eelnõu sõnastust oleks võimalik täpsustada ja sõnastada LS § 200 ³ lõike 2 punkt 10 järgmiselt: „10) liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine või liikluskindlustuse olemasolu tõendava dokumendi esitamata jätmine.“ Transpordiameti hinnangul toob see muudatus neile koostöös LKF-iga kaasa infotehnoloogilise arendusvajaduse ja palusid selleks eraldada rahalised vahendid ning rakendada normi kõige varem 01.07.2025. Eelnõu koostajad kavandasid muudatust kui võimalust andmevahetuseks, aga mitte kui kohustust. Täpsemalt selliselt, et asjaomastel asutustel on võimalus oma valdkonna planeerimisel otsustada, millistele andmevahetuse projektidele on ostrabekam mingil perioodil panustada lähtudes nt rõhuasetuse seadmise vajadusest järelvalves ja olukorrast liiklustandril. Teoreetiliselt on võimalik lauale panna säte, mis asjaomastele asutustele sellise valiku- ja ressursikasutuse optimeerimise võimaluse sõnaselgelt sätestaks LSis. Ajapuudusel on asjaomane säte on eelnõust välja jäetud. |
| Sotsiaalministeerium | | | |
| 1 | Kahjuks jätame seaduse eelnõu kooskõlastamata. Nimelt puudutavad eelnõu § 1 punktid 42–44 Tervisekassat, keda pole kaasatud eelnõu ettevalmistamisse. Samuti ei ole saadetud eelnõu neile arvamuse avaldamiseks. Tervisekassa näol on tegemist avaliku õigusliku juriidilise isikuga, kes tuleb puutumuse korral kaasata. Seletuskirjas on puudu muudatuste põhjalikum analüüs ning selgitustest ei tulene, miks ikkagi on raviarvete tasumist puudutavaid muudatusi tarvis teha. Paragrahvi 44 lõike 2 muudatuste järgi (eelnõu § 1 p 43) ei hakkaks kindlustusandja enam paljudel juhtudel juhi ravikuludid hüvitama. See tekitab suure koormuse ravikindlustuse eelarvele. Lisaks suure halduskoormuse Tervisekassale, kes peaks hakkama leidma aluseid, kuidas omakorda juhilt kahjuhüvitist saada. Eelnõu § 1 punktis 44 sisalduv ei ole samuti põhjendatud ega arusaadav – kui fond ei hüvita teatud juhtudel üldse ravikulu, siis jällegi suureneb | Arvestatud | Viidatud sisuga muudatused on eelnõust välja jäetud. |

| | | | |
|--------------------------|--|-------------------------------|--|
| | koormus ravikindlustuse eelarvele. Palume eelnõu § 1 punktides 42–44 sisalduvad muudatused välja jätta või nendega edasiliikumise soovi korral nii Sotsiaalministeeriumi kui Tervisekassaga läbi arutada. Kuna need ei puuduta direktiivi, mis on eelnõu peamine eesmärk, siis on selleks ka aega. | | |
| Välisministeerium | | | |
| 1 | <p>Välisministeeriumil on ettepanek liikluskindlustuse seaduses (edaspidi LKindlS) näha ette regulatsioon ka Välisministeeriumile ja välisriiki lähetatud diplomaatidele kuuluvatele sõidukitele, millele praegu seaduses ettenähtud tavapäraseid kohustusliku liikluskindlustuse lepinguid sõlmida ei saa.</p> <p>1. Eesti riigi varaks on välisesindustes olevad sõidukid. Näiteks suursaatkonna sõidukid Moskvast ja Minskis on oma põhiasukoha tõttu arvel Venemaa Föderatsioonis (edaspidi VF) ja Valgevene Vabariigis (edaspidi Valgevene), registreeritud Eesti välisesinduse nimele ning neile on väljastatud asukohariikide diplomaatilised registreerimismärgid. Enne 1. juunit 2023 sai neile sõidukitele sõlmida rahvusvahelise liikluskindlustuse süsteemi rohelise kaardi, kuid nüüd on VF ja Valgevene liikmelisus rohelise kaardi süsteemis peatatud ning koostööleping nende riikidega üles öeldud. Seega rohelise kaardi kindlustust enam nende riikide registrites olevatele sõidukitele sõlmida ei saa. Eelnimetatud asjaolude tõttu neile sõidukitele Eestis tavapäraselt liikluskindlustuse lepingut sõlmida ei saa. Kuid neid sõidukeid kasutatakse ka Eestis liiklemiseks. Sarnane olukord on Eesti riigi poolt välisriiki lähetatud diplomaatide isiklike sõidukitega. Eelnõuga täiendatakse LKindlS § 4 lõikega 2, mille kohaselt leping tuleb sõlmida ka välisriigis, välja arvatud Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis ja Šveitsi Konföderatsioonis, põhiasukohta omava sõiduki suhtes, millega kahju tekitamisest tulenev vastutus ei ole kindlustatud. Seega Eestisse või Euroopa Liitu sisenemisel peab neile sõidukitele piiril sõlmima ja ostma nn piirikindlustuse. Piirikindlustuse lepingul saab sõlmida praegu üksnes piiripunktides ühtse hinnakirja alusel. Eesti Liikluskindlustuse Fondi kontoris ega ka internetis ei ole võimalust piirikindlustuse lepingu sõlmimiseks. Sõiduauto piirikindlustuse ühekordne kindlustusmaks on praegu 155 eurot ja see tagab kindlustusperioodi kuni üks kuu. Makse on 1,5-2 korda suurem kui kohustusliku liikluskindlustuse keskmine aastane kindlustusmaks. Eelpool nimetatud sõidukid võivad piiri</p> | Selgitatud / Mitte-arvestatud | <p>Venemaa ja Valgevene on rahvusvahelise liikluskindlustuse süsteemi – rohelise kaardi süsteemi – riigid, kuid alates 2023. aasta keskpaigast on nende liikmelisus rohelise kaardi süsteemis peatatud. Eesti ja teised Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigid on üles öelnud rohelist kaart puudutava koostöölepingu Venemaa ja Valgevenega, kuna nendele riikidele on kehtestatud rahvusvahelised sanktsioonid seoses sõjaga Ukrainas.</p> <p>Alates 1. juunist 2023 ei kehti Eesti sõidukile väljastatud roheline kaart Venemaal ega Valgevenes. Samuti ei kehti Venemaa ja Valgevene roheline kaart samast ajast Eestis ega teistes Euroopa Majanduspiirkonna riikides.</p> <p>Alates 1. juunist 2023 peab Venemaa või Valgevene sõidukil Eestis liiklemiseks olema Eesti või mõne muu Euroopa Majanduspiirkonna Lepinguriigi piirikindlustuse leping. Kui Eestis põhjustatakse Venemaal või Valgevenes registreeritud sõidukiga kahju, siis hüvitab kannatanule kahju LKF või piirikindlustuse kindlustusandja korrespondent Eestis.</p> <p>Sõiduauto piirikindlustus Eestisse sisenemisel maksab 155.- eurot kuus ja iga järgnev kuu 83.- eurot. Nimetatud tariifid kehtivad alates 1. veebruarist 2019.</p> <p>EL 12. sanktsioonipakett täpsustab ka kaupade impordikeeldu. Liikmesriikidele nähti ette võimalus lubada EL-i siseneda Venemaa Föderatsiooni numbrimärkidega sõidukil, mis ei ole ette nähtud müügiks ja mis kuulub liikmesriigi kodanikule või tema lähimale pereliikmele, kelle elukoht on Venemaal ja kes sõidab selle sõidukiga ELi üksnes selle isikliku kasutamise eesmärgil. Välisministeeriumi 18.12.2023 pressiteate kohaselt Eesti jätkab piirangu rakendamisel oma senise praktikaga. See tähendab, et Eesti piiripunktide kaudu ei lubata Venemaa Föderatsiooni numbrimärkidega sõidukite sisenemist olenemata selle omaniku või kasutaja viibimise alustest Eestis või Euroopa Liidus. Piiri on lubatud ületada diplomaatiliste registreerimismärkidega mootorsõidukitega.</p> |

| | | | |
|---|---|------------|--|
| | <p>ületada üle kümne korra aastas, mis tähendab ministeeriumile ja diplomaadile märkimisväärseid kulusid. Eelnõuga muudetava § 5 punkti 3 (eelnõu § 1 p 8) kohaselt ei ole kindlustuskohustusega hõlmatud ja lepingu sõlmimise kohustust ei ole Kaitseväe, Kaitsepolitsei ameti, Kaitseliidu ning Politsei- ja Piirivalveameti valduses oleva sõiduki suhtes, mille omanik või vastutav kasutaja on eelnimetatud asutus ja mida kasutatakse Eestis. Palume kaaluda võimalust näha seaduses ette võimalus Eesti välisesinduste ja välisriiki lähetatud diplomaatide sõidukite Eestis viibimisel nende lühiajaliseks kindlustamiseks ülemääraste kuludeta või alternatiivselt sarnaselt § 5 punktiga 3 vabastada lepingu sõlmimise kohustusest Välisministeeriumi sõidukid, mis ei ole Eestis liiklusregistrisse kantud, kuid mida võidakse kasutada ka Eestis.</p> | | |
| 2 | <p>Kolmandates riikides asuvatest välisesindustest Eestisse tagasi toodavad sõidukid kustutatakse eelnevas sõiduki põhiasukoha riigis ja tehniline pass ning diplomaatilised registreerimismärgised tagastatakse asukohariiki. Eestisse sisenemisel ei ole need sõidukid veel Eesti liiklusregistris ega enam eelmises põhiasukoha riigi registris registreeritud. Edasiseks Eestis kasutamiseks tuleb need sõidukid Eesti registris registreerida. Enne registritoimingute tegemist tuleb nendega sõita registreerimisele ülevaatusel. Samuti võib olla vajadus veel enne seda sõita nõuete täitmiseks esindusse sõiduki tehniliste puuduste kõrvaldamiseks. Kindlustuseta sõiduki puhul tuleks nimetatud sõitude tegemiseks tellida trailer. Nende sõidukite suhtes ei ole kuni registreerimiseni võimalik sõlmida tavapärasest kohustusliku liikluskindlustuse lepingut. Samad küsimused puudutavad Eesti riigi lähetatud diplomaatide isiklike sõidukeid. Eelnõuga muudetava LKindLS § 4 lõike 1 (§ 1 p 4) kohaselt tuleb leping sõlmida neile sõidukitele, mille põhiasukoht on Eestis ja mis tuleb registreerida liiklusregistris. Kindlustuskohustus on sõidukitel, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis. Eelnõu seletuskirja (lk 13) kohaselt, „Kui sõiduki valmistajakiirus on 25 km/h suurem, siis on tegu liiklusregistris registreerimisele kuuluva sõidukiga ja sellele ei saa sõlmida registreerimiskohustuseta sõiduki lepingut“. Eelnõu seletuskirjas (lk 10) selgitatakse: Kuna eelnõuga laieneb kindlustuskohustus ka liikluses osalevale liiklusregistris registreerimata sõidukile, siis sellisel sõidukil puudub registreerimisnumber, mille alusel saaks kindlustuse olemasolu</p> | Arvestatud | <p>Seadust on täiendatud LKindLS § 14 lõikega 5 järgmises sõnastuses: „(5) Käesoleva paragrahvi lõikes 4 sätestatud tingimustel võib kindlustusandja sõlmida lepingu ka Eestisse toimetatava sõiduki suhtes enne selle liiklusregistris registreerimist, kui füüsilisest isikust kindlustusvõtja elukoht ning juriidilisest isikust kindlustusvõtja asukoht või kindlustuslepinguga seotud tegevuskoht on Eestis, samuti kui isik asub Eestisse elama.“</p> |

| | | | |
|---------------------------|---|-------------------------|--|
| | registrist päringu teel kontrollida. Seetõttu peab sellise sõiduki juht kindlustuse olemasolu ise tõendama. Palume kirjeldatud olukorda analüüsida ja eelnõus seletuskirjas selgitada ning näha eelnõus ette Eesti välisesinduste ja diplomaatide Eestisse tagasi toodavate Eestis veel registreerimata sõidukitele tavapärase liikluskindlustuse lühiajalise sõlmimise võimalus enne liiklusregistrisse kandmist või alternatiivselt vabastada need sõidukid lepingu sõlmimise kohustusest. | | |
| Finantsinspeksioon | | | |
| 1 | Eelnõu § 1 punkt 1 täpsustab LKindIS § 1 lõike 1 reguleerimis- ja kohaldamisala, täpsustades sõiduki kasutamise ulatust järgmiselt „sõiduki transpordivahendina kasutamise käigus“. Seletuskirjast ei selgu üheselt, kas määratlus katab ka nt sõiduki iseenesliku liikuma hakkamise, kus sõidukit ei kasutata transpordivahendina. Võimalike väärtõlgenduste vältimiseks võiks vastav täpsustus olla vähemalt seletuskirjas. Vt ka eelnõu § 1 punkti 10, mis täpsustab LKindIS § 8 lõiget 1. | Selgitatud | Kui sõidukit ei kasutata transpordivahendina (nt mingi muu seadme mootorina), siis selle iseeneselik liikumine ei ole LKindIS skoobis. Kui tegemist on transpordivahendina kasutatava, kuid mingiks hetkeks vahepeal nt pargitud sõiduki või selle haagisega, mis hakkab iseeneselikult liikuma (samuti kui nt juht on siiski roolis, kuid nt piduri rikke tõttu hakkab ikkagi liikuma), siis on juhtum LKindIS skoobis. Iseeneselik liikuma hakkamine ei ole määrav kriteerium, vaid määrav on see, mis on selle sõiduki kasutusotstarve. |
| 2 | Eelnõu § 1 punkt 2 täiendab LKindIS § 1 lõikega 1 ³ : Käesolevat seadust ei kohaldata, kui juhtumi toimumise ajal kasutati sõidukit muul otstarbel kui transpordivahendina, muu hulgas: 1) terrorikuriteo toimepanemise vahendina. Seletuskirjast jääb ebaselgeks, milline MID-i järgne kahju hüvitamise režiim sellistel juhtudel kohaldub. MID muutmise direktiivi sissejuhatuse punkt 9 sedastab, et kui ei ole alternatiivset hüvitamismehhanismi või tagatist, mis on võimalikult lähedane direktiiviga 2009/103/EÜ ette nähtud hüvitamisele, peab kahju hüvitamine toimuma vastavalt kõnealusele direktiivile. | Selgitatud | Ohvriabi seaduse eesmärk on säilitada või taastada kuriteo, vägivalla või kriisijuhtumi tõttu kahjustatud füüsiliste isikute toimetulekuvõime ja turvatunne ning ennetada vägivalla kordumist ohvriabi korras pakutavate teenuste ja hüvitiste kaudu. Ohvriabi on riigi korraldatud ohvriabiteenuste ja kuriteoohvri hüvitiste süsteem. Ohver on kuriteo, vägivalla või kriisijuhtumi tagajärjel kahjustatud või hukkunud isik. OAS § 4 lõike 7 kohaselt on terrorikuriteo ohver isik, kes on kannatanu karistusseadustiku §-s 237 sätestatud kuriteo tunnustel alustatud kriminaalmenetluses, kui kriminaalmenetlust alustatakse Eesti Vabariigis, või sotsiaalseadustiku §-s 237 sätestatud kuriteokoosseisule vastavas teos, mis on toime pandud välisriigis. EL tasandil on sätestatud direktiiv (EL) 2017/541 terrorismivastase võitluse kohta. |
| 3 | Eelnõu § 1 punkt 3 muudab LKindIS § 3 lõiget 3 Eelnõu seletuskiri viitab, et registreerimise kohustusega sõiduki puhul oleks peamiseks kindlustuse olemasolu tõendavaks dokumendiks poliis, samas näeb seaduse säte võrdselt ette ka muud kindlustuse olemasolu tõendamise võimalused. Seletuskirja sõnastus võib viia normi eksliku tõlgenduseni. | Arvestatud / Selgitatud | Eelnõu seletuskirjas on asjaomast selgitust korrastatud. Eelnõuga ei ole kavandatud, samuti ei ole seletuskirja koostamise eesmärgiks olnud kindlustuse olemasolu tõendamise võimaluste piiramine võrreldes välja kujunenud olukorraga. Muudatuse, mille selgitavale osale seletuskirjas osundatakse, eesmärk on seni toimivate liikluskindlustuse olemasolu tõendavate dokumentide esitamise võimaldamine ka elektroonilisel kujul. Eesmärgiks ei ole olnud nt kindlustussertifikaatidega seonduva praktika käsitlemine seletuskirjas. Lisame, et VÕS § 434 lõikes 1 on sätestatud, et kindlustusandja peab |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | | | kindlustusvõtjale väljastama kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis dokumendi kindlustuslepingu sõlmimise kohta (poliis). |
| 4 | Eelnõu § 1 punkt 36 täiendab LKindlS § 25 lõikega 11 : „(1 ¹) Kahjustatud isik ei või sama kindlustusjuhtumiga seoses nõuda kahju hüvitamist nii kahju põhjustaja kindlustusandjalt kui ka kahjustatud isiku kindlustusandjalt, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Samuti ei või kahjustatud isik pärast nõude esitamist seda tagasi võtta ega esitada nõuet teise kindlustusandja vastu.“ Lause „Samuti ei või kahjustatud isik pärast nõude esitamist seda tagasi võtta ega esitada nõuet teise kindlustusandja vastu“ tuleks sõnastada: „Samuti ei või kahjustatud isik pärast nõude esitamist seda tagasi võtta ja esitada nõuet teise kindlustusandja vastu.“ Vastasel juhul jääb võimalus tõlgenduseks, nagu puuduks kahjustatud isikul õigus oma nõudest loobuda. | Arvestatud | Eelnõu on täpsustatud. |
| 5 | Eelnõu § 1 punkt 20 täiendab LKindlS § 24 lõikega 2: „(2) Kahjude hüvitamise praktika ühtlustamiseks koostab fond hüvitatava kahju arvutamise ja hüvitamise soovitusliku meetodika kahjuliikide kaupa.“ Finantsinspeksiooni hinnangul on finantssektori vaatest tegu tavapäratu mandaadiga, mille sarnast eriseadustes ei ole. Seadusandja on seni andnud finantssektoris soovituslike juhendite andmise õiguse vaid Finantsinspeksioonile (FIS § 57) ja sedalaadi delegeeritud õiguse sisuliselt turuosalistele andmine ei ole kooskõlas senise praktikaga ja võib oluliselt moonutada sektori toimimist. Täiendavalt märgime, et eelnõus nimetatud meetodika on olemuslikult võrreldav seaduse rakendamiseks antava määrusega, kuid seaduse rakendusakte peaks määruse kujul välja andma riik (PS § 87 p 6). Antud juhul on meetodika väljaandjaks kindlustusandjaid koondav LKF ja seletuskirja kohaselt ei ole sellesse protsessi kaasatud kindlustusvõtjate esindajaid (nt TTJA). Seejuures saab ilmselgelt LKF-i juhendil olema selge ja vahetu mõju kahju hüvitamisele. Kuivõrd liikluskindlustuse puhul on tegemist kohustusliku kindlustusega, mis puudutab suure hulga isikute varalisi huve, siis peaks seaduse rakendusakti eest igal juhul vastutama riik. Seetõttu Finantsinspeksioon ei poolda vastavat muudatust ja kahtleb selle õiguspärasuses. | Eelnõu ja seletuskirja on muudetud / Selgitatud | Küsimuse arutamiseks toimus Rahandusministeeriumis 05.12.23 kohtumine EKML, LKF ja FI esindajatega. Arutelul jäadi eriarvamuste meetodikate õigusjõu omandamise küsimuses, kuid arutelu tulemusel jäetakse kompromissina meetodikate koostamise kohustuse seadusega sätestamine eelnõust välja ja seletuskirjas on meetodikatega seonduvat korrigeeritud. LKFil, samuti EKsLil on ilma meetodikate seaduses nimetatata võimalik valdkonna praktikaid koondada ja selgitada. |
| 6 | Eelnõu § 1 punkt 52 muudab LKindlS § 60 lõiget 2: Automaatse liikluskindlustuse (ALK) rakendamisest peaks LKF viivitamatult teavitama kindlustuskohustusega isikut. Eelnõu seletuskirjast ei nähtu, et oleks piisavalt hinnatud ALK-i majanduslikku mõju | Arvestatud | Küsimuse arutamiseks toimus Rahandusministeeriumis 05.12.23 kohtumine EKML, LKF ja FI esindajatega. Eelnõusse lisatakse leevendusmeetmed, mille kohaselt sätestatakse nii turustajatele kui ka LKFile kohustus kindlustusvõtja informeerimiseks kindlustuskohustusest, |

| | | | |
|---|--|------------------|--|
| | riskirühmadele. Tagatud peab olema isiku võimalus võimalikult kiiresti väljuda ALK lepingust. | | ALKist ja viimase rakendumisest. Mh sätestatakse seaduses LKFi kohustus viivitamata teavitada kindlustuskohustusega isikut automaatse kindlustuse rakendumisest. Vt lähemalt eelnõus LKindlSi täiendamist §-dega 22 ¹ ja 64 ¹ . Eelnõus on loobutud LkindlS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest, mis tähendab, et alles jääb võimalus lepingu lõppemise järgselt mitte kindlustada oma sõidukit kuni 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sõidukiga ei osaleta liikluses. Samuti lisatakse eelnõusse LKFi kohustus teavitada kindlustuskohustusega isikut ka 12-kuulise kindlustuskohustuseta perioodi algusest (LKindlS § 6 lõiked 4 ja 5). |
| 7 | ALK rakendamisel tuleb juhtida tähelepanu järgmisele: - Eelnõu seletuskirjast nähtuvalt ei ole pooltel kindlustusandjatel automaatset lepingu pikendamist võimaldavat süsteemi ja selle välja ehitamisega kaasneb kulu. Kindlustusvõtja vaatest on ALK-ist kordades odavam, kui lepingud pikenevad automaatselt. Seletuskirja analüüs jääb kaalumise aspektides siinkohal pinnapealseks. | Selgitatud | Eelnõus on loobutud LkindlS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest. Kehtiva korra kohaselt rakendub ALK ka edaspidi 12-kuulise kindlustuskohustusest vabastuse tähtaja möödumist. |
| 8 | ALK rakendamisel tuleb juhtida tähelepanu järgmisele: - ALK-i rakendamise puhul on ebaselge, kuidas kindlustusvõtjat teavitatakse, et leping lõppeb ja ALK rakendub. LKindlS § 20 näeb ette vaid automaatselt pikenevate lepingute puhul kindlustusandja kohustuse teavitada lepingu uuest perioodist 14 päeva ette, et kindlustusvõtja saaks sellega arvestada. | Arvestatud | Vt kahte eelnevat selgitust. |
| 9 | Kuivõrd eelnõuga muudetakse ka kindlustustegevuse seadust (KindlTS), siis palume sisse viia muudatused kohapealse kontrolli sätetes, mille kohta oleme ettepanekud edastanud Rahandusministeeriumile 08.05.2023 kirjaga nr 5-1/2654. Täpsemad põhjendused leiab nimetatud kirjast, kuid KindlTS § 232 sõnastusettepanek on järgmine: § 232. Kohapealse kontrolli akt (1) Kontrollija on kohustatud koostama kohapealse kontrollimise tulemuste kohta kolme kuu jooksul pärast kontrolli lõppemist akti kavandi, mille Finantsinspeksioon toimetab viivitamata kontrollitavale kätte. (2) Finantsinspeksioon annab akti kavandi kättetoimetamisel kontrollitava juhile ja töötajale, keda akti kavand puudutab, võimaluse esitada ühe kuu jooksul kirjalikke selgitusi. (3) Pärast kontrollitava kirjalike selgituste läbivaatamist, kuid mitte hiljem kui viie kuu möödumisel kohapealse kontrolli lõppemisest, koostab Finantsinspeksioon akti, mis toimetatakse kontrollitavale kätte. (4) Aktis toodud asjaoludega mittenõustumise korral on kontrollitaval õigus lisada aktile kirjalik eriarvamus. (5) Kui pärast kohapealset kontrolli või | Mitte-arvestatud | Täname ettepaneku eest. Ettepanek on sisult mõistetav ja põhimõtteliselt me toetame seda, aga eelistame kindlustustegevuse seaduse ettepanud kujul muutmist mitte lisada käesolevasse eelnõusse selle kiireloomulisuse tõttu. Leiame alternatiivse võimaluse muudatuse tegemiseks. |

| | | | |
|-----------------------|--|--------------------------------------|---|
| | <p>kontrollitava kirjalike selgituste andmist selguvad täiendavad asjaolud või Finantsinspeksioon saab lisainformatsiooni, võib Finantsinspeksioon akti kavandi või käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud akti koostamise tähtaega pikendada kuni kahe kuu võrra, kui kontrollitava esitatud selgitused või muu oluline asjaolu vajab täiendavat hindamist. Kui lõplikus aktis tehakse vastaval perioodil olulisi muudatusi, saadab Finantsinspeksioon lõpliku akti uuesti kontrollitavale kirjalike selgituste saamiseks. (6) Finantsinspeksioon võib lõpliku aktiga anda kontrollitavale tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks tähtaja või määrata kontrollitavale muid kohustusi ning seada piiranguid ja rakendada nende täitmata jätmise või ebakohase täitmise korral sunniraha. (7) Finantsinspeksioonil on õigus kohapealse kontrolli lõplik akt või selle osa avalikustada, kui see on vajalik finantssektori stabiilsuse, läbipaistvuse tagamiseks või investorite, finantsjärelevalve subjekti klientide huvidest lähtuvalt.</p> | | |
| Transpordiamet | | | |
| 1 | <p>Transpordiamet leiab, et liikluskindlustuse seaduses peaks olema sätestatud ja oleks mõistlik rakendada sõiduki liikluskindlustuse lepingu lõppemisel <u>piiratud ajaks</u> tavapärase hinnaga liikluskindlustuse jätkumise lahendust liikluskindlustuse seaduse paragrahvi 60 lõike 2 punkti 2 kehtetuks tunnistamise asemel. Välja pakutav lahendus töötaks nii, et kindlustusandja saadab sõiduki liikluskindlustuse perioodi lõppemisel oma kliendile uueks perioodiks liikluskindlustuse arve. Kui klient seda ei maksa, siis saadab kindlustusandja kliendile meeldetuletuse ning kui klient taaskord seda eirab, siis tekib kindlustusandjal õigus liikluskindlustuslepingu lõpetamiseks. Sellisel juhul ei oleks sõiduk ilma liikluskindlustuseta, sõidukiomanikul on võimalik arvestada õiglase üleminekuajaga ning peale seda perioodi rakenduks tavapärasest liikluskindlustusest 3-4x kallim sundliikluskindlustus. Selline lahendus oleks sõidukiomanikele taskukohasem ja õiglasem ning vastaks õiguspärase ootuse põhimõttele. Transpordiamet pakub välja, et liikluskindlustuse seaduse paragrahvi 20 lg-te 1 ja 2 tekst muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:</p> <p>„(1) Liiklusregistrisse kantud sõiduki suhtes sõlmitud leping pikeneb automaatselt järgmiseks kindlustusperioodiks, kui kindlustusvõtja ei sõlmi hiljemalt kaks tööpäeva enne kindlustusperioodi lõppu lepingut teise kindlustusandjaga.</p> | <p>Mitte-arvestatud / Selgitatud</p> | <p>Ettepanekust on võimalik aru saada, kui teatava kohustusliku automaatselt pikeneva lepingu sätestamise ettepanekust. Eelnõus on loobutud LkindIS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest, mis tähendab, et alles jääb võimalus lepingu lõppemise järgselt mitte kindlustada oma sõidukit kuni 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sõidukiga ei osaleta liikluses. Eelnõuga täiendatakse LKindIS § 20 selliselt, et see oleks sõnastatud turustaja-neutraalsemalt, luues eeldused automaatselt pikenevate lepingute jõudmisele ka maaklerkanalisse. Eesmärgiks on luua paremad võimalused automaatselt pikenevate lepingute sõlmimiseks ja teadlikkuse suurendamine. Eelnõusse lisatakse leevendusmeetmed, millega nähakse kindlustuse turustajatele ette kohustus kindlustusvõtja informeerimiseks lepingu lõppemise eel ja LKFile kohustus teavitada kindlustuskohustusega isikut automaatse kindlustuse rakendumisest, aga ka 12-kuulise kindlustuskohustusega perioodi algusest. Vt lähemalt eelnõus LKindIS § 6 täiendamist lõigetega 4 ja 5 ning seaduse täiendamist §-dega 22¹ ja 64¹, samuti § 20 muudatusi.</p> |

| | | | |
|---|--|-------------------------------|---|
| | <p>(2) Lepingu sõlminud kindlustusandja või kindlustoodet vahendanud isik (näiteks kindlustusmaakler) on kohustatud vähemalt 14 kalendripäeva enne kindlustusperioodi lõppu teavitama kindlustusvõtjat kindlustusmakse suurusest, mis kindlustusvõtjal tuleb lepingu automaatse pikendamise korral tasuda. Kindlustusmaakler on eelmises lauses nimetatud tähtjaks kohustatud esitama kliendile kindlustusandjate pakkumused järgmiseks kindlustusperioodiks. Kliendile esitatud pakkumus või pakkumused ei või olla tingimuslikud.“</p> <p>Kuna kehtiv liikluskindlustuse seadus kindlustusmaakleri mõistet ei kasuta, siis saab kindlustusmaakleri mõistet kohaldada kindlustustegevuse seaduse § 174 lg 1 sätestatud tähenduses. Liikluskindlustuse seaduse § 20 lõike 2 muutmisel saab sätte alguses kasutada ka kindlustuse turustaja mõistet kindlustustegevuse seaduse § 5 lg 3 tähenduses.</p> | | |
| 2 | <p>Liikluskindlustuse seaduse paragrahvi 4 täiendatakse eelnõu järgi lõikega 3 järgmises sõnastuses: (3) Kindlustuskohustust ei ole järgmiste sõidukite suhtes: 1) üksnes füüsilise puudega inimeste jaoks ette nähtud mootori jõul liikuv ratastoolsõiduk; 2) raudteesõiduk ja muu rööbassõiduk, välja arvatud tramm.“;</p> <p>Eelnõu kohaselt loetakse kehtiva liikluskindlustuse seaduse § 4 punktid lõikeks 1. Sellisel juhul tekib vastuolu § 4 lõike 1 ja § 4 lõike 3 vahel. § 4 lõike 1 punktis 3 on toodud, et liikluskindlustusleping tuleb sõlmida sõidukile, mis on liiklusregistris registreeritud või millel kasutatakse teiseldatavat registreerimismärki. Ratastoolsõidukit ei registreerita, seetõttu on see automaatselt vabastatud liikluskindlustuse kohustusest. Antud vabastus tekitab segadust, et kas siis teised liikluses osalevad, aga liiklusregistris mitte registreeritud sõidukid on vabastatud või mitte (nt jalgrattad, pisimopeedid, kergliikurid sh elektrilised tõukerattad).</p> | Selgitatud | <p>Kõigepealt tuleb eristada, millised sõidukid ei olegi seaduse skoobis. Seaduse reguleerimisobjektiks ei ole nt jalgrattad, samuti mitte elektrilised jalgrattad (ei liigu üksnes mootori jõul). LKindIS reguleerimisala on täpsustatud § 1 sõnastuse täiendamisega.</p> <p>Justiitsministeeriumi ettepanekul on eelnõu muudetud ja LKindIS mõistes „sõiduki“ definitsioon sätestatakse eraldi paragrahvis:</p> <p>„§ 3¹. Sõiduk</p> <p>(1) Sõiduk käesoleva seaduse tähenduses on üksnes mootori jõul liikuv maismaa sõiduk, samuti selle haagis.</p> <p>(2) Käesoleva seaduse tähenduses ei loeta sõidukiks:</p> <p>1) üksnes füüsilise puudega inimeste jaoks ette nähtud mootori jõul liikuv ratastoolsõidukit;</p> <p>2) raudteesõidukit ja muud rööbassõidukit, välja arvatud tramm.“</p> <p>Kindlustuskohustus on sellistel sõidukitel, mis on nimetatud LKindIS §-s 4, sh nt kergliikurite osas punktis 6. Omakorda §-s 4 nimetatud sõidukitest on erandid, mis on sätestatud §-s 5.</p> |
| 3 | <p>Kehtiva liikluskindlustuse seaduse § 77 lg 3 kohaselt tagab registri vastutav töötaja oma veebilehel võimaluse teha avalik päring, mille kaudu saab sõiduki registreerimismärgi või tehasetähise alusel kontrollida registrist andmeid sõiduki suhtes sõlmitud lepingu ja selle kinnituseks väljastatud poliisi olemasolu ning sõidukiga toimunud kindlustusjuhtumi kohta. Teeme ettepaneku täiendada § 77 lõiget 3, et avalikustatakse ka kaskokindlustusega</p> | Selgitatud / Mitte-arvestatud | <p>LKindIS reguleerib liikluskindlustusega seonduvat tulenevalt MID direktiivist. Direktiiv käsitleb asjaomase tõendi sisuna kolmandate isikute hüvitusnõudeid või nende puudumist. MID muudatusega sätestatakse riikidevaheline kahjunõuete ajaloo tõendi täpne vorm, mille koostab ja kinnitab EL komisjon. Et lihtsustada erinevates riikides väljastatud kahjunõuete ajaloo tõendite kontrollimist ja autentimist, on oluline, et nende tõendite sisu ja vorm oleks kõigis liikmesriikides sama.</p> |

| | | | |
|--|--|-------------------------------|---|
| | seotud kindlustusjuhtumid, kuna ka need võivad olla tõsised ja peaksid kajastuma sõiduki ajaloos. | | Vorm on komisjoni poolt seisuga 24.01.2024 kinnitamata. |
| 4 | Eelnõu kohaselt täiendatakse liiklusseaduse § 200 ³ lõiget 2 punktiga 10 järgnevas sõnastuses: „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.“ Kõnealune muudatus toob Transpordiametile koostöös LKF-iga kaasa infotehnoloogilise arendusvajaduse, mille puhul palume planeerida ja eraldada arenduste teostuseks vajalikud rahalised vahendid. Kuivõrd arendustegevused on pikalt ette planeeritavad tegevused ja sellega seotud inimressurss on piiratud, lisaks arvestades eesootavate mootorsõidukimaksu seadusega seotud arendustegevuste mahuga, tuleb viidatud sättele tekitada rakendussäte kõige varajasema tähtajaga 01.07.2025. | Arvestatud / Selgitatud | Eelnõu koostajad kavandasid muudatust kui võimalust andmevahetuseks, aga mitte kui kohustust. Täpsemalt selliselt, et asjaomastel asutustel on võimalus oma valdkonna planeerimisel otsustada, millistele andmevahetuse projektidele on ostrabekam mingil perioodil panustada lähtudes nt rõhuasetuse seadmise vajaduses järelevalves ja olukorrast liiklustandril. Teoreetiliselt on võimalik lauale panna säte, mis asjaomastele asutustele sellise valiku- ja ressursikasutuse optimeerimise võimaluse sõnaselgelt sätestaks LSis. Ajapuudusel on asjaomane säte on eelnõust välja jäetud. Eelnõust kustutatud sätte kavand: 5) paragrahvi 200 ³ lõiget 2 täiendatakse punktiga 10 järgmises sõnastuses: „10) 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.“ |
| Eesti Liikluskindlustuse Fond (LKF) | | | |
| 1 | LKF toetab kalli sundkindlustuse rakendamise asemel lepingute automaatset pikenedmist Teeme ettepaneku muuta eelnõud nii, et liiklusregistrisse kantud sõiduki suhtes sõlmitud liikluskindlustuse leping pikeneks edaspidi automaatselt järgmiseks kindlustusperioodiks, kui kindlustusvõtja ei sõlmi hiljemalt kaks tööpäeva enne kindlustusperioodi lõppu lepingut teise kindlustusandjaga. MID-st ja Euroopa Kohtu lahenditest lähtuvalt ei järgne eelnõu järgi lepingu lõppemisele enam 12-kuulist kindlustuskohustusest vabastust. Seetõttu tuleks sätestada võimalikult efektiivsed regulatiivsed meetmed kindlustuskaitse jätkuvuse tagamiseks. LKF peab vajalikuks sätestada lepingu automaatne pikenedmine uueks perioodiks, kui kindlustusvõtja ei väljenda teistsugust tahet enne eelmise liikluskindlustuse lepingu lõppemist. Kõnealune lahendus on kindlustusvõtja vaates kõige soodsam, sest vastasel juhul rakenduks kohaselt sundkindlustus (edaspidi nimetatud „ALK“), mis on tavakindlustusest oluliselt kallim. Ka eelnõu autorid on seda varianti kaalunud ja leidnud järgmist: - MID direktiivist tulenevat kindlustuskohustust arvestades on läbi lepingute automaatse pikenedmise tagatud reeglina pidev kindlustuskaitse; - tänaste liikluskindlustuse lepingute uuendamise | Mitte-arvestatud / Selgitatud | Tõstatatud küsimust käsitleti Rahandusministeeriumis 05.12.23 toimunud kohtumisel EKML, LKF ja FI esindajatega. Arutelu tulemusel sätestatakse eelnõus teavitusmeetmed. Eelnõus on loobutud LkindIS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest, mis tähendab, et alles jääb võimalus lepingu lõppemise järgselt mitte kindlustada oma sõidukit kuni 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sõidukiga ei osaleta liikluses. Eelnõuga täiendatakse LKindIS § 20 selliselt, et see oleks sõnastatud turustaja-neutraalsemalt, luues eeldused automaatselt pikenevate lepingute jõudmisele ka maaklerkanalisse. Eesmärgiks on luua paremad võimalused automaatselt pikenevate lepingute sõlmimiseks ja teadlikkuse suurendamine. Eelnõusse lisatakse leevendusmeetmed, millega nähakse kindlustuse turustajatele ette kohustus kindlustusvõtja informeerimiseks lepingu lõppemise eel ja LKFile kohustus teavitada kindlustuskohustusega isikut automaatse kindlustuse rakendamisest, aga ka 12-kuulise kindlustuskohustuse perioodi algusest. Vt lähemalt eelnõus LKindIS § 6 täiendamist lõigetega 4 ja 5 ning seaduse täiendamist §-dega 22 ¹ ja 64 ¹ , samuti § 20 muudatusi. |

| | | |
|---|--|--|
| <p>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);</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 piknemise näol tegemist n.ö pehme maandumisega järgmiseks kindlustusperioodiks ehk omal moel mugavusteenusega; - jätkuvalt oleks võimalus valida kindlustusvõtja turu tingimustel kujunenud kindlustusmaksega ja seda ka nõ lepingu pikendamisel uueks kindlustusperioodiks; - üldiselt liiguvad kaasajal teenused selles suunas, et asjad toimuvad automaatselt, aga soovija saab asjade käiku mõjutada – tegemist oleks kaasagse 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. Analooorse lahendusena saab tuua kohustusliku kogumispensioni, kus noored tööturule sisenejad liidetakse süsteemiga koos fondi loosimisega automaatselt (vaikimisi), kuid neil on õigus omapoolset initsiatiivi näidates sellest süsteemist lahkuda. - automaatselt uuenevad lepingud kaitsevaid paremini neid, kes kogemata jätavad lepingu sõlmimata ja põhjustavad kahju, sest ALK puhul rakendatakse omavastutust 640 eurot kindlustusjuhtumi kohta (Vt seletuskiri lk 38) <p>Lepingu automaatne piknemine on igal juhul parim meede tagamaks pidevat kindlustuskaitset. Pakutud lahendus on kindlustusvõtja jaoks mugav, soodne ja riskivaba. Ka eelnõu autorid on jõudnud samale järeldusele: „Automaatselt pikenev</p> | | |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| <p>leping on kindlasti asjakohane meede liikluskindlustuse tagamisel (MID artikkel 3) ja on 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 muutub 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.“. Seetõttu on arusaamatu, et eelnõu koostajate hinnangul osutusid perspektiivikamateks nii variant 4 (liikluskindlustuse lepingute automaatselt pikenemisese regulatsiooni sätestamine) kui ka variant 1 (pärast kindlustuslepingu lõppemist rakendub koheselt sundkindlustus ehk ALK). Veelgi enam see, et kooskõlastusringile on 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 variandi 4 puhul. Samuti leiti nende kahe variandi tugevuste, nõrkuste ja mõjude kaalumisel, et kohese ALK-i kohaldumisega 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. Eelnõu autorite järeldus, et ALK kohene rakendamine lepingu automaatse pikenemise asemel on põhjendatud, kuna nimetatud juhul ei tule seaduses teha muudatusi, ei ole asjakohane, sest eelnõu üheks eesmärgiks on lisaks direktiivi ülevõtmisele ju ka praktikas ilmnenud puuduste kõrvaldamine. LKF-i hinnangul peaks lähtuma valikute tegemisel ennekõike asjaoludest, mis muudavad liikluskindlustuse süsteemi efektiivsemaks ennekõike kannatanute ja kindlustusvõtjate kui ka kindlustusandjate perspektiivist vaadates. Seetõttu ei ole variant 1 valimine põhjendatud, sest see</p> | | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| <p>võimaldaks turuosalistel jääda mugavustsooni ega muudaks süsteemi toimimist lähtudes klientide huvidest. LKF on menetluse vältel kinnitanud, et tänase automaatselt pikenevate lepingute regulatsiooni rakendamine seaduse alusel ei tähendaks süsteemi põhimõttelist muutust ja sellega kaasnevad kulud ei oleks kindlustusandjatele märkimisväärsed. Samuti ei nõustu me järeldusega, et kindlustusvõtjate ja enamike teiste süsteemi osapoolte jaoks kaasneb ALK-i rakendamisega vähem muudatusi. Esiteks kindlustusvõtjate jaoks muutub paljugi, sest tavapärase kindlustusmakse asemel peaksid nad tasuma mitmekordse kindlustusmakse ja kindlustusjuhtumi korral ka omavastutuse. Kindlustusandjate jaoks ei muutu samuti midagi, enamik pakub täna automaatselt pikenevaid lepinguid või makse vastu järgmiseks perioodiks sõlmitavaid lepingud.</p> <p>Jäävad üksnes kindlustusmaaklerid kellele variant 4 rakendumisel kaasneks eelnõu autorite arvetes suur mõju. Meie teada ei käsitata maaklerid HOS-i järgi elutähtsa teenuse osutajana. Osutame, et „suur mõju“ seisneks praktikas üksnes selles, et maaklerid peaksid oma praktikat kaasajastama ehk mugavustsoonist välja tulema. Seetõttu on kurvastav, et maaklerite huvid on kaalunud üle autosõitjate huvid ja kulud. Suure probleemina on välja toodud justkui ei vastaks maaklerite ja kindlustusandjate koostöölepingud variant 4 toodud põhimõtetele. Jääb arusaamatuks, kuidas saakski koostööleping arvestada ja olla kooskõlas jõustumata seadusega. Veelgi enam, võib väita, et asjaolu, et maaklerite jaoks kaasneksid variant 4 rakendumisega muudatused tuleneb puudustest nende enda praktikas. Kuigi KindlITS § 174 näeb ette, et maakler peaks sõltumatu analüüsi alusel vahendama kliendile kindlustuslepingut, mis vastab kõige paremini kliendi kindlustushuvile ja nõudmistele, siis meile teadaolevalt seletuskirjast nähtuvalt maaklerid täna automaatselt pikenevaid lepinguid ei vahenda ega selgita välja ka vastavat kindlustushuvi. Kokkuvõtvalt leiame, et automaatselt pikenev leping on sobivaim meede liikluskindlustuse tagamisel (MID artikkel 3). Pakutud lahendus on kindlustusvõtja jaoks mugav, soodne ja riskivaba lahendus, mis vastab ühiskonna ootustele ja praktikas laialdaselt levinud arenenud Euroopa kindlustusturgudel. Lahendus on sobiv ka kindlustusandjatele. LKF on veendunud, et kuigi muudatus sunnib kindlustusmaaklereid ehk mugavustsoonist välja tulema, siis nende roll sõltumatu analüüsi alusel kliendi kindlustushuvile ja</p> | | |
|--|--|--|

| | | | |
|---|---|------------|--|
| | <p>nõudmistele vastava lepingu väljasöelumisel kasvab. Eelpooltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p 16 järgmises sõnastuses: 16) paragrahvi 20 tekst muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:</p> <p>„(1) Liiklusregistrisse kantud sõiduki suhtes sõlmitud leping pikeneb automaatselt järgmiseks kindlustusperioodiks, kui kindlustusvõtja ei sõlmi hiljemalt kaks tööpäeva enne kindlustusperioodi lõppu lepingut teise kindlustusandjaga.</p> <p>(2) Leping ei pikene automaatselt järgmiseks kindlustusperioodiks, kui: 1) lepingujärgne kindlustusperiood on lühem kui 21 päeva; 2) leping on kindlustusperioodil käesoleva seaduse § 21 lõike 4 või võlaõigusseaduse § 524 alusel üle läinud uuele kindlustusvõtjale; 3) tegemist on käesoleva seaduse § 4 lõikes 2 või § 14 lõigetes 3 või 4 nimetatud lepinguga.</p> <p>(3) Lepingu turustaja on kohustatud vähemalt 14 kalendripäeva enne kindlustusperioodi lõppu teavitama kindlustusvõtjat kindlustusmakse suurusest, mis kindlustusvõtjal tuleb lepingu automaatse pikendamise korral tasuda. Kindlustusmaakler on eelmises lauses nimetatud tähtajaks kohustatud esitama kliendile kindlustusandjate pakkumused järgmiseks kindlustusperioodiks. Kliendile esitatud pakkumus või pakkumused ei või olla tingimuslikud.</p> <p>(4) Automaatselt pikenenud lepingu korral loetakse kindlustusmakse teiseks või järgnevaks kindlustusmaksaks.</p> <p>(5) Pooltel on õigus automaatselt pikenev leping sõlmida kindlustuskohustusega sõiduki suhtes, mille osas leping seaduse alusel ei pikene. Sellisel juhul kohaldatakse käesolevat paragrahvi ka nendele lepingutele.“</p> | | |
| 2 | <p>Oleme seisukohal, et eelnõuga planeeritavad muudatused on nii liiklejate, kindlustusandjate kui ka LKF-le (ALK; registrimuudatused) sedavõrd suured, et neid pole võimalik jõustada eelnõus planeeritud tähtaegadeks. Meie poolt esitatud ettepanekud on toodud kirja lisas [kokkuvõtvalt: maksejõuetus ja kahjuajalugu nagu eelnõus; põhiosa 1. maist 2024; ALK 1. jaanuarist 2025 (eeldusel, et seadus on hiljemalt 28.02.24 vastu võetud)]</p> | Arvestatud | Eelnõu jõustumise ajaks on kavandatud 2024. aasta 1. juuli. |
| 3 | <p>Erinevalt kehtivast seadusest, kus sõiduki määratlus on sätestatud kindlustuskohustusega sõiduki paragrahvis (§ 4), sätestatakse edaspidi „sõiduki“ määratlus üldsätetes. See tingib olukorra, kus termin „sõiduk“ on määratletult laiemalt, kui</p> | Arvestatud | Mõiste sõiduk sisustamiseks on LKindlS-i loodud eraldi paragrahv (§ 3 ¹). Eelnõus on tehtud täiendused tulenevalt sõiduki määratlemisest üldsätetes. |

| | | | |
|---|---|------------|---|
| | <p>kindlustuskohustusega sõiduk, mis ei ole meie arvetes probleem. Samas paistab, et muudatus on tehtud eelnõu viimases menetlusetapis, eelkõige normitehnilistel kaalutlustel. Seetõttu tundub, et mõnel juhul võib eelnõu tekstis läbivalt laia termini „sõiduk“ kasutamine eelnõu tekstis kaasa tuua edaspidi probleeme seaduse tõlgendamisel. Näiteks on § 8 sätestatud, et kindlustusjuhtumiks on sõidukiga tekitatud kahju hüvitamine. Tuleks täpsustada, et kindlustusjuhtum on LKindIS § 4 lõikes 1 ja 2 nimetatud sõidukiga kahju tekitamine, vastase juhul võiks seadust tõlgendada ka nii, et LKF peaks hüvitama igasuguse kindlustamata sõidukiga tekitatud kahju (§ 45 lg 1), sest ka kindlustuskohustusega sõiduki on käsitatav kindlustamata sõidukina laias tähenduses. Enne eelnõu järgmist menetlusetappi tuleb analüüsida, kas läbivalt termini „sõiduk“ kasutamisega või kaasnedes teisigi probleeme.</p> | | |
| 4 | <p>Teeme ettepaneku analoogiliselt MID-ga täiendada kindlustuskohustusega sõidukite loetelu punktiga 7 järgmises sõnastuses: „eelmistes punktides nimetatud sõiduki haagis“. Sõiduk on seaduse tähenduses on üksnes mootori jõul liikuv maismaa sõiduk, samuti selle haagis (§ 1 lg 1 1). Haagis on sõiduk ka LS § 2 p 9 kohaselt. Haagis on mootorsõidukiga haakes liikumiseks valmistatud või selleks kohandatud sõiduk (p 9). Seadus võimaldab tõlgendust, et sõiduki, mida ei käsitata mootorsõidukina, haagise suhtes polegi tarvis liikluskindlustuse lepingut sõlmida (nt nobeda muruniiduki või maastikusõiduki haagis). Selline lahendus poleks aga kooskõlas MID art 1 lg 1 b. Seaduse kindlustuskohustusega sõidukite loetule peaks sätestama selgelt kindlustuskohustuse ka haagiste suhtes</p> | Arvestatud | Eelnõu on pakutud kujul täiendatud. |
| 5 | <p>Teeme ettepaneku eelnõu § 1 p 2, millega täiendatakse seadust §-ga 1³ täiendada punktiga 3 järgmises sõnastuses: „tööseadmena ning realiseerus tööseadmena kasutamisele iseloomulik risk.“. Selgitused. Euroopa Kohus on kohtuasjas C-514/16 selgitanud, mil pole tegemist sõiduki kasutamise transpordivahendina. Kohus selgitas, et seoses sõidukitega, mida võib lisaks tavapärasele transpordivahendina kasutamisele teatud juhtudel kasutada tööseadmena, on vaja kindlaks teha, kas sellise sõidukiga toimunud õnnetuse ajal kasutati seda sõidukit peamiselt transpordivahendina, mispuhul võib see kasutamine olla hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses, või tööseadmena, mispuhul ei ole see kasutamine selle</p> | Arvestatud | Eelnõu LKindIS § 1 on vastavalt täiendatud. |

| | | | |
|---|---|------------|--|
| | mõistega hõlmatud. Ka riigikohus on lahendis 2-19-19203 selgitanud, et tuleb vaadata, kas realiseerus liikluses käitamisele iseloomlik risk või töösooritusele iseloomulik risk (p 21). LKF on seisukohal, et sedastatud põhimõtted peaks õigusselguse ja tarbetute vaidluste ärahoidmiseks leidma kajastus ka liikluskindlustuse seaduses. | | |
| 6 | Täiendada LS § 77 lõikega „(85) Mootorsõiduki või selle haagise liiklusregistrist ajutisel kustutamisel või registrikande peatumisel loetakse mootorsõiduki või haagise riiklik registreerimismärk mootorsõiduki või haagise suhtes mitte vastavaks ja kehtetuks kuni mootorsõiduk või selle haagise loetakse uuesti registris olevaks.“ Mootorsõiduki ajutiselt registrist kustutamisel käsitatakse paljude liikmesriikide, sh meie naabrite ja oluliste tarneriikide, õiguse kohaselt sellistele sõidukitele väljastatud registreerimismärke sõidukile mittevastava või kehtetu numbrimärgina. Nimetatud asjaolu on oluline liikluskindlustuseta sõidukite poolt tekitatud kahjude hüvitamisel. Kui sõidukil on sellele mittekuuluv või mittevastav numbrimärk loetakse selle põhiasukohaks kindlustusjuhtumi toimumiskoha riik. Kahju peab hüvitama põhiasukoha riigi garantiifond, kelleks Eestis on LKF. Kaudselt kannavad kulu teised kindlustusvõtjad. Tagaks Eesti liiklejatele võrdse kohtlemise naaberriikidega, kus vastav regulatsioon on juba olemas. | Arvestatud | LKindIS § 9 täiendatakse lõikega 3 järgmises sõnastuses: „(3) Sõiduki liiklusregistrist ajutiselt kustutamise, samuti liiklusregistris registrikande peatamise kestel loetakse sõidukile antud riiklik registreerimismärk käesoleva seaduse tähenduses sellele sõidukile mittekuuluvaks registreerimismärgiks.“ |
| Autode Müügi ja Teenindusettevõtete Eesti Liit (AMTEL) | | | |
| 1 | EN välja toodud § 5 muudatusest võib tekkida olukord, kus ajutiselt kustutatud sõiduki müügil vormistatakse omaniku vahetus Transpordiametis, aga kindlustus aktiveeritakse siis kui klient sõidukile järgi tuleb. Kuna Liiklusregistris registreeritud sõidukil peab olema alati liikluskindlustuse leping ning kui lepingut ei ole, siis rakendub koheselt liikluskindlustus automaatse sundkindlustus (SK - ALK). Palume leida lahendus eelpoolnimetatud olukorra vältimiseks. | Arvestatud | Eelnõu on täiendatud. LKindIS paragrahvi 14 täiendatakse lõikega 3 ¹ selliselt, et liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõiduki suhtes saab sõlmida kindlustuse enne sõiduki ajutise kustutamise lõpetamist. Lisaks on eelnõuga loobutud LkindIS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest. |
| 2 | Täiendada kirjaga lisatud: tutvudes MID direktiiviga, oleme arvamusel, et on võimalik jätkata kehtiva 12 kuulist kindlustuse vabastuse perioodi. | Arvestatud | Eelnõus on loobutud LkindIS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest, mis tähendab, et alles jääb võimalus lepingu lõppemise järgselt mitte kindlustada oma sõidukit kuni 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sõidukiga ei osaleta liikluses. |
| 3 | AMETL ei toeta varianti, et saab sõlmida vaid lepinguid, mille kindlustusperiood on üks aasta. Tihti on vaja teha müüdavatele sõidukitele proovisõitu ja selline nõue koormaks alusetult selle | Selgitatud | Eelnõust ei tulene nimetatud muudatust. Jätkuvalt on võimalik sõlmida ühest aastast lühema kindlustusperioodiga lepinguid. |

| | | | |
|------------------------------|--|---------------------------------|---|
| | valdkonna ettevõtjaid. | | |
| 4 | Lisaks me ei toeta ainult automaatselt pikenevad lepinguid SE lk 39 väljatoodud põhjustel. | Selgitatud | Eelnõu ei sisalda üksnes automaatselt pikenevate lepingute sätestamist. Siiski on eelnõu täiendatud selliselt, et kui klient on valinud automaatselt pikeneva lepingu, siis peab turundaja saatma kliendile rohkem infot selle pikenevate tingimuste, sh lõpetamise võimaluste kohta, ning välja tooma ka varasema kindlustuse maksumuse. |
| 5 | Palume leida lahendus aastaid kestnud teisaldatava registreerimismärgi (PROOV märgi) kindlustuse tegemise probleemile. Teistes arenenud riikides on teisaldatava registreerimismärk (dealer number plate) kindlustatud 24/7 ehk seda saavad tunnustatud automüüjad paigaldada ükskõik millisele sõidukile ja alati on kaitse kehtiv. Praeguse Eesti seaduse kohaselt on vaja igakordselt teha sõiduki VIN koodi põhine leping, mis ei piirdu ainult ebamõistliku aja- ja mugavuse kuluga, vaid sageli osutub numbrite kasutamine võimatuks. Näiteks kui kaup tuleb laevaga sadamasse, kõik autod vaja samal päeval ära toimetada, siis et teha uus poliis, on vaja saada vana eelnevalt lõpetada, millise portsess on pikk ja füüsiliselt aeganõudev, sh võimalik ainult piiratud aja jooksul. Transpordiameti ning Maksu ja Tolliameti koostööst on alates 22.06.2020 kasutusel PROOV-märgi elektrooniline päevik, kus on fikseeritakse kõik märgi kasutused. Vastav info on kättesaadav PPA-le ja teistele huvitatud osapooltele. | Arvestatud | Eelnõu on täiendatud. LKindIS paragrahvi 13 täiendatakse lõikega 5 järgmises sõnastuses: „(5) Kindlustusandja võib sõlmida ühise lepingu selliste sõidukite suhtes, millel on lubatud kasutada Eestis väljastatud teisaldatavat riiklikku registreerimismärki. Kindlustusandjal on kahju hüvitamise kohustus üksnes siis, kui sõiduk, millega kahju põhjustati, kandis teisaldatavat registreerimismärki ja selle kasutamine sõidukil kindlustusjuhtumi toimumise ajal on registreeritud õigusaktides sätestatud korras.“ |
| AS Tallinna Lennujaam | | | |
| 1 | Täiendada uut kavandatavat LKindIS § 5 punkti 4: „Lepingu sõlmimise kohustust ei ole järgmiste kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukite suhtes: 4) liiklusregistris <u>registreeritud</u> või registreerimata sõiduk, mida kasutatakse väljaspool teeliiklust üksnes avalikuks liikluseks suletud lennuvälja, sadama või kinnistu territooriumil või muul avalikuks liikluseks suletud alal;” Eesmärk peaks ju olema, et kõik sõidukid (sõltumata registreerimisest) ei peaks olema liikluskindlustuskohustusega. | Mitte-arvestatud/ Selgitatud | MID direktiivi muudatusega laiendatakse liikluskindlustuse skoopi. Mh inkorporeeritakse direktiivi teksti varasemad asjaomased Euroopa Kohtu otsused. 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. Direktiivi muudatus sätestab detailsed erandid, mida liikmesriigid võivad oma õiguses ette näha. Nendest eranditest tulenevalt on kujundatud kogu LKindIS § 5. Eelnõu LKindIS § 5 lõikes 4 nimetatud „registreerimata sõiduk“ tähistab igaüks sõidukit, mis ei ole liiklusregistris. Printsibiina tuleb liiklusregistris registreerida sõiduk, mida kasutatakse liikluses. Osundatud § 5 kohta leiab põhjalikuma selgituse eelnõu seletuskirjast. |
| 2 | Miks seadusandja soovib võtta ära hetkel kehtiva § 8 lg 2? Uus kavandatav seadus muudab hetkel kehtivat põhimõtet. Kas | Selgitatud | MID direktiivi muudatustega täpsustub sõiduki kasutamise mõiste ja liikluskindlustuse MID direktiivi põhimõtete kohaselt peab kindlustusandja |

| | | | |
|---|--|------------|--|
| | <p>muudatusega soovitakse tagada, et kõiki kahjujuhtumeid, sõltumata registreeringust, menetletakse kui liikluskindlustusjuhtumeid? Täna menetletakse neid kahjujuhtumeid läbi kaskokindlustuse. Täna §8 lg2 p3 järgi peaks ka uues seaduses silmas pidama, et kahju, mis leiab aset lennujaama (või muul avalikuks liikluseks suletud) territooriumil ei käsitletaks kui liikluskindlustuse kahju. Tegemist ei ole kahjujuhtumiga liikluskindlustuse seaduse vaates.</p> | | <p>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 LKindIS-st hüvitatava kahju määramisel vastuolu VÕS-is sätestatud kahju hüvitamise põhimõtetega. Samuti täpsustatakse direktiivis kindlustuskohustusest erandite tegemise aluseid. Muudatuse täpsemad põhjendatud leiab eelnõu seletuskirjast (LKindIS § 8 muudatuste selgitus koos seal viidatud selgitustega).</p> |
| Eesti Kindlustusmaaklerite Liit (EKML) | | | |
| 1 | <p>EKML on seisukohal, et LKindIS § 6 (12 kuu kindlustusvabastus) ja sellega seonduvaid paragrahve ei peaks MID ülevõtmise käigus tühistama.</p> <p>EKML ei pretendeeri kindlasti Euroopa õiguse eksperdi rollile aga tutvudes direktiivi „2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta direktiivi“, MID direktiivi sõnastuse ja Eelnõu seletuskirjaga siis sooviksime välja tuua järgmist. Direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta, art 5 sätestab: „Liikmesriik võib teha erandi artikli 3 sätetest seoses teatavate avalik-õiguslike või eraõiguslike juriidiliste või füüsiliste isikutega; asjaomane riik koostab selliste isikute nimekirja ja edastab selle teistele liikmesriikidele ja komisjonile. Liikmesriik, kes teeb sellise erandi, võtab vajalikud meetmed, et tagada tema territooriumil ja teise liikmesriigi territooriumil sellistele isikutele kuuluvate sõidukite tekitatud kahju eest hüvitise maksmine.“ Ehk direktiiv millele põhineb kehtiv liikluskindlustuse seadus lubab liikmesriigil teha erandeid kindlustuskohustuse osas ja erandi tegemisest peab teavitama Euroopa Komisjoni. Eeldame siinjuures, et Eesti on oma kohustuse täitnud ja 12 kuu lepinguvabastuse perioodist Euroopa Komisjoni teavitatud. Eelnõu seletuskirjas viidatakse, et vahepealsel ajal on Euroopa Kohus teinud mitu märgilist otsust, mis sisustavad Direktiivi 2009/103/EÜ viisil, et Eesti 12 kindlustusvabastuse erand ei ole enam direktiiviga kooskõlas. Samas on rõhutamata jäänud üks oluline detail, viidatud Euroopa Kohtu otsused on tehtud aastatel 2014 kuni 2017 ehk vaatama arvestavale ajalisele nihkele, ei ole Euroopa Komisjon teinud Eestile etteheiteid, et 12 kuu kindlustusvabastus ei oleks direktiiviga kooskõlas. Seda kinnitab</p> | Arvestatud | <p>Eelnõus on loobutud LKindIS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest, mis tähendab, et alles jääb võimalus lepingu lõppemise järgselt mitte kindlustada oma sõidukit kuni 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sõidukiga ei osaleta liikluses.</p> <p>Eelnõusse lisatakse teavitusmeetmed, millega nähakse kindlustuse turustajatele ette kohustus kindlustusvõtja informeerimiseks lepingu lõppemise eel ja LKFile kohustus teavitada kindlustuskohustusega isikut automaatse kindlustuse rakendumisest, aga ka 12-kuulise kindlustuskohustuse perioodi algusest. Vt lähemalt eelnõus LKindIS § 6 täiendamist lõigetega 4 ja 5 ning seaduse täiendamist §-dega 22¹ ja 64¹).</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>ka Eelnõu seletuskirjas avaldatu. Eelnõu autorid on seletuskirjas viidanud, et täpsustatud on MID direktiivi sõnastust, milline sätestab kindlustuskohustuse ja liikmeriigi õigust teha erandeid kindlustuskohustuse osas. EKML ei vaidlusta fakti, et, MID direktiivi vastavasse artiklisse on lisandunud sõnad: „tingimusel et on kehtestatud ametlik haldusmenetlus või muu liikmesriigi õiguse kohaselt kontrollitav meede“. EKML soovib siinjuures rõhutada, et säilinud on meie hinnangul põhiline tingimus st. liikmesriigi õigus teha üldisest kindlustuskohustusest erandeid. Võrdlevana esitame MID direktiivi artikkel 5 kohase sõnastuse teksti: „3. Liikmesriik võib teha erandi artiklist 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. Iga liikmesriik peab sellise erandi tegemisel tagama, et esimeses lõigus osutatud sõidukeid koheldakse samal viisil kui sõidukeid, mille puhul ei ole artiklis 3 sätestatud kindlustamiskohustus täidetud. EKML on seisukohal, et Eelnõu seletuskirjas on keskendunud eelkõige analüüsile, et milline võiks olla see haldusmenetlus, millisega saaks erandit rakendada ja Eelnõu autorid on asunud seisukohale, et selliseks ametlikuks haldusmenetluse liigiks saaks olla sõiduki kasutuse peatamine Transpordiameti poolt hallatavas sõidukite registris. Samas ei ole Eelnõu autorid üldse käsitlenud MID direktiivi poolt antavat teist erisuse andmise võimalust, nimelt „muu liikmesriigi õiguse kohaselt kontrollitav meede“ EKML on seisukohal, et Eesti õiguses tegelikult juba eksisteerib kontrollitav meede, mis tagab, et liikluses ei osaleks kindlustamata sõidukid sh. need kes kasutavad 12 kuu lepinguvabastuse erandit. Täpsemalt selgitame kehtivat õigusraamistikku: ✓ Liikluskindlustuse seaduse § 3 lg 2 keelab kasutada sõidukit ilma kehtiva liikluskindlustuseta. ✓ Liiklusseaduse § 33 lg 9 sätestab kui sõiduki suhtes on kohustuslik sõlmida vastutuskindlustusleping, peab juht enne sõidu alustamist veenduma sõiduki suhtes sõlmitud kohustusliku vastutuskindlustuslepingu kehtivuses (edaspidi liikluskindlustuse leping) ja selle alusel väljastatud poliisi olemasolus; ✓ Liikluskindlustuse seaduse § 78-82 sätestavad nii rahalise karistuse liikluskindlustuseta liiklemise eest, kui panevad PPA'le kohustuse selle olemasolu üle KONTROLLI teostada. EKML soovib ülaltooduga rõhutada, et MID direktiiv võimaldab jätkuvalt</p> | | |
|--|--|--|

| | | |
|---|--|--|
| <p>teha erandeid üldisest kindlustuskohustusest sh. rakendada Eesti unikaalset lahendust, mis arvestab Eesti kindlustusvõtjate huvidega, kuivõrd Eesti õiguses on juba olemas raamistik, millise olemasolu MID direktiiv nõuab st. sõiduki kasutamine ilma liikluskindlustuseta on keelatud, KONTROLLI selle üle teostab PPA ja rikkumine ise on ka karistatav ning samaaegselt on tagatud MID'i põhiline eesmärk, liikluskahju kannatanud saavad kindlustushüvitise ka olukorras, kus kahju põhjustab erandi alla minev sõiduk. Nagu eespool avaldasime, EKML ei ole Euroopa Liidu õiguse ekspert aga kutsume siinjuures ülesse poliitikuid ja ametnikke tegema kasvõi minimaalse pingutuse Eesti kindlustusvõtjate huvides st. suhtlema Euroopa Komisjoniga kas ja mis tingimustel on Eesti unikaalse erandi jätkamine võimalik versus lahendus, kus me ise tõlgendame Euroopa õigust Eesti kindlustusvõtjate huvide vastu, olukorras, kus Euroopa Komisjon ei ole teinud Eestile meie erandi osas ühtegi etteheidet. Olgu siinjuures esitatud mõjuanalüüsina isikute arvud, kellede jaoks 12 kindlustusvabastuse erandi kaotamine tähendaks kaks korda kõrgemaid kindlustuskulusid. EKML andmetel kasutavad Eesti seaduse võimalust „ei sõida, ei kindlusta“ eelkõige järgmised sõidukiomanikud: a) ca 60 000 mootorratta omanikku b) Nagu Eelnõu seletuskirjas on avaldatud, kasutab lepinguvabastuse erandit ca 3% kõigist sõiduki omanikest ehk ca 30 000 sõidukiomanikku c) Hooajaliselt kasutatav põllumajandustehnika siis saamegi ca 100 000 liikmelise huvigrupi, keda 12 kuu kindlustusvaba erandi kaotamine otseselt puudutab. Eelnõu väljatöötamise eelsel perioodil oli õhus väide, et Eesti kindlustusandjad kohandavad peale 12 kuu kindlustusvabastuse kaotamist oma hinnastamise põhimõtteid viisil, et Eesti kliimaatilistest tingimustest tulenevad ilmselt hooajaliselt sõidukit kasutavad isikud, ei peaks erandi kadumisel maksma kahekordset hinda. EKML soovib siinjuures rõhutada, et selline väide kindlustusandjate hinnastamisest, ei vasta tõele, kuivõrd lihtsasti teostatavad kontroll arvutused (Vaata Lisa 1) mootorratta ja hooajalise põllumajandustehnikaga (kombain) näitavad, et KÕIK kindlustusandjad ei arvesta sõidukite hooajalise kasutamise võimalusega, vaid lähtuvad ka hooajaliselt kasutatavate sõidukite puhul eeldusest, et Tartu suusamaratonile sõidetakse ikka mootorrattaga ja kliima soojenemine võimaldab kombainidel vilja lõigata ka talvekuudel ehk kõigi kindlustusandjate</p> | | |
|---|--|--|

| | | |
|---|--|--|
| <p>kindlustusmakse on rahulikult korrutatud 12 kuu kasutuse eeldusega. Eelnõu autorid on seletuskirjas pakkunud sellise hinnatõusu vältimise meetmena sõiduki ajutist registrist peatamist aga EKML on seisukohal ja tuginedes elektrituru universaalteenusest loobumise kogemusele, saab üsna kindlalt väita, et sõidukite ajutise registrist peatamise meedet kahekordse hinnatõusu vastu, kasutab kindlasti piiratud arv sõidukiomanikke. EKML hinnangul looks Eelnõu autorite poolt välja pakutud 12 kuu kindlustusvabastuse võimaluse alternatiiv, sõiduki ajutine registrist peatamine, ühiskonnale palju suurema probleemi, sest kui hetke statistika alusel põhjustasid 12 kuu kindlustusvabastuse kasutajad 376 õnnetust, siis kahekordse hinnatõusu olukorras, hakkavad õnnetusi põhjustama „ajutiselt registrist kõrvaldatud“ sõidukid ning probleem mitte ei vähene vaid lihtsalt transformeerub. Käesoleva teema kokkuvõtteks, kutsub EKML seadusandjaid ja vastutavaid ametnikke tegema oluliselt suuremaid jõupingutusi suhtlemisel Euroopa Komisjoniga, et Eestis säiliks 12 kuu kindlustusvabastuse periood. EKML usub, et kehtiva liikluskindlustuse seaduse seletuskirjas öeldu: „Kokkuvõtvalt võib väita, et Eesti 12-kuuline kindlustuskohustusest vabastamise erand ei ole Euroopa Liidu liikluskindlustuse süsteemile omane, kuid arvestades Eesti kindlustusvõtjate huve on selline erand eelnõus siiski sätestatud.“ on asjakohane ka täna ja praegu ja seda vaatamata asjaolule, et kindlustusandjatele ei pruugi kehtiv lahendus meeldida. Eelnõu seletuskirjas on analüüsitud 5 võimalikku varianti, milline oleks kõige otstarbekam mudel, lahendis kus 12 kuu kindlustusvabastus kaoks. Variandis 1, kus liikluskindlustuse lõppemisele järgneks koheselt automaatne liikluskindlustus (edaspidi ALK) osas on Eelnõu seletuskirja autorid rõhutanud, et selle variandiga võib kaasneda ALK kindlustustuste arvu suur kasv ja see omaks ebasoovitavat mõju, kuivõrd ALK on kuni 7 korda kallim kui keskmine liikluskindlustus. Eelnõu seletuskirjas kajastatud statistika, et enamus kindlustusvõtjaid sõlmib järgmise perioodi liikluskindlustuse üsna viimasel minutil on ka kindlustusmaaklerite andmetel tõesti nii AGA EKML väide on, et selline käitumismuster tuleneb 12 kuu kindlustusvabastuse võimalusest ehk kui liikluskindlustuse sõlmimine läheb isegi päeva või kaks üle, siis juhul kui isik sõidukit ei kasuta, ei ole see probleem. EKML on üsna kindel, et lahendis, kus turuosalisel</p> | | |
|---|--|--|

| | | |
|---|--|--|
| <p>pingutavad oluliselt rohkem selleks, et teavitada kliente liikluskindlustuse lepingu lõppemisest ja uue lepingu mittesõlmimise tagajärgedest, muutub klientide käitumine päris kiiresti. Näiteks kasutavad osad maaklerid kliendi teavitamisel 6 astmelist teavituse süsteemi, kus 4 meeldetuletust saadetakse kliendile enne lepingu lõppemist ja 2 vahetult peale kindlustusperioodi lõppu. EKML on seisukohal, et juhul kui 12 kuu kindlustusvabastus ikkagi kaotatakse ja siis EKML vaates on Eelnõu seletuskirjas analüüsitud variantidest kõige sobilikum just Variant 1, kuivõrd see tagab seaduskuulekalt käituvale kliendile kõige suurema vabaduse ja kontrolli, mis aitab tal liikluskindlustuse kulu kontrolli all hoida ja ALK rakendamist ei saa käsitleda mitte probleemi vaid ühiskondliku hüvena, mis tagab selle, et kõik liikluskahjude kannatajad saavad enda kahjud hüvitatud ning ka liikluseõnnetuse põhjustajate vastutus on kindlustatud. Eelnõu seletuskirjas on asutud seisukohale, et kuivõrd kindlustust mitteomavate sõidukite osas rakenduv ALK on kallid, seletuskirjas toodud näite kohaselt 120 eurot tavaline liikluskindlustuse leping versus ALK 700 eurot, siis ei pruugi ALK olla parim meede kindlustuskohustuse tagamisel. EKML soovib siinjuures rõhutada, et „kallis“ ALK saab tekkida ainult juhul, kui klient ei täida nõuetekohaselt enda kohustusi aga EKML’l ei ole alust arvata, et Eesti inimesed ei saa enda kohustuste täitmisega hakkama ehk absoluutset enamust „kalli“ ALK teema üldse ei puuduta. Nende isikute kellede kindlustuslepingu sõlmise kohustuse täitmise minetused, tulenevad lihtsalt unustamisest on ära juhitud läbi parema teenuse pakkuja poolse teavituse ja kui tõesti tekkib olukord, kus isik on jätnud tähelepanuta korduvad meeldetuletused teenuse pakkuja poolt ja sisuliselt ignoreerinud ka LKF poolt saadud teavitust ALK tekkest, siis on EKML seisukohal, et antud isikul puudub moraalne õigus teha riigile etteheiteid „kalli“ ALK osas. Kui kallid see ALK siis on või olema peaks, käsitleme järgnevalt. Eelnõu seletuskirja koostajad jätavad avaldamata, et ALK hinnad kinnitab rahandusminister ehk soovi korral on rahandusministril võimalik oma määrusega muuta senist praktikat, kus ALK hinnastamine on selgelt „karistusliku“ iseloomuga, motiveerimaks klienti sõlmima liikluskindlustust turutingimustel. EKML kutsub ülesse pidama täiendavat dialoogi, kas ALK hinnatase peaks ikka olema „karistav“ st. 7 korda kallim ja sisaldab seejuures 640 eurost omavastutust või võiks ALK</p> | | |
|---|--|--|

| | | | |
|---|--|--|---|
| | <p>hinnatase olla lihtsalt „motiveeriv“ ehk lihtsalt mõnevõrra kallim kui turutingimustel pakutav liikluskindlustus. Seda, et ALK „karistuse“ iseloom on hetkel üle võlli ilmestab ka LKF 2022.a majandusaasta aruanne, kus nähtub, et LKF teenis ALK pealt ca 1,3 miljoni kindlustusmakse käibe juures ca 1 miljonit kasumit, mis teeb kahjusuhteks 9%, kusjuures kindlustussektoris tervikuna loetakse heaks kahjusuhet 60% ning 2022.a oli Eesti kahjukindlustusandjate kahjusuhe liikluskindlustuses ca 68%. Majanduslikus vaates on ALK käesoleval ajal kehtivate maksemääradega iga kindlustusandja unistuste äriprojekt. EKML on seisukohal, et muutes ALK hinnastamise põhimõtteid ja võimalusel vähendades selle „karistuslikku“ iseloomu ning parendades oluliselt klientide teavitamist, on samaaegselt võimalik tagada liikluskahjude kannatanute ja ka põhjustajate kaitse st. liikluskindlustuse lepingu pikendamise unustanud kliendi sõiduki suhtes sõlmitakse ALK, millise puhul ei tekki isikul mitte „ärritusfoon“ ebamõistlikult kõrge kindlustusmakse osas, vaid pigem tänutunne, et tema poolne unustamine, ei toonud kaasa olulisi negatiivseid tagajärgi ei liikluskahju kannatanule ega talle endale.</p> | | |
| 2 | <p>Eelnõu seletuskiri käsitleb äärmise põhjalikkusega Varianti 4, kus käsitletakse nn. automaatset liikluskindlustuse pikendamise lahendit, kui head lahendust 12 kuu kindlustusvabastuse kaotamise järgseks ajajärguks, avamata seejuures sellise lahenduse kõiki riske, milliste realiseerumisel suureneb kindlasti liikluskindlustuse makse ja väheneb oluliselt konkurents kindlustussektoris</p> <p>Eelnõu seletuskirjas on põhjendatud automaatset pikenemist kui „kliendile pakutavat mugavusteenust“, milline tagab pideva kindlustuskaitse. See väide ei ole kindlasti vale väide aga kahjuks ei avaldata Eelnõu seletuskirjas selle mugavusega kaasnevaid kõrvalmõjusid, eriti mõju kindlustusmakse suurusele pikas perspektiivis. EKML soovib selguse huvides rõhutada, et kehtiv LKindIS lause keelab ainult automaatselt pikenevaid lepinguid pakkuda ehk Eelnõu pakub selles osas välja 180 kraadist muudatust ehk Eelnõu autorid on väga kergekäeliselt valmis loobuma sellistest kliendi jaoks olulistest väärtusest nagu vabadus ja võrreldavus. Eelnõu seletuskiri küll avaldab, et automaatne pikendamine on võimalik ka kehtiva seaduse alusel aga jätab mainimata, et käesoleval ajal kasutab seda võimalust ainult 25%</p> | <p>Selgitatud / Seletuskirja on täiendatud</p> | <p>LkindIS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest loobumisega seoses on muudetud ka eelnõu seletuskirja ja selles on loobutud §-i 6 kehtetuks tunnistamisega kaasnevate lahendusvariantide analüüsi esitamisest, sh Variandi 4 selgitustest seoses automaatselt pikenevate lepingutega. Siiski on eelnõuga täiendatud LKindIS § 20 selliselt, et see oleks sõnastatud turustaja-neutraalsemalt, püüdes luua eeldused automaatselt pikenevate lepingute jõudmisele ka maaklerkanalisse. Eesmärgiks on luua kindlustusvõtjatele paremad võimalused automaatselt pikenevate lepingute sõlmimiseks.</p> <p>Eelnõu arutamiseks toimus Rahandusministeeriumis 05.12.23 kohtumine EKML, LKF ja FI esindajatega. Arutelu järgselt on eelnõusse lisatud teavitusmeetmed. Eelnõus nähakse kindlustuse turustajatele ette kohustus anda kindlustusvõtjale rohkem infot ühes pakkumise edastamisega, samuti kindlustusvõtja informeerimiseks lepingu lõppemise eel ning LKFile kohustus teavitada kindlustuskohustusega isikut automaatse kindlustuse rakendamisest.</p> <p>Seoses LKindIS § 6 säilimisega on aga lisaks sätestatud LKFile kohustus teavitada kindlustusvõtjat 12-kuulise kindlustuskohustuseta perioodi algusest.</p> <p>Vt lähemalt eelnõus LKindIS § 6 täiendamist lõigetega 4 ja 5 ning seaduse täiendamist §-dega 22¹ ja 64¹, samuti § 20 muudatusi.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p> klientidest ehk absoluutne enamus st. 75% kliente väärtustab liikluskindlustuse lepingu sõlmimisel valikuvabadust st. võimalust võrrelda ehk soovib enda liikluskindlustuse lepingu uuendada ise. EKML soovib rõhutada, et Eesti poliitilisele kultuurile ei ole omane lähenemine, kus riik lähtub eeldusest, et tema kodanikud ei suuda ise oma kohustusi täita, mistõttu peab riik seaduse abil looma mehhanismi, kus „riigi volituse alusel kindlustusandja hakkab otsustama“ 75%’i liikluskindlustuse klientide eest. Eelnõu seletuskirjas viidatakse, et automaatse pikendamise protsessis säilib kliendi vabadus otsustada lepingu sõlmimisel uueks kindlustusperioodiks, millise kindlustusandjaga leping sõlmida kuid ei avalda seda, et see „võimalus“ on 12 päeval aastas ning seda ei saa teha lepinguperioodi kahel viimasel päeval ehk ajal , mil Eelnõu seletuskirjas avaldatud statistika kohaselt kliendid liikluskindlustuse lepinguid sõlmivad. Võrdlusena olgu toodud, et isegi pensionikindlustuse teise samba vahetamine on avatud kolmel kuul aastas. Kindlustusandjate suur ja läbib soov sõlmida kindlustuslepinguid automaatselt pikenevalt, ei ole kindlasti Eesti unikaalne olukord, kuivõrd mitmed rahvusvahelised analüüsid, mis käsitlevad automaatselt pikenevate kindlustuslepingute mõju, toovadki välja kindlustusandjate läbiva narratiivi, millise kohaselt põhjendatakse pikaajalisi kehtvuslepinguid kindlustusandjate poolt kliendi mugavusega ehkki sellega kaasneb alati kõrgem kindlustusmakse võrrelduna nende klientidega, kes oma kindlustuslepinguid regulaarselt võrdlevad. Lisatud näited UK’s teostatud analüüsidele (https://www.financial-ombudsman.org.uk/businesses/complaints-deal/insurance/insurance/pricing-and-renewals ; https://www.which.co.uk/news/article/car-insurance-why-you-shouldnt-allow-your-policy-to-auto-renew-afkXb8U3lgxv ; https://www.consumerintelligence.com/articles/auto-renewals-insurance-rip-off-or-convenient-safety-ne). Seega rahvusvaheline praktika näitab, et kindlustuslepingu automaatne pikendamine tõstab kindlasti kesk pikas perspektiivis liikluskindlustuse hinda ehkki selleks, ei pea tegema isegi keerukaid analüüse, kuivõrd üldteada majandusloogika alusel, kui turuosalisel kaob vajadus klindisuhte nimel pingutada, annab see turuosalisele võimaluse oma teenuse hinda tõsta versus vajadus igakordselt pingutada kliendisuhete nimel lepinguperioodi lõpus. Eelnõu seletuskiri ei käsitle veel ühte automaatse pikendamise </p> | | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| <p>ebasoodsat mõju, nimelt konkurentsi oluline vähenemine. Hetkest, mil automaatne pikenemine muutuks ainukeseks valikuks „külmutaks“ see suuresti turuosaliste olemasolevad turuosad liikluskindlustuses, kuivõrd nagu eespool kirjeldasime, on teenuse pakkuja vahetamine automaatse liikluskindlustuse pikenduse protsessis keeruline, siis oleks selgelt takistatud uute turuosaliste lisandumine ja sellega kaasnev suurem konkurents Eesti kindlustusturul. Võib kindlas kõneviisis väita, et liikluskindlustuse automaatne pikenemine on suurt turuosa omavate turuosaliste huvides. Eelnõu seletuskirjas on selgitatud et: „Variandi 4 juures tuleb siiski välja tuua võimalikust kindlustusvõtjate mugavusest sama kindlustusandja juures lepingu automaatse pikenemisega kaasneda võiv hinnatõus. Selline olukord võib näiteks kujuneda siis, kui lepingut pikendavad kindlustusandjad hakkaksid pikenevate lepingute puhul tegema turutingimustest kallimaid pakkumisi ootuses, et klientidest enamus ei vaata muid pakkumisi. Esiteks, selline nn differential pricing hinnastrateegia ei ole asjaomasel juhul kooskõlas nn IDD direktiivi artikkel 17 lõikes 1 ja nn POGmääruse artikkel 6 lõikes 2 sätestatud põhimõtetega.“ EKML nõustub kindlasti väitega, et nn. differential pricing on Euroopa Liidu õiguse kohaselt keelatud aga EKML ei saa nõustuda väitega, et Eesti kindlustusandjad ei kasutaks aktiivselt nn. differential pricing hinnastrateegiat, milline liikluskindlustuse sundusliku automaatse pikenemise korral ainult võimenduks. EKML põhistab enda väidet avalikus ruumis kättesaadava infoga, nimelt külastades kindlustusandjate veebilehti (www.salva.ee; www.ergo.ee; www.seesam.ee) sisaldavad need infot, et sõlmides kindlustuslepingu kindlustusandja veebilehel saab klient 10% soodustust AGA mida ei avaldata on see, et kindlustuslepingu pikenemisel vastav soodustus enam ei rakendu. Automaatse lepingu pikendamise lahenduse puhul lakkaks toimiv konkurents olemasolevate klientide lepingute osas ja kindlustusandjad konkureeriks ühekordsete soodustuste pakkumisega ainult uutele klientidele, ning soodustusi uutele klientidele finantseeriks kindlustusandja olemasolevad kliendid ehk olukord, mis on meile kõigile tuttav telecom'i turult. Käesoleva teema kokkuvõtteks soovib EKML rõhutada, et Eesti inimesed on selgelt näidanud, et 75% eelistab liikluskindlustuse lepingu sõlmimisel tähtjalist lepingut, mis tagab neile nii kontrolli nii teenuse hinna kui kvaliteedi osas, kuivõrd nende vaates peab teenuse pakkuja</p> | | |
|--|--|--|

| | | | |
|---|--|--|---|
| | <p>pingutama, et klient jätkaks tema juures. Variandis 4 soovivad kindlustusandjad välja pakkuda lahendust, kus nemad enam pingutama ei pea. EKML kutsus ülesse Eesti inimesi usaldama, nad saavad kindlasti hakkama kohustusliku liikluskindlustuse lepingu sõlmimisega õigeks ajaks ja neile sobiva kindlustusandja juures. https://www.which.co.uk/news/article/car-insurance-why-you-shouldnt-allow-your-policy-to-auto-renew-afkXb8U3lgxv https://www.consumerintelligence.com/articles/auto-renewals-insurance-rip-off-or-convenient-safety-net-3</p> | | |
| 3 | <p>Eesti ei tohiks kindlasti loobuda MID's ette nähtud võimalusest luua liikluskindlustuse hindade ja teenuste sõltumatu ning kõigile teenuse pakkujatele kättesaadav võrdlusportaal. Kindlasti ei tohiks MID kohase võrdlusportaaali alternatiiviks olla kindlustusseltside poolt hallatav ja teistele turuosalistele suletud nn. LKF kalkulaator, eriti Eelnõus välja pakutud viisil.</p> <p>Eelnõu seletuskirjas selgitakse, et MID kohaselt võivad liikmesriigid luua liikluskindlustuse võrdlusportaaali, milline peab vastama teatud tingimustele, millistest olulisemad on sõltumatus ja avatus kõigile teenuse pakkujatele. EKML sai Eelnõu seletuskirjast üllatuslikult teada, et Eelnõu autoritele teadaolevalt ei ole Eestis keegi huvitatud sellise võrdlusportaaali loomisest. Selline seisukoht on seda üllatavam, et EKML'e teadaolevalt ei ole riik isegi võimalike huviliste käest seda küsinud, rääkimata vastava konkursi välja kuulutamisest, millisega saaks kontrollida, kas selline huvi eksisteerib või mitte. Eelnõu seletuskirjas selgitavad Eelnõu autorid, et LKindlS sätte lisamine, millise kohaselt peab liikluskindlustuse võrdluskalkulaatorit LKF on lahendus, mis tagab õiguskindluse, kuivõrd LKF juba peab võrdluskalkulaatorit. EKML'e jääb arusaamatuks, millist õiguskindlusest käib jutt, kui seadusesse kirjutatakse LKF kohustus pidada võrdluskalkulaatorit, mis EI VASTA põhimõttele, millised MID sätestab liikluskindlustuse võrdlusportaalile ja LKF kalkulaatoris ei ole esindatud kõik kindlustusandjad rääkimata teistest kindlustuse turustajatest, kelledele juurdepääs kalkulaatoris enda teenuste kuvamiseks on takistatud. LKF kalkulaatori sõltumatuse ja suletuse temaatika on olnud aktuaalne ka meie lähi naabrite lätlaste juures, kus sealne LKF kalkulaator lausa finantsjärelevalve suunise kohaselt suleti. Kuivõrd Eelnõu autorid on asunud seisukohale, et MID kohase liikluskindlustuse võrdlusportaaali loomine ei ole vajalik ja seda saab edukalt</p> | <p>Osaliselt arvestatud / Selgitatud</p> | <p>Küsimuse arutamiseks toimus Rahandusministeeriumis 05.12.23 kohtumine EKML, LKF ja FI esindajatega. MIDis sätestatud võrdlusportaaali eelnõus ei sätestata, kuna selleks puudub riigi jaoks vajadus. Hinnavõrdlusvahendi pidamist LKFi poolt seadusega ei keelata. Eelnõud muudetakse ja LKindlSi lisatav § 69¹ sätestab LKF võib pidada kohustusliku liikluskindlustuse võrdluskalkulaatorit üksnes halduslepingus sätestatud tingimustel.</p> |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | <p>asendada kindlustusandjate poolt opereeritava nn. LKF kalkulaatoriga, siis selline valik välistab ju isegi võimaluse, et Eestisse saaks tekkida MID kohane sõltumatu ja kõiki teenuse pakkujaid võrdselt kohtlev liikluskindlustuse võrdlusportaal, kuivõrd Eelnõus ei sätestata sellise sõltumatu võrdlusportaaali sertifitseerimisprotsessi. Selle teema kokkuvõtteks soovib EKML rõhutada, et lahendus, kus riik loobub MID direktiiviga ette nähtud sõltumatu ja kõigile teenuse pakkujatele avatud liikluskindlustuse võrdlusportaaali loomisest, tuues argumendiks, et see on asendatav kindlustusandjate poolt opereeritava nn. LKF kalkulaatoriga, ei ole lahendus, mis tagaks klientidele juurdepääsu kogu vajalikule infole, kuivõrd ka käesoleval ajal tegutseb turul liikluskindlustuse teenuse pakkujaid kelle vahendusel pakutav liikluskindlustuse makse on kliendile soodsam kui see, mida kuvatakse nn. LKF kalkulaatoris aga see info ei jõua kalkulaatorisse, kuivõrd kalkulaatori operaator LKF on sellise info avaldamise võimaluse välistanud</p> | | |
| 4 | <p>Eelnõuga soovitakse luua Eesti õiguses seni nägematu lahendus, kus turuosaliste esindusorganisatsioonile (LKF ja Eesti Kindlustusseltseide Liit tegutsevad seltsingu alusel ühiselt) antakse seaduse alusel võimalus välja töötada ja kehtestada, suuniseid iseendale, millistele soovitakse Eelnõus anda justkui määruse jõud. Eelnõuga soovitakse luua Eesti õiguses seni nägematu lahendus, kus turuosaliste esindusorganisatsioonile (LKF ja Eesti Kindlustusseltseide Liit tegutsevad seltsingu alusel ühiselt) antakse seaduse alusel võimalus välja töötada ISEENDALE suuniseid, millistel on justkui määruse jõud, kuivõrd neid suuniseid töötatakse välja seaduse delegatsiooninormi alusel. Eelnõu seletuskirjas on isegi avaldatud isikute nimekiri, kes hakkavad konkreetse teema osas vastavat metoodikat välja töötama ning kahetüsäärselt ei ole seal mitte ühtegi kindlustusvõtjate ega regulaatorite esindajat. EKML'1 ei ole vastuväiteid üldlevinud põhimõttele, et turuosaliste esindusorganisatsioonid koostavad enda liikmetele hea tava põhimõtteid aga Eesti õiguses enneolematu lahendus, kus turuosaliste esindusorganisatsioonisuunistele antaks delegatsiooninorm seaduse alusel, ei ole kindlasti kohane. Me ei kujuta ju ette lahendust kus nt. Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liit kehtestaks iseendale reeglid, kui palju võib järgmisel aastal Eestis metsa raiuda. Selline lahendus tekitaks selge konflikti turuosaliste poolt</p> | <p>Eelnõu ja seletuskirja on muudetud / Selgitatud</p> | <p>Küsimuse arutamiseks toimus Rahandusministeeriumis 05.12.23 kohtumine EKML, LKF ja FI esindajatega. Arutelul jäädi eriarvamuste metoodikate õigusjõu omandamise küsimuses, kuid arutelu tulemusel jäetakse kompromissina metoodikate koostamise kohustuse seadusega sätestamine eelnõust välja ja seletuskirjas on metoodikatega seonduvat korrigeeritud. LKFil, samuti EKsLil on ilma metoodikate seaduses nimetatata võimalik valdkonna parimaid praktikaid koondada.</p> |

| | | | |
|---|--|----------------------------|--|
| | <p>seaduse alusel iseendale välja antud suuniste ja näiteks Finantsinspektsiooni suuniste vahel, olukorras, kus Finantsinspektsiooni suunis võib klientide huvidest lähtuvalt erineda kindlustusandjate poolt välja töötatud suunistest. Selline lahendus võimendaks veelgi juba käesoleval ajal on kindlustussektoris esinevaid ilminguid, kus kindlustusandjad lähtuvad liikluskahjude hüvitamisel pigem enda poolt välja töötatud tavadest, mitte regulaatori juhustest (https://www.fi.ee/et/juhendid/margukiri/margukiri-kahjukasitluse-remondiettevotetega-koostoo-ja-kahju-huvitamise-kohta); https://www.lkf.ee/sites/default/files/Selts_AR_tava%2813%29.pdf?87).</p> | | |
| 5 | <p>Eelnõu § 3 lg 3 on lisatud sõnad „mille võib esitada ka elektroonilisel kujul“. Tegemist on MID’st tuleneva täpsustusega, mis peegeldab tehnoloogia arengut ja klientide käitumisharjumusi, kus telefonis asuvad rakendused asendavad järk järgult paberil esitatavad dokumendid. Samas on Eelnõu autorid seletuskirjas esitanud selgituse, milline dokument ei sobiks LKindIS § 3 lg 3 kohaseks dokumendiks, täpsemalt: „ Oluline on märkida, et näiteks maakleri väljastatud sertifikaat või muu tõend ei asenda poliisi. Poliis on kindlustusandja väljastatud kindlustuslepingu sõlmimist tõendav dokument.“ EKML ei tea, miks on Eelnõu autorid pidanud vajalikuks märkida, et maakleri sertifikaat ei ole sobilik, kas siis kindlustusandja ja kindlustusagendi sertifikaat on sobilikud??? EKML vaates on selline seisukoht täiesti arusaamatu, kuivõrd kindlustuspoliisi olemasolu tõendamine kindlustuse sertifikaadiga on globaalselt kindlustuse väljakujunenud praktika. Kindlustusmaaklerid on kehtiva liikluskindlustuse seaduse raames koostanud aastate jooksulsadu tuhandeid liikluskindlustuse sertifikaate, millistega ei ole olnud ühtegi probleemi sh. regulaator või kohtuvõim ei ole teinud etteheiteid sellise praktika osas st. pannud kahtluse alla teesi, et sertifikaat tõendab kindlustuspoliisi olemasolu. Sertifikaatide väljastamise praktika põhineb üldjuhul vajadusele võimaldada kliendile automatiseeritud teenuse osutamise raames väljastada dokument, mis tõendab liikluskindlustuse lepingu sõlmimist. Käeoleval toimib Eesti ühe juhtiva tõukeratta renditeenuse pakkuja vabatahtlik vastutuskindlustus EL liikmeriigis tegutseva kindlustusandja poolt välja antud sertifikaadi alusel. EKML usub, et Eelnõu edasise</p> | Arvestatud Selgitatud / | <p>Eelnõu seletuskirjas on asjaomast selgitust korrastatud. Eelnõuga ei ole kavandatud, samuti ei ole seletuskirja koostamise eesmärgiks olnud kindlustuse olemasolu tõendamise võimaluste piiramine võrreldes välja kujunenud olukorraga. Muudatuse, mille selgitavale osale seletuskirjas osundatakse, eesmärk on seni toimivate liikluskindlustuse olemasolu tõendavate dokumentide esitamise võimaldamine ka elektroonilisel kujul. Eesmärgiks ei ole olnud nt kindlustussertifikaatidega seonduva praktika käsitlemine seletuskirjas. Lisame, et VÕS § 434 lõikes 1 on sätestatud, et kindlustusandja peab kindlustusvõtjale väljastama kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis dokumendi kindlustuslepingu sõlmimise kohta (poliis).</p> |

| | | | |
|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| | menetluse käigus eemaldatakse Eelnõu seletuskirjast ebakohane, kindlustussektori tegevuspraktikaga vastuolus olev ja võimalik, et lausa mõne konkreetse turuosalise vastu suunatud selgitus. Kokkuvõtteks, EKML leiab, et Eelnõu vajab teatud osades täiendavat arutelu, leidmaks Eelnõus paremat tasakaalu MID nõuetele, kindlustusandjate tugevate ärihuvide ning klientide huvide vahel, kuivõrd just klientide huvid on Eelnõus jäänud mitme aspekti osas ilmselt tahaplaanile. | | |
| Eesti Liisingühingute Liit | | | |
| 1 | Seoses automaatse liikluskindlustuse rakendamisega, sooviksime lahendust, kus sõidukiomanik või registrisse märgitud vastutav kasutaja ei saaks "karistatuks" kalli ALK-i kohese rakendamisega, kui omanik või vastutav kasutaja unustas kindlustuslepingu ise õigeaegselt sõlmida. Toetame selles osas alternatiivlahendust, eelnõu SK lk 37 variant 4, kus kindlustusandjatel endil oleks võimalik automaatselt ja turuhinna alusel pikendada ise kindlustuslepingut, teavitades sellest ka kindlustatut. Peame seda eelnõus pakutud variantidest kõige mõistlikumaks lahenduseks, sest see väldiks mõnedel andmetel ca 6-kordse kindlustusmakse tasumist, mis ootamatu lisakuluna avaldaks kahtlemata negatiivset mõju liisinguvõtjast sõidukikasutaja maksevõimele. | Selgitatud / Eelnõu on täiendatud | Eelnõus on loobutud LkindIS §-i 6 kehtetuks tunnistamisest, mis tähendab, et alles jääb võimalus lepingu lõppemise järgselt mitte kindlustada oma sõidukit kuni 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sõidukiga ei osaleta liikluses. Samuti lisatakse eelnõusse leevendusmeetmed, millega nähakse kindlustuse turustajatele ette kohustus kindlustusvõtja informeerimiseks lepingu lõppemise eel ja LKFile kohustus teavitada kindlustuskohustusega isikut automaatse kindlustuse rakendamisest, aga ka 12-kuulise kindlustuskohustuseta perioodi algusest. Vt lähemalt eelnõus LKindIS § 6 täiendamist lõigetega 4 ja 5 ning seaduse täiendamist §-dega 22 ¹ ja 64 ¹ . Sarnaselt kehtiva seadusega on ka edaspidi võimalik sõlmida automaatselt pikenevaid liikluskindlustuse lepinguid (vt LKindIS § 20). Kahjuks praegu maaklerid neid ei vahenda, kuigi seadus sellele takistusi ei sea. Siiski on eelnõuga täiendatud LKindIS § 20 selliselt, et see oleks sõnastatud turustaja-neutraalsemalt, püüdes luua eeldused automaatselt pikenevate lepingute jõudmisele ka maaklerkanalisse. Eesmärgiks on luua kindlustusvõtjatele paremad võimalused automaatselt pikenevate lepingute sõlmimiseks. Eelnõus nähakse kindlustuse turustajatele ette kohustus anda kindlustusvõtjale rohkem infot ühes pakkumise edastamisega, samuti kindlustusvõtja informeerimiseks lepingu lõppemise eel ning LKFile kohustus teavitada kindlustuskohustusega isikut automaatse kindlustuse rakendamisest, aga ka 12-kuulise kindlustuskohustuseta perioodi algusest. Vt lähemalt eelnõus LKindIS § 6 täiendamist lõigetega 4 ja 5 ning seaduse täiendamist §-dega 22 ¹ ja 64 ¹ , samuti § 20 muudatusi. |
| 2 | Vaja olek välja töötada mõistlik lahendus olukorrale, kus politsei on varastatud sõiduki vargusmenetluse lõpetanud kuid ei süüdlast ega sõidukit pole leitud. Seeläbi tekib olukord, kus hajameelsel registrijärgsel omanikul või vastutaval kasutajal tekib kindlustuskohustust ning ALK-i makse talumise risk. Tõsi, | Selgitatud | LS § 77 lg 8 p 2 kohaselt kustutab Transpordiamet mootorsõiduki või selle haagise ajutiselt registrist, kui mootorsõiduk või selle haagis on kuulutatud tagaotsitavaks. LS on Kliimaministeeriumi valdkonna regulatsioon ja saadud selgituse kohaselt nimetatud juhul ei ole ajalisi piiranguid nagu asjaomase paragrahvi lg 7 puhul. |

| | | |
|---|--|--|
| <p>omanikul on võimalik jätkata sõiduki ajutise registrist kustutamisega, kuid teada olevalt on selle maksimaalne periood 24 kuud. Kusjuures omanik peabki jääma igavesti meeles pidama, et ta perioodi lõpus ajutist kustutust jälle pikendaks, sest LKS § 7 kohaselt kannab kindlustuskohustust ja vastutab selle makse tasumise eest omanik või vastutav kasutaja. Peame sellist lahendust varguse ohvri suhtes ebaõiglaseks. Registrist kustutamise võimalust talle sellises olukorras seadus täna ei võimalda. Transpordiamet saab täna LS § 77 lg 8 kohaselt kasutada vaid ajutist kustutamist. Tuleks leida lahendus, kus varguse menetluse lõpetamisel pelgalt registrikande järgi ei satuks varguse ohver olukorda, kus ta jätkuvalt kannab vastutust ja kohustust seoses temalt varastatud sõidukiga.</p> | | |
|---|--|--|