

Lp. Mart Vörklaev  
Rahandusminister

07.11.2023

## Liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõust

Eesti Kindlustusmaaklerite Liit (edaspidi EKML) tänab Teid võimaluse eest esitada EKML kommentaarid liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõule (edaspidi Eelnõu).

Eelnõu seletuskirjast nähtub, et lisaks Rahandusministeeriumi ametnikele on eelnõu väljatöötamisel osalenud ka Eesti Liikluskindlustuse Fondi (edaspidi LKF) õigusvaldkonna ja analüüsivaldkonna eksperdid. **Kuivõrd LKF ja Eesti Kindlustusseltside Liit (edaspidi EKSL) tegutsevad ühise seltsinguna**, siis saab eeldada, et Eelnõu ja selle seletuskiri sisaldavad küllalt täpselt kindlustusseltside vaateid ja soove kuidas MID direktiiv tuleks Eesti õigusesse üle võtta.

Kuivõrd EKML ja täpsemalt kindlustusmaaklerid esindavad kindlustuslepingu sõlmimisel kliente, siis lubage, et esitame Eelnõusse, lisaks kindlustusseltside vaatele ka nende klientide vaate ja soovid, kes eelistavad suhtluses kindlustusandjatega kasutada kindlustusmaaklerit, eriti arvestades asjaoluga, **et Finantsinspektsiooni andmetel on selliseid kliente 41%, kõigist liikluskindlustuse klientidest.**

Enda kommentaarides sooviksime keskenduda eelkõige järgmistele teemadele:

- 1) *Eelnõus on ehk liiga kergelt loobutud 12 kuu kindlustusvaba perioodi võimalusest st. prioriteet on seatud direktiivi tehnilisele ülevõtmisele, mitte Eesti inimeste huvidele. EKML on seisukohal, et LKindIS § 6 (12 kuu kindlustusvabastus) ja sellega seonduvaid paragrahve ei peaks MID ülevõtmise käigus tühistama;*
- 2) *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;*
- 3) *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 võrdlusportali alternatiiviks olla kindlustusseltside poolt hallatav ja teistele turuosalistele suletud nn. LKF kalkulaator, eriti Eelnõus välja pakutud viisil;*
- 4) *Eelnõuga soovitakse luua Eesti õiguses seni nägematu lahendus, kus turuosaliste esindusorganisatsioonile (LKF ja Eesti Kindlustusseltside Liit tegutsevad seltsingu alusel ühiselt) antakse seaduse alusel võimalus välja töötada ja kehtestada, suuniseid iseendale, millistele soovitakse Eelnõus anda justkui määruse jõud;*
- 5) *Eelnõu seletuskirjas on autorid esitanud seisukohti, mis lähevad vastuollu kindlustusturu praktikaga, takistavad innovatsiooni kindlustussektoris ning võivad olla vastuolus ka Euroopa Liidu teenuste osutamise vabaduse põhimõtetega.*

Alljärgnevalt esitame enda seisukohad detailsemalt:

1. 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 teavitanud.**

Eelnõu seletuskirjas viidatakse, et vahepeelsel 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 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 keskendutud 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 käsitletud 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 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 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 pingutavad oluliselt rohkem selleks, et teavitada kliente liikluskindlustuse lepingu lõppemisest ja uue lepingu mittesõlmimise tagajärjedest, 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 käituva 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 liiklusõnnetuse põhjustajate vastutus on kindlustatud.

Eelnõu seletuskirjas on asutud seisukohale, **et kuivõrd kindlustust mitteomavate sõidukite osas rakenduv ALK on kallis**, 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’i ei ole alust arvata, et Eesti inimesed ei saa enda kohustuste täitmisega hakkama ehk absoluutset enamust „kalli“ ALK teema üldse ei puuduta.** Nende isikute kellele kindlustuslepingu sõlmise kohustuse täitmise minetused, tulenevad lihtsalt unustamisest on ära juhivad 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 saadetud teavitust ALK tekkest, siis on EKML seisukohal, et antud isikul puudub moraalne õigus teha riigile etteheiteid „kalli“ ALK osas.

Kui kallis 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 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<sup>1</sup>, 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.

- 2. 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% 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 kestvuslepinguid kindlustusandjate poolt kliendi mugavusega ehkki sellega kaasneb alati kõrgem kindlustusmakse võrrelduna nende klientidega, kes oma kindlustuslepinguid regulaarselt võrdlevad. Lisatud näited UK’s teostatud analüüsidele<sup>2</sup>:

<sup>1</sup> [https://www.lkf.ee/sites/default/files/2023-05/Majandusaasta%20aruanne\\_2022.pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/2023-05/Majandusaasta%20aruanne_2022.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.financial-ombudsman.org.uk/businesses/complaints-deal/insurance/insurance-pricing-and-renewals>

**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 kliendisuhte nimel lepinguperioodi lõpus.

**Eelnõu seletuskiri ei käsitle veel ühte automaatse pikendamise 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 kaasneva 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<sup>3</sup> sisaldavad need infot, et sõlmides kindlustuslepingu kindlustusandja veebilehel saab klient 10% soodustust AGA mida ei avaldata on see, et kindlustuslepingu pikendamisel vastav soodustus enam ei rakendu. Automaatse lepingu pikendamise lahenduse puhul lakkaks toimiv konkurents olemasolevate klientide lepingute osas ja kindlustusandjad konkureeriksid 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 tähtajalist lepingut, mis tagab neile nii kontrolli nii teenuse hinna kui kvaliteedi osas, kuivõrd nende vaates peab teenuse pakkuja pingutama, et klient jätkaks tema juures. Variandis 4 soovivad kindlustusandjad välja pakkuda lahendust, kus nemad enam pingutama ei pea. EKML kutsub 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>

<sup>3</sup> [www.salva.ee](http://www.salva.ee); [www.ergo.ee](http://www.ergo.ee); [www.seesam.ee](http://www.seesam.ee)

**3. Eelnõu seletuskirjas selgitakse, et MID kohaselt võivad liikmesriigid luua liikluskindlustuse võrdlusportaali, 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 võrdlusportaali 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 LKindIS 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 võrdlusportaale ja LKF kalkulaatoris ei ole esindatud kõik kindlustusandjad rääkimata teistest kindlustuse turustajatest, kelledele juurdepääs kalkulaatoris enda teenuste kuvamiseks on takistatud. LKF kalkulaatori sõltumatus 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 võrdlusportaali loomine ei ole vajalik ja seda saab edukalt 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 võrdlusportaali sertifitseerimisprotsessi.

Selle teema kokkuvõtteks soovib EKML rõhutada, et lahendus, kus riik loobub MID direktiiviga ette nähtud sõltumatu ja kõigile teenuse pakkujatele avatud liikluskindlustuse võrdlusportaali 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.**

**4. Eelnõuga soovitakse luua Eesti õiguses seni nägematu lahendus, kus turuosaliste esindusorganisatsioonile ( LKF ja Eesti Kindlustusseltside 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 meetodikat välja töötama ning kahetusväärselt ei ole seal mitte ühtegi kindlustusvõtjate ega regulaatorite esindajat.

EKML'l ei ole vastuväiteid üldlevinud põhimõttele, et turuosaliste esindusorganisatsioonid koostavad enda liikmetele hea tava põhimõtteid **aga Eesti õiguses enneolematu lahendus, kus turuosaliste esindusorganisatsiooni suunistele 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 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 juhistest.<sup>4</sup>

**5. 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 LKindS § 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 jooksul sadu 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 raamides väljastada dokument, mis tõendab liikluskindlustuse lepingu sõlmimist.

Käeoleval toimib Eesti ühe juhtiva töukeratta renditeenuse pakkuja vabatahtlik vastutuskindlustus EL liikmeriigis tegutseva kindlustusandja poolt välja antud sertifikaadi alusel.

EKML usub, et Eelnõu edasise 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.

Lugupidamisega

Kaido Tropp  
Eesti Kindlustusmaaklerite Liit

Lisad:

- 1) Lisa 1, hooajaliselt kasutatavate sõidukite aastase liikluskindlustuse arvutused

---

<sup>4</sup> <https://www.fi.ee/et/juhendid/margukiri/margukiri-kahjukasitluse-remondiettevetetega-koostoo-ja-kahju-huvitamise-kohta>  
[https://www.lkf.ee/sites/default/files/Selts\\_AR\\_tava%2813%29.pdf?877](https://www.lkf.ee/sites/default/files/Selts_AR_tava%2813%29.pdf?877)