



Riigikogu majanduskomisjon
majanduskomisjon@riigikogu.ee

Teie 12.06.2025

nr RIIGIKOGU/25-
0535/-3T

Meie 11.07.2025

nr 1.1-11/2368-4

**Vabariigi Valitsuse arvamuse liikluskindlustuse seaduse
muutmise seaduse eelnõu (649 SE) kohta**

Riigikogu edastas Vabariigi Valitsusele arvamuse andmiseks Isamaa fraktsiooni algatatud liikluskindlustuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (649 SE). Eelnõu eesmärgiks on muuta liikluskindlustuse seadust selliselt, et kõik täismassiga kuni 3,5 tonni (kaasa arvatud) kaaluvad haagised oleksid liikluskindlustuse kohustusest vabastatud.

Vabariigi Valitsus arutas eelnõu 12. juuni 2025 istungil, tuginedes Rahandusministeeriumi arvamusele. Valitsus otsustas eelnõu mitte toetada. Otsuse tegemise kaalutlused olid järgmised:

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (edaspidi direktiiv) artikkel 3 näeb ette, et iga liikmesriik võtab artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed, et tagada sellise sõiduki kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, tsiviilvastutuskindlustuse olemasolu. Euroopa Kohus on selgitanud, et see tähendab üldise kindlustuskohustuse sätestamist, st kindlustusleping tuleb sõlmida kõikide Eesti sõidukite suhtes. Direktiivi artikkel 1 punkt 1 defineerib sõiduki mõiste ja selle punkti b kohaselt tuleb sõidukina käsitleda ka kõiki ühendatud või ühendamata haagiseid. Eeltoodust tulenevalt tuleb haagise suhtes sätestada kindlustuskohustus, so lepingu sõlmimise kohustus.

Üldistades võib öelda, et praktikas on liikmesriigid lahendanud haagisega seotud vastutuse küsimuse kahel viisil:

1. haagiste suhtes tuleb sõlmida eraldi leping (enimlevinud lahendus, sh Eestis);
2. haagisega seotud vastutus on kindlustatud veduki suhtes sõlmitud lepinguga.

Eelviidatud punktis 2 toodud lahendus on omane eelkõige riikidele, kus (kerge)haagisel pole eraldi registreerimismärki ja sellele kinnitatakse sõiduki registreerimismärk ja/või riikidele, kus haagist käsitatakse sõiduki osana (näiteks Holland, Taani, Rootsi).

Eelnõuga pakutud lahendus, mille kohaselt puuduks haagistel üldse kindlustus, on Euroopa Liidus pretsedenditu. Nagu ülal märkisime, siis üksikutes riikides esineb lahendusi, kus haagis loetakse kindlustatuks veduki liikluskindlustuse lepingu alt, kuid teist sellist lahendust, et teatud tingimustele vastavad haagised vabastatakse kindlustuskohustuse alt, pole.

Põhimõtteliselt võimaldab direktiivi art 5 lg 2 teha erandi kindlustuskohustusest seoses teatavat liiki sõidukitega või teatavate erimärke kandvate sõidukitega ja vabastada need kindlustuskohustusest. Siiski on küsitav, kas direktiivi mõttega on kooskõlas niivõrd üldise välistuse kehtestamine, nagu see on eelnõuga välja pakutud. Asjaolu, et sellist välistust ei ole üheski riigis tehtud, pigem kinnitab selle küsitavust. Olgu öeldud, et eelnõu mõjualasse jäävaid haagiseid on liiklusregistris märkimisväärne hulk - ca 125 000.

Juhul, kui haagised vabastatakse kindlustuskohustusest, siis tuleb neid sõidukeid käsitleda kindlustamata sõidukitena (LKindlS § 45 lg 2, direktiivi art 5 punkt 2 lõige 2). See tähendab, et sellisel juhul hüvitab haagisega tekitatud kahju Eesti Liikluskindlustuse Fond, kellel tekib tagasinõue haagise valdaja vastu (LKindlS § 57 p 8).

Eesti seaduse järgi loetakse kahju haagisega põhjustatuks, kui haagis on iseeneslikult liikuma hakanud, vedukita pargitud, peatatud või muul põhjusel seismajäetud haagis, samuti juhul, kui veduk jääb tuvastamata (LkindlS § 47 lõiked 2 ja 3). 2024. aastal oli selliseid kindlustusjuhtumeid 45 (keskmine kahju ca 1000 eurot) ja 2023. aastal 48 (keskmine kahju ca 1500 eurot). Üldiselt võib öelda, et haagise suhtes sõlmitud kindlustuslepingu alusel kahju hüvitamine Eestis on pigem erandlik, kuid see pole enam nii harv kui varem.

Eelnõu mõjualasse kuuluvad ka paadihaagised, hobutreilerid ja haagissuvilad, millega liigeldakse sageli väljaspool Eestit. Tuleb silmas pidada, et liikluskindlustuse leping kehtib kogu Euroopa ühenduse territooriumil ja vastava märke korral teistes roheline kaardi riikides. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 864/2007 lepinguväliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (ELT L 199, 11.07.2007, lk 40–49) tulenevalt kohaldatakse õigusvastaselt tekitatud kahju hüvitamisele selle riigi õigust, kus kindlustusjuhtum aset leidis. Paljude riikide õigusaktid on sätestanud eriregulatsiooni haagise osalusel toimunud kindlustusjuhtumite tarbeks, näiteks on sätestatud, et haagise ja veduki kindlustusandjad vastutavad solidaarselt, 50%/50% või hüvitatakse kahju selle sõiduki liikluskindlustuse alt, mis on kontaktis kannatanu sõiduki või kahjustatud asjaga. Juhul, kui vabastada Eesti haagised kindlustuskohustuse alt, siis tuleb need kahjud kinni maksta haagise omanikel.

Eelnõu mõjualasse jäävate haagiste liikluskindlustuse päevamakse 2024. aastal oli 0,0156 eurot ja 2025. aastal 0,0145 eurot. Keskmine aastamakse oli eelmisel aastal 5,7 eurot. Päevamakse on küllaltki mõistlik seetõttu, et tänane regulatsioon võimaldab haagistega seotud kindlustusrisi suhteliselt täpselt hinnata. Pakutud eelnõu vastuvõtmisel poleks kindlustusandjal enam võimalik kindlustusrisi hindamisel arvestada, millist sõidukit kasutatakse haagise vedamiseks ja millist mitte, mistõttu hinnastatakse haagise risk kõigi teiste sõidukite kindlustusmaksemääraadesse. Kindlustuses on määramatusel alati kõrgem hind, mistõttu võib eeldada, et muudatuse mõjul võivad kindlustusmaksed kasvada.

Kokkuvõttes leiab Vabariigi Valitsus, et eelnõu ei saa toetada ja seda eelkõige järgmistel põhjustel:

1. Eestis kehtiv haagiste kindlustamise loogika on sama enamikes Euroopa Liidu riikides ja selline lahendus töötab hästi olukorras, kus liikluskindlustus kehtib ühenduse üleselt ning erinevates riikides on erinev regulatsioon haagisega seotud kindlustuse ja haagiste osalusel toimunud kindlustusjuhtumi tõttu tekitatud kahjude hüvitamiseks;

2. sagedased on liiklusõnnetused, mille puhul ei ole võimalik tuvastada vedukit (nt õigusvastaselt pargitud valgustamata haagis; mittekontaktne liiklusõnnetus, mille puhul on teada üksnes haagise registreerimismärk, vms);
3. kuna üldiselt on Euroopa Liidus tavaks, et haagise suhtes peab olema sõlmitud eraldi leping, siis võib Eesti kodanikel tekkida teistes riikides probleeme politseile rahvusliku eriregulatsiooni selgitamisega;
4. kui haagised oleks vabastatud kindlustusest, siis peab haagisega põhjustatud kahju hüvitama sõiduki põhiasukohariigi garantiifond, kelleks liiklusregistris registreeritud kindlustamata haagise puhul on üldjuhul Eesti Liikluskindlustuse Fond, kellel omakorda tekib tagasinõudeõigus omaniku vastu ehk liikluskindlustuse kahju põhjustaja kaitse funktsioon jääb täitmata;
5. eelnõuga tehtav suureulatuslik haagiste vabastus kindlustuskohustusest ei ole meie hinnangul kooskõlas liikluskindlustuse direktiiviga ja sellist regulatsiooni pole ka üheski teises ELi liikmesriigis.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jürgen Ligi
rahandusminister

Siiri Tõniste 5885 1466
Siiri.Toniste@fm.ee