

## **Arvamus liikluskindlustuse seaduse muutmise seaduse eelnõu osas**

Lugupeetud härra minister

Eesti Liikluskindlustuse Fond (edaspidi "LKF") tänab Teid võimaluse eest avaldada arvamust kohustusliku liikluskindlustuse seaduse muutmise seaduse eelnõu (edaspidi "eelnõu") kohta. Esitame eelnõu osas järgmised ettepanekud.

### ***LKF toetab kallid kindlustuse rakendamise asemel lepingute automaatset pikenemist***

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 pikenemine uueks perioodiks, kui kindlustusvõtja ei väljenda teistsugust tahtet 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 pikenemise tagatud reeglina pidev kindlustuskaitse;
- tänaste liikluskindlustuse lepingute uuendamise harjumuskäitumise taustal võib järeldada, et isegi võimalikke täiendavaid eelteavitusi arvesse võttes, ei ole tagatud see, et kindlustusvõtjad ise uuendaks lepinguid nii, et kindlustusperioodi vahel ei oleks ajalist vahet (vt Joonist 8);
- vähematel juhtudel rakenduks turutingimustel kindlustamisest oluliselt kulukam ALK, sest sõiduauto suhtes sõlmitud tavapärase liikluskindlustuse lepingu keskmine aastamakse oli 2022. aastal 121 eurot, kuid sama ALK maksaks 701 eurot;
- tänane liikluskindlustuse regulatsioon ei ole motiveerinud kindlustusandjaid ja kindlustusmaaklereid pakkuma lahendusi, mis tagaks lepingute asjakohase uuendamise, sh eelteavituste saatmisel lõppema hakkavast kindlustusest;
- lepingu õigeaegse uuendamise unustajate jaoks on lepingu automaatse pikenemise näol tegemist n.õ 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 kaasaegse lahendusega, kus vaikumisi 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. Analoogse lahendusena saab tuua kohustusliku kogumispensioni, kus noored tööturule sisenejad liidetakse süsteemiga koos fondi loomisega automaatselt (vaikimisi), kuid neil on õigus omapoolset initsiatiivi näidates sellest süsteemist lahkuda.
- automaatselt uuenevad lepingud kaitsevaid paremini neid, kes kogemata jätvavad lepingu sõlmimata ja põhjustavad kahju, sest ALK puhul rakendatakse omavastutust 640 eurot kindlustusjuhtumi kohta.<sup>1</sup>

Lepingu automaatne pikenedamine 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 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 pikenedamise asemel, siis kohene ALK rakendumine oleks kindlustusvõtjale koormavam (kõrgem maksumus, omavastutus, täitemenetlus) ja piiraks tema valikuvõimalust rohkem, sest lepingu automaatse pikenedamise korral pikeneks leping kindlustusvõtja valitud kindlustusandja juures.*“.

Seetõttu on arusaamatu, et eelnõu koostajate hinnangul osutusid perspektiivikamateks nii variant 4 (liikluskindlustuse lepingute automaatselt pikenedamise 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 kaasneb 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 pikenedamise 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 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 lepinguid.

---

<sup>1</sup> Vt seletuskiri lk 38

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 KindITS § 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 nõudmistele vastava lepingu väljasõelumisel kasvab.

Eelpooltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p 16 järgmises sõnastuses:

**16) paragrahvi 20 tekst muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:**

*„(1) Liiklusregistrisse kantud sõiduki suhtes sõlmitud leping pikeneb automaatselt järgmiseks kindlustusperioodiks, kui kindlustusvõtja ei sõlmi hiljemalt kaks tööpäeva enne kindlustusperioodi lõppu lepingut teise kindlustusandjaga.*

*(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.*

*(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 tähtjaks kohustatud esitama kliendile kindlustusandjate pakkumused järgmiseks kindlustusperioodiks. Kliendile esitatud pakkumus või pakkumused ei või olla tingimuslikud.*

*(4) Automaatselt pikenenud lepingu korral loetakse kindlustusmakse teiseks või järgnevaks kindlustusmaksaks.*

*(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.“;*

### **Jõustamine ja üleminekusätted**

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 lisa.

### **Termini „sõiduk“ määratlemine üldsätetes**

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 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 menetlustappi tuleb analüüsida, kas läbivalt termini „sõiduk“ kasutamisega või kaasneda teisigi probleeme.

### **Kindlustuskohustusega sõiduk**

Teeme ettepaneku analoogiliselt MID-ga täiendada kindlustuskohustusega sõidukite loetelu punktiga 7 järgmises sõnastuses: „*eelmistes punktides nimetatud sõiduki haagis*“.

Sõiduk on seaduse tähenduses üksnes mootori jõul liikuv maismaa sõiduk, samuti selle haagis (§ 1 lg 1<sup>1</sup>). 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

### **Kindlustusjuhtumi määratlus**

Teeme ettepaneku eelnõu § 1 p 2, millega täiendatakse seadust §-ga 1<sup>3</sup> täiendada punktiga 3 järgmises sõnastuses: „*tööseadmena ning realiseerus tööseadmena kasutamisele iseloomulik risk*“.

**Selgitused.** Euroopa Kohus on kohtuasjas C-514/16<sup>2</sup> selgitanud, mil pole tegemist sõiduki kasutamisenä 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 mõistega hõlmatud. Ka riigikohus on lahendis 2-19-19203 selgitanud, et tuleb vaadata, kas realiseerus liikluses käitamisele iseloomulik risk või töösooritusele iseloomulik risk (p 21).<sup>3</sup> LKF on seisukohal, et sedastatud põhimõtted peaks õigusselguse ja tarbetute vaidluste ärahoidmiseks leidma kajastust ka liikluskindlustuse seaduses.

### **Liiklusseaduse muudatused**

Kuivõrd eelnõuga muudetakse ka liiklusseaduses liikluskindlustust puudutavaid sätteid, siis teeme ettepaneku täiendada LS § 77 järgmise lõikega:

„§ 77 lg 8<sup>5</sup>: *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 haagis loetakse uuesti registris olevaks*“.

*Alternatiivselt teeme ettepaneku muuta lg 8<sup>4</sup> ja sõnastada see järgmiselt: „Mootorsõiduk või selle haagis, mis on liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või mille registrikanne on peatatud, loetakse registreerimata sõidukiks ja sõidukile omistatud riiklik registreerimismärk liikluskindlustuse seaduse § 9 lõike 2 tähenduses sõidukile mittekuuluvaks registreerimismärgiks. Sellise sõiduki kasutamine liikluses on keelatud. Erandkorras võib mootorsõidukit või selle haagist, mille registrikanne on peatatud, kasutada liikluses käesoleva seaduse § 73 lõikes 74 nimetatud juhtudel*“.

**Selgitused.** LS § 77 lg 8<sup>4</sup> kohaselt loetakse mootorsõiduk või selle haagis, mis on liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või mille registrikanne on peatatud, registreerimata sõidukiks. Järelikult tuleks kehtetuna käsitleda ka selle sõiduki registreerimismärki, kuivõrd seda tuleksomakorda käsitada mh tõendina sõiduki kehtestatud korras registreerimise kohta. Seda tõlgendust toetab asjaolu, et märgile on kantud sõidukile omistatud registreerimisnumber riiklikus registris, aga sõiduk loetakse registreerimata sõidukiks.

<sup>2</sup> Vt p 41-42, arutivõrgus kättesaadav <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=197180&pageIndex=0&doclang=et&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=136849>

<sup>3</sup> Vt p 21, arutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=314842326>

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. Juhul, kui sõidukil on sellele mittekuuluv või mittevastav numbrimärk loetakse selle põhiasukohaks kindlustusjuhtumi toimumiskoha riik (LKindIS § 9 lg 2; liikluskindlustuse direktiiv (2009/103/EÜ) art 1 p 4 d). Selliste sõidukite poolt põhjustatud kahju peab hüvitama põhiasukoha riigi garantiifond, kelleks Eestis on LKF. Seetõttu ongi paljud riigid kehtestanud oma õiguses, et ajutiselt kustutatud sõidukite registrimärgid loetakse sõiduki juurde mittekuuluvaks.

Probleemi ilmestamiseks toome järgmise näite:

Läti Vabariigis registreeritud liikluskindlustuseta sõiduk, mis on sealsest registrist ajutiselt kustutatud põhjustab Eestis kindlustusjuhtumi. Kuna Läti seaduse kohaselt käsitatakse sellele sõidukile väljastatud numbrimärki sõidukile mittevastavana, siis tuleb sõiduki põhiasukoha riigina LKindIS § 9 lg 2 ja MID art 1 p 4 d kohaselt käsitada Eestit ja sellise sõiduki poolt tekitatud kahju hüvitab LKF. Kui aga meie liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõidukiga põhjustatakse Lätis liiklusõnnetus, hüvitab selle tõttu tekitatud kahju samuti LKF, sest meie liikluseaduse järgi ei saa ajutiselt kustutatud sõiduki registrimärki käsitada sõidukile mittekuuluvana. Praktikas on eriti sagedased ka juhtumid, kus meilt põhjamaadesse elama asunud isik võtab seal kasutusse meie registrisse kantud sõiduki, mis küll kustutatakse ajutiselt liiklusregistrist, ent mida ei registreerida uue elukohariigi vastavas registris. Ka sellisel juhul hüvitab kindlustusjuhtumi korral kahju LKF.

Nimetatud probleemile tuleb kiiresti leida lahendus, sest praegune süsteem on Eesti autosõitjatele kulukas. Tinglikult maksavad meie inimesed läbi oma kindlustusmaksete need kahjud kinni. Teadupärast on liikluskindlustusmaksed viimasel ajal jõudsalt kasvanud ja ühiskonnas on selle osas olnud kuulda nurinat ning on põhjust eeldada, et ka liikluskindlustuse seaduse muudatustel ei ole makset alandavat toimet. Sätte eesmärk on tuua liikluseadusse regulatsioon, mis haakuks paremini liikluskindlustuse seaduse ja mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse direktiiviga (MID). Lisaks tagaks muudatus Eesti liiklejatele võrdse kohtlemise naaberriikidega, kus vastav regulatsioon on juba olemas.

Muudatuse aluseks on MID direktiiv ja liikluskindlustuse seaduse § 9, mis sätestab sõiduki põhiasukoha riigi mõiste ja juhised, kuidas kindlaks määrata, milline on sõiduki põhiasukoht. On tavapärane, et üldiselt on põhiasukohaks riik, mille registris sõiduk on. Juhul kui sõidukil aga kas puudub registreerimismärk või registreerimismärk on sõidukile mitte kuuluv, siis loetakse põhiasukohaks riiki, kus toimus kindlustusjuhtum.

Sätte eesmärk on seega kokkuvõttes luua olukord, kus juhul kui sõiduk on registrist kas ajutiselt kustutatud või on sõiduki registrikanne peatunud, siis loetakse sõiduki registreerimismärk sõidukile mitte kuuluvaks ja ühes sellega ka hõljuvalt kehtetuks hetkeni, kuni sõiduki ajutine kustutamine või registrikande peatumine lõppeb. Vastava sätte olemasolu korral loetakse sellise sõiduki põhiasukohaks riik, kus kahju põhjustati. Sellega likvideeritaks olukord, kus LKF peab hüvitama välisriigi kahju sellise sõiduki suhtes, mis ei olnud registris ja mille kasutamine oli keelatud.

Palume meie ettepanekuid eelnõu edasisel menetlemisel arvestada. Oleme meeleldi valmis vajadusel kohtuma ja oma ettepanekuid täiendavalt selgitama.

Lugupidamisega

Mart Jesse  
juhatuse esimees

Lisatud: ettepanek üleminekusätete osas

Martti Merila 5074563