

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse instituut

Kadi Tambaum

KINDLUSTUSANDJA TAGASINÕUDE ALUSED LIIKLUSKINDLUSTUSES

Magistritöö

Juhendaja
Dotsent Janno Lahe

Tartu
2015

Sisukord

Sissejuhatus	3
1. Tagasinõudeõiguse tähendus ja üldised eeldused.....	7
1.1. Tagasinõudeõigus	7
1.2. Tagasinõudeõigus liikluskindlustuses: üldised erisused kehtiva ja varemkehtinud liikluskindlustuse seaduse vahel.....	8
1.3. Kindlustusandja tagasinõudeõigus VÕS § 69 lg 2 alusel	15
2. Kindlustusandja karistusliku iseloomuga tagasinõudeõigus sõidukijuhi vastu	18
2.1. Tagasinõue kindlustusjuhtumi tahtliku tekitamise korral.....	18
2.2. Tagasinõue sündmuskohalt lahkumise korral.....	22
2.3. Tagasinõue ebaseadusliku valduse alusel.....	27
2.4. Tagasinõue joobeseisundis tekitatud kahju alusel	30
2.5. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõiduki suhtes oli sõlmitud 30-päevase kindlustusperioodiga leping ja sõidukijuht rikkus sõiduki kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi	37
3. Kindlustusandja põhjuslikul seosel põhinev tagasinõudeõigus sõidukijuhi vastu	39
3.1. Tagasinõue lubatud sõidukiirust ületades.....	39
3.2. Tagasinõue liiklusjärelvalve teostaja peatamise märguande eiramise alusel	41
3.3. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes juhtis sõidukit juhtimisõiguseta ja kes ei täitnud mootorsõidukile kehtestatud ja juhiloale märgitud nõudeid.....	42
3.4. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes oli kõrvaldatud sõiduki juhtimiselt ja juhtimiselt kõrvaldamise alus ei olnud ära langenud.....	47
3.5. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes ei esitanud sõidukit kindlustusandja nõudel ülevaatamiseks või ei andnud kindlustusjuhtumi asjaolude kohta selgitusi.....	49
4. Kindlustusandja tagasinõudeõigus teiste isikute vastu	52
4.1. Tagasinõue kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi tööandja vastu	52
4.2. Tagasinõue kindlustuskohustuse täitmise eest vastutava isiku vastu	53
4.3. Tagasinõue kindlustusvõtja vastu kindlustusmakse tasumisega hilinemise korral	54
Kokkuvõte	58
Summary: Grounds of insurer's right of recourse in Motor Third Party Liability Insurance ..	66
Kasutatud materjalide loetelu	73

Sissejuhatus

Eestis on aastatel 1993-2015 kehtinud neli liikluskindlustuse seadust (edaspidi LKindIS): 1992. aasta seadus, 1995. aasta seadus, 2001. aasta seadus ja nüüdseks 2014. aasta seadus. Liikluskindlustusega seotud inimesi on tänapäeval väga palju ning ühiskond on pidevas muutumises, seega on loomulik, et LKindIS tuleb aeg-ajalt muuta ja täiendada. Eestis kehtestati liikluskindlustus kohustusliku kindlustusena 1993. aastal. Kohustusliku liikluskindlustuse kõige olulisemaks eesmärgiks on kannatanute kaitse liiklusõnnetustes, st olenemata kahju tekitaja majanduslikust seisust peab kannatanule olema tagatud kiire ja õiglane kahju hüvitamine.¹ Kindlustusleping kõige laiemas tähenduses on leping, mille puhul üks pool (kindlustusandja) võtab endale tasu eest kohustuse kokkulepitud juhtumi toimumisel maksta teisele isikule rahasumma.²

Võlaõigusseaduse (edaspidi VÕS) § 476 lg 1 järgi on kahjukindlustus kindlustuse liik, mille korral on kindlustusandja kohustatud hüvitama kindlustusvõtjale kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud kahju. VÕS-i 24. peatüki kohaselt on kahjukindlustuse liikideks üldine kahjukindlustus, veosekindlustus, õigusabikuludekindlustus ja vastutuskindlustus. Kindlustustegevuse seaduse (edaspidi KindITS) § 7 järgi võib vastutuskindlustus olla nii vabatahtliku kui ka kohustusliku kindlustuse vormis. Seega on liikluskindlustus kohustuslik vastutuskindlustus. VÕS kommentaari kohaselt “vastutuskindlustusel on kaks peamist eesmärki: esiteks kannatanule tekitatud kahju hüvitamine ja teiseks kahju tekitaja vabastamine nimetatud kohustuse täitmisest. Esimene eesmärk on olulisem kohustusliku vastutuskindlustuse korral, teine pigem jällegi vabatahtliku vastutuskindlustuse korral.”³

Vastutuskindlustus on aja jooksul kogenud põhjalikke muudatusi. Alustades sellest, et 19. sajandil kaitses vastutuskindlustus pigem kindlustatud kahjutekitajat, lõpetades sellega, et 20. sajandil kujunes sellest instrument sotsiaalpoliitikas, mille eesmärgiks oli kaitsta kannatanut. Tõsi on see, et kindlustuskaitse ei kaitse ainult kindlustusvõtjat rahalise puuduse eest, vaid kindlustuskaitse teenib ka kannatanu huve juhtudel, kus kahju tekitajal, kes on kahju tekitamises

¹ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 2. – Arvutivõrgus: <http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d&>

² E. R. Hardy. General Principles of Insurance Law. 6th Ed. London: Butterworths, 1993, lk 3; VÕS § 422 lg 1.

³ P. Varul jt. Võlaõigusseadus II. 2.-7. osa (§§ 208-618). Komm vlj. Tallinn 2007, lk 553.

isiklikult vastutav, puuduvad vahendid nõude täitmiseks.⁴

Martin Kuusiku sõnade kohaselt on “tsiviilvastutuskindlustuse puhul tegemist nn. passiivse kindlustusega, mis tähendab, et kindlustus ei hüvita kahjusid, mida tekitab tema varale näiteks tulekahju, torm, jms., vaid kaitseb vara omanikku võimalike kahjude vastu, mida tema vara teistele isikutele tekitab.”⁵

Karl Haavasalu arvamusel järeldeb VÕS-i eelnõu seletuskirjast, et vastutuskindlustuse korral ei ole kindlustusandja kohustuseks mitte kindlustusvõtja vabastamine kahjustatud kolmanda isiku põhjendatud kahju hüvitamise nõuetest, vaid kindlustusvõtja tekitatud kahju hüvitamine.⁶

Käesoleva töö teemaks on kindlustusandja tagasinõude alused liikluskindlustuses. Tagasinõue ehk regress tuleneb ladina keelsest sõnast *regressus*, mis tähendab tagasipöördumist. Kehtiv VÕS ei defineeri tagasinõudeõiguse legaalmääratlust. Tagasinõudeõiguse puhul on tegu kahju hüvitanud või võla tasunud isiku nõudega tegeliku võlgniku vastu.⁷ Üldjuhul tekib regressinõue siis, kui kindlustatud isikul on tekkinud kahju ja kindlustusandja on selle hüvitanud.

Tagasinõudeõiguse instituut tänapäeva õiguses on oluline, sest vastasel juhul ei peaks kindlustatud isik maksma kahju eest isegi juhul, kui ta tekitas kahju tahtlikult. Tagasinõudeõiguse instituudi puudumine looks olukorra, kus kohustatud isik, kes tekitas kahju tahtlikult, vabaneks kohustuse täitmisest ainult seetõttu, et keegi teine (kindlustusandja) on kohustuse kohustatud isiku eest ära täitnud. See looks kohustatud isikule võimaluse pidevalt tahtlikult või raskelt hooletuna tekitada kahju ilma mingisuguste tagajärgedeta, mida ei saa kindlasti pidada teistega arvestavaks ja heas usus käitumiseks.

LKindIS regresikataloog on pidevalt suurenenud, kuid üldiselt on jäänud tagasinõudeõigus kindlustusteamadel kirjutamisel piisava tähelepanuta. Muudatused LKindIS-s on üsna hiljutised ja seetõttu ka eeldatavasti suure huvi all. LKindIS regressikataloog tundub esmapilgul võrdlemisi mahukas, mistõttu tekib paratamatult küsimus, kas niivõrd suur kindlustusandja tagasinõude ulatus seaduses nimetatud isikute suhtes on optimaalne, arvestades ühelt poolt vajadust

⁴ G. Wagner. Tort Law and Liability Insurance. Vol 16. SpringerWienNewYork 2005, lk 91-92.

⁵ M. Kuusik. Tsiviilvastutuskindlustusest. – Juridica 1993, nr 2, lk 37.

⁶ K. Haavasalu. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. – Juridica 2007, nr 2, lk 109.

⁷ E. Väari. Võõrsõnade leksikon. Tallinn: Valgus 2000, lk 846.

motiveerida kindlustusvõtjat õiguskuulekale käitumisele, kuid teiselt poolt liikluskindlustuse eesmärke, milleks on kannatanule kahju hüvitamine ja kindlustusvõtja vabastamine sellest kohustusest? Sellele küsimusele vastamine on käesoleva töö üldiseks eesmärgiks. Töö autori hinnangul võib regressikataloogi pideva täiendamise tõttu hakata tekkima olukord, kus liikluskindlustuse leping hakkab kaotama oma esmast mõtet (hüvitada kahju, mis on tekkinud kindlustusjuhtumi tagajärjel).

Magistritöö keskendub 1. oktoobrist 2014 jõustunud LKindlS kindlustusandja tagasinõudeõiguse alustele. Töö autor uurib, millised tagasinõudeõiguse alused võrreldes varemkehtinud seadusega on seadusandja poolt seadusesse lisatud, millised tagasinõudeõiguse alused on välja langenud. Seejuures püüab töö autor välja selgitada, kas muudatused on positiivsed ja kas varasem kohtupraktika aitab kaasa mõne uue tagasinõudeõiguse aluse mõistmisele. Töös ei käsitleta küsimusi, mis seonduvad automaatse kindlustuse ja fondi tagasinõude alustega. Arvestades asjaolu, et LKindlS jõustus 1. oktoobrist 2014, on ilmselge, et käesoleva magistritöö kirjutamise ajal ei ole veel jõudnud tekkida kohtupraktikat uute lisandunud tagasinõuete aluste põhjal. Seega uute tagasinõuete aluste puhul saab autor lähtuda eelkõige teoreetilisest kirjandusest.

Võrdlevalt analüüsitakse Eestis kehtivat regulatsiooni teiste riikide kindlustusandja tagasinõudeõiguse regulatsiooniga. Magistritöös on kasutatud ajaloolist ja võrdlevat meetodit. Ajaloolise meetodi puhul on töö autor uurinud Eesti Vabariigi Riigikohtu ja Tallinna ning Tartu Ringkonnakohtu ning kindlustuse vaidluskomisjoni praktikat kindlustusandja tagasinõudeõiguse kohta aastatel 2006-2014. Võrdleva meetodi puhul on töö autor lisaks eelnevalt kehtinud LKindlS ja hetkel kehtivale LKindlS uurinud Läti, Leedu ja Poola kindlustusandja tagasinõudeõiguse aluseid. Töö autor valis nimetatud riigid põhjusel, et tegu on riikidega, mis on ruumiliselt Eestile lähedal ja mille õigusakte analüüsides saaks näha, kas Eesti kindlustusandja tagasinõudeõiguse alused on sarnased ning kas on tagasinõude aluseid välisriikide õigusaktides, mida oleks vajalik ka Eesti LKindlS-sse sisse tuua.

Magistritöö koostamisel lähtus autor LKindlS, avaldatud artiklitest, teadustöödest, Riigikohtu, Tallinna ja Tartu Ringkonnakohtu ja kindlustuse vaidluskomisjoni lahenditest⁸, välisriikide liikluskindlustuse õigusaktidest ja muudest õigusteaduslikest materjalidest.

Magistritöö koosneb neljast peatükist. Esimene peatükk keskendub tagasinõudeõiguse

⁸ Kindlustuse vaidluskomisjoni puhul on tegu kindlustuslepitusorganiga, mille raames toimub klassikaline lepitusmenetlus. Enne kindlustuslepitusorganit ei olnud Eestis võimalik kindlustusvaidluste kohtuväliseks lahendamiseks. A. Allmäe, M. Merila, M. Jesse. Kindlustuslepitusorgan kui erasektori initsiatiivil loodud võimalus lahendada kindlustusvaidlusi kohtuväliselt. – Juridica 2014, nr 1, lk 85.

tähendusele ja üldistele eeldustele. Samuti on kesksel kohal kindlustusandja tagasinõudeõigus liikluskindlustuses ja kindlustusandja tagasinõudeõigus, mis tekib VÕS § 69 lg 2 alusel. Teises ja kolmandas peatükis käsitletakse kindlustusandja tagasinõude aluseid sõidukijuhi vastu. Teine ja kolmas peatükk erinevad teineteisest seetõttu, et kolmandas peatükis käsitletakse kindlustusandja põhjuslikul seosel põhinevat tagasinõudeõigust sõidukijuhi vastu. Neljas peatükk käsitleb kindlustusandja tagasinõudeõigust teiste isikute vastu.

1. Tagasinõudeõiguse tähendus ja üldised eeldused

1.1. Tagasinõudeõigus

Mõistet regressiõigus võib leida ühes või teises vormis kõigis Euroopa õigussüsteemides, kuid regressiõiguse tehnilised üksikasjad on erinevad olenevalt õigussüsteemist. Tagasinõudeõigus võimaldab hoida kindlustusandjatel kindlustusmaksed madalad ja seejuures ei võimalda tagasinõudeõigus kahju tekitajal pääseda isiklikust vastutusest.⁹

Seadus annab liikluskindlustuses kindlustusandjale tagasinõudeõiguse üldjuhul sellistel juhtudel, kui kindlustatud isik rikkus seadusest või lepingust tulenevat kohustust. Eesti õiguses reguleerivad kindlustusandja tagasinõudeõigust näiteks VÕS § 492 ja LKindIS §-d 53-56. VÕS § 492 lg 1 kohaselt läheb kindlustusandjale tema poolt hüvitatava kahju ulatuses üle kindlustusvõtjale või kindlustatud isikule kolmanda isiku vastu kuuluv kahju hüvitamise nõue. Selleks, et nõue läheks üle, ei piisa ainult hüvitamiskohustuse tekkimisest, vaid kahju peab olema ka reaalselt kindlustusvõtjale või kindlustatud isikule kindlustusandja poolt hüvitatud. Subrogatsiooniks liikluskindlustuses nimetatakse seda, kui kindlustusandja hüvitab kindlustusvõtjale kahju, millega lähevad kindlustusandjale automaatselt üle õigused, mis olid kindlustusvõtjal kahju tekitaja suhtes.¹⁰ See tähendab, et kui kindlustusandja hüvitab kahju, siis tema poolt hüvitatava kahju osas tekib kindlustusandjal kahju hüvitamise nõue. Sellest omakorda tekib kindlustusandjal tagasinõue LKindIS §-de 53-56 alusel.

Üldiselt kehtestab kahju hüvitamise eesmärgi VÕS § 127 lg 1, mille kohaselt on kahju hüvitamise eesmärk kahjustatud isiku asetamine olukorda, mis on võimalikult lähedane olukorrale, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud. Kuivõrd tagasinõudeõigus ja makstud hüvitis on nii tugevalt üksteisega seotud, ei ole kindlustusandjal õigust enda makstud summast suuremat kahju tekitajalt tagasi nõuda. Nõude sisulisest üleminekust saab rääkida vaid selles ulatuses, milles see nõue algselt kindlustusvõtjal või kindlustatud isikul tekkis. Seega kui kindlustusandja hüvitab kindlustusvõtjale või kindlustatud isikule suuremas ulatuses kui kahju tekitaja vastutab, siis vastutust ületavas osas ei ole nõude üleminek võimalik ja VÕS § 171 lg 1 kohaselt on võlgnikul õigus esitada uue võlausaldaja vastu kõik need vastuväited, mis tal olid senise võlausaldaja vastu nõude ülemineku

⁹ T. Kask. Riigikohus: lahendid ja kommentaarid. Tallinn: Juura 2006, lk 1293.

¹⁰ T. Kask, lk 1294.

ajal.¹¹

VÕS kommentaari kohaselt on õiguskirjanduses nõude ülemineku kohta levinud mitmesuguseid termineid, nagu näiteks Rooma õigusest tulenev *cessio legis*. Tegemist on võlausaldaja vahetumisega nõude seadusjärgse ülemineku teel ehk on olemas õigusnorm, milles sätestatud eelduste täitmise korral läheb nõue üle uuele võlausaldajale (nn legaaltsessioon). Legaaltsessiooni eesmärgiks on regressinõude loomine. Sellisel juhul läheb nõue üle seaduses sätestatud eelduste täitmisel automaatselt ning sõltumata senise ja uue võlausaldaja tahtest. Kõige üldisemalt sätestab seadus nõude ülemineku sellistel juhtudel, kus ta soovib isikule, kellele nõue üle läheb, anda regressinõude esitamise võimaluse kolmanda isiku ehk võlgniku vastu. Tegemist on olukorraga, kus üks isik on teinud teatava kohustuse täitmiseks omalt poolt teatavaid kulutusi, mis peaksid lõppastmes langema kolmanda isiku kanda. Andmaks kulutusi teinud isikule võimaluse nõuda nende hüvitamist, annabki seadus talle vastavatel juhtudel regressinõude võlgniku vastu, sätestades, et kohustuse täitmise nõue, mille regressi nõudev isik täitis, läheb talle seaduse jõul üle.¹²

Tagasinõudeõiguse puhul võib tõusetada küsimus, et miks on kindlustusandjale tagatud regressiõiguse kataloog? Liikluskindlustuse leping sõlmitakse üldjuhul selleks, et kindlustusvõtja ei peaks kahju tekkimisel kahju hüvitama. Miks siis ikkagi kindlustusandjal on mingitel juhtudel tagasinõudeõigus? Sellele võib vastuargumendina tuua, et mis saab juhul, kui kahju on tekitatud tahtlikult või liikluskindlustuse lepingu kohustusi rikkudes? Liikluskindlustuse lepingu sõlmimise eesmärgiks ei saa ometi olla igasugune kahju hüvitamine, isegi juhul, kui kahju on tekitatud tahtlikult või kohustusi rikkudes. Sellisel juhul kannaks kindlustusandja lepingute sõlmimisel väga suuri riske. Selle ärahoidmiseks on loodud kindlustusandjale mitmesugused tagasinõude alused, mida võib LKindIS vaadates jagada nõude alusteks sõidukijuhi vastu ja nõude alusteks teiste isikute vastu.¹³

1.2. Tagasinõudeõigus liikluskindlustuses: üldised erisused kehtiva ja varemkehtinud liikluskindlustuse seaduse vahel

Kindlustusandjal on liikluskindlustuses regressiõigus peamiselt kahel viisil: kindlustusandja

¹¹ T. Kask, lk 1295.

¹² P. Varul jt. Võlaõigusseadus I. Üldosa (§§ 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2006, lk 173-174.

¹³ LKindIS §§ 53-56.

tagasinõudeõigus kolmanda isiku kui kahju tekitaja vastu ja kindlustusandja tagasinõudeõigus enda kindlustusvõtja või kindlustatu vastu. Siinkohal tuleks märkida, et VÕS § 492 liikluskindlustuses üldiselt ei kohaldu ja tagasinõudeõiguse jaoks on LKindIS-s olemas erialused regressiks.

LKindIS eelnõu seletuskirja kohaselt kindlustusriskide hindamisel ja selle põhjal kindlustusmakse arvutamisel arvestavad kindlustusandjad tavapärase liiklusolukorraga. Üldiselt eeldatakse, et liiklejad täidavad liiklusreegleid, kuid arvestatakse ka sellega, et eksimused on tavapärased. Kindlustusandjal ei ole aga võimalik ette arvestada sellise olukorraga, kus liiklusreegleid rikutakse tahtlikult ja väga suures ulatuses, mille tagajärjel liiklusrisk suureneb. Seda esiteks seetõttu, et kindlustusandjal puudub lepingu sõlmimisel selline teave, kui sagedane sellise olukorra tekkimise tõenäosus ja rikkumise ulatus konkreetse kindlustusvõtja puhul on, ja teiseks oluliste liiklusrikkumiste etteulatav aktsepteerimine on ebaetiline, sest sellega kaasnevad ka isikukahjud, inimvigastused või inimeste hukkumised. Tahtlik liiklusreeglite rikkumine suurendab aga kindlustusriski, mida ei ole võimalik kindlustusmakse suuruse määramisel arvestada. Vastasel juhul tekiks olukord, kus tahtlikult enda riski kõrgel hoidvad juhid maksavad väiksemas suuruses kindlustusmakset ja liiklusreeglitest kinnipidavad kindlustusvõtjad sellevõrra põhjendamatult kõrget kindlustusmakset. Sellise ebaõiglase olukorra vältimiseks on seadusandja loonud tagasinõudeõiguse regulatsiooni.¹⁴ Tagasinõude regulatsioon võimaldab kindlustusandjatel esitada tagasinõudeid sellistele isikutele, kes on vastutavad kahju tekitamise eest.

LKindIS § 2 järgi on kindlustusvõtja, kindlustatud isiku või kahjustatud isiku kahjuks käesolevast seadusest või võlaõigusseadusest kõrvalekalduv kokkulepe tühine, välja arvatud juhul, kui kõrvalekalduva kokkuleppe lubatavus on seaduses sätestatud. Seega lubab antud säte kindlustusvõtja ja kindlustatud isiku kasuks seadusest kõrvale kalduda. Sellise võimaluse puhul võib kindlustusandja oma tüüptingimustes või kindlustuslepingus tagasinõudealustega seonduvat osa teisiti reguleerida. Lubatud on tagasinõudealustest loobuda või sätestada tagasinõude piirmäärad.¹⁵

Võrreldes varasema seadusega on sisse viidud muudatus seoses sellega, kelle vastu saab nõude maksma panna. Kui varem kehtinud seaduse alusel sai nõude esitada valdavalt sõiduki valdaja vastu, siis kehtivas seaduses saab üldjuhul nõude esitada sõidukijuhi vastu. Autori arvates võib

¹⁴ LKindIS eelnõu seletuskiri, lk 57.

¹⁵ LKindIS eelnõu seletuskiri, lk 58.

selle põhjuseks olla soov muuta seaduse sätted selgemaks. Sõiduki valdaja mõistega seoses tekib küsitavusi, kes ikkagi on sõiduki valdaja. Sõidukijuhi puhul on aga üheselt arusaadav, et sõidukijuhi all peetakse silmas isikut, kes on autoroolis.

Varem kehtinud LKindIS alusel oli nii kindlustusandjal kui ka Eesti Liikluskindlustuse Fondil (edaspidi fond) LKindIS § 48 lg 3 õigus välja nõuda koos tagasinõudega ka juhtumi käsitlese põhjendatud kulu. Kehtiva LKindIS § 52 alusel on kindlustusandjalt selline õigus ära võetud, kuid jätkuvalt on fondil õigus nõuda välja kindlustusjuhtumi asjaolude väljaselgitamiseks tehtud mõistlikud kulutused, välja arvatud §-s 57 punktides 2-5 sätestatud juhud.¹⁶ Eelnõu seletuskirja kohaselt on kindlustusjuhtumi asjaolude väljaselgitamiseks tehtud mõistlikud kulutused sama, mis eelmises seaduses sätestatud juhtumi käsitlese põhjendatud kulu.¹⁷ Seega on vaid sõnastust muudetud.

Valdavalt ei ole teistes riikides kindlustusandjal kahjukäsitluskulude suhtes tagasinõudeõigust. Sellise õiguse kindlustusandjale jätmisel ei kannaks kindlustusandja riski, sest kindlustusandja saaks regressi korras tagasi nõuda nii hüvitatud kahju kui käsitluskulud ja samuti jääks kindlustusandjale kindlustusmaks.¹⁸ Seega on autori arvates positiivne, et seadusandja kaotas ära kindlustusandja tagasinõudeõiguse juhtumi käsitlese põhjendatud kulude suhtes kuivõrd see on üks osa kindlustusandja tööst - välja selgitada, mis on kindlustusjuhtumi asjaolud ja sellega seonduv. Seetõttu tunduks jätkuvalt ebaõiglane jätta kindlustusandjale lisaks tagasinõudele ka õigus nõuda välja kahjukäsitluskulud nagu see oli sätestatud varemkehtinud LKindIS-s.

LKindIS § 52 sätestab liikluskindlustuse tagasinõuete üldise põhimõtte, st nii kindlustusandjal kui ka fondil on õigus välja nõuda kindlustusjuhtumi toimumise tõttu hüvitatud kahju seaduses sätestatud alustel ja tingimustel. Kuivõrd liikluskindlustuse lepingu eesmärgiks võib pidada seda, et kindlustusvõtja ei peaks kahju tekkimisel kahju hüvitama ja et kindlustusandja hüvitab

¹⁶ Seega juhtudel, kui fondil on õigus esitada tagasinõue kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi vastu, kui kindlustusjuhtum põhjustati automaatse liikluskindlustusega sõidukiga käesoleva seaduse § 53 lõigetes 1 ja 2 sätestatud alustel; kui kindlustusjuhtum põhjustati automaatse liikluskindlustusega sõidukiga ja sõidukijuht ei esitanud sõidukit fondi nõudel ülevaatomiseks või ei andnud kindlustusjuhtumi asjaolude kohta selgitusi; kui kindlustusjuhtum põhjustati automaatse liikluskindlustusega sõidukiga käesoleva seaduse §-s 54 sätestatud alusel või kindlustusandja vastu, kui fond hüvitas kahju kindlustusandja eest.

¹⁷ LKindIS eelnõu seletuskiri, lk 58.

¹⁸ V. Kõve, O-J. Luik. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? – Juridica 2011, nr 4, lk 307.

kindlustusvõtja eest sõidukiga tekitatud kahju, siis on tagasinõudeõigus erandolukordades kõrvalekalle tavapärasest, eelkõige sellistel juhtudel, kus kahju tekitaja on liiklusreegleid rikkudes või siis väga olulises ulatuses eirates suurendanud liiklusriski tahtlikult.¹⁹

Kehtiv LKindlS annab tagasinõudeõiguse nii kindlustusandjale kui ka fondile. Fondi tagasinõude alused kehtestab LKindlS § 57. Kindlustusandja tagasinõude alused kehtestab LKindlS §-d 53-56. Kindlustusandjal on tagasinõudeõigus sõidukijuhi, sõidukijuhi tööandja, kindlustuskohustuse täitmise eest vastutava isiku ja kindlustusvõtja vastu. Kehtivasse seadusesse on üle kantud peaaegu kõik eelnevalt kehtinud tagasinõudealused. Lisandunud on kuus tagasinõude alust tervikuna ja üks tagasinõude alus osaliselt. Välja on jäetud kaks tagasinõude alust tervikuna ja üks tagasinõude alus osaliselt.

Kehtivast LKindlS on välja jäetud enne kehtinud LKindlS § 48 lg 2 p 3, mille kohaselt oli kindlustusandjal või fondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja või omaniku vastu, kui sõiduki juhtimine oli üle antud alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine mõju all olevale isikule. LKindlS § 48 lg 2 p 4 sättest on jäetud ära osa, mille kohaselt võis esitada tagasinõude, kui sõidukijuhtimise õigus oli peatatud või sõiduki juhtimine oli üle antud vastava kategooria sõiduki juhtimise õigusega isikule. Kehtima on jäänud osa sättest mõningate erisustega, mille puhul on õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja või omaniku vastu, kui sõidukit juhtinud isik ei omanud vastava kategooria sõiduki juhtimise õigust.

Seadusandja on samuti jätnud välja LKindlS § 48 lg 2 p 8, mille kohaselt oli kindlustusandjal tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja vastu, kui valdaja ei teatanud liiklusõnnetusest kindlustusandjale või fondile. Käesoleva töö autor usub, et põhjus, miks otsustati seadusest välja jätta LKindlS § 48 lg 2 p 8 on ebaproportsionaalsus kindlustusandja kasuks. Põhjus, et sõiduki valdaja ei teatanud liiklusõnnetusest kindlustusandjale või fondile ei ole piisavalt oluline eksimus, et esitada tagasinõue.

Kehtivasse LKindlS-sse on juurde tulnud § 53 lg 1 p 5, mille kohaselt on kindlustusandjal tagasinõudeõigus sõidukijuhi suhtes, kui sõiduki suhtes oli sõlmitud käesoleva seaduse § 14 lg-s 3 nimetatud leping²⁰ ja sõidukijuht rikkus sõiduki kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi. Samuti §

¹⁹ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 57.

²⁰ LKindlS § 14 lg 3 kohaselt kindlustusandjal ei ole õigust keelduda kuni 30-päevase kindlustusperioodiga lepingu sõlmimisest sõiduki suhtes, mille registrikanne on liiklusseaduse § 77 lõikes 8¹ sätestatud korras peatatud. Lepingujärgne kindlustuskaitse kindlustatu suhtes kehtib tingimusel, et enne tehnonõuetele vastavuse kontrolli

53 lg 2 p 1, mille kohaselt on kindlustusandjal tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui kindlustusjuhtum põhjustati seetõttu, et sõidukijuht ületas lubatud sõidukiirust 41 kilomeetrit tunnis või rohkem.

Seadusandja on lisanud juurde ka LKindlS § 53 lg 2 p 2, mille kohaselt on kindlustusandjal tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui kindlustusjuhtum põhjustati seetõttu, et sõidukijuht eiras tahtlikult liiklusseaduse (edaspidi LS) § 200 lg-s 1 nimetatud liiklusjärelvalve teostaja peatamise märguannet.

Juurde on tulnud ka LKindlS § 53 lg 2 p 4, mille kohaselt on kindlustusandjal tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui kindlustusjuhtum põhjustati seetõttu, et sõidukijuht oli kõrvaldatud sõiduki juhtimiselt vastavalt LS § 91 lg 2 punktidele 5, 7 või 9²¹ ja juhtimiselt kõrvaldamise alus ei olnud kindlustusjuhtumi toimumise ajaks ära langenud. Lisaks on tulnud juurde LKindlS § 54, mille kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi töödaja vastu, kui kindlustusjuhtum põhjustati seetõttu, et sõidukijuht rikkus seaduses sätestatud töö- ja puhkeaja nõudeid.

Lisandunud on ka LKindlS § 55, mis sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kes käesoleva seaduse alusel vastutab kindlustuskohustuse täitmise eest, kui kindlustusjuhtum toimus 12 kalendrikuu jooksul pärast lepingu lõppemist ning ei peetud kinni käesoleva seaduse § 3 lõikes 2 sätestatud sõidukiga liikluses osalemise keelust.

Täiendatud on LKindlS § 48 lg 2 p 6, mis eelnevalt sätestas, et kindlustusandjal oli kindlustusvõtja vastu tagasinõue, kui kindlustusjuhtumi toimumise hetkeks oli kindlustusmakse tasumata perioodi eest, millal toimus kindlustusjuhtum, samuti käesoleva seaduse § 19 lõikes 9 sätestatud juhul. Nüüdseks sätestab aga LKindlS § 56, et kui kindlustusvõtja ei täida kindlustusmakse tasumise kohustust ja kindlustusandja vabaneb võlaõigusseaduse § 457 või 458 alusel kahju hüvitamise kohustusest kindlustusvõtja ees, on kindlustusandjal võlaõigusseaduse § 521 lõike 2 alusel õigus esitada tagasinõue kindlustusvõtja vastu 30 protsendi ulatuses väljamakstavast kindlustushüvitisest, kuid mitte enam kui 640 eurot.

Eelkõige on seadusandja kehtivast LKindlS välja jätnud tagasinõuded, mille puhul on sõiduki

läbimist kasutatakse sõidukit üksnes erandkorras, järgides liiklusseaduse § 73 lõike 5 nõudeid.

²¹ Liiklusseaduse § 91 lg 2 punktide 5, 7 ja 9 kohaselt juht kõrvaldatakse sõiduki juhtimiselt, kui mootorsõiduki rikke, heitmete saasteainesisalduse, mürataseme või muu puuduse tõttu on sellega sõidu jätkamine keelatud; on alust arvata, et ta tervises seisund ei vasta kehtestatud nõuetele; kõrge ohuastmega ohtliku veose veo nõuete rikkumiste korral.

juhtimine kellelegi üle antud, kas siis alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine mõju all olevale isikule või vastava kategooria sõiduki juhtimise õiguseta isikule.

Fondi arvates on ebaõiglane, et korrektselt käituvad liiklejad on sunnitud rahastama teadlikult hoolimatult käituvate juhtide tekitatud kahju hüvitamist. Fond toob näite, et 2012. aastal tuvastati Politsei- ja Piirivalveameti poolt kiiruse ületamisi üle 40 km/h 1729 isikul, joobeseisund 5296 isikul ning peatusmismärguande eiramisi 192 isiku poolt ja kuivõrd korduvaid karistusi erinevate rikkumiste puhul arvestatud ei ole, siis on tegelikult number toodust isegi suurem. Eestis on 650 000 isikut, kellel on juhtimisõigus, seega eelnimetatud rikkumisi sooritab ainult vaid paar protsenti kõigist juhtidest. Kindlustusandjad lähtuvad kindlustusmaksete suuruse määramisel kahjujuhtumi toimumise tõenäosusest ja tekkida võiva kahju suurusest. Kuivõrd enamik juhte liikleb teedel mõistlikult, siis teistsuguste andmete puudumisel lähtuvad kindlustusandjad kindlustusmaksete kujundamisel asjaolust, et konkreetse juhi puhul ei ole tegemist liiklusreeglid teadlikult ignoreeriva isikuga. Sellest lähtuvalt saavad isikud, kes teadlikult rikuvad liiklusreeglid nautida keskmise liikleja mõistlikku kindlustusmakset. Selliste tahtlikult liiklusreeglid rikkuvate juhtide puhul kasutavad kindlustusandjad regressiõigust, mille puhul peavad ignorantsed juhid oma käitumisega tekitatud kahju siiski ise kinni maksma. Seejuures on oluline märkida, et LKindlS ei peaks kindlasti sisaldama nii palju erinevaid tagasinõude aluseid nagu see praegu sisaldab.²²

Esialgelt kehtestas seadusandja LKindlS eelnõusse ülempiiri tagasinõuete esitamiseks, mis oli läbiv pea iga nõudealuse juures kuni 3000 eurot. Paraku jäeti ülempiir kehtivast seadusest välja ja tagasinõude võib esitada kogu kahju ulatuses. Fond toob seejuures välja, et ka täna arvestatakse isikute võimekust tagasinõudeõiguste esitamisel. Fond viitab VÕS § 140 lg-le 1²³, millest tulenevalt tagasinõuet vähendatakse, kui selle nõudmine täies ulatuses oleks kohustatud isiku suhtes äärmiselt ebaõiglane või siis teistel põhjustel mõistlikult vastuvõetamatu. Seega on tagatud olukord, kus majanduslikult võimekatel isikutel ei lubata rikastuda ja tagatakse ka vähemkindlustatud isikute toimetuleku mittekahjustamine.

²²Eesti Liikluskindlustuse Fondi arvamus liikluskindlustuse seaduse eelnõu kohta 423 SE, lk 8. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d&>, lk 8.

²³ VÕS § 140 lg 1 kohaselt kohus võib kahjuhüvitist vähendada, kui kahju hüvitamine täies ulatuses oleks kohustatud isiku suhtes äärmiselt ebaõiglane või muudel põhjustel mõistlikult vastuvõetamatu. Seejuures tuleb arvestada kõiki asjaolusid, eelkõige vastutuse iseloomu, isikutevahelisi suhteid ja nende majanduslikku olukorda, sealhulgas kindlustuse olemasolu.

Silmas tuleb pidada, et tagasinõudeõigus on pandud eelkõige sellistele rikkumistele, mida tavaliiklejad kunagi ei soorita. Autor nõustub ja on seisukohal, et olukordades, kus oleks kohustatud isikule tagasinõude esitamine täies ulatuses ebaõiglane ja talle majanduslikult ülejõu käiv, eksisteerib VÕS § 140 lg 1, millele saab sellistes olukordades toetuda. Tagasinõue esitatakse üldjuhul isikute vastu, kes on seadusest või lepingust tulenevaid kohustusi rikkunud, seega kohustusi rikkunud igati teadlikult ning seetõttu on õiglane, et kahju tekitanud isik kannaks liikluskahjuga tekkinud kahju täies ulatuses.

Fondi arvates isik hakkab käituma riskialtimalt, kui ta tajub, et tema käitumine ei too tema jaoks isiklikult kaasa negatiivseid tagajärgi. Mida riskialtimal on inimene, seda negatiivsem peaks olema talle ennetusliku mõju avaldamiseks riskikäitumise võimalik tagajärg.

Olavi-Jüri Luik ja Villu Kõve enda artiklis²⁴ toovad välja, et mitte üheski nende poolt uuritud riikidest ei sisalda seadused sedavõrd mahukat regressikataloogi nagu seda sisaldab Eesti LKindlS. Nimelt, Poola LKindlS sisaldab endas neli tagasinõude alust, Venemaa LKindlS kuut tagasinõude alust, Soome LKindlS neli tagasinõude alust, kuid seda vähendatakse kolmele, Leedu LKindlS kuut tagasinõude alust ja Läti LKindlS neli tagasinõude alust juhi, viis alust omaniku vastu ja kolm muud alust, seega kokku kaksteist tagasinõude alust. Eesti LKindlS sätestab aga kolmteist erinevat tagasinõude alust. Varem kehtinud LKindlS sätestas üheksa tagasinõude alust, seega seadusandja on regressikataloogi veelgi suurendanud. Niivõrd laiendatud regressikataloog halvendab liikluskindlustuse kohustuslikkuse põhimõtte eesmärgi saavutamist.

Eelnimetatud autorid leiavad, et kindlustusandja sedavõrd lai vabastamine täitmiskohustusest kindlustusvõtja ees ei ole kooskõlas Euroopa Liidu kindlustusõiguse arenguga, kus just vastupidiselt Eestile piiratakse oluliselt kindlustusandja võimalusi hüvitise maksmisest vabaneda. Nimelt, Euroopa Kindlustuslepinguõiguse Printsipiid (edaspidi PEICL) art 4:103 lg 1 sätestab, et tingimus, mis vabastab kindlustusandja täielikult või osaliselt kahju hüvitamise kohustusest seoses kindlustusvõtja poolt ohutusnõuete rikkumisega, kehtib vaid siis, kui kindlustusvõtja on rikkunud kohustust kavatsusega põhjustada kahju või kui rikkumine on toime pandud kaudse tahtlusega ja teadmiseiga, et rikkumise tagajärjel tõenäoliselt kahju tekib.²⁵ Olavi-Jüri Luik leidis ka enda uurimuses, et PEICL on tunduvalt rohkem paindlikum ja rohkem tarbijale orienteeruv,

²⁴ V. Kõve, O-J. Luik, lk 307.

²⁵ V. Kõve, O-J. Luik, lk 307.

kui VÕS.²⁶

Võrreldes Läti, Leedu ja Poola LKindlS-ga on autor kindlal seisukohal, et Eestis kehtestatud regressikataloog on põhjendamatult liiga lai ja tagasinõudeõiguse võiks kindlustusandjale anda ainult sellistel juhtudel, kui kindlustusvõtja on tahtlikult kohustust rikkunud eesmärgiga põhjustada kahju.

Vaevalt on Eesti liikluskultuur võrreldes teiste Balti riikidega niivõrd palju halvemas seisus, et see peaks andma Eesti seadusandjale vajaduse niivõrd mahuka regressikataloogi loomiseks. Eesti kindlustusõigus peaks ilmtingimata olema kooskõlas ka Euroopa Liidu kindlustusõiguse arenguga, kus sellist laialdast tagasinõudeõiguse võimalust piiratakse. Regressikataloogil on kindlasti oma koht kindlustusõiguses, kuid järgima peaks ka seda, et kindlustusandja liiga lai vabastamine täitmiskohustusest kindlustusvõtja ees ei läheks proportsioonist välja. Vastasel juhul kaotab liikluskindlustuse lepingu sõlmimine oma mõtte.

1.3. Kindlustusandja tagasinõudeõigus VÕS § 69 lg 2 alusel

LKindlS §-de 53-56 kohaselt võib kindlustusandjal tekkida tagasinõudeõigus ka üldalusel, st solidaarkohustuse täitnud solidaarvõlgnikuna VÕS § 69 lg 2 alusel. VÕS § 69 lg 2 kohaselt solidaarkohustuse täitnud võlgnikule läheb üle võlausaldaja nõue teiste võlgnike vastu (solidaarvõlgniku tagasinõue), välja arvatud talle endale langevas osas. Tegemist on nõude seaduse alusel ülemineku ehk legaaltsessiooni eriliigiga. Siinkohal võiks tuua näite kindlustusandja tagasinõude tekkimisest VÕS § 69 alusel. Oletame ette olukorda, kus jalakäija astub punase tulega ristmikule. Sellest tulenevalt ei saa sõidukijuht A autot pidama ja selle tulemusena sõidab otsa B-le. Käesoleval juhul on kahju ühised põhjustajad jalakäija ja sõidukijuht A. Seejuures tekibki A kindlustusandjal VÕS § 69 alusel tagasinõue jalakäija vastu kahju põhjustamise eest.

VÕS § 69 lg 2 muutub kindlustusandja tagasinõude seisukohalt relevantseks, kui kindlustusandja on täitnud kindlustusvõtja nimel võlausaldajale solidaarkohustuse. Riigikohuski on öelnud, et tagasinõude tekkimise esmaseks eelduseks on solidaarvõla täielik või osaline täitmine solidaarvõlgniku poolt ning solidaarkohustus peab olema täidetud suuremas ulatuses, kui on

²⁶ O-J. Luik. Do the Principles of European Insurance Contract Law Go Too Far in Protecting the Policyholder? - *Juridica International* 2011, nr XVIII, lk 83.

kohustuse täitnud solidaarvõlgniku enda osa suhetes solidaarvõlgnikega.²⁷ Samuti märgib Riigikohus, et VÕS § 69 lg-test 2 ja 5 tuleneb eeldus, et solidaarkohustuse täitnud solidaarvõlgnik võib esitada tagasinõude või kulutuste hüvitamise nõude teise solidaarvõlgniku vastu ning seda kahe solidaarvõlgniku puhul pooles osas.²⁸

VÕS kommentaari kohaselt kohustuse üleminek võlausaldajale toimub maksimaalselt ulatuses, milles solidaarvõlgnik kohustuse täitis, ning üksnes osas, milles solidaarvõlgniku poolt kohustuse täitmisena üleantu ületab kohustuse täitnud solidaarvõlgnikule sisesuhtes langeva osa suurust. Kõne all olevast lõikest võib järeldada ka, et solidaarvõlgniku-poolne kohustuse täitmine lõpetab kohustuse küll solidaarvõlgnike ja võlausaldaja vahelises suhtes, kuid solidaarvõlgnike omavahelises suhtes läheb vastav kohustus seaduse alusel üle kohustuse täitnud solidaarvõlgnikule ning kehtib VÕS § 69 lg-s 2 sätestatud ulatuses edasi ülejäänud solidaarvõlgnike suhtes. Sellist solidaarvõlgnikul teiste solidaarvõlgnike vastu tekkivat nõuet nimetatakse solidaarvõlgniku tagasinõudeks ehk solidaarvõlgniku regressinõudeks. Seega VÕS § 69 lg 2 alusel saab regressi nõuda üksnes solidaarvõlgnik, kes on kohustuse võlausaldaja ees täitnud suuremas ulatuses, kui temale sama paragrahvi lõikes 1 kohaselt sisesuhtes langev osa, ning üksnes ulatuses, milles tema poolt võlausaldajale täidetu seda osa ületab. Riigikohus on samuti öelnud, et tagasinõude esitamisel tuleb arvestada teiste solidaarvõlgnike tasutud summadega.²⁹

Seega regressinõude alusel saab kohustuse täitnud solidaarvõlgnik ülejäänud võlgnikelt nõuda sama, mida saanuks neilt nõuda võlausaldaja, v.a. võla tasunud isiku osa. Käesolev säte ei tekita probleeme siis, kui võlausaldaja nõue oli rahaline. Kui võlausaldaja nõue oli mitterahaline, pole selle esitamine ülejäänud solidaarvõlgnike suhtes reeglina võimalik. Sellisel juhul saab kohustuse täitnud solidaarvõlgnik VÕS § 69 lg 4 kohaselt esitada ülejäänud solidaarvõlgnike vastu VÕS § 69 lg-s 5 sätestatud kulutuste hüvitamise nõude.

VÕS kommentaari kohaselt VÕS § 69 lg 2 alusel toimuv nõude üleminek seaduse alusel ei muuda algse võlausaldaja nõude sisu. Regressinõuete kaudu toimub sisesuhtes solidaarvõlgnike omavahelise vastutuse jagamine vasatavalt igale solidaarvõlgnikule langeva osa suurusele. Ülejäänud solidaarvõlgnikud vastutavad regressinõuet esitava solidaarvõlgniku ees VÕS § 69 lg-s 1 sisalduva üldpõhimõtte kohaselt nagu osavõlgnikud. Seega peab kohustuse täitnud

²⁷ RKTko 3-2-1-54-13.

²⁸ RKTko 3-2-1-109-14.

²⁹ RKTko 3-2-1-127-12.

solidaarvõlgnik esitama oma regressinõude iga ülejäänud solidaarvõlgniku vastu eraldi. Ülejäänud solidaarvõlgnike vastutus regressi nõudva solidaarvõlgniku ees ei ole puhtakujuline omavastutus, lisaks tuleb arvestada VÕS § 69 lg-s 6 sisalduva erinormiga, mida kohaldatakse juhul, kui mõni solidaarvõlgnikest keeldub regressi nõudva solidaarvõlgniku nõuet täitmast. Regressinõude esitamisel ülejäänud solidaarvõlgnike vastu tuleb lisaks arvestada, et kui algse võlausaldaja nõude suhtes eksisteeris tagatisi, mis tagasid selle nõuetekohase täitmise, saab vastavaid tagatisi regressinõude maksmapanekul kasutada ka solidaarvõlgnik, kellele võlausaldaja nõue VÕS § 69 lg 2 kohaselt üle läheb.³⁰

VÕS § 69 lg 1 kohaselt peavad solidaarvõlgnikud omavahelises suhtes kohustuse täitma võrdsetes osades, kui seadusest, lepingust või kohustuse olemusest ei tulene teisiti. Riigikohus selgitab, et VÕS § 69 reguleerib solidaarvõlgnike omavahelist suhet ehk nn sisesuhet. Sisesuhte eesmärgiks on välja selgitada, kuidas jaguneb vastutus solidaarkohustuse täitmise eest üksikute solidaarvõlgnike vahel. Kolleegium märgib, et kuna solidaarvõlgnikel on sisesuhtes osavastutus, siis sellisel juhul võib mõni solidaarvõlgnikest kohustuse täitmise eest ka üldse mitte vastutada. Seda seisukohta kinnitab ka VÕS § 69 lg 1, mille kohaselt võib solidaarvõlgnike omavaheline vastutus jaguneda ka teisiti, kui see tuleneb kohustuse olemusest.³¹

³⁰ P. Varul jt, 2006, lk 211-212.

³¹ RKTko 3-2-1-128-10.

2. Kindlustusandja karistusliku iseloomuga tagasinõudeõigus sõidukijuhi vastu

2.1. Tagasinõue kindlustusjuhtumi tahtliku tekitamise korral

LKindIS § 53 lg 1 p 1 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi tahtlikult. Eelnevalt kehtinud LKindIS § 48 lg 2 p 1 kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja vastu, kui liikluskahju oli tekitatud tema tahtel.

Ajavahemikus 04.09.2012-15.02.2015 on kindlustuse vaidluskomisjon lahendanud 304 vaidlust, nendest 24 vaidlust on olnud seotud tagasinõudeõigusega ja mitte üheski vaidluses ei ole pöördutud vaidluskomisjoni poole LKindIS § 48 lg 2 p 1 alusel.³² Riigikohtusse on jõudnud seoses tagasinõudeõigusega 11 lahendit, millest samuti ükski ei ole seotud LKindIS § 48 lg 2 p-ga 1.

Läti LKindIS³³ § 41 sätestab viis tagasinõude alust sõidukijuhi vastu, viis tagasinõude alust omaniku vastu ja kolm muud tagasinõude alust. Mitte ükski nendest tagasinõude alustest ei reguleeri tagasinõudeõigust sõnaselgelt just tahtlikult kindlustusjuhtumi tekitanud isiku vastu. Läti LKindIS § 41 lg 1 p 4 kohaselt on kindlustusandjal tagasinõudeõigus isiku vastu, kes on kahju põhjustanud pahauskselt. Leedu LKindIS³⁴ § 22 sätestab seitse tagasinõude alust, millest § 22 lg 1 p 5 sätestab, et kindlustusandjal, kes on maksnud hüvitist, on õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kui see isik tekitas kahju tahtlikult. Poola LKindIS³⁵ § 43 sätestab neli tagasinõude alust, millest lg 1 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes põhjustas kahju tahtlikult.

Võrreldes tagasinõude alust varem kehtinuga on muudatus sisse viidud kohustatud isiku suhtes. Varem kehtinud seaduse alusel sai tagasinõude esitada sõiduki valdaja vastu, kehtiva seaduse alusel saab tagasinõude esitada sõidukijuhi vastu. Samuti on sätest eemaldatud Garantiifond,

³² Kindlustuse vaidluskomisjoni lahendid on internetis saadaval alates 04.09.2012.

³³ Compulsory Civil Liability Insurance of Owners of Motor Vehicles Law. – Arvutivõrgus kättesaadav: http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/Likumi/Compulsory_Civil_Liability_Insurance.doc

³⁴ Law on Compulsory Insurance Against Civil Liability in Respect of the Use of Motor Vehicles. – Arvutivõrgus kättesaadav: http://www.cab.lt/index.php/en/pages/view/?item_id=23

³⁵ Act on Compulsory Insurance, Insurance Guarantee Fund and Polish Motor Insurers' Bureau. – Arvutivõrgus kättesaadav: http://www.knf.gov.pl/en/Images/compulsory_insurance_tcm21-4296_tcm81-4296.pdf

kellel enam ei ole õigust sellel alusel tagasinõudeõigust teostada.

VÕS § 104 lg 2 kohaselt on süü vormid hooletus, raske hooletus ja tahtlus. Sama sätte lg 5 kohaselt on tahtlus õigusvastase tagajärje soovimine võlasuhte tekkimisel, täitmisel või lõpetamisel. VÕS kommentaari kohaselt ei saa isikul tahtlust olla siis, kui teo tahtlikult põhjustanud isik ei saanud aru oma teo õigusvastasusest. Teadlikkus õigusvastasusest on tsiviilõiguses tahtliku kohustuse rikkumise eeldus. Erinevalt hooletusest hinnatakse tahtlust subjektiivselt isikust lähtudes.³⁶

LKindIS eelnõu kohaselt võib üldiselt tagasinõue põhineda nii otsesel kui ka kaudsel tahtel, kuid kaudne tahtlus on liikluskindlustuse puhul vaieldav ning LKindIS eelnõu peab antud juhul siiski otsesest tahtlust silmas, st sõidukijuht oli teadlik, et kahju põhjustamine on õigusvastane, kuid sellele vaatamata soovis saavutada kahjulikku tagajärge.

Eelnõu seletuskirja kohaselt on vabatahtlike kindlustusliikide puhul kindlustusvõtja raske hooletus või tahtlus kindlustusandja täitmiskohustuse vähendamise või sellest vabanemise aluseks, kuid liikluskindlustuse puhul peab kahjustatud isik saama igal juhul hüvitise.³⁷ Seega tuleb silmas pidada, et juhul, kui liikluskahju on tekitatud sõidukijuhi tahtel, ei vabasta sõidukijuhi tahtlus kindlustusandjat hüvitamise kohustusest kahju tekitanud isiku ees. See tuleneb VÕS § 521 lg-st 5, mille kohaselt kindlustusandja ei või keelduda kahjustatud isiku nõude täitmisest põhjusel, et ta on vabanenud täielikult või osaliselt vastutusest kindlustusvõtja ees. See tähendab, et kindlustusandja peab igal juhul kannatanule kahju hüvitama, hoolimata sellest, kas sõidukijuht põhjustas kahju tahtlikult või mitte.

Seega töö autor leiab, et tahtlikult tekitatud kahju puhul peab kindlustusandjal tagasinõudeõigus eksisteerima. Kohustusliku kindlustuslepingu eesmärk ei ole hüvitada selle isiku kahju, kes tekitas kahju tahtlikult, seega on mõistlik, et kindlustusandja saab kahju tekitanud isikult kahju välja nõuda.

Kui nüüd tulla välisriikide tagasinõude aluste juurde, siis Läti LKindIS ei sõnasta otsesõnu tagasinõuet tahtlikult kahju tekitanud isiku vastu, vaid isiku vastu, kes tekitas kahju pahauskselt. Käesoleva sätte analüüsimisel tõusetub probleem sellest, et kes on pahauskne isik või millist käitumist võib pidada pahauskseks käitumiseks. Läti LKindIS seda eraldi välja ei too. Autor eeldab, et tahtlikku kahju tekitamist võib siiski pahauskse käitumise alla liigitada. Kirjanduses

³⁶ P. Varul jt, 2006, lk 207.

³⁷ LKindIS eelnõu seletuskiri, lk 58-59.

ollakse ühel nõul, et hea usu põhimõte ei sisalda konkreetset käitumisreeglit, mistõttu ei ole kohustus käituda heas usus normina subsumeeritav. Head usku on määratletud üldise kohustusena käituda teatud viisil, seejuures käitumise viisi seostatakse selliste kategooriatega nagu ausus, õiglus ja usaldatavus. Heas usus käitumine omakorda tähendab teistele kahju tekitamisest hoidumist, pettusliku või ülemäärase kasu saamisel suunatud käitumise vältimist.³⁸ Pahauskne käitumine peaks olema heauskse käitumise vastand. Ausaks käitumiseks ei saa nimetada olukorda, kus sõidukijuht tekitab kindlustusjuhtumi eesmärgiga saada tekitatud liiklusõnnetusest kasu. Sellise käitumise võib autori meelest liigitada pahauskseks käitumiseks. Leedu LKindlS sätestab aga üsna üheselt, et tagasinõude saab esitada isiku vastu, kes tekitas kahju tahtlikult. Eesti LKindlS sätestab tagasinõude sõidukijuhi vastu. Leedu LKindlS lubab tagasinõude esitada isikute vastu, kes pole sõidukijuhid. Kuna teo võib toime panna ja kahju võib tekitada ka kihutaja või kaasaaitaja karistusseadustiku (edaspidi KarS) mõttes³⁹, leiab autor, et Leedu tagasinõudeõiguse sõnastus on parem, kui Eesti oma. Seega on autor seisukohal, et Eesti LKindlS § 53 lg 1 p 1 võiks olla samamoodi sõnastatud, sest see annab laiemat võimalust esitada tagasinõude õigete isikute vastu, kui leiab aset tõendamine, et auto roolis olnud isik ei olnud tahtliku liiklusõnnetuse ainsaks tekitajaks. Poola LKindlS sõnastab tagasinõude täpselt nii nagu seda sõnastab Eesti LKindlS, st tagasinõude võib esitada sõidukijuhi vastu, kes tekitas kahju tahtlikult.

Nagu eelnevalt mainitud sai varem kehtinud seaduse alusel tagasinõude esitada sõiduki valdaja vastu, kehtiva seaduse alusel aga sõidukijuhi vastu. Seadusandja eesmärgiks, mille puhul muudeti tagasinõude kohustatud subjekti, võib pidada sätte selgemaks muutmist. Sõiduki valdaja mõistega tekib küsitavusi, kuid sõidukijuhi puhul on üheselt arusaadav, keda selle all silmas peetakse. Küsitavusi tekitab see eelkõige selle tõttu, et liikluskindlustuses on valdaja mõiste laiem kui asjaõiguses. Kui AÕS § 33 lg 1 kohaselt on valdaja isik, kelle tegeliku võimu all asi on, siis liikluskindlustuses saab valdajaks lugeda isikut, kes vastab eelnevalt sõnastatud tingimustele kui ka isikut, kes teostab sõiduki üle faktilist võimu, olenemata sellest, kas see võim on valdus AÕS

³⁸ I. Kull. Hea usu põhimõtte kaasaegses lepinguõiguses. Tartu Ülikooli Kirjastus, 2002, lk 20.

³⁹ KarS §-de 20 ja 22 järgi on teo toimepanijaks täideviija ja osavõtja ning osavõtjateks on kihutaja ja kaasaaitaja. KarS § 22 lg 2 järgi on kihutaja isik, kes tahtlikult kallutab teise isiku tahtlikule õigusvastasele teole. KarS § 22 lg 3 järgi on kaasaaitaja isik, kes tahtlikult osutab teise isiku tahtlikule õigusvastasele teole füüsilist, ainelist või vaimset kaasabi.

tähenduses.⁴⁰

Seega kehtiv seadus muutis sätet selgemaks selles osas, kelle vastu kindlustusandja tagasinõude esitada saab. Kui tagasinõude saaks sätte kohaselt endiselt esitada ka sõiduki valdaja vastu, jääks mulje, et nõude saaks esitada töösuhtes ka tööandja vastu, kuigi Riigikohus on öelnud, et valdajana tuleb käsitleda sõidukit juhtinud füüsilist isikut.⁴¹ Seega käesoleva sõnastuse parandamine kohustatud isiku osas on asjakohane.

Ka VÕS § 452 lg 1 sätestab, et kindlustusandja vabaneb täitmise kohustusest, kui kindlustusvõtja, kindlustatud või soodustatud isik põhjustas kindlustusjuhtumi toimumise tahtlikult. Kindlustusjuhtumi tahtlik põhjustamine on käsitatav kindlustuskelmusena. Sellega võib saavutada kindlustusandja kohustuse täitmise, mistõttu võib kindlustusvõtja kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahjuga saavutada kasu.⁴²

KarS § 212 lg 1 kohaselt kindlustusjuhtumi esilekutsumise või kindlustusjuhtumi toimumise kohta ebaõige ettekujutuse loomise eest kindlustusandjalt kindlustushüvitise saamise eesmärgil karistatakse rahalise karistuse või kuni viieaastase vangistusega. Seega kindlustusjuhtumi tahtlik toimepanemine on kriminaalkorras karistatav.

Vastutuskindlustuse eesmärgiks ei ole katta tahtlikult tekitatud kahju. Seetõttu on autor seisukohal, et regressikataloogis peab eksisteerima tagasinõudeõigus isiku vastu, kes on tekitanud kindlustusjuhtumi tahtlikult. Seda enam, et kohustusliku kindlustuslepingu eesmärk ei ole hüvitada selle isiku kahju, kes tekitas kahju tahtlikult. Tahtlikult tekitatud kahjude hüvitamine ilma tagasinõudeõiguse võimaluseta tekitaks autori arvates ka suure motivatsiooni kindlustuskelmuseks. Kindlustusjuhtumi tahtlik tekitamine on ühiskonnaaenulik käitumine, mida tolereerida ei tohiks. VÕS § 513 sätestab, et kindlustusandja vabaneb täitmise kohustusest, kui kindlustusvõtja põhjustas tahtlikult ja õigusvastaselt sündmuse toimumise, millest tulenevalt kindlustusvõtja kahjustatud isiku ees vastutab. Tegemist on üldise vastutuskindlustuse põhimõttega ja kohustusliku vastutuskindlustuse põhimõtte kohaselt saab kannatanu igal juhul hüvitise, kuid seejuures tekib kindlustusandjal regressiõigus tahtlikult kahju põhjustanud isiku vastu. Autor leiab, et kõige sarnasemalt Eestile on kindlustusjuhtumi tahtlikku tekitamist reguleerinud Leedu ja Poola LKindIS. Autor on arvamisel, et Leedu LKindIS säte on isegi

⁴⁰ RKTko 3-2-1-48-06.

⁴¹ RKTko 3-2-1-55-06

⁴² J. Lahe, lk 73.

paremini sõnastatud kui Eesti LKindlS.

2.2. Tagasinõue sündmuskohalt lahkumise korral

LKindlS § 53 lg 1 p 2 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes põhjustas kindlustusjuhtumi ning lahkus pärast kindlustusjuhtumit õigusvastaselt ja süüliselt kindlustusjuhtumi toimumise kohalt. Eelnevalt kehtinud LKindlS § 48 lg 2 p 7 kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja vastu, kui sõidukijuht lahkus liiklusõnnetuse toimumise kohalt rikkudes kehtivaid õigusakte. Võrreldes tagasinõude alust varem kehtinud tagasinõude alusega on muudatused sisse viidud kohustatud isiku suhtes. Varem kehtinud seaduse alusel sai tagasinõude esitada sõiduki valdaja vastu, kehtiva seaduse alusel saab tagasinõude esitada sõidukijuhi vastu. Sättest on samuti eemaldatud Garantiifond, kellel enam ei ole õigust sellel alusel tagasinõudeõigust teostada. Ka Riigikohus on leidnud, et regressinõuet saab esitada isiku vastu, kes lahkus liiklusõnnetuse toimumise kohalt, kuid sellel alusel ei ole võimalik esitada regressinõuet kindlustusvõtja vastu, kes liiklusõnnetuse ajal ei juhtinud sõidukit.⁴³

Läti LKindlS § 41 lg 1 punkt c sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes tekitas kolmandale inimesele kahju liiklusõnnetuses ja on lahkunud liiklusõnnetuse toimumiskohalt, täitmata nõudeid, mis on käesolevas seaduses või teistes seadustes ja regulatsioonides sätestatud. Lõige 2 punkt c kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue omaniku või rentniku vastu, kui liiklusõnnetuses on tekkinud kahju ja sõidukijuht ei täitnud nõudeid, mis on sätestatud käesolevas seaduses või teistes seadustes ja regulatsioonides ning on lahkunud liiklusõnnetuse sündmuskohalt ja konkreetne isik, kes sõidukit juhtis, on kindlaks määramata. Leedu LKindlS § 22 lg 1 punkt 4 kohaselt on aga kindlustusandjal, kes on maksnud hüvitist, õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kes lahkus liiklusõnnetuse toimumise kohalt. Poola LKindlS § 43 lubab kindlustusandjal esitada tagasinõude sõidukijuhi vastu, kui ta on põgenenud sündmuskohalt.

Mida siis tähendab, et sõidukijuht peab olema lahkunud kindlustusjuhtumi toimumise kohalt õigusvastaselt ja süüliselt? LS § 169 sätestab juhi tegutsemise liiklusõnnetuse korral. Lisaks on seaduses reguleeritud ka, millal tuleb politseile liiklusõnnetusest teatada ja millal mitte. LS § 169 lg 4 kohaselt ei ole liiklusõnnetusest vaja politseile teatada, kui inimesed liiklusõnnetuses

⁴³ RKTko 3-2-1-102-99.

vigastada ei saanud või liiklusõnnetuses osalenud inimesed ei nõua ise oma tervise kontrolli, liiklusõnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saajad on juhtumi põhjusi hinnates varalise kahju tekitamise vastutuse küsimuses ühel meelel, hilisemat identifitseerimist võimaldaval viisil on loetletud kõikide liiklusõnnetuses osalenud inimeste andmed, nimetatud on varalise kahju tekitamise eest vastutav isik ja kõik eelnevalt nimetatud asjaolud on kirjalikult vormistatud ja sellele on alla kirjutatud. Seega on seadusega reguleeritud, mida on sõidukijuht liiklusõnnetuse toimumise korral kohustatud tegema.

Siinkohal on oluline märkida, et alama astme kohtud on tõendeid hinnates leidnud, et sõidukijuht polnud LE § 227 rikkumises süüdi, kui ta ei saanud aru, et tema juhitud sõiduk oleks põhjustanud liikluskahju. Kohtud on otsustes põhjendanud, kuidas nad sellisele järeldusele jõudsid. Kuivõrd TsMS § 353 lg 3 kohaselt ei võinud Riigikohus tuvastada hagi aluseks olevaid asjaolusid, ei saanud Riigikohus ka asjas ümber hinnata alama astme kohtute tuvastatud asjaolusid, samuti jättis Riigikohus kassatsioonkaebuse rahuldamata ja Tallinna Ringkonnakohtu otsuse muutmata. Seega on Riigikohus nõustunud ringkonnakohtu järeldusega, et sõidukijuht ei olnud teo toimepanemises süüdi⁴⁴, kui ta ei saanud aru või ei olnud teadlik, et tema poolt juhitud sõiduk on liikluskahju põhjustanud.⁴⁵

LKindlS eelnõu seletuskirja kohaselt LKindlS § 53 lg 1 p 2 all ei mõelda olukordi, kus liiklusõnnetuse asjaolud vormistati ebakorrektselt või sõidukijuhid lahkusid sündmuskohalt jättes õnnetuse asjaolud kirjalikult vormistamata. Kindlustusandja saab käesolevat tagasinõude alust kasutada vaid juhul, kui kahju põhjustanud sõidukijuht lahkus liiklusõnnetuse toimumise kohalt süüliselt, s.t eelkõige põgenedes. Kindlustusandjal tuleks eraldi analüüsida ka seda, kas sõidukijuht sündmuskohalt lahkudes sai aru, et toimus liiklusõnnetus.⁴⁶

Riigikohus on jõudnud seisukohale, et LKindlS § 48 lg 2 p 7 kohaselt tekiks kindlustusandjal tagasinõudeõigus vaid siis, kui sõidukijuht on õigusakte rikkudes süüliselt liiklusõnnetuse toimumise kohalt lahkunud. Kolleegium pidas ka oluliseks märkida, et sellel alusel regressinõude rahuldamata jätmise aluseks ei saa olla fakt, et autojuhti ei ole väärteomenetluses karistatud liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemise eest. Sellisel juhul on kohus pädev tuvastama ka

⁴⁴ KarS § 32 kohaselt saab isikut õigusvastase teo eest karistada üksnes siis, kui ta on selle toimepanemises süüdi ja isik on teo toimepanemises süüdi, kui ta on süüvõimeline ja puudub seaduses sätestatud süüd välistav asjaolu.

⁴⁵ RKTko 3-2-1-97-05.

⁴⁶ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 59.

liiklusõnnetuse toimumise kohalt õigusvastase lahkumise.⁴⁷ Riigikohus on teises lahendis öelnud, et kuivõrd KarS § 32 lg 1 sätestab süüühimõtte, siis on põgenemine süuline lahkumine liiklusõnnetuse sündmuskohalt ja sellise regressinõude rahuldamiseks peab eksisteerima asjaolu, et liikluskahju põhjustanud sõiduki valdaja lahkus süüliselt liiklusõnnetuse paigast.⁴⁸

Ilmselt on seadusandja muutnud tagasinõudeõiguse sõnastust seetõttu, et Riigikohus on mitmetes lahendites väljendanud, nagu äsjamainitud lahenditeski, et sõidukijuhil lahkumine toimumise kohalt peab olema toimunud õigusakte rikkudes ja süüliselt. Eeldatavasti on seadusandja tahe olnud muuta seaduse sätet selgemaks.

Autor leiab, et sätet täiustatud terminitega süüliselt ja õigusvastaselt on asjakohane täiendus. Kindlustusandjal lasub nüüd kohustus tagasinõude esitamise juures kontrollida, kas sõidukijuht oli teadlik kindlustusjuhtumi toimumise kohalt lahkudes, et ta on tekitanud liikluskahju ja et tegu on liiklusõnnetusega ning seejuures teadlikult ja süüliselt lahkunud sündmuskohalt. Eelnevalt kehtinud sätet on Riigikohus küll nii tõlgendanud, kuid tõlgendamise vajaduse tekitaski asjaolu, et säte ei olnud sõnastatud piisavalt üheselt.

Kuivõrd tõepoolest on senimaani selle tagasinõude aluse puhul olnud tegu ühe kõige sagedasemini esitatava nõudega, mis on kohtusse või vaidluskomisjoni jõudnud, siis võib eeldada, et tulevikus hakatakse sellel alusel tagasinõudeõigust vähem teostama, sest kindlustusandja peab tõendama sündmuskohalt süülise lahkumise, mis võib kindlustusandjale keeruliseks muutuda. Kindlustuse vaidluskomisjoni on vaidluseid seoses LKindlS § 48 lg 2 p-ga 7 jõudnud üheksa, Riigikohtusse seoses sellega kaks lahendit.

Läti LKindlS § 41 lg 1 punkt c puhul võib väita, et see on küllaltki sarnane varem kehtinud Eesti LKindlS tagasinõude alusega. Ainult selle vahega, et nõude saab esitada Läti seaduse järgi sõidukijuhil vastu, Eesti seaduse järgi aga sõiduki valdaja vastu. Põhiosa, milleks on seaduses sätestatud nõuete mittetäitmine ja liiklusõnnetuse toimumiskohalt lahkumine, on jäänud samaks. Samas, Läti LKindlS annab õiguse esitada tagasinõude ka omaniku või rentniku vastu, kui isik, kes sõidukit juhtis, on kindlaks määramata. Võrreldes neid sätteid omavahel, võib väita, et Eesti LKindlS-s sätestatud tagasinõude alus on tunduvalt õiglasem. Kui Eesti LKindlS annab õiguse esitada tagasinõude sõidukijuhil vastu, kes juhtis sõidukit, siis Läti LKindlS seadus annab igal juhul võimaluse esitada tagasinõude nii omaniku kui ka rentniku vastu, kui sündmuskohalt

⁴⁷ RKTko 3-2-1-97-05.

⁴⁸ RKTko 3-2-1-105-06.

lahkunud isik on kindlaks määramata. Kindlustusandja esmane ülesanne võiks olla välja selgitada, kes sõidukit juhtis. Läti seaduse kohaselt jääb mulje, et kui ei suudeta välja selgitada, kes sõidukit juhtis, on koheselt õigus esitada tagasinõue omaniku või rentniku vastu. Olukorras, kus sõiduk on omaniku või rentniku käest varastatud ja nad ei suuda seda tõendada, oleks ebaõiglane suunata tagasinõue omaniku või rentniku vastu. Läti LKindIS jätab igal juhul võimaluse esitada tagasinõude, kui esineb olukord, kus on tekitatud liikluskahju seaduses sätestatud nõudeid eirates ja sündmuskohalt lahkudes.

Leedu LKindIS samasisuline tagasinõude alus on aga küllaltki lakooniline lubades esitada tagasinõude isiku vastu, kes lahkus liiklusõnnetuse toimumise kohalt. Sätte kohaselt ei pea isik olema rikkunud kehtivaid õigusakte. Seega Leedu LKindIS kohaselt on tagasinõuet kergem maksma panna, sest oluline on vaid fakt, et isik on lahkunud liiklusõnnetuse toimumise kohalt. Võrreldes Leedu LKindIS § 22 lg 1 p 4 Eesti LkindIS § 53 lg 1 p-ga 2 on Leedu LKindIS-s sätestatud säte tunduvalt karmim. Liikluskindlustuse üheks põhiliseks eesmärgiks on liikluskahju tekkimisel kahju hüvitamine kindlustusandja poolt, mitte kindlustusvõtja poolt. Seega, kas on õiglane, et Leedu kindlustusandjal on igal juhul tagasinõudeõigus isiku vastu, kui ta lahkub liiklusõnnetuse toimumise kohalt, mitte ei põgene süüliselt ja õigusvastaselt nagu see on Eesti LKindIS-s sätestatud? Autor leiab, et Leedu LKindIS § 22 lg 1 p 4 on liigselt kindlustusandja kasuks ja seab kahtluse alla liikluskindlustuse mõtte.

Poola LKindIS lubab üheselt esitada tagasinõude sõidukijuhi vastu, kui ta on põgenenud sündmuskohalt. Seega on Poola LKindIS võrreldavatest ainuke, mis sõnastab sõna-selgelt tagasinõudeõiguse aluse tekkimiseks asjaolu, et sõidukijuht peab olema sündmuskohalt põgenenud. Samas ei ole Poola LKindIS sätestanud, et sõidukijuht peaks olema rikkunud seaduses sätestatud nõudeid. Autor on seisukohal, et raske on teha vahet sündmuskohalt lahkumisel ja sündmuskohalt põgenemisel, kui pole sätestatud fakti, et sõidukijuht peaks olema rikkunud ka seaduses sätestatud nõudeid. Poola LKindIS säte oleks täielik, kui see lubaks esitada tagasinõude sõidukijuhi vastu, kes on sündmuskohalt põgenenud või põgenenud rikkudes kehtivaid õigusakte.

Tartu Ringkonnakohtus oli kaasus, mille kohaselt esitati kostja vastu hagi LKindIS § 48 lg 2 p 7 alusel, st arvati, et kostja lahkus kehtivaid õigusakte rikkudes liiklusõnnetuse sündmuskohalt. Kostja hagi ei tunnistanud, sest kostja ja kannatanu jõudsid koheselt pärast liiklusõnnetuse toimumist üksmeelele selles, kes on liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi, lahtiseks jäi ainult kahju suurus. Kannatanu teatas kostjale kahju summa, kuid kuna summa oli kostja meelest liiga

suur, siis otsustasid pooled pöörduda kindlustusandjate poole liiklusõnnetuse vormistamiseks. Hageja viitas LE § 227 väidetavale rikkumisele kostja poolt. Riigikohus jõudis seisukohale, et LE § 227 reguleerib mootorsõiduki juhi kohustusi liiklusõnnetuse sündmuskohal ja ei reguleeri liiklusõnnetuse kohalt lahkumise seaduslikkust. See tähendab, et asjakohane on tuvastada ainult see, kas kostja rikkus õnnetuse toimumise ajal kehtinud LS § 74³², s.o kas ta põgenes liiklusõnnetuse sündmuskohalt. Sellest tulenevalt oleks hageja pidanud tõendama kostja süülise põgenemise liiklusõnnetuse sündmuskohalt. Kostja süülist põgenemist eeldataks olukorras, kui kostja oleks teadlikult võõrale sõidukile parklas otsa tagurdanud ja seejärel autoga kiiresti ja märkamatult lahkunud sündmuskohalt. Pooled aga vestlesid pärast sündmuse juhtumit ja fikseerisid selle, seega seda ei saa pidada kostjapoolseks süüliseks põgenemiseks sündmuskohalt ja maakohus jättis hageja nõude rahuldamata. Hageja esitas apellatsioonkaebuse, kuid ringkonnakohus jättis apellatsioonkaebuse rahuldamata viidates, et maakohtu lahend on seaduslik ja põhjendatud.⁴⁹

Autor on seisukohal, et kostja oleks olnud süüdi sündmuskohalt põgenemise eest juhul, kui kostja oleks aru pidamata ja koheselt toimunu järgselt sündmuskohalt lahkunud. Kostja käitumist ei saa pidada sündmuskohalt põgenemiseks, sest pooled jäid isegi pärast liiklusõnnetuse toimumist arutama, mida edasi teha.

Tallinna Ringkonnakohus 14.10.2010 lahendis leidis, et LKindlS § 48 lg 2 p 7 tuleneva nõude esitamise või rahuldamise eelduseks ei ole asjaolu, et kahju eest vastutav isik peab olema eelnevalt karistatud LS § 74³² järgi.⁵⁰

Samuti on Tallinna Ringkonnakohus püüdnud täpsemalt selgitada, millisel juhul ei ole tegu sündmuskohalt lahkumisega. Nimelt oli ringkonnakohtus kaasus, kus kostja kirjutas alla liiklusõnnetuse aktile, millest nähtus, et kostja lahkus sündmuskohalt liiklusõnnetusest politseile teatamata. Muuhulgas karistati kostjat väärteoasjas rahatrahviga liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemise eest. Tallinna Linnakohtu otsusega tühistati väärteoasjas otsus, sest kohus tuvastas, et kostja ei olnud süüdi liiklusõnnetusest politseile teatamata jätmises ega liiklusõnnetuse toimumise sündmuskohalt põgenemises. Asja materjalide kohaselt pöördus kostja arstitõendi kohaselt pärast liiklusõnnetust erapolikliinikusse, kuhu ta jõudis kell 22.05. Liiklusõnnetuse teate kohaselt toimus liiklusõnnetus kell 20.00. Kohus leiab, et ainuüksi fakt, et liiklusõnnetuse

⁴⁹ TrtRnK 2-10-1439.

⁵⁰ TlnRnKo 2-08-5503.

toimumise ja erapolikliinikusse jõudmise vahe on kaks tundi, ei tõenda seda, et kostja põgenes sündmuskohalt sellest politseid teatamata, sest kostjal võisid kaasneda vastavalt diagnoosile nõrkus, teadvuse kaotus ja muud nähud, mis tingisid viivituse. Vaidluse lahendamiseks tuleks tuvastada, kas kostja rikkus LS § 74³², s.o kas kostja põgenes liiklusõnnetuse sündmuskohalt. Ringkonnakohtu arvates leidis maakohus õigesti, et kostja allkiri liiklusõnnetuse aktil ei tõenda kostja omaksvõttu liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemises. Ringkonnakohus leidis, et kuigi LKindlS § 48 lg 2 p 7 alusel regressinõude lahendamisel on kohus pädev tuvastama liiklusõnnetuse toimumise kohalt süülise lahkumise olenemata sellest, kas mootorsõiduki juht on selle eest väärteomenetluses karistatud või mitte, on siiski käesolevas asjas oluline asjaolu, kas kostja suhtes lõpetati väärteomenetlus liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemise osas. Asja läbivaatamise ajal kehtinud TsMS § 94 lg 3 järgi on jõustunud kohtuotsus kriminaal- või väärteoasjas teo tsiviilõiguslike tagajärgede asja läbivaatavale kohtule kohustuslik küsimuses, kas tegu leidis aset ja kas teo pani toime see isik. Antud juhul ei ole väärteoasjas tuvastatud kostja sündmuskohalt põgenemist. Ringkonnakohus ei nõustu ka apellatsioonkaebuses välja toodud väitega, et kohus oleks pidanud analüüsima kostja käitumise vastavust LE §-dega 225, 226, 227 ja 228, sest nimetatud sätted ei ole LKindlS § 48 lg 2 p 7 kohaldamise eelduseks, vaid need reguleerivad mootorsõidukijuhi kohustusi liiklusõnnetuse sündmuskohal.⁵¹

Autor on seisukohal, et tagasinõude esitamine sõidukijuhi vastu, kes lahkus kindlustusjuhtumi toimumise sündmuskohalt põgenedes, on õiglane ja peab regressikataloogis eksisteerima. Kuigi liikluskindlustuse eesmärgiks on kindlustusvõtja vabastamine kindlustuskahju tasumisest, siis käesoleva tagasinõude aluse puhul on kindlustusvõtja käitunud vastutustundetult. Sättes kasutusele võetud termin õigusvastaselt ja süüliselt kindlustusjuhtumi toimumise kohalt lahkumine on asjakohane täiendus, mis muudab selle kohaldamise proportsionaalsemaks.

2.3. Tagasinõue ebaseadusliku valduse alusel

LKindlS § 53 lg 1 p 3 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht juhtis sõidukit, mille valdamine oli ebaseaduslik. Eelnevalt kehtinud LKindlS § 48 lg 2 p 5 kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja vastu, kes oli sõiduki valduse kindlustusjuhtumi toimumise ajal saanud ebaseaduslikult. Eelnõu seletuskirja kohaselt peetakse ebaseadusliku valduse all silmas ärandatud

⁵¹ TlnRnKo 2-03-432.

sõidukiga liikluskahju tekitamist.⁵² Nõue esitatakse isiku vastu, kes pani toime sõiduki ärandamise ja põhjustas kindlustusjuhtumi. Seega LKindIS-sse on tehtud oluline muudatus, nimelt saab tagasinõude esitada vaid sõidukijuhi vastu. Käesoleva töö autori hinnangul on tegu asjakohase muudatusega, kus ei koormata kindlustusvõtjat, vaid nõudeõigust rakendatakse sõidukijuhi suhtes. Lisaks oli eelnevalt sõnastatud sätte sõnastus ebaõnnestunud.

Hetkel kehtiva LKindIS sõnastus ebaseadusliku valduse kohta on võrreldes eelmise sõnastusega õnnestunud, sest tegu on lühidalt ja üheselt arusaadavalt sõnastatud tagasinõudeõigusega. Eelmise tagasinõude aluse sõnastuse grammatilisest tõlgendusest lähtudes oli võimalik tagasinõuet esitada ainult isiku vastu, kes oli kindlustusjuhtumi toimumise ajal saanud sõiduki valduse ebaseaduslikult. Seega võis järeldada, et kui sõiduki valdus oli ebaseaduslikult saadud varem kui kindlustusjuhtumi toimumine, siis selle sätte alusel polekski põhimõtteliselt saanud tagasinõuet esitada isiku vastu, kelle valdus sõiduki suhtes oli ebaseaduslik. Selline tõlgendus oleks ebamõistlik olnud. Määravaks oleks pidanud olema sel juhul, kas isiku valdus oli ebaseaduslik ka kindlustusjuhtumi ajal.⁵³

Läti LKindIS § 41 lg 2 punkt 2 kohaselt on kindlustusbürool õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui ta on omandanud sõiduki ebaseaduslike toimingute kaudu. Leedu LKindIS § 22 lg 1 punkt 3 kohaselt on aga kindlustusandjal, kes on maksnud hüvitist, õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kellel ei olnud seaduslikku õigust juhtida sõidukit. Poola LKindIS § 43 lg 2 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui ta sai sõiduki omanikuks kuriteo toimepanemise tulemusena.

Asjaõigusseaduse (edaspidi AÕS) § 34 lg 1 kohaselt on valdus seaduslik või ebaseaduslik sõltuvalt sellest, kas see põhineb õiguslikul alusel või mitte, lõige 2 kohaselt loetakse valdust seaduslikuks, kuni ei ole tõendatud vastupidist. AÕS kommentaari kohaselt loetakse ka varga valdust seni seaduslikuks kuni ei ole tõendatud vastupidist.⁵⁴ AÕS § 39 lg 1 kohaselt valdus lõpeb, kui valdaja loobub tegelikult võimust asja üle või kaotab selle muul viisil. Valdus saab lõppeda nii vabatahtlikult kui ka tahte vastaselt. Valdus on lõppenud valdaja tahte vastaselt, kui asi on varastatud, kadunud või muul viisil tahte vastaselt valdusest väljunud. KarS § 199 lg 1 kohaselt on vargus võõra vallasasja äravõtmine selle ebaseadusliku omastamise eesmärgil, mille

⁵² LKindIS eelnõu seletuskiri, lk 59.

⁵³ J. Lahe, lk 209.

⁵⁴ P. Varul jt. Asjaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2014, lk 48.

ees karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Seega ebaseadusliku valdusega on tegu siis, kui on tuvastatud, et sõiduk, millega liikluskahju toime pandi, on sõiduki omaniku valdusest välja läinud tema tahte vastaselt. Ka Riigikohus on leidnud, et kui puuduvad tõendid selle kohta, et sõiduk on läinud omaniku valdusest välja tema tahte vastaselt, ei saa rääkida sõiduki ebaseaduslikult valdusest. Seda ka juhul, kui sõidukijuht on teadmata. Seega kui liiklusõnnetuse toimumise kohalt lahkunud isik on teadmata, ei saa eeldada, et tegemist oli sõiduki ebaseadusliku valdusega.⁵⁵

Kindlustuse vaidluskomisjoni poole ei ole ühelgi korral pöördutud varem kehtinud LKindlS § 48 lg 2 p 5 alusel. Samuti ei ole Riigikohtusse jõudnud ühtegi lahendit seoses LKindlS § 48 lg 2 p-ga 5.

Läti LKindlS sõnastab põhimõttelt samasuguse tagasinõude aluse. Siinkohal võib öelda, et Läti LKindlS sõnastus on märksa täpsem, kuivõrd oluline on, et sõidukijuht oleks mootorsõiduki omandanud ebaseaduslike toimingute kaudu, mida Eesti LKindlS sõnastusest välja ei loe. Leedu LKindlS säte viitab oma sõnastuselt pigem olukorrale, kus sõidukijuhil ei ole juhiluba mootorsõiduki juhtimiseks. Leedu LKindlS § 22 lg 1 p 3 lause teise osa kohaselt antakse tagasinõue ka sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuhil ei olnud juhiluba mootorsõidukiga sõitmiseks. Seega on välistatud, et eelnevalt nimetatud sätte alusel viidatakse olukorrale, kus sõidukijuhil ei ole juhiluba mootorsõiduki juhtimiseks, sest lõike teine pool hõlmab selle tagasinõude. Käesoleval juhul jääb autorile selgusetuks, mida Leedu LKindlS peab silmas selle all, et isikul ei ole seaduslikku õigust juhtida sõidukit. Selle sätte all võidakse silmas pidada mootorsõiduki saamist ebaseaduslike toimingute kaudu. Kui see nii on, siis on see säte oma sõnastuse poolest ebaõnnestunud. Poola LKindlS säte on oma mõtte poolest sarnane Läti LKindlS-ga. Põhimõtteliselt on Poola seaduses sätestatud tagasinõude alus laiem, sest lubab tagasinõude esitada ükskõik millise kuriteo teostamise puhul, kui sellega on saadud sõiduki omanikuks. Seega käib sinna sätte alla ka sõiduki saamine ebaseaduslikul teel.

Ebaseadusliku valduse küsimus võib aktuaalseks olla juhtudel, kui juriidilisele isikule kuuluvat sõidukit kasutab temaga töösuhtes olev isik väljaspool tööülesandeid. Sellisel juhul tuleks valduse seaduslikkuse puhul kindlaks teha, kas töösuhtes olev isik väljakujunenud praktika kohaselt kasutas sõidukit ka väljaspool tööaega või kas isikul oli tööandjaga sellekohane kokkulepe. Kui töösuhtes isik tavapäraselt töövälisel ajal sõidukit ei kasutanud ja ei olnud ka

⁵⁵ RKTko 3-2-1-102-99.

kokkulepet tööandjaga sõiduki kasutamise osas, siis võib rääkida sõiduki ebaseaduslikust valdusest.

Üldjuhul saab aga sõiduki ebaseaduslikust valdusest rääkida juhul, kui kõne all olev sõiduk on varastatud. Kõne alla võiks tulla ka juhud, kui isik valdab sõidukit tühise või tühistatud lepingu alusel. Tsiviilseadustiku üldosa seaduse (edaspidi TsÜS) § 84 lg 1 kohaselt ei ole tühisel tehingul algusest peale õiguslikke tagajärgi. Seega ei ole sõiduki oma valdusesse saanud isikul algusest peale seaduslikku alust sõiduki omamiseks. Eelnõu seletuskirja kohaselt peetakse käesoleva LKindLS sätte all silmas just ärandatud sõidukiga liikluskahju tekitamist. Mida tähendab sõiduki ärandamine? Eelnõu seletuskirjas selgitatakse § 22 lg 1 juures, et sõiduki väljumine kindlustusvõtja valdusest tema tahte vastaselt on sõiduki ärandamine.⁵⁶ Seega siin ei saa tulla kõne alla tühistatud lepingu alusel sõiduki valdamine, sest sõiduk peab olema kindlustusvõtja valdusest väljunud tema tahte vastaselt, kuid tühistatava tehingu puhul läks sõiduk algselt valdusest välja kindlustusvõtja nõusolekul, seega tema tahte kohaselt ja alles hiljem otsustati tehing tühistada. Kõne all ei saa olla ka tühise tehingu alusel sõiduki valdamine, sest algselt ei väljunud sõiduk kindlustusvõtja valdusest tema tahte vastaselt. Kui sõiduk on väljunud kindlustusvõtja valdusest tema tahte alusel, siis on sõiduki valdamine seaduslik. Seega sellise olukorra puhul ei saaks tagasinõuet teostada.

Seega on tekkinud olukord, kus taaskord pole uue sätte sõnastus just kõige õnnestunud. Kui see fakt kõrvale jätta, siis on tegemist tagasinõudeõigusega, mis peab regressikataloogis eksisteerima. Tagasinõude esitamine omaniku vastu, kes kindlustusjuhtumi ajal sõidukit ei juhtinud, ei oleks õiglane, seega igal juhul peab kahju hüvitama isik, kes oli sõiduki ebaseaduslikult saanud.

2.4. Tagasinõue joobeseisundis tekitatud kahju alusel

LKindLS § 53 lg 1 p 4 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht juhtis sõidukit joobeseisundis või LS § 69 lõikes 3⁵⁷ nimetatud seisundis või tarbis alkoholi, narkootilist või psühhotroopset ainet vahetult pärast kindlustusjuhtumi toimumist. Eelnevalt kehtinud LKindLS § 48 lg 2 p 2 kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja vastu, kes juhtis sõidukit, olles alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine mõju all, tarbis eelnimetatud aineid vahetult pärast

⁵⁶ LKindLS eelnõu seletuskiri, lk 31.

⁵⁷ LS § 69 lg 3 kohaselt mootorsõidukijuhi, trammijuhi ja maastikusõidukijuhi ühes grammis veres ei tohi olla alkoholi 0,20 milligrammi või rohkem või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 milligrammi või rohkem.

liiklusõnnetuse toimumist või keeldus nimetatud ainete tuvastamisest tema väljahingatavas õhus või veres. Seega kehtivast seadusest on välja jäetud eelmise lause viimane osa – keeldus nimetatud ainete tuvastamisest tema väljahingatavas õhus või veres.

Läti LKindlS § 41 lg 1 punkt a sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui ta on juhtinud sõidukit alkoholi, narkootiliste, psühhotoksiliste, psühhotroopsete või teiste joovastavate ainete mõju all. Lõige 1 punkt c sätestab ka, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui ta vältis testi tegemist, mis aitaks joobesolekut või narkootiliste, psühhotoksiliste, psühhotroopsete või teiste joovastavate ainete mõju tuvastamist või kasutas eelnevalt nimetatud aineid pärast liiklusõnnetust. Leedu LKindlS § 22 lg 1 punkt 1 kohaselt on aga kindlustusandjal, kes on maksnud hüvitist, õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kui viimane sõitis alkoholi, narkootikumide, ravimite või teiste joovastavate ainete mõju all, või tarbis alkoholi või teisi joovastavaid aineid kohe pärast õnnetust ja enne seda hetke, millal õnnetuse asjaolusid uuriti, või üritas põgeneda kainusetestist. Poola LKindlS § 43 lg 1 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui kahju on põhjustatud pärast alkoholi tarvitamist või narkootiliste või psühhotroopsete ainete mõju all olemist või mõne (narkootilise aine sõltuvuse) asendusravivi kasutatava aine mõju all.

Sõiduki juhtimist joobeseisundis keelab LS § 69. Sõidukijuhi kohustus mitte tarbida alkoholi, narkootilist või psühhotroopset ainet vahetult pärast kindlustusjuhtumi toimumist tuleneb LS § 169 lõikest 7, mille kohaselt liiklusõnnetuse osalenud juht ei tohi tarvitada alkoholi ja muud narkootilist ega psühhotroopset joovet tekitavat ainet, kuni politsei on selgitanud sündmuskohal välja liiklusõnnetuse asjaolud, välja arvatud narkootilist või psühhotroopset ainet sisaldavat ravimit sündmuskohal abi osutava kiirabibrigaadi või muu tervishoiutöötaja korraldusel vältimatu abi korras. Seega ei tohi sõidukijuht olla joobeseisundis, alkoholi piirmäära ületavas seisundis kindlustusjuhtumi toimumise ajal, või tarbida alkoholi, narkootilist või psühhotroopset ainet vahetult pärast kindlustusjuhtumi toimumist, vastasel juhul on kindlustusandjal õigus esitada sõidukijuhi vastu tagasinõue.

LKindlS eelnõu seletuskirja kohaselt seadusandja rõhutab käesoleva sätte raames, et regressi esitamisel on oluline põhjusliku seose olemasolu joobeseisundi ja kahju tekitamise vahel ning seega olukorras, kus sõidukijuht tarvitab alkoholi või muud narkootilist või psühhotroopset joovet tekitavat ainet, enne kui politsei on selgitanud välja liiklusõnnetuse asjaolud, raskendab politsei tööd või teeb selle koguni võimatuks, sest ei ole võimalik välja selgitada, kas liiklusõnnetus tekkis joobeseisundi või muu asjaolu tõttu, kuivõrd politsei ei suuda kindlaks teha,

kas isik oli joobeseisundis juba enne liiklusõnnetust või tekkis joove pärast liiklusõnnetust.⁵⁸

Kindlustuse vaidluskomisjoni poole on pöördutud seoses LKindlS § 48 lg 2 p-ga 2 kahel korral. Riigikohtusse on jõudnud samal alusel samuti kaks lahendit. Varem kehtinud seaduse alusel sai tagasinõude esitada sõiduki valdaja vastu, kehtiva seaduse alusel saab tagasinõude esitada sõidukijahi vastu. Autor on arvamusel, et seadusandja on muutnud kohustatud isikut seetõttu, et kõrvaldada segadus, kelle vastu saab sellises olukorras tagasinõude esitada. Riigikohtu praktika on selles osas selge.

Ühe kaasuse kohaselt⁵⁹ palus hageja kostjalt välja mõista LKindlS § 48 lg 2 p 2 alusel hageja poolt hüvitatud liikluskahju. Kaasuse asjaolude kohaselt toimus liiklusõnnetus, mille põhjustas sõidukit juhtiv isik, kellel oli kostjaga sõlmitud töövõtuleping. Kostja hagi ei tunnistanud, väites, et hagi on esitatud vale isiku vastu. Ringkonnakohus jättis hageja nõude rahuldamata ja leidis, et LKindlS § 48 lg 2 p 2 alusel tekib kindlustusandjal tagasinõudeõigus kahju tekitanud sõiduki valdaja vastu, kui just sõiduki valdaja juhtis sõidukit joobeseisundis. Seega sai tagasinõudeõigus tekkida ainult konkreetse füüsilise isiku vastu. Tsiviilkolleegium leidis, et kassaatsioonkaebuse väited ei andnud alust ringkonnakohtu otsuse tühistamiseks, kuid pidas vajalikuks ringkonnakohtu otsuse põhjendusi täiendada. Vaidluse all oli küsimus, kas hagejal oli tagasinõudeõigus kostja või sõidukit juhtinud isiku vastu. Kolleegium oli arvamusel, et hagejal oli LKindlS § 48 lg 2 p 2 kohaselt õigus esitada tagasinõudeõigus sõidukit alkoholijoobes juhtinud kolmanda isiku vastu. Tsiviilkolleegium põhjendas seda järgnevalt. Kuivõrd LKindlS § 5 lg 1 järgi on kindlustusvõtja sõiduki omanik ja sama paragrahvi lg 2 järgi on sõiduki valdaja kindlustatu sõltumata sellest, kas valdus on seaduslik või ebaseaduslik, siis on sõidukit vallanud isik kindlustatu vaatamata sellele, kas ta on teada või mitte. Seega käsitab LKindlS § 5 lg 2 valdajana just sõidukit juhtinud füüsilist isikut. Samuti jäi kolleegium varasemas tsiviilasjas väljendunud seisukoha juurde, et LKindlS mõttes on valdaja mõiste laiem kui AÕS-is ja nii saab LKindlS valguses valdajaks lugeda nii isikut, kes vastab AÕS § 33 kohaselt valdaja tunnustele, kui ka isikut, kes teostab sõiduki üle tegelikku võimu.

Eeltoodust lähtuvalt järeldub, et tagasinõude saab esitada ainult füüsilise isiku vastu, kes parasjagu sõidukit joobeseisundis juhtis, seega käesoleva töö autori arvates kaobki ära vajadus

⁵⁸ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 59-60.

⁵⁹ RKTko 3-2-1-55-06.

sätetada kohustatuks isikuks sõiduki valdaja ja piisab sellest, kui kohustatud isikuks on sõidukijuht nii nagu kehtivas seaduses on sätestatud. Siinkohal võib näiteks veel ühe Riigikohtu lahendi tuua, kus Riigikohus leidis, et olenemata LKindlS § 48 lg 2 p 4 grammatiliselt mõnevõrra erinevast sõnastusest võrreldes LKindlS § 48 lg 2 p-ga 2 on põhjendamatu selle alusel teha järeldust, et tegelikult sõidukit juhtinud juhtimisõigusetu isiku vastu ei saa esitada tagasinõuet, kui see isik ei ole liikluskindlustuse lepingu pooleks.⁶⁰

Allolev juhtum toob selguse selles osas, milliseid tõendeid võib jooke tuvastamiseks esitada. Tartu Ringkonnakohtu lahendi kohaselt esitati kostja vastu LKindlS § 48 lg 2 p 2 alusel hagi, st kostja tekitas liiklusõnnetuse olles alkoholijoores. Kostja hagi ei tunnistanud. Kostja oli seisukohal, et vastavalt VV 02.04.2001 määrusega nr 120 kinnitatud “Joores seisundi tuvastamise ja jooresastme määramise ning jooresastme määramise otsuse vaidlustamise korra” §-le 1 saab isiku alkoholijoores seisundit tuvastada ainult eelnimetatud korras sätestatud viisil ning nõuetekohaselt koostatud protokollil või akti alusel. Kostja arvates ei olnud joores tuvastatud vastavalt viidatud korras sätestatud nõuetele. Kostja on seisukohal, et puudub alus kohaldada LKindlS § 48 lg 2 p 2, sest kostja ei põhjendanud kahjujuhtumit alkoholijoores. Maakohus rahuldab hagi. Maakohtu lahendi kohaselt kostja oli kinnitanud oma allkirjaga protokollil, et ta on tuvastamise tulemusega nõus ja et ta loobub vereproovis alkoholisisalduse määramisest. Kostja esitas apellatsioonkaebuse, mille ringkonnakohus jättis rahuldamata. Ringkonnakohus on seisukohal, et LKindlS § 48 lg 2 p 2 alusel tagasinõude esitamiseks ei pea olema isikul tuvastatud joores seisund VV 02.04.2001 määruses nr 120 “Joores seisundi tuvastamise ja jooresastme määramise ning jooresastme määramise otsuse vaidlustamise kord” sätestatud tingimustel. Samuti ei ole põhjendatud ka seisukoht, et hagi tuleb jätta rahuldamata põhjusel, et mootorsõiduki juhti ei ole väärteomenetluses karistatud alkoholijoores sõiduki juhtimise eest. Ringkonnakohtu kohaselt oli maakohus pädev tuvastama liiklusõnnetuse toimumise ajaolud ka siis, kui sõidukijuhti pole selle eest väärteomenetluses karistatud. Ringkonnakohus leidis, et väärteoprotokoll on lubatav tõend ka olukorras, kus isikule formaalsete rikkumiste tõttu väärteoasjas karistust ei määratud. Väärteoprotokollis on lause, et sõidukijuht – “juhtis sõiduautot alkoholijoores seisundis”, kostja on sellele alla kirjutanud ja märkinud, et ta on protokolliga nõus ja tema ütlused on eraldi protokollitud. Fakt, et kostja ise arvas, et tal ei ole alkoholijoores, ei oma tähtsust.⁶¹

⁶⁰ RKTko 3-2-1-35-14.

⁶¹ TrtRnK 2-09-25586.

Läti LKindlS annab õiguse esitada tagasinõude sõidukijuhi vastu samal alusel nagu Eesti LKindlS. Lisaks sellele on Läti LKindlS-s tagasinõude esitamise võimalus, mille Eesti kehtiv LKindlS on välja jätnud. Nimelt õigus esitada tagasinõue juhul, kui isik on keeldunud alkoholi, narkootiliste või psühhotroopsete ainete tuvastamisest tema väljahingatavas õhus või veres. Ilmselt ei oleks õiglane esitada tagasinõuet isiku vastu, kui ei ole isegi teada, kas isik on joores, sõltumata sellest, et ta keeldub ainete tuvastamisest tema väljahingatavas õhus või veres. Seega tunduvalt karmim on Läti LKindlS, mis lubab esitada tagasinõude ka siis, kui välditakse testi tegemist, mis aitaks tuvastada eelnevalt nimetatud ainete tarbimist. Autor on arvamusel, et kui testi tegemist välditakse, siis sellel alusel ei tohiks kindlustusandjal tagasinõuet tekkida. Testi vältimiseks võib ka mõni muu põhjus olla, ei saa ilmtingimata sajabrotsendiliselt väita, et inimene on joores, kui ta keeldub testi tegemisest. Sellisel juhul võiks joores tuvastada ka näiteks usaldusväärsete tunnistajate ütlustega.

Leedu seadusandja on olukorra paremini lahendanud ja lubab tagasinõuet teostada vaid juhul, kui isik üritas põgeneda kainusetestist. Seega võib eeldada, et mitte juhul, kui keeldutakse või välditakse kainusetesti tegemist. Poola on võrreldavatest riikidest ainuke, kes on lisaks nimetanud ära ka tagasinõudeõiguse võimaluse kasutamise isiku vastu, kes on asendusravis kasutatava aine mõju all.

Poola seadusandja pole aga arvestanud olukorraga, kui isik tarvitab alkoholi või teisi joores tekitavaid aineid pärast liiklusõnnetust. See tekitab küsimuse, kuidas tõendada, et liiklusõnnetus on tekitatud just joores seisundi tõttu? Autor on seisukohal, et kõige proportsionaalsem ja terviklikum sõnastus on Eesti LKindlS, kuivõrd seadusest jäeti välja õigus esitada tagasinõue, kui isik keeldus ainete tuvastamisest tema väljahingatavas õhus või veres. Ühtlasi reguleerib seadus ka tagasinõudeõigust isiku vastu, kes tarbis alkoholi, narkootilist või psühhotroopset ainet vahetult pärast kindlustusjuhtumi toimumist.

Käesolevas alapeatükis oleks mõttekas analüüsida ka seadusandja otsust kehtivast seadusest välja jätta varem kehtinud LKindlS § 48 lg 2 p 3, mille kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja või omaniku vastu, kui sõiduki juhtimine oli üle antud alkoholi narkootilise või psühhotroopse aine mõju all olevale isikule. Käesoleva sätte välja jätmist ei ole seadusandja põhjendanud. Säte tekitab küsitavusi ja autor usub, et see oli ka üheks põhjuseks, miks see uuest seadusest välja jäeti. Nimelt, sätte puhul ei olnud selge, kas sõiduki juhtimise üleandmine eeldas seda, et sõiduki valdaja või omanik pidid olema teadlikud sellest, et isik, kellele juhtimine üle anti, oli alkoholi, narkootilise või

psühhotroopse mõju all. Riigikohus⁶² jõudis seisukohale, et LKindlS § 48 lg 2 p 3 kohaldamine ei eelda sõiduki tahtliku üleandmist alkoholi, narkootilise või psühhotroopse mõju all olevale isikule. Seega sai seda sätet rakendada ka siis, kui sõiduk anti üle hooletusest. Seega järgmine küsitavus tekkis hooletuse aspektist lähtudes, st kas on õiglane esitada tagasinõue isikute vastu, kes hooletusest andsid sõiduki juhtimise üle joobeseisundis olevale isikule? Janno Lahe arvamuse kohaselt oleks ettevõtjatelt keeruline nõuda, et nad alati kontrolliksid töötajate seisundit enne neile tööülesande andmist. Alkoholi jooke kontrollimise puhul see niivõrd komplitseeritud ei olegi, kuid narkootiliste ainete pruukimisest tekkinud jooke kontrollimine küll, sest seda ei ole võimalik tööandjal iseseisvalt tuvastada. VÕS § 104 lg 3 kohaselt on hooletus käibes vajaliku hoole järgimata jätmise. Kui asuda Riigikohtu poolt esitatud seisukohale, siis LKindlS § 48 lg 2 p 3 on rakendatav ka sõiduki juhtimise üleandnud isiku hooletuse korral. Kuid siin tuleks asuda seisukohale, et käive ei nõua alati tööandjalt töötajale jookeeksporti tegemist. Seega tuleks sellise tagasinõudealuse puhul hinnata seda, kas tavalisel mõistlikul isikul, kes teisele isikule juhtimise üle andis, võis tekkida kahtlus, et ta annab üle juhtimise isikule, kes on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse mõju all. Kui vastus on jaatav, siis on tagasinõude esitamine juhtimise üleandnud isiku vastu põhjendatud. Põhjendatud ei ole sellise nõude esitamine aga siis, kui isik tarbib alkoholi näiteks pärast kahju tekkimist. Kuna isik, kes teisele isikule juhtimise üle andis, võib olla nii juriidiline kui füüsiline isik, siis ometigi peaks nõudeõiguse saama esitada vaid konkreetse füüsilise isiku vastu, seega pole põhjendatud tagasinõudeõiguse realiseerimine sõiduki omaniku vastu, kui valduse on tegelikult kolmandale isikule üle andnud sõiduki valdaja.⁶³ Töö autor on arvamusel, et LKindlS § 48 lg 2 p 3 väljajätmine seadusest on kohane, sest säte andis õiguse esitada tagasinõude sõiduki valdaja või omaniku vastu hooletuse tõttu olukorras, kus polnud selge, mida isik peaks antud olukorras tegema, et ta ei oleks hooletu. Sellist nõuet ei saa ka näiteks Läti, Leedu ja Poola seaduse kohaselt esitada, st regressiõiguse korras saab nõude esitada ainult joobeseisundis sõidukit juhtinud isiku vastu.

Riigikohus on oma lahendis⁶⁴ öelnud, et LKindlS § 48 lg 2 p 3 alusel saab tagasinõuet esitada, kui on tuvastatud, et sõiduki juhtimine on üle antud alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine mõju all olnud isikule. Esimene probleem selle sätte kasutamisel tekib kindlasti seoses sellega, kuidas tuvastada, et sõiduki juhtimine on üle antud alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine

⁶² RKTko 3-2-1-48-06.

⁶³ J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinna Raamatutrükikoda 2007, lk 206.

⁶⁴ RKTko 3-2-1-48-06.

mõju all olevale isikule. Kuivõrd Riigikohus on öelnud, et ka hooletuse puhul on säte rakendatav, on autor nõus Janno Lahe arvamusega, et käive ei nõua tööandjalt töötajale alati enne tööle asumist joobeekspertiisi tegemist. Käesoleva töö autor usub, et sätte ärajätmine seadusest on tingitud asjaolust, et ebaõiglane oleks jätkuvalt jätta tööandjale kohustus igakordselt kontrollida, kas töötaja ei ole joobeseisundis ning narkootiliste ainete pruukimisest tekkinud joovet ei ole tööandjal isegi iseseisvalt võimalik tuvastada.⁶⁵

Janno Lahe on arvamusel, et sellise tagasinõudeõiguse puhul tuleks hinnata, kas tavalisel mõistlikul isikul, kes teisele isikule juhtimise üle andis, võis tekkida kahtlus, et ta annab üle juhtimise isikule, kes on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse mõju all. Autor on seisukohal, et nagu tavaliselt, on ka käesoleval juhul selliste tagantjärgi analüüsimiste puhul raske tõendada, kas isikul tekkis kahtlus, et ta annab üle juhtimise isikule, kes on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse mõju all või mitte.

Käesoleva töö autor on seisukohal, et kui seadusandja oleks selle tagasinõude aluse ka kehtivasse seadusesse üle viinud, oleks sellel alusel tagasinõude esitamine võimalik ainult juhul, kui oleks üheselt tuvastatav, et omanik andis teadlikult juhtimise üle mittesobivas seisundis isikule. Autori jaoks ei ole tagasinõudeõiguse seisukohast vaadatuna piisavalt põhjendatud kindlustusandja õigus esitada tagasinõue alusel, et juhtimine anti üle hooletusest. Autor on teadlik, et selle tuvastamine oleks ilmselt väga keeruline, seega usutavalt sellepärast ka seadusandja otsustas käesoleva tagasinõude aluse kehtivast seadusest välja jätta. Autor usub, et kindlustusandja tagasinõude esitamise õigus isiku vastu, kes on tekitanud kindlustusjuhtumi joobeseisundi tõttu on hädavajalik, sest tegu on ilmselgelt ühiskonnaaenuliku käitumisega, millega isikud panevad ohtu nii enda kui ka kaasliiklejate elud. Samuti on sõiduki juhtimine alkoholi joobes raske tahtlik liikleeskirja ja kindlustuslepingu rikkumine. Käesoleva tagasinõude aluse tähtsust näitab mingil määral ka asjaolu, et nii Läti, Leedu kui ka Poola seadus sisaldab tagasinõude alust isiku vastu, kes tekitab kindlustusjuhtumi joobeseisundi tõttu. Eesti Liikluskindlustuse Fondi kohaselt peaks joobeseisundi puhul kehtima nulltolerants. Võimalus, et isik on joobeseisundis ja ei tekita selle tõttu kindlustusjuhtumit, on väga väike. Joobeseisund peaks olema põhjendatud eeldus, et see olek kindlustusjuhtumi ka põhjustas.⁶⁶ Riigikohus on öelnud järgmist: “kuna praeguses asjas on tõendatud, et sõiduki juht oli alkoholi joobes, on kindlustusvõtja eeldatavasti oma kohustuste rikkumisega mõjutanud liiklusõnnetuse toimumise võimalikkust. Kohaldades kõnealuseid sätteid,

⁶⁵ J. Lahe, lk 206.

⁶⁶Eesti Liikluskindlustuse Fondi arvamus, lk 9.

peab ringkonnakohus asja uuel läbivaatamisel tuvastama, kuivõrd selline rikkumine mõjutas liiklusõnnetuse toimumise võimalust.”⁶⁷ Käesolevas kaasuses oli tegu küll pooltega, kes olid sõlminud kaskokindlustuse, kuid analoogia mõttes on võimalik seda lahendit käesoleva peatüki raames käsitada küsimuses selle üle, kas joobeseisund peaks olema põhjendatud eeldus, et see olek kindlustusjuhtumi ka põhjustas. Riigikohus leidis, et kohtud peavad tuvastama, kuivõrd alkoholihoobes olek mõjutas liiklusõnnetuse toimumise võimalust. Sellest tulenevalt ei saa koheselt eeldada, et alkoholihoobes isik tekitab liiklusõnnetuse just selle seisundi tõttu, vaid kohus peab analüüsima, kas selline olek mõjutas liiklusõnnetuse toimumist. Seega ei saa autor ka fondi sellekohase arvamusega nõustuda, et joobeseisund peaks olema liiklusõnnetuse toimumise puhul põhjendatud eeldus, et joobes olek kindlustusjuhtumi põhjustas. Väide, et on väga väike tõenäosus, kui isik on joobeseisundis ja ei tekita selle tõttu kindlustusjuhtumit, ei anna alust eeldada, et kindlustusjuhtum selle tõttu ka tekkis, joobeseisundit tuleb vastava kindlustusjuhtumi asjaolude juures analüüsida.

2.5. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõiduki suhtes oli sõlmitud 30-päevase kindlustusperioodiga leping ja sõidukijuht rikkus sõiduki kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi

LKindLS § 53 lg 1 p 5 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõiduki suhtes on sõlmitud käesoleva seaduse § 14 lõikes 3 nimetatud leping ja sõidukijuht rikkus sõiduki kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi. LKindLS § 14 lõige 3 esimene lause sätestab, et kindlustusandjal ei ole õigust keelduda kuni 30-päevase kindlustusperioodiga lepingu sõlmimisest sõiduki suhtes, mille registrikanne on LS § 77 lõikes 8¹⁶⁸ sätestatud korras peatatud. Teise lause kohaselt lepingujärgne kindlustuskaitse kindlustatu suhtes kehtib tingimusel, et enne tehnonõuetele vastavuse kontrolli läbimist kasutatakse sõidukit üksnes erandkorras, järgides LS § 73 lõike 5 nõudeid. LS § 73 lg 5 sätestab, et erandkorras võib kehtivatele tehnonõuetele mittevastavat mootorsõidukit ja selle haagist liikluses kasutada juhul, kui nendel ei ole eriti ohtlikke rikkeid või puudusi, mis välistaksid sõiduki kasutamise liikluses. Sellisel juhul on sõidukiga lubatud sõita ettevaatlikult, rikke iseloomu arvestades, mööda lühimat teed lähimasse

⁶⁷ RKTko 3-2-1-10-09.

⁶⁸ LS § 77 lg 8¹ kohaselt mootorsõiduki või selle haagise registrikande peatamine on toiming, millega Maanteeamet kustutab sõiduki andmed liiklusregistrist kuni registrikande taastumiseni.

remondikohta, tehnonõuetele vastavuse kontrollimise punkti, Maanteeameti liiklusregistri büroosse või parkimiskohta. Kui rike, mis võib ohustada liiklust, tekib teel olles, peab juht püüdma seda kõrvaldada.

Teiste sõnadega saab tagasinõude esitada sõidukijuhi vastu, kui sõiduki suhtes on sõlmitud 30-päevase kindlustusperioodiga leping ja sõidukijuht rikub sõiduki kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi. Käesolev säte on seadusandja poolt lisatud uus tagasinõudeõigus, seega kohtupraktikat selle põhjal veel tekkinud pole. Käesolevat tagasinõudeõigust ei ole sätestatud ka Läti, Leedu ega Poola LKindlS-s.

Autor on seisukohal, et regressiõiguse kataloogi peaksid kuuluma ainult sellised tagasinõude alused, mis on äärmiselt ühiskonnaaenulikud ja ignorantsed käitumised teiste inimeste suhtes. Autor ei näe käesoleva tagasinõude aluse puhul liigset ühiskonnaaenulikkust, et kindlustusandjal võiks sellel alusel tagasinõudeõigus tekkida. Autor on arvamusel, et puudub põhjuslik seos liikluskahju tekkimise ja asjaolu vahel, et sõidukijuht rikkus kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi. Ainuüksi fakt, et sõidukijuht rikkus kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi ei oma liikluskahju tekkimise kontekstis tähtsust. Seega ei saa rääkida ka ohust kindlustusriski suurenemisele. Regressiõiguse instituudi loomine on küll möödapääsmatu, kuid samas liigne regressi laiendamine kahjustab kindlustusvõtjat ja seab liikluskindlustuse lepingu sõlmimise eesmärgi enamikule kindlustatutest kahtluse alla.

3. Kindlustusandja põhjuslikul seosel põhinev tagasinõudeõigus sõidukijuhi vastu

3.1. Tagasinõue lubatud sõidukiirust ületades

LKindIS § 53 lg 2 p 1 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta ületas lubatud sõidukiirust 41 kilomeetrit tunnis või rohkem. Käesoleva sätte puhul on tegu uue lisandunud tagasinõude alusega, mille sarnast varem kehtinud LKindIS-s ei olnud. LKindIS eelnõu seletuskirja kohaselt kui kiirust ületatakse 41 kilomeetrit tunnis või rohkem, suurendab see oluliselt inimvigastustega liiklusõnnetuste toimumise riski. Kiiruse suurenedes suureneb juhi reageerimise aja jooksul läbitud teepikkus ning sellest tulenevalt ka kokkupõrke kiirus. Kokkupõrkeenergia tõuseb võrdeliselt liikumiskiiruse ruuduga, oluliselt tõuseb aga juhitavuse kaotuse risk ja risk, et kaasliiklejad tajuvad liikumiskiirust tegelikust väiksemana ja ei oska manöövrite sooritamisel sellega arvestada. Piirkiirused teedel on määratud tulenevalt piirkonnas valitsevast liikluskeskkonnast selliselt, et oleks tagatud maksimaalne liikumiskiirus aktsepteeritava riski taseme juures. Iga piirkiiruse ületamine suurendab liiklusõnnetuse toimumise riski. LKindIS § 53 lg 3 järgi eeldatakse, et sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi nimetatud asjaolu tõttu.

LKindIS eelnõu seletuskirja kohaselt tuleb ka Eestis kehtivate regulatsioonide kohaselt lubatud piirkiirus teelõigul alandada korraka maksimaalselt 20 km/h. Selleks, et Eestis ületaks juht teadmatusel lubatud piirkiirust 41 km/h, peab juht tähelepanuta jätma järjest kaks või enam piirkiirust alandavat liiklusmärki. Tavaliselt eeldab piirkiiruse alanemine märkimisväärseid muutusi liikluskeskkonnas, näiteks maanteelt asulasse sõit, teetööde algus vms. Seega on väga ebatõenäoline, et piirkiiruse alanemine tuleb juhile ootamatult. Liiklusõnnetuste osakaal, mis on kiiruseületamise tõttu tekkinud, on viimastel aastatel tõusnud. Kindlustusandjad ei võta üldisel hinnakujundusel kiiruseületamisest tekkivat riski suurenemist arvesse, kuid sellisel juhul on neil LKindIS järgi õigus esitada tagasinõudeõigus sellise rikkumise toime pannud ja kindlustusjuhtumi põhjustanud juhi vastu. Eelnõu seletuskiri mainib muidugi, et juhul kui politsei või kohus ei ole kiiruseületamise fakti tuvastanud, on sellel alusel tagasinõude esitamine raskendatud, seega ei ole ka põhjust eeldada, et seda tagasinõude alust hakatakse kindlustusandjate poolt aktiivselt kasutama.⁶⁹ Kuivõrd seletuskirjas on välja toodud fakt, et usutavasti ei hakata kõne all olevat tagasinõude alust eriti aktiivselt kasutama, jääb mõistmatuks,

⁶⁹ LKindIS eelnõu seletuskiri, lk 60-61.

miks on seda tagasinõude alust siiski piisavalt oluliseks peetud ja see regressikataloogi lisatud? Seega jääb ebaselgeks täiendava nõudealuse sisuline kasu seadusandja poolt seatud eesmärkidele.

Käesolevat tagasinõude alust ei ole Läti, Leedu ega Poola LKindlS-s. Kui juba eelnevalt analüüsitud tagasinõuete aluste põhjal võis näha, et tagasinõudeõigused eksisteerisid enam-jaolt nii Läti, Leedu kui ka Poola LKindlS-s, siis kõne all olevat tagasinõude alust ei ole aga üheski. Juba fakt, et ükski teine võrreldavate riikide seadusandja ei ole pidanud vajalikuks sellise tagasinõudeõiguse kehtestamist ja kõhkclus selle üle, et tagasinõuet selle aluse põhjal ei hakata väga aktiivselt kasutama, tekitab küsimuse, miks oli selle seadusesse lisamine vajalik? Eesti LKindlS regressikataloog on niigi väga mahukas võrreldes mõne teise välisriigi LKindlS-ga. Kas läbimõtle matute uute tagasinõuete aluste lisamine seadusesse ei hakka lõppude lõpuks õõnestama seda põhimõtet, mis põhjustel liikluskindlustuse leping algselt üleüldse sõlmitakse?

Autor on seisukohal, et piirkiirust ületades võib tõesti suurened a kindlustusjuhtumite toimumise risk, kuid silmas tuleb pidada ka kohustusliku kindlustuslepingu eesmärki. Seadusandja ei tohiks regressikataloogi pidevalt ja põhjendamatult laiendada. Regressikataloogi uue tagasinõude aluse lisamine peaks olema piisavalt põhjendatud. Kõige suuremat kahtlust tekitab eelnõu seletuskirjas välja toodud väide, et ilmselt on tagasinõude esitamine lubatud sõidukiirust ületades alusel harva kasutatav. Kui politsei või kohus pole piirkiiruse ületamise fakti tuvastanud, on seda ka kindlustusandjal raske teha, ja seetõttu on tagasinõude esitamine raskendatud. Seega on autor seisukohal, et käesolev säte tuleks regressikataloogist eemaldada, kuivõrd selle sätte lisamine pole piisavalt põhjendatud. Lisatavad tagasinõude alused peaksid seadusele uut lisaväärtust tekitama, kuid käesoleval juhul seavad pigem kahtluse tagasinõude aluse vajalikkusest. Siinkohal tuleks meelde tuletada fondi uurimust, mille kohaselt on Eestis 650 000 isikut, kellel on juhtimisõigus ja 2012. aastal tuvastati kiiruse ületamisi üle 40 km/h 1729 isikul.⁷⁰ Kiirust ületas 1729 isikut, kuid ilmselgelt mitte kõik ei tekitanud selle tõttu kindlustusjuhtumit. Seda enam on seda kohustust rikkunud isikute arv väike, kes lisaks kiiruse ületamisele ka kindlustusjuhtumi tekitasid. Liiklusrikkumisi panevad toime ainult väike protsent juhtimisõigusega juhtidest ja enamik juhtidest käituvad siiski seadusekuulekalt. Selline väike protsent ei peaks andma seadusandjale piisavat alust käesolev tagasinõude alus seadusesse lisada.

⁷⁰ Eesti Liikluskindlustuse Fondi arvamus, lk 8.

3.2. Tagasinõue liiklusjärelvalve teostaja peatamise märguande eiramise alusel

LKindlS § 53 lg 2 p 2 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta eiras tahtlikult LS § 200 lõikes 1 nimetatud liiklusjärelvalve teostaja peatamise märguannet. Käesolevat tagasinõude alust pole sätestatud Läti, Leedu ega Poola LKindlS-s. Ka Eesti LKindlS-s on tegu uue tagasinõude alusega. LKindlS eelnõu seletuskirja kohaselt sõidukijuht, kes eirab liiklusjärelvalve teostaja peatamise märguannet, hakkab eelduslikult politseiametniku eest ära põgenema. Põgenedes sooritab sõidukijuht reeglina suurel hulgal erinevaid liiklusrikkumisi samaaegselt, millele lisandub psühholoogiline pingeline ja hasart ning nende koosmõjus mõju liiklusriskile kumuleerub ning lõpptulemuseks on osariskide summast märgatavalt suurem risk. Lisaks tuleb meeles hoida, et tegu on alati tahtliku käitumisega. Kindlustusandja tagasinõude aluse eelduseks saab olla fakt, et politsei on isikut sellise teo toimepanemise eest karistanud. Käesoleva sätte puhul eeldatakse samuti, et sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi just nimetatud asjolu tõttu. Autor leiab, et reaalselt peaks eksisteerima põhjuslik seos. Oletame näiteks, et tekib olukord, kus sõidukijuht eirab liiklusjärelvalve teostaja peatamise märguannet ja põgenedes tekitab seetõttu liiklusõnnetuse, et kolmas isik ületab punase fooritulega ülekäigurada. Sellisel juhul ei oleks liiklusõnnetuse tekkimine põhjuslikus seoses teoga ja oleks ebaõiglane esitada sõidukijuhi vastu tagasinõue. Selliste juhtumite tõenäosuse tõttu ei tohiks eeldada, et liiklusõnnetus on tekkinud just nimetatud kohustuse rikkumise tõttu.

Eelnõu seletuskirjas märgitakse, et senise praktika kohaselt on valdavalt suur osa peatamismärguannet eiravatest sõidukijuhtidest joores, seega eeldatakse, et selle tagasinõude aluse lisamine ei too kaasa tagasinõuete olulist kasvu, sest üldiselt esitatakse tagasinõue kindlustusandja poolt joores juhtimise alusel.⁷¹ Kuivõrd peatumismärguande eiramine on tahtlik käitumine, samuti on valdavalt suur osa seda eiranud sõidukijuhtidest joores, on võimalik tagasinõue esitada ka LKindlS § 53 lg 1 p 1 ja § 53 lg 1 p 4 alusel. Sellest asjaolust tulenevalt ei näe käesoleva töö autor piisavat vajadust kõne all olev tagasinõude alus seadusesse lisada. Autorile jääb kohati mulje, et seadusandja täiendab LKindlS n-õ igaks juhuks. Kui eelduslikult sellel alusel tagasinõudeõigust teostama ei hakata, siis miks on seadusandjal vältimatu vajadus see LKindlS-sse siiski lisada? Lisandunud tagasinõude alused peaksid lisama seadusele lisaväärtust, kuid antud olukorras tuuakse juurde tagasinõude alus, mille puhul saaks tagasinõude

⁷¹ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 61.

esitada ka juba olemasolevate tagasinõude aluste raames, mistõttu mingit lisaväärtust ei teki. Lisaks tekitab käesoleva tagasinõude aluse juures problemaatikat peatamise märguande eiramise tõendamine. Seda saab tõendada juhul, kui politsei on sõidukijuhti selle teo toimepanemise eest karistanud. Seda enam, sellisel juhul on sõidukijuhti juba korra teo eest karistatud. Tundub olema proportsioonist väljas, et lisaks politsei määratud karistusele, peaks kindlustusvõtja ka taluma tema suhtes esitatud tagasinõuet.

3.3. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes juhtis sõidukit juhtimisõiguseta ja kes ei täitnud mootorsõidukile kehtestatud ja juhiloale märgitud nõudeid

LKindlS § 53 lg 2 p 3 alusel on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta juhtis sõidukit LS § 90 lg 1 p-des 1 või 2 nimetatud mootorsõiduki juhtimise keeldu eirates. LS § 90 lg 1 sätestab, et mootorsõidukit ei tohi juhtida isik, kellel ei ole vastava kategooria või alamkategooria mootorsõiduki juhtimisõigust. Lõige 2 sätestab, et mootorsõidukit ei tohi juhtida isik, kes ei täida juhile ja mootorsõidukile kehtestatud ja juhiloale märgitud nõudeid. LKindlS eelnõu seletuskiri märgib, et käesoleva tagasinõude esitamisel peab esinema põhjuslik seos. St sõidukijuhi põhjustatud liiklusavarii peab olema põhjuslikus seoses sellega, et sõidukijuhil puudus juhtimisõigus ja avarii on põhjustatud seetõttu, et juhil puudusid piisavad kogemused ja teadmised, kuidas sõidukiga liikluses käituda.⁷² LKindlS § 53 lg 3 järgi eeldatakse ka, et sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi nimetatud asjaolu tõttu. Seega, kui põhjustatakse liiklusavarii ja sõidukijuhil puudub vastava kategooria või alamkategooria mootorsõiduki juhtimisõigus või isik ei täida juhile ja mootorsõidukile kehtestatud ja juhiloale märgitud nõudeid, siis eeldatakse, et liiklusavarii on põhjustatud just selle asjaolu tõttu. Autor leiab, et see on ebaõiglane ja lähtuda tuleks tegelikust olukorrast.

Eelnevalt kehtinud LKindlS § 48 lg 2 p 4 kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja või omaniku vastu, kui sõidukit juhtinud isik ei omanud vastava kategooria sõiduki juhtimise õigust või sõidukijuhtimise õigus oli peatatud või sõiduki juhtimine oli üle antud vastava kategooria sõiduki juhtimise õiguseta isikule. Seega kehtiva seaduse regulatsioon on eelnevalt kehtinud seadusest kitsam, kuivõrd eeldatakse põhjusliku seose olemasolu ja välistatud on tagasinõude esitamine sõiduki omaniku vastu, kes

⁷² LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 61.

andis sõiduki juhtimise üle juhtimisõiguseta isikule.

Läti LKindlS § 41 lg 1 punkt b sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui ta juhtis sõidukit ilma vastava kategooria juhtimisõiguseta. Leedu LKindlS § 22 lg 1 punkt 3 kohaselt on aga kindlustusandjal, kes on maksnud hüvitist, õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kellel ei olnud juhiluba kõne all oleva sõidukiga sõitmiseks. Poola LKindlS § 43 lg 3 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kellel ei olnud nõutavat mootosõiduki juhiluba, väljaarvatud järgmistel asjaoludel: inimelu päästmisel, vara päästmisel või kurjategija tagaajamise tõttu, mis leidis aset kohe pärast kuriteo toimepanemist.

Kindlustuse vaidluskomisjoni poole on seoses LKindlS § 48 lg 2 p-ga 4 pöördunud seitsmel korral. Riigikohtusse on seoses sellega jõudnud kolm lahendit. Riigikohtusse jõudis nimelt tsiviilasi, mille kohaselt toimus liiklusõnnetus ja milles kostja alaealine poeg juhtis sõidukit vastava kategooria sõiduki juhtimise õigust omamata. Hagi esitati alaealise isa vastu. Kuna liiklusõnnetuse hetkel juhtis sõidukit kostja alaealine poeg, on tema liiklusõnnetuse põhjustanud sõiduki valdajaks. Osahing kui kahju tekitanud sõiduki rentnik ei olnud õnnetuse hetkel sõiduki valdaja. Osahing oleks sõiduki otseseks valdajaks, kui sõidukit kasutab osahingu töötaja tööülesannete täitmisel ja töötaja sellisel juhul valduse teenija. Kuna aga sõiduki võttis oma valdusesse kostja poeg, siis ta lõpetas sellega osahingu valduse. Seega on hagejal regressiõigus tulenevalt LKindlS § 48 lg 2 p-st 4 kas sõiduki valdaja või omaniku vastu, kelleks on kas kostja alaealine poeg või pank. Harju Maakohus jättis hagi rahuldamata. Maakohus leidis, et hageja on oma nõude esitanud ebaõige isiku vastu. Ringkonnakohus jättis maakohtu otsuse muutmata. Tsiviilkolleegium leidis aga, et kassaatsioonkaebus tuleb rahuldada ja ringkonnakohtu otsus tuleb materiaalsoiguse normi väära tõlgendamise tõttu tühistada. Maa- ja ringkonnakohus leidsid asja lahendamisel, et LKindlS § 48 lg 2 p 4 sellist tagasinõuet kostja vastu ei võimalda, kuna kostja ei ole liikluskindlustuslepingu pool. Kolleegium kohtute seisukohaga ei nõustunud. Kolleegium oli seisukohal, et olenemata LKindlS § 48 lg 2 p 4 grammatiliselt mõnevõrra erinevast sõnastusest võrreldes LKindlS § 48 lg 2 p-ga 2 on põhjendamatu selle alusel teha järeldust, et tegelikult sõidukit juhtinud juhtimisõiguseta isiku vastu ei saa esitada tagasinõuet, kui see isik ei ole liikluskindlustuse lepingu pooleks. Kolleegium leidis, et LKindlS § 48 lg 2 p 4 mõtteks ei ole see, et kindlustuslepingu sõlminud pool võtab ainuüksi lepingu sõlmimisega enda kanda need kohustused, mis võivad tekkida võimaliku liikluskahju tagajärjel, mille tekitab sõiduki üle

tegelikku võimu teostav isik.⁷³ Seega juba Riigikohus on öelnud, et tagasinõuet saab esitada isiku vastu, kes juhtis sõidukit, olenemata sellest, kas ta on lepingu pooleks või mitte. Tulenevalt sellest on ka siin seadusandja teinud asjakohase otsuse ja sättest välja jätnud selle osa, mille kohaselt tagasinõude võib esitada sõiduki valdaja või omaniku vastu ning sätestanud selle õigusega esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu.

Kehtivas LKindIS-s on välistatud tagasinõude esitamine sõiduki omaniku vastu, kes andis sõiduki juhtimise üle juhtimisõigusega isikule. Töö autor arvab, et nimetatud asjaolu väljajätmine seadusest on põhjendatud, sest tegu oli nn surnud sättega, kuivõrd tuvastatud pidi saama fakt, et sõiduki juhtimine on üle antud juhtimisõigusega isikule. Ka Tallinna Ringkonnakohus on öelnud, et kuna ei ole tuvastatud, et kostja oleks andnud sõiduki juhtimise üle, siis ei vastuta kostja hageja ees LKindIS § 48 lg 2 p 4 alusel.⁷⁴ Samuti on Riigikohus öelnud, et alama astme kohtud ei ole tuvastanud, et üks isik oleks andnud teisele isikule juhtimise üle, seega kolleegium ei näinud ilma selleta alust omaniku vastutuse tekkeks.⁷⁵ Ühtlasi ka LS § 88 lg 2 kohaselt kui juhil on kaasas isikut tõendav dokument, ei ole Eesti piires Eestis väljastatud juhiloa kaasaskandmine kohustuslik. Seega on seadusandja muudatus, millega on välja jäetud regressinõude esitamine sõiduki omaniku vastu, kes andis sõiduki juhtimise üle juhtimisõigusega isikule, põhjendatud, sest sõiduki omanikul on raskendatud isiku juhtimisõigusest teadasaamine, kuna liikluseadus ei kohusta isikut juhiluba kaasas kandma. Seega oleks ebaproportsionaalne olukord, kui tagasinõude saaks esitada sõiduki omaniku vastu, kes sõiduki juhtimise juhtimisõigusega isikule üle andis.

Autor on arvamusel, et kindlasti tuleks vahet teha olukordadel, kus isikul on juhtimisõigus omandatud ja olukordadel, kus juhtimisõigus on omandatud, kuid see on peatatud või kehtetu. Kui isikul on omandatud kõik teadmised ja oskused sõiduki juhtimiseks, siis fakt, et sõidukijuht on näiteks unustanud enda juhilube uuendada, ei saa olla kindlustusandja õiguseks esitada talle tagasinõue, sest kindlustusjuhtum ei pruukinud tekkida selle tõttu, et isikul puudusid vajalikud teadmised ja oskused sõiduki juhtimiseks. Juhtimisõiguse puudumine peaks olema otseses põhjuslikus seoses liiklusõnnetusega. Autor tooks siinkohal näiteks 17.02.2014 kindlustuse vaidluskomisjoni otsuse,⁷⁶ milles vaidluskomisjon tõi välja, et uue juhiloa taotlemata jätmise ei mõjuta kindlustusjuhtumi toimumise tõenäosust, kostja oskusi ja võimet sõidukit juhtida, samuti

⁷³ RKTko 3-2-1-35-14.

⁷⁴ TlnRnKo 2-04-883.

⁷⁵ RKTko 3-2-1-77-05.

⁷⁶ Kindlustuse vaidluskomisjoni otsus 10.02.2014, 7-1/14/16.

ei mõjutanud seda asjaolu, et juhiluba oli kehtivuse kaotanud. Juhiloa kehtivus lõppes 14.11.2013, liiklusõnnetus toimus 17.11.2013, so kolm päeva hiljem ja 03.12.2013 oli kaebuse esitajale uus juhiluba väljastatud. Seega vaidluskomisjoni arust on regressinõude esitamine vastuolus VÕS § 445 lg-tega 1-3 ja LKindlS § 48 lg 2 p 4 eesmärgiga.

Samuti tooks autor oma eelneva mõtte kaitsmiseks välja Tallinna Ringkonnakohtu lahendi, mis rääkis kaasusest, mille kohaselt tekitas hageja (edaspidi kindlustusvõtja) liiklusõnnetusega teisele isikule varalise kahju. Kostja (edaspidi kindlustusandja) esitas kindlustusvõtja vastu LKindlS § 48 lg 2 p 4 alusel tagasinõude. Kindlustusvõtja esitas Harju Maakohtule taotluse vaadata kindlustusvõtja poolt kindlustuse vaidluskomisjonile esitatud avaldus läbi hagimenetluse korras. Hagi kohaselt puuduvad kindlustusvõtjal kindlustusandja ees rahalised kohustused. Kindlustusandja esitas tagasinõude isiku vastu, kelle juhtimisõiguse peatamiseks ei olnud alust, vaid tema juhiloa kehtivuse aeg oli möödunud. Kindlustusvõtja juhiloa kehtivuse aeg oli lõppenud inimliku eksituse tõttu, sest kindlustusvõtjal oli lein oma abikaasa surma tõttu. Kindlustusvõtja kohaselt juhtimisõiguse peatumine ei toonud kaasa liikluskahju tekkimise riski suurenemist. Tegu oli formaalse rikkumisega, mis oli tõendatud asjaoluga, et kindlustusvõtjale anti kehtiv juhiluba välja probleemideta ja koheselt. Kindlustusvõtja leiab, et kehtiva juhiloa puudumise ja liiklusõnnetuse vahel puudub põhjuslik seos. Harju Maakohus jättis hagi rahuldamata ja leidis, et ei kontrollita üksnes juhtimisõigust tõendava dokumendi vastavust formaalsetele kehtivusnõuetele, vaid ka seda, kas juhiloa vahetaja vastab endiselt LS § 100 lg 1 loetusel juhtimisõiguse andmise tingimustele (nt kas tema vanus ja tervises seisund vastab kehtivatele nõuetele). Kindlustusvõtja esitas Harju Maakohtu otsuse peale apellatsioonkaebuse, mille ringkonnakohus rahuldab. Ringkonnakohus leidis, et kuigi kehtiv seadus keelab isikul nii juhtimisõiguse peatamise kui peatumise korral ajutiselt mootorsõidukit juhtida, ei saa ka LS tähenduses neid mõisteid samastada juhtimisõiguse kui niisuguse puudumisega. LS-s tehakse vahet, mis põhjusel on isik ajutiselt juhtimisõigusest ilma jäänud. LS § 94 lg 1 kohaselt võib mootorsõidukit juhtida isik, kellel on vastava kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ning kelle juhtimisõigust ei ole peatatud, ära võetud või kehtetuks tunnistatud või keda ei ole juhtimiselt kõrvaldatud. Sellesse sättesse ei ole eraldi hõlmatud isikud, kelle juhtimisõigus on peatunud. Ringkonnakohus leidis, et uue juhiloa õigeaegne taotlemata jätmine ei mõjutanud antud juhul kindlustusjuhtumi toimumise tõenäosust, s.o kindlustusvõtja oskusi ja võimet sõidukit juhtida ja olukorras, kus kindlustusvõtja on kindlustuslepingut korrektselt täitnud, on juhiloa vahetamise kohustuse lühiajalise rikkumise tõttu kindlustusvõtjale liikluskahju hüvitamise kohustuse

panemine ebaproportsionaalne.⁷⁷

Kuigi Riigikohus ütleb oma teises lahendis⁷⁸, et liiklusõnnetuse toimumise ajal puudus kostjal kehtiv juhtimisõigus, sest juhiluba sellel ajal ei kehtinud, on autor seisukohal, et tegu on teistsuguse olukorraga. Nimelt käesolevas kaasuses oli kostja puhul tegu Gruusia kodanikuga, kellel oli Gruusias väljaantud juhiluba. LS § 27 lg 4 järgi kehtib Eestis elamisluba omava isiku Eestisse elama asumisel tema välisriigis väljaantud juhiluba, mis on välja antud ja vormistatud Genfi 1949. aasta teeliikluse konventsiooni või Viini 1968. aasta teeliikluse konventsiooni ning nende juurde kuuluvate hilisemate kokkulepete ja konventsiooni täienduste põhimõtete kohaselt, Eestis 12 kuud arvates juhiloa omaniku Eestisse elama asumisest või elamisloa väljastamisest. Kuna liiklusõnnetuse toimumise ajaks oli möödunud rohkem kui 12 kuud kostjale Eesti elamisloa väljastamisest ja kostja Eestisse elama asumisest, oli kostja juhiluba kaotanud kehtivuse. Riigikohus toob välja, et LS-s puudub säte, mis reguleeriks isikule välismaal antud juhtimisõiguse tunnustamist. Seega autor leiab, et käesoleval hetkel on probleemiks välismaal antud juhtimisõiguse tunnustamine, mitte Eestis antud juhtimisõiguse peatumise küsimus nagu eelmises lahendis kirjeldatu. Tegu on kahe erineva juhtumiga ja eeldatavasti pidas eelmises lahendis Ringkonnakohus silmas Eestis antud juhiloa peatumise küsimust, mitte välismaal antud juhiloa peatumise küsimust.

LKindlS eelnõu seletuskirjas rõhutatakse, et sõidukijuhi põhjustatud liiklusavarii peab olema põhjuslikus seoses sellega, et sõidukijuhil puudus juhtimisõigus, s.t avarii peab olema põhjustatud seetõttu, et juhil puudusid vajalikud teadmised ja oskused, kuidas sõidukit juhtida või kuidas sõidukiga liikluses käituda.⁷⁹ Samal ajal aga LKindlS § 53 lg 3 kohaselt eeldatakse, et sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud asjaolu tõttu. See tähendab, et ei hakata uurima, kas liiklusavarii põhjustas asjaolu, et sõidukijuhil puudus juhtimisõigus, vaid selle põhjustatust juhtimisõiguse puudumise tõttu eeldatakse. Autorile jääb selgusetuks eelnevalt nimetatud sätte mõte, kui samal ajal seadusandja rõhutab ka põhjuslikku seost. Need kaks seisukohta on teineteist välistavad ja kohaldamisele saab tulla ainult üks neist. Autor on seisukohal, et seadusandjal tuleks eemaldada LKindlS § 53 lg 3.

Läti seadus ei anna kindlustusandjale tagasinõudeõigust, kui mootorsõidukit juhib isik, kes ei

⁷⁷ TlnRnKo 2-12-22494.

⁷⁸ RKTko 3-2-1-4-10.

⁷⁹ LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 61.

täida juhile ja mootorsõidukile kehtestatud ja juhiloale märgitud nõudeid nagu seda sätestab Eesti LKindlS. Samuti ei eelda Läti seadus, et sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi just nimetatud asjaolu tõttu, mistõttu on Läti LKindlS säte proportsionaalsem võrreldes Eesti LKindlS-ga. Läti seadusega sarnaselt sätestab ka Leedu LKindlS. Poola LKindlS toob kaasa aga mõningased erandid. Positiivne on sätte juures see, et ka siin ei eeldata kindlustusjuhtumi tekkimist just nimetatud asjaolu tõttu. Samuti on tervitatav, et tuuakse sisse erandid, mille kohaselt kindlustusandjal ei ole õigust tagasinõuet esitada. Nimetatud erandid – inimelu ja vara päästmine ning kurjategija tagaajamine – on piisavalt põhjendatud olukorrad juba oma olemuse tõttu, miks kindlustusandja ei peaks saama esitada sõidukijuhi vastu tagasinõuet. Inimelu ja vara päästmine ning kurjategija kättesaamine kaaluvad üles kindlustusandja õiguse saada kahju hüvitatud.

Kuivõrd juhtimisõiguse puhul on tegu eriõigusega, mille saamiseks on vajalik läbida eriväljaõpe, et tagada liiklusohutus, tuleb autori meelest ilma vastava eriväljaõppeta isiku liikluses osalemist taunida. Mootorsõiduki juhtimine kujutab endast suurt ohtu ümbruskonnale, sest sõidukijuht peab valitsema suurema ohu allikat. Käesolev tagasinõude alus on oluline just oma preventatiivse külje poolest, kuivõrd saadab sõnumi, mis taunib oskamatute, piiratud juhtimisõigusega ja peatatud juhtimisõigusega isikute vastutustundetut käitumist teiste ühiskonnaliikmete suhtes. Samuti peaks see säte omama ka preventatiivset mõju alaealiste laste seaduslikele esindajatele, et nad ei laseks alaealisi valitsema suurema ohu allikat, mille valitsemiseks neil teadmisi napib. Eeltoodust lähtuvalt on autor arvamisel, et tagasinõudeõiguse omamine isikute vastu, kes ei ole läbinud vastavat eriväljaõpet või ei vasta esitatud kriteeriumitele, on õigustatud. Kuid nagu eelnevalt mainitud tuleks enne tagasinõude esitamist teha vahet olukordadel, kus isikul on juhtimisõigus omandatud, kuid see on mingil põhjusel kehtetu, ja olukorral, kus isik pole juhtimisõigust kunagi omandanudki.

3.4. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes oli kõrvaldatud sõiduki juhtimiselt ja juhtimiselt kõrvaldamise alus ei olnud ära langenud

LKindlS § 53 lg 2 p 4 alusel on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta oli kõrvaldatud sõiduki juhtimiselt vastavalt LS § 91 lg 2 p-dele 5, 7 või 9 ja juhtimise kõrvaldamise alus ei olnud kindlustusjuhtumi toimumise ajaks ära langenud. Ka käesoleva sätte puhul on tegemist uue tagasinõude alusega, mida varem kehtinud seaduses ei eksisteerinud.

LS § 91 lg 2 p 5 sätestab, et juht kõrvaldatakse sõiduki juhtimiselt, kui mootorsõiduki rikke, heitmete saasteainesisalduse, mürataseme või muu puuduse tõttu on sellega sõidu jätkamine keelatud. LS § 91 lg 2 p 7 sätestab, et juht kõrvaldatakse sõiduki juhtimiselt, kui on alust arvata, et ta terviseseisund ei vasta kehtestatud nõuetele, ja lg 2 p 9 sätestab, et juht kõrvaldatakse sõiduki juhtimiselt kõrge ohuastmega ohtliku veose veo nõuete rikkumiste korral.

Läti LKindIS § 41 lg 2 punkt d sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue omaniku või rentniku vastu, kui mootorsõiduk ei ole läbinud riiklikku tehnilist ülevaatust ja kahju on tekitatud mootorsõiduki tehnilise seisukorra tõttu. Samuti sätestab § 41 lg 2 punkt e, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue omaniku või rentniku vastu, kui mootorsõidukile ei ole paigaldatud rehve, mis on mõeldud sõitmiseks talvetingimustes ajavahemikul 1. detsembrist kuni 1. märtsini ja kahju tekitamine on põhjuslikus seoses nimetatud rikkumisega. Leedu LKindIS § 22 lg 1 p 2 kohaselt kindlustusandjal, kes on maksnud hüvitist, on õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kes sõitis mootorsõidukiga, mis ei vastanud ettenähtud tehnilistele tingimustele, ja see oli õnnetuse põhjuseks. Poola LKindIS aga ei anna kindlustusandjale õigust esitada tagasinõuet sõidukijuhi vastu mootorsõiduki halva tehnilise seisukorra tõttu.

LKindIS § 53 lg 3 sätestab, et eeldatakse, et sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud asjaolu tõttu. Eelnevalt nimetatud asjaolud on käesoleva paragrahvi lõikes 2, seega nende puhul eeldatakse, et kindlustusjuhtum põhjustati just nimetatud asjaolu tõttu. Autor on seisukohal, et sellise eelduse kehtestamine on ebarproportsionaalne, sest kindlustusjuhtum ei pruukinud tekkida seetõttu, et oli rikutud LS § 91 lõikeid 5, 7 või 9. Selline tagasinõude alus annab kindlustusandjale õiguse koheselt sõidukijuhi vastu esitada tagasinõude, kohustuseta kontrollida, kas kindlustusjuhtum toimus võib-olla mõne muu asjaolu tõttu. Autor on arvamusel, et käesoleva tagasinõude esitamiseks peaks kindlustusandja tõendama põhjusliku seose olemasolu ja on seega seisukohal, et seadusest tuleks eemaldada LKindIS § 53 lg 3.

Läti ja Leedu LKindIS sätted ei ole küll üks-ühesed Eesti seaduses sätestatuga, kuid neid annab selle peatüki raames võrrelda ja on siiski seotud sõiduki seisukorraga. Nii Läti kui Leedu LKindIS puhul peetakse oluliseks, et eksisteeriks põhjuslik seos. Seega Läti ja Leedu seadused automaatselt ei eelda, et liiklusõnnetus on tekkinud konkreetse kohustuse rikkumise tõttu. Autor on seisukohal, et Läti ja Leedu LKindIS sätete sõnastused on mõistlikud selles osas, et rõhutatakse põhjusliku seose olemasolu vajalikkust ja nii peaks olema ka Eesti LKindIS-s. Kuigi tekib küsimus selle tagasinõueõiguse vajalikkusest üldse.

Autor leiab, et pole põhjendatud tagasinõude esitamine sõidukijuhi vastu juhul, kui LS § 91 lõikeid 5, 7 või 9 on rikutud. Seda enam veel põhjusel, et eeldatakse, et nende lõigete rikkumise pärast on liiklusõnnetus ka juhtunud. Tagasinõudeõigus tuleks küsimuse alla siis, kui on tõendatud teo ja tagajärje vahel põhjuslik seos. Riigikohtu praktika kohaselt “peab teo ja kahju vahel põhjusliku seose tuvastamisel lähtuma nn *conditio sine qua non* põhimõttest, mille kohaselt ajaliselt eelnev sündmus loetakse hilisema sündmuse põhjuseks, kui ilma esimese sündmuseta poleks ajaliselt hilisemat sündmust toimunud. Selleks saab kasutada nn elimineerimise meetodit, mille abil jäetakse kostja väidetav tegu mõtteliselt kõrvale ja uuritakse, kas kahjulik tagajärg oleks ilma selleta saabunud.”⁸⁰ Seega peaks alati tekkima küsimus, kas asjaolu, et sõidukijuht oli kõrvaldatud sõiduki juhtimiselt vastavalt LS § 91 lg 2 p-dele 5, 7 või 9 ja juhtimise kõrvaldamise alus ei olnud kindlustusjuhtumi toimumise ajaks ära langenud, on põhjuslikus seoses liikluskahju tekkimisega? Seetõttu ei saa eeldada, et kui sõidukijuht rikub LS § 91 lg 2 punktides 5, 7 ja 9 sätestatud kohustusi, siis sõidukijuht on kindlustusjuhtumi tekitanud just selle asjaolu rikkumise tõttu. Samuti tuleb tunnistada, et kindlustusandja täitmiskohustusest vabastamine ei ole kooskõlas Euroopa Liidu kindlustusõigusega, kus oluliselt piiratakse kindlustusandja võimalusi hüvitise maksimisest vabaneda.⁸¹ Autor leiab, et käesoleva tagasinõude aluse seadusesse lisamine ei ole piisavalt põhjendatud ja seab kahtluse alla liikluskindlustuse lepingu sõlmimise eesmärgi ja mõtte.

3.5. Tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes ei esitanud sõidukit kindlustusandja nõudel ülevaatamiseks või ei andnud kindlustusjuhtumi asjaolude kohta selgitusi

LKindLS § 53 lg 4 sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu 30 protsendi ulatuses väljamakstavast kindlustushüvitisest, kuid mitte enam kui 640 eurot, kui sõidukijuht ei esitanud sõidukit kindlustusandja nõudel ülevaatamiseks või ei andnud kindlustusjuhtumi asjaolude kohta selgitusi. Varem kehtinud LKindLS § 48 lg 2 p 9 kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja vastu 30 protsendi ulatuses hüvitisest, kuid mitte enam kui 450 eurot, kui valdaja ei esitanud sõidukit kindlustusandja või Garantifondi nõudel ülevaatuseks, samuti siis, kui ei esitatud liikluskahju asjaolude tuvastamiseks kirjalikult nõutud dokumente või teavet. LKindLS eelnõu seletuskirja

⁸⁰ RKTko 3-2-1-45-08.

⁸¹ V. Kõve, O-J. Luik, lk 307.

kohaselt on tagasinõude piirmäär tõusnud 450 eurolt 640 euro peale üldise elukalliduse tõusu tõttu ja tagasinõude summa tõus on sellega proportsionaalne. Sellise tagasinõude eesmärgiks on motiveerida sõidukijuhti sõidukit ette näitama ja andma kindlustusjuhtumi toimumise asjaolude kohta selgitusi, sest nii sõiduki ülevaatamine kui kahju põhjustaja selgitused on kindlustusjuhtumi asjaolude väljaselgitamiseks hädavajalikud, kuivõrd sõidukite ülevaatusel võib selguda, et osa kahjustusi ei ole kannatanu sõidukile tekkinud kindlustusjuhtumi tagajärjel, vaid juba eelnevalt.⁸² Kindlustuse vaidluskomisjoni ega Riigikohtusse pole ühelgi korral seoses LKindlS § 48 lg 2 p-ga 9 pöördutud.

Läti LKindlS § 41 lg 1 punkt d sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui ta ei ole esitanud käesoleva seadusega kooskõlas olevat avaldust või pole esitanud kindlustusandjale viimase palvel asjaolusid seoses liiklusõnnetusega. Samuti sätestab § 41 lg 2 punkt b, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue omaniku või rentniku vastu, kes tekitas liiklusõnnetuses kahju, kui sõidukijuht, kes tekitas liiklusõnnetuses kahju kolmandale isikule pole esitanud käesoleva seadusega kooskõlas olevat avaldust või pole esitanud kindlustusandjale viimase palvel asjaolusid seoses liiklusõnnetusega ja kahjustatud isiku mootorsõidukit pole võimalik taastada. Leedu LKindlS § 22 lg 2 sätestab aga, et kui kindlustusvõtja ei täitnud kindlustuslepingu kohustusi või ei täitnud neid nõuetekohaselt, on kindlustusandjal õigus nõuda hüvitist välja makstud hüvitise piires. Poola LKindlS ei anna kindlustusandjale õigust esitada tagasinõuet, kui kindlustusvõtja ei esita kindlustusandjale vajalikke andmeid liiklusõnnetuse toimumise kohta.

Kui võrrelda Läti LKindlS sätet, siis seal ei kehtestata ülempiiri tagasinõude ulatuse osas, mistõttu on Läti LKindlS selles osas kindlasti oma olemuselt rangem ja annab kindlustusandjale palju suurema vabaduse esitada tagasinõude kogu kahju summa ulatuses. Nagu varem öeldud, selline nõue ei oleks proportsionaalne kohustuse rikkumise astmega. Leedu LKindlS sätet on keeruline kommenteerida, sest iga kindlustusleping on erinev ja need kohustused, mis võivad ühes kindlustuslepingus sisalduda, ei pruugi seda teises kindlustuslepingus sisalduda. Käesolevat sätet tuleks kindlasti analüüsida koos konkreetse kindlustuslepinguga. Seda enam on selliselt sõnastatud tagasinõude alus ebamõistlik.

Autori arvates on mõistlik, et tagasinõudele on seatud ülempiir 640 eurot, sest kogu

⁸² LKindlS eelnõu seletuskiri, lk 62.

kindlustuskahju summat sõidukijuhilt tagasi nõuda oleks ebaõiglane, sest kogu tekkinud kahju hüvitamine ei oleks proportsionaalne kohustuse rikkumise astmega. Samuti leiab autor, et liiklusõnnetuse osaliste sõidukite ülevaatus ja osaliste seletused võimaldavad taasluua sündmused nende ajalises järjestuses ja anda palju informatsiooni liiklusõnnetuse toimumise üksikasjade kohta, luues võimaluse avastada vastuolud. Liikluskindlustuse lepingu eesmärgiks on küll vabastada kindlustusvõtja kahju tekkimisel kahju hüvitamisest, kuid igal juhul peab kindlustusvõtja omalt poolt kaasa aitama sellele, et liiklusõnnetuse asjaolud saaksid piisavalt selgeks kõikidele osapooltele ja mitte lisama takistusi kindlustusandjatele nende faktide teadasaamisel.

4. Kindlustusandja tagasinõudeõigus teiste isikute vastu

4.1. Tagasinõue kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi tööandja vastu

LKindlS § 54 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi tööandja vastu, kui kindlustusjuhtum põhjustati seetõttu, et sõidukijuht rikkuses seaduses sätestatud töö- ja puhkeaja nõudeid. Eeldatakse, et kindlustusjuhtum põhjustati töö- ja puhkeaja nõuete rikkumise tõttu, kui sõidukijuht ületas kindlustusjuhtumile eelnenud nädala arvestuses iganädalast maksimaalset sõiduaega või maksimaalset igapäevast sõiduaega kindlustusjuhtumile eelnenud 24-tunnise ajavahemiku kohta vähemalt 25 protsendi võrra. Tegu on lisandunud tagasinõude alusega, mida varem kehtinud seaduses polnud. Seletuskirjas kirjeldatud uuringute kohaselt on Saksamaal teostatud uuringute kohaselt väsimus üks liiklusõnnetuste põhjuseks ca 24% liiklusõnnetustest. Seletuskirja andmete kohaselt tuvastati Eestis aastal 2008 kokku 1740 sõidukijuhi töö- ja puhkeaja nõuete rikkumist, 2009. aastal 2312 rikkumist ja 2010. aastal 3027 rikkumist. Seega iga aastaga on rikkumisi seoses töö- ja puhkeaja nõuetega olnud üha enam.

LS § 244 lg 1 ja 2 kohaselt mootorsõiduki või trammide omaniku, valdaja või käitamise eest vastutava isiku poolt mootorsõiduki- või trammijuhile kehtestatud töö- ja puhkeaja nõuete rikkumise eest karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikust, juriidilist isikut rahatrahviga kuni 3200 eurot. Seega liikluseaduse kohaselt on selline rikkumine karistatav, kuid Politsei- ja Piirivalve ameti andmetel ei ole aastatel 2008-2010 selle rikkumise eest ühtegi karistust määratud. Seega saab järeldada, et tegemist on keeruliselt tuvastatava rikkumisega ja liiklusjärelevalve käigus selle rikkumise toimepanemist enamasti ei tuvastata. Seletuskirja kohaselt kui arvestada rahalise karistuse suurust, milleks on maksimaalselt 200 trahviühikut ja karistada saamise riski, mis on peaaegu olematu, ei ole LS-s sätestatu piisav õiguskuulekuse ja liiklusohutuse tagamiseks. Pealegi on ebaõiglane, et õiguskuulekad kindlustusvõtjad maksavad kinni selliste rikkumiste tõttu tekkinud kahjud läbi oma kindlustusmaksete. Seletuskirja kohaselt on ka vastutuse panemine tööandjale õigustatud, sest töötaja-sõidukijuht on töösuhtes nõrgemaks pooleks. Ka on tööandjal võimalik läbi erinevate meetodite tagada sõidukijuhi töö- ja puhkeajast kinnipidamine.

LKindlS eelnõu seletuskirjas rõhutatakse, et nõude tööandja vastu saab esitada ainult juhul, kui eksisteerib põhjuslik seos rikkumise ja liiklusõnnetuse vahel, näiteks juhul kui sõidukijuht jääb

roolis magama.⁸³

Käesoleva sätte uuenduslikkusest saab aru ka seetõttu, et kui võrrelda Eesti LKindLS Läti, Leedu ja Poola LKindLS-ga, siis nende riikide seadus ei anna võimalust esitada tagasinõuet tööandja vastu.

Kõne all olev tagasinõudeõigus on küll tööandja motiveerimise seisukohast vaadatuna asjakohane, kuid võrd annab tööandjatele põhjuse selleks, et nad ei rikuks töö- ja puhkeaja nõudeid, mis on töötajatele eluliselt vajalikud ning ka seadusega ette nähtud. Laiemalt mõeldes tekitab aga küsimuse, kas on õiguspärane tagasinõudeõiguse teostamine juriidilise isiku suhtes, kuigi tegelikult teostab valdust sõidukijuht? Võib öelda, et on küll, sest sellise vastutuse näeb ette VÕS § 1054 lg 1, mis sätestab, et kui isik kasutab teist isikut pidevalt oma majandus- või kutsetegevuses, vastutab ta selle isiku poolt õigusvastaselt tekitatud kahju eest nagu enda tekitatud kahju eest, kui kahju tekitamine oli seotud selle majandus- või kutsetegevusega. Autori hinnangul võib probleeme tekkida tõendamisega, et kuidas tõestada, et sõidukijuht rikkus töö- ja puhkeaja nõudeid tööandja käsul? Samuti tekitab küsimuse asjaolu, et kuidas juba liiklusjärelvalve käigus töö- ja puhkeaja nõuete rikkumisi ei tuvastata, siis kuidas eeldatatakse, et kindlustusandja selle tuvastada suudab? Kui eelnevalt on töö autor olnud pigem seisukohal, et tõendamatus tõttu on ebamõistlik tagasinõude alust seadusesse lisada, siis antud juhul on säte pigem kindlustusvõtjat kaitsev ja tõendamatus raskusest olenemata on käesolev säte siiski asjakohane.

4.2. Tagasinõue kindlustuskohustuse täitmise eest vastutava isiku vastu

LKindLS § 55 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kes käesoleva seaduse alusel vastutab kindlustuskohustuse täitmise eest, kui kindlustusjuhtum toimus 12 kalendrikuu jooksul pärast lepingu lõppemist ning ei peetud kinni käesoleva seaduse § 3 lõikes 2 sätestatud sõidukiga liikluses osalemise keelust. Kõne all oleva seaduse § 3 lg 2 sätestabki, et liikluses ei tohi kasutada kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukit, millel ei ole kohustuslikku liikluskindlustust või automaatset liikluskindlustust. Sellisel juhul on viimase kindlustuslepingu kindlustusandjal LKindLS § 36 lg 2 järgi kohustus hüvitada 12 kalendrikuu jooksul pärast kindlustuslepingu lõppemist sõidukiga põhjustatud kahju.

⁸³ LKindLS eelnõu seletuskiri, lk 62-63.

Eelnevalt kehtinud seaduses oli sarnane tagasinõude alus säestatud §-s 48 lg 2 p 6, mis viitas omakorda §-le 19 lõikele 9, mis sätestas, et kui sõiduk osaleb liikluses lepingu makseval perioodil ja põhjustab liikluskahju, siis on kindlustusandjal õigus kindlustusvõtjalt sisse nõuda maksevaba perioodi eest kuuekordne kindlustusmakse või tagasi nõuda kahju hüvitamise kulud ja juhtumi käsitlekulud. Käesolevat sätet või sellega sarnast sätet ei ole ka Läti, Leedu ega Poola LKindlS-s.

Eelnõus on loobutud kuuekordse kindlustusmakse tagasinõude sätestamisest, kuna praktikas oli selline tagasinõude alus harva rakendatav. Seletuskiri on regressikataloogi puhul tagasinõuete aluste põhjendustes kohati vasturääkiv, sest ka näiteks LKindlS § 53 lg 2 p 1 juures nenditi, et arvatavasti ei hakata sellist tagasinõude alust väga tihti kasutama, kuid siiski lisati see nõue regressikataloogi vaatamata sellele, et seda varem kehtinud LKindlS-s polnud. Tuginedes Euroopas kehtivale üldisele suunale kaitsta kindlustusvõtjat kui tarbijat, leiab autor, et seadusandja oleks pidanud kehtivasse seadusesse jätma võimaluse kuuekordse kindlustusmakse tasumiseks. Seeläbi ei koormata kindlustuskohustuse mittetäitmisel vastutavat isikut ebamõistlikult ja ühtlasi on ka kindlustusandja kaitstud sellekohase rikkumise korral. Kuuekordne kindlustusmakse tasumine oleks proportsionaalne, sest eelduslikult kujuneb kahju suuremaks kui kuuekordne kindlustusmakse. Seda enam, et olukordades, kus sõidukijuht ei pidanud kinni sõidukiga liikluses osalemise keelust ei ole põhjuslikus seoses liikluskahju tekkimisega. Asjaolu, et sõidukijuht ei pidanud kinni liikluses osalemise keelust ei oma liikluskahju tekkimise kontekstis tähtsust. Seejuures ei saa käesoleva tagasinõudeõiguse juures rääkida ohust kindlustusrisi suurenemisele ja seda proportsionaalsem oleks nõuda kindlustuskohustuse mittetäitmisel vastutava isiku käest kuuekordne kindlustusmakse. Käesoleval juhul, mil kindlustusandjal on õigus sisse nõuda kogu tekkinud kahju, on tagasinõudeõigus eba-proportsionaalne kindlustusandja kasuks.

4.3. Tagasinõue kindlustusvõtja vastu kindlustusmakse tasumisega hilinemise korral

LKindlS § 56 kohaselt, kui kindlustusvõtja ei täida kindlustusmakse tasumise kohustust ja kindlustusandja vabaneb võlaõigusseaduses § 457⁸⁴ või § 458⁸⁵ alusel kahju hüvitamise

⁸⁴ VÕS § 457 lg 1 kohaselt kui kindlustusvõtja ei ole 14 päeva jooksul pärast kindlustuslepingu sõlmimist tasunud kindlustusmakset või esimest kindlustusmakset, võib kindlustusandja kuni makse tasumiseni lepingust taganeda.

kohustusest kindlustusvõtja ees, on kindlustusandjal VÕS § 521 lg 2 alusel õigus esitada tagasinõue kindlustusvõtja vastu 30 protsendi ulatuses väljamakstavast kindlustushüvitisest, kuid mitte enam kui 640 eurot. Eelnevalt kehtinud seaduse § 48 lg 2 p 6 alusel oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kindlustusvõtja vastu, kui kindlustusjuhtumi toimumise hetkeks oli kindlustusmakse tasumata perioodi ees, millal toimus kindlustusjuhtum. Kehtivas seaduses on regulatsiooni muudetud, kindlustusandjal tekib tagasinõudeõigus piiratud ulatuses. Kindlustuse vaidluskomisjoni pole LKindLS § 48 lg 2 p 6 alusel jõudnud ühtegi vaidlust, seevastu Riigikohtusse on jõudnud üks lahend.

Läti LKindLS § 41 lg 2 punkt a sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue omaniku või rentniku vastu, kui liiklusõnnetuses on tekkinud kahju ja kui sõiduki omanik pole maksnud kindlustusmakset selle aja jooksul, mis kindlustuslepingus on sätestatud. Leedu ega Poola LKindLS seadus ei anna kindlustusandjale õigust esitada tagasinõuet juhul, kui kindlustusvõtja ei ole kindlustusandjale maksnud kindlustusmakset.

Riigikohtusse jõudis lahend⁸⁶, kus esitati nõue tulenevalt LKindLS § 48 lg 2 p-dest 4 ja 6. Käesolevas lahendis oli küsimuse all pigem see, kelle vastu oli kindlustusandjal õigus nõue esitada. Kostja ei olnud nõus kahju hüvitama, sest kahju tekitas kolmas isik ehk valdaja, mitte kostja. Küsimust, kas kindlustusandjal oli õigus esitada kostja vastu nõue tulenevalt sellest, et kindlustusmakse oli tasumata, ei ole tõstatatud. Vaidluse all oli küsimus, kas omanik vastutab solidaarselt kahju tekitanud valdajaga LKindLS § 48 lg 2 p 6 alusel. Riigikohus leidis, et ringkonnakohtul tuleb asja uuel läbivaatamisel lähtuda muude kokkulepete puudumisel sellest, et omanik ja valdaja vastutavad tekitatud kahju eest võrdsetes osades.

Eeldatakse, et kindlustusandja on lepingust taganenud, kui ta ei esita kindlustusmakse sissenõudmiseks hagi kolme kuu jooksul makse sissenõutavaks muutumisest. Lõike 2 kohaselt kui sissenõutavaks muutunud kindlustusmakse või esimene kindlustusmakse ei ole tasutud kindlustusjuhtumi toimumise ajaks, vabaneb kindlustusandja oma täitmise kohustusest.

⁸⁵ VÕS § 458 lg 1 järgi kui kindlustusvõtja ei tasu teist või järgnevat kindlustusmakset tähtaegselt, võib kindlustusandja kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis määrata kindlustusvõtjale maksmiseks vähemalt kaheksakordse tähtaja, ehitise kindlustamise korral vähemalt ühekuulise tähtaja. Teates tuleb märkida tähtaja möödumise õiguslikud tagajärjed. Lõike 2 järgi kui kindlustusandja on määranud kindlustusmakse tasumiseks täiendava tähtaja ning kindlustusjuhtum toimub pärast selle tähtaja möödumist, ilma et kindlustusvõtja oleks kindlustusjuhtumi toimumise ajaks kindlustusmakset tasunud, vabaneb kindlustusandja oma täitmise kohustusest, välja arvatud juhul, kui kindlustusmakse tasumata jätmine toimus kindlustusvõtjast mittetuleneva asjaolu tõttu.

⁸⁶ RKTko 3-2-1-77-05.

Võrreldavatest riikidest sätestab tagasinõudeõiguse teostamise kindlustusmakse tasumata jätmise puhul ainult Läti LKindlS, mille kohaselt ei ole sätestatud kindlustusandjale tagasinõude osas ülempiiri nagu see on Eesti LKindlS sätestanud. Seega Läti LKindlS puhul, juhul kui liiklusõnnetuses on tekkinud kahju ja sõiduki omanik pole maksnud kindlustusmakset selle aja jooksul, mis on talle kindlustuslepingus sätestatud, on kindlustusandjal õigus nõuda omanikult või rentnikult välja kahju tekkimise hüvitis täies ulatuses. Autor on arvamusel, et ilmselgelt on kohustuse rikkumise ja tagasinõudeõiguse teostamise tasakaal antud juhul proportsioonist väljas ja sellisel juhul ei ole õiglane kindlustusandja tagasinõudeõigus. Eesti LKindlS on selle olukorra iseenesest paremini lahendanud sätestas nõude osas ülempiiri.

Autor on seisukohal, et positiivne on asjaolu, et seadusandja viitab tagasinõude sättes VÕS-i §-dele 457 ja 458, sest enne nõudeõiguse tekkimist tulebki kindlustusandjal järgida teatud lisakohustusi, mida viimane peab tegema, enne kui tal kindlustusvõtja kui kindlustuslepingu kontekstis nõrgema poole vastu tagasinõudeõigus tekib. Seda on pidanud oluliseks ka Riigikohus, kes väljendab järgnevat: "Kindlustusvõtja kui kindlustuslepingu nõrgema poole kaitse eesmärki silmas pidades on kindlustuslepingut reguleeritud mitmete imperatiivsete normidega, millest kõrvalekaldumine poolte kokkuleppega on VÕS § 427 lg-st 1 tulenevalt keelatud. Selliste sätete hulka kuuluvad ka VÕS §-d 457 ja 458, mis reguleerivad kindlustusandja käitumist vastavalt esimese või järgmise kindlustusmakse tasumisega hilinemise korral. Viidatud sätete regulatsioon on siinkohal kindlustusvõtja kaitse huvides erinev sõltuvalt sellest, kas hilinetakse esmase või järgmise kindlustusmakse tasumisega. Nii on juhul, kui kindlustusvõtja ei tasu esimest kindlustusmakset, kindlustusandjal õigus lepingust taganeda (VÕS § 457), seevastu järgnevate kindlustusmaksete tasumata jätmisel peab kindlustusandja täitmise kohustusest vabanemiseks andma teisele poolele tasumiseks täiendava tähtaja (VÕS § 458). Alles juhul, kui kindlustusmakset ei ole tasutud ka täiendava tähtaja möödumisel, võib kindlustusandja lepingu üles öelda. Kolleegium juhib tähelepanu ka võlaõigusseaduses sätestatud mõistlikkuse põhimõttele (VÕS § 7). Kolleegium leiab, et kindlustussuhtes on mõistlik eeldada, et kindlustusandja kohustuseks on teavitada enne kehtiva poliisi lõppemist kindlustusvõtjat kohustusest, mida viimane peab lepingu järgi täitma, ja esitada talle vastav arve ning hoiatus."⁸⁷

Kindlustusmakse tasumine on kindlustusvõtja üks peamisi kohustusi liikluskindlustuse lepingu sõlmimisel, seega on igati õigustatud, et kindlustusandjal tekib kindlustusvõtja vastu tagasinõudeõigus, kui kindlustusvõtja ei ole oma kohustust täitnud. Lisaks on käesolev

⁸⁷ RKTko 3-2-1-51-06.

tagasinõudeõigus sätestatud ülempiiriga 640 eurot, mis ei ole sugugi palju ja igati proportsionaalne. Seega on autor arvamusel, et käesoleva tagasinõudeõiguse sätestamine LKindlS-s on õigustatud.

Kokkuvõte

Käesoleva töö teemaks on kindlustusandja tagasinõude alused liikluskindlustuses. Eesti LKindlS on esmapilgul küllaltki lai oma regressikataloogiga andes kindlustusandjale väga palju võimalusi tagasinõude esitamiseks. Autor püüdis leida vastust küsimusele, kas niivõrd suur kindlustusandja tagasinõude ulatus seaduses nimetatud isikute suhtes on optimaalne, arvestades ühelt poolt vajadust motiveerida kindlustusvõtjat õiguskuulekale käitumisele, kuid teiselt poolt liikluskindlustuse eesmärke, milleks on kannatanule kahju hüvitamine ja kindlustusvõtja vabastamine sellest kohustusest?

Kaasaegses ühiskonnas on kohustuslikul liikluskindlustusel oluline roll tagamaks kannatanule tema kahju hüvitamise liikluskahju tekkimise tagajärjel. Kohustusliku liikluskindlustuse kõige olulisemaks eesmärgiks on kannatanute kaitse liiklusõnnetustes, st olenemata kahju tekitaja majanduslikust seisust peab kannatanule olema tagatud kiire ja õiglane kahju hüvitamine. Regressiõigust võib käsitleda kui kindlustusandja kaitset sellistes olukordades, kus kindlustusvõtja ei ole täitnud lepingujärgseid kohustusi või rikkunud seadusest tulenevaid liiklusreegleid.

Üldjuhul annab seadus liikluskindlustuses kindlustusandjale tagasinõudeõiguse sellistel juhtudel, kui kindlustatud isik rikkus seadusest või lepingust tulenevat kohustust. Eesti õiguses reguleerivad kindlustusandja tagasinõudeõigust näiteks VÕS § 492 ja LKindlS §-d 53-56. Nõude üleminekuks ei piisa ainult hüvitamiskohustuse tekkimisest, vaid kahju peab olema ka realselt kindlustusvõtjale või kindlustatud isikule kindlustusandja poolt hüvitatud.

Liikluskindlustuse leping sõlmitakse üldjuhul selleks, et kindlustusvõtja ei peaks kahju tekkimisel kahju hüvitama. Seetõttu võib tõusetuda küsimus, miks on kindlustusandjale tagatud regressikataloog? Siinkohal on oluline vastukaaluks küsida, mis saab juhul, kui kahju on tekitatud tahtlikult või liikluskindlustuse lepingu kohustusi rikkudes? Liikluskindlustuse lepingu sõlmimise eesmärgiks ei saa ometi olla igasugune kahju hüvitamine, isegi juhul, kui kahju on tekitatud tahtlikult või kohustusi rikkudes. Sellisel juhul kannaks kindlustusandja lepingute sõlmimisel väga suuri riske.

Võrreldes varem kehtinud seadust kehtiva seadusega, on sisse viidud muudatus seoses sellega, kelle vastu saab tagasinõude maksmata panna. Varem kehtinud seaduses sai nõude üldjuhul esitada sõiduki valdaja vastu, nüüd aga üldjuhul sõidukijahi vastu. Lisaks sõidukijahi vastu esitatud nõudele, on võimalik esitada nõue ka sõidukijahi tööandja, kindlustuskohustuse täitmise eest

vastutava isiku ja kindlustusvõtja vastu. Kehtivasse seadusesse on lisandunud kuus tagasinõude alust tervikuna ja üks tagasinõude alus osaliselt. Välja on jäetud kaks tagasinõude alust tervikuna ja üks tagasinõude alus osaliselt. Eelkõige on seadusandja kehtivast LKindlS-st välja jätnud tagasinõuded, mille puhul on sõiduki juhtimine kellelegi üle antud, kas siis alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine mõju all olevale isikule või vastava kategooria sõiduki juhtimise õigusega isikule.

Käesoleva töö autor on kindlal seisukohal, et Eesti kehtestatud regressikataloog on põhjendamatult liiga mahukas kindlustusandja kasuks. Võrreldud välisriikidest on Eestil kõige mahukam regressikataloog. Tagasinõuete aluste arvu poolest on Eestile üsna lähedal Läti, kuid siiski jääb konkreetne vajadus niivõrd mahuka regressikataloogi kehtestamiseks autorile mõistmatuks. Võrreldes teiste Balti riikidega, ei saa olla Eesti liikluskultuur nii drastiliselt halvemas seisus olla, et selle jaoks oleks vaja niivõrd mahukat regressikataloogi.

Eesti kindlustusõigus peaks olema kooskõlas Euroopa Liidu kindlustusõiguse arenguga, kus laialdast tagasinõudeõiguse võimalust piiratakse. Regressikataloogil on kindlasti kindlustusõiguses oma koht olemas, kuid järgima peaks ka seda, et kindlustusandja liigne vabastamine täitmiskohustusest kindlustusvõtja ees ei läheks proportsioonist välja. Vastasel juhul kaotab liikluskindlustuse lepingu sõlmimine oma mõtte.

LKindlS § 53 lg 1 p 1 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi tahtlikult. Autor leidis, et regressikataloogis peab eksisteerima tagasinõudeõigus isiku vastu, kes on tekitanud kindlustusjuhtumi tahtlikult, sest kohustusliku kindlustuslepingu eesmärk ei ole hüvitada selle isiku kahju, kes tekitas kahju tahtlikult. Tahtlikult tekitatud kahjude hüvitamine ilma tagasinõudeõiguse võimaluseta tekitaks autori arvates ka suure motivatsiooni kindlustuskelmusteks. Kindlustusjuhtumi tahtlik tekitamine on ühiskonnaenaenulik käitumine, mida tolereerida ei tohiks. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib nii Läti, Leedu kui Poola LkindlS-s.

LKindlS § 53 lg 1 p 2 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kes põhjustas kindlustusjuhtumi ning lahkus pärast kindlustusjuhtumit õigusvastaselt ja süüliselt kindlustusjuhtumi toimumise kohalt. Ka käesoleva tagasinõude puhul leidis autor, et tagasinõude esitamine sõidukijuhi vastu, kes lahkus kindlustusjuhtumi toimumise sündmuskohalt põgenedes, on õiglane ja peaks regressikataloogis eksisteerima. Tuleb küll tunnistada, et liikluskindlustuse eesmärgiks on kindlustusvõtja vabastamine kindlustuskahju tasumisest, kuid käesoleval juhul on

kindlustusvõtja käitunud vastutustundetult. Sättes kasutusele võetud termin õigusvastaselt ja süüliselt kindlustusjuhtumi toimumise kohalt lahkumine on asjakohane täiendus, mis muudab selle tagasinõudeõiguse kohaldamise proportsionaalsemaks. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib nii Läti, Leedu kui Poola LkindLS-s.

LKindLS § 53 lg 1 p 3 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht juhtis sõidukit, mille valdamine oli ebaseaduslik. Praegu kehtiva LKindLS sõnastus ebaseadusliku valduse kohta on võrreldes eelneva sõnastusega õnnestunud, sest tegu on lühidalt ja üheselt arusaadavalt sõnastatud tagasinõudeõigusega. Eelmise tagasinõude aluse sõnastuse grammatilisest tõlgendusest lähtudes oli võimalik tagasinõuet esitada ainult isiku vastu, kes oli kindlustusjuhtumi toimumise ajal saanud sõiduki valduse ebaseaduslikult. Tegemist on tagasinõudeõigusega, mis peab regressikataloogis eksisteerima. Tagasinõude esitamine omaniku vastu, kes kindlustusjuhtumi ajal sõidukit ei juhtinud, ei oleks õiglane, seega igal juhul peab kahju hüvitama isik, kes oli sõiduki ebaseaduslikult saanud. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib nii Läti, Leedu kui Poola LkindLS-s.

LKindLS § 53 lg 1 p 4 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht juhtis sõidukit joobeseisundis või LS § 69 lõikes 3 nimetatud seisundis või tarbis alkoholi, narkootilist või psühhotroopset ainet vahetult pärast kindlustusjuhtumi toimumist. Käesoleva tagasinõude aluse juures analüüsis autor ka seadusandja otsust kehtivast seadusest välja jätta varem kehtinud LKindLS § 48 lg 2 p 3, mille kohaselt oli kindlustusandjal või Garantiifondil õigus esitada tagasinõue kahju tekitanud sõiduki valdaja või omaniku vastu, kui sõiduki juhtimine oli üle antud alkoholi narkootilise või psühhotroopse aine mõju all olevale isikule. Autor usub, et kindlustusandja tagasinõude esitamise õigus isiku vastu, kes on tekitanud kindlustusjuhtumi joobeseisundi tõttu on hädavajalik, sest tegu on ilmselgelt ühiskonnaenuliku käitumisega, millega isikud panevad ohtu nii enda kui ka kaasliiklejate elud. Samuti on sõiduki juhtimine alkoholijoobes raske tahtlik liicluseeskirja ja kindlustuslepingu rikkumine. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib nii Läti, Leedu kui Poola LkindLS-s.

LKindLS § 53 lg 1 p 5 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõiduki suhtes on sõlmitud käesoleva seaduse § 14 lõikes 3 nimetatud leping ja sõidukijuht rikkus sõiduki kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi. Käesoleval juhul on autor seisukohal, et regressiõiguse kataloogi peaksid kuuluma ainult sellised tagasinõude alused, mis on äärmiselt ühiskonnaenulikud ja ignorantsed käitumised teiste inimeste suhtes. Autor ei näe käesoleva tagasinõude aluse puhul liigset ühiskonnaenulikkust, et kindlustusandjal võiks sellel alusel

tagasinõudeõigus tekkida. Samuti on autor arvamisel, et puudub põhjuslik seos liikluskahju tekkimise ja asjaolu vahel, et sõidukijuht rikkus kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi. Ainuüksi fakt, et sõidukijuht rikkus kindlustuskaitse kehtivuse tingimusi ei oma liikluskahju tekkimise kontekstis tähtsust. Seega ei saa rääkida ka ohust kindlustusriski suurenemisele. Regressiõiguse instituudi loomine on küll möödapääsmatu, kuid samas liigne regressi laiendamine kahjustab kindlustusvõtjat ja seab liikluskindlustuse lepingu sõlmimise eesmärgi enamikule kindlustatutest kahtluse alla. Käesolev säte on seadusandja poolt lisatud uus tagasinõudeõigus ning sellekohast tagasinõude alust ei ole sätestatud ka Läti, Leedu ega Poola LKindIS-s.

LKindIS § 53 lg 3 sätestab, et eeldatakse, et sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud asjaolu tõttu. Kolmandas peatükis käsitletavad tagasinõude alused on LkindIS § 53 lõikes 2, seega nende puhul eeldatakse, et kindlustusjuhtum põhjustati just nimetatud asjaolu tõttu. Autor on seisukohal, et sellise eelduse kehtestamine on ebaproportsionaalne, sest kindlustusjuhtum ei pruukinud tekkida just seetõttu. Selline tagasinõude alus annab kindlustusandjale õiguse koheselt sõidukijuhi vastu esitada tagasinõude, kohustuseta kontrollida, kas kindlustusjuhtum toimus võib-olla mõne muu asjaolu tõttu. Autor on arvamisel, et tagasinõude esitamiseks peaks kindlustusandja tõendama põhjusliku seose olemasolu ja on seega seisukohal, et seadusest tuleks eemaldada LKindIS § 53 lg 3.

LKindIS § 53 lg 2 p 1 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta ületas lubatud sõidukiirust 41 kilomeetrit tunnis või rohkem. Autor on seisukohal, et piirkiirust ületades võib tõesti suurened kindlustusjuhtumite toimumise risk, kuid silmas tuleb pidada ka kohustusliku kindlustuslepingu eesmärki. Kõige suuremat kahtlust tekitab eelnõu seletuskirjas välja toodud väide, et ilmselt on tagasinõude esitamine lubatud sõidukiirust ületades alusel harva kasutatav. Kui politsei või kohus pole piirkiiruse ületamise fakti tuvastanud, on seda ka kindlustusandjal raske teha, ja seetõttu on tagasinõude esitamine raskendatud. Autor on seisukohal, et käesolev säte ei tohiks regressikataloogis eksisteerida, kuivõrd selle sätte lisamine pole piisavalt põhjendatud. Lisavad tagasinõude alused peaksid seadusele uut lisaväärtust tekitama, kuid käesoleval juhul seavad pigem kahtluse tagasinõude aluse vajalikkusest. Siinkohal tuleks meelde tuletada fondi uurimust, mille kohaselt on Eestis 650 000 isikut, kellel on juhtimisõigus ja 2012. aastal tuvastati kiiruse ületamisi üle 40 km/h 1729 isikul. Kiirust ületas 1729 isikut, kuid ilmselgelt mitte kõik ei tekitanud selle tõttu kindlustusjuhtumit. Seda enam on seda kohustust rikkunud isikute arv väike, kes lisaks kiiruse ületamisele ka kindlustusjuhtumi tekitasid. Liiklusrikkumisi panevad toime

ainult väike protsent juhtimisõigusega juhtidest ja enamik juhtidest käituvad siiski seadusekuulekalt. Selline väike protsent ei peaks andma seadusandjale piisavat alust käesolev tagasinõude alus seadusesse lisada. Käesolevat tagasinõude alust ei ole Läti, Leedu ega Poola LKindlS-s.

LKindlS § 53 lg 2 p 2 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta eiras tahtlikult LS § 200 lõikes 1 nimetatud liiklusjärelvalve teostaja peatamise märguannet. Eelnõu seletuskirjas leiti, et selle tagasinõude aluse lisamine ei too kaasa tagasinõuet olulist kasvu, sest tagasinõu on võimalik esitada ka LKindlS § 53 lg 1 p 1 ja § 53 lg 1 p 4 alusel. Sellest asjaolust tulenevalt ei näe käesoleva töö autor piisavat vajadust kõne all olev tagasinõude alus seadusesse lisada. Autorile jääb kohati mulje, et seadusandja täiendab LKindlS n-õ igaks juhuks. Kui eelduslikult sellel alusel tagasinõudeõigust teostama ei hakata, siis ei näe autor tingimatut vajadust seda LKindlS-sse lisada. Lisandunud tagasinõude alused peaksid lisama seadusele lisaväärtust, kuid antud olukorras tuuakse juurde tagasinõude alus, mille puhul saaks tagasinõude esitada ka juba olemasolevate tagasinõude aluste raames, mistõttu mingit lisaväärtust ei teki. Lisaks tekitab käesoleva tagasinõude aluse juures problemaatikat peatamise märguande eiramise tõendamine. Seda saab tõendada juhul, kui politsei on sõidukijuhti selle teo toimepanemise eest karistanud. Seda enam, sellisel juhul on sõidukijuhti juba korra teo eest karistatud. Tundub olema proportsioonist väljas, et lisaks politsei määratud karistusele, peaks kindlustusvõtja ka taluma tema suhtes esitatud tagasinõuet. Käesolevat tagasinõude alust ei ole Läti, Leedu ega Poola LKindlS-s.

LKindlS § 53 lg 2 p 3 alusel on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta juhtis sõidukit LS § 90 lg 1 p-des 1 või 2 nimetatud mootorsõiduki juhtimise keeldu eirates. Autor leiab, et kuivõrd juhtimisõiguse puhul on tegu eriõigusega, mille saamiseks on vajalik läbida eriväljaõpe, et tagada liiklusohutus, tuleb ilma vastava eriväljaõppeta isiku liikluses osalemist taunida. Mootorsõiduki juhtimine kujutab endast suurt ohtu ümbruskonnale, sest sõidukijuht peab valitsema suurema ohu allikat. Käesolev tagasinõude alus on oluline just oma preventatiivse külje poolest, kuivõrd saadab sõnumi, mis taunib oskamatute, piiratud juhtimisõigusega ja peatatud juhtimisõigusega isikute vastutustundetut käitumist teiste ühiskonnaliikmete suhtes. Samuti peaks see säte omama ka preventatiivset mõju alaealiste laste seaduslikele esindajatele, et nad ei laseks alaealisi valitsema suurema ohu allikat, mille valitsemiseks neil teadmisi napib. Eeltoodust lähtuvalt on autor arvamusel, et

tagasinõudeõiguse omamine isikute vastu, kes ei ole läbinud vastavat eriväljaõpet või ei vasta esitatud kriteeriumitele, on õigustatud. Kuid autor on arvamisel, et kindlasti tuleks vahet teha olukordadel, kus isikul on juhtimisõigus omandatud ja olukordadel, kus juhtimisõigus on omandatud, kuid see on peatatud või kehtetu. Kui isikul on omandatud kõik teadmised ja oskused sõiduki juhtimiseks, siis fakt, et sõidukijuht on näiteks unustanud enda juhilube uuendada, ei saa olla kindlustusandja õiguseks esitada talle tagasinõue, sest kindlustusjuhtum ei pruukinud tekkida selle tõttu, et isikul puudusid vajalikud teadmised ja oskused sõiduki juhtimiseks. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib nii Läti, Leedu kui Poola LkindlS-s.

LKindlS § 53 lg 2 p 4 alusel on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi seetõttu, et ta oli kõrvaldatud sõiduki juhtimiselt vastavalt LS § 91 lg 2 p-dele 5, 7 või 9 ja juhtimise kõrvaldamise alus ei olnud kindlustusjuhtumi toimumise ajaks ära langenud. Autor leiab, et pole põhjendatud tagasinõude esitamine sõidukijuhi vastu juhul, kui LS § 91 lõikeid 5, 7 või 9 on rikutud. Seda enam veel põhjusel, et eeldatakse, et nende lõigete rikkumise pärast on liiklusõnnetus ka juhtunud. Tagasinõudeõigus tuleks küsimuse alla siis, kui on tõendatud teo ja tagajärje vahel põhjuslik seos. Seega peaks alati tekkima küsimus, kas asjaolu, et sõidukijuht oli kõrvaldatud sõiduki juhtimiselt vastavalt LS § 91 lg 2 p-dele 5, 7 või 9 ja juhtimise kõrvaldamise alus ei olnud kindlustusjuhtumi toimumise ajaks ära langenud, on põhjuslikus seoses liikluskahju tekkimisega? Seetõttu ei saa eeldada, et kui sõidukijuht rikub LS § 91 lg 2 punktides 5, 7 ja 9 sätestatud kohustusi, siis sõidukijuht on kindlustusjuhtumi tekitanud just selle asjaolu rikkumise tõttu. Autor leiab, et käesoleva tagasinõude aluse seadusesse lisamine ei ole piisavalt põhjendatud ja seab kahtluse alla liikluskindlustuse lepingu sõlmimise eesmärgi ja mõtte. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib Läti ja Leedu LKindlS-s, kuid mitte Poola LKindlS-s.

LKindlS § 53 lg 4 sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhi vastu 30 protsendi ulatuses väljamakstavast kindlustushüvitisest, kuid mitte enam kui 640 eurot, kui sõidukijuht ei esitanud sõidukit kindlustusandja nõudel ülevaatamiseks või ei andnud kindlustusjuhtumi asjaolude kohta selgitusi. Autori arvates on mõistlik, et tagasinõudele on seatud ülempiir 640 eurot, sest kogu kindlustuskahju summat sõidukijuhilt tagasi nõuda oleks ebaõiglane, sest kogu tekkinud kahju hüvitamine ei oleks proportsionaalne kohustuse rikkumise astmega. Samuti leiab autor, et liiklusõnnetuse osaliste sõidukite ülevaatus ja osaliste seletused võimaldavad taastada sündmused nende ajalises järjestuses ja anda palju informatsiooni liiklusõnnetuse toimumise üksikasjade kohta, luues võimaluse avastada vastuolud.

Liikluskindlustuse lepingu eesmärgiks on küll vabastada kindlustusvõtja kahju tekkimisel kahju hüvitamisest, kuid igal juhul peab kindlustusvõtja omalt poolt kaasa aitama sellele, et liiklusõnnetuse asjaolud saaksid piisavalt selgeks kõikidele osapooltele ja mitte lisama takistusi kindlustusandjatele nende faktide teadasaamisel. Seega on käesoleva tagasinõude aluse eksisteerimine LKindIS-s õigustatud. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib Läti ja Leedu LKindIS-s, kuid mitte Poola LKindIS-s.

LKindIS § 54 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi tööandja vastu, kui kindlustusjuhtum põhjustati seetõttu, et sõidukijuht rikkuses seaduses sätestatud töö- ja puhkeaja nõudeid. Eeldatakse, et kindlustusjuhtum põhjustati töö- ja puhkeaja nõuete rikkumise tõttu, kui sõidukijuht ületas kindlustusjuhtumile eelnenud nädala arvestuses iganädalast maksimaalset sõiduaega või maksimaalset igapäevast sõiduaega kindlustusjuhtumile eelnenud 24-tunnise ajavahemiku kohta vähemalt 25 protsendi võrra. Tegu on lisandunud tagasinõude alusega, mida varem kehtinud seaduses polnud. Kõne all olev tagasinõudeõigus on küll tööandja motiveerimise seisukohast vaadatuna asjakohane, kuid võrd annab tööandjatele põhjuse selleks, et nad ei rikuks töö- ja puhkeaja nõudeid, mis on töötajatele eluliselt vajalikud ning ka seadusega ette nähtud. Laiemalt mõeldes tekitab aga küsimuse, kas on õiguspärane tagasinõudeõiguse teostamine juriidilise isiku suhtes, kuigi tegelikult teostab valdust sõidukijuht? Võib öelda, et on küll, sest sellise vastutuse näeb ette VÕS § 1054 lg 1, mis sätestab, et kui isik kasutab teist isikut pidevalt oma majandus- või kutsetegevuses, vastutab ta selle isiku poolt õigusvastaselt tekitatud kahju eest nagu enda tekitatud kahju eest, kui kahju tekitamine oli seotud selle majandus- või kutsetegevusega. Käesolev säte on pigem kindlustusvõtjat kaitsev ja võib LKindIS-s eksisteerida. Käesolevat tagasinõude alust ei ole Läti, Leedu ega Poola LKindIS-s.

LKindIS § 55 kohaselt on kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue isiku vastu, kes käesoleva seaduse alusel vastutab kindlustuskohustuse täitmise eest, kui kindlustusjuhtum toimus 12 kalendrikuu jooksul pärast lepingu lõppemist ning ei peetud kinni käesoleva seaduse § 3 lõikes 2 sätestatud sõidukiga liikluses osalemise keelust. Käesoleva sätte puhul on loobutud kuuekordse kindlustusmakse tagasinõude sätestamisest, kuna praktikas oli selline tagasinõude alus harva rakendatav. Tuginedes Euroopas kehtivale üldisele suunale kaitsta kindlustusvõtjat kui tarbijat, leiab autor, et seadusandja oleks pidanud kehtivasse seadusesse jätma võimaluse kuuekordse kindlustusmakse tasumiseks. Seeläbi ei koormata kindlustuskohustuse mittetäitmisel vastutavat isikut ebamõistlikult ja ühtlasi on ka kindlustusandja kaitstud sellekohase rikkumise korral.

Kuuekordne kindlustusmaks tasumine oleks proportsionaalne, sest eelduslikult kujuneb kahju suuremaks kui kuuekordne kindlustusmaks. Seda enam, et olukordades, kus sõidukijuht ei pidanud kinni sõidukiga liikluses osalemise keelust ei ole põhjuslikus seoses liikluskahju tekkimisega. Asjaolu, et sõidukijuht ei pidanud kinni liikluses osalemise keelust ei oma liikluskahju tekkimise kontekstis tähtsust. Seejuures ei saa käesoleva tagasinõudeõiguse juures rääkida ohust kindlustusrisi suurenemisele ja seda proportsionaalsem oleks nõuda kindlustuskohustuse mittetäitmisest vastutava isiku käest kuuekordne kindlustusmaks. Käesoleval juhul, mil kindlustusandjal on õigus sisse nõuda kogu tekkinud kahju, on tagasinõudeõigus ebaproportsionaalne kindlustusandja kasuks. Käesolevat tagasinõude alust ei ole Läti, Leedu ega Poola LKindIS-s.

LKindIS § 56 kohaselt, kui kindlustusvõtja ei täida kindlustusmaks tasumise kohustust ja kindlustusandja vabaneb võlaõigusseaduses § 457 või 458 alusel kahju hüvitamise kohustusest kindlustusvõtja ees, on kindlustusandjal võlaõigusseaduse § 521 lg 2 alusel õigus esitada tagasinõue kindlustusvõtja vastu 30 protsendi ulatuses väljamakstavast kindlustushüvitisest, kuid mitte enam kui 640 eurot. Autor on seisukohal, et positiivne on asjaolu, et seadusandja viitab tagasinõude sättes VÕS-i §-dele 457 ja 458, sest enne nõudeõiguse tekkimist tulebki kindlustusandjal järgida teatud lisakohustusi, mida viimane peab tegema, enne kui tal kindlustusvõtja kui kindlustuslepingu kontekstis nõrgema poole vastu tagasinõudeõigus tekib. Seda on pidanud oluliseks ka Riigikohus. Sellest tulenevalt on käesolev tagasinõudeõigus põhjendatud. Käesolev tagasinõude alus eksisteerib Läti LKindIS-s, kuid mitte Leedu ega Poola LKindIS-s.

Kokkuvõtvalt leiab autor, olles käesoleva töö raames analüüsinud kindlustusandja tagasinõude aluseid, et niivõrd suur kindlustusandja tagasinõude ulatus ei ole optimaalne, arvestades ühelt poolt vajadust motiveerida kindlustusvõtjat õiguskuulekale käitumisele, kuid teiselt poolt liikluskindlustuse eesmärke, milleks on kannatanule kahju hüvitamine ja kindlustusvõtja vabastamine sellest kohustusest. Regressiõiguse puhul on tegu kõrvalekaldega VÕS § 521 lõikest 2, mille kohaselt kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahelises suhtes vastutab vaid kindlustusandja. Regressiõigust peaks kasutama vaid erandlikel juhtudel, sest laiapõhjalise regressikataloogi kehtestamine ja selle võimaluste kasutamine halvendab liikluskindlustuse kohustuslikkuse põhimõtte eesmärgi saavutamist. Pidev regressikataloogi suurendamine vähendab kindlustuse väärtust. Seega on autor seisukohal, et regressikataloogi tagasinõude aluseid tuleks vähendada.

Summary: Grounds of insurer's right of recourse in Motor Third Party Liability Insurance

The main goal of this Master's thesis is to find out whether the grounds of insurer's right of recourse which are prescribed by § 53-56 of the Motor Insurance Act, are proportionate and not being unbalanced in favor of the insurer. In other words does such a large extent of the insurer's recovery claim is optimal in regards of the persons on which the recourse action can be filed against, on the one hand considering the need to motivate the policyholder's law-abiding behaviour, but on the other hand considering the purposes of Motor Third Party Liability Insurance which are indemnification and releasing a policyholder from that obligation?

The main purpose of compulsory liability insurance is to release the policyholder from the financial loss that may occur as a result of the traffic accident. Thus the right of recourse is exception from the norm which also means that recourse action against the policyholder should be used in limited and specific cases.

The author of this thesis studied which are the additional grounds of the right of recourse that have been added in the Motor Insurance Act, also which grounds have been dropped out. The author of this thesis also aimed to find out whether these changes were positive.

In modern law the right of recourse institute is important otherwise the insured person would not have to pay for the damage even if he intentionally caused the damage. This would also create a situation in which the person who caused the damage intentionally is released from performing the obligation only because someone else (the insurer) has performed the obligation. This would create the debtor an opportunity to constantly cause intentional damage without any consequences, which certainly can not be regarded as considerate and in good faith behaviour. In the opinion of the author of this Master's thesis this may be the beginning of a situation where compulsory liability insurance may start to lose its primary idea (to compensate the losses which have been occurred due to a result of an insured event).

This Master's thesis consists of four chapters. The first chapter focuses on the general meaning of the right of recourse and its primary assumptions. It also focuses on the insurer's right of recovery in motor insurance and on insurer's right of recovery which arises from Law of Obligations Act § 69 subsection 2. The second and third chapter gives an overview of the recovery claim basis against the driver who caused the insured event. The second and third

chapter differ from each other by the fact that the third chapter deals with recovery claim basis which are presumed that the driver caused the insured event due to a circumstance specified in that chapter. The last chapter entails the insurer's right of recourse against other people.

The author of this Master's thesis will analyse the existing regulation of the grounds of the right of recourse in Estonian Motor Insurance Act and also Latvia's, Lithuania's and Poland's grounds of right of recourse. The author also examines Estonian judicial practice regarding to the grounds of right of recourse.

Motor insurance contract is generally concluded in the reason that when the insured event occurs, the policyholder will not have to pay the damages. Therefore, the question arises as to why is insurer insured with the grounds of the right of recourse? Because of that question it is also important to counterbalance another, namely what happens if the damage is caused intentionally? The purpose of motor insurance contract is not to compensate any damage, and when damage is caused intentionally or in violation of the duties. If this would be the case, the insurer would bear huge risks while concluding contracts.

Comparing the Motor Insurance Act with the previous one, there has been made an amendment in regards of against whom the recovery claim can be submitted to. In the previous law it was possible to submit the recovery claim against the possessor of a vehicle, now there is an possibility to file a recovery claim against the driver. In addition, there is a possibility to file a recovery claim against employer of a driver who caused the insured event, against person responsible for performance of insurance obligation and against policyholder. There are six additional basis of the right of recourse that are added to a Motor Insurance Act, and two basis of the right of recourse that have been removed. There is also one basis of the right of recourse which is added to a Motor Insurance Act partially and one that is removed partially. Primarily, the legislator has removed the grounds of the right of recourse in such cases when a vehicle which caused damage if the driving of the vehicle was entrusted to a person under the influence of alcohol, narcotic drugs or psychotropic substances or if the driving of the vehicle was entrusted to a person who did not hold the right to drive vehicles in the corresponding category.

According to Motor Insurance Act § 53 section 1 point 1 the insurer has the right to file a recovery claim against the driver if the driver willfully caused the insured event. The author of this thesis finds that there should be a right of recourse against a person who has wilfully caused the insured event, as the purpose of the compulsory motor insurance is not to compensate the

damage to a person who caused the damage intentionally. Also compensating damages that has been caused wilfully without of a right of recourse would create great opportunities for insurance fraud. Wilfully causing an insured event is an antisocial behaviour and should not be tolerated. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania and Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 1 point 2 the insurer has the right to file a recovery claim against the driver if the driver caused the insured event and thereafter unlawfully and wrongfully left the scene of the insured event following the insured event. It should be recognized that though the aim of insurance contract is to release the policyholder from paying the insurance losses, it should also be recognized that in this case the policyholder has acted irresponsibly. The part “unlawfully and wrongfully left the scene of the insured event” is an appropriate addition to the law. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania and Poland.

The author of this thesis also finds that there should exist Motor Insurance Act § 53 section 1 point 3, which states that the insurer has the right to file a recovery claim against the driver if the driver drove a vehicle that was illegal to possess. The author considers that it is appropriate to file a recovery claim on this basis. It would not be fair to file a recovery claim against the owner and demand the compensation for damages arised from the insured event from the owner who was not the driver at the time when the insured event took place, when in fact the damage was caused by a person, who drove a vehicle that was illegal to possess and is also punishable by law. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania and Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 1 point 4 the insurer has the right to file a recovery claim against the driver if the driver drove a vehicle in a state of intoxication or in a state specified in subsection 69 (3) of the Act or consumed alcohol or a narcotic or psychotropic substance immediately after the occurrence of the insured event. The author finds that it is essential to file a recovery claim against a person who caused the insured event due to the intoxication because it is obviously antisocial behavior in which the people will not only put their own lives at risk but also other fellow road users lives too. Driving under the influence of alcohol is heavy and intentional violation of traffic regulation and also a breach of insurance contract. The same right of recourse also exists in Latvian, Lithuanian and Polish legislation which somehow shows the importance of this recovery claim. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania and Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 1 point 5 the insurer has the right to file a recovery claim against the driver if a contract specified in subsection 14 (3) of this Act had been concluded with regard to the vehicle, and the driver violated the conditions of the effectiveness of the insurance cover of the vehicle. The author of this thesis believes that in Motor Insurance Act there should only exist those kinds of recovery claims which are extremely antisocial behaviours and ignorant towards other people. The author does not see excessive antisocial behavior for this to be the ground of the right of recourse. The author believes that there is no causal relationship between the damage and the fact that the driver violated the conditions of the effectiveness of the insurance cover of the vehicle. The mere fact that the driver violated the conditions of the effectiveness of the insurance cover of the vehicle does not hold its importance in the context of traffic damage. Therefore, there can be no danger of an increase in the insured risk. This ground of recourse is an additional ground and it does not exist in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania or Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 2 point 1 the insurer has the right to file a recovery claim against a driver if the driver caused an insured event because the driver exceeded the permitted speed limit by 41 kilometres per hour or more. The author of this thesis agrees that exceeding the speed limit could increase the risk of occurrence of the insured events but it should also be kept in mind the purpose of the compulsory motor insurance. The legislator should not constantly and unreasonably expand the grounds of recourse. The expansion of the right of recourse should be adequately justified and in this case it has been not. This is mainly because there is a big probability that this is going to be rarely used due to the fact that if the police or court has not identified the fact that driver exceeded the permitted speed limit, it is very hard for the insurer to do so, and therefore filing the recovery claim is complicated. In Estonia there are 650 000 persons who has the right to drive and in year 2012 it was detected that 1729 people were speeding over 40 km/h. 1729 persons were speeding but obviously not everyone created an insured event. The more one should bear in mind that the amount of people who will create an insured event due to speeding is very little. Such a small percentage should not give an adequate basis for the ground of recourse. It also does not exist in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania or Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 2 point 2 the insurer has the right to file a recovery claim against a driver if the driver caused an insured event because the driver knowingly disregarded a stop signal given by a person exercising traffic supervision specified in subsection

200 (1) of the Traffic Act. In practice a lot of drivers who disregard a stop signal given by a person exercising traffic supervision are usually drunk, so it is expected that adding this ground of recourse will not entail a significant increase of a recovery claims. The author finds that legislator has not substantiated the ground of recourse enough to satisfactory. Because of the fact that it has been said that the insurers probably will not be going to use this right of recourse and will use Motor Insurance Act § 53 section 1 point 4 or § 53 section 1 point 1 instead, the author is on the opinion that it should not exist in Motor Insurance Act. Added grounds of right of recourse should add additional value to the law but because of the opportunity to file a recovery claim based on other grounds, there is no added value. It does not exist in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania or Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 2 point 3 the insurer has the right to file a recovery claim against a driver if the driver caused an insured event because the driver drove a vehicle by disregarding the prohibition to drive a power-driven vehicle specified in clause 90 (1) 1) or 2) of the Traffic Act. The author of this thesis finds that because the right to drive is a special right and the people who obtain the right to drive will have to go through a special training in order to ensure road safety, it is important not to let drive the vehicle by the people who does not have the right to drive. Driving a motor vehicle poses a major threat to the surrounding area, as the driver must wield major source of danger. This ground of recourse is important because of its preventative side. The author is of the opinion that it is also necessary to distinguish situations where a person has acquired the right to drive and situations, where a person has acquired the right to drive but it is suspended or revoked. If a person has acquired all the knowledge and skills to drive a vehicle, then the fact that the driver for example has forgotten his driver's license renewed, can not be the insurer's right to file a recovery claim because the insured event did not have to necessarily occur because of that. The author of this thesis finds that this right of recourse should be in Motor Insurance Act. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania and Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 2 point 4 the insurer has the right to file a recovery claim against a driver if the driver caused an insured event because the driver was removed from driving a vehicle in accordance with clause 91 (2) 5), 7) or 9) of the Traffic Act and the ground for removal from driving had not lapsed by the time of occurrence of the insured event. The author finds that the right of recourse is not sufficiently substantiated and discredits the purpose of the insurance contract. This ground of recourse should exist only if the causal

relationship has been proved. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania but not of Poland.

According to Motor Insurance Act § 53 section 4 the insurer has the right to file a recovery claim against the driver to the extent of 30 per cent of the insurance compensation payable, but not more than 640 euros, if the driver did not present the vehicle for inspection as requested by the insurer or did not give any explanations about the insured event. In the opinion of the author it is reasonable to set an upper limit of 640 euros. The author also finds that the inspection of the vehicle and explanations about the insured event will allow to re-create the events in chronological order and provide a lot of information about the details of the insured event, therefore it should be the ground of recourse. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania but not of Poland.

According to Motor Insurance Act § 54 the insurer has the right to file a recovery claim against the employer of the driver who caused an insured event if the insured event was caused because the driver broke the rules of working and rest time provided by law. It is presumed that the insured event was caused by a violation of the rules of working and rest time if the driver exceeded the maximum weekly driving time per week preceding the insured event or the maximum daily driving time per 24-hour-period preceding the insured event by at least 25 per cent. The author believes that this right of recourse is appropriate because it is the right incentive to employers not to violate the rules of working and rest time which are vital for employees. The provision is rather defensive towards employees and should be in Motor Insurance Act. It does not exist in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania or Poland.

According to Motor Insurance Act § 55 the insurer has the right to file a recovery claim against the person who, under this Act, is responsible for the performance of the insurance obligation if the insured event occurred within 12 calendar months after the expiry of the contract and the prohibition on engaging the vehicle in traffic provided for in subsection 3 (2) of this Act was not adhered to. This provision has given up on the right to collect six times the insurance premium because in practice this kind of ground of recourse was rarely applied. The author finds that the legislator should have kept the right to collect six times the insurance premium. It would have been proportionate because presumably the damage will be greater than six times the insurance premium. Right now the ground of recourse is disproportionate because the insurer is entitled to recover all the damage caused. This ground of recourse does not exist in Motor Insurance Act of Latvia, Lithuania or Poland.

According to Motor Insurance Act § 56 if the policyholder fails to perform the obligation to pay the insurance premium and the insurer is released of the compensation obligation towards the policyholder under § 457 or § 458 of this Act, the insurer will, on the basis of subsection 521 (2) of the Law of Obligations Act, have the right to file a recovery claim against the policyholder to the extent of 30 per cent of the insurance compensation payable, but not more than 640 euros. The author of this thesis finds that it is positive that the legislator refers to LOA's § 457 and 458 because these are the additional obligations which must be done before the right of recourse arises. This has also been proved important by Supreme Court of Estonia. This ground of recourse also exists in Motor Insurance Act of Latvia but not of Lithuania or Poland.

In conclusion, based on the comparison and analysis carried out in the work, the author of this thesis is certain that there are too many grounds of recourse action and that the grounds are disproportionately unbalanced in favor of the insurer. In the opinion of the author of this Master's thesis the right of recourse should exist in cases where the policyholder has wilfully caused the insured event. Estonian insurance law should be in accordance with European Union insurance law which limits insurer's widespread right of recourse. There is definitely a place for recovery claim in insurance law, but we should be careful about exercising the right of recourse in order that it would not go out of proportion in favor of the insurer. Otherwise, concluding motor insurance contract will lose its meaning.

Recovery claim is a deviation from the Law of Obligations Act § 521 subsection 2 which states that in the relationship between the insurer and the policyholder, only the insurer shall be liable. The right of recourse should be used only in exceptional cases because broad-based right of recourse and use of its opportunities degrades the goal achievement of compulsory motor insurance. Continuous increase of the grounds of the right of recourse reduces the value of the insurance which in turn discredits the need of compulsory motor insurance. Thus the author of this thesis reached the conclusion that the grounds of the right of recourse should be reduced. Also § 53 section 3 of Motor Insurance Act, which states that it is presumed that the driver caused the insured event due to a circumstance specified in subsection 2 of this section, should be removed from the Act. The author of this thesis believes that in case of a recovery claim, the insurer should prove a causal relationship. The presumption is disproportionate in favor of the insurer because the insured event would not necessarily occur because of the circumstance specified.

Kasutatud materjalide loetelu

Kasutatud kirjandus

1. A. Allmäe, M. Merila, M. Jesse. Kindlustuslepitusorgan kui erasektori initsiatiivil loodud võimalus lahendada kindlustusvaidlusi kohtuväliselt. – Juridica 2014, nr 1.
2. K. Haavasalu. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. – Juridica 2007, nr 2.
3. E. R. Hardy. General Principles of Insurance Law. 6th Ed. London: Butterworths, 1993.
4. T. Hiob. Kindlustusvõtja ja kahjustatud isiku õigused vastutuskindlustuses. Magistritöö. Tartu 2010.
5. T. Kask. Riigikohus: lahendid ja kommentaarid. Tallinn: Juura 2006.
6. I. Kull. Hea usu põhimõtte kaasaegses lepinguõiguses. Tartu Ülikooli Kirjastus 2002.
7. M. Kuusik. Tsiviilvastutuskindlustusest. – Juridica 1993, nr 2.
8. J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinna Raamatutrükikoda 2007.
9. V. Kõve, O-J. Luik. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? – Juridica 2011, nr 4.
10. O-J. Luik. Do the Principles of European Insurance Contract Law Go Too Far in Protecting the Policyholder? - Juridica International 2011, nr XVIII.
11. P. Varul jt. Asjaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2014.
12. P. Varul jt. Võlaõigusseadus I. Üldosa (§§ 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2006.
13. P. Varul jt. Võlaõigusseadus II. 2.-7. osa (§§ 208-618). Komm vlj. Tallinn 2007.
14. E. Väari. Võõrsõnade leksikon. Tallinn: Valgus 2000.
15. G. Wagner. Tort Law and Liability Insurance. Vol 16. SpringerWienNewYork 2005.

Kasutatud normatiivmaterjal

16. Act on Compulsory Insurance, Insurance Guarantee Fund and Polish Motor Insurers' Bureau. – Arvutivõrgus: http://www.knf.gov.pl/en/Images/compulsory_insurance_tcm21-4296_tcm81-4296.pdf
17. Compulsory Civil Liability Insurance of Owners of Motor Vehicles Law. – Arvutivõrgus: http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/Likumi/Compulsory_Civil_Liability_Insurance.doc
18. Law on Compulsory Insurance Against Civil Liability in Respect of the Use of Motor

Vehicles. – Arvutivõrgus: http://www.cab.lt/index.php/en/pages/view/?item_id=23

19. Võlaõigusseadus. – RT I 2001, 81, 487 ... RT I, 11.04.2014, 13.
20. Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 11.04.2014, 1 ... RT I, 12.07.2014, 66.
21. Liikluskindlustuse seadus. – RT I 2001, 43, 238 ... RT I, 01.06.2013, 9.
22. Liiklusseadus. – RT I 2010, 44, 261 ... RT I, 08.10.2014, 11.
23. Asjaõigusseadus. – RT I 1993, 39, 590 ... RT I, 08.07.2014, 7.
24. Karistusseadustik. – RT I 2001, 61, 364 ... RT I, 23.12.2014, 16.

Kasutatud kohtupraktika

25. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 04. novembri 1999. aasta otsus nr 3-2-1-102-99.
26. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 12. septembri 2005. aasta otsus nr 3-2-1-77-05.
27. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 11. oktoobri 2005. aasta otsus nr 3-2-1-97-05.
28. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 16. mai 2006. aasta otsus nr 3-2-1-51-06.
29. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 14. juuni 2006. aasta otsus nr 3-2-1-48-06.
30. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 28. novembri 2006. aasta otsus nr 3-2-1-105-06.
31. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 18. juuni 2008. aasta otsus nr 3-2-1-45-08.
32. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 01. aprilli 2009. aasta otsus nr 3-2-1-10-09.
33. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 16. märtsi 2010. aasta otsus nr 3-2-1-4-10.
34. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 8. detsembri 2010. aasta otsus nr 3-21-128-10.
35. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 21. novembri 2012. aasta otsus nr 3-2-1-127-12.
36. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 21. juuni 2013. aasta otsus nr 3-2-1-54-13.
37. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 14. mai 2014. aasta otsus nr 3-2-1-35-14.
38. Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 3. detsembri 2014. aasta otsus nr 3-2-1-109-14.
39. Tallinna Ringkonnakohtu 6. jaanuari 2006. aasta otsus nr 2-04-883.
40. Tallinna Ringkonnakohtu 30. jaanuari 2007. aasta otsus nr 2-03-432.

41. Tallinna Ringkonnakohtu 1. juuni 2010. aasta otsus nr 2-09-25586.
42. Tallinna Ringkonnakohtu 14. oktoobri 2010. aasta otsus nr 2-08-5503.
43. Tallinna Ringkonnakohtu 30. septembri 2013. aasta otsus nr 2-12-22494.
44. Tartu Ringkonnakohtu 26. oktoobri 2012. aasta otsus nr 2-10-1439.

Kasutatud muu materjal

45. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 2. – Arvutivõrgus:
<http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d&>
46. Kindlustuse vaidluskomisjoni otsus 10.02.2014, 7-1/14/16. Arvutivõrgus:
<http://www.lkf.ee/images/files/Vaidluskomisjon/Otsus16-14.pdf>

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina,

Kadi Tambaum,
(*autori nimi*)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
Kindlustusandja tagasinõude alused liikluskindlustuses,
(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on

Janno Lahe,
(*juhendaja nimi*)

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
 - 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
 3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 04.05.2015