

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Ahto Tera

**KINDLUSTUSJUHTUMI MÕISTE LIIKLUSKINDLUSTUSE SEADUSES EUROOPA
KOHTU ASJAKOHASE PRAKTIKA VALGUSES**

Magistritöö

Juhendaja

doctor iuris Janno Lahe

Tartu

2022

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. LIKKLUSKINDLUSTUSE OLEMUS JA LIKKLUSKINDLUSTUS EUROOPA LIIDUS	10
1.1. Liikluskindlustuse olemus.....	10
1.2. Liikluskindlustuse direktiividest	12
1.3. Euroopa Kohtu seisukohtade tähendus direktiivi tõlgendamisel	17
1.4. Kindlustusjuhtumile kohalduv õigus.....	20
2. LIKKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSJUHTUMI ELEMENDID	23
2.1. Kahju tekitamine kolmandale isikule	23
2.2. Kindlustuskohustusega sõiduk	27
2.3. Sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine	31
2.4. Põhjuslik seos	38
2.5. Liikluseks kasutatav ala	40
3. KINDLUSTUSJUHTUMIT VÄLISTAVAD ASJAOLUD	45
3.1. Kahju põhjustamine sõidukis	45
3.2. Kahju põhjustamine suletud alal.....	46
3.3. Kahju põhjustamine töösoorituse käigus.....	50
KOKKUVÕTE	58
The definition of an insured event in the Motor Insurance Act in the light of the relevant case law of the Court of Justice of the European Union	65
KASUTATUD MATERJALIDE LOETELU	72
Kasutatud kirjandus.....	72
Kasutatud õigusaktid.....	73
Kasutatud Euroopa Kohtu praktika	75
Kasutatud Eesti kohtute praktika	76
KASUTATUD LÜHENDID	78

SISSEJUHATUS

Alates 1993. aastast on Eestis liikluskindlustus kehtestatud kohustusliku kindlustusena. Liikluskindlustuse seaduse¹ (edaspidi LKindlS) eelnõu seletuskirja² alusel oli lepinguvabaduse piiramise peamiseks ajendiks kannatanutele kiire ja õiglase kahju hüvitamise tagamine olenemata kahju tekitaja majanduslikust seisust. Samuti on liikluskindlustusega kaitstud kahju tekitajast kindlustusvõtja, kelle eest võtab täitmiskohutuse enda peale kindlustusandja. Seetõttu on kahju tekitaja ise kaitstud hüvitamisega kaasnevate majanduslike raskuste või maksejõuetuks muutumise eest.³ Seega on liikluskindlustuse eesmärgiks rahaliselt hinnatavate riskide kindlustamine.⁴

Liiklusseaduse⁵ (edaspidi LS) § 2 punktis 32 on liiklusõnnetust kirjeldatud juhtumina, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju.

Seadusandja on kehtestanud mootorsõidukite käitamisele kui enamohtlikust tegevusest tulenevate riskide maandamiseks vastutuskindlustuse sõlmimise kohustuse muutes seega majanduslikult talutavaks sõiduki käitaja tegevusega kaasneva riskivastutuse.⁶ Kindlustusandja ülesandeks on seejuures paljude kindlustusvõtjate riskide koondamine ühte kindlustusportfelli ning seeläbi tulevikus tekkiva kahju hajutamine võimalikult paljude kindlustusvõtjate vahel.⁷ Riskide hajutamise eesmärgiks on stabiilsuse loomine.

Kindlustuslepingute, s.h liikluskindlustuse, reguleerimise üldseaduseks on võlaõigusseadus⁸ (edaspidi VÕS), mis jõustus 1. juulil 2002. aastal. Kindlustuslepingud on reguleeritud VÕS neljanda osaga, §-id 422 jj, mis reguleerib tsiviilvastutuskindlustust ja sellega seotud olulisi mõisteid, poolte õigusi ja kohustusi ning lepingu sõlmimisele seatud piiranguid.

VÕS § 422 lõike 1 alusel kohustab kindlustusandja kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitama kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju või maksma kokkulepitud rahasumma, s.o kindlustusandja

¹ Liikluskindlustuse seadus - RT I, 13.03.2019, 14

² Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 5

³ G. Wagner. Tort Law and Liability Insurance. Vol 16. SpringerWienNewYork 2005, lk 91-92

⁴ A. Wagstaff, M. Lindelow. Can car insurance increase financial risk?: The Curious Case of Health Insurance in China. The World Bank. Policy Research Working Paper no. 3741. October. Washington, DC 2005

⁵ Liiklusseadus - RT I, 22.03.2022, 4

⁶ J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2007, lk 134

⁷ P. Varul, jt. Võlaõigusseadus. III, 4. osa 23. ptk – 8. osa 39. ptk (§-d 422-702). Komm vlj. Tallinn: Juura 2021, lk 30

⁸ Võlaõigusseadus - RT I, 08.12.2021, 11

täitmise kohustus, ning kindlustusvõtja kohustub tasuma kindlustusandjale kindlustusmakseid. Üldjuhul ei ole kindlustuslepingu tüüptingimused keskmisele kindlustusvõtjale individuaalselt läbiräägitavad. Lepingu olulises osas läbirääkimise võimaluse puudumise tõttu on kindlustusvõtja nõrgemas positsioonis.⁹ Sellest olenevalt on seadusandja kehtestanud kindlustuslepingute regulatsiooni, võrreldes teiste lepinguliikidega, oluliselt imperatiivsemana.

Kindlustuslepingu keskne tingimus on kindlustusjuhtumi määratlus. Sellest sõltub kindlustusandja tulevikus saabuv täitmise kohustus ehk kindlustuskaitse ulatus.¹⁰ Kindlustusjuhtumi legaaldefiniitsioon tuleneb VÕS § 423 lõikest 1, mille kohaselt on tegemist eelnevalt kokkulepitud sündmusega, mille toimumise korral peab kindlustusandja täitma oma lepingust tuleneva täitmise kohustuse. Üldjuhul, tulenevalt lepinguvabaduse põhimõttest, sõnastatakse kindlustusjuhtum kindlustuslepingu tingimustes, kuid liikluskindlustuse korral on see sõnastatud LKindIS §-is 8.

Liikluskindlustuse puhul on Kindlustustegevuse seaduse¹¹ (edaspidi KindITS) § 12 lõike 1 alusel tegemist kahjukindlustuse alaliigiga, vastutuskindlustusega, mis jaguneb omakorda kohustuslikuks ning vabatahtlikuks vastutuskindlustuseks. VÕS § 520 lõike 1 alusel on kohustusliku vastutuskindlustuse korral kindlustusandja kohustatud kindlustusvõtjaga lepingu sõlmima, kui kindlustusvõtja vastab lepingu tüüptingimustes ettenähtud tingimustele. LKindIS § 1 lõike 1 alusel on liikluskindlustus jagatud kohustuslikuks kindlustuseks ja kindlustamata sõidukitele rakenduvaks sundkindlustuseks s.o automaatseks liikluskindlustuseks.

Oma olemuselt on vastutuskindlustusega kaetud eelkõige kindlustusvõtja hooletu käitumine. Kindlustusvõtjalt ei saa nõuda suuremas ulatuses hoolsuse järgimist kui olukorras, kus tal kindlustus puudub. Sellest järeldub, et üldjuhul kaitseb liikluskindlustus kindlustusvõtjat kindlaksmääratud riskide eest, piiramata seejuures kindlustusvõtja tegevusvabadust. Siiski ei ole kindlustusvõtjal õigust hüvitisele, kui tema süüline ja õigusvastase käitumine on põhjuslikus seoses tekkinud kahjuga.¹²

Kindlustusvõtja huviks on kindlustuslepingu sõlmimisega saavutada kindlustunne, et liiklusõnnetuse toimumisel kannab kannatanule tekkinud kahjud tema eest kindlustusandja. Seega

⁹ M. Kingisepp. Tüüptingimuste õigusliku reguleerimise vajadus ja põhimõtted lepinguteoorias. *Juridica* 1998/IX, lk 464

¹⁰ P. Varul, jt. *Võlaõigusseadus*. III, 4. osa 23. ptk – 8. osa 39. ptk (§-d 422-702). Komm vlj. Tallinn: Juura 2021, lk 39

¹¹ Kindlustustegevuse seadus - RT I, 07.12.2021, 11

¹² H. Cousy. About Sanctions and the Hybrid Nature of Modern Insurance Contract Law – *Erasmus Law Review*, Vol 5/2, 2012, lk 126-128

on eesmärgiks võimalike riskide kindlustamine, et kindlustusjuhtumi toimumisel seaks kindlustusandja poolt kannatanule makstav hüvitis kindlustusvõtja samasugusesse varalisse olukorda, milles ta oleks olnud siis, kui kindlustusjuhtumit ei oleks toimunud¹³ (VÕS § 127 lõige 1). Sellise eesmärgi saavutamiseks on kindlustusvõtja kohustatud kindlustusandjale tasuma kindlustusmakset. Kindlustusmakse tasumisega tekib kindlustusvõtjal ootus, et kindlustusandja hüvitab kindlustusjuhtumiga tekkinud kahju, mida muidu oleks pidanud kandma kindlustusvõtja ise.

Oleks ebaõiglane kui kahju kannataja jääks kahju hüvitisest ilma, sest kahju põhjustaja on maksevõimetu. Seega on kindlustuslepingu sõlmimisel kindlustusvõtja peamine ootus, et kindlustusjuhtumi korral hüvitaks kindlustusandja liikluskindlustusele omase kindlustusrisi realiseerumisega tekkinud kahju. Ka kannatanu jaoks on üldjuhul kasulikum esitada kahjunõue kindlustusandja vastu, sest erinevalt kahju põhjustajast, ei teki kindlustusandja puhul riski, et isikul ei ole kahju hüvitamiseks piisavaid vahendeid.¹⁴

Kindlustusandja on samas kohustatud hüvitama kahju üksnes selles ulatuses, mis on põhjuslikus seoses kindlustusvõtja põhjustatud kindlustusjuhtumiga, mille osas on lepinguga kindlustusvõtjalt risk üle võetud (VÕS § 127 lõige 4). Üldjuhul lasub kindlustusjuhtumi toimumise tõendamiskoormis kindlustusvõtjal, kes peab VÕS §-i 448 lõike 2 alusel kindlustusandja nõudmisel esitama viimasele teavet ja vajadusel tõendeid, mis on vajalik täitmiskohutuse kindlakstegemiseks. Kui kindlustuslepingu kehtivuse ajal poolte vahel kokku lepitud sündmust ei saabu, siis puudub kindlustusandjal ka täitmiskohustus.

Isikute vaba liikumine on üheks põhivabaduseks, mis on kirjeldatud nii Euroopa Ühenduse asutamislepingu (edaspidi ELL) artiklis 39 kui ka Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi ELTL) artiklis 45. Liikluskindlustus mõjutab isikute ja sõidukite vaba liikumist. Seega on Euroopa Liit (edaspidi EL) liikluskindlustuse siseturu tugevdamiseks ja konsolideerimiseks võtnud vastu liikluskindlustuse direktiive. Aja jooksul on liikluskindlustuse valdkonnast kujunenud liikmesriikide vahel üks kõige enam harmoniseeritum instituut.¹⁵ Antud töös analüüsib autor mh

¹³ P. Varul, jt. Võlaõigusseadus. III, 4. osa 23. ptk – 8. osa 39. ptk (§-d 422-702). Komm vlj. Tallinn: Juura 2021, lk 28-30

¹⁴ P. Varul, jt. Võlaõigusseadus. III, 4. osa 23. ptk – 8. osa 39. ptk (§-d 422-702). Komm vlj. Tallinn: Juura 2021, lk 327

¹⁵ J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018, lk 52-53, 167

liidus kehtinud kohustuslikku liikluskindlustust reguleerinud direktiive ning nende kehtestamise eesmärgi.

2009. aastal jõustus Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv¹⁶ 2009/103/EÜ (edaspidi direktiiv), mis käsitleb mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustust ning mis koondas kogu liidu varasema liikluskindlustuse regulatsiooni ühte direktiivi, millega kehtestatakse eespool nimetatud eesmärkide saavutamiseks liiduüleselt kohustuslikku liikluskindlustust puudutavad miinimumnõuded. LKindIS eelnõu seletuskirjas¹⁷ on märgitud, et liikmesriigid saavad ise otsustada kindlustuskaitse ulatuse ja tingimuste üle, v.a nendel juhtudel, kus direktiivis on sellist õigust piiratud.

Kohustuslik liikluskindlustus on mootorsõidukite arvu ja sellega seotud liiklusõnnetuste plahvatusliku kasvu tulem, kus kahju tekitaja ei suutnud tihti enam kannatanule tekkinud kahju hüvitada.¹⁸ 2021. aasta seisuga on Eestis kasutusel 804 000 kindlustuslepinguga sõidukit, millega tekitati samal aastal kokku 35 000 kindlustusjuhtumit. Keskmine kahju ühe kindlustusjuhtumi kohta oli 2 000 eurot.¹⁹ Riigi Teataja veebilehe kohtulahendite andmebaasi²⁰ otsinguga leiti 2021. aastal pea 40 otsust vaidluste kohta, mille esemeks oli LKindIS tulenev säte. Seda arvestades leiab autor, et liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi mõiste sisustamine ja analüüsimine on teemana aktuaalne ja vajalik, omades seejuures praktilist väärtust kõigile kindlustuslepingu pooltele.

Varasemalt on magistritööde raames vastutuskindlustuse ja liikluskindlustusega seotud teemadel uuritud liikluskindlustuse teoreetilisi aspekte²¹, arsti erialast vastutust²², kindlustusvõtja ja kannatanu õigusi²³, äriühingu juhtorgani liikme vastutust²⁴, tagasinõude aluseid²⁵, kahju hüvitamise kohustuse ulatust²⁶, vahetut nõudeõigust²⁷, mittevahalist kahju liikluskindlustuses²⁸ ja

¹⁶ 16. september 2009 a Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, ELT L 263, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta

¹⁷ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 32-33

¹⁸ J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018, lk 167

¹⁹ Liikluskindlustuse statistika. Eesti Liikluskindlustuse Fond. 2021.

²⁰ Riigi Teataja, arvutivõrgus: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/tsiviilkohtumenetus.html>

²¹ O. J. Luik. Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus. Magistr töö. Tartu: 2004

²² I. Luik. Arsti erialane vastutuskindlustus. Magistr töö. Tartu: 2005

²³ T. Hiob. Kindlustusvõtja ja kahjustatud isiku õigused vastutuskindlustuses. Magistr töö. Tartu: 2010

²⁴ M.-P. Viilop. Äriühingu juhtorgani liikme vastutuse kui rahalise riski kindlustamine. Magistr töö. Tallinn: 2015

²⁵ K. Tambaum. Kindlustusandja tagasinõude alused liikluskindlustuses. Magistr töö. Tartu: 2015

²⁶ T. Tigasson. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävimise ja mittevahalise kahju tekitamise korral. Tartu: 2017

²⁷ M. Hein. Vahetu nõudeõigus vastutuskindlustuses. Tartu: 2017

²⁸ K. Karon. Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevahalise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korral. Tallinn: 2020

kindlustusjuhtumit vastutuskindlustuses²⁹. Samuti on õigusteadlased avaldanud artikleid õigusajakirjas *Juridica* lepingu tüüptingimustest³⁰, deliktiõiguslikust vastutusest³¹, vastutuskindlustusest³², kindlustusriskist³³ ja liikluskindlustusest³⁴. Kuigi vastutuskindlustuse temaatikat on varasemates töödes juba uuritud, käsitlevad eespool nimetatud tööd kindlustusjuhtumi teoreetilisi aspekte, samas kui antud töö fookuses on kohtupraktikal põhinev analüüs, mida autorile teadaolevalt ei ole varasemalt selles valdkonnas käsitletud, mistõttu on sellise teema osas magistritöö kirjutamine põhjendatud.

Töö eesmärk on välja selgitada, kas direktiiviga kehtestatud kindlustuskohustus ja kannatanute kaitseks kehtestatud miinimumnõuded on korrektselt üle võetud LKindIS-i kindlustusjuhtumi definitsioonis lähtuvalt Euroopa Kohtu praktikas välja kujunenud seisukohtadest. Eeltoodust tulenevalt on autor käesolevas töös püstitanud hüpoteesi, et LKindIS regulatsioon ja Eesti kohtute praktika on kooskõlas direktiiviga ja direktiivi tõlgendava Euroopa Kohtu seisukohtadega.

Antud töö peamiseks eesmärgiks on Euroopa Kohtu praktika valguses leida vastus küsimusele, kas seaduses defineeritud liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi elemendid ja välistused on sätestatud põhjendamatult piiravalt.

Antud töö käsitleb kindlustusjuhtumi mõiste sisustamist liikluskindlustuses. Selleks analüüsib autor VÕS ja LKindIS asjassepuutuvaid sätteid ning Euroopa Kohtu ja Eesti kohtute vastavasisulist praktikat ning seab eesmärgiks leida vastus järgmistele uurimisküsimustele:

1. Millised on kindlustusjuhtumi elemendid LKindIS-is?
2. Kuidas on Euroopa Kohus eelotsusetaotluste menetluses sisustanud kindlustusjuhtumi elementideks ja välistusteks olevaid termineid?
3. Kas LKindIS-is toodud kindlustusjuhtumi elemendid ja välistused on kooskõlas direktiiviga ja Euroopa Kohtu vastavasisuliste seisukohtadega?
4. Kuidas on Eesti kohtud tõlgendanud LKindIS-is toodud kindlustusjuhtumi elemente ja välistusi?

²⁹ K. Kairjak. Kindlustusjuhtum vastutuskindlustuses. Tallinn: 2020

³⁰ M. Kingisepp. Tüüptingimuste õigusliku reguleerimise vajadus ja põhimõtted lepinguteoorias. *Juridica* 2008/IX

³¹ T. Tampuu. Deliktiõiguslik vastutus teise isiku tekitatud kahju eest. *Juridica* 2003/VII

³² M. Kuusik. Tsiviilvastutuskindlustusest. *Juridica* 1993/II; K. Haavasalu. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. *Juridica* 2007/II

³³ O.-J. Luik, K. Haavasalu. Kindlustusriski mõiste sisustamine ja kasutamine kindlustuslepingute tüüptingimustes. *Juridica* 2008/III

³⁴ O.-J. Luik, V. Kõve. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? *Juridica* 2011/IV

5. Kuidas on Eesti kohtud tõlgendanud Euroopa Kohtu vastavasisulistest otsustes toodud seisukohti sõiduki kasutamise osas?

Hüpoteeside paikapidavuse kontrollimiseks ja uurimisküsimustele vastuste leidmiseks on vaja analüüsida Eesti õigust, eelkõige VÕS ja LKindIS vastavaid sätteid, mille alusel on kindlustuskohustus ja kindlustusjuhtumiga seonduvat tsiviilvastutust piiritletud. Direktiivis toodud mõistete, kohustuste ja kannatanu nõudeõiguse selgitamiseks on töös analüüsitud Euroopa Kohtu praktikat vastavasisuliste eelotsuste taotluste menetlemisel.

Antud töös kasutatakse oluliste mõistete ja õigusnormide selgitamiseks õiguskirjandust ja asjakohaseid kohtulahendeid. Õiguskirjanduse põhiallikateks on erinevad õigusajakirja *Juridica* teadusartiklid, VÕS ja LKindIS kommenteeritud väljaanded, seaduste seletuskirjad, kindlustusõiguse õpikud ja õigusteaduskonna magistritööd. Kasutatud on nii Eesti kohtute kui Euroopa Kohtu praktikat.

Magistritöös on kasutatud ajaloolist, võrdlevat, analüütilist ja kvalitatiivset uurimismeetodit. Ajaloolise meetodi puhul kasutab autor LKindIS-i seletuskirja, VÕS-i ja LKindIS-i kommenteeritud väljaandeid ja *Juridica* artikleid. Autor on võrrelnud LKindIS-is toodud kindlustusjuhtumi igat vastavat eeldust ja välistust Euroopa Kohtu vastavasisuliste seisukohtadega ning Eesti kohtute praktikaga. Kindlustusjuhtumi elemente ja välistusi puudutavast kohtupraktikast järelduste tegemisel kasutab autor analüütilist meetodit. Kindlustusjuhtumi elementide ja välistuste sisuliseks analüüsiks on kasutatud kvalitatiivset meetodit.

Vajaliku Euroopa Kohtu praktika leidmiseks on kasutatud Euroopa Liidu Kohtu veebilehe³⁵ täppisotsingut. Otsingutulemusi piirati õigusaktide ühtlustamise valdkonnaga ning täiendavalt seati viiteliseks piiranguks kas mõni kuuest liikluskindlustuse direktiivist või eelotsuse päisesse lisatud kirjeldav märksõna.

Kuna Euroopa Kohtu praktikas on kohus eelotsusetaotluste menetlemisel andnud seisukohti erinevatel ajahetkedel kehtinud kuue direktiivi sätetele, siis antud tööle suurema väärtuse andmise ja ülevaatlikumaks tegemise eesmärgil on kõigis seisukohtades läbivalt varasematele direktiividele tehtud viited asendatud kuuenda direktiivi vastavate artiklitega direktiivi II lisa vastavustabeli

³⁵ InfoCuria veebileht: <https://curia.europa.eu/juris/recherche.jsf>

alusel. Kuigi LKindIS-is kasutatakse läbivalt mõistet „kahjustatud isik“ on autor antud töös kasutanud sarnaselt direktiivi ja Euroopa Kohtu praktikaga selle asemel mõistet „kannatanu“.

Magistritöö struktuur on liigendatud tulenevalt analüüsi olemusest kolmeks peatükiks, millest esimeses analüüsib autor liikluskindlustuse olemust, EL-is kehtestatud liikluskindlustuse direktiive ning neist tulenevat kohustust liikmesriigi institutsioonidele. Peatükk on liigendatud neljaks alapeatükiks, millest esimeses analüüsitakse liikluskindlustust üldisemalt, teises analüüsitakse liikluskindlustuse direktiive ja nende kehtestamise vajadust. Kolmandas alapeatükis analüüsib autor Euroopa Kohtu seisukohtade tähendust LKindIS-i sätete tõlgendamisel ning viimases alapeatükis põhjalikumalt asjaolusid, mille alusel tuvastatakse kindlustusjuhtumile kohalduv õigus.

Teises peatükis keskendub autor liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi elementidele. Peatükk on liigendatud LKindIS § 8 lõikes 1 eelduste kaupa kokku viieks alapeatükiks, kus autor analüüsib alapeatükkide kaupa, millised on õnnetusjuhtumi hindamisele rakenduvad nõuded, millele vastavuse korral saab kindlustusandjalt või fondilt nõuda täitmist ning kas nimetatud eeldused on kooskõlas direktiivis toodud miinimumnõuetega ning Euroopa Kohtu seisukohtadega direktiivi tõlgendamisel. Vajadusel on autor analüüsinud ka Eesti kohtute praktikat LKindIS ja Euroopa Kohtu vastava praktika tõlgendamisel.

Kolmandas peatükis keskendub autor seaduses nimetatud kindlustusjuhtumi välistustele. Peatükk on vastavalt kahju tekitamise laadile jagatud kolmeks alapeatükiks. Sarnaselt varasemale peatükile analüüsib autor nii LKindIS § 8 lõikes 2 nimetatud sätteid kui ka vastavasisulist Euroopa Kohtu ja Eesti kohtute praktikat.

Magistritööd iseloomustavateks märksõnadeks on kindlustusõigus, vastutuskindlustus, liikluskindlustus, kindlustusjuhtum, kannatanu nõudeõigus.

1. LIKKLUSKINDLUSTUSE OLEMUS JA LIKKLUSKINDLUSTUS EUROOPA LIIDUS

1.1. Liikluskindlustuse olemus

Autor nõustub K. Haavasaluga³⁶, kes on VÕS eelnõu seletuskirjale toetudes tulnud järeldusele, et kindlustusandja kohustus on hüvitada kahjustatud isikule tekkinud kahju, mitte vabastada kindlustusvõtjat kahjustatud isiku kahju hüvitamise nõuetest. Liikluskindlustuse puhul on tegemist nn passiivse kindlustuskaitsega, mille alt jäävad välja tulekahjust, tormist, rahest, üleujutusest jms sündmusest tekkinud kahju ning kindlustusega on hõlmatud üksnes isiku vastutus.³⁷ Sisuliselt on seega tegemist kindlustusteenusega, mis kaitseb nii kannatanut kui ka kahju tekitajat. Kohustuslik vastutuskindlustus on reguleeritud VÕS §-idega 520–525.

VÕS §-st 520 tulenevalt on kindlustusandja kohustatud sõlmima kindlustusvõtjaga kindlustuslepingu, kui kindlustusvõtja vastab tüüpitingimustes ette nähtud tingimustele. Kohustuslik vastutuskindlustus on õigusaktides ette nähtud eelkõige võimalike kahjustatud isikute kaitseks.³⁸ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskirja³⁹ järgi on kohustusliku liikluskindlustuse peamiseks eesmärgiks tagada kannatanutele kiire ja õiglane kahju hüvitamine liiklusõnnetuse toimumise järgselt.

Kahjustatud isiku positsiooni kohustuslikus vastutuskindlustuses on tugevdatud eelkõige vahetu nõudeõiguse e *actio directa* lubamisega, mis viidi liidu tasandil sisse neljanda liikluskindlustuse direktiiviga 2000. aastal. See on ka põhjendatud, sest kohustuslik vastutuskindlustus teenib peamiselt kannatanu huvisid. Seega VÕS §-i 521 lõike 1 kohaselt on kahjustatud isikul õigus nõuda talle tekitatud kahju hüvitamist nii kahju tekitajast kindlustusvõtjalt, tema kindlustusandjalt kui ka enda kindlustusandjalt. Seejuures vastutavad VÕS § 521 lõike 2 alusel kindlustusvõtja ja kindlustusandja kannatanu eest solidaarselt. Kindlustusandja ja kindlustusvõtja omavahelises suhtes vastutab üksnes kindlustusandja. Kui kindlustusandja vabaneb kannatanu ees täitmise kohustusest, vastutab kohustuse täitmise eest kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahelises

³⁶ K. Haavasalu. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused – Juridica 2007/II. Lk 109

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

³⁸ RKTko 3-2-1-91-07 p 11

³⁹ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 2

sisesuhtes üksnes kindlustusvõtja. Seega säilib kannatanul alati võimalus esitada kahjunõue kahju tekitaja vastu VÕS § 1043 jj sätete alusel.

Lisaks ei ole VÕS § 521 lõike 5 kohaselt kindlustusandjal lubatud kahjustatud isiku nõude täitmisest keelduda põhjusel, et ta on vabanenud täielikult või osaliselt vastutusest kindlustusvõtja ees. Kuna kohustusliku vastutuskindlustuse puhul ei saa kindlustusandja tugineda lepingust tulenevatele vastuväidetele, peab kindlustusandja kompenseerima kahjustatud isikule kahju ja omab seejärel õigust regressinõudele kindlustusvõtja suhtes. Sellest olenevalt on kahju kannatanul alati mõistlikum esitada kahju nõue kõigepealt kindlustusandja vastu.

Autor nõustub M. Kingisepa seisukohaga⁴⁰, mille alusel on vastutuskindlustuse olulisemateks eelisteks kannatanu suhtes kiirem ja lihtsam kahjuhüvitamise protsess. Erinevalt kindlustusvõtjast on kindlustusandjal vastutuse kandevõime tunduvalt suurem, sest riskide jaotus on hajutatud paljude kindlustusvõtjate vahel. Sellest tulenevalt vähendab vastutuskindlustus liiklusriski momenti ning loob käibe vajaliku stabiilsuse. Kohustusliku vastutuskindlustuseta võib kahju ulatus ületada kindlustusvõtja maksejõudlust, mille tagajärjel ei oleks kindlustamata isikul võimalik kannatanule tekitatud isiku- ja varakahju hüvitada. Seega täidab vastutuskindlustus mh deliktiõiguse põhieesmärki, s.o hüvitada kannatanule talle õigusvastaselt tekitatud tsiviilvastutusega kaasnev kahju.

M. Hein leidis oma magistritöös⁴¹, et liikluskindlustuse kohustuslikkuse peamiseks põhjuseks võib pidada asjaolu, et mootorsõiduki käitaja võib alahinnata oma võimeid ja võimalikke riske ega oska seeläbi näha ette vajadust sõiduki kasutamise kaasaegset ohtu kindlustada. Riskide alahindamine võib sageli viia otsuseni oma tegevust mitte kindlustada. Lisaks on O. J. Luik oma magistritöös⁴² toonud välja täiendavalt asjaolu, et vabatahtliku liikluskindlustuse puhul puuduks kindlustusvõtjal piisav kindlustushuvi ning kindlustamisest kõrvale hoidmine ei hajutaks seega piisaval määral tekkinud kindlustusriski.

Kohustuslikus vastutuskindlustuses on kindlustatud esemeks kindlustusvõtja kahju hüvitamise kohustus ehk kindlustusvõtja vastutus kolmanda isiku ees. K. Kairjak on oma magistritöös⁴³ välja toonud, et kindlustusjuhtumil on üldiselt välja joonistunud toimumisahel, mis algab kas hooletu

⁴⁰ M. Kingisepp. Kahjuhüvitis postmodernses deliktiõiguses, Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus 2002, lk 144

⁴¹ M. Hein. Vahetu nõudeõigus vastutuskindlustuses, Tartu 2012, lk 19

⁴² O. J. Luik. Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus. Magistritöö. Tallinn 2004, lk 18

⁴³ K. Kairjak. Kindlustusjuhtum vastutuskindlustuses. Magistritöö. Tartu ülikool: 2020, lk 3

teo või tegevusetusega seotud õigusrikkumisest, millele järgneb kahju, kahju tekkimise ja kindlustusvõtja teo vahel peab olema põhjusliku seos ning kahjustatud isik peab esitama nõude kindlustusandja või kindlustusvõtja vastu või kindlustusvõtja teavitab kindlustusjuhtumist kindlustusandjat. Liiklusõnnetuse korral toimuvad õigusrikkumine, kahju tekkimine ja nõude esitamine sündmustena üldjuhul ajaliselt lähestikku.

VÕS kommenteeritud väljaandes⁴⁴ on sedastatud, et VÕS § 510 ei reguleeri täpsemalt sündmust, mis toob kindlustuskaitse kehtivuse ajal kaasa kindlustusandja täitmise kohutuse ning seega tuleks J. Lahe arvamuse kohaselt kindlustusjuhtumi määratlemisel lähtuda õigusrikkumise toimumisest ning kindlustusandja peab kindlustusvõtja tekitatud kahju hüvitama juhul, kui kindlustusvõtja poolne õigusrikkumine on toime pandud kindlustuskaitse kehtivuse ajal. Seega tuleks tekkinud kahju hüvitada ka siis, kui kahjunõue esitati pärast kindlustuslepingu lõppemist.⁴⁵ Autor nõustub T. Hiobi⁴⁶ ja K. Kairjaki⁴⁷ magistritöodes tooduga, et grammatilise tõlgendamisega jõuab lugeja arusaamiseni, et õigusrikkumine on sündmuseks, mille toimumisel rakendub kindlustuskaitse. See eeldab, et kindlustusjuhtum peab olema toimunud kindlustusperioodi jooksul.

1.2. Liikluskindlustuse direktiividest

24. aprillil 1972 võttis Euroopa Nõukogu vastu esimese⁴⁸ liikluskindlustuse direktiivi, mille artikliga 3 kehtestati liikmesriikidele kohustus võtta kasutusele kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sõidukitel, mille osas, artikli 4 alusel, ei ole liikmesriik erandit kohaldanud ning mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kohustusliku kindlustusega. Artikli 1 alusel oli sõidukina käsitletav igasugune maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõiduk, s.h haagisega, mis liigub edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel. Sellise sõiduki põhiasukohaks oli liikmesriigi territoorium, kus sõiduk on registreeritud, või olukorras, kus sõiduki puhul ei ole registreerimine kohustuslik või nõutud, kindlustusmärgi või eraldusmärgi välja andnud

⁴⁴ Võlaõigusseadus II. 2.-7. osa (§§ 208-618). Komm. vlj. Tallinn: Juura 2007, lk 553

⁴⁵ J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2007, lk 137

⁴⁶ T. Hiob. Kindlustusvõtja ja kahjustatud isiku õigused vastutuskindlustuses. Magistritöö. Tartu: 2010, lk 26

⁴⁷ K. Kairjak. Kindlustusjuhtum vastutuskindlustuses. Magistritöö. Tartu ülikool: 2020, lk 15-16

⁴⁸ Nõukogu Direktiiv 72/166/EMÜ, 24. aprill 1972, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

riigi territoorium või selle puudumisel sõiduki valdaja elukohariigi territoorium. Kannatanuna käsitleti isikut, kellel on õigus saada hüvitist seoses eelnimetatud sõidukiga põhjustatud kaotuse või kahju eest.

Põhjenduste⁴⁹ alusel oli eesmärgiks ette näha sõidukite kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus, mis kehtiks kogu ühenduse territooriumil. See oli omakorda vajalik selleks, et tagada mootorsõidukite ja isikute vaba liikumine ühenduses, mis oli takistatud piiri ületamisel kindlustuskaitse kontrollimisega. Reisijate liikumist käsitlevate eeskirjade leevendamises nähti sammu liikmesriikide turgude vastastikuse avamise ja siseturuga sarnaste tingimuste loomise suunas.

Eesmärgi saavutamiseks pidid liikmesriigid artikli 2 alusel hoiduma tsiviilvastutuskindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil. Esimese direktiivi artikliga 7 tühistati roheliste kaartide kontroll EL sisepiiridel.

Järgmine samm liikmesriikide õigusaktide harmoniseerimiseks tehti 30. detsembril 1983 vastu võetud teise⁵⁰ liikluskindlustuse direktiiviga, millega seati kaks täiendavat eesmärki. Esiteks pidi artikli 1 alusel liikluskindlustus katma kahjuhüvitisena nii vara- kui isikukahju, mis on tagatud direktiivis ettenähtud minimaalsete piirmäärade ulatuses, ja teiseks pidi iga liikmesriik looma organi, kelle ülesandeks on maksta kindlustuskohustuse piires hüvitist vara- ja isikukahju eest, mille on põhjustanud tundmatu või kindlustuskohustusega sõiduk.

Artikli 2 kohaselt ei saanud kindlustusandja tugineda seaduse või kindlustuslepingu tingimusele, mis piirab kannatanud kolmandale isikule kahjude hüvitamist, kui kindlustuskaitse alt on välja jäetud sõiduk, mida juhtis isik, kellel puudus selles volitus või juhiluba, või kui sõiduki tehnonõuded ei vasta õigusaktides sätestatutele, v.a kui kannatanu sisenes sellisesse sõidukisse vabatahtlikult, teades et sõiduk on varastatud, või kui sotsiaalkindlustusorgan on hüvitanud kannatanu kahju. Artikli 3 alusel ei võinud kindlustusandja jätta õnnetuse põhjustanud isiku perekonnaliikmeid isikukahju hüvitamisest välja, kui vastutava isiku vastutus on kindlustusega kaetud. Artikliga 4 muudeti esimeses direktiivis toodud sõiduki põhiasukoha definitsiooni. Muudatuse järgselt oli sõiduki põhiasukohaks liikmesriigi territoorium, mille registreerimismärki sõiduk kannab või olukorras, kus sõiduki puhul ei ole registreerimine kohustuslik või nõutud,

⁴⁹ LÜT L 103/1 lk 10, nummerdamata põhjendused järjekorras nr 1, 2, 6 ja 8

⁵⁰ Nõukogu teine direktiiv 84/5/EMÜ, 30. detsember 1983, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

kindlustusmärgi või eraldusmärgi välja andnud riigi territoorium või selle puudumisel sõiduki valdaja elukohariigi territoorium.

14. mail 1990 võeti vastu kolmas⁵¹ liikluskindlustuse direktiiv, mis täpsustas ja täiendas varasemate direktiividega kehtestatud kannatanute õigusi. Artikli 1 alusel pidi kindlustus tagama kahju hüvitamise kõigile sõitjatele, v.a juhile, s.t kõikide reisijate isikukahju hüvitamise kohustust. Põhjenduste kohaselt tulenes vajadus tagada kõigile kannatanutele samalaadne kohtlemine olenemata sellest, millises ühenduse osas õnnetus toimub.

Artikli 2 alusel pidid sundkindlustuspoliisid katma ühtse kindlustusmakse põhjal kogu ühenduse territooriumi. Artikli 3 alusel ei võinud organ nõuda kannatanult, et too suudaks tõendada, et kahju põhjustanud sõiduki vastutav isik ei suuda hüvitist maksta või keeldub seda tegemast. Artikli 4 alusel ei võinud kindlustusandja ja organi vaheline vaidlus viivitada kannatanule hüvitise maksmist ning artikliga 5 kohustati liikmesriike võtma meetmeid, et liiklusõnnetuses osalejad saaksid kiiresti kindlaks teha kindlustusseltsi, kes katab õnnetuses osalenud mootorsõiduki kasutamisest tuleneva vastutuse.

16. mail 2000 võeti vastu järjekorras neljas⁵² liikluskindlustuse direktiiv, millega sooviti tagada kannatanutele esiteks võrdväärne kohtlemine sõltumata sellest, millises ühenduse osas õnnetused juhtuvad, ning teiseks, otsene nõudeõigus vastutava poole kindlustusseltsi vastu. Artikliga 1 kehtestatakse sätteid, mida kohaldatakse kannatanute suhtes, kellel on õigus saada hüvitist õnnetustest, mis juhtuvad liikmesriigis, mis ei ole kannatanu elukohaliikmesriik, ja mille põhjustab mõnes liikmesriigis kindlustatud ja seal põhiasukohta omavate sõidukite kasutamine.

Artikliga 3 kehtestati nn *actio directa* printsiip, mis annab kannatanule vahetu nõudeõiguse teises liikmesriigis asuva kindlustusseltsi vastu, mis varasemalt oli võõra keele ja võõramaise asjaajamise tõttu väga keeruline.⁵³ Sellise takistuse ületamiseks pidi kindlustusselts artikli 4 alusel määrama esindajad teistesse riikidesse kui liikmesriik, kus nad on saanud ametliku tegevusloa. Artiklist 5 tuleneb liikmesriikidele kohustus rajada teabekeskused, kuhu kannatanud saavad kindlustusjuhtumiga seoses teabe saamiseks pöörduda.

⁵¹ Kolmas Nõukogu Direktiiv 90/232/EMÜ, 14. mai 1990, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

⁵² Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2000/26/EMÜ, 16. mai 2000, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta

⁵³ O. J. Luik, V. Kõve. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? – Juridica 2011/IV, lk 301

11. mail 2005 võeti vastu viies⁵⁴ liikluskindlustuse direktiiv, mille eesmärgiks oli varasemate direktiivide täpsustamise ja muutmise kaudu tõhustada kannatanute kaitset. Direktiivi põhjenduse nr 3 alusel tulenes see vajadusest ühenduse liikluskindlustussüsteem kaasajastada ja täiendada ettepanekutega, mida tööstuse, tarbijate ja kannatanute ühendused on teinud.

Artikli 1 alusel muudeti uuesti sõiduki põhiasukoha mõistet. Muudatuse järgselt oli sõiduki põhiasukohaks liikmesriigi territoorium, kus sõiduk on registreeritud või olukorras, kus sõidukil ei ole registreerimismärki või tal on sõidukile mitte vastav registreerimismärk, siis selle riigi territoorium, kus õnnetus aset leidis. Sama artikli lõike 2 alusel pidid liikmesriigid edaspidi hoiduma tsiviilvastutuskindlustuse kontrollimisest ka selliste sõidukite puhul, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil ja mis sisenevad nende territooriumile teise liikmesriigi territooriumilt. Lõike 3 alusel pidi liikmesriik esimese direktiivi artikli 5 kohase erandi kasutamisel õnnetusjuhtumi korral tagama kannatanule hüvitise maksmise.

Olulisemad täiendused tulenesid veel artiklist 4, mille alusel i) kannatanut ei saa jätta kindlustuskaitse alt välja põhjusel, et sõidukijuht oli õnnetuse ajal joobe seisundis, ii) kindlustuskaitsega on kaetud isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kellel on õnnetuse tulemusel õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele ja iii) kannatanult ei saa nõuda omavastutuse kandmist.

16. septembril 2009 võeti vastu kuues⁵⁵ liikluskindlustuse direktiiv, mis koondab selguse ja otstarbekuse huvides, varasemate liikluskindlustuse direktiivide sätted ühte kodifitseeritud direktiivi ja mille artikli 29 alusel tunnistatakse kõik varasemad liikluskindlustuse direktiivid sellest olenevalt kehtetuks.

Direktiivi põhjenduse nr 2 alusel oli seadusandja põhieesmärgiks tagada isikute ja sõidukite vaba liikumist ühendusesiseselt. Sellest olenevalt on põhjenduse nr 3 alusel direktiivi eesmärgiks kehtestada liikmesriikidele kohustus võtta kasutusele kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud

⁵⁴ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2005/14/EÜ, 11. mai 2005, millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta

⁵⁵ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16. september 2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta

kindlustusega. See eesmärk on nõudena sätestatud artikli 3 esimeses lõikes, mis artikli neljanda lõike alusel katab kannatanutele nii vara- kui isikukahju.

Artikli 1 punkti 1 alusel käsitletakse sõidukina kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukeid ja nende haagiseid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel. Punkti 4 alusel käsitletakse sõiduki põhiasukohana selle riigi territooriumi, kus sõiduk on registreeritud või selle puudumisel või mittevastava registreerimismärgi puhul selle riigi territooriumi, kus õnnetus aset leidis. Kui teatavat liiki sõidukite puhul registreerimine ei ole kohustuslik, siis on asjakohane kindlustusmärgi või eraldusmärgi välja andnud riigi territoorium või nende puudumisel sõiduki valdaja elukohariigi territoorium.

Direktiiv samas on ülesse ehitatud paindlikult, võimaldades liikmesriigil artikli 5 alusel teha erandi üldisest kindlustuskohustusest teatavat liiki või teatavat erimärki kandvate sõidukite suhtes, eeldusel, et sellise sõidukiga põhjustatud õnnetuse korral peaks erandit kasutav liikmesriik määrama asutuse või organi kannatanutele hüvitise maksmiseks samas või mõnes teises liikmesriigis põhjustatud õnnetustes. Sellise asutuse või organi määramine oli vajalik, et tagada, et erandi alla liigitunud sõidukite osas ei seataks sisse rohelise kaardi või piirikindlustuslepingu kontrollimist ning teiseks, et liikmesriigid kohtleksid nende sõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanuid sarnaselt nendega, kes osalesid kindlustamata sõidukite põhjustatud õnnetustes.

Direktiivi artikli 1 punkti 2 alusel käsitletakse kannatanuna igat isikut, kellel on õigus saada hüvitist seoses sõidukitega põhjustatud kaotuse või kahjuga. Direktiivi põhjenduse nr 20 alusel on direktiivi eesmärgiks kannatanute samalaadse kohtlemise tagamine mootorsõidukitega toimunud õnnetustes, olenemata sellest, millises ühenduse osas õnnetus toimub. Eesmärgi täitmiseks on see nõudena sõnastatud artikli 3 esimese ja kolmanda lõiguga ning artikliga 14.

Põhjenduse nr 23 alusel on direktiivi eesmärgiks kindlustuskaitse tagamine igale kaassõitjale sõidukis. Nõudena on see sõnastatud artikli 12 lõikes 1. Sellest olenevalt ei saa siseriiklik õigusakt või kindlustuslepingus sisalduv lepingutingimus jätta kindlustuskaitse alt välja kaassõitjat põhjusel, et ta oleks pidanud teadma, et sõidukijuht oli õnnetuse ajal alkoholi või mõne muu joovastava aine mõju all, sest kaassõitja ei ole tavaliselt võimeline õigesti hindama juhi joobeastet⁵⁶ (artikkel 13 lõige 3).

⁵⁶ Kindlustusandja ja fondi täitmiskohustust olukorras, kus juht või kaassõitja oli õnnetusjuhtumi ajal joobes on Euroopa Kohus käsitlenud asjades C-129/94 (Bernáldez) ja C-537/03 (Candolin)

Põhjenduse nr 21 alusel tuleb kindlustusvõtja, sõidukijuhhi või muu õnnetuse eest vastutava isiku perekonnaliikmetele pakkuda isikukahju eest kaitset, mis on võrreldav kolmandatele isikutele pakutava kaitsega. Nõudena on see sõnastatud artikli 12 lõikes 2.

Põhjenduse nr 22 alusel tuleb õnnetusse sattunud sõiduki kohustusliku kindlustusega katta isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kui neil on õigus siseriikliku tsiviilõiguse kohasele hüvitisele. Nõudena on see sõnastatud artikli 12 lõikes 3.

Artikli 13 lõikega 1 on seadusandja tahtnud tagada, et kindlustuspoliisis sisalduvate lepingu tingimuste või õigusaktide sätetega ei kitsendatakse kannatanute ringi rohkem kui direktiivis kehtestatud. Eesmärk on tagada kannatanutele nõudeõigus olukorras, kus kindlustuslepinguga on kindluskaitse alt välja jäetud sõiduki kasutajad ja juhid, kellel ei olnud vastavat volitust või juhiluba, või kui sõiduk ei vastanud õigusaktides sätestatud tehnonõuetele, v.a kui kannatanu istus sellisesse sõidukisse vabatahtlikult, teades et sõiduk on varastatud, või kui sotsiaalkindlustusorgan on hüvitanud kannatanu kahju.

Kokkuvõtlikult on EL teinud olulisi jõupingutusi, et liidusiseselt liikluskindlustust puudutavat kohustuslikku vastutuskindlust ühtlustada tagamaks kannatanutele võimalikult sarnased õigused olenemata sellest, millises liidu osas õnnetusjuhtum aset leidis.

1.3. Euroopa Kohtu seisukohtade tähendus direktiivi tõlgendamisel

ELTL artikli 288 kolmanda lõike alusel on direktiiv selles saavutatava tulemuse seisukohalt siduv iga liikmesriigi suhtes, kellele see on adresseeritud, kuid jätab vormi ja meetodite valiku selle riigi ametiasutustele. Direktiiv 2009/103 on mh adresseeritud Eesti Vabariigile ja seega Eestis täitmiseks siduv.

ELL artikli 19 lõike 3 punkti b ja ELTL artikli 267 punkti b alusel on Euroopa Kohus pädev tegema eelotsuseid, mis käsitlevad direktiivide tõlgendamist. Sellest olenevalt võib direktiivi tõlgendamisega seotud küsimusi esitada mistahes liikmesriigi kohus. EL õiguse tõlgendamisel

tuleb seda teha viisil, mis tagaks EL õiguse eesmärgi parima saavutamise. Juhul, kui EL õiguse sätet saab tõlgendada mitut moodi, tuleb eelistada tõlgendust, mis tagab selle sätte kasuliku mõju.⁵⁷ Erandeid direktiiviga kehtestatud üldpõhimõtetest tuleb üldjuhul tõlgendada kitsalt.⁵⁸

Eelotsusetaotluste menetlemisega on tegemist ühe tähtsaima õigusriigi põhimõtte tagamise tööriistaga EL-is, mille eesmärgiks on EL õiguse ühetaoline kohaldamine kõikides liikmesriikides,⁵⁹ ära hoida EL õiguse erinev tõlgendamine liikmesriikide poolt⁶⁰ ning tagada, et liikmesriigis ei tekiks EL õigusnormidega vastuolus olevat siseriiklikku kohtupraktikat.⁶¹ Seega on EL õiguse õiguspärasuse kontrolli õigus üksnes Euroopa Kohtul.⁶² Samas ei ole Euroopa Kohtu pädevuses tõlgendada siseriiklike õigusnorme ega otsustada liikmesriigi kohtu poolt siseriiklikele sätetele antud tõlgenduse õigsuse üle.⁶³

Asjas C-6/64 (*ENEL*)⁶⁴ tehtud otsuses sedastas Euroopa Kohus, et asutamislepinguga ja selle alusel loodud institutsioonidega on ühendus loonud omaenda õigussüsteemi, mis muutus liikmesriikide õigussüsteemide lahutamatuks osaks ja mida seega liikmesriikide kohtud on kohustatud kohaldama. Kui riigid annavad asutamislepingust tulenevad õigused ja kohustused oma siseriiklikust õigussüsteemist üle ühenduse õigussüsteemi, tähendab see iseenesest nende suveräänsete õiguste püsivat piiramist, mille suhtes hilisem ühepoolne ühenduse mõistega kokkusobimatu akt ei saa ülimuslik olla.

Seega tagamaks, et liidu õigust kohaldatakse kõigis liikmesriikides ühetaoliselt ja lähtudes võrdsuse põhimõttest, tuleb liidu õigusnorme, mis ei viita otseselt liikmesriikide õigusele, nende tähenduse ning ulatuse kindlaksmääramiseks tõlgendada kogu EL territooriumil autonoomselt ja ühetaoliselt, ning selleks tuleb arvestada õigusnormi konteksti ja vastava direktiiviga taotletavat eesmärki ning lähtuda Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast.⁶⁵

Liikmesriigi kohus on oma pädevuse piires kohustatud kohaldama liidu õigusnorme viisil, millega tagatakse nende normide täielik õigusmõju, jättes vajaduse korral, kui kooskõlaline tõlgendamine ei ole võimalik, omal algatusel kohaldamata mis tahes siseriikliku õigusnormi, mis on vastuolus

⁵⁷ C-187/87 p 19, C-434/97 p 21, C-402/07 ja C-432/07 p 47

⁵⁸ C-476/01 p 72, C-36/05 p 31

⁵⁹ C-107/76 lk 973

⁶⁰ C-166/73

⁶¹ C-458/06

⁶² C-314/85

⁶³ C-220/05 p 25, C-587/15 p 40

⁶⁴ Euroopa Kohtu 15. juuli 1964. a eelotsus kohtuasjas C-6/64 - Costa v E.N.E.L.

⁶⁵ C-287/98 p 43, C-467/08 p 32, C-536/09 p 19 ja 21, C-162/13 p 41 ja 42, C-514/16 p 31

liidu õigusega ja sel kohtul ei ole vaja taotleda või oodata niisuguse sätte eelnevat kõrvaldamist seadusandlike või muude põhiseaduslike vahenditega.⁶⁶ Sama seisukohta on sedastanud ka Riigikohus.⁶⁷

Asjas C-356/05 (*Farrell*)⁶⁸ soovis eelotsuse taotluse esitanud kohus teada, kas eraisikud saavad siseriiklikus kohtus vahetult tugineda direktiivi artikli 12 lõikele 1.⁶⁹ Kohus selgitas punktides 37-38, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on direktiivi sätel vahetu õigusmõju, kui see näib oma sisult olevat tingimusteta ja piisavalt täpne. Kuna artikkel 12 lõige 1 võimaldab määratleda nii liikmesriigi kohustuse kui ka õigustatud isikud ning selle sätte sisu on tingimusteta ja täpne, siis võivad eraisikud sellele tuginedes vaidlustada siseriikliku õiguse sätteid, mida ei ole võimalik direktiiviga kooskõlastatult tõlgendada.

Ühendatud asjades C-397/01 – C-403/01 (*Pfeiffer jt*)⁷⁰ täpsustas eelotsust menetlenud kohus, et siseriiklikud kohtud peavad siseriikliku õiguse kohaldamisel tõlgendama siseriiklikku õigust võimalikult suures ulatuses EL direktiivi sõnastust ja eesmärki arvestades, et täita ELTL artikli 288 kolmanda lõigust tulenevat nõuet ja saavutada direktiivis ette nähtud tulemus. Riigikohus on samale asjale toetudes täpsustanud, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei ole direktiiv vahetult kohaldatav õigusakt, kuid selle sätetel võib olla vahetu õigusmõju.⁷¹

Juhul kui direktiivi sätel puudub vahetu õigusmõju kas seetõttu, et asjakohane säte pole sellise mõju loomiseks piisavalt selge, täpne ja tingimusteta või seetõttu, et tegemist on eraisikute või eraõiguslike juriidiliste isikute vahelise vaidlusega, saab pool tugineda LKindIS-i sätete kooskõlalisele tõlgendamisele direktiiviga. Seega isikute puhul, kus pooleks ei ole avalik-õiguslik isik, saab pool tugineda teadmisele, et siseriiklik kohus ei või rakendada siseriiklikku õigust viisil, mis oleks direktiiviga vastuolus.⁷² Samale asjale viidates on Riigikohus rõhutanud, et kohtutel on

⁶⁶ C-173/09 p 31

⁶⁷ RKHKo 3-3-1-85-07 p 38

⁶⁸ Euroopa Kohtu 19. aprilli 2007. a eelotsus kohtuasjas C-356/05 - Farrell

⁶⁹ Direktiivi artikli 12 lõike 1 alusel piiritletakse kindlustuskaitse ulatust, mis peab katma vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, ilma et see piiraks õigust jätta kindlustushüvitis maksmata neile kannatanutele, kes sisenesid vabatahtlikult sõidukisse, teades et see on varastatud

⁷⁰ Euroopa Kohtu 5. oktoobri 2004. a eelotsus ühendatud kohtuasjas - Bernhard Pfeiffer (C-397/01), Wilhelm Roith (C-398/01), Albert Süß (C-399/01), Michael Winter (C-400/01), Klaus Nestvogel (C-401/01), Roswitha Zeller (C-402/01) and Matthias Döbele (C-403/01) v Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverband Waldshut eV

⁷¹ RKHKo 3-3-1-90-10 p 11

⁷² C-106/89 p 8, C-268/06 p-d 98-101

kohustus tõlgendada Eesti õigust kooskõlas EL õigusega e kohustus tõlgendada Eesti õigust võimalikult suures ulatuses EL õiguse sõnastust ja eesmärki arvestades.⁷³

Riigikohtu andmetel ei ole esitatud ühtegi eelotsuse taotlust liikluskindlustise direktiivi tõlgendamise osas.⁷⁴ Samuti ei ole töö tegemise hetke seisuga Riigikohus teinud ühtegi otsust LKindIS §-is 8 toodud kindlustusjuhtumi mõiste tõlgendamise osas.

Autor leidis kokku 4 ringkonnakohtu otsust, mis käsitlesid teatavate faktiliste asjaolude hindamist liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiks. Asjas 2-13-32678 oli vaidlus selle üle, kas kiviseina ümber kukkumist saab lugeda kindlustusjuhtumiks, asjas 2-16-122492 oli vaidlus selle üle, kas tehnöülevaatuspunkti hoonest väljudes tõsteuksele otsa sõitmine on kindlustusjuhtum, asjas 2-17-15908 oli vaidlus kohalduva õiguse üle ning asjas 2-19-19202 oli vaidlus selle üle, kas traktoriga siloaugus manööverdamist saab lugeda kindlustusjuhtumiks.

Riigi Teataja kohtulahendite otsinguga tuvastas autor, et kokku paaril korral oli kohtuotsustes viide Euroopa Kohtu asjadele C-162/13 (*Vnuk*)⁷⁵, C-514/16 (*Andrade*)⁷⁶, C-80/17 (*Juliana*)⁷⁷ ning kohalduva õiguse osas liidetud asjadele C-359/14 ja C-475/14 (*ERGO*)⁷⁸ ning C-587/15⁷⁹. Autori arvates on kahetsusväärset vähe viidatud Euroopa Kohtu praktikale.

1.4. Kindlustusjuhtumile kohalduv õigus

Direktiivi eesmärkidest ega sõnastusest ei nähtu, et sellega oleks soovitud sätestada kohalduva õiguse osas kollisiooninorme. Sama seisukohta on sedastanud ka Euroopa Kohus liidetud asjades C-359/14 ja C-475/14 (*ERGO*)⁸⁰ punktis 63. Direktiiviga on liidu seadusandja piiritlenud artikliga

⁷³ RKHKo 3-3-1-85-07, PSJKo 3-4-1-5-08, RKHKo 3-3-1-36-10

⁷⁴ Vt <https://www.riigikohus.ee/et/eesti-kohtute-eelotsusetaotlused>

⁷⁵ Harju Maakohus ja Tallinna Ringkonnakohus asjas nr 2-19-19202

⁷⁶ Harju Maakohus asjas nr 2-18-13359; Harju Maakohus ja Tallinna Ringkonnakohus asjas nr 2-19-19202

⁷⁷ Harju Maakohus asjades nr 2-17-130791 ja 2-18-14272

⁷⁸ Harju Maakohus asjas nr 2-17-13456; Tallinna Ringkonnakohus asjas nr 2-17-15908

⁷⁹ Harju Maakohus asjades nr 2-17-130791 ja 2-18-14272

⁸⁰ Euroopa Kohtu 21.01.2016 eelotsus liidetud asjades C-359/14 ja C-475/14 - ERGO Insurance

14 üksnes kohustuslikult pakutava kindlustuskatte territoriaalset ulatust ja selle taset, et tagada liiklusõnnetustes kannatanutele kohane kaitse.

Kuna kindlustusjuhtumi puhul on nõude esitajaks üldjuhul kannatanu või teine kindlustusandja, kes soovib kahju põhjustanud kindlustusvõtja kindlustusandjalt saada tsiviilkorras kindlustusjuhtumiga tekkinud kahju hüvitamist, on selliste kohtuasjade puhul tegemist lepinguvälise võlasuhtega, kuna poolte vahel puudub lepinguga seotud asi. Sellisel juhul tuvastatakse kohalduv õigus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 864/2007 lepinguväliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma II) artiklite 4 jj alusel kui vaidluse küsimus on artiklis 15 toodud määruse reguleerimisalas.⁸¹

Hindamaks, millise liikmesriigi õigust tuleb poolte vahel tekkinud vaidluse lahendamisel kasutada, määratleb LKindlS § 8 lõikes 3 kasutatava õiguse tuvastamise alused.

Lõike 3 on alusel kohaldab Eestis asja arutav kohus üldjuhul selle riigi materiaalõigust, mille territooriumil liiklusõnnetus toimus.⁸² Tegemist on viitelise normiga Rooma II määrusele, mille artikli 4 lõikes 1 on sätestatud üldreegel, mille alusel „kohaldatakse kahju õigusvastasest tekitamisest tuleneva lepinguvälise võlasuhte suhtes selle riigi õigust, kus kahju tekib, olenemata sellest, millises riigis kahju põhjustanud sündmus aset leidis, ning olenemata sellest, millises riigis või millistes riikides ilmnevad nimetatud sündmuse kaudsed tagajärjed“. Üldreegli kohaldamisele tuleb erand lõikest 2, mille alusel olukorras, kus vastutava isiku ja kannatanu harilik viibimiskoht on samas riigis, kohaldub selle riigi õigus, ning lõikest 3 tuleneb nn vabastusklausel, mille alusel põhjendatud juhtudel, kui ilmneb, et kahju õigusvastane tekitamine on ilmselgelt tihedamalt seotud mõne muu riigiga kui lõigete 1 ja 2 alusel osutatud riigi õigus, selle riigi õigus.

Rooma II määruse artikli 18 alusel võib kannatanu lepinguvälisest võlasuhtest tuleneva nõude esitada vahetult kahju tekitamise eest vastutava isiku kindlustusandja vastu ning artikli 19 alusel saab kindlustusandja esitada regressinõude kindlustusvõtja vastu selle õiguse alusel, mille alusel oli ta eelnevalt kohustatud täitma tekkinud nõuet kannatanu ees.⁸³

⁸¹ C-359/14 ja C-475/14 p-d 43-46, 52

⁸² RKTko 3-2-1-45-16 p 15

⁸³ C-359/14 ja C-475/14 p-d 56-57

Asjas C-537/03 (*Candolin*)⁸⁴ selgitas Euroopa Kohus tuginedes asjadele C-129/94 (*Bernáldez*)⁸⁵ ja C-348/98 (*Ferreira*)⁸⁶, et liikmesriikidel on õigus liiklusõnnetustes tekkinud kahjudele kohaldatav tsiviilvastutussüsteem ise kindlaks määrata, tingimusel, et liikmesriigid kasutavad oma pädevust ühenduse õigust järgides, eelkõige arvestades direktiivi artikli 3 esimeses lõigus ning vastavalt artiklite 12 ja 13 esimestes lõigetes sätestatuga, mille eesmärk on tagada, et kõik kaassõitjad, kes said sõiduki poolt põhjustatud õnnetuses kannatada, saaksid kohustusliku liikluskindlustuse hüvitist. Sellest olenevalt on igal liikmesriigil õigus ise otsustada, millised peavad olema sõiduki kasutamise seotud liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi eeldused, tingimusel, et nendega ei vähendata direktiiviga soovitud kasulikku mõju.

Direktiivi kasulik mõju oleks piiratud, kui üldiste ja abstraktsete kriteeriumide põhjal kindlaks määratud siseriiklikud õigusnormid võtavad õnnetusjuhtumis kannatanult õiguse saada kohustusliku liikluskindlustuse hüvitist või piiravad seda õigust ebaoproportsionaalselt. Euroopa Kohus, tuginedes asjadele C-129/94 (*Bernáldez*), C-348/98 (*Ferreira*), C-356/05 (*Farrell*)⁸⁷ ja C-484/09 (*Santos*)⁸⁸, on asjas C-409/09 (*Lavrador ja Bonifácio*)⁸⁹ täpsustanud, et direktiivi kasuliku mõju hindamise vajadus tekib üksnes siis, kui kannatanute õigust kahjuhüvitisele piiratakse kindlustusvaldkonna õigusnormidega, mitte siis, kui piirang tuleneb tsiviilvastutussüsteemist enesest.

Sellest olenevalt, kuna liikmesriikide tsiviilvastutussüsteemid erinevad ning liikmesriigiti on kindlustusjuhtumi eeldused ja välistused sõnastatud erinevalt, on kasutatava materiaaõiguse tuvastamine oluline kõigile seotud pooltele, eelkõige sellepärast, et liikmesriikidele on direktiivi alusel jäetud vabadus oma tsiviilvastutussüsteemi raames kindlaks määrata hüvitatava kahju ulatus ja tingimused, v.a kui direktiivis on seda piiratud, nt kindlustushüvitise piirmäärad artiklis 9 ning jalakäijatele, jalgratturitele ja kaassõitjatele tekitatud kahju hüvitamise kohustus artiklis 12.⁹⁰ Samuti võivad liikmesriigid kehtestada artikli 28 lõike 1 alusel soodsamad tingimused kui direktiivis kokkulepitud miinimumstandard. Sellest olenevalt võivad liikmesriigiti erineda kannatanule sama isiku- ja varakahju tekitamise eest tasumisele kuuluvad kindlustussummad.

⁸⁴ Euroopa Kohtu 30. juuni 2005. a eelotsus kohtuasjas C-537/03 - Candolin jt

⁸⁵ Euroopa Kohtu 28. märtsi 1996. a eelotsus kohtuasjas C-129/94 - Ruiz Bernáldez

⁸⁶ Euroopa Kohtu 14. septembri 2000. a eelotsus kohtuasjas C-348/98 - Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira

⁸⁷ Euroopa Kohtu 19. aprilli 2007. a eelotsus kohtuasjas C-356/05 - Farrell

⁸⁸ Euroopa Kohtu 17. märtsi 2011. a eelotsus kohtuasjas C-484/09 - Carvalho Ferreira Santos

⁸⁹ Euroopa Kohtu 9. juuni 2011. a eelotsus kohtuasjas C-409/09 - Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio

⁹⁰ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 32-33

2. LIIKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSJUHTUMI ELEMENDID

2.1. Kahju tekitamine kolmandale isikule

LKindlS §-iga 8 on kirjeldatud sündmus, mida käsitletakse kindlustusjuhtumina ja millele vastavus seega toob kaasa kindlustusandja või Liikluskindlustusfondi täitmise kohustuse.

Kindlustusjuhtumi esimese eeldusena on § 8 lõikes 1 märgitud „kolmandale isikule kahju tekitamine“. Autori arvates on seadusandja sellega esiteks viidanud sellele, et tegemist on vastutuskindlustusega ja teiseks piiritletud isikut, kellel saab kahju tekkimisest tuleneda nõudeõigus kindlustusandja või fondi vastu.

Direktiivi artiklist 3 tuleneb liikmesriikidele kohustus kehtestada oma territooriumil kohustuslik liikluskindlustus, mis hõlmab kannatanu isiku- ja varakahju, mille eest vastutab kindlustusvõtja kannatanu ees tsiviilvastutuse korras. LKindlS §-de 3 ja 7 lõigetest 1 ja 2 tuleneb sõiduki vastutavale kasutajale või selle puudumisel sõiduki omanikule kohustus sõlmida sõiduki liikluses kasutamiseks liikluskindlustus.

Direktiivi artikli 1 alusel on kannatanuna käsitletud igat isikut, kellel on õigus saada hüvitist seoses sõidukite põhjustatud kaotuse või kahjuga. Seda üldistavat selgitust on täpsustatud artikliga 12, mille esimese lõike alusel hõlmab mõiste igat sõitjat, v.a sõiduki juht, teise lõike alusel kuuluvad kannatanute hulka ka õnnetuse eest vastutava isiku perekonnaliikmed ning kolmanda lõike alusel on kannatanu mõistega hõlmatud ka jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele tekitatud isiku- ja varakahju. Direktiivi sõnastust ja eesmärki arvestades ei ole artikli 12 alusel tegemist artikli 1 mõju kitsendamisega, sellele viitab ka artikkel 13, millega on seadusandja tahtnud tagada, et kindlustuspoliisis sisalduvad lepingu tingimused või õigusaktide sätted ei piirataks kannatanute ringi rohkem kui direktiivis kehtestatud. Artikliga 13 on liidu seadusandja soovinud piirata isikute kannatanuna käsitlemist ainult ühele erandile, milleks on faktiline asjaolu, et kannatanu istus kahju põhjustanud sõidukisse vabatahtlikult, teades et sõiduk on varastatud.

Asjas C-129/94 (*Bernáldez*)⁹¹ selgitas eelotsusetaotlust menetlenud kohus, et artikli 3 esimest lõiku tuleb tõlgendada viisil, kus kolmandast isikust kannatanu kogu isiku- ja varakahju on kindlustuskaitsega hõlmatud. Vastupidine tõlgendus võiks kohtu hinnangul viia liikmesriikide siseriikliku õiguse alusel erandite tegemiseni, mis ei tagaks kannatanute võrdse kohtlemise eesmärki. (p-d 18-20).

Asjas C-348/98 (*Ferreira*) tuletas eeltaotlust menetlenud kohus direktiivi artikkel 12 lõike 2 tõlgendamisest, et kindlustuskaitse peab laienema ka kindlustusvõtja perekonnaliikmetele, kuna kolmandast isikust kannatanuid ei või eristada nende perekondliku kuuluvuse alusel (p-d 30-32). Sellise perekonnaliikme kindlustuskaitset ei mõjuta seejuures ka sõiduki juhi süü õnnetusjuhtumi toimumises (p 35).

Asjas C-537/03 (*Candolin*)⁹² tugines kohus oma seisukohas asjadele C-129/94 (*Bernáldez*) ja C-348/98 (*Ferreira*) ning sedastas, et esiteks direktiivi artikli 3 esimese lõigus toodud kannatanute kaitsmise eesmärgiga on vastuolus see, kui kindlustusandja võib kindlustatud sõiduki poolt põhjustatud õnnetuses kannatanule hüvitise maksmisest keeldumisel tugineda siseriikliku õigusaktide sätetele või lepingutingimustele, ja teiseks nimetab direktiivi artikkel 13 ainukese erandina, mille korral on kannatanule lubatud automaatselt hüvitise maksmisest keelduda, teadlikult varastatud sõidukisse sisenemine. Kohus põhjendas sellist seisukohta sellega, et teistsugune tõlgendus võimaldaks liikmesriikidel teatud tingimustel liiklusõnnetustes kannatanud kolmandatele isikutele hüvitise maksmist piirata, kuid direktiivi eesmärk ongi just seda vältida (p-d 17-23).

Asjas C-356/05 (*Farrell*) selgitas kohus, et direktiivi artikkel 12 lõige 1 laiendab kindlustuskaitse kõigile kaassõitjatele, viidates, et ühenduse õigusnormide eesmärgiga oleks vastuolus välistada „kaassõitja” mõiste alt kannatanud, kes asusid sõidukis, mis ei olnud kavandatud nende veoks ega ka selleks vastavalt seadistatud (p-d 22-24). Kohus tugines varasemale kohtupraktikale asjas C-158/01 (*Withers*)⁹³ p-d 20-21, kus kohus jõudis seisukohale, et alates kolmandast direktiivist on isikukahju mõistet laiendatud kõigile sõitjatele, v.a juhile, olenemata sellest, millistes tingimustes

⁹¹ Asjas C-129/94 oli eelotsusetaotluse küsimuseks, kas kindlustusandja saab vabaneda kannatanu ees täitmiskohustusest põhjusel, et ta on vabanenud täitmiskohustusest kindlustusvõtja ees, kuna kindlustusvõtja põhjustas kindlustusjuhtumi alkoholijoobes.

⁹² Asjas C-537/03 oli eelotsusetaotluse küsimuseks, kas direktiivi artiklite 12 ja 13 esimeste lõigetega on vastuolus olukord, kus siseriikliku õigusega jäetakse kannatanu hüvitisest ilma põhjusel, et nii juht kui kannatanu oli õnnetusjuhtumi ajal joobe seisundis.

⁹³ Euroopa Kohtu 14. oktoobri 2002. a eelotsus kohtuasjas C-158/01 - Withers

on reisijavedu toimunud. Kuna ühenduse seadusandja ei näinud artiklis 10 lõikes 1 ja artiklis 13 lõige 1 ette erandit sellise kannatanute grupi jaoks, kes asusid sõiduki sellisel osal, mis ei olnud kavandatud nende veoks ega ka selliselt seadistatud, ei saa neid isikuid välistada „kaassõitja” mõiste alt ega ka järelkult ühenduse õigusnormidega tagatud kindlustuskaitse alt (p 28).

Asjas C-442/10 (*Churchill ja Evans*)⁹⁴ jõudis kohus seisukohani, et kannatanu, kes on ühtlasi kindlustatud isikuks, tuleb võrdsustada õnnetuses kannatanud kolmanda isikuga direktiivi artikli 13 lõike 1 tähenduses. Seda seisukohta sedastas kohus ka hilisemates asjades C-503/16 (*Mendes*)⁹⁵ ja C-648/17 (*BTA*)⁹⁶.

Eeltaotlust asjas C-442/10 (*Churchill ja Evans*)⁹⁷ menetlenud kohus viitas varasemates asjades C-129/94 (*Bernáldez*), C-537/03 (*Candolin*) ja C-356/05 (*Farrell*) toodud seisukohtadele, et direktiivi eesmärgiks on kindlustada mootorsõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine, ning tagada nende sõidukite poolt põhjustatud õnnetustes kannatanutele samasugune kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimus (p 27). Seejuures direktiivi artiklite 3, 12 ja 13 eesmärk on tagada, et kohustuslik liikluskindlustus võimaldaks hüvitada kõigile kahju kannatanud kaassõitjatele neile tekitatud kahju (p 29).

Kohus jõudis järeldusele, et selle eesmärgiga on vastuolus siseriiklik õigusakt, mis vähendab alusetult kohustusliku liikluskindlustusega kaetud kaassõitja mõiste ulatust. Kohus täpsustas, et kuna ainus vahetegu, mis on liidu õigusaktidega kohustusliku liikluskindlustuse valdkonnas lubatud, on juhi ja kaassõitjate eristamine, siis nõuab seesama kannatanute kaitse eesmärk ka seda, et selle isiku õiguslik olukord, kes oli sõiduki juhtimiseks kindlustatud, kuid viibis õnnetuse ajal sõidukis kaassõitjana, oleks võrdsustatud kõigi teiste õnnetuses kannatanud kaassõitjate olukorraga.

Asjas C-22/12 (*Haasová*)⁹⁸ esitasid liiklusõnnetus tagajärjel surnud isiku õigusjärglased sõiduki juhi ja omaniku vastu tsiviilhagi mittevaralise kahju hüvitamiseks. Selles asjas täpsustas kohus, et

⁹⁴ Euroopa Kohtu 1. detsembri 2011. a eelotsus kohtuasjas C-442/10 - Churchill Insurance Company ja Evans

⁹⁵ Asjas C-503/16 oli eelotsusetaotluse küsimuseks, kas kindlustusandjal tekib täitmiskohustus kindlustusvõtjast sõiduki omaniku suhtes liiklusõnnetuse korral, milles kannatanuks on jalakäija, kellele sõideti tahtlikult otsa talle endale kuuluva sõidukiga, mida juhtis kolmas isik.

⁹⁶ Asjas C-648/17 oli eelotsusetaotluse küsimuseks, kas sõidukite kasutamine hõlmab olukorda, kus parklas pargitud sõiduki kaasreisija selle sõiduki ust avades kriibib ja kahjustab kõrvale pargitud sõidukit.

⁹⁷ Asjas C-442/10 oli eelotsusetaotluse küsimuseks, kas kindlustatud isiku võib automaatselt kindlustuse alt välja jätta, kui ta istus kaassõitjana sõidukisse, mille juhtimiseks ta on kindlustatud, olukorras, kus ta lubas sõidukit juhtida kindlustamata sõidukijuhil.

⁹⁸ Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2013. a eelotsus kohtuasjas C-22/12 - Haasová

direktiivi artikli 12 lõikega 1 ei ole ühenduse seadusandja soovinud piirata kaitstud isikute ringi, vaid vastupidi, muuta kohustuslikuks tekitatud kahju katmise nendele isikutele, keda tuleb pidada eriti kaitsetuks (p 52). Kohtu hinnangul puudusid igasugused andmed selle kohta, et liidu seadusandja oleks soovinud piirata direktiiviga tagatud kaitset selliselt, et see hõlmaks üksnes neid isikuid, kes kahju tekitanud sündmuses otseselt osalesid, s.o õigusjärglaste välistamine.

Sellest tulenevalt on Euroopa Kohus „kannatanu“ mõistet sisustanud laialt, hõlmates sisuliselt kõiki isikuid v.a sõiduki juhti, kes tekitas kindlustusrisiki realiseerumise tagajärjel kahju. Täpsemalt on nendeks isikuteks kõik õnnetusjuhtumi ajal sõidukis viibinud reisijad (kaassõitjad) ja sõidukist väljapool viibinud jalakäijad, jalgratturid ja muud mootori jõuta liiklejad. Kuna sõidukite poolt põhjustatud õnnetustes tuleb kannatanutele tagada samasugune kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimus, ei saa kannatanute kategooriast teha muid välistusi, kui need, mis on nimetatud artiklis 13.

Kuna puuduvad ühenduse eeskirjad, mis määratleksid tsiviilvastutuse liigid kohustusliku kindlustusega hõlmatud sõidukite kasutamisel, on liikmesriikidel vabadus ise määratleda, mis liiki tsiviilvastutust kohaldada liiklusõnnetuse puhul tingimusel, et sellega ei välistata direktiiviga, s.o eelkõige artiklitega 3 ja 12, soovitud kasulikku mõju. Sellest tulenevalt ei saa kannatanuna välistamise põhjuseks olla reisijaveoks ebasobivad tingimused, sugulussuhted kindlustusvõtjaga või sõiduki juhiga, kindlustusvõtja või sõiduki omaniku ja kannatanu isiku kokkulangevus.

LKindIS-is on läbivalt kannatanud isiku kirjeldamiseks kasutatud kahjustatud isiku mõistet v.a kindlustuskohustuse ja kindlustusjuhtumi mõistete sisustamisel, kus on kasutusel kolmas isik. Kahjustatud isiku ja kolmanda isiku mõiste kasutamine on arvatavasti seotud asjaoluga, et sellist terminit kasutati VÕS tsiviilvastutust puudutavates sätetes juba enne LKindIS-i vastuvõtmist.

Asjaolu, et LKindIS eelnõu seletuskirjas⁹⁹ on viidatud kindlustusjuhtumi määramisel kahjustatud isikule viitab autori arvates asjaolule, et seadusandja ei ole soovinud teadlikult piirata kannatanute hulka mingi kannatanute kategooria alusel.

Autor nõustub M. Heini magistritöös¹⁰⁰ toodud järeldusega, et vastutuskindlustusele omaselt on liikluskindlustuslepingu puhul tegemist VÕS § 80 lõigete 1 ja 2 alusel seaduses sätestatud ehtsa lepinguga kolmanda isiku kasuks. Sellest tulenevalt omab kannatanu vahetut nõudeõigust kahju

⁹⁹ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 18

¹⁰⁰ M. Hein. Vahetu nõudeõigus vastutuskindlustuses, Tartu 2012, lk 16-18

põhjustanud kindlustusvõtja kui ka tema kindlustusandja vastu, mis samal ajal tagab direktiivi artiklist 18 tuleneva vahetu nõudeõiguse võimaldamise kannatanule. Eeldusena peab kahju kui selline tulenema kindlustusvõtja õigusvastasest käitumisest kolmanda isiku suhtes.

Arvestades, et kolmandaks isikuks ei saa üldjuhul olla lepingu pool, võib tekkida küsimus, kas asja C-503/16 (*Mendes*)¹⁰¹ valguses on mõiste „kolmas isik“ piisav, et katta iga isik v.a sõiduki juht. Nimetatud asjas oli kindlustusvõtja ja kannatanu sama isik, kes ei olnud kahju põhjustanud sõiduki juhiks. Euroopa Kohtu seisukohast ilmneb, et direktiiviga taotletud kaitse-eesmärki silmas pidades ei saa kannatanute erineva kohtlemise aluseks olla asjaolu, et kannatanu on ka lepingu pooleks.

Autori arvates ei ole mõiste „kolmas isik“ kindlustusjuhtumi piiritlemisel õnnestunud sõnakasutus, kuid ei sea samas takistust selle direktiiviga ja Euroopa Kohtu praktikaga kooskõlaliseks tõlgendamiseks, sest kohustusliku vastutuskindlustuse mõiste VÕS § 521 lõikes 1 hõlmab kahju tekkimise mistahes isikule. Samamoodi saab kannatanu tugineda LKindIS §-is 12 toodud kindlustuslepingu mõistele ja §-is 23 nimetatud tsiviilvastutuse alustele, mis samamoodi ei sea takistusi kannatanu isikule.

Võrreldes LKindIS sätteid direktiivi ja Euroopa Kohtu praktikaga, ei ole LKindIS-is kannatanu mõistet kitsendatud ning sellest tulenevalt on see kooskõlas direktiivis sätestatuga ja Euroopa Kohtu seisukohtadega. LKindIS-is ei ole tuginetud ka direktiivi artiklis 13 toodud erandile, mille raames on kannatanute kategooriat lubatud kitsendada. Samas ei ole sellega võetud kindlustusandjatelt õigust direktiiviga lubatud erandeid kehtestada tüüptingimustega.

2.2. Kindlustuskohustusega sõiduk

LKindIS § 8 lõike 1 punkti 1 alusel peab kahju olema tekitatud sõidukiga, mille suhtes kehtib sõiduki põhiasukoha riigi õigusaktist tulenev kindlustuskohustus. Seega tuleb tuvastada, kas kahju põhjustati vahendiga, mida tuleb käsitleda sõidukina LKindIS §-i 4 tähenduses.

¹⁰¹ Euroopa Kohtu 14. septembri 2017. a eelotsus kohtuasjas C-503/16 - Delgado Mendes

LS § 2 punkti 73 alusel on sõidukiks teel liiklemiseks ettenähtud või teel iseliikuv seade. LKindIS § 4 alusel piiritletakse sõidukina mootorsõidukit ja selle haagist. LKindIS § 47 käsitleb sõiduki haagisega tekitatud kahju hüvitamist kindlustusjuhtumi toimumisel. Olukorras, kus haagist vedav sõiduk on teada, loetakse kahju põhjustajaks haagist vedav sõiduk. Juhul kui kahju põhjustati ilma vedukita või veduk jäi tuvastamata, loetakse, et kahju põhjustati haagisega ning sellest tulenevalt kuulub kahju hüvitamisele haagise osas sõlmitud kindlustuslepingu alusel.

LKindIS § 4 punkti 1 alusel on sõidukiks vahend, mis tuleb registreerida liiklusregistris, v.a vanasõiduk ja võistlussõiduk, kui neid ei kasutata liikluses. Sellest sättest tuleneb kohustus kindlustada ka selline sõiduk, mis tavapäraselt on mõeldud liikluses kasutamiseks ja mis on liiklusregistrisse kantud, kuid mida mingitel põhjustel selleks ei kasutata.

LS § 83 lõike 1 alusel on vanasõidukiks teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat. Võistlussõiduk on LS § 82 lõike 1 alusel mootorsõiduk, mis on ette nähtud ainult auto- või motosportivõistlustel või -treeningutel osalemiseks. Lõike 2 alusel on üksnes võistluste käigus lubatud selliste sõidukitega liigelda avalikel teedel. Seletuskirja¹⁰² alusel on tulenevalt §-ist 4 kohustuslik sõlmida liikluskindlustuse leping mootorsõidukile, mis tuleb registreerida liiklusregistris. Seega liiklusregistrisse ei pea kandma sellist vanasõidukit või võistlussõidukit, millega ei osaleta liikluses.

LKindIS § 4 punkti 2 alusel on sõidukina käsitletud ka trammi, trolli ning punktide 3 ja 4 alusel teisaldatava riikliku registrimärgiga ja transiitmärgiga sõidukit. Punktide 1 kuni 4 alusel on tagatud direktiivi artiklis 1 toodud sõiduki käsitus, milleks on kõiki maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid ja nende haagiseid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga. Punkti 5 alusel loetakse kindlustuskohustusega hõlmatuks ka väljaspool Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriiki ja Šveitsi Konföderatsiooni põhiasukohta omav sõiduk. Sellega on kaetud direktiivi artiklitest 7 ja 8 tulenev nõue sõidukitele, mille põhiasukoht on kolmandas riigis.

Kohtuasjas C-162/13 (*Vnuk*)¹⁰³ selgitas eelotsuse taotlust menetlenud kohus, et kindlustusandja täitmiskohustuse tuvastamiseks tuleb kõigepealt hinnata, kas sõiduvahend vastab direktiivi artiklite

¹⁰² Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 14

¹⁰³ Euroopa Kohtu 4. septembri 2014. a eelotsus kohtuasjas C-162/13 - *Vnuk*

1 ja 5 alusel sõiduki määratlusele, lisades, et sõidukiks olemise määratlemisel ei oma tähtsust, kuidas seda kasutatakse või võidakse kasutada (p 38).

Viidates asjale C-162/13 (*Vnuk*) lisas kohus asjas C-514/16 (*Andrade*)¹⁰⁴ selgituseks, et sõiduvahendi teatud juhtudel kasutamine töömasinana ei mõjuta vahendi sõidukiks hindamist (p 29).

Asjas C-80/17 (*Juliana*) täpsustas kohus varasemalt asjades C-409/11 (*Csonka*)¹⁰⁵, C-162/13 (*Vnuk*) ja C-514/16 (*Andrade*) märgitud seisukohta, lisades, et sõiduki mõiste sisustamisel ei ole seadusandja mõelnud isiku subjektiivset tahet sõidukit kasutada ega ka asjaolu, kuidas sündmuse hetkel asja tegelikult kasutatakse. Loogiliselt järeldades peab sõiduki mõiste sisustamine viitama selle objektiivsele otstarbele, vastasel juhul oleks tagajärjeks õiguslik ebakindlus (p 39).

Asja C-923/19 (*España*)¹⁰⁶ punktis 28 sedastas kohus, et ka haagis ja poolhaagis, isegi kui need on ühendamata, kujutavad igaüks eraldi endast „sõidukit“ direktiivi artikli 1 lõike 1 tähenduses.

Kokkuvõtlikult on Euroopa Kohus selgitanud, et direktiivis toodud mõistet „sõiduk“ tuleb objektiivsel viisil tuvastada, mis ei sõltu asjaoludest, kuidas sõidukit tegelikult kasutatakse või plaanitakse kasutama hakata.

LKindIS-is on § 4 alusel sõidukina käsitletud ka haagiseid, muus osas ei ole sõiduki mõistet seaduses sisustanud, vaid piiratud on viitega liiklusseadusele. Seega peab arvestama sõiduki kirjelduseks seda, mis on nimetatud LS § 2 punktis 73, mis teadlikult kirjeldab sõiduki mõistet võimalikult laialt, hõlmates mh ka selliseid sõidukeid, mis direktiivi artikli 1 alusel on sõiduki mõiste alt välja jäetud. LKindIS § 4 punkti 2 alusel on sõidukina käsitletud ka tramm ja troll. Direktiivi artikli 28 alusel on liikmesriigil lubatud rakendada tingimusi, mis on kannatanule soodsamad kui direktiiviga kehtestatud miinimumnõuded. Eeltoodust lähtuvalt ei ole LKindIS piiritlenud liiklusvahendi sõidukiks hindamist rangemalt kui seda on sätestatud direktiivi artikliga 1 ega ole vastuolus Euroopa Kohtu seisukohtades toodud sõiduki mõiste tõlgendusega.

¹⁰⁴ Euroopa Kohtu 28. novembri 2017. a eelotsus kohtuasjas C-514/16 - Rodrigues de Andrade

¹⁰⁵ Euroopa Kohtu 11. juuli 2013. a eelotsus kohtuasjas C-409/11 - Csonka jt

¹⁰⁶ Euroopa Kohtu 10. juuni 2021. a eelotsus kohtuasjas C-923/19 - Van Ameyde España

LKindlS § 5 alusel on kindlustuskohustusest vabastatud jõustruktuuride kastutuses olevad sõidukid. Selline õigustus tuleneb direktiivi artikli 5 lõike 1 esimesest lõigust. LKindlS § 8 lõike 1 punkti 1 grammatilisel tõlgendamisel võib lugeja jõuda veendumuseni, et LKindlS §-iga 5 vabastatud sõidukiga toimunud liiklusõnnetust ei saakski kindlustusjuhtumiks lugeda ning sellist kahju hüvitamist LKindlS alusel nõuda ei saaks. Kui kindlustusjuhtumi mõistet tõlgendada koostoimes LKindlS §-i 45 lõikega 2, mille alusel kindlustuskohustusest vabastatud sõidukiga põhjustatud kahjud hüvitab liikluskindlustuse fond, võib siiski jõuda veendumuseni, et ka LKindlS §-is 5 toodud sõidukiga põhjustatud liiklusõnnetust tuleb lugeda kindlustusjuhtumiks. Autori arvates on LKindlS kirjeldus selles osas eksitav. LKindlS §-iga 45 on seega kaetud direktiivi artiklis 5 sätestatu.

Asjas C-80/17 (*Juliana*)¹⁰⁷ leidis Euroopa Kohus, et kindlustuskohustuse olemasolu tuleb alati kindlaks teha enne seda, kui sõiduk võib sattuda liiklusõnnetusse (p 40). Sellest olenevalt on kindlustuskohustuse objektiks selline liiklusregistrisse kantud sõiduk, mida ei ole liikluses kasutamisest nõuetekohaselt kõrvaldatud ja mis vastab sõiduki mõistele, kui liikmesriik ei ole kasutanud sõiduki osas erandit (p-d 41-42).

Viidates nimetatud otsusele järeltas kohus asjas C-383/19 (*Ostrowski*)¹⁰⁸, et kindlustuskohustus olemasolu tuvastamiseks ei ole vaja kindlaks teha, kas nimetatud sõidukit tegelikult transpordivahendina kasutakse (p 45). Sellest tulenevalt tekib kindlustuskohustus ka sellistele sõidukitele, mis ei ole konkreetsel ajahetkel oma tehnilise seisukorra tõttu sõidukorras (p 47). Kohtu hinnangul peab kindlustuskohustusest vabanemiseks asjaolu, et sõiduk on muutunud täielikult sõidukõlbmatuks ja lakanud seega olemast „sõiduk“ direktiivi artikli 1 esimese lõigu tähenduses, olema objektiivsel viisil tuvastatud, s.t sõiduki riigisiseste õigusnormide kohaselt ametlikult kasutuselt kõrvaldatud (p 58). Kuni sellise toiminguni kehtib registreeritud sõidukile kindlustuskohustus (p 60).

Kokkuvõtlikult on Euroopa kohtu seisukohaks, et kindlustuskohustuse tuvastamiseks ei ole vajadust kindlaks teha, kas nimetatud sõidukit tegelikult transpordivahendina kasutakse või plaanitakse kasutama hakata. Seega direktiivi artiklis 3 nimetatud kohustuslik kindlustus laieneb sellistele sõidukitele, mis vastavad objektiivsel viisil tuvastatud direktiivi artikli 1 punktis 1 toodud sõiduki mõistele, mille osas ei ole kohaldatud artiklis 5 nimetatud erandit.

¹⁰⁷ Euroopa Kohtu 4. septembri 2018. a eelotsus kohtuasjas C-80/17 - Juliana

¹⁰⁸ Euroopa Kohtu 29. aprilli 2021. a eelotsus kohtuasjas C-383/19 - Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

LKindIS § 4 punktis 1 on kindlustuskohustuse alt välistatud vanasõiduk ja võistlussõiduk olukorras, kus sellist sõidukit ei kasutata liikluses. LKindIS-i kommentaaride¹⁰⁹ alusel on tingimusliku erandi kohaldamise peamiseks põhjuseks asjaolu, et selliste sõidukite puhul ei saa eeldada, et neid hakatakse liikluses pidevalt kasutama. Kuna kohustus on registreerida liiklusregistris üksnes selliseid sõidukeid, mida kasutatakse liikluses või plaanitakse liikluses kasutama hakata, annab sätte selline sõnastus vanasõiduki ja võistlussõiduki valdajale ja omanikule võimaluse vabaneda kindlustuskohustusest, seda liiklusregistrist eemaldades. Selline kindlustuskohustusega hõlmatud sõiduki mõiste piiritlemine on kooskõlas direktiivi artiklitega 1 ja 3 ja Euroopa Kohtu praktikaga, eeskätt asjas C-80/17 (*Juliana*) toodud seisukohaga, mille alusel piisab kindlustuskohustusest vabanemiseks, kui sõiduk on õigusnormide kohaselt ametlikult kasutuselt kõrvaldatud. Samas kuni selle hetkeni, s.o liiklusregistris arvel olemise ajal, peab vastav sõiduk olema kindlustuskohustusega kaetud.

2.3. Sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine

LKindIS § 8 lõige 1 punktist 2 tuleneb järgmine kindlustusjuhtumi eeldus, mille alusel peab kahju olema tekitatud sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tulemusena. Antud sõnastusest tulenevalt tuleb kõigepealt tuvastada, mida VÕS ja LKindIS käsitleb liikluses käitamisena ning kuidas Eesti kohtute praktikale tuginedes on sisustatud liikluses iseloomuliku riski realiseerumist. Seejärel nimetab autor olulisemad Euroopa Kohtu seisukohad sõiduki kasutamisega seoses.

LKindIS § 23 lõike 1 punkti 1 alusel saab kahju hüvitamise nõude kindlustusandja vastu esitada olukorras, kui kindlustatud isik vastutab VÕS §-i 1057 alusel. VÕS § 1057 käsitleb mootorsõiduki valdaja deliktilist vastutust. LKindIS § 8 lõike 1 punkti 2 ja VÕS § 1057 sõnastusest saab järeldada, et sõidukile iseloomuliku riski realiseerumisest saab rääkida olukorras, kus kahju põhjustati sõiduki käitamise ajal. Mootorsõiduki käitamist peetakse VÕS § 1056 lõike 2 alusel suurema ohu allikaks. Mootorsõiduki käitamisel tekitatud kahju eest vastutab mootorsõiduki otsene valdaja kui riski

¹⁰⁹ J. Lahe, jt. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Juura:2017, lk 38-39

valitseja VÕS § 1056 lõigete 1 ja 2 esimestest lausetest tulenevalt, kui kahju põhjustati mootorsõidukile iseloomuliku ohu (riski) tagajärjel, mille tõttu võib isegi asjatundjalt oodatava hoolsuse rakendamisel tekkida suur kahju või võib kahju tekkida sageli.¹¹⁰

Seadusandja on eeldusena märkinud just liikluses iseloomuliku riski realiseerumist. Liiklus on LS §-i 2 punktide 28 ja 81 alusel jalakäijate või sõidukite liikumine ja paiknemine avatud rajatistes või maaomaniku poolt selleks tegevuseks ettenähtud muul alal. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist. LS § 1 lõike 4 kohaselt ei käsitleta liiklusena liikumist ja paiknemist teel, mis on suletud liikluseks võistluste ja massiürituste läbiviimiseks, Politsei- ja Piirivalveameti ning Päästeameti korraldusel või teehoiu või muul sellisel eesmärgil. Seega käsitleb LS liikluse mõistet laialt ning ei piira liikluses osalemist sõiduvahendi liikumisega.

Arvestades, et LKindlS sama punkti selles osas, mis käsitleb põhjuslikku seost, on seadusandja käsitlenud sõiduki liikumist või paiknemist, eeldab autor, et sõiduki seismine ei ole kindlustusjuhtumi alt välistatud, vaid sellistel puhkudel peab olema tõendatud, et kahju põhjustati mootorsõidukile iseloomuliku ohu realiseerumisel.

Seletuskirja¹¹¹ järgi on mootorsõiduki käitamiseks loetud mis tahes mootorsõiduki sihtotstarbelist kasutamist, mille käigus võib realiseeruda mootorsõidukile kui suurema ohu allikale iseloomulik oht ning liiklusriski realiseerumiseks on loetud ka olukorda, kui kahju tekkimisel on seos kas sõiduki liikumise või paiknemisega, sealhulgas sõiduki mittenõuetekohase peatamise või parkimisega.

Riigikohus on täpsustanud, et mootorsõidukit saab pidada suurema ohu allikaks ja mootorsõiduki põhjustatud kahju tuleb lugeda selle käitamisest tulenevaks kahjuks eelkõige siis, kui kahju põhjustatakse mootorsõiduki sihipärase kasutamisega mootorsõidukina liikluses. Mootorsõidukist lähtub iseloomulik risk eelkõige selle liikumisel, kuna seda ei ole võimalik viivitamata peatada, näiteks selle suure massi või kiiruse tõttu, aga ka tehnilise defekti või juhi ebaõigete sõiduvõtete tõttu. Kohus on samas punktis täpsustanud, et erandkorras saab käitamiseks lugeda VÕS § 1057 mõttes ka sõiduki aeglast liikumist või erandlikel asjaoludel ka teel seismist.¹¹²

¹¹⁰ RKTko 3-2-1-29-11 p 9, RKTko 3-2-1-161-10 p 11

¹¹¹ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 18

¹¹² RKTko 3-2-1-7-13 p 20

Sõiduki aeglase liikumisena või erandlikel asjaoludel teel seismisena saab vaadelda kallakule pargitud autot, mis on liikuma hakanud või ohutusmärkideta sõiduki pimedal ajal keset teed parkimist.¹¹³

Üheks iseloomulikuks riskiks on sõiduki üle kontrolli kaotamine olukorras, kus mootorsõiduki kasutaja ei saa teel olevale takistusele piisavalt kiiresti reageerida nt sõidukit kinni pidada.¹¹⁴ Sõidukist lähtuv objektiivse potentsiaalse ohu suurus sõltub mh sõiduki massist, mõõtudest, liikumiskiirusest, tehnilisest korrasolekust ja ohutusvarustusest.¹¹⁵ Erandkorras kuulub LKindIS § 33 punkti 9 alusel hüvitamisele sõiduki ukse avamisega teisele sõidukile tekitatud kahju. Muid olukordi ei ole LKindIS-is eraldi hüvitatava kahjuna esile toodud.

Kohtuasjas C-162/13 (*Vnuk*) tekkis direktiivis toodud mõiste „sõiduki kasutamine“ osas poolte vahel vaidlus küsimuses, kas haagist küüni vedavat traktorit saab käsitleda sõiduki kasutamiseks direktiivi mõistes. Asjaolude alusel tekkis õnnetusjuhtum 2007. a-1, mil heinapallide küüni pööningule ladumisel lükkas haagist vedav traktor haagise küüni manööverdamiseks taluõues tagurdades ümber redeli, millele oli roninud kannatanu, põhjustas viimase kukkumise. Kannatanu esitas kindlustusandja vastu mittevaralise kahju hüvitamise nõude, mida viimane ei rahuldanud. Kindlustusandja seisukohast kasutati traktorit töömasinana mitte transpordivahendina, seega ei olnud kohustusliku liikluskindlustuse poliisiga selline risk kaetud.

Euroopa Kohtu hinnangul tuleb mõistet „sõiduki kasutamine“ tõlgendada lähtuvalt direktiivide taotletavast kahest eesmärgist, milleks on mootorsõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitsmine ning isikute ja kaupade liikumise liberaliseerimine, eesmärgiga kujundada välja siseturg (p 49).

Kohus jõudis asjas C-162/13 (*Vnuk*) seisukohani, et seadusandja eesmärgiks oli tagada kannatanute kaitse õnnetusjuhtumi puhul, mis on põhjustatud sõiduki kasutamisega, kui selline kasutamine vastab sõiduki tavapärasele otstarbele (p 56).

Kuna Euroopa Kohus ei olnud otsuse C-162/13 (*Vnuk*) järgselt võtnud seisukohta teemal, kas mõistega „sõiduki kasutamine“ on hõlmatud ka sõiduki kasutamine energiaallikana, esitas Portugali ülemkohus asjas C-514/16 (*Andrade*) eelotsusetaotluse küsimusega, kas „sõiduki kasutamine“ hõlmab ka olukorda, kus traktor, mis oli talumajapidamise pinnasteel paigal ja mille

¹¹³ J. Lahe, jt. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Juura:2017, lk 48

¹¹⁴ RKTko 3-2-1-173-14 p 14,

¹¹⁵ RKTko 3-2-1-64-15 p 14

mootor oli käigus sellele traktorile kinnitatud umbrohutõrjevahendi pritsi pumba töös hoidmiseks ning mis paiskus ümber maalihke tõttu, tuues kaasa selles talumajapidamises töötanud isiku surma.

Eelotsust menetlenud kohus täpsustas, et direktiivi artikli 3 esimese lõigu alusel kuulub „sõiduki kasutamise“ kohaldamisalasse igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine, lisades, et sõiduki liikumine või paigalseis, töötav või seisev mootor, ei oma kasutuse osas tähtsust (p-d 35-39).

Kuna traktoriga toimunud õnnetuse ajal kasutati traktorit energiaallikana umbrohutõrjevahendi pritsi pumba töös hoidmiseks, siis ei ole kohtu hinnangul tegemist sõiduki transpordivahendina kasutamisega, mistõttu ei ole sündmus hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“.

2008. a-1 kahjustas parklas pargitud esimese sõiduki kaassõitja ust avades kõrvale pargitud teise sõiduki külge. Kaassõitja nimel võttis esimese sõiduki omanik vastutuse enda peale ning täitis teate liiklusõnnetuse kohta. Kuna kannatanul oli vabatahtlik liikluskindlustus, siis tasus kannatanu kindlustusandja kannatanule tekkinud kulutused ning esitas tagasinõude kahju põhjustanud isiku kohustusliku kindlustuse andja vastu, kes keeldus kulutuste hüvitamisest, kuna leidis, et kahe liikumatu sõiduki vahel toimunud õnnetust ei saa lugeda kindlustusjuhtumiks Läti liikluskindlustuse seaduse tähenduses. Läti kohus jättis kannatanu kindlustusandja regressinõude rahuldamata põhjusel, et liiklusõnnetusega on tegemist vaid juhul, kui üks osalenud sõidukitest liigub, seega puudub kindlustusjuhtum. Kohus esitas asjas C-648/17 (BTA)¹¹⁶ eelotsusetaotluse selgitamaks, kas pargitud sõiduki ukse avamine kujutab endast „sõiduki kasutamist“, mis vastab selle tavapärasele otstarbele kohtuasjas C-162/13 (Vnuk) leitud järelduste tähenduses.

Eelotsuse esitanud kohus leidis, et kaassõitjate peale- ja mahaminek on sõiduki kasutamise väljendus ja seda ei saa täielikult kasutada, kui kaassõitjad jäävad autosse (p 25). Edasi täpsustas kohus, et direktiivi mõistes on kannatanuks iga isik, kellel on õigus sõiduki põhjustatud kahju hüvitamisele, viidates, et direktiiv viitab „sõiduki kasutamisele“, mitte üksnes selle juhi vastutusele (p 27). Viidates otsusele asjas C-162/13 (Vnuk), leidis sama kohus, et uste avamine vastab sõiduki tavapärasele kasutamisele ja on seega hõlmatud „sõiduki kasutamise“ mõistega (p 28).

Euroopa Kohus viitas oma lahendis otsustele asjades C-162/13 (Vnuk) ja C-514/16 (Andrade) ning tões sarnaselt Läti kõrgema kohtu seisukohtadele, et sõiduki ukse avamine kujutab endast sõiduki kasutamist vastavalt selle kasutusotstarbele transpordivahendina, kuna see võimaldab muu hulgas

¹¹⁶ Euroopa Kohtu 15. novembri 2018. a eelotsus kohtuasjas C-648/17 - BTA Baltic Insurance Company

isikute peale- ja mahaminekut või selle sõidukiga juba veetud või veetavate kaupade peale või maha laadimist. Kohus lisas, et seisukohta ei mõjuta asjaolud, et sõidukid olid õnnetuse hetkel peatunud ja asusid parklas, kuna see ei välista, et sõiduki kasutamine sel hetkel võib kuuluda sõiduki transpordivahendina kasutamise alla ja seetõttu direktiivi artikli 3 esimese lõigu tähenduses mõiste „sõiduki kasutamine“ kohaldamisalasse (p-d 34-38).

Kohus lisas, et direktiivi artikli 3 esimene lõige sätestab üldsõnaliselt, et tsiviilvastutusega on kaetud kindlustus nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on vastava liikmesriigi territooriumil ning säte ei piira vastutust isikute kategooriati. Seevastu direktiivi artiklid 12 ja 13 annavad alust arvata, et liikluskindlustus puudutab tsiviilvastutust, mis ei tulene mitte üksnes sõiduki juhtimisest, vaid ka muudest viisidest, kuidas teised isikud peale juhi võivad seda sõidukit kasutada (p-d 41-43). Sellest lähtuvalt hõlmab mõiste „sõiduki kasutamine“ igasugust kasutusviisi, kui see tähendab sõiduki kasutamist transpordivahendina (p 44).

Hispaania kõrgemal kohtul tekkis asjaga C-100/18 (*Línea Directa*)¹¹⁷ seoses küsimus, kas mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustusega on kaetud garaaži pargitud sõidukiga toimunud õnnetusjuhtum, kus sõiduk ei kujutanud endast mingit ohtu liikluses osalejatele. Antud asjas garaaži pargitud sõiduk süttis, mis sai alguse sõiduki elektrisüsteemist, ja tekitas hoone omanikule varalise kahju. Elamut kindlustanud selts maksis kahju kannatajale hüvitist ja nõudis regressi korras seda tagasi liikluskindlustuse seltsilt, kes keeldus kahju hüvitamisest kuna ei ole tuvastatud, et tulekahju sai alguse just sõiduki transpordifunktsiooni täitmiseks vajalikest mehhanismidest.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus leidis, et kui tulekahju on saanud alguse selle sõiduki liikumiseks vajalikust või tarvilikust funktsioonist, tuleb seda olukorda pidada seotuks sõiduki tavapärase funktsiooniga.

Eelotsust menetlenud kohus tuginedes asjadele C-162/13 (*Vnuk*) ja C-514/16 (*Andrade*) ning jõudis seisukohani, et kindlustuskohustuse tuvastamiseks ei ole vaja sõiduki osadest välja tuua seda osa, mis kahjujuhtumi põhjustas, ega kindlaks teha funktsioone, mida see osa täidab – piisab asjaolust, et õnnetuse põhjustanud sõiduk vastas sõiduki määratlusele direktiivi artikli 1 punkti 1 tähenduses (p 45).

Eespool nimetatud Euroopa Kohtu seisukohtadest sõiduki liikluses käitamise tuvastamisel tähtsust need faktilised asjaolud, mille alusel on võimalik tuvastada, kas õnnetusjuhtumi toimumisel

¹¹⁷ Euroopa Kohtu 20.juuni 2019. a eelotsus kohtuasjas C-100/18 - Línea Directa Aseguradora

kasutati sõidukit selle tavapärasele otstarbele vastavalt, mis liikluskindlustuse puhul tähendab sõiduki mistahes viisil peamiselt transpordivahendina kasutamist. Seejuures ei oma tähtsust, kas õnnetusjuhtumi ajal sõiduk liikus või seisis paigal ega ka asjaolu, kas sõiduki mootor töötas või seisis.

Maakohus pidi asjas 2-18-13359¹¹⁸ lahendama küsimuse, kas teadlikult ja tahtlikult sõidukiga läbi vitriinakende sõitmist saab lugeda sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumiseks, kui hooneni jõudmiseks pidi sõidukiga liikuma väravatega suletud õuealal, kus sõiduki juht oli väravate kinnitused enne sõiduki kasutamist käsitsi lahti keeratud. Kohus järeldas, et olukorras, kus kinnistu on aiaga piiratud ning väravaga lukustatud saab liiklemiseks ettenähtud alaga tegemist olla üksnes siis kui väravad on avatud. Sellisele suletud alale ei saanud sõiduk tavapärase liiklemise käigus sattuda. Seega sai sõiduk hoovi minna vaid tahtlikult ja muul eesmärgil, kui õueala kasutamiseks liiklemise eesmärgil. Lisaks on sõiduki tavapärasel viisil teel liiklemise eelduseks on sellel registrimärgi ja liikluskindlustuse olemasolu. Kohus viitas asjale C-514/16 (*Andrade*) ja sedastas, et sõidukite kasutamine ei hõlma olukorda, kus sõidukit ei kasutatud õnnetusse sattumise ajal mitte transpordivahendina, vaid selle põhifunktsioon oli muu ning täpsustas, et sõiduki liikluses käitamisele iseloomulik risk realiseerub selle kasutamisel transpordivahendina. Kuna sõiduki peamiseks funktsiooniks oli kasutada seda salongi akna lõhkumiseks, mitte teel tavapäraseks liiklemiseks, ei olnud LKindlS § 8 lõike 1 punktis 2 nimetatud tingimus täidetud (p 41). Selles asjas kindlustusjuhtumit puudutavas osas ringkonnakohtusse¹¹⁹ apellatsioonikaebust ei esitatud.

Autori arvates ei ole osa kohtu seisukohti kooskõlas sellega, mida Euroopa Kohus asjas C-514/16 (*Andrade*) järeldas. Esiteks leidis Euroopa Kohus selles asjas, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatuse hindamine ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse (p 35) ja teiseks, selle alla kuulub igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine (p 38). Kohtuotsuse punkti 40 alusel tuleb tuvastada, kas toimunud õnnetuse ajal kasutati sõidukit LKindlS § 8 lõike 1 punkti 2 kohaselt peamiselt transpordivahendina või tööseadmena, mis väljub selle eelduse piiridest. Siinjuures punkti 39 valguses on autori arvates LKindlS § 8 lõike 1 punkti 2 eeldus täitmata üksnes siis, kui sõiduki kasutamine ei saanud kuuluda selle transpordivahendina kasutamise alla mh olukorras, kus kasutamise eesmärgiks oligi üksnes kahju tekitamine. Asjas C-

¹¹⁸ Harju Maakohtu 02. mai 2019. a otsus nr 2-18-133592/9

¹¹⁹ Tallinna Ringkonnakohtu 19. detsembri 2019. a otsus nr 2-18-133592/13

334/16 (*Torreiro*)¹²⁰ selgitas kohus punktis 34, et sõiduki kasutamine ajal, mil see oli sõidukitele suletud ning alal, millel kasutamiseks ei olnud sõiduk mõeldud, ei piira kindlustuskohustust. Seega ei oma sõiduki kasutamise hindamisel tähtsust asjaolul, kas seda kasutati liiklemiseks avatud või suletud territooriumil. Punktis 41 toodud järeldused samas viitavad selgelt sõiduki kasutamisele muul otstarbel kui transpordivahendina liikluses, seega on autori arvates kohus lõppjärelduses jõudnud õigele seisukohale. Autori seisukohast peaks sõiduki muul otstarbel kui transpordivahendina kasutamine, sh muul viisil kui töösoorituse tegemiseks, olema LKindIS §-is 8 selgelt ja üheselt arusaadavalt kirjeldatud välistusena, vastasel juhul ei oleks tagatud õigusselgus.

Asjas nr 2-19-19202¹²¹ lahendas maakohus vaidlust küsimusega, kas siloaugus traktoriga tagurdamist, mille tagajärjel sõitis traktor otsa teleskooplaadurile, põhjustades viimasele varalise kahju, saab pidada kindlustusjuhtumiks. Selles asjas jõudis maakohus mh seisukohale, et traktori liikumine õnnetusjuhtumi toimumise ajal ei tõenda, et traktorit oleks kasutatud transpordivahendina. Oluline on tuvastada, millisel eesmärgil traktorit kasutati ning kas traktori põhifunktsiooniks oli olla tööseade. Kohtu hinnangul ei olnud hageja väitnud ega tõendanud, et traktori kasutamise peamine eesmärk oleks olnud sellega siloauku tagurdamine e kasutamine transpordivahendina. Kohtu seisukohast saigi siloaugus kõne alla tulla üksnes kahju tekitamine vahetult töösoorituse käigus, sest siloauk on oma olemuselt mõeldud töötamiseks ja mitte sõidukite kasutamiseks avalikus liikluses tavalise transpordivahendina (p-d 22-23).

Samas asjas lükkas ringkonnakohus¹²² ümber maakohtu seisukoha sellest, et siloauk on oma olemuselt mõeldud töötamiseks ja mitte sõidukite kasutamiseks avalikus liikluses tavalise transpordivahendina. Ringkonnakohus nõustus maakohtu seisukohaga, milles kahju põhjustamine töösoorituse käigus ei ole sõltuvuses sõiduki liikumisest, vaid eesmärgist, milleks konkreetset sõidukit kasutatakse. Ringkonnakohus ei nõustunud hagejaga selles osas, et sõiduki kasutamine ei hõlma töösooritusena töö tegemiseks kasutatava sõiduki liikumist lähtudes selle liikumise eesmärgist. Seega võib ringkonnakohtu hinnangul töösoorituse tegemine hõlmata ka olukorda, kus põllumajanduses kasutatav traktor küll liigub, kuid ei ole seejuures peamise kasutamise eesmärgi poolest transpordivahend, vaid tööprotsessi (näiteks põllutööde käigus mingi

¹²⁰ Euroopa Kohtu 20. detsembri 2017. a eelotsus kohtuasjas C-334/16 - Núñez Torreiro

¹²¹ Harju Maakohtu 20. veebruari 2020. a otsus nr 2-19-19202/15

¹²² Tallinna Ringkonnakohtu 27. novembri 2020. a otsus nr 2-19-19202/30

põllumajandussaaduse ladustamise) lahutamatu osa. Seejuures tuleb arvestada, millises asukohas toimub põllutööde tegemiseks kasutatava sõiduki liikumine (p 21).

Ringkonnakohus viitas oma seisukohtades asjadele C-162/13 (*Vnuk*) ja C-514/16 (*Andrade*), kuid autori arvates ei ole Euroopa Kohus kuskil avaldanud seisukohta selle kohta, et hindamisel, kas tegemist on sõiduki kasutamisega transpordivahendina, tuleks arvestada sõiduki kasutamise asukohaga. Samuti on Euroopa Kohus viidanud, et hindamisel tuleb lähtuda sõiduki kasutamise viisist õnnetusjuhtumi toimumise hetkel. Seega autori arvates sellises olukorras, kus sõidukit võidi kasutada nii transpordivahendina kui ka töösoorituse tegemiseks, tuleks tuvastada LKindlS § 8 lõike 1 punkti 2 eelduse hindamisel, kas sõidukit kasutati faktiliste asjaolude näol peamiselt transpordivahendina. Sõiduki liikumine on samas sõiduki transpordivahendi kasutamise oluliseks eelduseks. Sellest olenevalt arvab autor, et olukorras, kus sõidukit kasutati ajaliselt peamiselt isikute või kaupade transportimiseks ning õnnetusjuhtum toimus sellise tegevuse käigus, ei saa olla määravaks asjaolu, et mh tehti sõidukiga mõni töösooritus või plaaniti seda teha.

LKindlS § 8 lõike 1 punktis 2 on seatud kahju hüvitamise eelduseks sõiduki kasutamine peamiselt transpordivahendina, mis on sättes sõnastatud liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisena. Sätte sõnastus ei vasta Euroopa Kohtu praktikas välja kujunenud seisukohtadele ning on autori arvates kohmakas ja ebaõnnestunud. Võttes arvesse Eesti kohtute praktikat on samas nimetatud eeldust võimalik direktiivi artiklitega 1 ja 3 ning Euroopa Kohtu vastavate seisukohtadega kooskõllaliselt tõlgendada.

2.4. Põhjuslik seos

LKindlS § 8 lõike 1 punkti 2 alusel peab sõiduki liikumise või paiknemise ning tekitatud kahju vahel esineb põhjuslik seos. Praktikas võib ette tulla olukordi, kus kindlustusvõtja küll rikkus liikluseeskirja või ohutusnõudeid, kuid sellisel rikkumisel puudus mõju kindlustusjuhtumile. Seega on kindlustusjuhtumi hindamisel oluline, et tekkinud kahju ja realiseerunud riski vahel esineb põhjuslik seos. Vastasel juhul ei oleks tagatud poolte huvide kaitse ja õiguspärane ootus kindlustusjuhtumi toimumisel tekkinud kahju hüvitamisele.

VÕS § 127 lõike 4 alusel peab isik kahju hüvitama üksnes juhul, kui asjaolu, millel tema vastutus põhineb, on kahju tekkimisega sellises seoses, et tekkinud kahju on selle asjaolu tagajärg. Seega liiklusrisiki realiseerumisest peab olema kannatanule põhjustanud kahju. Põhjusliku seose kindlakstegemiseks uuritakse objektiivset faktilist olukorda.¹²³ Kahjunõude kontrollimine kahju hüvitamise eesmärgi kaudu tähendabki põhjusliku seose olemasolu tuvastamist.¹²⁴ Seega tuleb sisuliselt vaadelda VÕS § 127 lõikeid 1 ja 4 kui ühtse tervikuna, mille kaudu kohustab seadus kahju tekitajat hüvitama tema rikkumisest tulenevat, st sellega põhjuslikus seoses olevad, kahjulikud tagajärjed.¹²⁵ Põhjuslik seos võib lisaks vahetule seosele kahju tekitaja teo ja tekkinud kahju vahel, avalduda ka sündmuste jadas, mille kahju tekitaja oma tegevusega loob¹²⁶, nt sõidukite ahelkokkupõrge.

Riigikohus on oma praktikas märkinud, et põhjusliku seose tuvastamisel tuleb kohaldada nn *conditio sine qua non* põhimõtet. Selle põhimõtte kohaselt loetakse ajaliselt eelnev sündmus hilisema sündmuse põhjuseks, kui ilma esimese sündmuseta poleks ajaliselt hilisemat sündmust toimunud. Selleks saab kasutada elimineerimise meetodit, mille abil jäetakse kostja väidetav tegu mõtteliselt kõrvale ja uuritakse, kas kahjulik tagajärg oleks ilma selleta saabunud. Tegevusetuse korral saab kasutada asendamismeetodit, mille abil asendatakse ärajäänud tegevus mõtteliselt ning vaadatakse, kas kahju oleks siis jäänud olemata.¹²⁷ Kui kahjulik tagajärg oleks ikkagi saabunud, pole isiku käitumine kahju põhjuseks.¹²⁸ Suurema ohu allikaga kahju põhjustamine tähendab mootorsõiduki käitamisele iseloomuliku ohu (riski) realiseerumise tagajärjel kahju tekkimist.¹²⁹

Asjas C-162/13 (*Vnuk*) selgitas Euroopa Kohus, et seadusandja eesmärgiks oli tagada kannatanute kaitse õnnetusjuhtumi puhul, mis on põhjustatud sõiduki kasutamisega, kui selline kasutamine vastab sõiduki tavapärasele otstarbele (p 56), mis asjas C-514/16 (*Andrade*) toodud seisukohast on igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine (p 40). Sellest olenevalt on oluline tuvastada esiteks, kas sõidukit kasutati peamiselt transpordivahendina ning seejärel põhjuslik seos sõiduki kasutamise ja kannatanule tekkinud kahju vahel.

¹²³ RKTko 3-2-1-53-06 p 11

¹²⁴ RKTko 3-2-1-137-05 p 11

¹²⁵ P. Varul, jt. Võlaõigusseadus I, Üldosa (§-d 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2011, § 127, komm 4.1

¹²⁶ P. Varul, jt. Võlaõigusseadus I, Üldosa (§-d 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2011, § 127, komm 4.10

¹²⁷ RKTko 3-2-1-173-12 p 18, RKTko 3-2-1-38-15 p 19

¹²⁸ RKTko 3-2-1-45-08 p 17, RKTko 3-2-1-42-16 p 19, RKTko 3-2-1-101-16 p 18

¹²⁹ RKTko 3-2-1-161-10 p 11, RKTko 3-2-1-29-11 p 9

Asjas 2-15-288 selgitas ringkonnakohus, et põhjusliku seose tuvastamist ei saa asendada sõidukite juhtide liiklusõnnetuse toimumise asjaoludes omavahel kokku leppimisega, kus üks pool võtab süü omaks.¹³⁰

Asjas 2-13-32678 sõideti talvisel ajal tundmatu liiklusvahendiga otsa kannatanule kuulunud hoone kiviseinale ja mille tagajärjel kukkus nimetatud kivisein ümber. Ringkonnakohus jättis hagi rahuldamata, kuna hoone kiviseina ümber kukkumise ja sõiduki kasutamise vahel puudus põhjuslik seos – objektiivne fakt, mis ühendab kahju ja selle tekitaja – kindlustuskohustusega sõiduk ja selle põhiliselt transpordivahendina kasutamise tunnused.¹³¹

2.5. Liikluseks kasutatav ala

LKindlS § 8 lõike 1 punktis 3 on toodud kindlustusjuhtumi viimane eeldus, mille alusel peab kahju olema tekkinud teel või sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal. Sellise ala hulka kuulub LS § 2 punkti 81 alusel jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, eraldus- ja haljasribad. LS § 1 lõike 4 alusel ei käsitleta liiklusena liikumist ja paiknemist teel, mis on suletud liikluseks võistluste ja massiürituste läbiviimiseks, Politsei- ja Piirivalveameti ning Päästeameti korraldusel või tehoiu või muul sellisel eesmärgil. Sellest olenevalt tuleb olukorras, kui kahju tekkis väljaspool LS-i kirjeldatud tee mõistet igal üksikjuhul hinnata ja vastavalt faktilistele asjaoludele otsustada, kas seda kohta, kus sõidukiga liiklemise järgselt tekkis kahju, saab vaadelda kui sõiduki tavapäraseks liiklemiseks kasutatavat ala.

Viidates asjale C-162/13 (*Vnuk*), kus Euroopa Kohus jõudis järelduseni, et mõistega „sõiduki kasutamine“ ei ole silmas peetud mitte üksnes teeliikluse olukorda, vaid on hõlmatud sõiduki mis tahes kasutamise, jõudis kohus asjas C-514/16 (*Andrade*) seisukohani, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatus ei sõltu selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse (p 34-35).

¹³⁰ Tallinna Ringkonnakohtu 11. aprilli 2017. a otsus kohtuasjas nr 2-15-288 p 6

¹³¹ Tallinna Ringkonnakohtu 25. veebruari 2015. a otsus kohtuasjas nr 2-13-32678 lk 5

Asjas C-334/16 (*Torreiro*) oli põhikohtuasjas kindlustusandja keeldunud hüvitise väljamaksmisest põhjusel, et õnnetus ei olnud tingitud ühestki „sõiduki kasutamisega seotud asjaolust“, kuna see juhtus siis, kui sõiduk liikus sõjaväemanöövrite alal, millele on kõigi mittesõjaväeliste sõidukite juurdepääs piiratud. Sellest tulenevalt leidis kindlustusandja, et see ala ei olnud „liikluseks sobiv“ ning selleks „tavapäraselt“ kasutatav. Asjaoludest tulenevalt oli kannatanuks Hispaania sõjaväe ohvitser, kes viibis 2012. a-l sõjaväemanöövrite alal sõjaväemaasturis kaasreisijana. Sõiduk rullus üle katuse, põhjustades talle tervisekahjustusi.

Kohus tuginedes asjadele nr C-162/13 (*Vnuk*) ja C-514/16 (*Andrade*), leidis, et mõiste „sõiduki kasutamine“ laieneb lisaks teeliiklusele ka mistahes muudele aladele ja teedele. Seega kõnealuse mõiste ulatus ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse, vaid oluline on tuvastada, kas sõidukit kasutati vastavalt selle tavapärasele otstarbele (p-d 28-31). Kuna õnnetuse toimumise ajal kasutati sõjaväemaasturit transpordivahendina, siis on tegemist kindlustusjuhtumiga.

Kuna siseriiklik õigus võimaldas piirata direktiivi artikli 3 esimeses lõigus sätestatud kindlustuskaitse kohustuse ulatust teatud aladel ja teedel, mis kuulub direktiivi kaitse ulatuse alla, mida soovitakse mootorsõidutitega põhjustatud õnnetustes kannatanutele anda, oli kohtu hinnangul selline piirang vastuolus direktiiviga.

Samale asjale viidates selgitas kohus asja C-648/17 (*BTA*)¹³² punktis 40, et sõiduki kasutamine ei sõltu maastiku omadustest. Selles asjas toimus õnnetusjuhtum parklas, kus mõlema poole sõidukid õnnetusjuhtumi toimumise ajal seisis. Tegemist oli olukorraga, kus ühe sõiduki uksega tekitati varaline kahju teisele sõidukile.

Asjas C-100/18 (*Línea Directa*) viitas eelotsust menetlenud kohus asjadele nr C-334/16 (*Torreiro*) ja C-648/17 (*BTA*), ning võttis varasema praktika kokku, selgitades, et sõiduki kasutamise all on mõeldud sõiduki mistahes kasutamist, s.h väljaspool teeliikluse olukordi, ja sõltumata maastiku omadustest, niikaua kuniks selle kasutamine vastab sõiduki tavapärasele otstarbele transpordivahendina (p-d 35-40).

Seega ei olene kindlustuskaitse ulatus lähtuvalt Euroopa Kohtu praktikast maastiku omadustest, millel sõiduk õnnetusjuhtumi toimumise hetkel liikus või seisis. Kohus on viidanud, et sõiduki kasutamise määratlemisel ja kindlustuskohustuse tuvastamisel ei oma tähtsust, kas sõidukit kasutati

¹³² Euroopa Kohtu 15. novembril 2018. a eelotsus kohtuasjas C-648/17 - BTA Baltic Insurance Company

ajal, mil see ala oli sõiduki kasutamiseks suletud ega asjaolu, et sõidukit kasutati alal, millel kasutamiseks ei olnud see ette nähtud. Oluline on tuvastada, kas sõidukit kasutati peamiselt transpordivahendina.

LKindlS § 8 lõike 1 punkti 3 alusel peab kahju olema tekkinud „teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal“, tuginedes liiklemise ja tee mõiste sisustamisel LS sätetele. Sellise käsitluse juures jääb ebaselgeks, kuidas peab tõlgendama „tavapärast kasutamist“. LKindlS seletuskirja¹³³ järgi on eelduse eesmärgiks piirata täitmiskohustuse tekkimist liiklusriski realiseerumisega. Selline kirjeldus annab autori arvates ebamõistlikult suure ruumi õiguslikule ebakindlusele ja poolte vahel vaidluste tekkimiseks.

Asjas nr 2-16-122492¹³⁴ põhjustati liiklusõnnetus sõidukiga, millega tehnõulevaatuspunkti hoonest väljudes sõitis juht otsa tõsteuksele ning kahjustas seda. Asjas esitas kostja vastuväite, et tehnõulevaatuseks ettenähtud ala ei ole sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatav ala ning sellest tulenevalt ei ole tegemist kindlustusjuhtumiga. Harju Maakohus sisustas tehnõulevaatuspunkti kui ala, mille „näol on tegemist kohaga, kuhu tavapäraselt sõidukiga sisenemiseks ja väljumiseks tuleb sõita ning kuivõrd tehnõulevaatuse läbimine on seadusega kohustuslik, saab viidatud kohta pidada tavapärase liiklusega kasutatavaks alaks“. Kohus küll ei maininud ühtegi Euroopa Kohtu seisukohta, kuid samale järeldusele tuli Euroopa Kohus asjas C-648/17 (*BTA*). Samas asjas ringkonnakohus¹³⁵ sedastas varasemalt maakohtu poolt leitud seisukohta.

Asjas nr 2-19-129260¹³⁶ oli vaidluse all õnnetusjuhtum, kus sõidukiga tagurdati eraparkas vastu hoone terrassi klaasist piirdeaeda, mille osas kostja keeldus hagejale kahju hüvitamast, kuna kostja arvates ei osalenud ta sõidukiga liikluses. Maakohus selgitas, et parkla on LS § 2 punktidele 50 ja 81 sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatav ala. Sellises olukorras saaks autori arvates mh viidata LKindlS § 33 punktile 9 ja selle punkti selgitustele seletuskirjas¹³⁷.

Asjas nr 2-19-19202 lahendas Harju Maakohus vaidlust küsimusega, kas siloaugus traktoriga tagurdamist, mille tagajärjel sõitis traktor otsa teleskooplaadurile, põhjustades viimasele varalise kahju, saab pidada kindlustusjuhtumiks. Maakohus järeldas punktis 23, et siloauk on oma olemuselt mõeldud töötamiseks ja mitte sõidukite kasutamiseks avalikus liikluses tavalise

¹³³ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 18

¹³⁴ Harju Maakohtu 10. jaanuari 2019. a otsus nr 2-16-122492/47

¹³⁵ Tallinna Ringkonnakohtu 30. jaanuari 2020. a otsus nr 2-16-122492/53

¹³⁶ Tartu Maakohtu 11. märtsi 2020. a otsus nr 2-19-129260/11

¹³⁷ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 46

transpordivahendina. Ringkonnakohus¹³⁸ sellise järeldusega ei nõustunud, selgitades, et siloaugus saab traktori liikumist pidada nii sõidukile tavapäraseks liikluses osalemiseks kui ka töösoorituse tegemiseks. Kohtu hinnangul olukorras, kus sõidukit saab kasutada nii transpordivahendina kui ka tööseadmena, tuleb eelnevalt tuvastada ja arvestada, millises asukohas toimub nimetatud sõiduki liikumine ning kas realiseerub tavalisele sõidukile iseloomulik risk või töösooritusele iseloomulik risk. Kohtu seisukohast oli siloauk oma olemuselt põllutöödega otseselt seotud. Põllutöö tegemise käigus selleks otstarbeks kasutava sõiduki kasutamisel ei realiseeru mitte tavalisele sõidukile iseloomulik risk, vaid töösooritusele iseloomulik risk.

Ringkonnakohus viitas seisukoha kujundamisel Euroopa Kohtu otsustele C-162/13 (*Vnuk*) ja C-514/16 (*Andrade*) ja Riigikohtu otsusele nr 2-17-2152¹³⁹, mille alusel riigisisest õigust tuleb tõlgendada kooskõlas direktiiviga. Autor on varasemalt tsiviilasja 2-18-13359 juures avaldanud seisukohta, et asjas C-514/16 (*Andrade*) on Euroopa Kohus selgitanud, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatuse hindamine ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse (p 35). Sellest tulenevalt jääb arusaamatus, miks Riigikohtu otsuse valguses on ringkonnakohus pidanud vajalikuks märkida otsuses, et „tuleb arvestada, millises asukohas toimub põllutööde tegemiseks kasutatava sõiduki liikumine“. Euroopa Kohtu praktika valguses on siloauk tavapäraseks liikluseks kasutatav ala.

Euroopa Kohtu seisukohtadest on määrav üksnes kindlustuskohustusega sõiduki peamiselt transpordivahendina kasutamise tuvastamine ning sõiduki sellise kasutamise ja kannatanule kahju tekkimise vahel peab olema põhjuslik seos, mis on LKindIS § 8 esimese lõike eesmärgiks.

Direktiivis ei ole kuskil viidet sellest, et sõiduki kasutamine peaks kuidagi olema seotud kindlate teoludega või et liikmesriikidel on õigus teha selles osas piiranguid. Euroopa Kohus on oma praktikas väljendanud seisukohta, et kindlustusjuhtumiga peab olema kaetud ka väljaspool teeliiklust põhjustatud õnnetusjuhtum.

Autori arvates saab LKindIS § 8 lõikega 1 kehtestatud eesmärki, s.o toimunud õnnetusjuhtumi liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiks kvalifitseerimist, täita punktis 3 toodud tingimused. Seletuskirja¹⁴⁰ alusel oli piirangu mõtteks piiritleda kindlustusjuhtumi mõistet liiklusriski

¹³⁸ Tallinna Ringkonnakohtu 27. novembri 2020. a otsus nr 2-19-19202/30 p 21

¹³⁹ Riigikohtu tsiviilkolleegiumi 30. aprilli 2020. a otsus nr 2-17-2152/74 p 14

¹⁴⁰ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 18

realiseerumisele omaste kahjudega, kasutades selleks hetkel kehtetu teeseaduse¹⁴¹ §-is 2 sätestatud tee mõistet. Autori seisukohast on liiklusriskile omaseks tingimuseks kahju põhjustamine kindlustuskohustusega sõidukiga, mida kasutati mistahes viisil peamiselt isikute või kaupade transpordivahendina. Juhul kui faktiliste asjaolude alusel on õnnetusjuhtum hinnatud kindlustusjuhtumiks sõiduteel, siis peaks samadel asjaoludel toimunud õnnetusjuhtum olema loogiliselt võttes kindlustusjuhtum ka nt põllul, metsas või muus kohas, mida ei saaks teeks või muuks sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks pidada. Seda autori arvates peamiselt sellepärast, et kohustusliku vastutuskindlustuse eesmärgiks on kannatanu huvide kaitsmine.

Eespool nimetatust järeldeb autor, et LKindlS § 8 lõike 1 punktis 3 sätestatud piirang ei ole direktiivi sätete, nendes taotletava eesmärgi ega Euroopa Kohtu vastavasisulise praktikaga kooskõlas.

¹⁴¹ Teeseadus - RT I, 12.07.2014, 24

3. KINDLUSTUSJUHTUMIT VÄLISTAVAD ASJAOLUD

3.1. Kahju põhjustamine sõidukis

LKindlS § 8 lõikes 2 on toodud kindlustusjuhtumi välistused e asjaolud, mille korral hoolimata lõikes 1 toodud eeldustest ei ole tegemist kindlustusjuhtumiga, mille osas peaks kindlustusandja või Liikluskindlustusfond tekkinud kahju hüvitama.

Punktis 1 on välistatud kindlustuskaitse sõidukis, sealhulgas õhu- ja veesõidukis, välja arvatud liinivedu tegevale parvlaevale peale- või mahasõidul. Sättega on seadusandja soovinud kindlustusjuhtumi alt välja jätta õnnetusjuhtumi toimumisel sõiduki sees tekkiva võimaliku kahju, mis ei ole seotud sõidukis liiklevate reisijate isikukahjuga.

Kuna parvlaevale peale- või mahasõidul on tegemist olukorraga, kus tavapäraselt saab sõiduki käitamise või paiknemisega kahju tekkida, on seda käsitletud erandina. Iseenesest on võimalik kahju tekkimine kolmandale isikule ka siis kui sõiduk paikneb teises sõidukis, nt olukorras, kus maismaa-, õhu- ja veesõidukis pargitud sõiduk hakkab mingil põhjusel liikuma ja tekitab sellega seoses kahju kolmandale isikule.

Direktiivi artikli 3 alusel peab liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus olema kaetud kindlustusega. Liidu õigusnormidega määratakse seejuures kohustus tagada kolmandatele isikutele sõidukitega tekitatud kahju katmine tsiviilvastutuskindlustusega, täpsustatakse kahju liigid ja kolmandad isikud, kes peavad selle kindlustusega kaetud olema ning liikmesriigi õigusega reguleeritakse kahju hüvitamise ulatust.

Euroopa Kohus on oma praktikas¹⁴² selgitanud, et liidu õigusnormidega määratakse üksnes kohustus tagada kolmandatele isikutele sõidukitega tekitatud kahju katmine tsiviilvastutuskindlustusega, kuid liidu õigus ei saa reguleerida seda, mis ulatuses liikmesriigi õiguse alusel sellist kahju hüvitatakse. Seega määrab iga liikmesriik oma tsiviilvastutuse süsteemi ise kindlaks. Samas ei saa liikmesriigid oma siseriiklike sätetega, mis käsitlevad liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist, piirata direktiivi kasulikku mõju.

¹⁴² C-348/98 p-d 23 ja 29, C-537/03 p 24, C-356/05 p 33, C-409/09 p 25, C-300/10 p-d 37-42

Direktiivi kasulik mõju oleks piiratud olukorras, kus üldiste ja abstraktsete kriteeriumide põhjal kindlaks määratud siseriiklikud kindlustusvaldkonna õigusnormid, s.o LKindlS sätted, võtavad kannatanult õiguse saada kohustusliku liikluskindlustuse hüvitist või piiravad seda õigust ebaproportsionaalselt. Sel juhul eeldab proportsionaalsuse põhimõtte juhtumipõhist hindamist. Selline hindamise vajadus ja seega ka kasuliku mõju riive puudub olukorras, kus kannatanu hüvitise saamise õigust on piiratud üldise tsiviilvastutussüsteemiga, s.o VÕS sätete alusel.¹⁴³

Antud olukorras ei teki kannatanule nõudeõigust mootorsõiduki valdaja riskivastutusest, sest VÕS §-i 1057 punktide 1 ja 2 alusel on mootorsõiduki valdaja riskivastutus välistatud olukorras, kus kahjustatud on sõidukiga veetav asi, mida sõidukis viibiv isik ei kanna seljas ega kaasas ning sõiduki valdajale hoiule antud asi.

Seega on sõidukis tekkiva kahju täitmiskohustuse ulatus riskivastutuse korras LKindlS-is piiratud sarnaselt VÕS sätetega, tagades LKindlS § 33 punkti 3 alusel hüvitise õnnetusjuhtumi ajal sõidukis viibinud isiku isiklike tarbeesemete kahjustamisest või hävimisest tuleneva kahju. LKindlS §-i 23 alusel võib kannatanu esitada kindlustusandja vastu lisaks VÕS §-ile 1057 ka õigusvastaselt ja süüliselt tekitatud kahju hüvitamise nõude VÕS §-i 1043 jj sätete alusel, reisijaveolepingu puhul VÕS § 824 jj sätete kohase kahjunõude ning matusekulud enda kanda võtnud või need kandnud isik võib esitada kahjunõude VÕS §-i 129 alusel.

Sellest olenevalt on antud piirang vajalik ning kooskõlas direktiiviga liikmesriikidele pandud kohustustega ja Euroopa Kohtu hüvitamisele kuuluvat kahju puudutavate seisukohtadega.

3.2. Kahju põhjustamine suletud alal

LKindlS § 8 lõike 2 punktis 2 on välistusena kirjeldatud paika, mis on suletud ja eraldatud võistluseks, treeninguks või muuks samalaadseks ürituseks. LS § 1 lõige 4 ei käsitle liiklusena liikumist ja paiknemist teel, mis on suletud liikluseks võistluste ja massiürituste läbiviimiseks. Kindlustusandja ei ole seega kindlustusmakse arvutamisel sellisel viisil sõiduki käitamisega

¹⁴³ C-357/03 p-d 24-30, C-356/05 p-d 33-35, C-409/09 p-d 28-31, C-484/09 p-d 37-38, C-300/10 p-d 32-35, C-506/16 p-d 32-36

arvestanud, sellest olenevalt on loogiline, et kindlustusandja ei peaks sellist riski enda kanda võtma. LKindlS kommenteeritud väljaande¹⁴⁴ alusel on punkti 2 alusel kindlustusjuhtumi alt välistatud üksnes selline kahju, mis on tekitatud konkreetsel võistlusel või treeningul osaleja poolt kolmandale isikule. Välistusega on seega hõlmatud nt autoralli võistlusel sõitja vastutus liikluskindlustuse mõttes. Seega ei laiene välistus muudele sõidukitele, mida nt kasutatakse selliste ürituste teenindamiseks.

Punktis 3 on välistatud paigana avalikuks liiklemiseks suletud lennuvälja territoorium. Kuna lennuvälja parkla on kasutamiseks avatud territoorium, ei kuulu see antud sätte piiridesse.

Asjaolu, kas mingi konkreetne ala on avalikule liiklusele avatud või mitte, on fakti küsimus, lähtudes selle ala asukohast ja võimalikest juurdepääsu piirangutest.

LKindlS seletuskirja¹⁴⁵ ja kommentaaride¹⁴⁶ alusel on punktis 2 ja 3 nimetatud välistustele omane sõiduki kasutamine viisil, mis ei allu liikluseeskirjadele ning olukorras, kus sõidukit kasutatakse muuks otstarbeks kui peamiselt transpordivahendina, mis on seega Euroopa Kohtu praktikaga „sõiduki kasutamise“ mõiste alt välistatud.

Lähtudes asjast C-162/13 (*Vnuk*), jõudis eelotsust menetlenud kohus asjas C-514/16 (*Andrade*) seisukohani, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatus ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse, täpsustades, et direktiivi artikli 3 esimese lõigu alusel kuulub „sõiduki kasutamise“ kohaldamisalasse igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine (p-d 35-39).

Asjas C-334/16 (*Torreiro*) viibis 2012. a-l sõjaväemanöövrite alal sõjaväemaasturis kaasreisijana Hispaania sõjaväe ohvitser, kellel tekkis tervisekahjustusi kui sõiduk rullus üle katuse. Kindlustusandja keeldus hüvitise väljamaksmisest põhjusel, et õnnetus ei olnud tingitud ühestki „sõiduki kasutamise“ga seotud asjaolust“, kuna see juhtus siis, kui sõiduk liikus sõjaväemanöövrite alal, millele on kõigi mittesõjaväeliste sõidukite juurdepääs piiratud. Sellest tulenevalt leidis kindlustusandja, et see ala ei olnud „liikluseks sobiv“ ning selleks „tavapäraselt“ kasutatav.

Kohus, tuginedes asjadele nr C-162/13 (*Vnuk*) ja C-514/16 (*Andrade*), leidis, et mõiste „sõiduki kasutamine“ laieneb lisaks teeliiklusele ka mistahes muudele aladele ja teedele. Seega kõnealuse mõiste ulatus ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse, vaid oluline on

¹⁴⁴ J. Lahe, jt. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Juura:2017, lk 50

¹⁴⁵ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 19

¹⁴⁶ J. Lahe, jt. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Juura:2017, lk 50-51

tuvastada, kas sõidukit kasutati vastavalt selle tavapärasele otstarbele (p-d 28-31). Kuna õnnetuse toimumise ajal kasutati sõjaväemaasturit transpordivahendina, siis on tegemist kindlustusjuhtumiga.

Kohus lisas, et põhikohtuasjas viidatud asjaolud, milleks olid sõiduki kasutamine ajal, mil see oli mittesõjaväelistele sõidukitele suletud, ning alal, millel kasutamiseks ei olnud sõiduk mõeldud, ei avalda sellele järeldusele mõju ega piira seega kõnealuselt sättest tulenevat kindlustuskohustust (p 34).

Asjas C-648/17 (*BTA*), kus õnnetusjuhtum tekkis parkas, täpsustas kohus, et direktiivi artiklid 12 ja 13 annavad alust arvata, et liikluskindlustus puudutab tsiviilvastutust, mis ei tulene mitte üksnes sõiduki juhtimisest, vaid ka muudest viisidest, kuidas teised isikud peale juhi võivad seda sõidukit kasutada (p 43). Sellest lähtuvalt hõlmab mõiste „sõiduki kasutamine“ igasugust kasutusviisi, kui see tähendab sõiduki kasutamist transpordivahendina (p 44).

Asjas C-100/18 (*Línea Directa*), kus õnnetusjuhtum toimus eraomandis olevas garaažis, võttis kohus varasema praktika kokku ning selgitas, et sõiduki kasutamise all on mõeldud sõiduki mistahes viisil kasutamist, s.h väljaspool teeliikluse olukordi, ja sõltumata maastiku omadustest (p 40), niikaua kuniks sõidukit kasutatakse vastavalt tema transpordivahendina kasutamise otstarbele sõiduki liikumise ajal, kuid põhimõtteliselt ka kahe sõidu vahelisel parkimise ajal (p 42).

Sellest tulenevalt on Euroopa Kohus väljendanud LKindlS § 8 lõikes 2 toodud kindlustusjuhtumi välistuste osas kaks olulist seisukohta: 1) kindlustusjuhtumi hindamise osas ei oma tähtsust asjaolu, et sõidukit kasutatakse alal, mis on sõidukitele kasutamiseks suletud ja 2) kindlustusjuhtumi alt tuleb välistada need olukorrad, kus sõidukit kasutati muudel otstarvetel kui isikute ja kaupade transportimiseks. Üks selline õigustatud ja vajalik välistus on sõiduki kasutamine erinevatel spordivõistlustel.

Kuigi punktis 4 on välistatud töösooritus, on autori arvates punktis 2 nimetatud välistus oluline võimalike vaidluste ennetamiseks ja ärahoidmiseks ning kindlustusjuhtumi määratlemisel ja kindlustuslepingu sõlmimisel pooltele õiguskindluse tagamiseks. Samas on autori arvates sõna „suletud“ sätte sõnastuses ebavajalik eeldus ning välistuses tuleb aluseks võtta sõiduki kasutusotstarve, mitte territooriumi omadused.

Punkti 3 osas tuleb arvestada, et avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil kasutatakse sõiduvahendeid peamiselt isikute ja kaupade transportimiseks. Euroopa Kohtu praktikas

väljendatud seisukohtadest tulenevalt loetakse töömasinaks sellist sõidukit millega tehakse üksnes töösooritusi. Samas on töösoorituste hindamine oluline üksnes selliste sõidukite puhul, mida saab kasutada nii transpordivahendina kui töömasinana. Seega reisijate bussiga transportimine või üksnes kaupade transportimiseks kohandatud sõidukiga kaupade vedamine ei saa kuuluda nende olukordade alla, kus esineb hindamise vajadus. Autori arvates tuleb olukorras, kus sõiduvahendit saab kasutada nii transpordivahendina kui töömasinana eeldada, et sõiduki liikumine on omane transpordivahendina kasutamisele ning seismist töösooritusele.

Asjas C-80/17 (*Juliana*) leidis kohus, et kindlustuskohustuse olemasolu tuleb alati kindlaks teha enne seda, kui sõiduk võib sattuda liiklusõnnetusse (p 40) ning see ei saa olla sõltuvuses asjaolust, kuidas sõidukit kasutati või plaaniti kasutada teatud ajahetkel (p 41). Kindlustusjuhtumi hindamisel tuleb lähtuda objektiivsetest faktilistest asjaoludest, mis puudutavad sõiduki kasutamist. Olukorras, kus direktiivi artikli 1 punkti 1 kohase sõiduki kasutamisest peamiselt transpordivahendina on põhjustatud õnnetusjuhtum, mille tagajärjel on tekkinud kannatanule kahju ning esineb põhjuslik seos sõiduki kasutamise ja kahju tekkimise vahel, ei saa hindamise tulemus oleneda sellest, millisel alal õnnetusjuhtum toimus, vastupidine tõlgendus ei aitaks tagada, et kannatanu saaks igal juhul hüvitist. Juhul kui samadel asjaoludel oleks sõiduki kasutamist avalikuks liikluseks avatud teel või alal hinnatav kindlustusjuhtumina, ei saa tulemus erineda sellest, kui sama õnnetusjuhtum toimus avalikuks liikluseks suletud alal. Seletuskirjas¹⁴⁷ on seda põhjendatud sellega, et suletud tsoonis on ohutuse tagamine territooriumi valdaja ülesanne ning selles tsoonis ei kehti tavapärane liiklusrisk. Lisaks on märgitud, et hüvitamisele ei kuulu eritööd teostava sõiduki poolt kahju tekitamine tavapäraseks liikluseks suletud territooriumil. Töösoorituse käigus kahju põhjustamine on välistatud punktis 4. Sellest eeldab autor, et seadusandja on punktiga 3 soovinud piirata kindlustuskaitset lähtudes maastiku omadustest.

Olukorras, kus sama sõiduki kasutamine peab väljaspool lennujaama avalikuks liikluseks suletud territooriumit olema kohustuslikus korras kindlustatud viitab autori arvates asjaolule, et sõidukit kasutatakse peamiselt transpordivahendina ka lennujaama territooriumil.

Seadusandja ebaõnnestunud rõhuasetust „avalikuks liikluseks suletud“ saab tuletada ka ringkonnakohtu otsusest 2-16-122492, kus kohus lahendas küsimust, kas tehnöülevaatuseks ettenähtud ala on sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatav ala. Apellatsioonikaebuses oli hageja põhjendanud, et LKindIS § 8 lõikes 2 on erandid seotud sõidukiga liiklemisel kohas, mis on suletud

¹⁴⁷ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 19

või eraldatud. Sellest tuletas hageja, et ka tehnülevaatuspunktis toimunud liiklusõnnetus võiks olla erandi alla liigituv koht.

Jättes kõrvale punktide 2 ja 3 ebaõnnestunud sõnastused, on piirangute eesmärgiks välistada kindlustusjuhtumi alt sõiduki kasutamine muudel eesmärkidel kui peamiselt transpordivahendina isikute või kaupade veos. Sellisteks eesmärkideks on punktis 4 käsitletav sõiduki kasutamine töösoorituste täitmiseks, mille alla autori arvates saab liigitada ka punktis 2 nimetatud osalemist võistlustel ja treeningutel või samalaadsetel üritustel. Samas ei ole autori arvates direktiivi eesmärgi ja sätetega ega Euroopa Kohtu praktikaga kooskõlas punktide 2 ja 3 osas rõhuasetuse panemine maastiku omadustele ning punkti 3 alusel kindlustusjuhtumi välistamine lennujaama suletud territooriumil.

3.3. Kahju põhjustamine töösoorituse käigus

LKindlS § 8 lõike 2 punktis 4 on kindlustusjuhtumi alt välistatud sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatav ala ajal, mil see on avalikule liiklusele suletud, ning kui sõidukit, millega kahju põhjustati, kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil ja kahju põhjustatakse vahetult töösoorituse käigus. Tegemist on LKindlS § 8 lõike 1 punkti 2 osas täpsustava sättega, kuna üldjuhul sõiduki kasutamisel töomasinana ei realiseeru sõiduki liikluses käitamisele iseloomulik risk, s.o oht, mis on seotud sõiduki kasutamisega isikute ja kaupade transportimisel. Piirang kehtib üksnes avalikuks liiklemiseks suletud alal sõiduki kasutamise kohta, seega traktoriga maanteel liiklemine ei välju kindlasti selle sätte alusel kindlustuskaitse alt. Samuti ei laiene piirang juhtumitele, kus kahju põhjustati muul viisil kui vahetult töösoorituse käigus.

LKindlS § 8 lõike 2 punktid 2-4 kirjeldavad kindlustusjuhtumi välistusi liiklemiseks selleks suletud alal. Seadusandja on töösoorituste osas toonud näidisloeteluna metsa-, põllu- või ehitustööd. LKindlS seletuskirja¹⁴⁸ ja kommentaaride¹⁴⁹ alusel on töösooritus kui selline liikluskindlustuse

¹⁴⁸ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE, lk 19

¹⁴⁹ J. Lahe, jt. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Juura:2017, lk 50-51

kindlustuskaitse alt välistatud ka Euroopa Kohtu praktikas sõiduki kasutamise mõistega seotud seisukohtades. Seejuures ei ole mõistet „töösooritus“ seadusandja poolt sisustatud.

Tuginedes asjale C-162/13 (*Vnuk*) selgitas kohus asjas C-514/16 (*Andrade*), et direktiivi artikli 3 esimese lõigu alusel kuulub „sõiduki kasutamise“ kohaldamisalasse igasugune direktiivi artiklis 1 nimetatud sõiduki transpordivahendina kasutamine (p 38). Kuna sellist sõidukit võib lisaks transpordivahendina kasutamisele teatud juhtudel ka tööseadmena, on vaja kindlaks teha, kas sellise sõidukiga toimunud õnnetuse ajal kasutati seda sõidukit peamiselt transpordivahendina, mis on hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“, või tööseadmena, mispuhul ei ole see kasutamine selle mõistega hõlmatud (p 40).

Nimetatud kohtuotsustest lähtuvalt leidis kohus asjas C-334/16 (*Torreiro*), et mõiste „sõiduki kasutamine“ laieneb lisaks teeliiklusele ka mistahes muudele aladele ja teedele. Seega kõnealuse mõiste ulatus ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse, vaid oluline on tuvastada, kas sõidukit kasutati vastavalt selle tavapärasele otstarbele, mis hõlmab igasugust kasutusviisi, kui see tähendab sõiduki kasutamist transpordivahendina. (p-d 28-31, 44). Seejuures sõiduki kasutamine ajal, mil see oli sõidukitele suletud ning alal, millel kasutamiseks ei olnud sõiduk mõeldud, ei avalda sellele järeldusele mõju ega piira seega kindlustuskohustust (p 34).

Sama seisukohta on kohus jälginud ka edaspidises praktikas asjades C-648/17 (*BTA*) ja C-100/18 (*Línea Directa*). Viimases nimetatud asjas selgitas kohus sarnaselt varasemale praktikale, et liikluskindlustuse kindlustusandja täitmiskohustuse tuvastamisel omavad tähtsust üksnes need faktilised asjaolud, mille alusel on võimalik tuvastada, kas õnnetusjuhtumi toimumisel kasutati sõidukit selle tavapärasele otstarbele vastavalt, mis liikluskindlustuse puhul tähendab sõiduki mistahes viisil peamiselt transpordivahendina kasutamist.

Sellest tulenevalt on Euroopa Kohtu seisukohast kindlustuskatte mõttes sõiduki kasutamise all mõeldud maastiku omadustest sõltumata mistahes viisil kasutamist, s.h sõiduki seismist, niikaua, kuniks selline kasutamine vastab sõiduki tavapärasele kasutusotstarbele transpordivahendina. Seejuures ei ole kahju põhjustajat direktiiviga määratleda soovitud. Sellest tulenevalt ei ole kindlustusjuhtumi saabumiseks oluline tuvastada, kelle tegevuse või tegevusetuse tagajärjel kahju kannatanule saabus.

Samas on vaja tuvastada, et sõidukit ei kasutatud õnnetusjuhtumi toimumise ajal üksnes tööseadmena. Eesti kohtud on Euroopa Kohtu praktikast selleks kasutanud kõige enam asjas C-514/16 (*Andrade*) toodud seisukohti. Selle asja punktis 40 on kohus kirjutanud järgnevalt: „Seoses sõidukitega, mida võib nagu kõnesolevat traktorit lisaks tavapärasele transpordivahendina kasutamisele teatud juhtudel kasutada tööseadmena, on vaja kindlaks teha, kas sellise sõidukiga toimunud õnnetuse ajal kasutati seda sõidukit peamiselt transpordivahendina, mispuhul võib see kasutamine olla hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses, või tööseadmena, mispuhul ei ole see kasutamine selle mõistega hõlmatud.“ Autori arvates on kohus sellise sõnastusega soovinud seada vastakuti sõiduki kasutamise kas peamiselt transpordivahendina või üksnes tööseadmena. Selline lähenemine on ka põhjendatud, sest eluliste asjaolude pinnalt on tihti keeruline tuvastada kuna sama sõiduki kasutamine üksnes transpordivahendina või üksnes tööseadmena algab või lõpeb, kuid liiduüleselt on vaja direktiiviga seatud eesmärkide saavutamiseks seisukohta, mis iga üksikjuhu hindamisel tagaks direktiiviga soovitud kasuliku mõju. Selleks on autori arvates kohus lähtunud üksnes vajadusest tuvastada, kuidas konkreetselt õnnetuse hetkel kindlustuskohustusega sõidukit kasutati, olenemata sellest, milliseks otstarbeks sellist sõiduvahendit tavapärastel kasutatakse või kus sõidukit kasutatakse.

Tsiviilasjas nr 2-13-32678 tõi Tallinna Ringkonnakohtus sõiduki kasutamise hindamise vajaduse selgitamiseks näite. Selle alusel, kui talvel sõiduki kasutamisega seotud kahju oleks põhjustatud lumekoristustööde käigus, siis ei oleks tegemist teeliikluses põhjustatud kahjuga, s.o. liikluskindlustuse kahjujuhtumiga, kuna LKindIS § 8 lõike 2 punkti 4 kohaselt on kindlustusjuhtumi alt välistatud sõiduki kasutamine töösoorituse käigus.¹⁵⁰

Asjas nr 2-18-7373¹⁵¹ oli vaidluse all küsimus, kas ehitusplatsil toimunud õnnetusjuhtum, kus kraanalt kukkus noole otsast maha traavers, mis kahjustas ehitusplatsile pargitud sõidukit, saab lugeda kindlustusjuhtumiks. Hageja (kindlustusandja) väitel oli ehitusplats avalikuks liiklemiseks suletud ala, kahju ei tekkinud LS § 2 punktis 81 sätestatud teel ning kahju juhtus vahetult töösoorituse käigus. Kostja hinnangul ei olnud ehitusplats kahjujuhtumi toimumise hetkel avalikule liiklusele suletud koht, samuti ei osalenud kostjale kuuluv sõiduk ehitusobjektile aktiivses tööprotsessis (ei olnud ehitustööd tegev masin), s.t tegemist oli sõidukiga, millega liiguti tavapärase liikluses. Kohus, arvestades mh kraanajuhi selgitusi, hindas otsuses täpsemalt

¹⁵⁰ Tallinna Ringkonnakohtu 25. veebruari 2015. a otsus kohtuasjas nr 2-13-32678 lk 5

¹⁵¹ Harju Maakohtu 23. augusti 2018. a otsus kohtuasjas nr 2-18-7373/11

põhjendamata, et kahju põhjustati ehitusplatsil, mis oli avalikule liiklusele suletud ala. Kraana, millega kahju põhjustati, kasutati ehitustöödel ja kahju põhjustati vahetult töösoorituse käigus.

Euroopa Kohtu praktika kohaselt, mh asjades C-334/16 (*Torreiro*) ja C-514/16 (*Andrade*) toodud seisukohtade alusel ei oma LKindlS § 8 lõike 1 kohaselt õnnetusjuhtumi kindlustusjuhtumiks hindamisel tähtsust õnnetusjuhtumi toimumiskoht ega asjaolu, kas tegemist oli avalikuks liiklemiseks avatud või suletud alaga. Samas on LKindlS § 8 lõike 2 punktis 4 seatud kindlustusjuhtumi välistusele täiendavad eeldused, mis on direktiivi artikli 28 lõike 1 alusel lubatavad. Olukorras, kus õnnetusjuhtumis osalenud sõidukit sai kasutada nii transpordivahendina kui ka tööseadmena omavad kindlustusjuhtumiks hindamisel tähtsust üksnes need faktilised asjaolud, mille alusel on võimalik tuvastada, kuidas sõidukit kasutati. Kahju põhjustati kraanaga ning kahju tekkis traaversi veokilt mahalaadimisel. Kraana seisis õnnetusjuhtumi ajal paigal. Kauba peale ja mahalaadimine ei ole kraana kui transpordivahendi kasutamiseks eelduslikud ega vajalikud omadused, kuid on olemuslikult seotud kraana kui töömasina kasutamisega. Sellest olenevalt on autori arvates tegemist töösoorituse ajal toimunud kahjuga.

2020. aastal tegi Harju Maakohus otsuse asjas nr 2-19-19202, kus vaidluse all oli küsimus, kas siloaugus traktoriga tagurdamist, mille tagajärjel sõitis traktor otsa teleskooplaadurile, põhjustades viimasele varalise kahju, saab pidada kindlustusjuhtumiks. Hageja (kahju hüvitanud kasko-kindlustusandja) seisukohast ei ole tõendatud, et siloauk oli liiklusele suletud ala. Viidates asjale C-514/16 (*Andrade*) selgitas hageja, et kahju toimus tagurdamismanöövri käigus, mis on iseloomulik manööver igasugusele sõidukile, sõidukit kasutati transpordivahendina selle tavapärasel viisil ning kahju põhjustati hooletu tagurdamismanöövri tagajärjel siloaugus, mis on vaadeldav traktori tavapäraseks liikluseks kasutatava alana. Kostja viitas seaduse seletuskirjale ning esitas kaks vastuväidet: 1) siloaugu puhul ei ole tegemist liikluseks tavapäraselt kasutatava alaga LKindlS § 8 lõike 2 punkti 4 mõistes ning 2) siloauk ei ole ala, mis LS alusel oleks tee mõistega kaetud, seega ei kuuluks kahju hüvitamisele ka LKindlS § 8 lõike 1 punkti 3 alusel. Kostja hinnangul ei ole hageja tõendanud, et siloauk on avalikule liiklusele avatud koht ning tugineb seisukohale, et tegemist on avalikule liiklusele suletud alaga, mida kohus saab lugeda üldtuntud asjaoluks. Kostja ei nõustunud hageja antud tõlgendusega asjadele C-514/16 (*Andrade*) ja C-162/13 (*Vnuk*) ning leidis, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt tuleb eelkõige hinnata millisel eesmärgil tööseade käivitati ning kas traktori põhifunktsiooniks oli olla tööseade. Hageja ei ole tõendanud millisel eesmärgil Traktor käivitati ning et Traktori käivitamise ainus eesmärk oleks

olnud Traktori tagurdamine siloauku. Kostja hinnangul peaks traktor siloauku sõitma üksnes töö eesmärgil.

Kohus luges kostjaga nõustudes 1) üldtuntuks asjaolu, et siloaugud ei ole liiklusele avatud, vaid neid kasutab üldjuhul üksnes konkreetse kinnisasja omanik või valdaja, 2) seaduse seletuskirjas toodud ehitusplatsi näite varal on ilmselge, et seadusandja tahteks ei saanud olla, erinevalt nt ehitusplatsist, siloaugu lugemine avalikule liiklusele avatud alaks. Vastupidine seisukoht oleks vastuolus mõistlikkuse põhimõttega ja tähendaks inimeste ohtu seadmist, 3) hageja ei selgita, kuidas oleks kõrvalisel tavaliiiklejal võimalik siloaugus ohutult liigelda, 4) hageja pole esitanud mingeid tõendeid selle kohta, nagu oluks käesoleval juhul siloauk avatud avalikule liiklusele ja 5) traktori liikumine õnnetusjuhtumi toimumise ajal ei tõenda, et traktorit oleks kasutatud transpordivahendina (p 22).

Kohus järeldas, et traktori põhifunktsiooniks oli olla tööseade, sest hageja ei ole väitnud ega tõendanud, et traktori kasutamise peamine eesmärk oleks olnud traktori tagurdamine siloauku ehk traktori kasutamine transpordivahendina. Kohus nõustus kostjaga, et traktor peaks siloauku sõitma üksnes töö eesmärgil, mistõttu saab ka siloaugus tagurdamise tagajärjel tekkinud kahju lugeda põhjustatuks vahetult töösoorituse käigus. Seega siloaugus saabki kõne alla tulla üksnes kahju tekitamine vahetult töösoorituse käigus, sest siloauk on oma olemuselt mõeldud töötamiseks ja mitte sõidukite kasutamiseks avalikus liikluses tavalise transpordivahendina (p 23).

Antud töös eespool nimetatud Euroopa Kohtu praktikast asjades C-162/13 (*Vnuk*), C-514/16 (*Andrade*), C-334/16 (*Torreiro*), C-648/17 (*BTA*) ja C-100/18 (*Línea Directa*) on kohus korduvalt sedastanud, et kindlustuskohustus ei saa olla sõltuvuses maastiku omadustest, millel sõiduk õnnetusjuhtumi toimumise hetkel liikus või seisis ning sõiduki kasutamise määratlemisel ja kindlustuskohustuse tuvastamisel ei oma tähtsust, kas sõidukit kasutati ajal, mil see ala oli sõiduki kasutamiseks suletud ega asjaolu, et sõidukit kasutati alal, millel kasutamiseks ei olnud see ette nähtud. Seega kindlustusandja täitmiskohustuse tuvastamisel omavad tähtsust üksnes need faktilised asjaolud, mille alusel on võimalik tuvastada, kas õnnetusjuhtumi toimumisel kasutati sõidukit mistahes viisil kas peamiselt transpordivahendina või üksnes tööseadmena.

Kohus oleks pidanud LKindlS-is toodud sätet tõlgendama koostoimes direktiiviga, selles soovitud eesmärkidest ja kasulikust mõjust lähtuvalt hindama, kas poolte toodud faktiväidete alusel kasutati sõidukit õnnetuse toimumise hetkel peamiselt transpordivahendina või üksnes töösoorituse tegemiseks. Üksnes pärast traktori tööseadmena kasutamise tuvastamist omab autori arvates

LKindlS § 8 lõike 2 punktis 4 nimetatud kindlustusjuhtumi välistuse osas tähtsust täiendavate eelduste kontrollimine (teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see ala on avalikule liiklusele suletud). Kohus ei põhjendanud kuidas saab siloaugu lugemine avalikule liiklusele avatud alaks seada ohtu inimestele. Kohus ei selgitanud seadusest tulenevat vajadust, miks hageja oleks pidanud tõendama, et siloaugus oli ohutu liigelda. Kohtu järeldus, et traktori põhifunktsiooniks on olla tööseade ei ole põhistanud ning isegi kui tehase kirjelduse alusel oleks traktori transpordivahendina kasutamine välistatud, ei oleks tegemist juhtumipõhise hindamisega, mis on kooskõlas Euroopa Kohtu praktikaga.

Euroopa Kohtu praktika näeb ette juhtumipõhist hindamist, kus oli vaja välja selgitada faktiliste asjaolude alusel, kas vahetult enne õnnetusjuhtumit kasutati traktorit peamiselt transpordivahendina või üksnes tööseadmena – juhul kui traktori kasutamise eesmärgiks oligi siloaugus manööverdamine, oleks tegemist kindlustusjuhtumiga. Töösooritusega oleks tegemist nt olukorras, kus traktorit oleks kasutatud energiaallikana muu seadme töös hoidmiseks või oleks kahju põhjustatud seisva traktori koppa kasutades.

Selle peale esitas hageja Tallinna Ringkonnakohtusse apellatsioonikaebuse kahe peamise seisukohaga: 1) kohus on valesti lugenud üldtuntuks siloaugu olemise liiklemiseks suletud alana. Avalikku liiklust saab sulgeda üksnes liiklusseaduses sätestatud korras ja juhtudel ning 2) maakohtu otsus on vastuolus Euroopa Kohtu seisukohtadega. Mõistet „sõiduki kasutamine“ tuleb tõlgendada direktiiviga kooskõlas. Euroopa Kohus asus seisukohale, et sõiduki kasutamiseks selle tavapärase otstarbe kohaselt on sõidukiga tagurdamine. Samuti ei sõltu see maastiku eripäradest. LKindlS § 8 lõike 2 punkti 4 välistus kohalduks juhul kui sõidukit kasutatakse tööseadmena. Igasugune sõiduki kasutamine transpordivahendina välistab selle lugemise tööseadmena kasutamiseks. Seega ei oma tähtsust, et sõidukit kasutatakse siloaugus. Sõidukiga tagurdamisel kahju tekkimine on selle sõiduki iseloomuliku riski realiseerumine. Käesoleval juhul ei ole kostja tõendanud, et traktorit kasutati tööseadmena. Traktorite kokkupõrge polnud mitte töösooritusele iseloomuliku riski, vaid mootorsõidukile iseloomuliku riski realiseerumine.

Ringkonnakohtus nõustus hageja seisukohaga, et siloaugu suletud alaks olemist ei saa pidada üldtuntuks, märkides, et pooled ei ole asjas esile toonud liiklusseaduses sätestatud asjaolusid, millest tulenevalt saaks järeldada, et tegemist oli siloaugu avalikule liiklusele sulgemisega LKindlS § 8 lõike 2 punkti 4 mõttes. Ringkonnakohtus lükkas ümber ka maakohtu seisukoha sellest, et

siloauk on oma olemuselt mõeldud töötamiseks ja mitte sõidukite kasutamiseks avalikus liikluses tavalise transpordivahendina (p 19-21).

Ringkonnakohus ei nõustunud hagejaga, et igasugune sõiduki liikumine (edaspidi või tagurpidi) välistab selle lugemise töösoorituseks LKindlS § 8 lõike 2 punkti 4 mõttes ning nõustus maakohutuga, viidates asjale nr 2-13-32678¹⁵², et kahju põhjustamine töösoorituse käigus ei ole sõltuvuses sõiduki liikumisest, vaid eesmärgist, milleks konkreetset sõidukit kasutatakse. Ringkonnakohus viitas ka Riigikohtu otsusele nr 2-17-2152, mille alusel tuleb riigisisest õigust tõlgendada kooskõlas direktiiviga (p 21).

Autori arvates on ringkonnakohus viidates asjale C-514/16 (*Andrade*) teinud punktis 21 korrektse järelduse, mis puudutab hindamist, kas traktorit kasutati transpordivahendina või töömasinana, märkides, et sõiduki liikumine ei oma selles osas ainumääravat tähtsust. Asjas C-514/16 (*Andrade*) viitas Euroopa Kohus, et kindlustusjuhtumi määratlemisel on oluline tuvastada kas õnnetuse toimumise ajal kasutati sõidukit peamiselt transpordivahendina või tööseadmena. Kuna üldjuhul saab sõiduki liikumist seostada selle kasutamisega transpordivahendina ning seismist töösooritusega, on autori arvates sõiduki liikumise tuvastamine oluline asjaolu selle hindamisel. Arvestades, et Euroopa Kohus on läbivalt kasutanud sarnast kirjaviisi, saab sellest järeldada, et tööseadmeks on sõiduk siis kui seda kasutati õnnetuse toimumise hetkel üksnes töösoorituse tegemiseks. Vastasel juhul oleks kohus kirjeldanud eeldust sarnaselt transpordivahendiks olemise kirjeldusele.

Autor ei nõustu ringkonnakohtu otsuse punktis 21 toodud seisukoha selle osaga, kus kohus leidis, et hindamisel tuleb arvestada, millises asukohas toimub põllutööde tegemiseks kasutatava sõiduki liikumine. Kuna kaasuses oli selleks asukohaks siloauk, leidis kohus, et see on oma olemuselt otseselt seotud põllutöödega ning põllutöö tegemise käigus selleks otstarbeks kasutatava sõiduki kasutamisel ei realiseeru mitte tavalisele sõidukile iseloomulik risk, vaid töösooritusele iseloomulik risk. Selliste eelduste kasutamine kitsendab töösoorituseks hindamise kriteeriume muudes olukordades ning maastiku omadused on mh Euroopa Kohtu seisukohtade alusel välistatud nendest asjaoludest, millest kindlustusjuhtumi hindamisel saab lähtuda.

Autori arvates ei oma kaasuse lahendamisel mingit tähtsust asjaolu, kuidas antud sõidukit üldiselt kasutatakse või kuidas sama sõidukit varem on kasutatud. Põhjusliku seose tuvastamine on

¹⁵² Tallinna Ringkonnakohtu 25. veebruari 2015. a otsus kohtuasjas nr 2-13-32678

sisuliselt asja juhtumipõhine hindamine. Juhtumipõhine hindamine eeldab üksnes faktiliste asjaolude alusel tuvastamist, kuidas konkreetset sõidukit vahetult enne õnnetusjuhtumit kasutati.

Autor nõustub ja peab kaasuse olulisemaks küsimuseks hoopis seda, kas hageja on tõendanud, et traktori kasutamise peamine eesmärk vahetult enne õnnetusjuhtumi toimumist oli selle manööverdamine siloaugus ehk traktori kasutamine transpordivahendina. Kaasusest ei loe välja traktori siloaugus kasutamise eesmärki, vaid üksnes viidet sellele, et kahju tekkis traktori manööverdamise käigus. Sellest olenevalt ei ole autori arvates hageja täitnud temalt nõutavat tõendamiskoormist, samas esitatud asjaolude pinnalt vastab traktori tegevus rohkem transpordivahendi tegevusele kui tööseadme tegevusele.

Euroopa Kohtu seisukohtadest tulenevalt ei oma tähtsust kas sõidukit kasutati alal, mis oli sõiduki kasutamiseks suletud. Samuti ei oma kindlustusjuhtumi määratlemisel tähtsust maastiku omadused, millel õnnetusjuhtum aset leidis. Selles valguses on LKindlS § 8 lõike 2 punkti 4 kaks esimest eeldust „teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see ala on avalikule liiklusele suletud“ ebavajalikud selleks, et välistada juhtumid, millal sõidukit kasutati muul otstarbel kui lõike 1 punkti 2 alusel peamiselt transpordivahendina.

Euroopa Kohtu praktika alusel ei ole töösooritus ka siis liikluskindlustusega hõlmatud kindlustusjuhtum, kui see ei toimunud suletud alal, sest töösoorituse osas ei saa olla tegemist liikluskindlustusele omase liiklusriski realiseerumisega. See piiritlus samas ei ole vastuolus direktiiviga, sest artikli 28 lõike 1 alusel võivad liikmesriigid kehtestada sätteid, mis on kannatanule soodsamad kui direktiivis seatud miinimumnõuded.

Seadusandja on soovinud sõiduki töösoorituse käigus kasutamist kindlustuskaitse alt välistada, mis iseenesest on vajalik selliste juhtumite välistamiseks, mis ei ole sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega seotud, kuid välistuse sõnastus ei täida seadusandja oletatavat eesmärki tagada kõigile kannatanutele võrdne kohtlemine.

Autori arvates on seadusandja normi loomisel tuginenud üksnes sõiduki kasutamisele kas transpordivahendina või töösoorituse tegemiseks, samas loogiliselt ei välista nimetatud tegevused mõnda muud võimalust kuidas sõidukit võidakse kasutada. Asjas nr 2-18-13359 oli sõiduki kasutamise eesmärgiks hoone omanikule kahju ja ebameeldivuste põhjustamine, mis ei vasta tööseadmena kasutamise eeldustele ega muule lõikes 2 nimetatud välistusele.

KOKKUVÕTE

Kindlustuslepingu olulisem osa on kindlustusjuhtumi määratlus. Sellest sõltub kindlustusandja tulevikus saabuv täitmise kohustus ehk kindlustuskaitse ulatus. Kindlustusjuhtumi legaaldefiniitsioon on kirjeldatud VÕS § 423 lõikes 1, mille kohaselt on tegemist eelnevalt kokkulepitud sündmusega, mille toimumise korral peab kindlustusandja täitma oma lepingust tuleneva täitmise kohustuse. Üldjuhul, tulenevalt lepinguvabaduse põhimõttest, sõnastatakse kindlustusjuhtum kindlustuslepingu tingimustes, kuid liikluskindlustuse korral on see sõnastatud LKindIS §-is 8.

Isikute vaba liikumine on üheks Euroopa Liidu põhivabaduseks. Liikluskindlustus mõjutab isikute ja sõidukite vaba liikumist. Seega on Euroopa Liit liikluskindlustuse siseturu tugevdamiseks ja konsolideerimiseks võtnud vastu liikluskindlustuse direktiive.

2009. aastal jõustus Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustust ning mis koondas kogu liidu varasema liikluskindlustuse regulatsiooni ühte direktiivi, milles kehtestatakse liiduülelset kohustuslikku liikluskindlustust puudutavad miinimumnõuded.

Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artikli 288 kolmanda lõike alusel on direktiiv selles saavutatava tulemuse seisukohalt Eestile siduv. Euroopa Liidu Lepingu artikli 19 lõike 3 punkti b ja ELTL artikli 267 punkti b alusel on Euroopa Kohus pädev tegema eelotsuseid, mis käsitlevad direktiivi tõlgendamist. Tagamaks, et liidu õigust kohaldatakse kõigis liikmesriikides ühetaoliselt ja lähtudes võrdsuse põhimõttest, tuleb liidu õigusnorme, mis ei viita otseselt liikmesriikide õigusele, nende tähenduse ning ulatuse kindlaksmääramiseks tõlgendada kogu Euroopa Liidus autonoomselt ja ühetaoliselt ning selleks tuleb arvestada õigusnormi konteksti ja direktiiviga taotletavat eesmärki, lähtudes Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast.

Töö eesmärk oli välja selgitada, kas direktiiviga kehtestatud kindlustuskohustus ja kannatanute kaitseks kehtestatud miinimumnõuded on korrektselt üle võetud LKindIS-i kindlustusjuhtumi definitsioonis lähtuvalt Euroopa Kohtu praktikas välja kujunenud seisukohtadest. Eeltoodust tulenevalt püstitas autor käesolevas töös hüpoteesi, et LKindIS regulatsioon ja Eesti kohtute praktika on kooskõlas direktiiviga ja direktiivi tõlgendava Euroopa Kohtu seisukohtadega.

Kindlustusjuhtumi esimese eeldusena on § 8 lõikes 1 märgitud „kolmandale isikule kahju tekitamine“. Autori arvates on seadusandja sellega esiteks viidanud sellele, et tegemist on vastutuskindlustusega ja teiseks piiritletud isikut, kellel saab kahju tekkimisest tuleneda nõudeõigus kindlustusandja või fondi vastu.

Kindlustusjuhtumi piiritlemisel on aluseks VÕS § 510 toodud vastutuskindlustuse mõiste, mille kohaselt peab kindlustusandja täitma kindlustusvõtja asemel kahju hüvitamise kohustuse ning hüvitama kahju, mille kindlustusvõtja on tekitanud kahjustatud isikule kindlustuse kehtivuse ajal toimunud kindlustusjuhtumi tagajärjel ja kandma õigusabile tehtud kulud.

Direktiivi artiklist 3 tuleneb liikmesriikidele kohustus kehtestada oma territooriumil kohustuslik liikluskindlustus, mis hõlmab kannatanu isiku- ja varakahju, mille eest vastutab kindlustusvõtja kannatanu ees tsiviilvastutuse korras.

Euroopa Kohus on oma praktikas kannatanu mõistet sisustanud laialt, hõlmates sisuliselt kõiki isikuid v.a sõiduki juhti, kes tekitas kindlustusrisiki realiseerumise tagajärjel kahju. Täpsemalt on nendeks isikuteks kõik õnnetusjuhtumi ajal sõidukis viibinud kaassõitjad ja sõidukist väljapool viibinud jalakäijad, jalgratturid ja muud mootori jõuta liiklejad. Kuna sõidukite poolt põhjustatud õnnetustes tuleb kannatanutele tagada samasugune kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimus, ei saa kannatanute kategooriast teha muid välistusi, kui need, mis on nimetatud artiklis 13.

LKindLS-is on läbivalt kannatanud isiku kirjeldamiseks kasutatud kahjustatud isiku mõistet v.a kindlustuskohustuse ja kindlustusjuhtumi mõistete sisustamisel, kus on kasutusel kolmas isik. LKindLS-i ja selle eelnõu seletuskirjas alusel jõudis autor veendumuseni, et kindlustusjuhtumi eelduste piiritlemisel ei ole seadusandja soovinud piirata kannatanute hulka mingi kannatanute kategooria alusel. Autori arvates ei ole mõiste „kolmas isik“ kindlustusjuhtumi piiritlemisel õnnestunud sõnakasutus, kuid ei sea samas takistust selle direktiiviga ja Euroopa Kohtu praktikaga kooskõlaliseks tõlgendamiseks.

LKindLS § 8 lõike 1 punkti 1 alusel peab kahju olema tekitatud §-is 4 nimetatud sõidukiga, mille suhtes kehtib sõiduki põhiasukoha riigi õigusaktist tulenev kindlustuskohustus.

Euroopa Kohus on selles osas selgitanud, et direktiivis toodud mõistet „sõiduk“ tuleb sisustada objektiivselt, mis ei sõltu asjaoludest, kuidas sõidukit tegelikult kasutatakse või plaanitakse kasutada ning kindlustuskohustuse tuvastamiseks ei ole vajadust kindlaks teha, kas nimetatud

sõidukit tegelikult transpordivahendina kasutakse. Seega peavad kindlustuskohustusega olema kaetud ka sellised sõidukid, mis vastavad direktiivi artikli 1 punktis 1 toodud sõiduki mõistele, mille osas ei ole kohaldatud artiklis 5 nimetatud erandit. Analüüsi käigus jõudis autor veendumuseni, et LKindlS ei ole piiritletud liiklusvahendi sõidukiks hindamist rangemalt kui seda on sätestatud direktiivi artikliga 1 ning kehtiv käsitus ei ole vastuolus Euroopa Kohtu seisukohtades toodud sõiduki mõiste tõlgendusega.

LKindlS § 8 lõige 1 punkti 2 alusel peab kahju olema tekitatud sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tulemusena.

Euroopa Kohtu seisukohast omavad liikluskindlustuse kindlustusandja täitmiskohustuse tuvastamisel tähtsust üksnes need faktilised asjaolud, mille alusel on võimalik tuvastada, kas õnnetusjuhtumi toimumisel kasutati sõidukit mistahes viisil peamiselt transpordivahendina. Seejuures ei oma tähtsust, kas õnnetusjuhtumi ajal sõiduk liikus või seisis paigal ega ka asjaolu, kas sõiduki mootor töötas või seisis.

Riigikohus on täpsustanud, et mootorsõiduki põhjustatud kahju tuleb lugeda selle käitamisest tulenevaks kahjuks eelkõige siis, kui kahju põhjustatakse mootorsõiduki sihipärase kasutamisega mootorsõidukina liikluses, samas erandkorras saab käitamiseks lugeda VÕS § 1057 mõttes ka sõiduki aeglast liikumist või erandlikel asjaoludel ka teel seismist.

Autori arvates on hetkel kehtiv sõnastus ebaõnnestunud, sellele vaatamata võimaldab autori arvates LKindlS säte direktiivi artiklitega 1 ja 3 ning Euroopa Kohtu vastavate seisukohtadega kooskõlas olevat tõlgendamist.

LKindlS § 8 lõike 1 punkti 2 lause II osa alusel peab sõiduki liikumise või paiknemise ning tekitatud kahju vahel esinema põhjuslik seos. Nimetatud säte tuleneb VÕS § 127 lõikest 4, mille alusel peab isik kahju hüvitama üksnes juhul, kui asjaolu, millel tema vastutus põhineb, on kahju tekkimisega sellises seoses, et tekkinud kahju on selle asjaolu tagajärg. Selleks uuritakse õnnetusjuhtumi objektiivset faktilist olukorda. Direktiiviga soovitud kasuliku mõju tagamine eeldab mh juhtumipõhist hindamist, mida autori arvates täidab eespool nimetatud eeldus.

LKindlS § 8 lõike 1 punktis 3 on toodud kindlustusjuhtumi viimane eeldus, mille alusel peab kahju olema tekkinud sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal. Sellise ala hulka kuulub jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, eraldus- ja haljasribad. Liiklusena ei käsitleta

liikumist ja paiknemist teel, mis on suletud liikluseks võistluste ja massiürituste läbiviimiseks, Politsei- ja Piirivalveameti ning Päästeameti korraldusel või teehoiu või muul sellisel eesmärgil.

Direktiivist ei tulene, et sõiduki kasutamine peaks olema seotud kindlate teoludega ega viidet sellele, et liikmesriikidel on õigus teha selles osas piiranguid. Euroopa Kohus on oma praktikas väljendanud seisukohta, et kindlustusjuhtumiga peab olema kaetud ka väljaspool teeliiklust põhjustatud õnnetusjuhtum.

Autori arvates saab LKindlS § 8 lõikes 1 kehtestatud õnnetusjuhtumi liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiks kvalifitseerimist täita punktis 3 toodud tingimusest. Autori seisukohast on liiklusriskile omaseks tingimuseks kahju põhjustamine kindlustuskohustusega sõidukiga, mida kasutati mistahes viisil peamiselt isikute või kaupade transpordivahendina. Kuna kohustusliku vastutuskindlustuse eesmärgiks on kannatanu huvide kaitsmine, ei ole autori arvates nimetatud eeldusega tagatud direktiivi artikli 3 neljandas lõigus nimetatud kahju hüvitamine artiklites 3 ja 12 nimetatud võimalikele kannatanute kategooriatele. Autor järeldeb, et LKindlS § 8 lõike 1 punktis 3 sätestatud piirang ei ole direktiivi sätete ja nende taotletava eesmärgiga ega Euroopa Kohtu vastavasisulise praktikaga kooskõlas.

LKindlS § 8 lõikes 2 on toodud kindlustusjuhtumi välistused e asjaolud, mille korral hoolimata lõikes 1 toodud eeldustest ei ole tegemist kindlustusjuhtumiga, mille osas peaks kindlustusandja või Liikluskindlustusfond tekkinud kahju hüvitama.

LKindlS § 8 lõike 2 punktis 1 on välistatud kindlustuskaitse sõidukis, sealhulgas õhu- ja veesõidukis, välja arvatud liinivedu tegevale parvlaevale peale- või mahasõidul. Sättega on seadusandja soovinud kindlustusjuhtumi alt välja jätta õnnetusjuhtumi toimumisel sõiduki sees tekkiva võimaliku kahju, mis ei ole seotud sõidukis liiklevate reisijate isikukahjuga.

VÕS §-i 1057 punktide 1 ja 2 alusel on mootorsõiduki valdaja riskivastutus välistatud olukorras, kus kahjustatud on sõidukiga veetav asi, mida sõidukis viibiv isik ei kanna seljas ega kaasas ning sõiduki valdajale hoiule antud asi. Seega on sõidukis tekkiva kahju täitmiskohustuse ulatus riskivastutuse korras LKindlS-is piiratud sarnaselt VÕS sätetega.

Sellest olenevalt on antud piirang vajalik ning kooskõlas direktiiviga liikmesriikidele pandud kohustustega ja Euroopa Kohtu hüvitamisele kuuluvat kahju puudutavate seisukohtadega.

LKindlS § 8 lõike 2 punktis 2 on välistusena kirjeldatud paika, mis on suletud ja eraldatud võistluseks, treeninguks või muuks samalaadseks ürituseks. Tegemist on sõiduki muuks otstarbeks

kui peamiselt transpordivahendina kasutamise, mis on Euroopa Kohtu praktikaga „sõiduki kasutamise“ mõiste alt välistatud. LKindlS kommenteeritud väljaande alusel on punkti 2 alusel kindlustusjuhtumi alt välistatud üksnes selline kahju, mis on tekitatud konkreetsel võistlusel või treeningul osaleja poolt kolmandale isikule.

Euroopa Kohtu praktika valguses ei oma õnnetusjuhtumi hindamisel tähtsust asjaolu, et sõidukit kasutatakse alal, mis on sõidukitele kasutamiseks suletud ning kindlustusjuhtumi alt tuleb välistada need olukorrad, kus sõidukit kasutati muudel otstarvetel kui isikute ja kaupade transportimiseks. Üks selline õigustatud ja vajalik välistus on sõiduki kasutamine erinevatel spordivõistlustel. Samas on autori arvates sõna „suletud“ sätte sõnastuses ebavajalik eeldus ning välistuses tuleb aluseks võtta sõiduki kasutusotstarve, mitte maastiku omadusi.

Punktis 3 on välistatud paigana avalikuks liiklemiseks suletud lennuvälja territoorium. Kuna lennuvälja parkla on kasutamiseks avatud territoorium ei kuulu see antud sätte piiridesse.

Autori arvates ei ole punktis 3 nimetatud välistus kooskõlas direktiivi sätete ja selles kehtestatud eesmärgiga ega Euroopa Kohtu vastavasisulise praktikaga. Kindlustusjuhtumi hindamisel ei oma tähtsust asjaolu, kas tegemist oli liiklemiseks suletud või eraldatud territooriumiga. Selle asemel tuleb lähtuda objektiivsetest faktilistest asjaoludest, mis puudutavad sõiduki kasutamist. Olukorras, kus sama sõiduki kasutamine peab väljaspool lennujaama avalikuks liikluseks suletud territooriumit olema kohustuslikus korras kindlustatud viitab autori arvates asjaolule, et sõidukit kasutatakse peamiselt transpordivahendina ka lennujaama territooriumil.

LKindlS § 8 lõike 2 punktis 4 on kindlustusjuhtumi hulgast välistatud sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatav ala ajal, mil see on avalikule liiklusele suletud, ning kui sõidukit, millega kahju põhjustati, kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil ja kahju põhjustatakse vahetult töösoorituse käigus. Tegemist on LKindlS § 8 lõike 1 punkti 2 osas täpsustava sättega, kuna üldjuhul selline õnnetusjuhtum ei ole sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumise tagajärg. Piirang on kehtestatud üksnes avalikuks liiklemiseks suletud alal sõiduki kasutamise kohta ega laiene juhtumitele, kus kahju põhjustati muul viisil kui vahetult töösoorituse käigus.

Euroopa Kohtu seisukohast on vaja seoses sõidukitega, mida võib lisaks tavapärasele transpordivahendina kasutamisele teatud juhtudel kasutada tööseadmena, vaja kindlaks teha, kas sellise sõidukiga toimunud õnnetuse ajal kasutati seda sõidukit peamiselt transpordivahendina,

mispuhul on selle kasutamine kindlustuskohustusega hõlmatud, või tööseadmena, mis väljub kindlustuskaitse alt. Autori arvates on kohus sellise sõnastusega soovinud seada vastakuti sõiduki kasutamise kas peamiselt transpordivahendina või üksnes tööseadmena. Selleks on autori arvates Euroopa Kohus lähtunud üksnes vajadusest tuvastada kuidas konkreetselt õnnetuse hetkel kindlustuskohustusega sõidukit kasutati, olenemata sellest, milliseks otstarbeks sellist sõiduvahendit tavapäraselt kasutatakse või kus sõidukit kasutati.

Euroopa Kohtu seisukohtadest tulenevalt ei oma tähtsust kas sõidukit kasutati alal, mis oli sõiduki kasutamiseks suletud. Samuti ei oma kindlustusjuhtumi määratlemisel tähtsust maastiku omadused, millel õnnetusjuhtum aset leidis. Selles valguses on LKindlS § 8 lõike 2 punkti 4 kaks esimest eeldust „teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see ala on avalikule liiklusele suletud“ ebavajalikud selleks, et välistada kindlustuskaitse alt olukorrad, kus sõidukit ei kasutatud lõike 1 punkti 2 alusel peamiselt transpordivahendina.

Euroopa Kohtu praktika alusel ei ole töösooritus ka siis liikluskindlustusega hõlmatud kindlustusjuhtum, kui see ei toimunud suletud alal, sest töösoorituse osas ei saa olla tegemist liikluskindlustusele omase liiklusriski realiseerumisega.

LKindlS-is on seadusandja soovinud sõiduki töösoorituse käigus kasutamist kindlustuskaitse alt välistada, mis iseenesest on vajalik selliste juhtumite välistamiseks, mis ei ole sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega seotud, kuid välistuse sõnastus on autori arvates ebaõnnestunud. Direktiivi artikli 28 lõike 1 kohaselt on liikmesriikidel lubatud kehtestada sätteid, mis on kannatanule soodsamad kui direktiiviga sätestatud miinimumnõuded. Selles valguses ei ole piirang, millega töösooritus on kindlustuskaitse alt välistatud üksnes avalikule liiklusele suletud alal kannatanu õigusi piirav ning välistuse selline eeldus ei ole vastuolus direktiivi ega Euroopa Kohtu praktikaga.

Autor püstitas käesolevas töös hüpoteesi, et LKindlS § 8 ja Eesti kohtute praktika on kooskõlas direktiiviga ja direktiivi tõlgendava Euroopa Kohtu seisukohtadega. Analüüsi käigus ilmnes, et LKindlS § 8 lõike 1 punktis 3 toodud kindlustusjuhtumi eeldus, mis seab täitmiskohustuse sõltuvaks maastiku omadustest, ei ole kooskõlas Euroopa Kohtu väljakujunenud seisukohtadega. Samuti on autori arvates Eesti kohtupraktikas tõlgendatud sõiduki kasutamist tööseadmena erinevalt sellest, millena Euroopa Kohus on seda oma seisukohtades ette näinud. Ka kindlustusjuhtumi välistustes on seadusandja pidanud vajalikuks lähtuda territooriumi omadustest, mis Euroopa Kohtu seisukohast ei oma kindlustusjuhtumi hindamisel tähtsust. Autori arvates ei ole

sellest tulenevalt LKindlS § 8 lõike 2 punktis 3 nimetatud välistus sellisel kujul kooskõlas direktiivi eesmärkidega ega Euroopa Kohtu seisukohtadega sellest, millistel juhtudel peab sõiduki kasutamine olema kohustusliku kindlustusega kaetud.

Autori poolt läbitöötatud Eesti kohtute praktikas oli kahetusväärset vähestes liikluskindlustust puudutavates vaidlustes viidatud Euroopa Kohtu vastavatele seisukohtadele, mis samas ei tähenda, et kohus ei oleks LKindlS sätteid tõlgendanud direktiiviga kooskõlastatult.

The definition of an insured event in the Motor Insurance Act in the light of the relevant case law of the Court of Justice of the European Union

Summary

The most important part of the insurance contract is the definition of the insured event. The future performance obligation of the insurer, ie the extent of the insurance cover, depends on it. The legal definition of an insured event is described in § 423 (1) of the Law of Obligations Act, according to which it is a previously agreed event, upon the occurrence of which the insurer must perform its performance obligation arising from the contract. As a rule, due to the principle of freedom of contract, the insured event is formulated in the terms and conditions of the insurance contract, but in the case of motor third party liability insurance it is formulated in § 8 of the Motor Insurance Act.

The free movement of persons is one of the fundamental freedoms of the European Union. Motor third party liability insurance affects the free movement of persons and vehicles. The European Union has therefore adopted motor insurance directives to strengthen and consolidate the internal market in motor insurance.

In 2009, Directive 2009/103/EC (Directive relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability) (hereinafter Directive), which codified the previous motor insurance directives, laid down minimum requirements for compulsory motor third party liability insurance.

Pursuant to Article 288 (3) of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), the Directive is binding to Estonia as regards the result to be achieved therein. Under Article 19 (3) (b) of the Treaty on European Union and Article 267 (b) TFEU, the Court of Justice of the European Union (hereinafter Court) has jurisdiction to give preliminary rulings concerning the interpretation of the directive. In order to ensure that Union law is applied uniformly in all Member States and in accordance with the principle of equality, Union law which does not expressly refer to national law, must be interpreted autonomously and uniformly throughout the European Union derived from The Court's settled case law.

The aim of this work was to find out whether the insurance obligation established by the Directive and the minimum requirements established for the protection of injured party have been correctly transposed into the definition of an insured event in the Motor Insurance Act based on the positions developed in the case law of the Court. Based on the above, the author hypothesized in the present work that the regulation of the Motor Insurance Act and the practice of Estonian courts are in accordance with the Directive and the positions of the Court interpreting the Directive.

The first precondition of an insured event is “causing damage to a third party” in subsection 8 (1). According to the author, the legislator has indicated, firstly, that this is a liability insurance and, secondly, has defined the person who can have a right of claim against the insurer or the fund.

The definition of the insured event is based on the definition of liability insurance in § 510 Law of Obligations Act, according to which the insurer must fulfill the obligation to indemnify the injured person for the damage caused by the policyholder as a result of the insured event and bear the costs of legal aid.

Article 3 of the Directive obliges Member States to introduce compulsory motor third party liability insurance in their territory, covering personal injuries and property damage for which the policyholder is civilly liable.

In its case law, the Court has defined the concept of victim broadly, covering essentially all persons other than the driver who has caused damage as a result of the realization of an insurance risk. In particular, these persons include all passengers and pedestrians, cyclists and other non-powered occupants present in or outside the vehicle at the time of the accident. All victims of vehicle accidents must be guaranteed the same treatment, regardless of the part of the Union in which the accident took place, no exclusions other than those referred to in Article 13 of the Directive can be made.

In the Motor Insurance Act, the term „injured party“ (in estonian: *kahjustatud isik*) has been used throughout to describe the injured party, except for the terms of the insurance obligation and the insured event, where a „third party“ is used. On the basis of the Motor Insurance Act and its explanatory memorandum, the author came to the conclusion that in defining the precondition of the insured event, the legislator did not wish to limit the number of victims on the basis of any category of victims. According to the author, the term „third party“ has not been used successfully

to define the insured event, but does not preclude its interpretation in accordance with the directive and the case-law of the Court.

Pursuant to first clause of § 8 (1) of the Motor Insurance Act, the damage must be caused by a vehicle specified in § 4 that is subject to the legislation of the state where the vehicle is normally based.

In that regard, the Court has made it clear that the concept of „vehicle“ in the Directive must be assessed objectively, irrespective of the actual use or intended use of the vehicle and that it is not necessary to determine whether that vehicle is actually used as a means of transport. Therefore, a machine which meet the definition of a vehicle in Article 1 (1) of the Directive, which is not covered by the derogation provided for in Article 5, must also be covered by the insurance obligation. In the course of this analysis, the author is convinced that the Motor Insurance Act has not defined the assessment of a machine as a vehicle more strictly than that laid down in Article 1 of the Directive and that the current approach is consistent with the Court's interpretation.

Pursuant to second clause of § 8 (1) of the Motor Insurance Act, the damage must be caused by the realisation of the risk characteristic of the operation of the vehicle in traffic. According to the Court, only the facts necessary to determine whether, in the event of an accident, the vehicle was used in any way primarily as a means of transport are relevant to the determination of the performance of the motor insurer. It does not matter whether the vehicle was moving or stationary at the time of the accident or whether the vehicle's engine was running or stopped.

The Supreme Court of Estonia has specified that damage caused by a motor vehicle must be regarded as damage arising from its operation primarily if the damage is caused by the purposeful use of the motor vehicle in traffic, the slow movement of a vehicle or, in exceptional circumstances, also standing on the road can also be considered as operation within the meaning of § 1057 of the Law of Obligations Act.

In the author's opinion, the current wording has failed, however, the provision of the Motor Insurance Act allows for an interpretation in accordance with Articles 1 and 3 of the Directive and the respective positions of the Court.

Pursuant to Part II of the second clause of § 8 (1) of the Motor Insurance Act, there must be a causal link between the movement or location of the vehicle and the damage caused. This provision arises from § 127 (4) of the Law of Obligations Act, on the basis of which a person must compensate for

damage only if the circumstance on which his or her liability is based is related to the occurrence of the damage in such a way that the damage is a consequence of that circumstance. To this end, the objective factual situation of the accident is examined.

Ensuring the beneficial effects sought by the Directive requires, *inter alia*, a case-by-case assessment, which, in the author's view, is fulfilled by the above mentioned presumption.

Pursuant to the third clause of § 8 (1) of the Motor Insurance Act the damage must be caused on the road or in another area used for conventional vehicle traffic. Such an area includes a facility open to pedestrians or vehicles or any other area designated for traffic by the landowner. Traffic is not considered to be movement and location on a road that is closed to traffic for holding competitions and mass events, by order of the Estonian Police and Border Guard Board and the Estonian Rescue Board, or for road maintenance or other such purposes.

There is no indication in the Directive that the use of a vehicle should be linked to certain road conditions, nor is there any indication that Member States have the right to impose restrictions in this regard. The Court has ruled in its case law that an accident caused outside the road must also be covered by the insured event.

In the opinion of the author, the classification of an accident as a motor third party liability insurance established in § 8 (1) of the Motor Insurance Act can be fulfilled without the condition specified in clause 3. From the author's point of view, the condition inherent in traffic risk is the causing of damage by a vehicle with an insurance obligation, which was used in any way mainly as a means of transporting persons or goods. Since compulsory liability insurance is intended to protect the interests of victims, the author considers that that presumption does not guarantee compensation for the damage referred to in the fourth paragraph of Article 3 of the Directive to the potential categories of victims referred to in Articles 3 and 12. The author concludes that the restriction provided for in § 8 (1) (3) of the Motor Insurance Act is not in accordance with the provisions of the Directive and their intended purpose, nor with the relevant case law of the Court.

The second provision of § 8 of the Insurance Act sets out the exclusions of an insured event, in which case, despite the preconditions set out in section 1, it is not an insured event for which the insurer or the Traffic Insurance Fund should indemnify for the damage.

The first clause of § 8 (2) of the Motor Insurance Act excludes damage caused inside a vehicle (incl. aircraft and water craft), except upon driving on or off a ferry engaged in regular services.

With this provision, the legislator has wanted to exclude from the insured event the possible damage that occurs inside the vehicle in the event of an accident, which is not related to the personal injury of the passengers in the vehicle.

Pursuant to clauses 1 and 2 of § 1057 of the Law of Obligations Act, the civil liability of the possessor of a motor vehicle is excluded in a situation where the damage is caused to a thing being transported by or the motor vehicle and which is not being worn or carried by a person in the vehicle or a thing deposited with the possessor of the motor vehicle. Thus, the scope of the obligation to perform damage to a vehicle under the risk liability procedure in the Motor Insurance Act is limited similarly to the provisions of the Law of Obligations Act.

Accordingly, this restriction is necessary and in accordance with the obligations imposed on the Member States by the Directive and the Court's rulings concern on claim of damages.

The second clause of § 8 (2) of the Motor Insurance Act excludes damages in a place that is closed and set aside for a competition, training or other similar event. The use of a vehicle for a purpose other than primarily as a means of transport is excluded from the concept of "use of a vehicle" by the case law of the Court. Pursuant to commentary, only such damage caused by a participant in a specific competition or training to a third party is excluded from the insured event on the basis of clause 2.

With regard to the case law of the Court, the fact that the vehicle is used in an area which is closed to the use of vehicles is irrelevant for the purposes of determining the insured event. Situations, where the vehicle was used for purposes other than mainly for the transport of persons and goods must be excluded. One such justified and necessary exclusion is the use of the vehicle in various sports competitions. However, in the author's opinion, in the wording of the provision, the word „closed“ is an unnecessary precondition and the exclusion must be based on the intended use of the vehicle and not on the characteristics of the terrain.

Clause 3 excludes the territory of an airport closed to public traffic as a insured event. As the airport car park is open to the public, it is not covered by this provision.

According to the author, the exclusion mentioned in clause 3 is not in line with the provisions of the Directive and its purpose, nor with the relevant case law of the Court. Whether the territory was closed to traffic or set aside for traffic is irrelevant for the assessment of the insured event. Instead, it is necessary to proceed on the basis of objective factual circumstances relating to the use of the

vehicle. In the situation where the use of the same vehicle outside the territory closed to public traffic must be compulsorily insured, the author considers that the vehicle is also used mainly as a means of transport in the territory of the airport.

The fourth clause of § 8 (2) of the Motor Insurance Act excludes from the insured event damage caused on the road or in another area used for conventional vehicle traffic at a time when the area was closed for public traffic, and if the vehicle with which the damage was caused, is used in field or construction work or another similar purpose and the damage was caused directly in the course of performance of work. This is a specifying provision with regard to § 8 (1) (2) of the Motor Insurance Act, as such an accident does not generally occur as a result of the realization of a risk characteristic of the operation of a vehicle in traffic. The restriction is imposed only on the use of the vehicle in an area closed to public traffic and does not extend to cases where the damage was caused other than in the course of work.

According to the Court, in the case of vehicles which are intended, apart from their normal use as a means of transport, to be used in certain circumstances as machines for carrying out work, it is necessary to determine whether, at the time of the accident involving such a vehicle, that vehicle was being used principally as a means of transport, in which case that use can be covered by the concept of „use of vehicles“ within the meaning of Directive, or as a machine for carrying out work, in which case the use in question cannot be covered by that concept. According to the author, with this wording, the court has wanted to contrast the use of the vehicle either mainly as a means of transport or only as a work device. To that end, the Court had relied solely on the need to determine how a vehicle with an insurance obligation was used at the time of the accident, irrespective of the purpose for which such a vehicle is normally used or where it was actually used.

According to the Court, it is irrelevant whether the vehicle was used in an area which was closed to the vehicle. The characteristics of the landscape on which the accident took place are also irrelevant in defining the insured event. In that light, the first two preconditions of Paragraph 8 (2) (4) of the Motor Insurance Act „on the road or in another area used for conventional vehicle traffic at a time when the area was closed for public traffic“ are unnecessary in order to exclude from insurance cover situations where the vehicle was not used under paragraph 1 (2) mainly as a means of transport.

According to the case law of the Court, the performance of work is not an insured event even if it did not take place in a closed area, because the performance of the work cannot constitute as a realization of the traffic risk inherent in motor insurance.

In Motor Insurance Act, the legislator has wanted to exclude the use of a vehicle from insurance coverage during the performance of work, which in itself is necessary to exclude cases that are not related to the realization of the risk inherent in the operation of the vehicle, but the wording of the exclusion has failed.

Under Article 28 (1) of the Directive, Member States are allowed to lay down provisions which are more favorable to the injured party than the minimum requirements laid down in the Directive. In that light, a restriction which excludes the performance of work from insurance cover only if the area where the accident took place was closed to public traffic, is not contrary to the Directive or the case law of the Court.

In the present work, the author hypothesized that § 8 of the Motor Insurance Act and the case law of Estonian courts are in accordance with the Directive and the positions of the European Court of Justice interpreting the Directive. In the course of this analysis, it became clear that the presumption of the insured event set out in § 8 (1) (3) of the Motor Insurance Act, which makes the performance obligation dependent on the characteristics of the landscape, is not in accordance with the established positions of the Court.

According to the author, the case law has also interpreted the use of a machine for carrying out work differently from what the Court has held in its opinions. Also in the exclusions of the insured event, the legislator has considered it necessary to take into account the characteristics of the terrain, which, from the point of view of the Court, is not relevant for the assessment of the insured event. In the author's opinion, therefore, the exclusion mentioned in § 8 (2) (3) of the Motor Insurance Act, as such, is not in line with the objectives of the Directive or the Court's views on the cases in which the use of a vehicle must be covered by compulsory insurance.

The practice of Estonian courts elaborated by the author has unfortunately referred to the respective positions of the European Court of Justice only in a few disputes concerning motor insurance, which does not mean that the court has not interpreted the provisions of the Motor Insurance Act in accordance with the Directive.

KASUTATUD MATERJALIDE LOETELU

Kasutatud kirjandus

1. A. Fenyves, C. Kissling, S. Perner, D. Rubin. Compulsory liability insurance from a European Perspective. Tort and Insurance Law. Volume 35. De Gruyter 2016
2. A. Wagstaff, M. Lindelow. Can car insurance increase financial risk?: The Curious Case of Health Insurance in China. The World Bank. Policy Research Working Paper no. 3741. October. Washington, DC 2005
3. G. Wagner. Tort Law and Liability Insurance. Vol 16. SpringerWienNewYork 2005
4. H. Cousy. About Sanctions and the Hybrid Nature of Modern Insurance Contract Law – Erasmus Law Review, Vol 5/2, 2012
5. I. Luik. Arsti erialane vastutuskindlustus. Magistritöö. Tartu: 2005
6. J. Lahe. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018
7. J. Lahe, jt. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2017
8. K. Haavasalu. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. Juridica 2007/II
9. K. Kairjak. Kindlustusjuhtum vastutuskindlustuses. Magistritöö. Tartu: 2020
10. K. Karon. Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korral. Tallinn: 2020
11. K. Tambaum. Kindlustusandja tagasinõude alused liikluskindlustuses. Magistritöö. Tartu: 2015
12. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri, 423 SE; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d>
13. Liikluskindlustuse statistika. Eesti Liikluskindlustuse Fond. 2021. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.lkf.ee/et/statistika>
14. M.-P. Viilop. Äriühingu juhtorgani liikme vastutuse kui rahalise riski kindlustamine. Magistritöö. Tallinn: 2015
15. M. Hein. Vahetu nõudeõigus vastutuskindlustuses. Magistritöö. Tartu: 2012
16. M. Kingisepp. Kahjuhüvitis postmodernses deliktiõiguses, Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus 2002

17. M. Kingisepp. Tüüptingimuste õigusliku reguleerimise vajadus ja põhimõtted lepinguteoorias. *Juridica* 1998/IX
18. M. Kuusik. Tsiviilvastutuskindlustusest. *Juridica* 1993/II
19. O.-J. Luik, K. Haavasalu. Kindlustusrisiki mõiste sisustamine ja kasutamine kindlustuslepingute tüüptingimustes. *Juridica* 2008/III
20. O.-J. Luik, V. Kõve. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? *Juridica* 2011/IV
21. O. J. Luik. Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus. Magistritöö. Tallinn 2004
22. P. Varul, jt. Võlaõigusseadus I, Üldosa (§-d 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2011
23. P. Varul, jt. Võlaõigusseadus III, 4. osa 23. ptk – 8. osa 39. ptk (§-d 422-702). Komm vlj. Tallinn: Juura 2021
24. T. Hiob. Kindlustusvõtja ja kahjustatud isiku õigused vastutuskindlustuses. Magistritöö. Tartu: 2010
25. T. Tampuu. Deliktiõiguslik vastutus teise isiku tekitatud kahju eest. *Juridica* 2003/VII
26. T. Tigasson. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävimise ja mittevaralise kahju tekitamise korral. Magistritöö. Tartu: 2017

Kasutatud õigusaktid

27. Euroopa Liidu lepingu konsolideeritud versioon; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02016M/TXT-20200301>
28. Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioon, 26. oktoober 2012, ELT C 326; Arvutivõrgus kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj
29. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2000/26/EÜ, 16. mai 2000, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta (Neljas liikluskindlustuse direktiiv), EÜT L 181; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0026>
30. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2005/14/EÜ, 11. mai 2005, millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise

- tsiviilvastutuskindlustuse kohta, ELT L 149; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32005L0014>
31. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16. september 2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (kodifitseeritud versioon), ELT L 263; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0103>
32. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 864/2007, 11. juuli 2007, lepinguväliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma II), ELT L 199; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/864/oj>
33. Euroopa Ühenduse asutamisleping (Konsolideeritud versioon 1997), 10.november 1997, EÜT C 340; Arvutivõrgus kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tec_1997/oj
34. Kindlustustegevuse seadus - RT I, 07.12.2021, 11; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/107122021011>
35. Kolmas Nõukogu Direktiiv, 14. mai 1990, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, EÜT L 129; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A31990L0232>
36. Liikluskindlustuse seadus - RT I, 13.03.2019, 14; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/111042014001>
37. Liiklusseadus - RT I, 22.03.2022, 4; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/122032022004>
38. Nõukogu Direktiiv, 24. aprill 1972, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, EÜT L 103; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A31972L0166>
39. Nõukogu teine direktiiv, 30. detsember 1983, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, EÜT L 8; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A31984L0005>
40. Teeseadus - RT I, 12.07.2014, 24, Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/112072014024>
41. Võlaõigusseadus - RT I, 08.12.2021, 11; Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/108122021011>

Kasutatud Euroopa Kohtu praktika

42. C-6/64
43. C-166/73
44. C-107/76
45. C-314/85
46. C-187/87
47. C-106/89
48. C-129/94
49. C-434/97
50. C-287/98
51. C-348/98
52. C-158/01
53. C-397/01 – C-403/01
54. C-476/01
55. C-537/03
56. C-36/05
57. C-220/05
58. C-356/05
59. C-268/06
60. C-458/06
61. C-402/07 ja C-432/07
62. C-467/08
63. C-173/09
64. C-409/09
65. C-484/09
66. C-536/09
67. C-300/10
68. C-442/10
69. C-409/11
70. C-22/12
71. C-277/12
72. C-371/12

- 73. C-162/13
- 74. C-359/14 ja C-475/14
- 75. C-587/15
- 76. C-334/16
- 77. C-503/16
- 78. C-506/16
- 79. C-514/16
- 80. C-80/17
- 81. C-648/17
- 82. C-100/18
- 83. C-383/19

Kasutatud Eesti kohtute praktika

- 84. RKHKo 3-3-1-85-07
- 85. RKTko 3-2-1-91-07
- 86. PSJKo 3-4-1-5-08
- 87. RKHKo 3-3-1-36-10
- 88. RKHKo 3-3-1-90-10
- 89. RKTko 3-2-1-161-10
- 90. RKTko 3-2-1-29-11
- 91. RKTko 3-2-1-7-13
- 92. RKTko 3-2-1-173-14
- 93. RKTko 3-2-1-64-15
- 94. RKTko 3-2-1-45-16
- 95. RKTko 2-17-2152/74
- 96. Harju Maakohtu otsus nr 2-13-32678/33
- 97. Tallinna Ringkonnakohtu otsus nr 2-13-32678/36
- 98. Harju Maakohtu otsus nr 2-16-122492/47
- 99. Tallinna Ringkonnakohtu otsus nr 2-16-122492/53
- 100. Tallinna Ringkonnakohtu otsus nr 2-17-15908
- 101. Harju Maakohtu otsus nr 2-18-7373/11

102. Harju Maakohtu otsus nr 2-18-13359/9
103. Tallinna Ringkonnakohtu otsus nr 2-18-13359/13
104. Harju Maakohtu otsus nr 2-19-19202/15
105. Tallinna Ringkonnakohtu otsus nr 2-19-19202/30

KASUTATUD LÜHENDID

Direktiiv – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ

EL – Euroopa Liit

ELL – Euroopa Liidu leping

ELTL - Euroopa Liidu toimimise leping

LKindlS – Liikluskindlustuse seadus

LS – Liiklusseadus

KindlTS – Kindlustustegevuse seadus

VÕS – Võlaõigusseadus

RKHKo – Riigikohtu halduskolleegiumi otsus

RKTKo – Riigikohtu tsiviilkolleegiumi otsus

PSJKo – Riigikohtu Põsiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi otsus