

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Janno Luhaäär

**VÄÄRTUSE VÄHENEMISE JA ASENDUSAUTO KULUDE HÜVITAMINE
LIIKLUSKINDLUSTUSES**

Magistritöö

Juhendajad
Phd Olavi-Jüri Luik
Phd Age Värv

Tallinn
2026

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. VÄÄRTUSE VÄHENEMISE HÜVITAMINE	8
1.1 Kahju hüvitamise eesmärk	8
1.2 Hüvitatav kahju	10
1.3 Väärtuse vähenemine Eesti õiguses	12
1.4 Väärtuse vähenemine Saksa õiguses	13
1.5 Väärtuse vähenemise fakti tuvastamine	18
1.5.1 Juhtumipõhine hindamine	20
1.5.2 Metoodika väärtuse vähenemise määramiseks	23
1.5.3 Metoodika kohaldatavus	25
1.5.4 Metoodika kooskõla kehtiva õigusega	27
2. ASENDUSAUTO KULUDE HÜVITAMINE	30
2.1 Asendusauto kulude hüvitamise õiguslik alus	30
2.1.1 Kooskõla põhiseadusega	30
2.1.2 Hüvitise saamist õigustavad olukorrad	31
2.2 Kohtupraktika analüüs	32
2.2.1 Riigikohtu praktika asendusauto kulude hüvitamisel	32
2.2.2 Saksamaa BGH praktika asendusauto kulude hüvitamisel	35
2.3 Kindlustusandjate tõlgendus	38
2.3.1 Kindlustusandjate poolt asendusauto kulude põhjendatuse kindlaksmääramine	38
2.3.2 LKF-i koostatud metoodika asendusauto kulude põhjendatuse kontrolliks	40
2.3.3 Hüvitamiskohustuse kindlakstegemine	42
2.3.3.1 Kindlustusandja poolt kahjustatud isikule esitatavad küsimused info kogumiseks	43
2.3.3.2 Informatsiooni kogumine andmekaitse valguses	44
2.3.4 Näited asendusauto kulude hüvitamisest juriidilistele isikutele	47
2.3.5 Näited asendusauto kulude hüvitamisest eraisikutele	48
2.3.6 Näited, millal asendusauto kulude hüvitamine ei ole põhjendatud	51
2.3.7 Näited, kus kindlustusandja vajas täpsustavat infot otsuse tegemiseks	52
KOKKUVÕTE	55
ABSTRACT	59
LÜHENDID	64
KASUTATUD MATERJALID	65
Kasutatud kirjandus	65
Kasutatud Eesti õigusaktid	66
Kasutatud rahvusvahelised ja muude jurisdiktsioonide õigusaktid	67
Kasutatud normatiivallikad	68
Kasutatud Eesti kohtupraktika	68
Kasutatud Euroopa Liidu kohtupraktika	69
Kasutatud välisriikide kohtupraktika	70
Muud allikad	70

SISSEJUHATUS

Liiklusseaduse¹ (edaspidi LS) § 2 punkt 40 defineerib mootorsõiduki mõiste. Liikluskindlustuse seaduse² (edaspidi LKindlS) § 3 lg 2 kohaselt ei tohi liikluses kasutada kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukit, millel ei ole kohustuslikku liikluskindlustust või automaatset liikluskindlustust. Kohustusliku vastutuskindlustuse lepingu sõlmimist nõutakse eelkõige juhul, kui on vaja tagada ohtliku tegevuse või seadmega, nt mootorsõidukiga, tekitatud kahju hüvitamist.³ Võlaõigusseaduse (VÕS)⁴ § 1057 sätestab mootorsõiduki otsese valdaja range vastutuse mootorsõiduki kasutamisel.⁵ LKindlS § 12 kohaselt kohustub kindlustusandja hüvitama sõiduki valdaja asemel kahjustatud isikule liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju. Liikluskindlustuse eesmärgiks on kindlustuskohustusega sõiduki poolt liikluses kolmandale isikule tekitatud kahju hüvitamine.⁶ Kindlustuse olemasolul ei jää kannatanule kahju hüvitamata kahju põhjustaja võimaliku maksejõuetuse tõttu.⁷ Kahju kandnud isik peab saama kahju kiiresti ja valutult hüvitatud.⁸ Olemuslikult on liikluskindlustus vastutuskindlustus ning liikluskindlustuse objektiks isiku tsiviilõiguslik vastutus.⁹ Vastutuskindlustuse eesmärgiks ei ole ainult kolmanda isiku kaitse, vaid vastutuskindlustus kaitseb ka kindlustusvõtjat ennast kahju hüvitamise nõuete eest.¹⁰

Eestis kehtib kohustuslik liikluskindlustus 1993. aastast ning esimene liikluskindlustuse seadus võeti vastu 1992. aastal, teine 1995. aastal, kolmas 2001. aastal ning hetkel kehtiv seadus on aastast 2014. Kehtiva liikluskindlustuse seaduse aluseks on kuues liikluskindlustuse direktiiv (2009/103/EÜ¹¹ - *MID direktiiv*)¹², mida muudeti direktiiviga 2021/2118 (*MID muutmise direktiiv*)¹³. Direktiivi (EL) 2021/2118 eesmärgiks oli kaotada siseriiklikust õigusest vastuolud kahju hüvitamisel ning tagada parem kooskõla võlaõiguse ja senise praktikaga.¹⁴

¹ Liiklusseadus - RT I, 14.11.2025, 22.

² Liikluskindlustuse seadus - RT I, 29.06.2024, 12.

³ Hiiob.T. Kahjustatud isiku õigused suhetes kahju tekitaja vastutuskindlustusandjaga - *Juridica* 2018/7, lk 462.

⁴ Võlaõigusseadus - RT I, 11.11.2025, 16.

⁵ Lahe, J., Kull, I. Motor Vehicle Operational Risk and Awarding Damages in the Event of a Traffic Accident. - *Journal of European Tort Law*, 2014/5(1), lk 111.

⁶ RKTKo 3-2-1-91-07, p 11.

⁷ Värv, A., Luik, O-J. Mittevaralise kahju liikluskindlustuses hüvitamise nõudeõiguslikud probleemid. - *Juridica* 2021/5, lk 356.

⁸ Lahe, J. Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon: kas oodata on paradigma muutust? - *Juridica* 2018/7, lk 467.

⁹ Lahe, J., Luik, O-J. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018, lk 171.

¹⁰ Haavasalu, K. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. - *Juridica* 2007/II, lk 118.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16. september 2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (kodifitseeritud versioon) (EMP-s kohaldatav tekst). - OJ L 263/11, lk 11-31. Arvutivõrgus: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj> (27.04.2026).

¹² Lahe/Luik, lk 172.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2021/2118, 24. november 2021, millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (EMP-s kohaldatav tekst). - OJ L 430/1, lk 1-23. Arvutivõrgus - <http://data.europa.eu/eli/dir/2021/2118/oj> (27.04.2026).

¹⁴ Liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri, Rahandusministeerium 2024, lk 11. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/download/51fbae33-d443-47f4-bc5a-6f19044102e3> (27.04.2026).

Direktiivi (EL) 2021/2118 jõustumisega muudeti Eestis kehtivat liikluskindlustuse seadust. Suurimateks muudatusteks olid kindlustusjuhtumi mõiste muutmine ja kahju hüvitamise põhimõtete kooskõlla viimine võlaõigusseadusega.

Liikluskindlustuse seaduse muutmise seaduse seletuskirjas on selgitatud, et direktiivist 2009/103/EÜ tulenevalt peab kogu sõiduki kasutamisest tulenev kahju olema liikluskindlustusega kaetud. Kannatanu nõude osas on kahju tekitaja ja tema kindlustusandja solidaarvõlgnikud VÕS § 521 lg 2 kohaselt, mistõttu peab direktiivi põhimõtte kohaselt saama esitada nõuded kindlustusandja ja kahju tekitaja vastu samal õiguslikul alusel.¹⁵

Euroopa Kohus on kohtuasjas C-514/16 märkinud, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatus ei sõltu selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse. Sõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina. Järelikult kuulub direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 lõike 1 tähenduses mõiste "sõiduki kasutamine" kohaldamisalasse igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine.¹⁶ Kohtuasjas C-100/18 märkis Euroopa Kohus, et sõiduki kasutamist transpordivahendina saab käsitleda ka kahe sõidu vahelisel parkimise ajal ning sõiduki parkimine eraomandis olevas garaažis kujutab endast sõiduki kasutamist vastavalt selle transpordivahendina kasutamise otstarbele.¹⁷ Euroopa Kohtu lahenditest nähtub, et direktiivi 2009/103/EÜ põhimõtte kohaselt peab LKindlS tagama kahju hüvitamise VÕS-ga samas ulatuses.

Juhtumeid, kus inimesed tekitavad mootorsõidukitega üksteisele kahju, esineb iga päev.¹⁸ 2025. aastal registreeriti Eestis toimunud 32 601 kindlustusjuhtumit, mis teeb keskmiselt 90 juhtumit päevas.¹⁹ Iga õnnetus on ebameeldiv ja toob endaga paratamatult kaasa ebamugavusi. Kahju hüvitamise regulatsioon on mõeldud selleks, et kindlustada kahju kannatanule maksimaalne kahju hüvitamine ning tagada, et kannatanu igapäevaelu oleks võimalikult minimaalselt häiritud.

Käesoleva magistr töö keskseks teaduslikuks probleemiks on küsimus, kas kehtiv liikluskindlustuse ja võlaõigusseaduse regulatsioon võimaldavad tagada kahju täieliku hüvitamise põhimõtte realiseerumise olukordades, kus liiklusõnnetuse tagajärjel sõiduki väärtus väheneb ja tekib kasutusvõimaluse kaotus või jätab regulatsiooni üldisus nende

¹⁵ Liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri, lk 42-43.

¹⁶ EKo C-514/16, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade versus José Manuel Proença Salvador, Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, Jorge Oliveira Pint*, ECLI:EU:C:2017:908, lk 35-38.

¹⁷ EKo C-100/18, *Línea Directa Aseguradora SA versus Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, ECLI:EU:C:2019:517, lk 42-48.

¹⁸ Lahe/Kull 2014, lk 105.

¹⁹ Eesti Liikluskindlustuse Fond- statistika (2025. aasta). Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/statistika> (27.04.2026).

kahjuliikide sisustamise kindlustusandjate meetodikate ja diskretsiooni kanda. Probleemi olemus peitub selles, et VÕS § 132 lg-d 3 ja 4 sätestavad küll väärtuse vähenemise ja asendusauto kulude hüvitamise võimaluse, kuid ei anna piisavalt selgeid eelduseid nende kahjuliikide tuvastamiseks ega hüvitise suuruse määramiseks. Seetõttu on antud normide rakendamine kujunenud suurel määral kohtupraktika ja kindlustusandjate sisemiste meetodikate kaudu. Selline olukord tekitab küsimuse, kas kannatanu õiguste kaitse ja kahju täieliku hüvitamise põhimõte on praktikas piisavalt tagatud või sõltub hüvitise ulatus liigselt kindlustusandja hinnangust ja varasemast praktikast? Viimasena nimetatud käsitlus võib omakorda viia õigusselguse ja õiguskindluse vähenemiseni.

Enne 1.12.2024 kehtinud LKindIS²⁰ redaktsioonis olid väärtuse vähenemise hüvitamisel ette nähtud olulised piirangud, mida VÕS-i vastavad sätted ette ei näinud. Seetõttu olid nimetatud piirangud oma olemuselt vastuolus liikluskindlustuse direktiiviga 2009/103/EÜ, sest kahju hüvitamine LKindIS alusel peab toimuma VÕS-ga samas ulatuses. Lisaks oli enne 1.12.2024 kehtinud LKindIS § 33 p 6 alusel välistatud VÕS § 132 lg-s 4 ettenähtud asendusauto kulude hüvitamine. Direktiivi 2021/2118 alusel viidi LKindIS direktiiviga vastavusse, kõrvaldades LKindIS-st sätted, mis piirasid kahju hüvitamist, võrreldes VÕS-i vastavate sätetega.

Magistritöö teema valikut põhjendab autor sellega, et tegemist on uudse, olulise ja aktuaalse teemaga. Eelnevalt on liikluskindlustusest magistritöid kirjutatud üheteistkümmel korral²¹, kuid antud teemat varasemalt süvitsi uuritud ei ole. Käesoleva magistritöö uudsus seisneb eeskätt selles, et töö käsitleb sõiduki väärtuse vähenemise ja asendusauto kulude hüvitamist ühtse analüütilise raamistikuna, lähtudes kahju täieliku hüvitamise põhimõttest ning hindab kehtiva regulatsiooni toimivust mitte üksnes normatiivsel, vaid ka praktilisel tasandil. Mõlemad kahjuliid tulenevad VÕS § 132 regulatsioonist ja on seotud kahjustatud isiku varalise positsiooni taastamisega. Varasemates üliõpilastöödes on liikluskindlustuse alusel hüvitatava kahju ulatust analüüsitud eelkõige varasema õiguse kontekstis, mil kahju hüvitamine oli LKindIS alusel piiratum ning ei olnud täielikult kooskõlas VÕS-i üldpõhimõtetega. Antud hetkel on tekkinud uus olukord, kus normatiivne raamistik on muutunud, kuid õiguse praktiline rakendamine ei ole veel üheselt välja kujunenud. Lisaks seisneb töö uudsus selles, et see ühendab normianalüüsi, kohtupraktika ja kindlustuspraktika käsitluse ning võrdleb Eesti õigust Saksa õigusega, kus väärtuse vähenemise ja kasutuse kaotuse hüvitamise põhimõtted on

²⁰ Liikluskindlustuse seadus - RT I, 29.06.2024, 10.

²¹ Tartu Ülikooli digiarhiiv ADA (otsisõnad: magistritööd, liikluskindlustus). Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/search?spc.page=1&query=liikluskindlustus&f.subject=magistritööd,equals&f.subject=liikluskindlustus,equals> (27.04.2026).

kujunenud pikaajalise kohtupraktika kaudu. Selline võrdlev lähenemine võimaldab hinnata, kas ja millises ulatuses on Eesti õiguses võimalik olemasolevaid tõlgendusi edasi arendada või on vajalik täiendavad normatiivsed täpsustused. Töö annab panuse ka praktilisse õigusesse, tuues esile kehtiva regulatsiooni rakendamise kitsaskohad ning pakkudes välja võimalikud lahendused õigusselguse ja ühtsema praktika tagamiseks.

Magistritöö põhieesmärgiks on hinnata, kas Eestis kehtiv regulatsioon aitab tagada väärtuse vähenemise ja asendusauto kulude hüvitamise vastavalt kahju täieliku hüvitamise põhimõttele. Sellest tulenevalt otsib autor vastust järgmistele küsimusele:

1. Millised on väärtuse vähenemise tuvastamise ja kvantifitseerimise probleemid Eesti õiguses ning kas kindlustusandjate praktika (metoodika) on kooskõlas seadusest tulenevate põhimõtetega?
2. Milline on kindlustusandjate diskretsiooni ulatus asendusauto kulude põhjendatuse hindamisel ning kas see on õigusselguse ja õiguskindluse põhimõtetega kooskõlas?
3. Millised on asendusauto kulude hüvitamise eeldused VÕS § 132 lg 4 alusel ning kuidas on neid sisustanud Eesti kohtupraktika ja kindlustuspraktika?
4. Kas asendusauto kulude hüvitamise praktika Eestis vastab kahju hüvitamise eesmärgile (kahjustatud isiku asetamine endisesse olukorda) või toob kaasa põhjendamatuid piiranguid kannatanu õigustele?

Probleemküsimuste lahendamisel kasutab autor varasemalt kehtinud ja hetkel kehtivat LKindlS redaktsioone, seaduste kommentaare, Riigikohtu praktikat, õiguskirjanduses toodud seisukohti, Saksa kahju hüvitamise regulatsiooni, Saksa kohtupraktikat, erinevaid Euroopa Liidu direktiive, vähesel määral Euroopa Kohtu praktikat ning kindlustusandjatelt saadud infot asendusauto kulude hüvitise eelduste väljaselgitamiseks.

Magistritöös kasutatakse ajaloolist, võrdlevat, analüütilist ja kvalitatiivset uurimismeetodit. Võrdlevat meetodit kasutab autor Eesti ja Saksa õiguse ning kohtupraktika omavaheliseks võrdluseks. Antud valikut põhjendab autor sellega, et taasiseseisvumise järel võeti Eesti õigusloome kujundamisel aluseks Saksa õigus.²² Aluseks ei võetud mitte ainult üksikuid õigusnorme ja õigusakte, vaid kogu Saksamaa õigussüsteem.²³

Töö koosneb kahest peatükist, mis omakorda jagunevad alapeatükkideks. Esimese peatüki fookuses on sõiduki väärtuse vähenemine kindlustusjuhtumi tagajärjel ja hüvitise suuruse

²² Luts-Sootak, M. Eesti õiguse Saksa päike. - *Juridica* 2023/6, lk 441.

²³ Pärnamägi, I. Saksa mõju Eesti õiguses. - *Õiguskeel* 2014/1, p 1.

määramine. Täpsemalt käsitleb autor kahju hüvitamise eesmärki, hüvitatavat kahju, väärtuse vähenemise käsitlust Saksa õiguses, väärtuse vähenemist Eesti õiguses, analüüsib väärtuse vähenemise fakti tuvastamist, käsitleb juhtumipõhist hindamist, hüvitise määramise metoodikat, analüüsib metoodika kohaldatavust ja vastavust kehtivale õigusele. Peatüki lõpus esitab autor ettepanekud olukorra selgemaks ja läbipaistvamaks muutmiseks.

Teise peatüki teemaks on asendusauto kulude hüvitamine liikluskindlustuses. Esmalt uurib autor asendusauto kulude õiguslikku alust, analüüsib asendusauto kulude hüvitamise VÕS-i sätte kooskõla Põhiseadusega, analüüsib olukordi, millal on kannatanul õigust hüvitise saamiseks, võrdleb Saksa Ülemkohtu ja Riigikohtu praktikat, uurib kindlustusandjate poolt asendusauto kulude põhjendatuse kindlaksmääramist, LKF-i²⁴ koostatud metoodikat, kindlustusandjate poolt kannatanutele esitatavaid küsimusi ning nende vastavust andmekaitsele. Seejärel uurib autor kindlustusandjate poolt juriidilistele ja füüsilistele isikutele asendusauto kulude hüvitamise põhjendatuse kindlaksmääramise aluseid. Peatüki lõpus teeb autor ettepaneku seaduse sätte sõnastuse muutmiseks ja pakub välja kaks alternatiivset lahendust.

²⁴ Eesti Liikluskindlustuse Fond. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/meist/eesti-liikluskindlustuse-fond> (27.04.2026).

1. VÄÄRTUSE VÄHENEMISE HÜVITAMINE

1.1 Kahju hüvitamise eesmärk

LKindlS§ 24 kohaselt hüvitab kindlustusandja kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitatud kahju võlaõigusseaduse 7. peatükis sätestatud ulatuses, arvestades käesolevas seaduses sätestatud erisusi. Sama seaduse § 25 lg 1 kohaselt, kui lepingus ei ole kokku lepitud suuremas kindlustussummas, on kindlustussumma ühe kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kahjustatud isikute arvust, asja hävimise või kahjustumise korral 1 300 000 eurot ja surma põhjustamise, tervise kahjustamise või kehavigastuse tekitamise korral 6 450 000 eurot.

VÕS § 127 lg 1 kohaselt on kahju hüvitamise eesmärk kahjustatud isiku asetamine olukorda, mis on võimalikult lähedane olukorrale, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud. Riigikohus on otsuses nr 2-22-17410 märkinud, et varaline diferents VÕS § 127 lg 1 mõttes eeldab varalise olukorra võrreldavat halvenemist. Kahjustatud isik peab olema sattunud kahju tekitaja käitumise tõttu halvemasse olukorda võrreldes olukorraga, milles ta oleks olnud, kui rikkumist ei oleks toimunud. VÕS § 127 lg 4 järgi tuleb seejuures hüvitada üksnes selline kahju, mis on kahju tekitaja käitumise tagajärg.²⁵

VÕS § 132 näeb ette kahju hüvitamise korra asja hävimise kaotsimineku või kahjustumise korral. Lõike 1 kohaselt tuleb asja hävimisest või kaotsiminekest tekkinud kahju korral maksta hüvitis, mis vastab uue samaväärse asja soetamiseks tehtavatele mõistlikele kulutustele.

Õiguskirjanduses on märgitud, et kahju ulatuse kindlaksmääramisel ei lähtuta mitte isiku vara väärtuse vähenemisest, vaid endise olukorra taastamiseks vajalike kulutuste suurusest.²⁶ Riigikohus on otsuses nr 2-16-6563 märkinud, et VÕS § 132 lg 1 kohaselt peab kahjuhüvitis olema nii suur, et kannatanul oleks kahju hüvitamise ajal võimalik soetada samaväärne asi. Kohtul tuleb kahjuhüvitise suurust kindlaks määrates lähtuda samaväärse asja soetamise kuludest võimalikult kohtuotsuse tegemise aja seisuga.²⁷

VÕS § 132 lg 2 kohaselt, kui uue samaväärse asja soetamine ei ole võimalik, kuulub hüvitamisele hävinud või kaotsiläinud asja väärtus. Riigikohus on otsuses 3-2-1-30-15 märkinud, et tsiviilseadustiku üldosa seaduse²⁸ (TsÜS) § 65 järgi loetakse eseme väärtuseks

²⁵ RKTko 2-22-17410, p 27.

²⁶ Sein, K. §132 p 1. - Võlaõigusseadus I. Üldosa (§§ 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2016.

²⁷ RKTko 2-16-6563, p 31.

²⁸ Tsiviilseadustiku üldosa seadus - RT I, 31.12.2024, 48.

selle harilik väärtus, kui seaduse või tehinguga ei ole ette nähtud teisiti. Eseme harilik väärtus on selle kohalik keskmine müügihind (turuhind).²⁹ Tsiviilseadustiku üldosa seaduse kommentaaride autorid on märkinud, et kohaliku keskmise turuhinna määramine on suhteliselt lihtsasti määratletav nende esemete puhul, millega tehakse tehinguid ning mille osas on välja kujunenud hinnatase. Nimetatud esemeteks saavad olla nii kinnisasjad kui ka vallasasjad, näiteks autod. Keskmist turuhinda ei saa samastada lähiminevikus asja soetamiseks tehtud kulutustega, sest tehingu asjaolud võisid olla sellised, mis muutsid konkreetse tehingu väärtuse turuhinnast erinevaks. Nimetatud asjaolu võivad tingida kiirmüük või suur vajadus asjast vabaneda.³⁰ Autori hinnangul võib olla ka vastupidine olukord, et ostja on olnud nõus maksma turuhinnast kõrgemat hinda, sest tal oli suur huvi just konkreetse asja (auto) vastu. Seaduse kommentaaride autorid on siiski möönnud, et lähiminevikus toimunud tehingu hind võib siiski anda olulist informatsiooni eseme tegeliku väärtuse kohta. Seda juhul, kui asja võõrandaja tegi mõistliku pingutuse asja eest parima hinna saamiseks ning puuduvad tõendid, et eseme seisukord või selle omadused tingisid turuhinnast teistsuguse hinna. Kohaliku keskmise müügihinna määramisel tuleb aluseks võtta see, milliseks kujuneb hind olukorras, kus mõistlike pingutusi tehes õnnestub asi võõrandada.³¹

Autori hinnangul on sõidukite puhul keskmiseks turuhinnaks hind, millega toimub tehing, mitte see hind, millega müüjad sõidukit esmalt müüvad. Eelduslikult on ostjal sõiduki hinnast võimalik 5-10% alla kaubelda, kuna müüjal on huvi sõidukist vabaneda ja ostjal võimalus valida mitme erineva müügis oleva sõiduki vahel. Nimetatud asjaolu tingib selle, et müügitehingu kindlustamiseks on müüja nõus mõnevõrra hinda alandama.

Kui sõiduk saab kindlustusjuhtumis kahjustada sedavõrd, et selle taastamine ei ole majanduslikult otstarbekas, siis loetakse sõiduk õnnetusjuhtumis hävinenuks ning sel juhul tuleb kindlustusandjal VÕS § 132 lg 1 koosmõjus LKindlS § 26 lg-ga 1 hüvitada kannatanule uue samaväärse sõiduki soetamiseks tehtavad mõistlikud kulutused. Praktikas tuleb ette olukordi, kus kindlustusandja ja kahjustatud vara omanik ei jõua kokkuleppele liiklusõnnetuses hävinenud sõiduki juhtumieelse väärtuse osas. Sel juhul on kahjustatud isikul võimalus pöörduda LKF-i juures tegutseva lepitusorgani³² poole. Kindlustuslepitusorgani ülesandeks on kindlustusteenuse osutajate (sh kindlustusvahendajate) ja nende klientide vaheliste vaidluste ja

²⁹ RKTko 3-2-1-30-15, p 10.

³⁰ Paal, K. § 65/3.2. - Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2010.

³¹ Paal, TsÜS § 65/3.2;3.3.

³² Liikluskindlustuse lepitusorgan. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/lepitusorgan> (27.04.2026).

tulide kohtuvälise lahendamise võimaluse loomine ja edendamine.³³ Lepitusmenetlust läbi viiv isik peab olema erapooletu.³⁴ Kui pooled lepitusmenetluse käigus sõiduki väärtuse osas konsensust ei saavuta, siis on võimalus, et asja väärtuse määrab ekspert ning eksperdi poolt määratud hinnaga nõustuvad mõlemad pooled. Praktikas on ette tulnud olukordi, kus eksperdi poolt määratud hind on kindlustusandja poolt määratud hinnast kõrgem, aga on olnud ka olukordi, kus eksperdi poolt määratud hind on kindlustusandja poolt pakutud hinnast madalam.³⁵

Lepitusorganil on olnud juhuseid, kus kindlustusandja on nõustunud, et kahjustatud asja väärtuse määrab lepitaja poolt valitud ekspert ning ekspertiisiga seotud kulu jääb kindlustusandja kanda, aga kannatanu pakutud lahendusega ei nõustu, avaldamata sealjuures mittenõustumise põhjust. Sel juhul on lepitaja kirjapandud arvamuseks, et kindlustusandja poolt määratud hüvitis on õige.³⁶

Kindlustusasju lahendavad lepitajad tegutsevad lepitusorgani kaudu ning lepitajad on erapooletud asjatundjad, kes ei esinda vaidluses kumbagi poolt. Lepitaja eesmärk on vaidlevaid pooli lepitada ning aidata vaidlusalusele küsimusele lahendus leida. Lepitaja poolt lepitusmenetluses tehtud otsusega ei mõisteta õigust ning lepitaja otsus ei ole pooltele siduv.³⁷

Autori hinnangul on lepitusmenetlus kannatanute jaoks mugav ja soodne lahendus vaidlusaluses küsimuses selguse saamiseks. Lepitusmenetlus on kannatanule tasuta ning menetluse käigus selgitatakse välja poolte seisukohad, kuid otsus tehakse vaid siis, kui pooled jõuavad vaidlusaluses küsimuses kokkuleppele. Kui kannatanu ei nõustu kindlustusandja seisukohaga, siis on kannatanul õigus pöörduda vaidlusaluse küsimusega kohtusse. Sel juhul annab lepitaja omapoolse hinnangu, kas võimalik hagi on lepitaja hinnangul perspektiivikas või mitte. Nii on kannatanul võimalik otsustada, kas ta soovib esitada hagi kohtusse.

1.2 Hüvitatav kahju

VÕS § 132 lg 3 näeb ette, et kahjuhüvitis hõlmab eelkõige asja parandamise mõistlikud kulud ning võimaliku väärtuse vähenemise. Riigikohus on määruses nr 2-20-5374 märkinud, et VÕS § 132 mõte on kaitsta kahjustatud isiku vara koosseisu säilimist. Kahjustatud asja

³³ Allmäe, M. jt. Kindlustuslepitusorgan kui erasektori initsiatiivil loodud võimalus lahendada kindlustusvaidlusi kohtuväliselt. - Juridica 2014/1, lk 70.

³⁴ Luik, O-J., Kõve, V. 18 aastat liikluskindlustuse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? Juridica- 2011/IV, lk 303.

³⁵ Kindlustuse ja liikluskindlustuse lepitusorgan- näiteid lepitusest, lk 16. Arvutivõrgus: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Lepitus_naidisjuhtumid_202201.pdf (27.04.2026).

³⁶ *Ibidem*, lk 16.

³⁷ Lepitus. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/lepitusorgan> (27.04.2026).

parandamise korral VÕS § 132 lg 3 esimese lause järgi on üldjuhul eesmärk hüvitada kõik asja taastamise mõistlikud remondikulud.³⁸

Riigikohus on otsuses nr 2-16-5564 sedastanud, et asja parandamiseks VÕS § 132 lg 3 mõttes on olemas ka teisi viise, kui asja tervikuna asendamine. Sealhulgas on võimalik kahjustatud asja ka remontida või asendada see kasutatud asjaga, kui see on tehniliselt võimalik. Lisaks ei tohi kahju hüvitamise viis sattuda vastuollu kahju hüvitamise eesmärgiga. Samas lahendis on kohus täiendavalt märkinud, et hageja peab tõendama, millised on parandamise mõistlikud kulud VÕS § 132 lg 3 mõttes ehk millised kulutused on vajalikud vara senise koosseisu ja olukorra taastamiseks. Kolleegiumi arvates võib hageja kulude tõendamiseks muuhulgas esitada ka analoogseid kahjujuhtumeid käsitlevaid hinnapakumisi. Sealjuures tuleb hagejal siiski tõendada, millised olid kahjustused vaidlusalusel juhul ning et tema viidatud analoogsetel juhtumitel olid asjaolud, eelkõige kahjustuste ulatus, võrreldavad.³⁹

Autori hinnangul on kohtu poolt väljapakutud variant teoreetiliselt võimalik, kuid praktilisest küljest asetab see kannatanule ebamõistlikult suure tõendamiskoormise. Kannatanul puudub võimalus leida varasemat analoogset ja identset juhtumit, mille alusel ta saaks esitada analoogsete kahjustuste kordategemiseks vajaliku kalkulatsiooni. Lisaks tuleb arvestada seda, et iga juhtumi iseloom on erinev ning sellest tulenevalt ka kahjustuste kõrvaldamise kulud erinevad. Sõidukite puhul koostavad remondiettevõtted iga juhtumi kohta omaette kalkulatsiooni, kuna sõidukid on erinevad, vigastuste hulk erineb ning sellest tulenevalt ka töö- ja materjalide kulu erinevad.

Riigikohus on otsuses nr 3-2-1-121-08 märkinud, et VÕS § 132 lg 3 kohaselt ei ole välistatud ka kahjustatud asja väärtuse vähenemise hüvitamine ilma asja parandamata. Seega on hagejatel õigus nõuda kahjustatud asja väärtuse vähenemise hüvitamist ka siis, kui nad kahjuhüvitisena kahjustatud asja parandamise mõistlike kulutuste hüvitamist ei nõua. Sellisel viisil kahju hüvitamine ei tohi sattuda vastuollu kahju hüvitamise eesmärgiga. VÕS § 132 lg 3 esimese lause mõttega ei oleks kooskõlas kahju hüvitamine suuremas ulatuses kui asja parandamise mõistlikud kulud ja võimalik väärtuse vähenemine vaatamata taastamisele.⁴⁰

Viimati viidatud lahendis oli vaidlus küll kinnisasja väärtuse vähenemise üle, kuid Riigikohus on sama lahendi punktis 16 märkinud, et väärtuse vähenemisest võib rääkida ka vallasasjade puhul, näiteks avaris osalenud, kuid parandatud sõiduk, mille väärtus võib olla väiksem

³⁸ RKTkm 2-20-5374, p 16.

³⁹ RKTko 2-16-5564, p 16-17.

⁴⁰ RKTko 3-2-1-121-08, p 17.

samasuguse avariivaba sõiduki väärtusest. Riigikohus on selgitanud, et väärtuse vähenemise hüvitamise all peetakse silmas olukorda, kus kahjustatud asja väärtus jääb peale kordategemist väiksemaks, võrreldes väärtusega, mis asjal oli enne selle kahjustada saamist.⁴¹

Autor nõustub eelneva seisukohaga, sest kahju hüvitamise üldist põhimõtet arvestades on kannatanul õigus vara koosseisu säilimisele. Kui kannatanu avariilist sõidukit ei taasta, vaid võtab hüvitise rahas ning lisaks juhul, kui kannatanul on õigus võimaliku väärtuse vähenemise hüvitisele, siis võlaõigusseadusest ei tulene piirangut, mis sätestaks väärtuse vähenemise hüvitise maksmise ühe eeldusena sõiduki kordategemise. Kannatanu võib valida ka esialgse olukorra taastamiseks variandi, et ta realiseerib ise avariilise sõiduki ning sellest saadud summale lisaks saab kindlustusandjalt remondihüvitise koos võimaliku väärtuse vähenemise hüvitisega. Nimetatud summad kokku liites võivad kannatanule tagada sõiduki juhtumieelse väärtuse. Siinjuures ei tasu segamini ajada olukorda, kus kindlustusandja tunnistab sõiduki majanduslikus mõttes hävinenuks ja seeläbi hüvitab kannatanule uue sõiduki mõistliku taassoetamise kulu. Sel juhul ei ole kannatanul õigust võimalikule väärtuse vähenemise hüvitisele.

1.3 Väärtuse vähenemine Eesti õiguses

Aastate jooksul on liikluskindlustuse seadust muudetud ja seetõttu on ka väärtuse vähenemise nõude lähtealused muutunud. VÕS § 132 lg 3 näeb kahju hüvitisena ette võimaliku väärtuse vähenemise ja varasem LKindlS § 26 lg 9 andis täpse määratluse, millistel eeldustel väärtuse vähenemist nõuda sai. Eelnevalt viidatud säte nägi ette, et sõiduki väärtuse vähenemisest tekkinud kahju hüvitatakse juhul, kui sõiduk sai kindlustusjuhtumis raskelt kahjustada ja kahjustatud isik nõuab sõiduki taastamise mõistlike kulutuste hüvitamist. Sõiduk on raskelt kahjustatud, kui selle taastamise kulud ületavad 50 protsenti sõiduki turuhinnast ja taastusremont hõlmab kandevkere või raami kuju taastamist olulises ulatuses.

1.12.2024 kehtima hakanud LKindlS redaktsiooniga kaotati väärtuse vähenemise eeldused ning sellest ajast alates saab väärtuse vähenemist nõuda VÕS-s sätestatu alusel. Seaduse eelnõu seletuskirjas on märgitud, et muudatusega tunnistatakse kehtetuks LKindlS § 26 lõige 9, sest selle sätte kohaselt on kindlustusandja kahju hüvitamise kohustus väiksem kui on kahju tekitaja kohustus. Eelnõu kohaselt sooviti LKindlS § 24 täiendada lõikega 2 mille kohaselt oleks kohustatud LKF-i koostama kahjude hüvitamise praktika ühtlustamiseks hüvitatava kahju

⁴¹ RKTko 3-2-1-121-08, p 16.

arvutamise ja hüvitamise soovituslikku metoodikat kahjuliikide kaupa.⁴² Finantsinspeksioon (FI) ei andnud nimetatud sättele heakskiitu, märkides, et FI hinnangul on finantssektori vaatest tegu tavapärase mandaadiga, mille sarnast eriseadustes ei ole. Seadusandja on seni andnud finantssektoris soovituslike juhendite andmise õiguse vaid FI-le (FIS § 57) ja sedalaadi delegeeritud õiguse sisuliselt turuosalistele andmine ei ole kooskõlas senise praktikaga ja võib oluliselt moonutada sektori toimimist. Täiendavalt lisas FI, et eelnõus nimetatud metoodika on olemuslikult võrreldav seaduse rakendamiseks antava määrusega, kuid seaduse rakendusakte peaks määruse kujul välja andma riik (PS § 87 p 6). Lisaks selgitas FI, et LKF-i koostatud juhendil saab olema selge ja vahetu mõju kahju hüvitamisele. Kuna liikluskindlustuse puhul on tegemist kohustusliku vastutuskindlustusega ja puudutab seeläbi suure hulga isikute varalisi huve, siis peab seaduse rakendusakti eest vastutama igal juhul riik. Arutelu käigus jäeti seadusest eelnevalt nimetatud punkt välja, kuid märgiti, et LKF-l ja Eesti Kindlustusseltside Liidul (EKsL)⁴³ on võimalik valdkonna praktikaid koondada ja selgitada ka ilma seaduses sellekohast kohustust nimetamata.⁴⁴

Autor nõustub FI seisukohaga. LKF ja EKsL on kindlustusandjaid ühendavad organisatsioonid. Eestis tegutsevad kindlustusseltsid on LKF-i⁴⁵ ja EKsL-i⁴⁶ liikmed. Kui anda LKF-le legitiimne võim koostamiseks vastavaid metoodikaid seaduse tasemel, siis oleks tegemist olukorraga, kus kindlustussektor koostaks iseendale juhendeid, mille alusel kannatanutele hüvitist arvutada ja maksta. Selline olukord läheks otseselt vastuolule kahju hüvitamise üldiste põhimõtetega, sest annaks võimaluse kahju hüvitama kohustatud isikule otsustamiseks, mille alusel ja kui suures ulatuses ta kahjustatud isikule kahju hüvitab.

1.4 Väärtuse vähenemine Saksa õiguses

Eesti õiguses reguleeritakse liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist vastavalt VÕS-i 7 peatüki sätetele, arvestades LKindIS-s toodud erisusi. VÕS § 127 lg 1 näeb ette kahju hüvitamise eesmärgi ning § 132 lg 3 näeb ette kahjustatud asja võimaliku väärtuse vähenemise hüvitise. Saksa tsiviilseadustik⁴⁷ (*Bürgerliches Gesetzbuch*, edaspidi BGB) ei sätesta sõnaselgelt võimalikku väärtuse vähenemist, vaid vastav hüvitis on Saksa kohtute poolt

⁴² Liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri, lk 53.

⁴³ Eesti Kindlustusseltside Liit. Arvutivõrgus: <https://eksl.ee> (27.04.2026).

⁴⁴ Liikluskindlustuse seaduse ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskirja (dokument nr 23-1362/08) lisa – märkuste tabel. Rahandusministeerium 2024. Arvutivõrgus: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/01a02057-283f-4ec0-9005-3de968625b40> (27.04.2026).

⁴⁵ Eesti Liikluskindlustuse Fond.

⁴⁶ Eesti Kindlustusseltside Liit.

⁴⁷ Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (ingl). Berlin: Bundesministerium der Justiz. Arvutivõrgus: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/index.html (27.04.2026).

üldnormist tuletatud. Saksa BGB § 249 lg 1 näeb ette VÕS-i § 127 lg 1-ga sarnase sõnastuse,⁴⁸ sätestades, et kahju hüvitamise kohustusega isik peab taastama juhtumieelse olukorra. BGB § 249 lg 2⁴⁹ annab kannatanule isiku - või asjakahju korral võimaluse saada hüvitist rahas. BGB § 251 lg 1⁵⁰ näeb kahju tekitajale ette kohustuse hüvitise maksmise rahas, kui asja taastamine ei ole võimalik või ei ole piisav ning lg 2⁵¹ I lause kohaselt võib kahju põhjustaja maksta hüvitise rahas, kui asja taastamine on ebamõistlikult kulukas. Eelnevalt nimetatud sätte lg 1 ja 2 on Eesti õiguses kohaldatud LKindlS § 26 lg-s 4.

BGB kommentaaride autorid on märkinud, et turuväärtuse vähenemise kindlaksmääramiseks on mitmeid meetodeid. Tavaliselt määratakse selleks 3-7% remondikuludest, sõltuvalt kahju raskusastmest ja eseme vanusest. Hüvitist ei maksta juhul, kui kahjustatud asi on väga vana või oli juba varasemalt märkimisväärselt kahjustatud.⁵²

Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus (*Bundesgerichtshof*, edaspidi BGH) on sõiduki väärtuse vähenemist⁵³ käsitlenud juba eelmise sajandi keskpaigas. 1961. aasta kohtuasjas nr VI ZR 238/60⁵⁴ oli vaidlusaluseks küsimuseks asjaolu, kas hageja mootorsõidukil oli peale nõuetekohaselt teostatud remonti veel sõiduki väärtuse langus, mille hüvitamist saaks hageja nõuda. Hageja väitel oli sõiduki kere avariiis oluliselt kahjustada saanud ning seda tuli 5 cm ulatuses hüdrauliliste tungraudadega venitada, et taastada sõiduki kere avariieelne olukord. Hageja väitel oli remonditud sõiduki väärtus madalam, kui avariivabadel sõidukitel. Kostja väitis vastupidist, et üle 100 000 km läbinud sõiduki puhul on remonditud sõiduki väärtus peale remonti hoopiski tõusnud. Kostja tõi välja, et isegi kui tunnistada väärtuse vähenemist, siis saab hageja seda nõuda alles peale sõiduki müümist ehk kui kahju realselt tekib. Nimetatud lahendiga muutis kohus oma eelnevat praktikat. Varasemalt olid kohtud märkinud, et väärtuse vähenemist saab nõuda üksnes siis, kui kannatanul vastav kulu tekib, vastasel juhul ei oleks

⁴⁸ BGB § 249 lg 1 Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Isik, kes vastutab kahju tekkimise eest, peab taastama olukorra, mis oleks olnud, kui kahju tekitavat sündmust ei oleks esinenud (ee).

⁴⁹ BGB § 249 lg 2 Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist. Isiku või asjakahju korral võib kannatanu, taastamise asemel, nõuda hüvitist rahas. Kui asi on kahjustatud, hõlmab esimeses lõikes nimetatud kahjusumma käibemaksu ainult juhul ja ulatuses, mil see on tegelikult tekkinud (ee).

⁵⁰ BGB § 251 lg 1 Soweit die Herstellung nicht möglich oder zur Entschädigung des Gläubigers nicht genügend ist, hat der Ersatzpflichtige den Gläubiger in Geld zu entschädigen. Kui asja taastamine ei ole võimalik või ei ole piisav võlausaldaja kahju hüvitamiseks, peab kahju tekitanud isik hüvitama võlausaldajale kahju rahaliselt (ee).

⁵¹ BGB § 251 lg 2 Der Ersatzpflichtige kann den Gläubiger in Geld entschädigen, wenn die Herstellung nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich ist. Kahju hüvitamise kohustusega isik võib kannatanule hüvitada kahju rahas, kui kahju heastamine on võimalik ainult ebaoproportsionaalselt suurte kuludega (ee).

⁵² Dannemann, G., Schulze, R. (toim). German Civil Code = Bürgerliches Gesetzbuch (BGB): article-by-article commentary. Volume I: Books 1–3 (§§ 1–1296). München: C. H. Beck 2020, lk 356-357, p 97 C. 3.

⁵³ Väärtuse vähenemine/kaubanduslik väärtuse langus- *Merkantile Wertminderung* (sks).

⁵⁴ BGH, VI ZR 238/60, 3.10.1961, lk 2-3.

tegemist kahju hüvitamise, vaid kannatanu rikastumisega⁵⁵. Lahendis VI ZR 238/60⁵⁶ asus kohus varasemalt kehtinud seisukohast vastupidisele seisukohale. Kohus märkis, et vaatamata asjaolule, et väärtuse vähenemine kaotab ajaga oma tähtsuse, peab kahju tekitaja siiski väärtuse vähenemise sõiduki omanikule hüvitama. Hüvitise maksmine ei tooks kaasa kahju kannatanu ebaproportsionaalset rikastumist. Kui auto omanik otsustab autot edasi kasutada, siis lepib ta olukorraga, et tema avariis osalenud sõiduk on vähem väärt, kui teised avariivabad sõidukid. Sama järelduse on BGH teinud ka asjas VI ZR 72/65⁵⁷, märkides kui kahju põhjustaja peab hüvitama sõiduki väärtuse vähenemise, mis ilmneb pärast sõiduki remonti, siis ei nõuta temalt midagi ebamõistlikku. Põhjuseks asjaolu, et omanikul on edaspidi kasutada auto, mille väärtus on liikluses tunnustatud standardite kohaselt madalam kui enne õnnetust.

Eelmise sajandi keskel tehtud BGH otsuses⁵⁸ on väärtuse vähenemise hüvitise kriteeriumiks olnud asjaolu, et sõiduk on avariis saanud ulatuslikke kahjustusi ning seetõttu on tema väärtus avariivabade sõidukitega võrreldes vähenenud ja muid asjaolusid ei ole kohus hinnanud.

Hiljutises BGH otsuses nr VI ZR 239/23 on kohus põhjalikult selgitanud, kuidas ja mis põhjusel tuleb väärtuse vähenemist hüvitada. Nimetatud lahendis on kohus märkinud, et olulise kahjustuse korral hõlmab kahjunõue vastavalt BGB § 251 lg 1 kohaselt ka väärtuse vähenemise hüvitamist, kuna BGB § 249 kohane taastamine ei ole võimalik. Kohus on järjepidevas praktikas märkinud, et väärtuse vähenemine on müügiväärtuse langus, mis on tekkinud, olenemata õnnetuses oluliselt kahjustatud mootorsõiduki täielikust ja nõuetekohasest remondist. Hinnalanguse põhjuseks on asjaolu, et suurel osal üldsusest on avariiliste sõidukite ostmise suhtes vastumeelsus ning ostjad ei ole nõus selliste sõidukite eest avariivabade sõidukitega samaväärset hinda tasuma. Kohtu hinnangul ei saa välistada remonditud sõidukite varjatud tehnilisi puudusi ning võib esineda risk, et auto on ebaõige remondi tõttu suurema kahjustuste tekkimise ohuga. Samasugusele seisukohale on asunud ka Saksamaa õiguskirjanduses⁵⁹. Nimetatud asjaolust tulenev sõiduki madalam hind kujutab endast otsest varalist kahju, mis tuleb hüvitada, sõltumata sellest, kas kannatanu kavatseb sõiduki peale taastamist müüa või mitte. Kohus selgitas täiendavalt, et õnnetuse tagajärjel on kannatanul

⁵⁵ BGH, VI ZR 82/57, 29.04.1958, lk 12.

⁵⁶ BGH, VI ZR 238/60, lk 4-5.

⁵⁷ BGH, VI ZR 72/65, 2.12.1966, lk 6.

⁵⁸ BGH, VI ZR 238/60, lk 2-3.

⁵⁹ Roberto, V. Ersatzfähigkeit abstrakter Schäden. Merkantiler Minderwert, Nutzungsausfall und Schadensregulierung. - Aktuelle Juristische Praxis 2019/12, lk 1242, p A.

vähem vara, kui oli enne õnnetust. Hüvitis väärtuse vähenemise eest tuleb tasuda vahetult peale sõiduki remonti, olenemata sõiduki edasisest saatuses.⁶⁰

BGH on otsuse VI ZR 357/13⁶¹ punktis 9 märkinud, et kannatanu võib väärtuse vähenemise hüvitise suuruse lasta määrata eksperdil ning eksperdile tehtud mõistlikud kulud Saksa liikluseaduse (*Straßenverkehrsgesetz - StVG*)⁶² § 18 lg 1 alusel tagasi nõuda, kuna nimetatud kulud kuuluvad otseselt BGB § 249 lg-s 1 nimetatud varalise kahju hulka. Sama lahendi punktis 12a on kohus märkinud, et kahjuhüvitise suuruse üle otsustab siiski Saksa tsiviilkohtumenetluse seadustiku (*Zivilprozessordnung - ZPO*)⁶³ § 287 kohaselt kohus. Otsuses nr VI ZR 239/23⁶⁴ on kohus märkinud, et hüvitise suuruse määramisel tuleb õiguslikel põhjustel lähtuda vastavatest netomüügihindadest, sõltumata sellest, kas kahju kannatanu on ettevõtte või mitte. Lahendis VI ZR 243/23⁶⁵ on kohus märkinud, et väärtuse vähenemist arvutatakse selle järgi, kui palju oleks kahjustatud sõiduki remondijärgse müügi korral saadav hind väiksem, võrreldes kahjustamata sõiduki müügihinnaga.

Autori seisukohalt on eelnevalt nimetatud Saksa kohtulahendites läbivaks põhimõtteks väärtuse vähenemise hüvitise maksmisel sõiduki olulises ulatuses kahjustada saamine, mis on tingitud sõiduki väärtuse vähenemise, võrreldes samaväärsete avariivabade sõidukitega. Lahenditest ei selgu otseselt, milliste kriteeriumite alusel määratakse, et sõiduk on olulises ulatuses kahjustada saanud. Otsuses VI ZR 238/60⁶⁶ oli märgitud, et sõiduki kere oli umbes 5 cm nihkunud ja seda tuli hüdrauliliste tungraudadega tagasi venitada ning nimetatud vigastusi pidas kohus olulises ulatuses kahjustatuks, mistõttu määrati kannatanule hüvitis väärtuse vähenemise eest. Lahendis VI ZR 357/13⁶⁷ on märgitud, et sõiduki maksumus oli 8000 eurot ning sõiduki remondikulu oli 3326,66 eurot, moodustades sõiduki üldväärtusest ca 41,6%. Sel

⁶⁰ BGH, VI ZR 239/23, 16.07.2024, lk 5 p 8.

⁶¹ BGH, VI ZR 357/13, 22.07.2014, p 9;12a.

⁶² Straßenverkehrsgesetz (StVG) (ingl). Berlin: Bundesministerium der Justiz. Arvutivõrgus: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stvg/englisch_stvg.html (27.04.2026).

StVG § 18 lg 1 In den Fällen des § 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeugs zum Ersatz des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8 bis 15 verpflichtet. Paragrahvi 7 lõikes 1 sätestatud juhtudel on mootorsõiduki juht kohustatud hüvitama kahju ka paragrahvide 8–15 sätete kohaselt (ee).

⁶³ Zivilprozessordnung (ZPO) (ingl). Berlin: Bundesministerium der Justiz. Arvutivõrgus: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_zpo/englisch_zpo.html (27.04.2026).

ZPO § 287 lg 1 Ist unter den Parteien streitig, ob ein Schaden entstanden sei und wie hoch sich der Schaden oder ein zu ersetzendes Interesse belaufe, so entscheidet hierüber das Gericht unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung. Ob und inwieweit eine beantragte Beweisaufnahme oder von Amts wegen die Begutachtung durch Sachverständige anzuordnen sei, bleibt dem Ermessen des Gerichts überlassen. Eesti k.- Kui poolte vahel tekib vaidlus selle üle, kas kahju on tekkinud või mitte, ning kahju suuruse või hüvitatava rahalise summa üle, teeb kohus selles küsimuses otsuse oma äranägemisel ja veendumuse alusel, tuginedes olemasolevatele tõenditele. Kohus võib oma äranägemisel otsustada, kas – ja kui jah, siis millises ulatuses tuleks taotletud tõendite kogumine määrata või kas tuleks kaasata ekspert eksperthinnangu andmiseks (ee).

⁶⁴ BGH, VI ZR 239/23, p 13.

⁶⁵ BGH, VI ZR 243/23, 16.07.2024, p 12.

⁶⁶ BGH, VI ZR 238/60, lk 2.

⁶⁷ BGH, VI ZR 357/13, p 2.

juhul nõudis hageja väärtuse vähenemist summas 250 eurot, mis moodustas sõiduki üldväärtusest ca 3,1%. Viimati nimetatud lahendis pidas kohus nõuet põhjendatuks.

Autori hinnangul võib eelnevalt viidatud lahendite alusel järeldada, et Saksa kohtud ei võta väärtuse vähenemisel arvesse sõiduki vanust ega läbisõitu, vaid arvestavad avariilise sõiduki kahjustuste ulatust või kalkulatsiooni suurust. Samasugune loogika oli kasutusel ka enne 1.12.2024 kehtinud LKindlS § 26 lg-s 9, mis tunnistati kehtetuks, kuna nimetatud sätte alusel kahju hüvitamine oli piiratum kui VÕS-i alusel. Saksamaa kohtulahenditest nähtub, et väärtuse vähenemise hüvitise suurus arvestatakse otseselt kahjustamata sõidukite keskmine müügihind miinus kahjustatud sõidukite müügihind ning kannatanule hüvitatakse nende väärtuste vahe. Autori hinnangul on Saksamaal kasutatav praktika kannatanute ja samuti kahju hüvitamise eest vastutavate isikute suhtes õiglane, kuna hüvitise määramisel lähtutakse konkreetsest turusituatsioonist, võttes arvesse sõiduki marki ja nende eripärasid. Arvestades Saksa autoturu suurust, siis ei teki ilmselt olukorda, kus turul ei oleks müügil kahjustada saanud sõidukitega analoogseid sõidukeid, mille alusel väärtuse vähenemist saaks arvutada. Isegi, kui selline olukord tekib, siis on võimalik hüvitise suuruse määramisel arvestada varasemat müügistatistikat. Saksamaa kohtud on toonud üheks väärtuse vähenemise põhjuseks asjaolu, et peale sõidukite kordategemist võib sõidukitel siiski esineda varjatud vigastusi, mis avalduvad hiljem ning nimetatud asjaolu tingib sõiduki väärtuse vähenemise. Autor ei nõustu Saksamaa kohtute põhjendusega, sest autoremondiettevõtte, kes remonttöid teostab, annab tehtud töödele garantii ning seetõttu on riskid maandatud.

Eestis ei ole kohtupraktikat, mis käsitleks sõidukite väärtuse vähenemist ning hetkel on ainus abimaterjal väärtuse vähenemise määramisel LKF-i poolt koostatud meetoodika⁶⁸, mis autori hinnangul ei taga juhtumipõhist objektiivset hüvitise suuruse tuvastamist, sest meetoodika ei võta arvesse sõidukite eripärasid ning konkreetset turusituatsiooni. Lisaks ei ole meetoodika kindlustusandjate jaoks siduv⁶⁹. Meetoodika lähtub küll suures osas samadest alustest, mida Saksamaalgi kasutatakse (kalkulatsiooni suurus ja kahjustuste ulatus), kuid meetoodika piirab hüvitise arvestamist sõiduki läbisõidu (kuni 100 000 km) ja vanusega (kuni 5 aastat)⁷⁰.

⁶⁸ LKF meetoodika- Auto väärtuse vähenemise hüvitamine. Arvutivõrgus: [https://www.lkf.ee/sites/default/files/Auto_vaatuse_vahenemine_huvitis_meetoodika\(7b\).pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/Auto_vaatuse_vahenemine_huvitis_meetoodika(7b).pdf) (27.04.2026).

⁶⁹ *Ibidem*, lk 6, p 7.

⁷⁰ *Ibidem*, lk 4.

1.5 Väärtuse vähenemise fakti tuvastamine

Autori hinnangul on VÕS § 132 lg 3 säte ebaselge osas, mis näeb ette kahjuhüvitisena võimaliku väärtuse vähenemise. Seadus ei sätesta sõnaselgelt, millal on asja väärtus vähenenud ja millal mitte ning millised eeldused peavad olema täidetud, et oleks võimalik rääkida väärtuse vähenemisest. Autori hinnangul on väärtuse vähenemine määratlemata õigusmõiste ning sellele peaks sisu andma kohtupraktika. Autor ei leidnud Riigi Teataja kohtulahendite otsingu abil ühtegi kohtulahendit, kus oleks vaieldud kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud sõiduki väärtuse vähenemise ja hüvitise suuruse üle.

Tauri Tigasson on oma magistritöös märkinud, et tsiviilkäibes kasutusel olevate asjade väärtus langeb igal ajahetkel, mil neid kasutatakse.⁷¹ Autor nõustub eelnevalt nimetatud seisukohaga, kuid lisab juurde, et sõidukite puhul langeb nende väärtus ka ajal, mil neid ei kasutata. Sõidukite puhul muutub hind tavaliselt aastanumbri vahetumisega, olenemata sellest, kas sõidukid seisid müügiplatsil või osalesid tsiviilkäibes. Probleemseks muutub olukord mudeliuenduse tulekuga. Sel juhul võib ühe ja sama aastanumbri sees registreeritud ning samasuguse läbisõiduga sõidukite hind erineda märkimisväärselt.

Õiguskirjanduses on märgitud, kui teatud esemetel on välja kujunenud kindel turg või kauplemiskeskond, kus konkreetsete asjadega tavaliselt kaubeldakse, siis saab turuhinna selle süsteemi abil määrata.⁷² Eestis on sõidukite suurim internetimüügi keskkond auto24⁷³ portaal, mille alusel saab sõidukite müügikuulutusi ja nende hindasid vaadata. Töö kirjutamise hetkel võrdles autor auto24 portaalis müüdavat 2021. aasta sõidukit Subaru Outback⁷⁴. Mudeliuenduse-eelsed sõidukid olid müügis hinnaga 19 500 - 22 000 eurot ja sama aasta ning analoogse läbisõiduga, kuid mudeliuenduse läbinud oli müügil üks sõiduk hinnaga 26 500 eurot.

Hinnaerinevus on tingitud sellest, et vahepeal on toimunud mudeliuendus ja varem valmistatud mudeli hind langeb järelturul kiiremini, kui seda teeb sama vanusega, kuid mudeliuendusega sõiduki hind. Põhjuseks asjaolu, et uuenduskuuri läbinud sõidukeid on tänavapildis vähem, kui varasemaid mudeleid ning lisaks võib mudeliuendus sisaldada endas

⁷¹ Tigasson, T. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävitamise ja mittevaralise kahju tekitamise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool, 2017, lk 23. Arvutivõrgus:

<https://dspace.ut.ee/items/b3352f91-ecc8-4021-8cbf-6077a15a7420> (27.04.2026).

⁷² Paal, TsÜS § 65/3.2.

⁷³ Auto24.ee - Suurim valik sõidukeid. Arvutivõrgus: <https://www.auto24.ee> (27.04.2026).

⁷⁴ Subaru Outback (2021). Arvutivõrgus:

<https://www.auto24.ee/kasutatud/nimekiri.php?bn=2&a=100&b=23&c=outback&f1=2021&f2=2021&ae=8&af=50&ssid=267774295> (27.04.2026).

ka standardis olevat lisavarustust, mida eelnevatel mudelitel ei pruukinud olla. Turuhinna määramisel tuleb esmalt tuvastada asjaolu, kas kahjustatud sõiduk on uuenduskuuri läbinud või mitte. Nimetatud asjaolu silmas pidades tuleb määrata võrreldavate sõidukite alusel samaväärsete sõidukite keskmine turuhind.

Autori hinnangul ei ole Eesti turusituatsiooni arvestades selge, kas ainuüksi fakt, et sõiduk on osalenud avariiis, vähendab sõiduki väärtust, võrreldes avariivabade sõidukitega. Autor võttis auto24 müügiportaali andmetel võrdluseks 2023. aasta Subaru Outback-id⁷⁵, kus sama varustustaseme ja läbisõiduga avariivabad sõidukid oli müügis hinnaga 24 900 ja 28 500 eurot ja LKF-i liikluskahjude kontrolli⁷⁶ andmetel ühes avariiis osalenud sõiduk oli müügis hinnaga 32 000 eurot. Rohkem Subaru Outback-e kirjutamise hetkel müügil ei olnud, mida oleks saanud omavahel võrrelda. Täiendavalt võrdles autor 2021. aasta 2.0TDI 147Kw 4X4 Volkswagen Arteon-e⁷⁷. Eestist uuena ostetud ja avariivaba sõidukit müüdi hinnaga 26 900 eurot. Samade näitajatega 20.12.2022 Eestisse Saksamaalt imporditud sõidukil oli Eestis toimunud kaks kindlustusjuhtumit ning sõidukit müüdi hinnaga 32 900 eurot. Samade parameetritega oli müügis ka kolmas sõiduk hinnaga 30 900 eurot, kuid antud sõiduk oli Eestisse 12.03.2024 Rootsist imporditud. Eestis nimetatud sõiduki kahjuajalugu puudus, kuid varasem ajalugu on teadmata. Autor mõonab, et ammendavate järeldeste tegemiseks tuleks uurida oluliselt suuremat hulka sõidukeid, nende varasemat kahjuajalugu ning müügistatistikat. Autori hinnangul annavad eelnevalt toodud näited siiski indikatsiooni, et sõiduki avariiis osalemine, kuid selle nõuetekohane taastamine, ei vähenda Eesti turul sõiduki väärtust.

Autor nõustub, et väärtuse määramisel ei saa omavahel võrrelda varasemalt täishävinenuks kuulutatud ja uuesti taastatud sõidukeid ning avariivabasid sõidukeid. Samas on autor seisukohal, et sõiduk, mis on sattunud avariiisse ning millel on kahjustatud varuosad vahetatud samaväärsete osadega ning keredetailid nõuetekohaselt värvitud ei ole väiksema väärtusega, kui samasugune ilma avariita sõiduk. Autori hinnangul on eelnevalt nimetatud juhul kahju kannatanu asetatud olukorda, milles ta oleks olnud, kui kahju tekitavat sündmust ei oleks toimunud ning seetõttu ei ole sõiduki väärtus vähenenud.

⁷⁵ Subaru Outback (2023). Auto24.ee - Suurim valik sõidukeid. Arvutivõrgus: <https://www.auto24.ee/kasutatud/nimekiri.php?bn=2&a=100&aj=&ssid=267774295&b=23&c=outback&f1=2023&f2=2023&ae=8&af=50&otsi=otsi> (27.04.2026).

⁷⁶ Sõiduki liikluskahjude kontroll. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/kahjukontroll> (27.04.2026).

⁷⁷ Volkswagen Arteon (2021). Auto24.ee - Suurim valik sõidukeid. Arvutivõrgus: <https://www.auto24.ee/kasutatud/nimekiri.php?bn=2&a=100&aj=&ssid=267774295&b=8&bw=5052&f1=2021&f2=2021&ae=8&af=50&otsi=otsi> (27.04.2026).

1.5.1 Juhtumipõhine hindamine

1.10.2014 kehtima hakanud liikluskindlustuse seaduse eelnõule (423SE) esitas LKF omapoolsed muudatusettepanekud.⁷⁸ Kuigi ettepanekud esitati aastaid tagasi on neist suurem osa aktuaalne ka töö kirjutamise hetkel. Ettepanekus märkis LKF, et sõiduki väärtuse vähenemisest tekkivat kahju ei tuleks liikluskindlustuse seaduse alusel hüvitada, tuues välja järgnevad põhjendused: 1) juhtumipõhine hindamine on keeruline ja seetõttu ebamõistlikult kulukas; 2) hindamiseks kasutatavad üldistavad meetodid ei suuda võtta arvesse juhtumite eripära ning tagada õiglast hüvitamist; 3) ei kuulu ka täna põhjendatult liikluskindlustuse seaduse alusel hüvitamisele; 4) hüvitamine toob kaasa kindlustusmaksete tõusu.

Tauri Tigasson asus oma magistritöös vastupidisele seisukohale, leides, et sõiduki väärtuse vähenemisest tekkinud kahju liikluskindlustuse alusel hüvitamata jätmine on kahjustatud isikute õiguseid riivavad.⁷⁹

Autor nõustub, et õiguslikus vaates on T. Tigassonil õigus. Samale seisukohale on asutud ka LKindlS muutmise seletuskirjas, milles selgitati, et kahju hüvitamisel peab kindlustusandjal olema sama vastutuse ulatus, mis on kahju tekitajal⁸⁰. Nimetatud probleemile on juhitud tähelepanu ka õiguskirjanduses.⁸¹

Autor mõonab, et praktilisest küljest vaadates on LKF-i esitatud seisukohad loogilised ja arusaadavad ning tähelepanekud õigustatud. Esitatud seisukohtades ja põhjendustes on mitmeid olulisi küsimusi, millele seadus ega kohtupraktika vastuseid ei anna. LKF on ettepanekutes juhtinud tähelepanu mitmele asjaolule, kuid autor peatub põhjendusel, et üldistavad meetodid ei suuda arvestada konkreetsete juhtumite eripärasid ega tagada õiglast hüvitist.

Võlaõigusseaduse kommentaaride autorid on leidnud, et hüvitamisele kuulub asja väärtuse vähenemine, kui asja taastamise korral ei taastu asja esialgne väärtus, nt avarii läbi teinud, kuid taastatud sõiduk. Väärtuse vähenemine kuulub hüvitamisele sõltumata sellest, kas kahjustatud

⁷⁸ Eesti Liikluskindlustuse Fondi arvamus liikluskindlustuse seaduse eelnõu kohta 423 SE (LKF_ettepanekud_423SE.pdf), lk 4-6. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/arvamused/6e0f1d5b-ca7e-497d-b54a-9ba467f6884d/liikluskindlustuse-seadus/> (27.04.2026).

⁷⁹ Tigasson, lk 22.

⁸⁰ Liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri, lk 43.

⁸¹ Kuslap, H-L. Kindlustusandja täitmiskohustus liikluskindlustuses – kas kahjustatud isikuid täielikult või üksnes osaliselt kaitsev? - Juridica 2024/1, lk 34.

isikul oli kavatsus asi edasi võõrandada, mistõttu ta väärtuse vähenemist reaalse varalise kahjuna ei tajugi. Kogu VÕS § 132 rakendusallas arvestatakse kahju abstraktse kahjuna.⁸²

Autori hinnangul ei selgu eelnevalt nimetatud kommentaarist, kuidas tuleks tuvastada fakti, millal on asja väärtus vähenenud ja hüvitist tuleb maksta. Kahju hüvitamise eelduseks on siiski kahju tekkimine. VÕS-i kommentaar peegeldab Saksa õiguse põhimõtteid⁸³. Kuigi Eesti võlaõigusseadus on suures osas Saksa BGB eeskujul loodud, sisalduvad VÕS-s kahju hüvitamist täpsustavad sätted, mis BGB-s ei sisaldu. Üheks nimetatud sätteks on VÕS § 132 lg 3 I lause teine pool, mis käsitleb võimalikku väärtuse vähenemise hüvitamist.

Eesti inimeste leebet suhtumist avarii läbinud, kuid nõuetekohaselt taastatud sõidukitesse võib mõjutada mitu asjaolu. Üheks asjaoluks võib olla see, et Eestis ei ole autotehaseid ning kõik sõidukid imporditakse. Teiseks mõjuteguriks võib olla asjaolu, et suure osa autotööstuse masstootmise algusaastatest oli Eesti riik okupatsioonis, ning seetõttu olid Eestis valdavalt Nõukogude Liidus toodetud sõidukid. Peale taasiseseisvumist hakati Eestisse importima lääne päritolu sõidukeid ning sealjuures ei olnud inimestele oluline, kas sõidukil oli varasem kahjuajalugu või mitte. Kasutatud sõiduautode (M1) import Eestisse on jätkuvalt aktuaalne. 2025. aastal imporditi Eestisse 10 094 kasutatud sõiduautot (M1) keskmise vanusega 8,15 aastat. Samal ajal registreeriti Eestis uuea 12 253 sõiduautot (M1).⁸⁴ Statistikast nähtub, et kasutatud autode import moodustas eelmisel aastal ca 45% Eestis aasta jooksul esmaregistreeritud sõidukitest. Enamasti ei ole kasutatuna Eestisse imporditud sõidukite kahjuajalugu teada, mistõttu muutub selliste sõidukite kahjujuhtumite korral väärtuse vähenemise fakti tuvastamine ja hüvitise suuruse arvutamine väga keeruliseks.

Saksamaa turusituatsioon on Eesti turuga võrreldes teistsugune. Saksamaal hakati autosid tootma juba 19. saj. lõpul ning toodetakse tänase päevani. Sellest tulenevalt on sakslastel olnud katkematu võimalus rahvustoodangut osta ning neil puudus vajadus autosid kasutatuna importida. Riigis müüdud sõidukite varasem kahjuajalugu on teada ja seetõttu lähtutakse Saksa turusituatsioonis asjaolust, et avarii teinud sõiduk on potentsiaalsetele ostjatele vähem atraktiivne, kui avariivaba sõiduk, mis tingib avarii läbinud, kuid remonditud sõiduki väärtuse vähenemise. Saksa kohtupraktika analüüsist (autor uuris punktis 1.4) nähtus, et nimetatud seisukohta väljendasid Saksamaa kohtud juba eelmise sajandi kuuekümnendatel. Autori hinnangul ei ole Eesti inimestele kasutatud autode kahjuajalugu esmatähtis, erinevalt Saksa

⁸² Sein, VÕS § 132/4.3.

⁸³ Roberto, lk 1241.

⁸⁴ Transpordiamet- Sõidukite statistika. Arvutivõrgus: <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-statistika> (27.04.2026).

turusituatsioonist ning seetõttu ei ole Saksa kohtupraktika sajaprotsendiliselt Eesti õiguses kohaldatav.

Riigikohus on korduvalt märkinud, et kahju hüvitamine VÕS § 127 lg 1 kohaselt ei tohi olla kannatanu rikastumise allikaks ning kahju hüvitamise eesmärgiks ei ole kohustust rikkunud poole karistamine.⁸⁵ Autor möönab, et avarii ulatuslikke kahjustusi saanud, kuid taastatud sõiduk võib peale taastamist olla potentsiaalsetele ostjatele vähem atraktiivne ning seetõttu on sõiduki väärtus väiksem avariivabade sõidukitega võrreldes. Autori hinnangul puudub Eestis ühtne seisukoht, millal tuleks kannatanule vastavat hüvitist maksta ja kuidas hüvitist arvutada, et see ei läheks vastuollu üldise kahju hüvitamise eesmärgiga. Nimetatud probleemi analüüsib autor alapeatükis 1.5.4

Autori hinnangul ei ole tänaseni üheselt selge, milliste kahjustatud sõidukite puhul saab rääkida väärtuse vähenemisest. LKF-i poolt väljatöötatud meetodikas, mida autor uurib alapeatükis 1.5.2 on hüvitise määramisel arvesse võetud sõidukite vanust, läbisõitu, varasemaid ulatuslikke kahjustusi ja juhtumi käigus tekkinud kahjustusi⁸⁶. Meetodika koostajad on märkinud, et meetodika ei ole kohaldatav olukorras, kus nõutakse auto kordategemise kulude asemel väärtuse vähenemise hüvitist, viidates Riigikohtu lahendi nr 3-2-1-121-08⁸⁷ p-le 17. Autorile jääb selgusetuks, mille alusel on meetodika koostajad määranud väärtuse vähenemise üheks eelduseks sõiduki kordategemise, kuna meetodika koostajate poolt viidatud lahendis on kohus märkinud, et VÕS § 132 lg 3 järgi ei ole välistatud ka kahjustatud asja väärtuse vähenemise hüvitamine ilma asja parandamata. Sama seisukohta on jaatatud õiguskirjanduses⁸⁸ ning samasugusele seisukohale jõudis autor alapeatükis 1.2.

Varasemalt kehtinud LKindIS⁸⁹ nägi ette piirangud, millal väärtuse vähenemist nõuda ei saanud, ning siis oli seaduses ühe nõude eeldusena sõiduki taastamise mõistlike kulude hüvitamine. 1.12.2024 jõustunud LKindIS redaktsioonis vastav piirang kaotati ning väärtuse vähenemise hüvitise maksmine toimub vastavalt VÕS-s sätestatule.

⁸⁵ RKTko 3-2-1-45-08, p 16 ja RKTko 3-2-1-137-05, p 11.

⁸⁶ LKF meetodika- Auto väärtuse vähenemise hüvitamine, lk 3-4, p 4. Arvutivõrgus: [https://www.lkf.ee/sites/default/files/Auto_vaatuse_vahenemine_huvitis_meetodika\(7b\).pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/Auto_vaatuse_vahenemine_huvitis_meetodika(7b).pdf) (27.04.2026).

⁸⁷ RKTko 3-2-1-121-08, p 17.

⁸⁸ Sein, VÕS § 132/4.3.

⁸⁹ 01.10.2014 jõustunud ja kuni 30.11.2024 kehtinud redaktsioonis nägi LKindIS § 26 lg 9 väärtuse vähenemise ühe nõude eeldusena ette, et isik nõuab sõiduki taastamise mõistlike kulutuste hüvitamist.

1.5.2 Metoodika väärtuse vähenemise määramiseks

LKF on koostanud metoodika⁹⁰, mis kirjeldab asja väärtuse vähenemise hüvitise maksmist üksnes juhul, kui kindlustusjuhtumis sai kahjustada auto ja see taastatakse peale juhtumit. Metoodika järgi saab auto väärtuse vähenemise hüvitist arvutada juhul, kui kindlustusjuhtum on toimunud 1.12.2024 või hiljem, juhtumile kohaldatakse Eesti õigust ning nõutakse auto väärtuse vähenemise hüvitist, kui peale avariid on taastatud auto turuväärtus väiksem, kui samasugusel sõidukil, mis ei ole liiklusõnnetuses kahjustada saanud⁹¹. Metoodikas toodud selgituste kohaselt võib sõiduki väärtuse vähenemine olla tingitud kahest asjast⁹²:

- sõidukit ei ole võimalik tehniliselt taastada sellisesse seisukorda, nagu see oli enne liiklusõnnetust. Nimetatud olukord on pigem erandlik, kuna reeglina on sõidukit võimalik tehniliselt taastada. Kui selline olukord peaks siiski tekkima, siis arvestatakse hüvitise suuruseks taastatud auto ja avariivaba sõiduki väärtuste vahe.
- vaatamata sõiduki nõuetekohasest ja kvaliteetsest taastamisest on sõiduki turuväärtus siiski väiksem võrreldes õnnetuse-eelse turuväärtusega ja väärtuse vähenemise on tingitud asjaolu, et sõiduk on osalenud avariiis.

Väärtuse vähenemist saab nõuda juhul, kui sõiduk on kindlustusjuhtumis saanud kahjustada. Kui sõiduk on hävinenud ja kindlustusandja hüvitab kahjustatud isikule sõiduki väärtuse vastavalt VÕS § 132 lg 1 või lg 2 kohaselt, siis väärtuse vähenemist nõuda ei saa⁹³.

Metoodika näeb ette väärtuse vähenemise hüvitisele kolm kumulatiivset eeldust⁹⁴:

- toimunud on kindlustusjuhtum ja kannatanul on õigus hüvitisele
- peale sõiduki nõuetekohast taastamist on sõiduki turuväärtus väiksem, kui see oli enne kindlustusjuhtumi toimumist
- turuväärtuse vähenemine on tingitud sellest, et auto osales kindlustusjuhtumis

Metoodikast tulenevalt ei vähene sõiduki turuväärtus liiklusõnnetuses osalemise tõttu,⁹⁵ kui:

- sõiduk on vanem kui viis aastat. Selgitusena on märgitud, et suurem osa üle viie aasta vanustest sõidukitest on osalenud avariiis ja seetõttu ei saa liiklusõnnetuses osalemine enam sõiduki väärtust olulisel määral mõjutada. Kui sõiduk on üle viie aasta vana, aga sellel on

⁹⁰ LKF-metoodika: auto väärtuse vähenemise hüvitamine.

⁹¹ *Ibidem*, lk 2, p 2.

⁹² *Ibidem*, lk 2-3, p 3.

⁹³ *Ibidem*, lk 3, p 3.

⁹⁴ *Ibidem*, lk 3, p 4.

⁹⁵ *Ibidem*, lk 4.

sajaprotsendiliselt kontrollitav ajalugu, et sõiduki kere ei ole varasemalt kordagi remonditud, siis on ka sellise sõiduki omanikul siiski võimalus nõuda kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud väärtuse vähenemise hüvitamist.

- sõiduki läbisõit on üle 100 000 kilomeetri. Siinjuhul on metoodika koostajad toonud põhjenduseks eelnevas punktis nimetatud põhjendused.
- varasemalt on sõidukil olnud juba ulatuslikud kahjustused.
- kindlustusjuhtumis tekkinud kahjustused on väikesed. Selgitusena on toodud, et kahjustused on väikesed juhul, kui kahjustatud sõidukil vahetatakse näiteks stange, tuli vms ja taastatakse keredetaile nagu tiib, ukсед või katus. Väikeseks loetakse kahjustusi isegi siis, kui kõik need tegevused tehakse ühe juhtumi raames. Väikeseks loetakse kahjustusi ka sel juhul, kui sõiduki remont ei ületa 50% sõiduki väärtusest.
- Sõiduki kahjustusi ei loeta väikeseks olukorras, kui sõiduki remondil tuleb kasutada kerevenituspinkki või taastatakse olulisel ulatusel muul moel sõiduki kere geomeetriat.
- kui sõidukit kasutatakse rendieesmärgil, taksona, alarmsõidukina vms, mis tavaolukorras vähendab oluliselt selliste sõidukite väärtust.
- veoki, bussi ning teiste sõidukite, mida kasutatakse ainult tööülesannete täitmiseks. Metoodika koostajate hinnangul lähtutakse selliste sõidukite ostul nende kasutusomadustest ja tehnilisest seisukorrast.

Hüvitise suurus koosneb mitme erineva teguri koosmõjust ning kahju suuruse hindamiseks on metoodika koostajad aluseks võtnud Saksamaal väljatöötatud valemi⁹⁶. Töö piiratud mahu tõttu ei hakka autor valemit eraldi välja tooma, kuna valem sisaldab erinevaid termineid, mis vajavad selgitamist ning erinevaid arvandmeid, mille kohta on metoodikas toodud põhjalik ülevaade. Erialakirjanduses on siiski märgitud, et väärtuse vähenemise arvutamisel saab arvutusmeetodeid kasutada vaid vähestel juhtudel.⁹⁷ Autor on seisukohal, et metoodika näeb ette hüvitise määramisel piirangud, mis seadusest otseselt ei tulene. Antud probleemi analüüsib autor alapeatükis 1.5.4.

⁹⁶ LKF-metoodika: auto väärtuse vähenemise hüvitamine, lk 4, p 5.

⁹⁷ Trömner, M. Decrease in market value of a motor vehicle. - European Scientific Journal 2014/10 (special edition), vol 1, lk 98.

1.5.3 Metoodika kohaldatavus

Koostatud metoodika on juhendmaterjaliks kindlustusandjatele ühtse praktika kujundamiseks, kuid tegemist on siiski universaalse meetodiga, mis oma üldisusest tulenevalt ei paku lahendust kõikidele olukordadele, jättes sealjuures suure diskretsiooni ulatuse kindlustusandjatele.

Autori hinnangul on probleemseimaks küsimuseks sõiduki väärtuse vähenemise tuvastamine pärast kindlustusjuhtumi toimumist ja selle nõuetekohast taastamist. Varasemas seaduse redaktsioonis seati kriteeriumiks, et sõiduki remont peab ulatuma vähemalt poole sõiduki väärtuseni ning metoodika koostajad on hüvitise määramise ühe eeldusena kasutanud samasugust kriteeriumit⁹⁸. Autor ei nõustu sellise käsitlusega. Tuues hüpoteetilise näite odavama klassi sõidukist, kus sõiduki hind tervikuna on odav, kuid varuosad ise on kallid. Selliste sõidukitega on üsna tavaline, et esiosa avarii korral võib sõiduki remont küündida üle 50% sõiduki väärtusest. Kas nimetatud juhul tuleks asuda seisukohale, et sõiduki väärtus on peale kordategemist vähenenud ning kannatanul on õigus hüvitisele? Autor on siiski vastupidisel seisukohal, märkides et praktikas tekib vastupidine olukord. Sõiduk, mille viis aastat kasutatud detailid asendatakse uutega ning kahjustada saanud keredetailid värvitakse, kõrvaldades selle käigus ka viie aasta jooksul tekkinud olmekahjustused ja kivitäkkes on väljanägemiselt ja tehnilistelt omadustelt paremas seisukorras, kui samasugused sõidukid, mis on veel tehasedetailide ja värvikihiga. Kui võrrelda omavahel viis aastat kasutatud ja uut esituld, siis uue tule valgusvihk on tugevam, kuna tule klaas ja reflektor ei ole veel tuhmunud, võrreldes kasutatud detailiga. Pimedas sõites tagab tugevam valgusvihk parema nähtavuse ja seetõttu ka suurema ohutuse. Sellest tulenevalt asub autor seisukohale, et uute varuosadega ja nõuetekohaselt taastatud sõidukite väärtus ei ole vähenenud, pigem vastupidi, selline sõiduk võib olla potentsiaalsetele ostjatele hoopiski atraktiivsem, võrreldes viis aastat vana, kuid avariivaba sõidukiga.

Metoodika koostajad on lähtunud väärtuse vähenemisel lisaks sõiduki vanusest⁹⁹, märkides, et hüvitist saab nõuda kuni viie aastaste sõidukite puhul, kuid tuues ära, et kui sõidukil varasem kahjuajalugu puudub ning nimetatud asjaolu on tõendatud, siis on õigus hüvitisele ka vanemate sõidukite omanikel.

⁹⁸ LKF-metoodika: auto väärtuse vähenemise hüvitamine, lk 4, p 4.

⁹⁹ *Ibidem*, lk 4.

2025. aastal hüvitasid kindlustusandjad kannatanutele sõiduki väärtuse vähenemist 44. korral.¹⁰⁰ Ühes eelnevalt nimetatud juhtumis¹⁰¹ kahjustatud isik ja kindlustusandja väärtuse vähenemise hüvitamisel kokkulepet ei saavutanud ning seetõttu pöördus kahjustatud isik kindlustuse lepitusorgani poole. Kliendil oli kolm aastat vana luksusmaastur, mis sai avarii tagajärjel ulatuslikke kahjustusi. Remondimaksumus küündis poole sõiduki väärtuseni. Klient esitas kindlustusandjale nõude väärtuse vähenemise hüvitamiseks. Kindlustusandja arvutas hüvitise suuruseks vastavalt LKF-i koostatud metoodikale 4% sõiduki väärtusest. Kannatanu hinnangul oli hüvitise suurus liialt väike ning seetõttu tellis kannatanu hindamise eksperdilt. Ekspert hindas hüvitise suuruseks 10% sõiduki juhtumieelsest väärtusest, põhjendades hinnangut varasema pikaajalise sõidukite müügi kogemusega. Kindlustusandja nimetatud hinnanguga ei nõustunud ning tellis väärtuse vähenemise hinnangu teiselt eksperdilt. Teine ekspert kasutas, sarnaselt kindlustusandjaga, LKF-i koostatud metoodikat, kuid kindlustusandjast erinevaid lähteandmeid ning sai tulemuseks Ca 6,5% sõiduki juhtumieelsest väärtusest. Nimetatud summaga kahjustatud isik ei nõustunud ning vastavalt lepitaja soovitusel lepitati kokku hüvitis kahe eksperdi poolt määratud summa vahemikus. Toodud näitest nähtub, et hüvitise suuruse määrasid kolm erinevat instantsi ning kõik jõudsid erineva tulemuseni hüvitise suuruse osas. Sellest tulenevalt on autor seisukohal, et tegemist on problemaatilise olukorraga, mis vajab selgust. Isegi need, kes peaksid antud teemas olema pädevad, jõudsid teineteisest oluliselt erineva tulemuseni.

T. Tigasson on oma magistritöös märkinud, et väärtuse vähenemisest tulenev kahju hüvitamise nõue on kahjustatud isiku kaalutusotsus ja kahju tõendamise kulud jäävad kahjustatud isiku kanda.¹⁰² Tõendamiskoormuse kohustuse paneb kahjustatud isikule tsiviilkohtumenetluse seadustiku¹⁰³ (TsMS) § 230 lg 1 mis näeb ette, et nõude esitanud pool peab esitama nõude põhjenduseks olevad tõendid. T. Tigasson on asunud oma magistritöös seisukohale, et väärtuse vähenemise hüvitise kindlaksmääramise kulud jäävad kahjustatud isiku enda kanda. Autor asub siiski vastupidisele seisukohale, leides, et kui kannatanul on õigus väärtuse vähenemise nõudele ning nõude suuruse kindlakstegemiseks tuleb kaasata ekspert, siis eksperdi kulu kuulub hüvitamisele VÕS § 128 lg 3 alusel, sest tegemist on otsese varalise kahjuga.

¹⁰⁰ LKF-lt saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁰¹ Kindlustusandjatelt saadud info (materjalid on autori valduses). Tulenevalt kindlustusandja konfidentsiaalsuskohustusest ei saa autor kindlustusandja nime ja juhtumi üksikasju avalikustada.

¹⁰² Tigasson, lk 23.

¹⁰³ Tsiviilkohtumenetluse seadustik - RT I, 03.04.2025, 2. Vaata lisaks RKTko 2-18-11694; p 19; RKTko 2-22-7750; p 10; RKTko 2-21-8877, p 11.

Kahjustatud isik ei oleks nimetatud kulu pidanud kandma, kui kindlustusjuhtumit poleks toimunud.

Riigikohus on otsuses nr 2-18-13432 märkinud, et VÕS § 128 lg 3 kohaselt hõlmab otsene varaline kahju ka kahju kindlakstegemise ja kahju hüvitamisega seotud nõuete esitamise kulusid.¹⁰⁴ Autori hinnangul ei tule kindlustusandjal eksperdi kulu kanda olukorras, kus kindlustusandja on kahjustatud isikule hüvitise suuruse vastavalt turuolukorrale arvanud, kuid kahjustatud isik tellib hindamise eksperdilt ning ekspert määrab hüvitise suuruseks kindlustusandja poolt algselt määratud summa. Sel juhul võib asuda seisukohale, et eksperdile makstav tasu ei ole kahju osa ning seda kulu ei pea kindlustusandja hüvitama.

1.5.4 Metoodika kooskõla kehtiva õigusega

VÕS § 132 lg 3 näeb ette, et kannatanul on kahjujuhtumi toimumise korral õigus saada hüvitiseks asja parandamise mõistlikud kulud ja võimaliku väärtuse vähenemise. Väärtuse vähenemise osas ei tulene seadusest mitte ühtegi kitsendust. Hüvitise saamise ainsaks eelduseks on see, et asja (sõiduki) väärtus peab olema vähenenud peale kahjujuhtumi toimumist ja selle nõuetekohast taastamist. LKF-i poolt koostatud metoodikas on sätestatud kindlad eeldused, millistel sõidukitel väärtus peale kahjujuhtumi toimumist ning selle nõuetekohast taastamist väheneb ja kuidas tuleb hüvitise suurust arvutada. Metoodikaga on hüvitise määramisel seatud olulised kitsendused (sõiduki vanus ja läbisõit)¹⁰⁵, mis seadusest ei tulene. Metoodikas on märgitud, et see on soovituslik materjal ning mõeldud ühtse kindlustuspraktika kujundamiseks, kuid metoodika koostajad ei võta vastutust kindlustusandja otsuste õigsuse eest¹⁰⁶.

Vaatamata asjaolule, et metoodika on soovituslikuks materjaliks kindlustusandjatele, ei tohiks autori arvates kindlustusandjad sõiduki väärtuse vähenemise hüvitise määramisel nimetatud metoodikast lähtuda. Metoodika üldisusest tulenevalt võib juhtuda, et kindlustusandjad tõlgendavad metoodikat erinevalt. See omakorda viib õiguskindluse ja õigusselguse vähenemiseni. Lisaks seab metoodika piirangud kahju hüvitamisele, mida seadus ette ei näe. Euroopa kohus on otsuses nr C-618/21¹⁰⁷ märkinud, et direktiiviga 2009/103 on vastuolus see, kui siseriikliku õigusega piiratakse kindlustusandja hüvitamiskohustust, mille eest kahju

¹⁰⁴ RKTko 2-18-13432, p 24.

¹⁰⁵ LKF-metoodika: auto väärtuse vähenemise hüvitamine, lk 4.

¹⁰⁶ *Ibidem*, lk 6, p 7.

¹⁰⁷ EKO C-618/21, AR *versus* PK S.A., CR ja BF *versus* SI S.A. ja ZN *versus* MB S.A. ja NK sp. z o.o. s.k. *versus* PK SA ja KP *versus* SI S.A. ja RD Sp. z o.o. *versus* EZ S.A., ECLI:EU:C:2023:278, p 48 II daane.

põhjustaja siseriikliku õiguse alusel muidu vastutab. Kindlustusjuhtumi toimumisel on kahju kannatanul VÕS § 521 lg 1 kohaselt õigus valida, kas ta esitab nõude kahju põhjustaja või kahju põhjustaja kindlustusandja vastu. Kui kahju põhjustaja vastutab kahju hüvitamisel võlaõigusseaduse sätete alusel, siis oleks direktiiviga vastuolus see, kui kindlustusandja hüvitaks tekkinud kahju hüvitamist kitsendava ja piirava meetoodika alusel.

Eesti VÕS on suures osas koostatud Saksa BGB alusel ning kahjuhüvitise põhimõtted on Saksa õigusega samad, sisaldades siiski mõningaid eriklausleid, mida Saksa BGB ei sisalda. Sellest tulenevalt on autori hinnangul põhjendatud ka väärtuse vähenemise hüvitise määramine Saksa kohtupraktikat silmas pidades ulatuses, mis näeb ette kahjustatud, kuid remonditud sõiduki potentsiaalse müügihinna ja kahjustamata sõiduki müügihinna vahe hüvitamise kahjustatud isikule. Autori hinnangul ei oleks selline käsitus vastuolus üldise kahju hüvitamise loogikaga. Kui on tuvastatud, et kannatanu vara koosseis on peale kindlustusjuhtumit vähenenud, siis tuleb tekkinud kahju kannatanule hüvitada. Sealjuures on esmalt oluline hinnata, kas õnnetusjuhtumis kahjustatud, kuid kordatehtud sõiduki väärtus on vähenenud.

Eesti kasutatud autode turu piiratust arvestades võib tekkida olukord, kus kahjustada saanud sõidukiga sama marki sõidukeid ei olegi müügil. Sel juhul saab väärtuse vähenemise hüvitise määramisel lähtuda sama klassi kuid teist marki sõidukitest, mida on turul müüa või lähtuda varasemast müügistatistikast.

Kokkuvõtvalt asub autor seisukohale, et Eestis puuduvad selged juhised, kuidas tuvastada, et sõiduki väärtus on vähenenud ja mille alusel arvutada hüvitise suurus. Olemasolev meetoodika on vastuolus kehtiva õigusega, seades hüvitise määramisel piirangud, mis seadusest ei tulene. Lisaks jätab meetoodika kindlustusandjatele suure diskretsiooni ulatuse, mis omakorda viib õiguskindluse ja õigusselguse vähenemiseni. Olemasolev praktika ei ole kooskõlas seadusest tulenevate põhimõtetega, eelkõige kahju hüvitamise üldise eesmärgiga. Ebaselgust põhjustab antud teemal kohtupraktika puudumine ja seaduse umbmäärane sõnastus.

Autor leiab, et Eestis tuleks sõidukite võimaliku väärtuse vähenemise regulatsiooni selgemaks ja läbipaistvamaks muuta. Selleks pakub autor välja järgmise lahenduse: Koostada või tellida pädevatelt instantsidelt automüügi laiapõhjaline turu-uuring, selgitamaks välja, kas Eestis mõjutab sõidukite hinda asjaolu, et sõiduk on avariis osalenud. Võttes sealjuures arvesse, et suure osa Eesti kasutatud autode turust moodustavad imporditud sõidukid. Selgituseks olgu öeldud, et 2025 aastal toodi Eestisse 10 094¹⁰⁸ kasutatud M1 (sõiduauto) kategooria sõidukit,

¹⁰⁸ Transpordiamet- Sõidukite statistika.

keskmise vanusega 8,15 aastat, samal ajal registreeriti Eestis uuea 12 253 M1 kategooria sõidukit. Kui uuringuga selgitatakse välja, et avariis osalemine mõjutab Eestis sõidukite hinda, siis oleks võimalik koostada mudelite lõikes statistika, kui palju protsentuaalselt vastav asjaolu sõiduki müügihinda iga konkreetse mudeli puhul mõjutab. Võib juhtuda, et osadel mudelitel ei mõjuta üldse ning osadel mõjutab olulisel määral. Kui uuringu tulemus ja hinnamõjutusprotsent teada, siis saab tabelit margipõhiselt kasutada ning sõiduki vanus või läbisõit seejuures enam rolli ei mängi. Nimetatud tabel oleks analoogne isikukahjude korral kasutatava mittevaralise kahju hüvitamisega. See muudaks olukorra selgemaks kindlustusandjate ja kahju kannatanute jaoks ning tagaks õiguskindluse ja -selguse. Kindlustusseltsidele oleks teada, kas ja kui palju tuleb kannatanule väärtuse vähenemise hüvitist maksta ning kannatanutele oleks selge, kas ja kui palju neil on õigus väärtuse vähenemise korral hüvitist saada.

2. ASENDUSAUTO KULUDE HÜVITAMINE

2.1 Asendusauto kulude hüvitamise õiguslik alus

2.1.1 Kooskõla põhiseadusega

VÕS § 132 lg 4 näeb ette, kui kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks, hõlmab kahjuhüvitis ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul. Kui isik samaväärset asja ei kasuta, võib ta nõuda asja parandamise või uue asja muretsemise aja jooksul saamata jäänud kasutamineeliste hüvitamist. Töö piiratud mahu tõttu keskendub autor ainult sätte esimesele lausele, leides sealjuures, et tegemist on ebaõnnestunud sätte sõnastusega.

Käesolevas peatükis otsib autor vastust küsimustele, kas VÕS § 132 lg 4 on kooskõlas Põhiseadusega ja kuidas on sätte sõnastust tõlgendanud Riigikohus ning kindlustusandjad. Kuidas tuleks mõista sättes sisalduvat sõna "eelkõige", millal on peetud põhjendatuks asendusauto kulude hüvitamist ning millistest eeldustest on lähtunud kohtud ja millistest kindlustusandjad. Peatüki lõpus teeb autor ettepaneku sätte sõnastuse muutmiseks ning pakub välja kaks alternatiivset lahendust.

VÕS § 132 lg 4 piirab isikute ringi, kellel on õigust asendusauto kulude hüvitamisele liiklusõnnetuse korral. Seadusega sätestatakse, et eelkõige on õigus asendusauto kulude hüvitisele isikutel, kes tegutsevad majandus- või kutsetegevuses.

Põhiseaduse (PS)¹⁰⁹ § 25 näeb ette, et igaühel on õigus talle ükskõik kelle poolt õigusvastaselt tekitatud moraalse ja materiaalse kahju hüvitamisele. Õnnetusjuhtumi tagajärjel asendusautole tekkivad kulutused on otsene materiaalne kahju, mis tuleks kannatanule hüvitada. Nimetatud põhiseaduse sättest ei tulene kitsendust kannatanule kahju hüvitamisel. Võttes arvesse asjaolu, et Põhiseadus on kõikide teiste seaduste alustala, siis tõusetub küsimus, kas võlaõigusseadus tohib seada kahju hüvitamisel kitsendusi, mida põhiseadus ette ei näe.

Põhiseaduse kommentaaride autorid on märkinud, et PS § 25 sätestab igäühe õiguse kahju hüvitamisele. Sealjuures on kommentaaride autorid täpsustanud, et § 25 riivamisel tuleb järgida kõiki tavapäraseid riivele esitatavaid nõudeid. Kuigi seaduse sõnastus ei sisalda otsest viidet hüvitispõhiõiguse piiramise võimaluse kohta, on see siiski tuletatav sätte tõlgendamise teel.¹¹⁰

¹⁰⁹ Eesti Vabariigi põhiseadus - RT I, 11.04.2025, 3.

¹¹⁰ Jäätma, J., Pilving, I PS § 25/33-36. - Eesti Vabariigi Põhiseadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.

Riigikohus on otsuses nr 3-3-1-84-12¹¹¹ märkinud, et hüvitamis põhiõigus Põhiseaduse §-s 25 on lihtreservatsiooniga põhiõigus. Õiguskirjanduses¹¹² on märgitud, et PS § 25 on oma abstraktsuse tõttu problemaatiline, kuna see ei sätesta piisava selgusega muu hulgas seda, kui suur peab olema kahju hüvitis. Selle küsimuse peab lahendama seadusandja. Riigikohus on otsuses nr 3-3-1-32-16¹¹³ märkinud, et kui on olemas seadus, mis näeb ette kahju hüvitamise, siis tuleb hüvitis mõista välja kahju hüvitamist reguleeriva seaduse, mitte PS § 25 alusel. Kokkuvõtvalt asub autor seisukohale, et võlaõigusseaduses asendusauto kulude hüvitamist reguleeriv säte on kooskõlas Põhiseadusega. Samas on nimetatud säte vastuolus kahju hüvitamise üldise eesmärgiga (kahjustatud isiku asetamine endisesse olukorda), sest seab piirangud hüvitamist saama õigustatud isikutele.

2.1.2 Hüvitise saamist õigustavad olukorrad

Asendusauto kulude hüvitamise säte muutus kindlustusandjate jaoks aktuaalseks 1.12.2024 jõustunud LKindLS redaktsiooniga, kuna siis kaotati seadusest § 33 lg 6, mis nägi ette, et liikluskindlustuse alusel ei hüvitata võlaõigusseaduse § 132 lg 4 nimetatud kahju. Sellest hetkest alates on isikul, kelle sõiduk sai liiklusõnnetuse tagajärjel kannatada, õigus nõuda kindlustusandjalt asendusauto kulude hüvitamist, kui on täidetud VÕS § 132 lõike 4 eeldused.

Riigikohus on lahendis märkinud, et kasutuseelist tuleb eelkõige mõista kui kahjustatud asja asendamiseks üüritud asja üürimisele tehtud kulutusi, arvates sellest maha osa, mille kahjustatud isik säästab oma asja kasutamata jätmisega¹¹⁴. VÕS-i kommentaarides on kirjutatud, et asendusasja kulude hüvitamine eeldab, et kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik. Nimetatud säte ei välista küll kahjustatud sõiduki vajalikkust või kasulikkust muul põhjusel kui kahjustatud isiku majandus- või kutsetegevus või töö, kuid sõiduk peab siiski olema isikule tarvilik või tulus majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel ning mitte pelgalt oma harrastustega tegelemiseks. Hüvitamisele kuuluvad üksnes samaväärse asja kasutamise kulud, neid ületavad kulud jäävad kahjustatud isiku enda kanda.¹¹⁵

Autori hinnangul peitub asja raskuspunkt sellel, kuidas määratleda, et sõiduk oli isikule vajalik või kasulik seaduse mõttes. Kui sõiduki omanikuks on juriidiline isik ning sõidukit kasutatakse ettevõtluses, siis ei teki vaidlust, kas asendusauto kulud tuleks hüvitada või mitte. Sel juhul on

¹¹¹ RKHKo 3-3-1-84-12, p 49.

¹¹² Jäätma/Pilving, PS § 25/2.

¹¹³ RKHKo 3-3-1-32-16, p 10.

¹¹⁴ RKTko 3-2-1-36-15, p 26.

¹¹⁵ Sein, VÕS § 132/4.4.1.

hüvitise maksmise eeldused VÕS § 132 lg 4 alusel täidetud ning hüvitist tuleb maksta. Probleem tekib eraisikust kahju kannatanutega. Mis hetkest tuleb asuda seisukohale, et isikul on auto vajalik või tarvilik või tulus tööga võrreldaval põhjusel? Kohtud ei ole sellele küsimusele siiani ühest vastust andnud.

T. Tigasson on oma magistritöös võtnud seisukoha, et kui kahjustatud isik kasutab sõidukit igapäevaste tegevuste lihtsustamiseks; poes käimine, sõprade külastamine, siis nimetatud tegevused ei kuulu vajalikkuse või kasulikkuse alla seaduse mõttes ning sel põhjusel ei tuleks asendusauto kulusid kannatanule hüvitada.¹¹⁶ Autor nõustub selle seisukohaga, kuna Eesti inimeste hulgas on ka isikuid, kellel auto üldse puudub ning nemad saavad eelnevalt nimetatud tegevused ilma autota tehtud, siis on see võimalik ka neil, kes on oma sõiduki soetanud, kuid ei saa seda ajutiselt kasutada.

Vaidlusalune on olukord, kui sõidukit kasutatakse tulu teenimiseks, näiteks Bolti¹¹⁷ või Uberit¹¹⁸ sõites, kuid isik kasutab sõidukit lisaks isiklikul otstarbel. Autori hinnangul tuleks sellisel juhul isiklikuks otstarbeks tehtud sõidud hüvitisest VÕS § 127 lg 5 alusel maha arvata. Nimetatud seisukohta on väljendanud ka Riigikohus hiljutises otsuses nr 2-22-10090¹¹⁹, märkides et välistada tuleb seda, et kahjustatud isik ei saaks kahju tekitamisest kasu. Samasugusele järeldusele on jõudnud ka T. Tigasson oma magistritöös¹²⁰.

Autor nõustub Riigikohtu ja T. Tigassoni seisukohaga. Kannatanu ei tohi kahjujuhtumist tulu teenida, vastasel juhul läheks see vastuollu kahju hüvitamise üldise põhimõttega. Kui kannatanud hakkaksid kahjujuhtumi arvelt rikastuma, siis võib tekkida olukord, kus kindlustusjuhtumeid hakatakse tahtlikult esile kutsuma eesmärgiga teenida tulu.

2.2 Kohtupraktika analüüs

2.2.1 Riigikohtu praktika asendusauto kulude hüvitamisel

Riigikohus on otsuses nr 3-1-1-117-12 leidnud, et VÕS § 132 lg 4 esimene lause võimaldab asendusauto üürimise eest tasutud raha hüvitamist. Kuna hageja on esitanud hagi asendusauto üürimise kulude hüvitamiseks ja kostja ei ole tõendanud enda süü puudumist, siis tuleb hagi rahuldada.¹²¹ Nimetatud lahend oli kriminaalkolleegiumi poolt tehtud, kes lahendas

¹¹⁶ Tigasson, lk 24.

¹¹⁷ Bolt. Arvutivõrgus: <https://bolt.eu/en/> (27.04.2026).

¹¹⁸ Uber. Arvutivõrgus: <https://www.uber.com/ee/et/> (27.04.2026).

¹¹⁹ RKTko 2-22-10090, p 14.

¹²⁰ Tigasson, lk 25.

¹²¹ RKKKo 3-1-1-117-12, p 11.3.

kriminaalasja raames tsiviilhagi ning mõistis hüvitise kostjalt välja. Autor kohtu seisukohaga ei nõustu. Autori hinnangul tõlgendas kriminaalkolleegium nimetatud lahendis VÕS § 132 lg 4 väga laialt ning lähtus pelgalt tegu-tagajärg-põhjuslik seos loogikast, jättes nõude ühe eelduse kontrollimata. Kohus ei pööranud tähelepanu asjaolule, kas asendusauto oli kannatanule vajalik või kasulik, vaid pidas hüvitist põhjendatuks pelgalt asjaolul, et kannatanu pidi asendussõiduki rentima põhjusel, et tema enda sõiduk oli liiklusõnnetuses kahjustada saanud.

Lahendis nr 3-2-1-19-13 märkis kohus, et VÕS § 132 lg 4 kohaldamise üheks eelduseks on see, et asi on isikule vajalik või kasulik. Poolte vahel puudus vaidlus selles osas, et hageja vajab asendussõidukit veoteenuse osutamiseks. Kohus märkis, et hageja ei ole tõendanud, et ta tegi kulutusi asendusauto rentimiseks. Kohtu põhjenduste kohaselt ei ole hageja tõendanud, et ta osutab veoteenust, samuti ei nähtu tema konto väljavõttest veoteenuse osutamisega seotud kulu ega tulu ning seetõttu jääb nõue rahuldamata.¹²² Autor nõustub kohtu seisukohaga. Kui nõude eeldused täidetud ei ole, siis ei saa nõuet rahuldada, vastasel juhul kaotaks õigusnormid oma mõtte.

Riigikohus on otsuses nr 3-2-1-90-14 märkinud, et VÕS § 132 lg 4 esimese lause kohaldamise eelduseks on see, et asi oli isikule vajalik või kasulik. Sellest tulenevalt leiab kolleegium et nimetatud säte ei hõlma üldjuhul isiku soovi kasutada kahjustatud asja oma harrastustega tegelemiseks. Kahjustatud asi peab olema isikule tarvilik või tulus majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel. Riigikohus saatis asja uueks läbivaatamiseks Ringkonnakohtule, et viimane võtaks põhjendatud seisukoha, kas asi oli hagejale vajalik või kasulik.¹²³ Autor nõustub kohtu seisukohaga. Hüvitise väljamaksmiseks peavad olema nõude eeldused täidetud.

Riigikohtu otsuses nr 3-2-1-82-16 on sõiduki väljaandmise põhinõude kõrval olnud vaidlusaluseks küsimuseks ka asendussauto kulude hüvitamise nõue. Kohus märkis, et asendusauto üürimise kulude hüvitamiseks tuleb kindlaks teha VÕS § 132 lg 4 esimese lause eelduste täidetud, mh see, kas asendusauto kasutamine oli hagejale vajalik või kasulik. Kohus saatis asja uueks arutamiseks ja tõendite hindamiseks tagasi Ringkonnakohtule.¹²⁴

Lahendis nr 2-17-11269 on Riigikohus märkinud, et hageja nõuab kostjalt kahjuhüvitist VÕS § 132 lg 1 alusel uue tõstuki soetamiseks tehtud kulu ja VÕS § 132 lg 4 alusel asendustõstuki renti. Ringkonnakohus leidis põhjendatult, et hagejale makstav kahjuhüvitis peab VÕS § 132

¹²² RKTko 3-2-1-19-13, p 14.

¹²³ RKTko 3-2-1-90-14, p 14.

¹²⁴ RKTko 3-2-1-82-16, p 32.

lg 4 esimese lause alusel sisaldama samaväärse tõstuki kasutamise kulusid uue tõstuki muretsemise jooksul.¹²⁵ Autor nõustub kohtu põhjendustega. Antud vaidluses olid nõude aluseks olevad eeldused täidetud ning seetõttu on nõue põhjendatud ja tuleb rahuldada.

Riigikohus on asendusauto kulude põhjendatust käsitlenud viies lahendis. Ühes lahendis on kohus eraisikule asendusauto kulu hüvitamist pidanud põhjendatuks. Antud lahendis käsitles kriminaalkolleegium kriminaalasjas tsiviilhagi ning tsiviilhagi arutamise käigus jättis kohus nõude esimese eelduse kontrollimata, vaid lähtus nõude rahuldamisel asjaolust, et kannatanule tekkis kahju asendusauto kulude näol ning seega on VÕS § 132 lg 4 alusel võimalik antud kulu kahju põhjustajalt tagasi nõuda. Ühes lahendis oli asendussõiduki kulu kandnud juriidiline isik, kes rentis omale asendustõstuki ja sealjuures pidas Riigikohus nõuet põhjendatuks, kuna asendusasi oli isikule vajalik majandus- ja kutsetegevuses. Ühes lahendis märkis Riigikohus, et kui isik vajab asendusasja veoteenuse osutamiseks, siis nimetatud asjaoludel on nõue põhjendatud, kuid nõude esitaja peab tõendama vastava kulu tekkimist. Ülejäänud kahes lahendis asus Riigikohus seisukohale, et asendussõiduki kulude hüvitamiseks tuleb siiski esmalt kindlaks teha, kas asi oli isikule vajalik või kasulik.

Eesti keele seletav sõnaraamat¹²⁶ annab sõnale "eelkõige" neli vastet. Nendeks on: eeskätt, kõige enam, eriti, peamiselt. Toodud näidete valguses võib järeldada, et sõna "eelkõige" tuleks tõlgendada selliselt, et esmalt on õigus asendusauto kulude hüvitamisele majandus- ja kutsetegevuses tegutsevatel isikutel ja seejärel saavad asendusauto kulu nõuda teised isikud. Analüüsides Riigikohtu praktikat, siis nähtub, et Riigikohus ei ole andnud täpseid suuniseid, kuidas tuleks tõlgendada sõna "eelkõige". Kohus on seadnud rõhu sellele, et nõude rahuldamisel tuleb esmalt välja selgitada, kas asi oli isikule vajalik või kasulik, jättes seejuures täpsustamata, millal tuleb asuda seisukohale, et asi on kannatanule vajalik või kasulik.

Analoogia korras toob autor näite Riigikohtu praktikast, kus kohus muutis varasemat kitsast tõlgendust hilisema lahendiga oluliselt avaramaks. VÕS § 134 lg 3 kohaselt on kannatanul õigus mittevahalise kahju hüvitamisele, kui hüvitise maksmist õigustavad erandlikud asjaolud. Riigikohus märkis 2008. aastal tehtud lahendis nr 3-2-1-19-08¹²⁷, et erandlikuks asjaoluks VÕS § 134 lg 3 mõttes ei ole lähedase inimese kaotus abstraktselt, vaid nõuet õigustaks "esmajoones" lähedase isiku ruumiline lähedus hukkunu või raskelt kannatanuga kahju tekitamise ajal. 2022. aastal tehtud lahendis nr 1-21-3082¹²⁸ asus Riigikohus seisukohale, et

¹²⁵ RKTko 2-17-11269, p-d 12.2-12.3.

¹²⁶ [EKSS] "Eesti keele seletav sõnaraamat" 2009. Arvutivõrgus: <https://arhiiv.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?O=eelkõige&F=M> (27.04.2026).

¹²⁷ RKTko 3-2-1-19-08, p 17.

¹²⁸ RKKKo 1-21-3082, p-d 28-29.

kohtud tõlgendasid erandlike asjaolude mõistet liiga kitsalt. Märkides sealjuures, et lahendis nr 3-2-1-19-08 on kirjutatud, et VÕS § 134 lg 3 kohaselt on kahju hüvitamise nõue õigustatud "esmajoones" ruumilise läheduse korral hukkunuga, nt õnnetuse hetkel samas autos viibimine, kuid selles otsuses ei ole toodud erandlike asjaolude ammendavat loetelu. Varasemas lahendis jättis kohus mittevaralise kahju hüvitise nõude rahuldamata, kuna nõude esitajal puudus ruumiline lähedus hukkunuga õnnetuse hetkel. Hilisemas lahendis pidas kohus samadel asjaoludel nõuet põhjendatuks ja mõistis mittevaralise kahjuhüvitise välja. Viimati viidatud Riigikohtu lahendile tuginedes on õiguskirjanduses¹²⁹ märgitud, et nõude maksmapanemise muudab keeruliseks lisaeeldus - erandlikud asjaolud. Autori hinnangul ei saa siiski toodud näidet Riigikohtu tõlgendusele "esmajoones" üle kanda VÕS § 132 lg 4 sisalduvale sõnale "eelkõige", kuna Riigikohus ei ole andnud ammendavat loetelu olukordadest, millal tuleb asuda seisukohale, et asi on isikule vajalik või kasulik VÕS § 132 lg 4 tähenduses.

2.2.2 Saksamaa BGH praktika asendusauto kulude hüvitamisel

Saksa õiguses on kannatanul võimalus nõuda asendusauto kulude hüvitamist, sarnaselt väärtuse vähenemise hüvitisele, BGB § 249 alusel, sealjuures lasub kannatanul § 254 alusel kahju vähendamise kohustus.¹³⁰ BGB kommentaaride autorid on märkinud, kui kahjustatud isik ei saa oma asja kahjustumise või hävimise tõttu kasutada, siis tulenevalt kahju täieliku hüvitamise põhimõttest on kannatanul õigus asendusasja, mis on objektiivselt vajalik kahjustatud asja asendamiseks, kulude hüvitamisele. Sealjuures tuleb hüvitisest maha arvata kannatanu poolt säästetavad kulud.¹³¹ BGH on säästetud kulude suuruseks märkinud 10% rendiauto kulude maksumusest.¹³² Saksamaa õiguskirjanduses on märgitud, et kannatanu saab nõuda ainult selliseid asendusauto kulusid, mida keskmine mõistlik isik sellises olukorras peab otstarbekaks ja vajalikuks.¹³³ Autor nõustub Saksa õiguse käsitlusega. Kahju täieliku hüvitamise põhimõttest tulenevalt tuleks kannatanule asendusauto kulud hüvitada, kui kannatanu selleks soovi avaldab.

1966. aastal tehtud lahendis nr VI ZR 72/65 märkis kohus, et hageja kulud taksode ja rendiauto eest summas 1332,02 Saksa marka on asjakohased. Nimetatud summast tuleb säästetud kuludena maha arvata 420 Saksa marka, mistõttu on hageja mõistlik ja põhjendatud kulu

¹²⁹ Lahe, J., Kull, I. Lähedaste võimalus saada mittevaralise kahju hüvitist. Kas Riigikohtu diskretsioon või seadusandja võimalus? - Juridica 2023/7., lk 553.

¹³⁰ BGB § 249 Art und Umfang des Schadensersatzes. Kahju hüvitamise viis ja ulatus (ee). § 254 Mitverschulden. Kannatanu osa kahju tekkimisel (ee).

¹³¹ Dannemann/ Schulze, lk 357, p 97 d.

¹³² BGH, VI ZR 139/08, 2.02.2010, lk 20.

¹³³ Brabec, M. Unfallbedingter Aufschlag auf den Mietwagen-Normaltarif. - MRW Mietwagenrecht aktuell 2018/2.

912,02 Saksa marka. Hageja märkis hagi, et tal on õigus täiendavale hüvitisele, kuna kasutas asendusautona enda sõidukist vähem võimsat sõidukit. Kohus lükkas nõude tagasi põhjendusega, et vähem võimsa või vähem mugava sõiduki kasutamine remondi ajal ei ole otsene varaline kahju. Kohus lisas selgitusena, et kannatanu võib isegi BGB § 254 lõige 2 alusel olla kohustatud lühikese aja jooksul leppima vähem mugava sõidukitüübiga, kui sama tüüpi sõidukit on võimalik saada ainult eriti kõrge renditasu eest. Kohus asus seisukohale, et hageja ei ole tõendanud, et tal oleks tekkinud märkimisväärne kahju renditud sõidukite kasutamisest mugavuse või jõudluse erinevuse tõttu või et asendussõidukid ei vastanud piisavalt eriotstarbelistele kasutamisevajadustele. Teatav autojuhtimise rõõmu ja mugavuse vähenemine ei ole veel piisav põhjus kahju hüvitamise nõudmiseks BGB § 253 alusel.¹³⁴ Autor nõustub Saksa kohtu seisukohaga. Eelduslikult on kannatanul vaja autot transpordivahendina kasutamiseks. Nimetatud funktsiooni täidab ka väiksema võimsusega sõiduk ning sellest ei teki kannatanule materiaalselt kahju.

BGH on lahendis VI ZR 7/09 märkinud, et hageja võib kostjalt nõuda BGB § 249 alusel asendusauto kulude hüvitamist ulatuses, mida keskmine mõistlik isik peab majanduslikult otstarbekaks ja vajalikuks. Kui kahju kannatanu rendib omale sõiduki, siis peab ta valima majanduslikult soodsaima variandi. Kahjuhüvitisest peab kannatanu arvestama maha kulud, mida ta säästab seetõttu, et ta enda sõidukit ei kasuta. Kohus märkis, et varasemalt loeti säästetud kuludeks 15-20%, kuid kohtuotsuse tegemisel arvestatakse säästetud kuludeks 10% rendikulust.¹³⁵

Saksamaal antakse iga-aastaselt välja asendusauto kulude hüvitamise aluseks olevat rendihindade võrdluseks trükitud raamatut¹³⁶, kus on määratud sõidukid erinevatesse klassidesse. Määratud klasse on kümme, alustades minist (Toyota Aygo) ja väikeautost (VW Polo), lõpetades luksusklassiga (Audi A6) ja eriliste sõidukitega (BMW X5). Iga sõidukiklassile on määratud kindel hinnakategooria. Hind ei ole ühtne üle Saksamaa, vaid varieerub vastavalt piirkonnale. Kindlustusandjad kasutavad asendusauto kulude hüvitise määramisel eelnevalt nimetatud raamatut, kuid kindlustusandjatel võib olla kokkulepe mõne rendifirmaga, kes pakub vastava kategooria sõidukeid soodsama hinnaga. Kui kindlustusandja pakub kannatanule asendusautot enda partnerilt, siis ei või kannatanu sellest keelduda¹³⁷.

¹³⁴ BGH, VI ZR 72/65, lk 6-7.

¹³⁵ BGH, VI ZR 7/09, 2.2.2010, lk 8 ja 25.

¹³⁶ Marktpreispiegel Mietwagen. Arvutivõrgus: <https://mietwagenspiegel.iao.fraunhofer.de> (27.04.2026).

¹³⁷ BGH, VI ZR 141/18, 12.02.2019, lk 24.

BGH lahendis nr VI ZR 6/09 oli vaidlus selle üle, et kannatanu rentis omale asendussõiduki hinnaga, mis oli fikseeritud tariifist kaks korda kõrgem. Hageja tõi põhjenduseks asjaolu, et tegemist oli hädaolukorraga, kuna kannatanu pidi pärast õnnetust minema tööle 50 km kaugusele ning lisaks algas vahetus öösel kell 2. Esimese astme kohus pidas põhjendatuks asendusauto kulu vastavalt kindlaksmääratud tariifile. Teise astme kohus leidis, et põhjendatud on hüvitada hageja kulu tavatariifist 20% kõrgema päevahinnaga, kuna kostja ei ole piisavalt veenvalt tõendanud, et hageja oleks saanud rentida auto madalama rendihinnaga. Kohus ei nõustunud hageja väitega, et tegemist oleks olnud kiireloomulise või eriolukorraga. BGH jättis madalama astme kohtu otsuse jõusse, märkides, et kannatanu on kohustatud valima majanduslikult soodsaima lahenduse ning madalama astme kohus tuvastas, et soodsaim lahendus oleks olnud tavatariifist 20% kõrgem hind, arvestades õnnetuse eripärasid. BGH nõustus ka madalama astme kohtuga, et tegemist ei olnud eriolukorraga, mis oleks õigustanud kahekordse hinna tasumist, võrreldes fikseeritud tariifiga.¹³⁸ Autor nõustub kohtute seisukohaga. Kui kannatanu rendib omale põhjendamatult kalli hinnaga sõiduki ning samasugust sõidukit on võimalik rentida oluliselt odavamalt, siis piirdub kindlustusandja hüvitamiskohustus soodsama sõiduki rendihinnaga.

BGH lahendis nr VI ZR 141/18 oli vaidlus asendusauto kulude suuruse üle. Kindlustusandja pakkus kannatanutele nimekirja rendifirmadest, kus kindlustusandjal olid tavatariifidest soodsamad kokkulepitud tariifid. Kannatanud seda võimalust ei kasutanud, vaid rentisid omale sõidukid teistest firmadest, kus olid tariifid kõrgemad. Kindlustusandja hüvitas kahju vastavalt enda kokkulepitud tariifide alusel. Hagejad väitsid, et sellised tariifid ei olnud tavakasutajatele kättesaadavad ning seetõttu ei olnud kannatanutel kohustus seda võimalust kasutada. BGH nimetatud seisukohta ei jaganud, märkides, et kahju kannatanu on kohustatud valima mitme võimaliku viisi hulgast majanduslikult soodsaima kahju hüvitamise viisi. Kohus märkis lisaks, et tulenevalt BGB § 254 lg 2-st tuleb kannatanule hüvitada kulud, mis kannatanul oleksid tekkinud odavama tariifi kasutamisel.¹³⁹

BGH otsuseid analüüsid nähtub, et Saksamaa kohtud lähtuvad hüvitise määramisel igaaastasest kindlaksmääratud tariifist, mis vastab kahjustatud sõiduki klassile, kuid hüvitist on õigustatud saama kõik kannatanud. Eesti kohtupraktikaga võrreldes on tegemist olulise erinevusega, kuna Eesti Riigikohus lähtub hüvitise määramisel sõiduki vajalikkusest või kasulikkusest eelkõige kui sõidukit kasutatakse majandus- ja kutsetegevuses või sellega

¹³⁸ BGH, VI ZR 6/09, 9.03.2010, lk 1-9.

¹³⁹ BGH, VI ZR 141/18, lk 21-24.

võrreldaval alal (Riigikohtu praktikat analüüsis autor alapeatükis 2.2.1). Nimetatud asjaolu on tingitud sellest, et Saksa BGB näeb ette kahju täieliku hüvitamise. Eesti õiguses piiratakse kahju hüvitamist VÕS § 132 lg-ga 4, mis näeb ette asendusauto kulude hüvitamise piirangu. Seetõttu ei ole autori hinnangul relevantne võrrelda Eesti kohtupraktikat Saksa kohtupraktikaga asendusauto kulude hüvitamisel, kuna Saksa õiguses asendusauto kulude hüvitamist piirav säte puudub. Autor mõonab, et Saksamaa praktikast tuleks üle võtta asendusauto klassifitseerimise ja hinnastamise tabel. See aitaks ühtlustada asendusauto kulude päevahinna maksumust ja määrata sõiduki klassi, mis tuleb kannatanule tagada.

2.3 Kindlustusandjate tõlgendus

2.3.1 Kindlustusandjate poolt asendusauto kulude põhjendatuse kindlaksmääramine

1.12.2024 kehtima hakanud LKindlS redaktsiooniga muutus kindlustusandjate jaoks aktuaalseks asendusauto kulude hüvitamine liikluskindlustuse juhtumi korral. Seni ajani oli asendusauto kulude hüvitamine LKindlS § 33 lg 6 alusel välistatud. Täpsustuseks lisab autor, et asendusauto kulu hüvitamine oli välistatud Eestis toimunud liiklusõnnetuste korral, sest LKindlS § 8 lg 3 kohaselt kohaldatakse õigusvastaselt tekitatud kahju hüvitamisele selle riigi õigust, kus kindlustusjuhtum aset leidis. Varasemalt oli kindlustusandja kohus asendusauto kulu hüvitada juhul, kui juhtum toimus väljaspool Eesti Vabariigi piire, kindlustusjuhtumi toimumise asukohariigi õigus nägi asendusauto kulude hüvitamise ette ning kahju põhjustati Eesti registris oleva ja Eesti kindlustusandja poolt kindlustatud sõidukiga. Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel hüvitasid kindlustusandjad 2024. aastal asendusauto kulu 179 korral kogusummas 73 067,51 eurot ja 2025. aastal juba 1272 korral kogusummas 444 873.36 eurot¹⁴⁰.

Kuna VÕS § 132 lg 4 ei näe ette ammandavat loetelu asendusauto kulude hüvitamise eeldustest ning kohtupraktika ei ole ka kindlat seisukohta kujundanud, erinevalt Saksa kohtupraktikast (autor uuris alapeatükis 2.2.2), siis ühtse praktika kujundamiseks koostas LKF kindlustusandjate jaoks soovitusliku meetoodika¹⁴¹, mis aitab kindlustusandjatel hinnata kannatanute vajadust ning vajaduse põhjendatust asendusauto kulutuste hüvitamisel. Kui kahju kannatanu soovib liiklusõnnetuses kannatanud sõiduki remondi ajaks asendusautot või selle kulutuste hüvitamist kindlustusandjalt, siis esitab kannatanu kindlustusseltsile sellekohase

¹⁴⁰ Info LKF-i juhatusest (materjalid on autori valduses).

¹⁴¹ LKF meetoodika: asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine. Arvutivõrgus: [https://www.lkf.ee/sites/default/files/Asendusauto_huvitis_meetoodika\(15\).pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/Asendusauto_huvitis_meetoodika(15).pdf) (27.04.2026).

nõude. Nõuet ei pea esitama enne sõiduki remonti. Nõude koos kuludokumentidega võib esitada ka siis, kui sõiduk on juba remonditud. Tõendamiskoormus lasub sealjuures TsMS § 230 lg 1 kohaselt nõude esitajal. Riigikohus on otsuses nr 2-20-10127 märkinud, et TsMS § 230 lg-st 1 tulenev tõendamiskoormis võib hea usu põhimõttest tulenevalt ümber pöörduda, eelkõige kui tõendada tuleb asjaolu, mille esinemine on teise poole kontrolli all või poolel ei ole objektiivselt võimalik tõendeid esitada.¹⁴² Autor on seisukohal, et asendusauto vajaduse põhjendamine ja vastavate tõendite esitamine on eranditult alati nõude esitaja kontrolli all ning seetõttu ei pea kindlustusandja hakkama omal algatusel tõendeid koguma.

Riigikohus on otsuses nr 3-2-1-19-13 märkinud, et hageja peab esitama tõendid selle kohta, et tehtud kulutused olid vajalikud ning kostja peab esitama tõendid juhul, kui ta vaidleb kulude vajalikkuse väitele vastu. Kulutuste vajalikkuse korral võib siiski olla nii, et hageja on neid arvestanud ebamõistlikus ulatuses. Hageja peab kulutuste kohta esitama tsiviilkohtumenetluses tõendi mõistele vastavad tõendid.¹⁴³

TsMS § 229 avab tõendi mõiste. Lõike 1 kohaselt on tsiviilasjas tõendiks igasugune teave, mis on seaduses sätestatud protsessivormis ja mille alusel kohus seaduses sätestatud korras teeb kindlaks poolte nõudeid ja vastuväiteid põhjendavad asjaolud või nende puudumise. Lõike 2 kohaselt võib tõendiks olla tunnistaja ütlus, menetlusosalise vande all antud seletus, dokumentaalne tõend, asitõend, vaatlus ning eksperdiarvamus.

Milliseid tõendeid ning millisel kujul peab kahjustatud isik esitama kindlustusandjale, et kindlustusandja saaks hinnata nõude eelduste täidetust? Kahjustatud isiku poolt kindlustusandjale kirjalikult või e-kirja teel esitatud põhjendus asendusauto vajaduse kohta ei vasta TsMS § 229 sätestatud tõendi määratlusele, vaid tegemist on kannatanu nõude põhjendamisega. Selleks, et kindlustusandja saaks hinnata nõude eelduste täidetust, tuleb autori hinnangul kannatanul esitada kindlustusandjale sellised tõendid, mida on kindlustusandjal võimalik kontrollida.

Autori hinnangul tekitavad kahjustatud isiku poolt esitatud tõendid asendusauto hüvitise põhjendatuse kohta teisegi õigusliku probleemi - tõendi usaldusväärsuse. Õiguskirjanduses on märgitud, et usaldusväärsuse all tuleks silmas pidada eelkõige tõendiallika võimet adekvaatselt edasi anda tõenduslikult olulist teavet ehk milline on oht, et teave on moonutatud või esinevad teabekaod. Usaldusväärsuse hindamisel tuleb arvestada tõendi esitaja motiivi.¹⁴⁴ Kuigi

¹⁴² RKTko 2-20-10127, p 18.2.

¹⁴³ RKTko 3-2-1-19-13, p 12.

¹⁴⁴ Kangur, A. TsMS § 229/2.4b. - Tsiviilkohtumenetluse seadustik I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.

kindlustusõiguses kehtib kõrgendatud usalduse printsiip (*ubberimae fidei* - "the utmost good faith")¹⁴⁵ on autor seisukohal, et nõude esitaja motiiviks on asendusauto kulude eest hüvitist saada. Sellest tulenevalt tekib oht, et kahjustatud isik ei pruugi kindlustusandjale esitada tõest teavet või esitab teabe puudulikult.

2.3.2 LKF-i koostatud metoodika asendusauto kulude põhjendatuse kontrolliks

Eesti Liikluskindlustuse Fond koostas kindlustusandjatele juhendmaterjalina metoodika¹⁴⁶, mis aitab kindlustusandjatel ühtlustada asendusauto kulude põhjendatuse määramist. Koostatud metoodika ei ole kindlustusandjatele siduv¹⁴⁷, kuid kindlustusandjad on hüvitise määramisel siiski lähtunud etteantud metoodikast.

Metoodika on kohaldatav olukorras, kus arvutatakse samaväärse sõiduauto hüvitist, juhtum toimus 1.detsembril 2024 või hiljem ning juhtumile kohaldatakse Eesti õigust¹⁴⁸. Asendusauto kulu hüvitist on kannatanul õigus saada juhul, kui ta vastava kulu kannab, kannatanu ei saa nõuda hüvitise tasumist oma pangakontole nii, et ta ei tõenda vastava kulu kandmist¹⁴⁹. Kindlustusandja ei saa hüvitist arvutada ega maksta enne, kui kannatanu on kindlustusandjale küsitud info andnud¹⁵⁰.

Hüvitise saamise esimene alternatiivne eeldus on¹⁵¹:

- asi on kannatanule vajalik ning ilma selleta ei ole võimalik hakkama saada
- asi on kannatanule kasulik, aitab teenida majanduslikku tulu
- sõidukit kasutati majandus- või kutsetegevuseks või tööks või sellega võrreldaval põhjusel

Teine eeldus on, et sõidukit ei saa teatud aja jooksul kasutada¹⁵².

Kui sõidukit ei kasutatud ettevõtluses ega tööks, siis peab kannatanu tõendama kahju tekkimist, st et sõidukit kasutati eelnevalt nimetatuga võrreldaval põhjusel.

Hüvitist ei saa nõuda kui¹⁵³:

- kindlustusjuhtumis sai kahjustada hobisõiduk

¹⁴⁵ Luik, O-J. The application of principles of European insurance contract law to policyholders of the Baltic States: A measure for the protection of policyholders. *Dissertationes iuridicae Universitatis Tartuensis*. University of Tartu, 2016, lk 62. Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/8fc7fddb-3c53-49ae-8228-14e901f1c9e4/content> (27.04.2026).

¹⁴⁶ LKF metoodika: asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine.

¹⁴⁷ *Ibidem*, lk 11, p 8.

¹⁴⁸ *Ibidem*, lk 2, p 2.

¹⁴⁹ *Ibidem*, lk 4.

¹⁵⁰ *Ibidem*, lk 5.

¹⁵¹ *Ibidem*, lk 5, p 4.

¹⁵² *Ibidem*, lk 5, p 4

¹⁵³ *Ibidem*, lk 6.

- kannatanul on mitu sõidukit ja vajalikud sõidud saab teha teise sõidukiga
- kannatanul on võimalus kasutada kellegi teise autot või ühistransporti, taludes sealjuures mõistlikul määral ebamugavust
- tegu on hooajaliselt kasutatava sõidukiga, mida parandamise ajal nagunii ei kasutatud

Hüvitist makstakse perioodi eest, mil sõiduk on remondis või aja eest, mil kannatanu sõidukit kasutada ei saa. Kindlustushüvitisest arvestatakse maha kulud, mida isik säästis seetõttu, et ta oma asja kasutada ei saa. Nimetatud määraks on 6% üürikulust. Kui kahjustatud isikul on oma osa kahju tekkimisel, siis arvutatakse kahjustatud isiku osa hüvitisest maha.¹⁵⁴

Siinjuures peab autor oluliseks lisada, et metoodikas ei ole küll eraldi alapunktina välja toodud, et asendusauto kulu hüvitatakse vaid nende päevade eest, mil kannatanu sõidukit realselt vajas. Samas on metoodikas toodud näide¹⁵⁵, kui sõidukit kasutatakse vaid tööpäevadel, siis puhkepäevade eest õigust hüvitisele ei ole. Autor asub seisukohale, et sama on ka olukord, kui kannatanu vajab sõidukit näiteks esmaspäeval ja teisipäeval, kuid ülejäänud päevadel auto seisab, siis nende päevade eest, kus sõidukit ei kasutata, kindlustusandjal hüvitamise kohustus puudub.

Autori hinnangul on metoodika universaalne ning annab kindlustusandjatele võimaluse lähtuda hüvitise määramisel samadest alustest. Eeldusel, et kõik kindlustusandjad tõlgendavad metoodikat ühetaoliselt peaks see maandama riske olukorras, kus asendusauto kulud hüvitatakse oma kindlustusvõtjale ja hiljem esitatakse tagasinõue vastutavale kindlustusandjale.

Metoodika koostajad on lähtunud võlaõigusseaduse vastava sätte sõnastusest ja toonud metoodikasse näiteid kohtupraktikast. Autori hinnangul ei kitsenda metoodika kannatanute õigust asendusauto kulude hüvitisele ning seetõttu ei ole metoodika vastuolus kehtiva õiguse ja direktiiviga. Vaatamata sellele, et metoodika ei kitsenda kannatanu õiguseid on autor seisukohal, et tulenevalt metoodika üldisusest ei pruugi kindlustusandjad seda ühetaoliselt tõlgendada. Näiteks üks kindlustusandja leiab, et asendusauto kulude hüvitamise eeldused on täidetud, teine kindlustusandja tõlgendab samasugust elulist olukorda vastupidiselt ja leiab, et eeldused on täitmata ning jätab kannatanule kahju hüvitamata. Selline käsitlus on otseselt vastuolus õiguskindluse ja õigusselguse põhimõttega.

¹⁵⁴ LKF metoodika: asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine, lk 7-9, p 6.1.

¹⁵⁵ *Ibidem*, lk 6.

2.3.3 Hüvitamiskohustuse kindlakstegemine

Asendusauto kulude hüvitamiskohustuse väljaselgitamiseks peab kindlustusandja tuvastama, kas VÕS § 132 lg 4 eeldused on täidetud. Hüvitise saamise esmasteks eeldusteks on kindlustusjuhtumi toimumine, kannatanu sõiduki kahjustada saamine ning asjaolu, et kannatanu ei saa oma sõidukit kasutada. Autori hinnangul esimese kolme eelduse tuvastamisega probleeme ei teki. Neljanda eeldusena tuleb kindlustusandjal kindlaks teha, kas kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks. Asjaolud on selged, kui sõiduk kuulub juriidilisele isikule ja sõidukit kasutatakse otseselt ettevõtlusega tegelemiseks.

Kindlustusandjate ja samuti kannatanute jaoks muutub olukord keeruliseks siis, kui sõiduk kuulub eraisikule ja sõidukit ei kasutata otseselt tulu teenimiseks, kuid sõiduk on kannatanule muul viisil hädavajalik. Sel juhul tuleb kindlustusandjal välja selgitada, milline on nimetatud põhjus, miks kannatanu ilma asendussõidukita hakkama ei saa ning asendusauto kulude hüvitamine on põhjendatud. Hüvitise saamiseks peab kannatanu ise olema proaktiivne ja esitama kindlustusandjale täpsed ja tõesed andmed, et kindlustusandja saaks hinnata hüvitise aluseks olevate eelduste täidetust. Riigikohus on otsuse nr 2-19-3808 märkinud, et kõiki kahju hüvitamise nõude aluseks olevaid asjaolusid peab TsMS § 230 lg 1 alusel tõendama hageja¹⁵⁶. Kindlustusandjatelt saadud infost nähtub, et aeg-ajalt ei esita kannatanud piisavalt infot asendusauto kulude hüvitamise nõude aluseks olevate asjaolude kohta, mille alusel saaksid kindlustusandjad hinnata nõude põhjendatust. Sellistes olukordades peavad kindlustusandjad küsima kannatanutelt täiendavat informatsiooni. Autor on seisukohal, kui kannatanu täiendavat informatsiooni ei esita, siis ei ole kindlustusandjal kohustust asendusauto kulusid hüvitada.

Autori hinnangul ei ole info piisav olukordades, kus kannatanu väidab näiteks, et vajab asendussõidukit tööl käimiseks, kuid ei täpsusta, kus ta elab ja töötab ning kas nimetatud distantsi oleks võimalik läbida ühistranspordiga. Piisavaks ei saa lugeda infot ka olukorras, kui kannatanu väidab näiteks, et tööl saab käia jala, kuid autot vajab muude asjadega tegelemiseks, täpsustamata, millised on asendusauto vajadust tingivad muud asjad. Autori hinnangul peab kindlustusandja sellistes olukordades oma hüvitamiskohustuse kindlakstegemiseks küsima nõude esitajatelt täiendavat informatsiooni.

¹⁵⁶ RKTko 2-19-3808, p 15.

2.3.3.1 Kindlustusandja poolt kahjustatud isikule esitatavad küsimused info kogumiseks

Kui isik, kelle sõiduk on liiklusõnnetuse tagajärjel kahjustada saanud, esitab seetõttu kindlustusandjale nõude asendusauto kulude hüvitamiseks VÕS § 132 lg 4 alusel, siis väljakujunenud praktika kohaselt saadab kindlustusandja kahjustatud isikule küsimustiku, millele oodatakse kahjustatud isiku poolt tõest infot. Kahjustatud isiku poolt antud info alusel hindab kindlustusandja asendusauto põhjendatust.¹⁵⁷ Järgnevalt analüüsib autor kindlustusandjateelt saadud infot. Kindlustusandjate poolt kannatanutele saadetud küsimustik on loodud LKF-i poolt koostatud asendusauto kulude hüvitamise meetoodika alusel.

Füüsilisele isikule saadetav küsimustik:

- Kas kasutate oma sõidukit igapäevaselt (Jah/ei)?
- Mis otstarbel sõidukit kasutate (palun kirjeldage)?
- Millist teekonda läbite (palun lisage piirkonnad, et saaks hinnata ühistranspordi kasutamise võimalust)?
- Kas peres on üks või mitu sõidukit?
- Kui peres on mitu sõidukit, siis kas sõite ümber kombineerides saate vajalikud sõidukid pere teise autoga tehtud (palun põhjendage)?
- Kas vajadusel on võimalik kasutada ühistransporti (palun põhjendage)?
- Kui palju aastas autoga sõidate (läbisõit kilomeetrites)?

Juriidilisele isikule saadetav küsimustik:

- Millega ettevõtte tegeleb?
- Milleks sõidukit igapäevaselt kasutatakse?
- Kas ettevõttel on olemas teisi sõidukeid, millega saaks vajalikud sõidud tehtud?

Eelnevalt kirjeldatud küsimustikku uurides ei selgu otseselt, milliste vastuste korral saab kindlalt otsustada, et asendusauto on isikule vajalik ja kasulik ning millisel juhul saab kindlalt väita, et see nii ei ole. Autor on seisukohal, et seaduse segase sõnastuse tõttu on kindlustusandjatel asendusauto kulude põhjendatuse kindlakstegemisel väga suur diskretsiooni ulatus. Arvestades asjaolu, et Eestis on 11¹⁵⁸ liikluskindlustust pakkuvat kindlustusandjat ning

¹⁵⁷ Kindlustusandjateelt saadud info (materjalid on autori valduses). Käesoleva töö raames küsis autor kindlustusandjateelt, milliseid küsimusi klientidele esitatakse ja millise info alusel otsustati, kas asendusauto kulude hüvitamine on põhjendatud või mitte. Kindlustusandjate konfidentsiaalsuskohustusest tulenevalt ei saa autor avaldada ühegi konkreetse kindlustusseltsi näidet, vaid esitab näited suvaliselt ja üldistatult.

¹⁵⁸ Eesti Liikluskindlustuse fond.

asendusauto kulude hüvitamine sõltub otseselt kindlustusandja tõlgendusest konkreetsele olukorrale, siis on sisuliselt 11 erinevat praktikat asendusauto kulude hüvitamiseks. Selline käsitlus ei ole kooskõlas õiguskindluse ja õigusselguse põhimõttega, kuna vastavate kulude hüvitamine sõltub otseselt kindlustusandja subjektiivsest hinnangust. Autori hinnangul oleks ühtse praktika kujundamiseks vajalik, et seadusandja sätestaks selged ja konkreetset eeldused hüvitise saamiseks.

2.3.3.2 Informatsiooni kogumine andmekaitse valguses

Asendusauto kulude hüvitise saamine on kannatanute huvides ning sellest tulenevalt on kannatanutel kohustus esitada kindlustusandjale kogu info, mis on vajalik selleks, et kindlustusandja saaks hüvitise aluseks olevaid nõude eelduseid kontrollida. Praktikast on autorile teada, et kindlustusandjate poolt täiendava info küsimisel asendusauto vajaduse põhjendatuse väljaselgitamiseks on ette tulnud olukordi, kus kannatanu on keeldunud küsitud informatsiooni väljastamast. Põhjenduseks on toodud, et vastava informatsiooni küsimine rikub kannatanud isiku eraelu puutumatust ja on vastuolus isikuandmete kaitse seadusega¹⁵⁹. Igasugune isikuandmete töötlemine riivab isikute põhiõigust isikuandmete kaitsele¹⁶⁰. Euroopa Liidu Põhiõiguste Harta¹⁶¹ artikkel 8 lg-s 1 ja Euroopa Liidu toimimise lepingu¹⁶² artikkel 16 lg-s 1 on sätestatud, et igaühel on õigus oma isikuandmete kaitsele. Autor on seisukohal, et kui kannatanu vajalikku informatsiooni ei esita, jääb nõue rahuldamata, sest kindlustusandjal puudub võimalus nõude eelduseid kontrollida. Sellest tulenevalt uurib autor, millist informatsiooni ja millisel õiguslikul alusel on kindlustusandjatel õigus kannatanutelt küsida, ilma et see läheks vastuollu isiku eraelu puutumatuse ja andmekaitsega, kuid samas oleks piisav, et hüvitamiskohustuse aluseks olevad asjaolud välja selgitada.

Isikuandmete kaitse üldmääruse (edaspidi IKÜM või ingl k. GDPR) 2016/679 artikkel 4 lõige 1 kohaselt on isikuandmeteks igasugune teave tuvastatud või tuvastatava füüsilise isiku (andmesubjekti) kohta. Tuvastatav füüsiline isik on isik, keda saab otseselt või kaudselt tuvastada, eelkõige sellise identifitseerimistunnuse põhjal nagu nimi, isikukood, asukohateave, võrguidentifikaator või selle füüsilise isiku ühe või mitme füüsilise, füsioloogilise, geneetilise, vaimse, majandusliku, kultuurilise või sotsiaalse tunnuse põhjal. Artikkel 5 näeb ette isikuandmete töötlemise üldpõhimõtted. Art 5 lg 1 p a) kohaselt tuleb isikuandmete töötlemisel

¹⁵⁹ Isikuandmete kaitse seadus. - RT I, 06.03.2026, 10.

¹⁶⁰ Sein, K., Mikiver, M., Tupay, P. K. Pilguheit andmesubjekti õiguskaitsevahenditele uues isikuandmete kaitse üldmääruses. - Juridica 2018/2.

¹⁶¹ Euroopa Liidu Põhiõiguste Harta (2016/C 202/02). - C 202/389, 7.6.2016. Arvutivõrgus: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:12016P/TXT> (27.04.2026).

¹⁶² Euroopa liidu lepingu ja euroopa liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioonid (2016/C 202/01). - C 202/1, 7.6.2016. Arvutivõrgus: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:12016ME/TXT> (27.04.2026).

tagada, et töötlemine on seaduslik, õiglane ja andmesubjektile läbipaistev ning punkti c) kohaselt peavad kogutavad isikuandmed olema asjakohased, olulised ja piiratud sellega, mis on vajalik nende töötlemise eesmärgi seisukohalt. Artikkel 6 sätestab tingimused, millal on isikuandmete töötlemine seaduslik.¹⁶³

Põhiseaduse § 26 näeb ette, et igapähele on õigus perekonna- ja eraelu puutumatusel. Samasisuline säte tuleneb ka Inimõiguste ja põhivabaduse kaitse konventsiooni artikkel 8 lõikest 1, mis näeb et igapähele on õigus sellele, et austataks tema era- ja perekonnaelu ja kodu ja sõnumisaladust¹⁶⁴. Põhiseaduse kommentaaride autorid on märkinud, et eraelu puutumatus riive on olemas, kui isikule teostatakse ülekuulamist eraelu faktide kohta¹⁶⁵. Eelnevalt nimetatud kommentaar on kirjutatud süüteomenetluses tehtavate toimingute valguses, kuid autori hinnangul võib antud näidet analoogia korras kohaldada ka olukordadele, kus kindlustusandjad küsivad täiendavat informatsiooni isiku elu- ja töökoha kohta.

Riigikohus on otsuses nr 3-23-1409 märkinud, et isikuandmete töötlemine peab olema õigustatud huvi elluviimiseks vajalik. Sealjuures tuleb kaaluda, kas andmetöötlusega taotletavat õigustatud huvi ei ole mõistlikult võimalik sama tõhusalt saavutada muude vahenditega, mis riivavad vähem andmesubjekti põhiõigusi ja -vabadusi, eelkõige eraelu puutumatusel ja isikuandmete kaitsele.¹⁶⁶ Autor nõustub kohtu seisukohaga. Isikute eraelu ja privaatsust tuleb austada ning seetõttu tuleb küsida isiku eraelu puudutavaid andmeid nii vähe kui võimalik.

Selleks, et anda vastus küsimusele, kas kindlustusandjate poolt küsitav info on kvalifitseeritav IKÜM Art. 4 lg 1 kohaselt isikuandmetena, tuleb esmalt analüüsida, millist infot kindlustusandjad täpselt küsivad. Kui kindlustusandja küsib kannatanult kodust aadressi, siis aadressi järgi on võimalik isikut tuvastada. Sel juhul on tegemist isikuandmetega IKÜM Art. 4 lg 1 tähenduses ning sellise info töötlemiseks peab olema täidetud vähemalt üks artiklis 6 sätestatud tingimusest. Kui kindlustusandja küsib elukohta piirkonna täpsusega (Mustamäe, Lasnamäe jne.), siis antud juhul ei ole tegemist isikuandmetega, kuna nimetatud piirkonnas elab suurem hulk inimesi ja sellise informatsiooni järgi ei ole võimalik isikut tuvastada.

¹⁶³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2016/679, 27. aprill 2016, füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (EMP-s kohaldatav tekst). - L 119/1, 4.5.2016. Arvutivõrgus: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32016R0679> (27.04.2026).

¹⁶⁴ Inimõiguste ja põhivabaduse kaitse konventsioon. - RT II 2010, 14, 54.

¹⁶⁵ Jaanimägi, K. PS § 26/22. - Eesti Vabariigi Põhiseadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.

¹⁶⁶ RKHKo 3-23-1409, p 19.2.

Autor on seisukohal, et proportsionaalsuse põhimõttest lähtuvalt ei ole kindlustusandjatel teist mõistlikku alternatiivi asendusauto kulude hüvitamise põhjendatuse väljaselgitamiseks, kui küsida kannatanult elu- ja töökoha aadressi piirkonna täpsusega. Nii on võimalik kontrollida, kas nimetatud punktide vahel liigub ühistransport või on mõni muu mõistlik transpordilahendus olemas ja samas ei riiva küsitud teave liialt andmesubjekti põhiõigusi ja põhivabadusi.

Kui tekib olukord, et kindlustusandjal on vaja hüvitamiskohustuse väljaselgitamiseks küsida kannatanult IKÜM Art. 4 lg 1 kohaseid isikuandmeid, siis on kindlustusandjal selleks õiguslik alus olemas. IKÜM Art. 6 lg 1 p c) kohaselt on isikuandmete töötlemine seaduslik, kui isikuandmete töötlemine on vajalik vastutava töötaja juriidilise kohustuse täitmiseks. Nimetatud juhul on vastutavaks töötlejaks kindlustusandja, kes vajab andmeid oma seadusest tuleneva kohustuse kindlakstegemiseks ja täitmiseks. Isikuandmete töötlemisel peab vastutav töötaja rakendama artiklis 24 sätestatud asjakohaseid tehnilisi ja korralduslikke meetmeid, et tagada ja suuta tõendada isikuandmete töötlemine kooskõlas määrusega ja tagama artiklis 32 sätestatud andmete töötlemise turvalisuse¹⁶⁷. Siseriiklikust õigusest tuleneb kindlustusandjatele isikuandmete töötlemise alus kindlustustegevuse seaduse (KindITS)¹⁶⁸ § 218 lg 1 p-st 2. Kui kindlustusandjal on kohustuse täitmiseks vajadus küsida kannatanult eriliigilisi isikuandmeid nt terviseandmeid, siis tuleneb selleks õiguslik alus IKÜM Art. 9 lg 2 p a ning Art-st 7, kuid sel juhul on vajalik andmesubjekti nõusolek.¹⁶⁹

Kokkuvõtvalt asub autor seisukohale, et tagamaks kannatanute kaitset eraelu- ja andmekaitse puutumatusetele, tuleb kindlustusandjatel võimalusel küsida informatsiooni, mis ei vasta IKÜM Art. 4 lg 1 kohaselt isikuandmetele. Olgu siinkohal märgitud, et kindlustusandjatel on siiski seadusest tulenevalt õigus oma hüvitamiskohustuse väljaselgitamiseks küsida ka andmeid, mis vastavad artiklis 4 sätestatud isikuandmetele. Proportsionaalsuse põhimõttest tulenevalt tuleks võimalusel püüda selliste andmete küsimist vältida. Kui kannatanu küsitud andmeid kindlustusandjale ei esita, siis jääb kannatanu nõue rahuldamata.

¹⁶⁷ Siilberg, S. Deliktiõiguslik vastutus isikuandmete töötlemise nõuete rikkumisel tekitatud mittevaralise kahju eest. Magistritöö. Tallinn: Tartu Ülikool, 2025. Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/93a3e963-fe45-4f13-acc0-08184f8e8cef/content> (27.04.2026).

¹⁶⁸ Kindlustustegevuse seadus. - RT I, 17.03.2026, 5.

¹⁶⁹ Sein. K. Kindlustusandja poolt kindlustusvõtja terviseandmete töötlemise õiguslik alus. - Juridica 2022/3, lk 168.

2.3.4 Näited asendusauto kulude hüvitamisest juriidilistele isikutele

Liiklusõnnetuse tagajärjel sai kannatada kastiga veoauto, mida kasutati liiva, kruusa jms vedamiseks. Kannatanu esitas nõude asendusasja kulude hüvitamiseks. Kindlustusandja täiendavat infot ei küsinud, vaid pidas nõuet põhjendatuks ja hüvitas kuld.¹⁷⁰

Kannatanu esitas nõude asendusasja kulude hüvitamiseks, märkides, et sõidukit kasutatakse ettevõtluses tulu teenimiseks. Kindlustusandja küsis täiendavalt, millega ettevõtte tegeleb ja kas ettevõttel on teisi sõidukeid, millega saaks vajalikud sõidud tehtud. Kannatanu vastas, et ettevõttel on veel mõned sõidukid, kuid kõiki sõidukeid kasutatakse igapäevaselt tellimuste täitmiseks ja klientidele kauba laiali vedamiseks. Kindlustusandja hüvitas asendusasja kulu.¹⁷¹

Ühel juhul esitas kannatanu nõude, märkides, et autot kasutati õppesõiduks. Kindlustusandja hüvitas asendusauto kulu.¹⁷² Autor nõustub kindlustusandjate käsitlusega. Eelnevalt toodud näidetes vajasid kannatanud asendussõidukit ettevõtluses tegutsemiseks ning seetõttu on kulude hüvitamine põhjendatud.

Autori hinnangul on seltsiti praktika asendusauto kulude põhjendatuse määramisel mõnevõrra erinev. Osad kindlustusseltsid pidasid asendusauto kulusid põhjendatuks, kui kahjustatud sõiduk kuulus ettevõttele ning seetõttu täiendavaid küsimusi ei esitanud. Osad seltsid küsisid siiski täiendavalt, millega ettevõtte tegeleb ja milleks otseselt sõidukit vajati ning kas ettevõttel on teisi sõidukeid, millega saaks vajalikud sõidud teha ajal, kui kahjustatud sõidukit remonditakse. Siinkohal tuleb märkida, et mõlemal juhul on kindlustusandjate tegevus olnud õiguspärane, lihtsalt esimesel juhul ei ole kindlustusandjad pidanud vajalikuks täiendavat infot küsida, kuigi alus selleks on olemas.

Metoodikas on märgitud, et töö alla ei kuulu vajadus kasutada sõidukit üksnes tööle sõitmiseks¹⁷³. Autori hinnangul ei ole kindlustusandjal asendusauto kulude hüvitamise kohustust olukorras, kus sõiduk kuulub juriidilisele isikule, kuid ettevõtte juhataja kasutab sõidukit hommikul kontoris ja õhtul kontorist koju sõitmiseks. Samamoodi ei ole kindlustusandjal hüvitise maksmise kohustust olukorras, kus ettevõttel on terve masinapark ning üks sõidukitest saab kahjustada, kuid pargis on teisi sõidukeid, millega saab vajalikud sõidud ära teha. Nimetatud piirang ei tulene otseselt VÕS § 132 lg-st 4, vaid tuleneb LKindlS § 38 lg-st 4, mis näeb ette, et kahjustatud isikul lasub VÕS §-s 488 sätestatud kahju

¹⁷⁰ Kindlustusandjalt saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁷¹ *Ibidem*.

¹⁷² *Ibidem*.

¹⁷³ LKF metoodika: asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine, lk 5.

ärahooldmise ja vähendamise kohustus. Õiguskirjanduses on kirjutatud, et eelnevalt nimetatud sättes märgitud kohustus motiveerib kindlustusvõtjat käituma sellise mõistliku hoolsusega, nagu ta käituks juhul, kui tal kindlustust ei oleks ja ta kannaks ise kindlustusjuhtumist tulenevad negatiivsed tagajärjed¹⁷⁴. Kohustuse täitmist tuleb hinnata keskmise mõistliku isiku hoolsusstandardist¹⁷⁵. Riigikohus on otsuses nr 3-2-1-178-12 märkinud, et VÕS § 488 lg 1 järgi on kindlustatud (kahjustatud) isikul kahju ärahooldmise ja vähendamise kohustus.¹⁷⁶

Kindlustusandjatelt saadud näidetest¹⁷⁷ nähtub, et juriidilistele isikutele kuuluvate sõidukite puhul on kindlustusandjad pidanud asendusauto kulude hüvitamist enamasti põhjendatuks. Nimetatud asjaolu tuleneb ilmselt sellest, et seaduse sõnastus näeb hüvitisena ette eelkõige majandus ja kutsetegevuses tegutsevatele isikutele asendusauto kulude hüvitamise. Autor nõustub kindlustusandjate käsitlusega juriidiliste isikute asendusauto kulude hüvitamisega. Kui juriidiline isik on soetanud ettevõtlusega tegelemiseks sõiduki ja kindlustusandja talle kindlustusjuhtumi tagajärjel kahjustada saanud sõiduki asemel asendussõiduki rentimise kulusid ei hüvita, siis see läheks vastuollu seaduse sätte ja mõttega.

2.3.5 Näited asendusauto kulude hüvitamisest eraisikutele

Eraisikutele asendusauto kulude hüvitise põhjendatuse hindamisel on kindlustusandjate kaalutus suurem olnud. Metoodika¹⁷⁸ näeb ette, et kui autot ei kasutata majandus- või kutsetegevuseks ega tööks, siis tuleb asendusauto kulud hüvitada üksnes erandlikel asjaoludel. Üheks nimetatud asjaoluks võib olla olukord, kui inimesel ei ole tööle sõitmiseks võimalik kasutada pere teist autot või ühistransporti ning tööl käimist ei ole võimalik asendada kaugtöoga.

Kindlustusandjatelt¹⁷⁹ saadud vastustest nähtus, et osad kindlustusandjad olid eraisikute asendusauto kulude vajaduse põhjendatuse määramisel väga liberaalsed ning lugesid nimetatud kulu põhjendatuks, kui kannatanu märkis kindlustusandja esitatud küsimuste vastuseks, et vajab sõidukit tööl käimiseks ja laste kooli või lasteaeda viimiseks, kuid ei täpsustanud sealjuures kus on kannatanu elukoht ning millist marsruuti igapäevaselt läbitakse ja kas antud marsruudi läbimiseks oleks võimalik kasutada ühistransporti.

¹⁷⁴ Sein, K. VÕS § 488/3.1 - Võlaõigusseadus III. Komm vlj. Tallinn: Juura 2021.

¹⁷⁵ Lahe, J. LKindIS § 38/2.3. Liikluskindlustuse seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.

¹⁷⁶ RKTko 3-2-1-178-12, p 19.

¹⁷⁷ Kindlustusandjatelt saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁷⁸ LKF metoodika: asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine, lk 5, p 4.

¹⁷⁹ Kindlustusandjatelt saadud info (materjalid on autori valduses).

Kui kindlustusandja hüvitab enda kindlustusvõtja poolt tekitatud kahju kannatanule asendusauto kulu, ilma täiendavat informatsiooni küsimata, siis on see kindlustusvõtja enda risk ning antud kulu on puhtalt tema enda kanda. Probleemsem on olukord siis, kui kahjustatud isik esitab kahju hüvitamise nõude oma kindlustusandja vastu LKindIS § 41 lg 1 alusel ning kahju käsitlev kindlustusandja hüvitab kannatanule asendusauto kulu põhjendusel, et viimane vajab sõidukit tööl käimiseks, avaldamata sealjuures täpsemaid andmeid elu- ja töökoha kohta. Peale kahju hüvitamist esitab käsitlev selts tagasinõude LKindIS § 58 lg 2 alusel kahju põhjustanud isiku kindlustusseltsi vastu. Nõude rahuldamise eelduseks on asjaolu, et nõue on korrektselt käsitletud ning nõude aluseks olevad asjaolud välja selgitatud. Tagasinõudega esitatud materjalide alusel peab vastutaval seltsil olema võimalik nõude aluseks olevaid asjaolusid kontrollida.

Autorile on praktikast teada olukordi, kus kindlustusandjate endi vahel on tekkinud vaidluseid asendusauto kulude põhjendatuse üle¹⁸⁰. Vaidluseid on põhjustanud just eelnevalt nimetatud olukorrad, kus kahju käsitlevale seltsile on olnud piisavaks põhjenduseks asendusauto kulude hüvitamiseks see, et kannatanul on vaja asendusautot tööl käimiseks. Kahju eest vastutav selts ei ole seevastu sellist põhjendust piisavaks pidanud ning on soovinud täiendavat informatsiooni, kontrollimaks, kas antud kulu ka tegelikult põhjendatud oli. Nimetatud vaidluste käigus on tõusetunud küsimus, kui kaugele on kindlustusandjal õigus info küsimisega minna ning kui detailset infot tohib kindlustusandja kahjustatud isikult üldse küsida ilma, et see läheks vastuollu IKÜM-ga. Antud küsimust analüüsis autor alapeatükis 2.3.3.2.

Ühel juhul oli kahjustatud isik kindlustusandjale vastanud, et töötab spetsialistina (GDPR-st tulenevalt täpset ametit ei avalda) ning liigub päevas erinevate objektide vahet. Autos kannab kaasas eritööriistasid, mida ei ole võimalik käe otsas tassida. Nimetatud juhul pidas kindlustusandja asendusauto kulu põhjendatuks, kuna isik kasutas sõidukit tulu teenimiseks.¹⁸¹

Ühest vastusest selgus, et kannatanu elas Valgas, kuid vajas sõidukit Tartus tööl käimiseks. Töö oli vahetustega ning hommikune vahetus algas enne, kui ühistransport Tartusse jõudis. Sel juhul pidas kindlustusandja asendusauto kulu põhjendatuks, kuna alternatiiv tööle pääsemiseks puudus.¹⁸² Autor nõustub kindlustusandja seisukohaga, kuna kannatanul puudus mõistlik alternatiiv tööle pääsemiseks ning seetõttu on hüvitise maksmine põhjendatud.

¹⁸⁰ Kindlustusandjatelt saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² *Ibidem*.

Asendusauto kulu hüvitati olukorras, kus kahjustatud isik oli märkinud, et elab linnast väljas ning hommikul teel tööle viib lapsed lasteaeda ja seejärel sõidab linna. Ühistranspordivõimalus on olemas, kuid see põhjustab märkimisväärse ajakulu ning õigeks ajaks tööle ei jõua.¹⁸³

Ühes vastuses märkis kannatanu, et töötab treenerina ning liigub erinevate spordisaalide vahet, transportides endaga kaasa mitmesugust spordivarustust. Kindlustusandja pidas asendusauto kulu põhjendatuks, kuna isikul oli vaja transportida erinevaid spordivahendeid, ning ühistranspordi kasutamine oleks kannatanu jaoks ebamõistlik olnud.¹⁸⁴

Kõik kindlustusandjad olid pidanud asendusauto kulu põhjendatuks ka olukorras, kus klient märkis vastusena, et peres on puudega isik, keda tuleb transportida erinevate asutuste vahet (taastusravi, kool, arst jne) ning ühistranspordiga oleks selline teekond väga vaevaline. Siinjuures ei diferentseeritud, kas transport toimus erinevate asulate vahel või ainult ühe asula piires.¹⁸⁵ Autor nõustub kindlustusandjate käsitleusega olukorras, kus kannatanul on erivajadusega isik peres ning asendussõidukit on vaja nimetatud isiku transportimiseks. Kuigi nimetatud juhul ei kasutata sõidukit tulu teenimiseks on asendussõiduk kannatanule siiski vältimatult vajalik.

Kokkuvõtvalt asub autor seisukohale, et eraisikutele asendusauto kulude hüvitise määramisel on kindlustusandjad seadust pigem laiendavalt tõlgendanud ning pidanud hüvitist põhjendatuks, kui kannatanu on märkinud, et vajab asendussõidukit tööl käimiseks ning mõistlik ühistranspordiühendus puudub. Aluse sellisele tõlgendusele annab ka õiguskirjandus, kus on märgitud, et VÕS § 132 lg 4 I lause ei välista kahjustatud sõiduki vajalikkust või kasulikkust muul põhjusel kui kahjustatud isiku majandus- või kutsetegevus või töö, kuid sõiduk peab siiski olema isikule tarvilik või tulus majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel¹⁸⁶. Autor nõustub kindlustusandjate seaduse laiendava tõlgendamisega olukorras, kus kannatanu elab töökohast kaugel ning mõistlik ühistranspordivõimalus tööle pääsemiseks puudub. Sellises olukorras on asendusauto kulu hüvitamine eraisikule põhjendatud, kuna kannatanule on auto vajalik ja kasulik tulu teenimiseks, sest ilma autota ei ole võimalik tööle jõuda ning sel juhul jääks kannatanul tulu teenimata.

¹⁸³ Kindlustusandjateelt saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁸⁴ *Ibidem*.

¹⁸⁵ *Ibidem*.

¹⁸⁶ Sein, VÕS § 132/4.3.

2.3.6 Näited, millal asendusauto kulude hüvitamine ei ole põhjendatud

Selgituseks lisab autor, et vastavalt metoodikale ei ole kindlustusandja kohustatud asendusauto kulu hüvitama, kui kahjustatud isikul on võimalik oma sõidud teha pere teise autoga või kasutades ühistransporti, taludes sealjuures mõistlikul tasemel ebamugavust.¹⁸⁷

Kahjustatud isik oli märkinud, et elab ja töötab Tallinnas, kuid vajab sõidukit nädalavahetusel maal elava vanaema külastamiseks. Antud juhul keeldus kindlustusandja kannatanule asendusauto kulu hüvitamast, kuna kannatanul oli tööle sõitmiseks võimalik kasutada erinevaid ühistranspordivahendeid ning maal elava vanaema külastust oli võimalik ümber tõsta teisele ajale.¹⁸⁸

Kindlustusandja keeldus asendusauto kulu hüvitamast olukorras, kus kannatanu esitas nõude asendussõidukile, millega on võimalik sõita üle 200km/h. Kindlustusandja selgitas, et antud juhul on tegemist ringraja kiirustega ning selline tegevus kvalifitseerub hobitegevusena, mis VÕS-i tähenduses ei ole vajalik ega kasulik.¹⁸⁹ Autor nõustub kindlustusandja seisukohaga märkides, et asendusauto kulud tuleks hüvitada olukorras, kus asendussõiduk on kannatanule vältimatult vajalik. Tulenevalt Riigikohtu praktikast, hobitegevus seda ei ole.

Kindlustusandja ei hüvitanud asendusauto kulu olukorras, kus kannatanu tõi põhjenduseks, et vajab sõidukit tööle käimiseks ja lapse lasteaeda viimiseks, andes sealjuures täpsed aadressid. Aadresse kontrollides selgus, et kahe sihtpunkti vahe oli 6 km ning antud distantstil liikus ühistransport.¹⁹⁰

Ühel juhul keelduti kulude hüvitamisest olukorras, kus kannatanu märkis, et vajab asendussõidukit tööle sõitmiseks ja trennis käimiseks. Distant kodu ja töökoha vahel oli 9 km ning samal marsruudil liikus ühistransport.¹⁹¹ Autor nõustub kindlustusandjaga, sest kannatanul on alternatiivne transport olemas ning ühissõiduki kasutamine lühidistantil jääb mõistliku talumiskoormuse piiresse.

Nõue jäi rahuldamata olukorras, kus kannatanu märkis põhjenduseks, et sõidukit kasutatakse tööl käimiseks ja pere igapäevaste asjade ajamiseks, sh abivajavate vanemate abistamiseks.

¹⁸⁷ LKF metoodika: asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine, lk 6.

¹⁸⁸ Kindlustusandjatel saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁸⁹ *Ibidem.*

¹⁹⁰ *Ibidem.*

¹⁹¹ *Ibidem.*

Peres on teine auto, kuid auto on hetkel müügis ja seda autot ei kasutata. Kindlustusandja selgitas, et pere teist autot on võimalik kasutada, olenemata sellest, et sõiduk müügis on.¹⁹²

Eelnevalt toodud näidete puhul nõustub autor kindlustusandjatega leides, et kindlustusandjad on põhjendatult keeldunud asendusauto kulude hüvitise maksmisest. Kannatanutel on olnud mõistlik alternatiiv oma sõitude asendamiseks ning tulenevalt seadusest ja metoodikast ei ole sel juhul hüvitise maksmine põhjendatud, kuna nõude eeldused ei ole täidetud.

2.3.7 Näited, kus kindlustusandja vajab täpsustavat infot otsuse tegemiseks

Kannatanu kirjutas, et elab maal ja autot vajab linna tööl käimiseks. Vaatamata kindlustusandja korduvatele päringutele, kus isik elab ning kas oleks võimalik kasutada ühistransporti, kannatanu ei vastanud ning seetõttu jäi hüvitis maksmata.¹⁹³

Nõude põhjenduseks märkis klient, et vajab asendussõidukit erinevate objektide vahel liikumiseks ning seetõttu rentis ise asendussõiduki ja soovis hüvitise kandmist oma pangakontole. Kindlustusandja küsis rendilepingut ja kuludokumente, et hinnata kulutuste põhjendatust. Kannatanu küsitud dokumente ei esitanud ja seetõttu jäi nõue rahuldamata.¹⁹⁴

Kannatanu vastas, et tööl käib jala, kuid vajab asendussõidukit teiste asjadega tegelemiseks. Siinjuures klient ei esitanud põhjendusi, mis on need teised asjad, mille tarbeks asendussõidukit vajatakse ja seetõttu jäi nõue rahuldamata.¹⁹⁵

Ühel juhul vastas klient, et elab ja töötab samas linnas (linna nimi kindlustusandjale teada), kuid soovib oma sõiduki remontida teises linnas, mistõttu vajab asendussõidukit, et remondiettevõttest tagasi kodulinna sõita. Kahe linna vahemaa nimetatud juhul ca 130km. Antud juhul oli sõiduki margiesindus ka kliendi enda kodulinna, kus oleks samuti olnud võimalik remonti teostada ning sellega oleks asendusauto vajadus ära langenud. Kindlustusandja ei pidanud asendusauto kulu põhjendatuks.¹⁹⁶

Autor nõustub kindlustusandjate käsitlusega, sest nõude rahuldamiseks peavad olema nõude eeldused täidetud. Kui eeldused täidetud ei ole või ei esita kannatanu küsitud dokumente ja infot, siis ei ole kindlustusandjal kohustust nõuet rahuldada. Autori arvates jookseb eelnevalt nimetatud näidetest läbi muster, millest nähtub, et kahjustatud isikud on teadlikud, et neil ei ole

¹⁹² Kindlustusandjatelt saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁹³ *Ibidem.*

¹⁹⁴ *Ibidem.*

¹⁹⁵ *Ibidem.*

¹⁹⁶ *Ibidem.*

õigust asendusauto hüvitisele, kuid vaatamata sellele esitatakse nõue kindlustusandjale, lootes siiski hüvitist saada. Kindlustusandjalt¹⁹⁷ saadud näidetest olid mitmed sellised, kus kahjustatud isik soovis hüvitist oma pangakontole, kuid ei esitanud ühtegi kuludokumenti, mis kinnitaksid vastava kulu kandmist. Sellest võib üheselt järeldada, et kindlustusandjalt sooviti põhjendamatult hüvitist saada, kuid kindlustusandjad keeldusid õigustatult hüvitise maksmisest. Sama seisukohta on väljendanud ka Riigikohus otsuses nr 3-2-1-19-13 märkides, et hageja nõue samaväärse sõiduki kasutamise kulu hüvitamiseks tuleb jätta rahuldamata, kuna hageja ei ole tõendanud, et ta tegi kulutusi asendusauto rentimiseks.¹⁹⁸

Asendusauto kulude hüvitamise eeldused VÕS § 132 lg 4 kohaselt on kindlustusjuhtumi toimumine, kannatanu sõiduki kahjustumine ning selle tagajärjel ei saa kannatanu oma sõidukit kasutada, lisaks peab sõiduk olema kannatanule vajalik ja kasulik. Võrreldes kindlustusandjate ja Riigikohtu poolt VÕS § 132 lg 4 tõlgendamist, siis nähtub, et kindlustusandjad on neljanda eelduse (vajalik ja kasulik) tõendamisstandardi Riigikohtust oluliselt madalamale seadnud. Riigikohus on läbivalt asendussõiduki kulu pidanud põhjendatuks juhul, kui asi oli isikule vajalik või kasulik eelkõige majandus- või kutsetegevuses või sellega võrreldaval põhjusel. Kindlustusandjad pidasid põhjendatuks "vajalik ja kasulik" kontekstis ka olukorda, kui kannatanu vajab sõidukit tööl käimiseks ja laste lasteaeda viimiseks.

Riigikohtu ja kindlustusandjate praktika analüüsi tulemusena asub autor seisukohale, et asendusauto kulude hüvitamise praktika Eestis vastab VÕS § 132 lg-s 4 sätestatule, kuid antud säte ise ei vasta kahju hüvitamise üldisele eesmärgile (kahjustatud isiku asetamine endisesse olukorda), vaid toob kaasa põhjendamatuid piiranguid kannatanu õigustele. Autor on seisukohal, et Eesti õiguses ei ole kannatanule asendusauto kulude hüvitamine kooskõlas kahju täieliku hüvitamise põhimõttega, erinevalt Saksa õigusest, sest VÕS-i regulatsioon seab piirangud asendusauto kulude hüvitamisele. Kuna VÕS-i vastav säte ei ole vastuolus Põhiseadusega, ning nimetatud piirang on seadusandja tahe, siis riigi autonoomiast tulenevalt võib seadusandja vastavaid piiranguid siseriiklikus õiguses ette näha.

Täiendavalt leiab autor, et asendusauto kulu reguleeriva sätte sõnastus on segane ja seda tõlgendatakse erinevate institutsioonide poolt erinevalt. Sellest tulenevalt teeb autor ettepaneku VÕS § 132 lg 4 esimese lause muutmiseks, pakkudes välja uueks sõnastuseks: "Kui kahjustatud asi oli isikule vajalik tulu teenimiseks, siis hõlmab kahjuhüvitis ka samaväärse asja kasutamise

¹⁹⁷ Kindlustusandjalt saadud info (materjalid on autori valduses).

¹⁹⁸ RKTko 3-2-1-19-13, p 14.

kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul". Sel juhul ei oleks hüvitise saamine piiratud ainult juriidiliste isikutega, vaid hüvitist saaks nõuda ka füüsilised isikud, kes tõendavad, et kasutavad sõidukit tulu teenimiseks. Autori hinnangul kataks selline sätte sõnastus ära ka olukorrad, kus kannatanu vajab sõidukit tööl käimiseks.

Saksa õigusest inspireerituna pakub autor teise alternatiivina välja, et VÕS-st kaotataks piirangud asendusauto kulude hüvitist saama õigustatud isikutele ning asendusauto kulude hüvitamise regulatsioon viidaks vastavusse kahju hüvitamise üldise eesmärgiga asetada kahjustatud isik juhtumieelsesesse olukorda. Sel juhul pakub autor välja VÕS § 132 lg 4 esimese lause sõnastuseks: "Kahjuhüvitis hõlmab ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul".

Nimetatud muudatused vähendaks kindlustusandjate halduskoormust asendusauto kulude põhjendatuse väljaselgitamisel ning oleksid selgemad kannatanutele endile.

KOKKUVÕTE

2021. aastal vastu võetud direktiiviga (EL) 2021/2118 muudeti direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. Direktiivi eesmärgiks oli kaotada siseriiklikust õigusest vastuolud kahju hüvitamisel ning tagada parem kooskõla võlaõiguse ja senise praktikaga. Direktiiv ei näe ette võimalust välistada siseriiklikus õiguses teatud osa kahjust, mille eest sõiduki kasutaja muidu siseriikliku õiguse alusel vastutaks. Kannatanu nõude osas on kahju tekitaja ja tema kindlustusandja VÕS § 521 lg 2 kohaselt solidaarvõlgnikud ning kindlustusandja vastu peab saama esitada nõuded samal õiguslikul alusel, kui kahju tekitaja vastu. Eestis jõustusid muudatused 1.12.2024 kehtima hakanud LKindlS-s ning suurimateks muudatusteks olid kindlustusjuhtumi definitsiooni muutumine, avari tagajärjel sõiduki väärtuse vähenemise ja asendusauto kulude hüvitamise piirangute kaotamine LKindlS-st.

Autori fookuses ei olnud kõik muudatused, mis LKindlS-s tehti, vaid autor otsis vastust neljale küsimusele. Esimesena otsis autor vastust küsimusele, millised on väärtuse vähenemise tuvastamise ja kvantifitseerimise probleemid Eesti õiguses ning kas kindlustusandjate praktika (metoodika) on kooskõlas seadusest tulenevate põhimõtetega? Vastust otsides analüüsis autor Eesti ja Saksa õigust ning kindlustusandjate praktikat. Kindlustusandja peab sõiduki väärtuse vähenemise hüvitama vastavalt VÕS § 132 lg-s 3 sätestatule. Nimetatud säte näeb ette, et kahjuhüvitis peab hõlmama eelkõige asja parandamise mõistlikud kulud ning võimaliku väärtuse vähenemise. Eestis puudub kehtiv kohtupraktika sõiduki väärtuse vähenemise ja hüvitise suuruse määramise osas ning seetõttu on ainsaks juhendmaterjaliks LKF-i koostatud metoodika. Vaatamata asjaolule, et metoodika on soovituslikuks materjaliks kindlustusandjatele, jõudis autor seisukohale, et kindlustusandjad ei tohiks sõiduki väärtuse vähenemise hüvitise määramisel nimetatud metoodikast lähtuda. Metoodika jätab kindlustusandjatele avara diskretsiooni ulatuse, mistõttu ei pruugi kõik kindlustusandjad seda ühetaoliselt tõlgendada. Selline käsitlus on aga vastuolus õigusselguse ja õiguskindluse põhimõttega. Lisaks seab metoodika piirangud kahju hüvitamisele, mida seadus ette ei näe. Selline käsitlus on otseselt vastuolus direktiiviga 2009/103/EÜ. Võrdlusena kasutas autor Saksa õigust, kus on selged kriteeriumid, kuidas tuvastada, et sõiduki väärtus on vähenenud ja mille alusel arvutada hüvitis. Kokkuvõtvalt jõudis autor esimesele küsimusele vastates järeldusele, et Eestis puudub selge ja ühtne lähenemine, kuidas tuvastada, et sõiduki väärtus on peale kindlustusjuhtumi toimumist, kuid selle nõuetekohast taastamist väiksem, võrreldes avariivabade sõidukitega ning kindlustusandjate praktika ei ole kooskõlas seadusest tulenevate

põhimõtetega. Sellest tulenevalt leiab autor, et Eestis tuleks sõidukite võimaliku väärtuse vähenemise regulatsiooni selgemaks ja läbipaistvamaks muuta, pakkudes välja järgmise lahenduse. Koostada või tellida pädevatelt instantsidelt automüügi laiapõhjaline turu-uuring, selgitamaks välja, kas Eestis mõjutab sõidukite hinda asjaolu, et sõiduk on avariis osalenud. Kui uuringuga selgitatakse välja, et avariis osalemine mõjutab Eestis sõidukite turuhinda, siis oleks võimalik koostada mudelite löikes statistika, kui palju protsentuaalselt vastav asjaolu sõiduki müügihinda iga konkreetse mudeli puhul mõjutab. Kui uuringu tulemus ja hinnamõjutusprotsent teada, siis saab tabelit margipõhiselt kasutada. See muudaks olukorra selgemaks kindlustusandjate ja kahju kannatanute jaoks ning tagaks õiguskindluse ja õigusselguse.

Teisele küsimusele, milline on kindlustusandjate diskretsiooni ulatus asendusauto kulude põhjendatuse hindamisel ning kas see on õigusselguse ja õiguskindluse põhimõtetega kooskõlas, vastust otsides analüüsis autor LKF-i koostatud metoodikat ning kindlustusandjate praktikat. Autori hinnangul ei kitsenda metoodika kannatanute õigust asendusauto kulude hüvitisele ning seetõttu ei ole metoodika vastuolus kehtiva õiguse ja direktiiviga. Vaatamata sellele on autor seisukohal, et metoodika üldisuse tõttu ei pruugi kindlustusandjad seda ühetaoliselt tõlgendada. Tulenevalt seaduse segasest sõnastusest ja metoodika üldisusest on kindlustusandjatel asendusauto kulude põhjendatuse kindlakstegemisel väga suur diskretsiooni ulatus. Arvestades asjaolu, et Eestis on 11 liikluskindlustust pakkuvat kindlustusandjat ning asendusauto kulude hüvitamine sõltub otseselt kindlustusandja tõlgendusest konkreetsele olukorrale, siis on sisuliselt 11 erinevat praktikat asendusauto kulude hüvitamiseks. Selline käsitlus ei ole kooskõlas õiguskindluse ja õigusselguse põhimõttega, kuna vastavate kulude hüvitamine sõltub otseselt kindlustusandja subjektiivsest hinnangust. Autori hinnangul oleks ühtse praktika kujundamiseks vajalik, et seadusandja sätestaks selged ja konkreetset eeldused hüvitise saamiseks.

Kolmandana otsis autor vastust küsimusele, millised on asendusauto kulude hüvitamise eeldused VÕS § 132 lg 4 alusel ning kuidas on neid sisustanud Eesti kohtupraktika ja kindlustuspraktika? Antud küsimusele vastust otsides analüüsis autor Riigikohtu ja kindlustusandjate praktikat. Asendusauto kulude hüvitamise eeldused VÕS § 132 lg 4 kohaselt on kindlustusjuhtumi toimumine, kannatanu sõiduki kahjustumine ning selle tagajärjel ei saa kannatanu oma sõidukit kasutada, lisaks peab sõiduk olema kannatanule vajalik ja kasulik. Autori hinnangul on viimane eeldus enim probleeme valmistav, kuna seadus ei anna selgeid suuniseid, millal saab lugeda, et asi on isikule vajalik või kasulik. Samuti ei ole Riigikohus

selgitanud täpseid kriteeriume. Olukord on selge, kui kannatanu on juriidiline isik ja kahjustada saanud sõidukit kasutatakse majandus- ja kutsetegevuses, kuid füüsiliste isikute korral on Riigikohus saatnud asja uueks otsustamiseks madalama astme kohtule, et kohus selgitaks välja, kas asi on isikule vajalik või kasulik. Kindlustusandjad on antud küsimusele oluliselt liberaalsemalt lähenenud ja väljastanud kannatanutele asendusauto ka siis, kui kannatanu vajab asendussõidukit tööle sõitmiseks või laste lasteaeda transportimiseks. Kui kannatanul on perekonnas erivajadusega või füüsilise puudega pereliige ning sõidukit vajatakse abivajaja transportimiseks, siis on kindlustusandjad pidanud seda piisavaks põhjendatuseks ja asendusauto kulu hüvitanud. Kokkuvõtvalt leidis autor, et seadus ei anna ammendavat loetelu eeldustest, millal tuleb lugeda, et sõiduk on kannatanule vajalik või kasulik ning sellest tulenevalt erineb kohtupraktika kindlustusandjate praktikast. Õiguskindluse ja õigusselguse põhimõttest tulenevalt peaks kahju hüvitamise praktika olema ühtne. Selleks tuleks muuta VÕS § 132 lg 4 sõnastust ning sätestada selged ja konkreetset eeldused hüvitise saamiseks.

Neljandaks otsis autor vastust küsimusele, kas asendusauto kulude hüvitamise praktika Eestis vastab kahju hüvitamise eesmärgile (kahjustatud isiku asetamine endisesse olukorda) või toob kaasa põhjendamatu piiranguid kannatanu õigustele? Sellele küsimusele vastust otsides võrdles autor Põhiseadust ja võlaõigusseaduse kahjuhüvitamise sätteid. VÕS § 132 lg 4 piirab isikute ringi, kellel on õigust asendusauto kulude hüvitamisele liiklusõnnetuse korral. Seadusega sätestatakse, et eelkõige on õigus asendusauto kulude hüvitisele isikutel, kes tegutsevad majandus- või kutsetegevuses. Põhiseaduse § 25 näeb ette, et igaühel on õigus talle ükskõik kelle poolt õigusvastaselt tekitatud moraalse ja materiaalse kahju hüvitamisele. Õnnetusjuhtumi tagajärjel asendusautole tekkivad kulutused on otsene materiaalne kahju, mis tuleks kannatanule hüvitada. Nimetatud põhiseaduse sättest ei tulene kitsendust kannatanule kahju hüvitamisel. Kuigi seaduse sõnastus ei sisalda otsest viidet hüvitispõhiõiguse piiramise võimaluse kohta, on see siiski tuletatav sätte tõlgendamise teel. Riigikohus on otsuses nr 3-3-1-32-16 märkinud, et kui on olemas seadus, mis näeb ette kahju hüvitamise, siis tuleb hüvitis mõista välja kahju hüvitamist reguleeriva seaduse, mitte PS § 25 alusel.

Riigikohtu ja kindlustusandjate praktika analüüsi tulemusena asub autor seisukohale, et asendusauto kulude hüvitamise praktika Eestis vastab VÕS § 132 lg-s 4 sätestatule, kuid antud säte ise ei vasta kahju hüvitamise üldisele eesmärgile (kahjustatud isiku asetamine endisesse olukorda), vaid toob kaasa põhjendamatu piiranguid kannatanu õigustele. Autor on seisukohal, et Eesti õiguses ei ole kannatanule asendusauto kulude hüvitamine kooskõlas kahju täieliku hüvitamise põhimõttega, sest VÕS-i regulatsioon seab piiranguid asendusauto kulude

hüvitamisele. Kuna VÕS-i vastav sätte ei ole vastuolus Põhiseadusega, ning nimetatud piirang on seadusandja tahe, siis riigi autonoomiast tulenevalt võib seadusandja vastavaid piiranguid siseriiklikus õiguses ette näha.

Autori hinnangul on asendusauto kulu reguleeriva sätte sõnastus ebaselge ja seda tõlgendatakse erinevate institutsioonide poolt erinevalt. Sellest tulenevalt teeb autor ettepaneku VÕS § 132 lg 4 esimese lause muutmiseks, pakkudes välja uueks sõnastuseks: "Kui kahjustatud asi oli isikule vajalik tulu teenimiseks, siis hõlmab kahjuhüvitis ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul". Sellisel juhul saaksid hüvitist nõuda nii juriidilised kui ka füüsilised isikud, kes tõendavad, et kasutavad sõidukit tulu teenimiseks. Autori hinnangul kataks selline sätte sõnastus ära ka olukorrad, kus kannatanu vajab asendussõidukit tööl käimiseks.

Saksa õigusest inspireerituna pakub autor teise alternatiivina välja, et VÕS-st kaotataks piirangud asendusauto kulude hüvitist saama õigustatud isikutele ning asendusauto kulude hüvitamise regulatsioon viidaks vastavusse kahju hüvitamise üldise eesmärgiga - asetada kahjustatud isik juhtumieelsesesse olukorda. Sel juhul pakub autor välja VÕS § 132 lg 4 esimese lause sõnastuseks: "Kahjuhüvitis hõlmab ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul".

Igapäevaselt osaleb liikluses suur hulk inimesi ja kõik liiklejad võivad sattuda õnnetusse. Õnnetusse sattumisega seisab igaüks silmitsi probleemiga sõiduki võimaliku väärtuse vähenemise ja asendusauto kulude hüvitamisega. Tegemist on aktuaalse probleemiga, mis vajab seadusandlikul tasemel lahendust. Ometigi ei ole eelnevalt nimetatud teemadele tähelepanu juhitud ega ühtegi Juridica artiklit avaldatud. Käesoleva töö valguses loodab autor, et see paneb aluse nimetatud teemadel õiguskirjanduse ja õiguslase diskussiooni tekkeks ning jõuab lõpuks ka seadusandlikul tasemel lahenduseni.

ABSTRACT

On November 24, 2021, the European Parliament and the Council of the European Union adopted Directive (EU) 2021/2118 (the MID Amendment Directive), amending Directive 2009/103/EC (the MID Directive) on civil liability insurance for the use of motor vehicles and the enforcement of the obligation to insure against such liability. The purpose of the Directive was to eliminate inconsistencies in national law regarding compensation for damages and to ensure better alignment with the law of obligations and existing practice. The Directive does not provide for the possibility of excluding, under national law, a certain portion of the damage for which the vehicle user would otherwise be liable under national law. With regard to the victim's claim, the party causing the damage and their insurer are jointly and severally liable under the Law of Obligations Act, and claims against the insurer must be brought on the same legal basis as claims against the party causing the damage. In Estonia, amendments to the Motor Insurance Act, which took effect on December 1, 2024, came into force; the most significant changes included a revised definition of an insured event, the removal of limitations on compensation for the depreciation of a vehicle's value following an accident, and the removal of limitations on compensation for the costs of a replacement vehicle from the Motor Insurance Act.

The author did not focus on all the amendments made to the Motor Insurance Act, but rather sought answers to four questions. First, the author sought an answer to the question of what the problems are in identifying and quantifying depreciation under Estonian law, and whether insurers' practices (methodologies) are consistent with the principles arising from the law. In seeking an answer, the author analyzed Estonian and German law as well as insurers' practices. The insurer must compensate for the vehicle's loss of value in accordance with § 132(3) of the Law of Obligations Act. This provision stipulates that compensation for damages must primarily cover the reasonable costs of repairing the item and any loss of value. There is no established case law in Estonia regarding the determination of a vehicle's depreciation and the amount of compensation; therefore, the only guidance available is the methodology prepared by the Estonian Motor Insurance Bureau (EMIB). Despite the fact that the methodology is intended as a guideline for insurers, the author concluded that insurers should not rely on the methodology when determining compensation for a vehicle's loss of value. The methodology leaves insurers with a wide scope of discretion, which means that not all insurers may interpret it uniformly. Such an approach, however, is contrary to the principles of legal clarity and legal

certainty. Furthermore, the methodology imposes limitations on compensation for damages that are not provided for by law. Such an approach is in direct conflict with Directive 2009/103/EC. As a point of comparison, the author referred to German law, which provides a clear understanding of how to determine a vehicle's depreciation and the basis for calculating compensation. In summary, in answering the first question, the author concluded that in Estonia there is no clear and uniform understanding of how to determine that a vehicle's value is lower after an insured event but that its value after proper restoration is lower compared to accident-free vehicles, and that insurers' practices are not in line with the principles derived from the law. Consequently, the author finds that the regulation of potential vehicle depreciation in Estonia should be made clearer and more transparent, proposing the following solution: Conduct or commission a comprehensive market survey of the car sales sector from the relevant authorities to determine whether the fact that a vehicle has been involved in an accident affects its price in Estonia. If the study determines that being involved in an accident affects the market price of vehicles in Estonia, it would be possible to compile statistical models showing the percentage by which this factor affects the selling price of each specific model. Once the study results and the percentage of price impact are known, the table can be used on a brand-by-brand basis. This would clarify the situation for insurers and claimants and ensure legal certainty and clarity.

In seeking an answer to the second question—namely, what is the scope of insurers' discretion in assessing the reasonableness of replacement car costs, and whether this is consistent with the principles of legal clarity and legal certainty—the author analyzed the methodology developed by the LKF and the practices of insurers. In the author's assessment, the methodology does not restrict the right of victims to compensation for the costs of a replacement vehicle and, therefore, the methodology is not in conflict with applicable law and the Directive. Nevertheless, the author is of the opinion that, due to the general nature of the methodology, insurers may not interpret it uniformly. Due to the ambiguous wording of the law and the general nature of the methodology, insurers have a very broad scope of discretion in determining the reasonableness of replacement car costs. Given that there are 11 insurers offering motor insurance in Estonia and that the reimbursement of replacement car costs depends directly on the insurer's interpretation of the specific situation, there are effectively 11 different practices for reimbursing replacement car costs. Such an approach is inconsistent with the principles of legal certainty and clarity, as reimbursement of the relevant costs depends

directly on the insurer's subjective assessment. To establish a uniform practice, the legislature should set forth clear and specific requirements for receiving compensation.

Third, the author sought to answer the question of what are the prerequisites for reimbursement of replacement vehicle costs under § 132(4) of the Law of Obligations Act, and how these have been interpreted in Estonian case law and insurance practice. In seeking an answer to this question, the author analyzed the practice of the Supreme Court and insurance providers. The prerequisites for reimbursement of replacement vehicle costs under § 132(4) of the Law of Obligations Act are the occurrence of an insured event, damage to the victim's vehicle, and, as a result, the victim's inability to use their vehicle; furthermore, the vehicle must be necessary and useful to the victim. In the author's view, the latter prerequisite causes the most problems, as the law does not provide clear guidelines on when a vehicle can be considered necessary or useful to a person. Nor has the Supreme Court specified precise criteria. The situation is clear when the injured party is a legal entity and the damaged vehicle is used for business or professional purposes; however, in cases involving natural persons, the Supreme Court has remanded the matter to a lower court for a new ruling, so that the court may determine whether the vehicle is necessary or useful to the individual. Insurers have taken a significantly more liberal approach to this issue and have provided victims with a replacement vehicle even when the victim needs the replacement vehicle to commute to work or transport children to daycare. If the victim has a family member with special needs or a physical disability and the vehicle is needed to transport the person in need of assistance, insurers have considered this sufficient justification and provided a replacement vehicle. In summary, the author found that the law does not provide an exhaustive list of criteria for determining when a vehicle is necessary or useful to the victim, and consequently, court practice differs from that of insurers. In accordance with the principles of legal certainty and clarity, the practice of awarding damages should be consistent. To this end, the wording of § 132(4) of the Law of Obligations Act should be amended to establish clear and specific conditions for receiving compensation.

Fourth, the author sought to answer the question of whether the practice of reimbursing the costs of a replacement vehicle in Estonia serves the purpose of compensating for damages (restoring the injured party to their former situation) or imposes unjustified restrictions on the victim's rights. In seeking an answer to this question, the author compared the provisions on compensation for damages in the Constitution and the Law of Obligations Act. Section 132(4) of the Law of Obligations Act limits the group of persons entitled to reimbursement of

replacement car costs in the event of a traffic accident. The law stipulates that, first and foremost, persons engaged in economic or professional activities are entitled to compensation for the costs of a replacement vehicle. Article 25 of the Constitution provides that everyone has the right to compensation for moral and material damage unlawfully caused to them by anyone. Expenses incurred for a replacement vehicle as a result of an accident constitute direct material damage that should be compensated to the victim. No restriction on compensating the victim for damages arises from the aforementioned provision of the Constitution. Although the wording of the law does not contain a direct reference to the possibility of limiting the fundamental right to compensation, this can nevertheless be inferred through interpretation of the provision. The Supreme Court has noted in Decision No. 3-3-1-32-16 that if there is a law providing for compensation for damages, then compensation must be awarded based on the law regulating compensation for damages, not on the basis of Article 25 of the Constitution.

Based on an analysis of the case law of the Supreme Court and the practices of insurance providers, the author takes the position that the practice of reimbursing the costs of a replacement vehicle in Estonia complies with the provisions of § 132(4) of the Law of Obligations Act, but this provision itself does not serve the general purpose of compensation for damages (restoring the injured party to their former situation), but rather imposes unjustified restrictions on the victim's rights. The author is of the opinion that, under Estonian law, the reimbursement of replacement car costs to the victim is not consistent with the principle of full compensation for damages, as the regulation in the Law of Obligations Act imposes restrictions on the reimbursement of replacement car costs. Since the relevant provision of the Law of Obligations Act does not conflict with the Constitution, and the aforementioned restriction reflects the intent of the legislature, the legislature may, by virtue of the state's autonomy, provide for such restrictions in domestic law.

In the author's view, the wording of the provision governing the cost of a replacement vehicle is ambiguous and is interpreted differently by various institutions. Consequently, the author proposes amending the first sentence of § 132(4) of the Law of Obligations Act, suggesting the following new wording: "If the damaged item was necessary for the person to earn income, then compensation for damages also covers the costs of using an equivalent item during the period of repairing the damaged item or procuring a new one." In this case, compensation would not be limited solely to legal entities; natural persons who can prove that they use the

vehicle to earn income could also claim compensation. In the author's view, this wording would also cover situations where the injured party needs the vehicle to commute to work.

Inspired by German law, the author proposes, as a second alternative, that the restrictions on persons entitled to compensation for the costs of a replacement vehicle be removed from the Law of Obligations Act, and that the regulation governing compensation for such costs be brought into line with the general objective of compensation for damages—namely, to restore the injured party to their pre-incident situation. In this case, the author proposes the following wording for the first sentence of § 132(4) of the Law of Obligations Act: “Compensation for damages also covers the costs of using an equivalent item during the period of repairing the damaged item or procuring a new one.”

Every day, a large number of people commute and all road users are at risk of being involved in an accident. In the event of an accident, everyone faces the problem of potential depreciation of the vehicle's value and compensation for the costs of a replacement vehicle. This is a pressing issue that requires a solution at the legislative level. However, no attention has been drawn to the aforementioned topics, nor has any article been published in *Juridica*. In light of this work, the author hopes that it will lay the groundwork for legal literature and legal discussion on these topics and ultimately lead to a solution at the legislative level.

LÜHENDID

1. BGB - *Bürgerliches Gesetzbuch* (Saksa tsiviilseadustik)
2. BGH - *Bundesgerichtshof* (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus)
3. EKsL - Eesti Kindlustusseltside Liit
4. FI - Finantsinspeksioon
5. IKÜM - Isikuandmete kaitse üldmäärus
6. KindITS - Kindlustustegevuse seadus
7. LKF - Liikluskindlustus Fond
8. LKindIS - Liikluskindlustuse seadus
9. LS - liiklusseadus
10. MID - *Motor Insurance Directive* (Euroopa Liidu liikluskindlustuse direktiiv)
11. PS - Eesti Vabariigi põhiseadus
12. StVG - *Straßenverkehrsgesetz* (Saksa liiklusseadus)
13. ZPO - *Zivilprozessordnung* (Saksa tsiviilkohtumenetluse seadustik)
14. TsMS - Tsiviilkohtumenetluse seadustik
15. TsÜS - Tsiviilseadustiku üldosa seadus
16. VÕS - Võlaõiguse seadus

KASUTATUD MATERJALID

Kasutatud kirjandus

1. Allmäe, M. jt Kindlustuslepitusorgan kui erasektori initsiatiivil loodud võimalus lahendada kindlustusvaidlusi kohtuväliselt. - *Juridica* 2014/1.
2. Brabec, M. Unfallbedingter Aufschlag auf den Mietwagen-Normaltarif. - *MRW Mietwagenrecht aktuell* 2018/2.
3. Dannemann, G., Schulze, R. (toim). German Civil Code = Bürgerliches Gesetzbuch (BGB): article-by-article commentary. Volume I: Books 1–3 (§§ 1–1296). München: C. H. Beck 2020.
4. Haavasalu, K. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. - *Juridica* 2007/II.
5. Hiiob, T. Kahjustatud isiku õigused suhetes kahju tekitaja vastutuskindlustusandjaga. - *Juridica* 2018/7.
6. Kuslap, H-L. Kindlustusandja täitmiskohustus liikluskindlustuses – kas kahjustatud isikuid täielikult või üksnes osaliselt kaitsev? - *Juridica* 2024/1.
7. Kõve, V jt (koost). Tsiviilkohtumenetluse seadustik I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.
8. Lahe, J. Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon: kas oodata on paradigma muutust? - *Juridica* 2018/7.
9. Lahe, J., Kull, I. Lähedaste võimalus saada mittevarelise kahju hüvitist. Kas Riigikohtu diskretsioon või seadusandja võimalus? - *Juridica* 2023/7.
10. Lahe, J., Kull, I. Motor vehicle operational risk and awarding damages in the event of a traffic accident - *Journal of European Tort Law* 2014/5(1).
11. Lahe, J., Luik, O-J. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018.
12. Lahe, J., Luik, O-J., Merila, M (koost.). Liikluskindlustuse seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.
13. Luik, O-J. The application of principles of European insurance contract law to policyholders of the Baltic States: A measure for the protection of policyholders. *Dissertationes iuridicae Universitatis Tartuensis*. University of Tartu, 2016, Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/8fc7fddb-3c53-49ae-8228-14e901f1c9e4/content> (27.04.2026).
14. Luik, O-J., Kõve, V. 18 aastat liikluskindlustuse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? - *Juridica* 2011/IV.

15. Luts-Sootak, M. Eesti õiguse Saksa päike. - Juridica 2023/6.
16. Madise, Ü. jt (koost). Eesti Vabariigi Põhiseadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2017.
17. Pärnamägi, I. Saksa mõju Eesti õiguses. - Õiguskeel 2014/1.
18. Roberto, V. Ersatzfähigkeit abstrakter Schäden. Merkantiler Minderwert, Nutzungsausfall und Schadensregulierung. - Aktuelle Juristische Praxis 2019/12.
19. Sein, K. Kindlustusandja poolt kindlustusvõtja terviseandmete töötlemise õiguslik alus. - Juridica 2022/3.
20. Sein, K., Mikiver, M., Tupay, P. K. Pilguheit andmesubjekti õiguskaitsevahenditele uues isikuandmete kaitse üldmääruses. - Juridica 2018/2.
21. Siilaberg, S. Deliktiõiguslik vastutus isikuandmete töötlemise nõuete rikkumisel tekitatud mittevahalise kahju eest. Magistritöö. Tallinn: Tartu Ülikool, 2025. Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/93a3e963-fe45-4f13-acc0-08184f8e8cef/content> (27.04.2026).
22. Tigasson, T. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävitamise ja mittevahalise kahju tekitamise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool, 2017. Arvutivõrgus <https://dspace.ut.ee/items/b3352f91-ecc8-4021-8cbf-6077a15a7420> (27.04.2026).
23. Trömner, M. Decrease in market value of a motor vehicle. - European Scientific Journal 2014/10 (special edition), vol 1.
24. Varul, P. jt (koost). Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura 2010.
25. Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus I. Üldosa (§§ 1-207). Komm vlj. Tallinn: Juura 2016.
26. Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus III. Komm vlj. Tallinn: Juura 2021.
27. Värvi, A., Luik, O.-J. Mittevahalise kahju liikluskindlustuses hüvitamise nõudeõiguslikud probleemid - Juridica 2021/5.

Kasutatud Eesti õigusaktid

28. Eesti Vabariigi põhiseadus - RT I, 11.04.2025, 3.
29. Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon.- RT II, 2010,14, 54.
30. Isikuandmete kaitse seadus. - RT I, 06.03.2026, 10.
31. Kindlustustegevuse seadus. - RT I, 17.03.2026, 5.
32. Liikluskindlustuse seadus. - RT I, 11.04.2014, 1.
33. Liikluskindlustuse seadus. - RT I, 29.06.2024, 10.

34. Liikluskindlustuse seadus. - RT I, 29.06.2024, 12.
35. Liiklusseadus. - RT I, 14.11.2025, 22.
36. Tsiiviilkohtumenetluse seadustik - RT I, 03.04.2025, 2.
37. Tsiiviilseadustiku üldosa seadus - RT I, 31.12.2024, 48.
38. Võlaõigusseadus. - RT I, 04.07.2024, 17.
39. Võlaõigusseadus. - RT I, 11.11.2025, 16.

Kasutatud rahvusvahelised ja muude jurisdiktsioonide õigusaktid

40. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (inglisekeelne tõlge). Berlin: Bundesministerium der Justiz. Arvutivõrgus. https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/index.html (27.04.2026).
41. Euroopa liidu lepingu ja euroopa liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioonid (2016/C 202/01). - C 202/1, 7.6.2016. Arvutivõrgus: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:12016ME/TXT> (27.04.2026).
42. Euroopa Liidu Põhiõiguste Harta (2016/C 202/02). - C 202/389, 7.6.2016. Arvutivõrgus: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:12016P/TXT> (27.04.2026).
43. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2021/2118, 24. november 2021, millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (EMPs kohaldatav tekst). - OJ L 430/1, lk 1-23. Arvutivõrgus: <http://data.europa.eu/eli/dir/2021/2118/oj> (27.04.2026).
44. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16. september 2009, mootorsõidukite kasutamise tsiiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (kodifitseeritud versioon) (EMP-s kohaldatav tekst). - OJ L 263/11, lk 11-31. Arvutivõrgus: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj> (27.04.2026).
45. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2016/679, 27. aprill 2016, füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (EMP-s kohaldatav tekst). - L 119/1, 4.5.2016. Arvutivõrgus:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32016R0679>

(27.04.2026).

46. Straßenverkehrsgesetz (StVG) (ingl tõlge). Berlin: Bundesministerium der Justiz.

Arvutivõrgus: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stvg/englisch_stvg.html

(27.04.2026).

47. Zivilprozessordnung (ZPO) (ingliskeelne tõlge). Berlin: Bundesministerium der Justiz. Arvutivõrgus:

https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_zpo/englisch_zpo.html (27.04.2026).

Kasutatud normatiivallikad

48. Eesti Liikluskindlustuse Fondi arvamus liikluskindlustuse seaduse eelnõu kohta 423 SE (LKF_ettepanekud_423SE.pdf). Arvutivõrgus:

<https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/arvamused/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/liikluskindlustuse-seadus/> (27.04.2026).

49. Liikluskindlustuse seaduse ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskirja (dokument nr 23-1362/08) lisa – märkuste tabel.

Rahandusministeerium 2024. Arvutivõrgus:

<https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/01a02057-283f-4ec0-9005-3de968625b40> (27.04.2026).

50. Liikluskindlustuse seaduse ning sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. Rahandusministeerium 2024. Arvutivõrgus:

<https://www.riigikogu.ee/download/51fbae33-d443-47f4-bc5a-6f19044102e3> (27.04.2026).

Kasutatud Eesti kohtupraktika

51. RKHKo 3-3-1-32-16.

52. RKHKo 3-3-1-84-12.

53. RKHKo 3-23-1409.

54. RKKKo 1-21-3082.

55. RKKKo 3-1-1-117-12.

56. RKTKm 2-20-5374.

57. RKTKo 2-16-6563.

58. RKTKo 2-22-17410.

59. RKTko 3-2-1-19-08.
60. RKTko 2-16-5564.
61. RKTko 2-17-11269.
62. RKTko 2-18-11694.
63. RKTko 2-18-13432.
64. RKTko 2-19-3808.
65. RKTko 2-20-10127.
66. RKTko 2-21-8877.
67. RKTko 2-22-10090.
68. RKTko 2-22-7750.
69. RKTko 3-2-1-121-08.
70. RKTko 3-2-1-137-05.
71. RKTko 3-2-1-178-12.
72. RKTko 3-2-1-19-13.
73. RKTko 3-2-1-30-15.
74. RKTko 3-2-1-36-15.
75. RKTko 3-2-1-45-08.
76. RKTko 3-2-1-82-16.
77. RKTko 3-2-1-90-14.
78. RKTko 3-2-1-91-07.

Kasutatud Euroopa Liidu kohtupraktika

79. EKO C-100/18, *Línea Directa Aseguradora SA versus Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, ECLI:EU:C:2019:517.
80. EKO C-618/21, *AR versus PK S.A., CR ja BF versus SI S.A. ja ZN versus MB S.A. ja NK sp. z o.o. s.k. versus PK SA ja KP versus SI S.A. ja RD Sp. z o.o. versus EZ S.A.*, ECLI:EU:C:2023:278.
81. EKO C-514/16, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade versus José Manuel Proença Salvador, Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, Jorge Oliveira Pint*, ECLI:EU:C:2017:908.

Kasutatud välisriikide kohtupraktika

82. BGH, VI ZR 82/57, 29.04.1958. -
https://www.prinz.law/static/urteile/pdf/bgh/VI_ZR_82-57.pdf (27.04.2026).
83. BGH, VI ZR 238/60, 3.10.1961. -
https://www.prinz.law/static/urteile/pdf/bgh/VI_ZR_238-60.pdf (27.04.2026).
84. BGH, VI ZR 72/65, 2.12.1966. -
https://www.prinz.law/static/urteile/pdf/bgh/VI_ZR_72-65-ok.pdf (27.04.2026).
85. BGH, VI ZR 7/09, 2.2.2010.-
https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/Zivilsenate/VI_ZS/2009/VI_ZR_7-09.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (27.04.2026).
86. BGH, VI ZR 139/08, 2.02.2010. -
https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/Zivilsenate/VI_ZS/2008/VI_ZR_139-08.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (27.04.2026).
87. BGH, VI ZR 6/09, 9.03.2010. -
https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/Zivilsenate/VI_ZS/2009/VI_ZR_6-09.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (27.04.2026).
88. BGH, VI ZR 357/13, 22.07.2014. -
https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/Zivilsenate/VI_ZS/2013/VI_ZR_357-13.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (27.04.2026).
89. BGH, VI ZR 141/18, 12.02.2019. -
https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/Zivilsenate/VI_ZS/2018/VI_ZR_141-18.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (27.04.2026).
90. BGH, VI ZR 239/23, 16.07.2024 -
https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/Zivilsenate/VI_ZS/2023/VI_ZR_239-23.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (27.04.2026).
91. BGH, VI ZR 243/23, 16.07.2024. -
https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/Zivilsenate/VI_ZS/2023/VI_ZR_243-23.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (27.04.2026).

Muud allikad

92. [EKSS] "Eesti keele seletav sõnaraamat" 2009. Arvutivõrgus:
<https://arhiiv.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=eelkõige&F=M> (27.04.2026).

93. Auto24.ee - suurim valik sõidukeid. Arvutivõrgus: <https://www.auto24.ee> (27.04.2026).
94. Bolt. Arvutivõrgus: <https://bolt.eu/en/> (27.04.2026).
95. Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus). Arvutivõrgus: https://www.bundesgerichtshof.de/DE/Home/home_node.html (27.04.2026)
96. Eesti Kindlustusseltside Liit. Arvutivõrgus: <https://eksl.ee> (27.04.2026).
97. Eesti Liikluskindlustuse Fond- statistika. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/statistika> (27.04.2026).
98. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/meist/eesti-liikluskindlustuse-fond> (27.04.2026).
99. Info LKF-i juhatusest (materjalid on autori valduses).
100. Kindlustusandjate saadud info (materjalid on autori valduses).
101. Kindlustuse ja liikluskindlustuse lepitusorgan- näiteid lepitusest. Arvutivõrgus: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Lepitus_naidisjuhtumid_202201.pdf (27.04.2026).
102. Lepitus. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/lepitusorgan> (27.04.2026).
103. Liikluskindlustuse lepitusorgan. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/lepitusorgan> (27.04.2026).
104. LKF metoodika: asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine. Arvutivõrgus: [https://www.lkf.ee/sites/default/files/Asendusauto_huvitis_metoodika\(15\).pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/Asendusauto_huvitis_metoodika(15).pdf) (27.04.2026).
105. LKF metoodika: auto väärtuse vähenemise hüvitamine. Arvutivõrgus: [https://www.lkf.ee/sites/default/files/Auto_vaartuse_vahenemine_huvitis_metoodika\(7b\).pdf](https://www.lkf.ee/sites/default/files/Auto_vaartuse_vahenemine_huvitis_metoodika(7b).pdf) (27.04.2026).
106. LKF-lt saadud info (materjalid on autori valduses).
107. Marktpreisspiegel Mietwagen. Arvutivõrgus: <https://mietwagenspiegel.iao.fraunhofer.de> (27.04.2026).
108. Sõiduki liikluskahjude kontroll. Arvutivõrgus: <https://www.lkf.ee/et/kahjukontroll> (27.04.2026).
109. Tartu Ülikooli digiarhiiv ADA (otsisõnad: magistritööd, liikluskindlustus).
Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/search?spc.page=1&query=liikluskindlustus&f.subject=magistritöööd,equals&f.subject=liikluskindlustus,equals> (27.04.2026).

110. Transpordiamet- sõidukite statistika. Arvutivõrgus:

<https://www.transpordiamet.ee/soidukite-statistika> (27.04.2026).

111. Uber. Arvutivõrgus: <https://www.uber.com/ee/et/> (27.04.2026).

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Janno Luhaäär ,

annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose

Väärtuse vähenemise ja asendusauto kulude hüvitamine liikluskindlustuses ,

mille juhendajad on Phd Olavi-Jüri Luik ja Phd Age Värv ,

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada Tartu Ülikooli digitaalarhiivi kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni;

annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni;

olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;

kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Janno Luhaäär

27.04.2026