

TARTU ÜLIKOOL  
SOTSIAALTEADUSTE VALDKOND  
ÕIGUSTEADUSKOND  
Eraõiguse osakond

Kardo Karon

**LIIKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSANDJA MITTEVARALISE KAHJU  
HÜVITISE ALUSED JA ULATUS TERVISEKAHJUSTUSE JA SURMA KORRAL**

Magistritöö

Juhendajad:  
PhD Olavi-Jüri Luik  
PhD Age Värv

Tallinn  
2020

# SISUKORD

<b>SISSEJUHATUS.....</b>	<b>3</b>
<b>1. MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISE ÕIGUSLIKUD ALUSED LIIKLUSKINDLUSTUSES TERVISEKAHJUSTUSE JA SURMA KORRAL .....</b>	<b>8</b>
1.1. Mittevaralise kahju hüvitise eesmärk.....	8
1.2. Mittevaralise kahju hüvitise üldregulatsioon .....	11
1.3. Mittevaralise kahju hüvitise eriregulatsioon liikluskindlustuse seaduses.....	16
<b>2. MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISE ULATUST MÕJUTAVAD TEGURID LIIKLUSKINDLUSTUSES.....</b>	<b>26</b>
2.1. Tervisekahjustusega seotud tegurite mõju mittevaralise kahju hüvitisele .....	26
2.2. Mittevaraline kahju hüvitis liikluskindlustuses kahjustatud isiku surma korral .....	36
2.3. Kahjustatud isiku, kahju põhjustaja ja liikluskindlustuse kindlustusandja käitumise mõju mittevaralise kahju hüvitisele .....	41
<b>3. MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISE RAHALISE SUURUSE KINDLAKS MÄÄRAMINE LIIKLUSKINDLUSTUSES .....</b>	<b>47</b>
3.1. Mittevaralise kahju hüvitise rahalise suuruse kindlaks määramise abivahendid ja meetodid.....	47
3.2. Mittevaraliste kahju hüvitiste suuruste praktika liikluskindlustuses Eestis ja mujal .....	54
<b>KOKKUVÕTE .....</b>	<b>66</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>72</b>
<b>KASUTATUD KIRJANDUS.....</b>	<b>78</b>
<b>KASUTATUD ÕIGUSAKTID .....</b>	<b>81</b>
<b>KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA.....</b>	<b>82</b>
<b>MUUD ALLIKAD .....</b>	<b>86</b>
<b>LISA 1: SAKSAMAA MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISED .....</b>	<b>88</b>

## SISSEJUHATUS

Liikluskindlustuses on täna aina sagedasem olukord, kus liikluskindlustuse kindlustusjuhtumises tervisekahjustuse saanud kahjustatud isik esitab liikluskindlustuse kindlustusandja vastu lisaks varalisele ka mittevaralise kahju hüvitamise nõude. Näiteks aastal 2014 esitati liikluskindlustuse kindlustusandjatele circa 300 mittevaralise kahju hüvitamise nõuet ja aastal 2018 juba 600 nõuet.<sup>1</sup> Ka keskmine nõude summa on kasvanud 1000lt eurolt 2500le.

Samas on autori<sup>2</sup> hinnangul täna veel üsna sageli mittevaralise kahju hüvitis liikluskindlustuses midagi, mille olemust liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustusega isikuna ei pruugi alati piisavalt hästi mõista ja seega seisab liikluskindlustuse kindlustusandja silmitsi olukorraga, kus oma seadusest tuleneva kohustuse täitumine tekitab raskusi. Seetõttu autor analüüsib käesolevas magistritöös mittevaralise kahju hüvitise olemust ja olulisi komponente tervisekahjustuse ja surma korral keskendudes ennekõike teguritele ja õigusraamistikule, mis kohaldub liikluskindlustusele.

Liikluskindlustuses tekib mittevaralise kahju hüvitamise kohustus tavaliselt seeläbi, et kindlustusvõtja on osalenud liikluses ja põhjustanud kahju ning tekitanud endale deliktiõigusliku<sup>3</sup> vastutuse tekkinud kahju hüvitada. Oluline on siinkohal see, et deliktiõiguses on nii Eestis<sup>4</sup> kui ka mujal Euroopas<sup>5</sup> levinud põhimõte, mida tuntakse, kui kahju hüvitamise funktsioon, mille sisuks on, et kahju põhjustaja peab hüvitama kahjustatud isikule kogu tekitatud kahju. Sealjuures muudab olukorra raskeks see, et väga keeruline on hüvitada mittevaralist kahju täielikult.<sup>6</sup>

Arvestada tuleb ka sellega, et sama deliktiõiguse põhimõte kohaldub sisuliselt ka liikluskindlustuse kindlustusandjale. Nimelt võlaõigusseaduse<sup>7</sup> (VÕS) § 521 lg 2 näeb ette, et kindlustusandja ja kahju põhjustaja on solidaarvõlgnikud, kuid reeglina sisesuhtes vastutab

---

<sup>1</sup> Statistika pärineb Eesti Liikluskindlustuse Fondi poolt kogutavast statistikast ja on hangitud päringu korras.

<sup>2</sup> Autor töötab igapäevaselt Eesti Liikluskindlustuse Fondis juristina ja tema osad tööülesanded on seotud ka liikluskindlustuse kindlustusandjate poolsete mittevaraliste kahju hüvitistega.

<sup>3</sup> Delikt on algupäraselt prantsuse keelest pärit sõna „tort“, mis tähendab tõlkes „vale“. Turner, C. *Unlocking Torts*. 4th edition. Routledge 2014, lk 1.

<sup>4</sup> Varul, P., Kull, I., Kõve, V., Käerdi, M., Sein, K. *Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne*. – Juura, Tallinn 2016, § 127 kommentaarid.

<sup>5</sup> McBride, N. J., Bagshaw, R. *Tort Law. Sixth Edition*. Pearson Education Limited, 2018, lk 12.

<sup>6</sup> Ferrara, S. D., Boscolo-Berto, R., Viel, G. *Personal Injury and Damage Ascertainment Under Civil Law. State-of-the-Art-International Guidelines*. Springer International Publishing Switzerland 2016, lk 55.

<sup>7</sup> Võlaõigusseadus – RT I, 14.12.2019, 16.

tekitatud kahju eest ainult kindlustusandja. See tähendab praktikas seda, et liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi korral on liikluskindlustuse kindlustusandja sisuliselt kohustatud arvestama sellega, et tuleb hüvitada deliktiga põhjustatud mittevaraline kahju.

Liikluskindlustuses on sealjuures mittevaralise kahju hüvitamise nõude korral ennekõike oluline, et kui suur (rahaliselt) on liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustus. Arusaadavalt on iga liikluskindlustuse kindlustusandja eesmärk maksta mittevaraliseks kahju hüvitiseks nii vähe kui võimalik, kuid samas täita talle seadusega pandud kohustus ning selleks on oluline leida vastused küsimustele, mis mõjutavad liikluskindlustuse kindlustusandja täitmiskohustuse ulatust tervisekahjustuse ja surma korral.

Autori hinnangul on seega vajalik analüüsida, et kuidas mõjutavad erinevad mittevaralise kahju hüvitisega seotud tegurid hüvitise suurust ja kuidas võimalikult objektiivselt jõuda mittevaralise kahju hüvitise suuruseni konkreetses liikluskindlustuse juhtumis. Selleks, et antud kohustus täita on vaja mõista, et kellel ja mis tingimustel on mittevaralise kahju hüvitist õigus nõuda liikluskindlustuses ning milline on sealjuures õiglane mittevaralise kahju hüvitis igas kaasuses.

Eelnevale vastuse andmiseks tuleb autori meelest mõista liikluskindlustuse kontekstis, et milline on üldiselt mittevaralise kahju hüvitise eesmärk ja regulatsioon, kui ka seda, et millist rolli täpselt omavad liikluskindlustuse seaduse<sup>8</sup> (LKindIS) eriregulatsioon ja konkreetselt ka LKindIS §32 lg-s 3 toodud summad. Lisaks leiab autor, et vajalik on ka LKindIS § 32 lg-s 2 sätestatu analüüs tuvastamaks kuidas erinevad lõikes 2 toodud, aga sealt ka välja jäetud mittevaralise kahju komponendid mõjutavad liikluskindlustuses mittevaralise kahju hüvitamise ulatust ja hüvitise suurust tervisekahjustuse ja surma korral.

Autori isikliku kogemuse järgi Eesti Liikluskindlustuse Fondi juristina täna liikluskindlustuses selline mittevaralise kahju hüvitise seotud info ja analüüs aga puudub või on väga lünklik. Seda ennekõike seetõttu, et varasemalt on mittevaralise kahju hüvitised moodustanud väga marginaalse osa liikluskindlustuses hüvitatavast kogu kahjust ja seega pole liikluskindlustuses mittevaralise kahju temale seni väga palju tähelepanu osutatud.

Autori eesmärk on seega käesoleva magistritööga analüüsida mittevaralist kahju, pidades silmas liikluskindlustuse eripärasid. Sealjuures Eesti õiguse analüüsi käigus võrdluse loomiseks

---

<sup>8</sup> Liikluskindlustuse seadus – RT I, 13.03.2019, 14.

uurib autor ka mitme Euroopa riigi üld- ja eriregulatsiooni. Riikide valiku tegemisel peab autor silmas nii seda, et liikluskindlustus Euroopa Liidu (EL) piires on direktiiviga<sup>9</sup> (liikluskindlustuse kuues direktiiv) üldistes alustes harmoniseeritud, kui ka seda, et liikluskindlustuses toimub mittevaralise kahju hüvitamine ka piiri üleselt ja sellisel juhul on liikluskindlustuse kindlustusandja jaoks oluline olla kursis ka teise riigi regulatsiooni ja hüvitiste keskmiste määradega, sest tavapäraselt kuulub siis kohaldamisele välisriigi õigus.

Eelnevalt toodud eesmärgi saavutamiseks ja analüüsi koostamiseks püstitas autor neli uurimusküsimust:

1. Milline on liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse ulatus võrreldes kahju põhjustajaga tervisekahjustuse ja surma korral ning kas sealjuures on õige, et liikluskindlustuse seaduse (LKindLS) § 32 lg 3 toodud summad ei ole hüvitise piirmäärad ega määratle liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse rahalist maksimaalset ulatust?
2. Kas mittevaralise kahju regulatsioon Eesti liikluskindlustuse seaduses on kooskõlas ELi liikluskindlustuse kuuenda direktiiviga ja Euroopa Kohtu praktikaga.
3. Kes ja mis tingimustel võib nõuda mittevaralise kahju hüvitamist liikluskindlustuses ja millised tegurid mõjutavad sellisel juhul hüvitamisele kuuluva mittevaralise kahju hüvitise suurust?
4. Millised on tänased Eesti mittevaralise kahju hüvitised liikluskindlustuses võrreldes teiste Euroopa riikidega?

Töö esimeses peatükis analüüsib autor mittevaralist kahju hüvitise eesmärki ja õiguslikke aluseid ning raamistikku, millega peab liikluskindlustuses arvestama ja kus tegutsema liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamisel. Esimeses alapeatükis analüüsib autor mittevaralise kahju hüvitise eesmärki ja selle olulisust liikluskindlustuses. Ülejäänud kahes alapeatükis analüüsib autor täpsemalt võlaõigusseaduse ja liikluskindlustuse seaduse asjakohaseid sätteid, koos viidetega kohtupraktikale.

Analüüsitud Eesti regulatsiooni paremaks mõistmiseks ja piiriüleste liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite tarbeks toob autor võrdlusmomente ka teiste riikide lähenemisest ja regulatsioonidest. Esimese peatükiga annab autor uurimuse õiguslikust raamistikust, kus liikluskindlustuse kindlustusandja tegutsema peab. Samuti annab autor vastuse kahele esimesele uurimusküsimusele.

---

<sup>9</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ – 16.09.2009.

Töö teises peatükis analüüsib autor tegureid, mis mõjutavad liikluskindlustuses mittevahalise kahju hüvitise suurust tervisekahjustuse ja surma korral, kui ka isikute ringi, kes võivad hüvitist nõuda ning erinevate osapoolte käitumise tagajärgi mittevahalise kahju hüvitamise kohustuse ulatusel liikluskindlustuses. Autor tugineb teises peatükis suures ulatuses Saksamaa praktikale, sest Eestis on liikluskindlustuse kindlustusandjate enda praktika, kui ka kohtupraktika, mittevahalise kahju hüvitiste osas liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites tagasihoidlik. Peatükis teostatud uurimusega annab autor vastuse küsimusele, et kuidas liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiga seotud tegurid, tagajärjed ja osapooled mõjutavad liikluskindlustuses hüvitatava mittevahalise kahju suurust. Autor annab seeläbi vastuse ka kolmandale uurimusküsimusele.

Mittevahalise kahju hüvitamise peamine eesmärk on sama, mis vahalise kahju hüvitamise korral ehk asetada kahjustatud isik olukorda, milles ta oli enne kahju tekkimist. Samas mittevahalise kahju hüvitamine on keerulisem, sest raske on rahaliselt mõõta kogetud valu ja kannatusi.<sup>10</sup> Seoses sellega on töö kolmanda peatüki eesmärk uurida, millele liikluskindlustuses saaks tugineda mittevahalise kahju hüvitise suuruse kindlaks määramisel ja kuidas tuvastada mittevahalise kahju hüvitise õiglane rahaline väärtus konkreetsetes liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites. Peatükis analüüsib autor mujal maailmas kasutatavaid meetodeid, tariifisüsteeme ja tabeleid ning teiste riikide praktikat hüvitiste suuruste osas ning kõrvutab seda Eesti praktika ja lähenemisega.

Kolmandas peatükis annab autor vastuse ka viimasele uurimusküsimusele, mis oli seotud mittevahalise kahju hüvitiste suurustega. Uurimusküsimusele vastuse leidmiseks on lisaks eelnevale autor välja valinud ka mõned levinumad vigastused liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites, mis toovad kaasa mittevahalise kahju hüvitamise kohustuse ja kõrvutab vastavalt erinevates Euroopa riikides masktavaid mittevahalise kahju hüvitisi.

Sealjuures võrdlusele suurema väärtuse andmiseks on magistritööd läbivalt kõikide kasutatavate mittevahalise kahju hüvitiste suuruste puhul need ümber arvatud 2020 aasta rahalisse väärtusesse arvestades raha väärtuse muutumist läbi inflatsiooni.<sup>11</sup> Autor eesmärk sellise analüüsiga on luua võimalus 1:1 võrdluse loomiseks Eestis mittevahalise kahju hüvitistega

---

<sup>10</sup> Varul, P. jt (viide 4), § 127 kommentaarid.

<sup>11</sup> See tähendab seda, et kui näiteks mittevahalise kahju hüvitis summas 10 000 eurot mõisteti kohtus välja või tasuti liikluskindlustuse kindlustusjuhtumisel aastal 2010, siis kajastab autor töös selle hüvitise tänast väärtust, mis on 11 350 eurot. Inflatsiooni arvestamiseks ja arvutamiseks kasutas autor veebirakendust: <https://www.in2013dollars.com/> (20.04.2020).

liikluskindlustuses lisades juurde vajalikud muud majanduslikud näitajad. Peatüki eesmärk on seega anda uurimuslikult indikatsioon, et kuidas rahalises vääringus tuvastada liikluskindlustuse kindlustusandja VÕS § 134 lg 2 tulenev kohustus maksta mittevaralise kahju hüvitiseks mõistlik rahasumma igas liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis.

Töö eesmärkide saavutamiseks on autor läbivalt kasutanud analüüsivat ja võrdlevat meetodit. Võrdlusriikidena kasutatakse töös kõige rohkem Saksamaad ja lisaks teisi Euroopa riike ning vähesemal määral ka Ameerika Ühendriike (USA) ja mõne kohtulahendi näite puhul ka teisi maailma riike. Magistritöö eesmärkide saavutamisel tugineb autor üsna rohearvulisele allikate hulgal, mille põhiraskuse moodustavad õiguskirjandus ja teadusartkilid deliktiõiguse, mittevaralise kahju ja liikluskindlustuse kohta.

Oma tähtis roll on allikate hulgas ka erinevate riikide õigusaktidel ja ennekõike Eesti ja Saksamaa kohtulahenditel. Kohtulahendeid kasutab autor töös läbivalt ja tuumiku moodustavad viimase 5-6 aasta olulisemad liikluskindlustust puudutavad mittevaraliste kahju hüvitiste Eesti kohtulahendid ja asjakohased Saksamaa lahendid. Vastavad olulisemad Saksamaa lahendid on eraldi kokku koondatud ka töö lisasse.<sup>12</sup>

Magistritöö olulisemad märksõnad on: mittevaraline kahju liikluskindlustuses, mittevaralise kahju hüvitise ulatus ja õiglane suurus, kahju tuvastamise meetoodika, mittevaralise kahju hüvitiste kohtupraktika.

---

<sup>12</sup> Selleks, et olla kursis ka tulevaste oluliste mittevaralise kahju lahenditega Saksamaal soovib autor hoida silma peal järgneval tabelil: DAWR-Schmerzensgeldtabelle 2019. Ausgabe 1. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.anwaltsregister.de/Schmerzensgeldtabelle/PDF.html> (20.11.2019). Tegemist on Deutsches Anwaltsregisteri (DAWR) poolt välja antava tabeliga välja mõistetud mittevaraliste hüvitiste kohta kohtulahendites. Tabelit täidetakse jooksvalt ja tabel annab põhjaliku ülevaate hüvitistest kehaosade kaupa. Autor on tabeliga tutvunud ja kasutanud seal olevat infot magistritöö lisa 1 koostamiseks.

# 1. MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISE ÕIGUSLIKUD ALUSED LIIKLUSKINDLUSTUSES TERVISEKAHJUSTUSE JA SURMA KORRAL

## 1.1. Mittevaralise kahju hüvitise eesmärk

Autori arvates on vajalik sissejuhatuses püsitatud eesmärkide poole liikumist alustada sellega, et esmalt analüüsida, mis on mittevaralise kahju hüvitis ja selle eesmärk, seejuures sidudes seda liikluskindlustusega, kus toimub igapäevaselt mittevaralise kahju hüvitamine. Autori hinnangul on see asjakohane, sest et mittevaralise kahju hüvitise üldine loogika ja eesmärk kohalduvad ka liikluskindlustuses.

W. Joecks oma artiklis leiab, et kahju on tekkinud isikule tsiviilõiguse tähenduses alates hetkest, kui vara tegelik ja rahaline väärtus on vähenenud võrreldes kahju eelse olukorraga.<sup>13</sup> Selline kahju definitsioon on kahtlemata sobilik varalise kahju juures, kus on üldiselt võimalik ilma suuremate raskusteta tuvastada tegelik kahju suurus, kuid mittevaralise kahju puhul see arusaadavalt nii lihtne pole.<sup>14</sup> See on tingitud sellest, et iga inimene on erinev ja seetõttu ka kogeb valu, mittevaralist kahju ja maailma enda ümber erinevalt.<sup>15</sup> See kõik muudab raskeks arvestada mittevaralise kahju hüvitise korral kogu kogetud valu ja kannatustega ning sellele rahalise mõõtme andmise.<sup>16</sup>

Mittevaralise kahju hüvitis peab ideaalis sisaldab hüvitist kogetud valu ja kannatuste eest, elurõõmu ja elukvaliteedi languse eest ning konkreetsete vigastuse enda eest.<sup>17</sup> Sealjuures valu tuleb mõista, kui vahetult aju poolt registreeritud aistingut ja kannatusi, mis järgnevad aistingule.<sup>18</sup> Autor omalt poolt leiab, et tänapäeval on mittevaralise kahju hüvitise puhul sageli väga oluline just heaolu ja elurõõmu vähenemise komponent. Mõlemad võivad ka liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis mängida väga olulist rolli mittevaralise kahju hüvitise suurusele, sest liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites esineb kindlustusjuhtumeid, kus

---

<sup>13</sup> Joecks, W. Varalise kahju mõiste. - *Juridica* 2011/4, lk 258.

<sup>14</sup> King, J. H. Jr. "Pain and Suffering, Noneconomic Damages, and the Goals of Tort Law." *SMU Law Review*, vol. 57, no. 1, Winter 2004, lk 172-175.

<sup>15</sup> McGregor, H. McGregor on damages. *The Common Law Library* nr 9.

<sup>16</sup> Flatscher-Thioni, M., Leiter, A. M., Winner, H. Pricing Damages for Pain and Suffering in Court: The Impact of the Valuation Method, *Journal of Empirical Legal Studies*, Volume 10, Issue 1, March 2013, lk 106.

<sup>17</sup> Harris, P. *An Introduction to Law*. Seventh Edition. Cambridge University Press 2007, lk 335.

<sup>18</sup> Halson, R. The Recovery of Damages for Non-Pecuniary Loss in the United Kingdom: A Critique and Proposal for a New Structure Integrating Recovery in Contract and Tort, *The Chinese Journal of Comparative Law*, September 2015, lk 249.

tagajärjed kahjustatud isikule on väga rasked ja püsivad ning seega kaasneb paratamatult ka heaolu vähenemine.

J. Steele on kirjutanud, et valu ja kannatuste hindamine on alati subjektiivne, kuid heaolu vähenemise hindamine on osalt objektiivne tegevus, kus hüvitis määratakse faktilise asjaolu eest, näiteks võimetus mängida muusikainstrumenti, mida kahjustatud isik varem mängis.<sup>19</sup> Samas eraldi mittevaralise kahju hüvitist ainult heaolu vähenemise eest Eestis ja enamikes teistes riikides<sup>20</sup> ette pole nähtud ja mittevaralise kahju hüvitise erinevad komponendid moodustavad ühtse terviku.

Mittevaralise kahju hüvitamise aluseks olevad asjaolud ning ulatus erinevad siiski Euroopa piires märgatavalt, kuid sealjuures suurim erinevus on ennekõike hüvitiste suuruste osas, mitte õigusliku regulatsiooni osas.<sup>21</sup> Õiguslikul raamistikul on samuti tähtis roll, sest see määrab kuidas ja mis alustel toimub mittevaralise kahju hüvitamine, sest erinevates riikides on lähenemine ikkagi pisut erinev.<sup>22</sup> Sellisel erinevusel on aga tähtsus liikluskindlustuse jaoks, kus toimub mittevaralise kahju hüvitamine ka piiriüleselt väljaspool Eestit toimunud liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi järgselt.

Eestis on Riigikohus leidnud, et mittevaralise kahju hüvitamise kohustus annab märku ka, et ühiskonna soov on taunida mittevaralise kahju põhjustamist ja annab kahjustatud isikule sõnumi, et temale tehtud kahju ei jää riigi tähelepanuta.<sup>23</sup> Riigikohus on leidnud ka, et mittevaralise kahju hüvitise määramisel on keeruline küsimus see, et mittevaralise kahju puhul pole sellega kaasnenud valu ja kannatuste mõõtmise objektiivselt võimalik ning mittevaralise kahju suurust ei saa tõendada ühegi tõendiga.<sup>24</sup> Lisaks on Riigikohus ka rõhutanud, et kehavigastuse ja tervisekahjustuse tekitamise korral eeldatakse mittevaralise kahju tekkimist.<sup>25</sup> Viimases lahendis väljendatud kohtu seisukoht on autori hinnangul liikluskindlustuses LKindIS § 32 näol sisuliselt seadusesse sisse kirjutatud. Autor leiab, et antud säte annab tõendamiskohustuse vaba mittevaralise kahju hüvitamise nõude kahjustatud isikule

---

<sup>19</sup> Steele, J. Tort Law. Text, Cases, and Materials. Third edition. Oxford University Press 2014, lk 470.

<sup>20</sup> Markesinis, B., Coester, M., Alpa, G., Ullstein, A. Compensation for Personal Injury in English, German and Italian Law. A Comparative Outline. Cambridge University Press. 2005, lk 46.

<sup>21</sup> European Group on Tort Law. Principles of European Tort Law: Text and Commentary. Viin: Springer 2005, lk 172.

<sup>22</sup> Finch, E., Fafinski, S. Tort Law. 6th edition. Pearson Education Limited 2016, lk 243-246.

<sup>23</sup> RKTö 3-2-1-105-01; RKTö 3-2-1-18-13 p 29. 16.

<sup>24</sup> RKTö 3-2-1-152-09 p.

<sup>25</sup> RKTö 3-2-1-73-13, p 13.

tervisekahjustuse korral LKindIS § 32 toodud summade piires, juhul kui kahjustatud isikul on tekkinud tervisekahjustus liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tagajärjel.

Oluline on ka märkida, et liiklusõnnetustest tulenevate nõuete lahendamisel keskendutakse ennekõike mittevaralise kahju hüvitamise ehk kompensatsiooni funktsioonile. M. Burmann ja R. Hess on väljendanud seisukohta, et rahulolu funktsioon taandub liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi korral teisejärguliseks.<sup>26</sup> Autori leiab, et samasugune lähenemine on asjakohane ja põhjendatud ka Eestis, sest autori hinnangul mittevaralise kahju hüvitis liikluskindlustuses ei sisalda endas Eestis õiguse kohaselt rahulolu funktsiooni.

Kompensatsiooni funktsiooni tähtsust on rõhutatud ka õiguskirjanduses. J. Lahe on väljendanud seisukohta, et Eesti võlaõiguses kahju hüvitamise eesmärgiks on eelkõige kompenseerida kahju saanud isikule tekkinud kahju.<sup>27</sup> Ja võlaõigusseaduse kommentaarides on sätestanud, et mittevaralise kahju hüvitise eesmärk on asetada kahjustatud isik võimalikult lähedasse olukorda, võrreldes kahju eelse olukorraga.<sup>28</sup> Autori hinnangul on tegemist õigusaktidest tulenevate põhimõtetega, mille osas ei ole vahet, kas tegemist on varalise või mittevaralise kahjuga. Sisuliselt tähendab see seda, et seadus näeb mittevaralise kahju puhul nagu ka varalise kahju puhul ette, et hüvitada tuleb kogu tekkinud kahju ja oluline on ennekõike mittevaralise kahju hüvitise kompensatsiooni funktsioon.

Samas kogu tekkinud kahju hüvitamise saavutamine mittevaralise kahju korral pole autori hinnangul objektiivselt võimalik. Ennekõike seetõttu, et kogetud valu ja kannatusi ning tagajärgesid pole täielikult kustutada võimalik ei ühegi teo ega ka mis tahes rahasumma eest. See teeb aga mittevaralise kahju hüvitise õiglase suuruse kindlaks tegemise igas liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis selle võrra raskemaks.

---

<sup>26</sup> Burmann, M., Hess, R. Handbuch des Strassenverkehrsrechts. Band 1. Zivilrecht. 40. Ergänzungslieferung. Oktober 2019, ääremärkus 6.

<sup>27</sup> Lahe, J. Punitive Damages in Estonian Tort Law? - Journal of European Tort Law Volume 2, 2011/3, lk 286.

<sup>28</sup> Varul, P. jt (viide 4), § 127 kommentaarid.

## 1.2. Mittevaralise kahju hüvitise üldregulatsioon

Mittevaraline kahju hüvitamine Eestis on reguleeritud üldiselt võlaõigusseaduses. VÕS § 128 lg 1 sätestab, et hüvitamisele kuuluv kahju võib olla varaline või mittevaraline. Sama sätte lõige 5 lisab, et mittevaraline kahju sisaldab endas ennekõike kahjustatud isiku poolt kogetud vaimset ja füüsilist valu ning selle tagajärgi.

Oluline säte on ka VÕS § 134. Võlaõigusseaduse kommentaarides on VÕS § 134 kohta sätestatud, et selles on mittevaralise kahju hüvitamise olukorrad reastatud eeldatava kahju tekkimise tõenäosuse ja mittevaralise kahju hüvitamise aluseks oleva rikkumise raskuse alusel. VÕS § 134 sätestab ka juhud, millal tekib mittevaralist kahju saanud isikul õigus nõuda sellise kahju hüvitamist ning milliseid asjaolusid sellise kahjuhüvitise suuruse üle otsustamisel tuleb arvesse võtta.<sup>29</sup> Eelnevat seisukohta on väljendanud ka Margit Vutt oma Riigikohtu otsuste analüüsis.<sup>30</sup> Autori keskendub antud töö käigus tood kataloogist kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise ja surma põhjustamise olukordadele.

Mittevaralise kahju hüvitise nõudmine tuleb kõne alla eelkõige seaduses konkreetselt sätestatud olukordades, millest enamuse on reguleeritud VÕS § 134 ja millest liikluskindlustuse kontekstis on asjakohased 3 ja praeguse töö raames 2 tükki<sup>31</sup>:

1. kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamine (VÕS § 134 lg 2);
2. isiku surma põhjustamine või talle raske kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamine, millega kaasnevad selle isiku lähedaste suured hingelised kannatused (VÕS § 134 lg 3).

Liikluskindlustuses seaduse kommentaarides on öeldud, et VÕS § 134 lg 2 tuleneva üldreegli kohaselt tuleb kehavigastuse tekitamise või tervisekahjustuse põhjustamise korral kahjustatud isikule alati maksta mittevaralise kahju hüvitiseks mõistlik rahasumma.<sup>32</sup> Autor on seisukohal,

---

<sup>29</sup> Varul, P. jt (viide 4), lk 706-707.

<sup>30</sup> Vutt, M. Lähedase isiku surma põhjustamisega tekkinud mittevaralise kahju hüvitamine. Tartu: Riigikohtu õigusteabe osakond 2012, lk 3-4. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.riigikohus.ee/sites/default/files/elfinder/analyyssid/2012/mittevaralinekahjusurmapohjustamisel\\_avaldamiseks.pdf](https://www.riigikohus.ee/sites/default/files/elfinder/analyyssid/2012/mittevaralinekahjusurmapohjustamisel_avaldamiseks.pdf) (20.12.2019).

<sup>31</sup> Kolmas on VÕS § 134 lg 4 - asja hävimise või kaotsimineku korral on isikul erandlikke asjaolusid arvestades lisaks varalise kahju hüvitisele õigus nõuda ka mõistlikku rahasummat mittevaralise kahju hüvitiseks, kui kahjustatud isikul on hävinud või kaotsiläänud asja suhtes eriline huvi, arvestamata asja kasulikkust, eelkõige isiklike põhjuste tõttu. Arvestades töö piiratud mahtu ei ole selle lõigu analüüs antud töös võimalik. Autor soovib selle koha lugeda Liis Kägo magistritööd Mittevaralise kahju hüvitamine lähedase surma põhjustamise, talle kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise ning kahjustatud isiku asja hävimise või kaotsimineku korral.

<sup>32</sup> Lahe, J., Luik, O.-J., Merila, M. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. – Juura 2017, lk 135.

et Eestis on selle sätte tõttu üheselt mõistetav, et kahjustatud isikul on õigus mittevaralise kahju hüvitisele tervisekahjustuse korral, kuid keeruliseks kohaks osutub fraasi „mõistlik hüvitis“ sisustamine. Autor soovib töö käigus teostava analüüsi käigus sellesse küsimusse rohkem selgust tuua.

Liikluskindlustuse seaduse kommentaarides on lisaks öeldud, et mittevaralise kahju puhul on oluline ka VÕS § 134 lg 5, mis sätestab, et mittevaralise kahju hüvitise määramisel arvestatakse rikkumise raskust ja ulatust ning kahju põhjustaja käitumist ja suhtumist kahjustatud isikusse kahju põhjustamise järgselt.<sup>33</sup> Meeles tuleb pidada ka seda, et VÕS § 134 kohaldamise eelduseks on kahju hüvitamise kohustuse olemasolu. Üldjuhul kohaldatakse paragrahvi kahju õigusvastase tekitamise (see tähendab riskivastutuse) korral.<sup>34</sup>

Liikluskindlustuses on oluline ka see, et mittevaralise kahju hüvitist ei vähendata VÕS § 139 (ega ka VÕS § 140) alusel, kahjustatud isiku osaga kahju tekkimisel tuleb aga arvestada hüvitise suuruse kindlaksmääramisel.<sup>35</sup> Sama on kinnitanud ka J. Lahe ja T. Tampuu oma *Juridica* artiklis.<sup>36</sup> Riigikohus on aga kinnitanud, et küll kuulub aga sätte kohaldamisele varalise kahju osas<sup>37</sup> ja seda siis, kui kahjustatud isikul endal on roll või tahtlus kahju tekkimise osas.

Võlaõigusseaduse kommentaaride kohaselt hõlmab kahjustatud isiku tahtlus enesekahjustamise tahtlust ja ei hõlma tahtlike tegusid, mis olid üksnes varalise kahju kaaspõhjusteks.<sup>38</sup> T. Tampuu sõnul on sellise olukorraga ennekõike tegemist siis, kui kahjustatud isik andis nõusoleku endale kahjustuse põhjustamiseks.<sup>39</sup> Autori hinnangul on VÕS § 139 mitte kohaldamine mittevaralise kahjule ainuõige ja seda vaatamata sellele, et võimaluse korral tuleks mittevaralise kahju suuruse hindamisele alati kasutada nii palju objektiivsust kui võimalik.

Liikluskindlustuses saavutatakse mittevaralise kahju hüvitise täpne suuruse tavaliselt poolte poolt peetavate läbirääkimiste kaudu. Juhul, kui see soovitud tulemuseni ei viis, siis määrab mittevaralise kahju hüvitise suuruse kohtumenetluses kindlaks kohus oma siseveendumuse kohaselt ning kõiki asjaolusid arvestades (VÕS § 127 lg 6, TsMS<sup>40</sup> § 233 lg 1 ja § 366).

---

<sup>33</sup> Lahe, J. jt (viide 32), lk 136.

<sup>34</sup> RKTko 3-2-1-85-08 p 11.

<sup>35</sup> *Ibid*, p 14.

<sup>36</sup> Tampuu, T., Lahe, J. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Märkusi võlaõigusseaduse 7. peatüki kommentaaride kohta. – *Juridica* 2007/5, lk 330.

<sup>37</sup> RKTko 3-2-1-21-13, p 14; RKTko 3-2-1-64-15 p 13.

<sup>38</sup> Varul, P. jt (viide 4), lk 735-736.

<sup>39</sup> Tampuu, T. *Lepinguvälised võlasuhted*. Tallinn: Juura 2017, lk 357.

<sup>40</sup> Tsiviilkohtumenetluse seadustik – RT I, 19.03.2019, 23.

Sissejuhatuses on autor selgitanud, et liikluskindlustuses toimub mittevahalise kahju hüvitamine ka piirüleselt, kui liikluskindlustuse kindlustusjuhtum põhjustatakse välisriigis Eesti liiklusregistris registreeritud sõiduki poolt. Sellisel juhul kuulub reeglina kohaldamisele välisriigi õigus, mis tähendab, et vähemalt ELi piires tuleb olla kursis teiste riikide regulatsiooniga, sest Eesti sõidukeid liikleb ELi piires üsna palju. Kuna magistr töö teise peatüki näidisriigina lisaks Eestil käsitleb autor Saksamaad, uurib autor esmalt eeltoodud põhjustel Saksamaa üldist mittevahalise kahju regulatsiooni.

Saksamaal toimusid esimesed olulised mittevahalise kahju regulatsiooni puudutavad õiguslikud muudatused 1870 aastal, kui toimus karistusõiguse reform ja 1900 aastal kui lisati tsiviilseadustikku mittevahalise kahju aluste kataloog.<sup>41</sup> Üldiselt on Saksamaal sarnane loogika Eestiga mittevahalise kahju osas. Mittevahalise kahju hüvitamise üldregulatsioon asub *Bürgerliches Gesetzbuch-is (BGB)*<sup>42</sup>, kus mittevahalise kahju üldine paragrahv on § 253. Mittevahalise kahju hüvitamise nõude oluline laienemine ja tänapäevaseks muutumine toimus Saksamaal 2002 aastal, mil muudeti Bundesgesetzblatt<sup>43</sup> (BGBl) ja BGBd, lisades sinna § 253 ja varasem BGB § 847 tunnistati kehtetuks. Sellest hetkest sai regulatsioon oma tänapäevase mõõtmega.<sup>44</sup>

Seega üldine alus mittevahalise kahju mõiste ja olemuse kohta Saksamaal tuleb BGB § 253, mis sätestab:

1. Muude kahjude, kui vahalise kahju korral võib rahas hüvitist nõuda ainult seaduses sätestatud juhtudel.
2. Kui hüvitist makstakse keha ja tervise kahjustamise eest või vabaduse ja seksuaalse enesemääramise õiguse rikkumise eest, siis võib esitada lisaks ka nõude mitte vahalise kahju osas.

Säte on tänaseks kehtinud ligemale 18 aastat ja selle jooksul on selgunud, et päris kõike hõlmavat lahendust säte ei paku ja tõlgendamise ruumi on palju.<sup>45</sup> Sätte lõige 1 piirab

---

<sup>41</sup> Slizyk, A. Rechtsanwalt. Beck'sche Schmerzengeld 2020. Handbuch und Tabellen. Basisdaten von mehr als 4.300 Schmerzengeld-Entscheidungen mit Handbuch zum Schmerzengeldrechts. 16., überarbeitete und aktualisierte Auflage. – C.H. Beck 2020, ääremärkused 9-11.

<sup>42</sup> Bürgerliches Gesetzbuch, BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738 – veebis: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/#Seitenanfang>

<sup>43</sup> Bundesgesetzblatt, leitav veebis: <https://www.bgbl.de/> (31.10.2019).

<sup>44</sup> Teichmann, Jauernig. Bürgerliches Gesetzbuch: BGB 11. Auflage 2018, ääremärkus 1.

<sup>45</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkused 13-16.

hüvitamiskohustust seaduses kindlaks määratud olukordadega.<sup>46</sup> Lõige 2 piirab ja loetleb õigusrikkumised, mille korral mittevahalise kahju hüvitise nõudmine on lubatud.<sup>47</sup>

Sealjuures on endiselt asjakohased ka enne 2002 reformi tehtud kohtulahendid. Eriti oluline on Saksamaa kõrgema kohtu 1955 aasta lahend<sup>48</sup>, mis sätestas olulised printsiibid, mis kehtisid edasi ka peale 2002 juulis läbi viidud muudatusi. Seda on kinnitanud ka hilisemad kohtulahendid.<sup>49</sup> Lahendiga loodi arusaam, et lisaks vigastuste ja kannatuste suurusele tuleb hüvitise suuruse määramisel arvestada ka heaolu ja elurõõmu vähenemist jms. Sõnastati, et mittevahalise kahju eesmärk on kahjustatud isiku poolt kogetud kannatuste kompenseerimise funktsioon. Tähtis on ka 1952 aasta lahend<sup>50</sup>, milles kohus otsustas et mittevahalise kahju hüvitise suurust ei tohiks mõjuda kahjustatud isiku enda rahaline olukord.<sup>51</sup>

Prantsusmaal on üldine põhimõte, et igasugune teisele isikule tekitatud kahju tuleb hüvitada.<sup>52</sup> Selline põhimõte pole otseselt sätestatud tsiviilkoodeksis, kuid see on alati tuletatud tsiviilkoodeksi § 1382, kus on sätestatud kuulus üldisuse klausel (*clausula Generalis*), mis sätestab, et iga inimese poolt tehtud mis tahes tegevus, mis põhjustab kahju teisele isikule tuleb kahju põhjustanud isiku poolt likvideerida.<sup>53</sup> Autori hinnangul saab kokkuvõttes tõdeda, et Prantsusmaa seadus on liberaalsem kui Eesti vastav regulatsioon. Samuti saab väita, et vähemalt mingisuguse mittevahalise hüvitise saamine on Prantsusmaal sisuliselt iga kahju korral kindel. Autor leiab, et Eesti lähenemine, mis on mõnevõrra konservatiivsem on parem, sest tagab paremini selle, et õigussüsteemi ei koormataks asjakohatute ja sisutühjade mittevahalise kahju hüvitiste nõuetega.

Austria tsiviilkoodeks (ABGB<sup>54</sup>) sätestab mittevahalise kahju osas ainult üldise printsiibi. ABGB § 1325 sätestab, et kahjustatud isik peab saama sobiva hüvitise kogetud valu ja kannatuste eest arvestades konkreetsete asjaoludega.<sup>55</sup> Kohtud võivad tugineda varasematele

---

<sup>46</sup> Bamberger, H.G., Roth, H., Hau, W., Poseck, R. BeckOK BGB 51. Edition, München 2019, ääremärkus 3.

<sup>47</sup> *Ibid*, ääremärkus 7.

<sup>48</sup> BGH=Bundesgerichtshof Beschluss vom 6.7.1955 – GSZ 1/55. Saksamaa kõrgema kohtu lahendid on leitavad veebileheküljelt: [https://www.bundesgerichtshof.de/DE/Entscheidungen/entscheidungen\\_node.html](https://www.bundesgerichtshof.de/DE/Entscheidungen/entscheidungen_node.html).

<sup>49</sup> BGH Beschluss vom 16.9.2016 – VGS 1/16.

<sup>50</sup> BGH Urteil vom 29.9.1952 -III ZR 340/51.

<sup>51</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkused 17-20.

<sup>52</sup> Borghetti, J-S. Non-Pecuniary Damages in France, *The Chinese Journal of Comparative Law*, October 2015, lk 268.

<sup>53</sup> Code civil, version consolidee au 14 fevrier 2020. Arvutivõrgus: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721>

<sup>54</sup> Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch - StF: JGS Nr. 946/1811. Veebis: <https://www.jusline.at/gesetz/abgb> (15.02.2020).

<sup>55</sup> Flatscher-Thioni, M. jt (viide 16), lk 106.

lahenditele ja õigusteadlaste arvamustele. Sealjuures vahet ei tohi teha kahjustatud isiku sool. Austrias ollakse ka seda meelt, et mõjutada ei tohiks hüvitise suurust kahjustatud isiku vanus, sest nii noored, kui vanad kogeavad valu sarnaselt. Erandiks on olukorrad, kus kahjustatud isik on noor ja saab püsiva vigastuse.<sup>56</sup> Autori arvates on Austria lähenemine mittevaralisele kahjule osapooltega hästi arvestav ja väärib kindlasti eeskujuna võtmist. Eesti regulatsioon on autori hinnangul üsna sarnane ja seega Austria regulatsiooni kasutamine võrdlusmaterjalina kindlasti väga sobilik.

Itaalia deliktiõiguses on kahjuhüvitamise peamine funktsioon ja eesmärk hüvitada kahjustatud isikule kahjud, mis on talle teise isiku poolt tekitatud. Mittevaraline kahju Itaalias koosneb kahest komponendist: füüsiliste vigastustega seotud mittevaraline kahju (*danno biologico*) ja moraalne kahju (*danno morale*).<sup>57</sup> Itaalia süsteem on autori hinnangul õiguslikul tasandil hea. Puuduseks on see, et pole seni loodud vajalike meetmeid mittevaralise kahju hüvitiste loogilisemaks muutmiseks ja on jäädud liiga jäigalt selle juurde, et küll kohtunik suudab määrata õiglase hüvitise. Autori hinnangul on mingis mõttes sarnane olukord ka Eestis, kus puudub laialdane tabelite kasutamine.

Belgias, Luksemburgis ja Hispaanias delikti ja mittevaralist kahju hüvitist reguleerivad õigusaktid on sellised, kus iga deliktikoosseisu korral kuulub hüvitamisele ka mittevaraline kahju. Hüvitatakse valu, kannatused, elurõõmu kaotus jms. Portugalis hüvitatakse ka kõik kahjud, aga tingimuseks on, et hoolsuskohustus mida rikuti on piisavalt tõsine. Kreeka kasutab lähenemist, kus mittevaralist kahju saab nõuda ainult nende koosseisude ja rikkumist puhul, mis on seauses selgelt sätestatud. Hollandis on üsna samasugune lähenemine nagu Kreekas. Rootsis, Taanis, Norras ja Soomes toimub delikti alusel mittevaralise kahju hüvitamine juhul kui konkreetse delikti koosseisu osas seadus sätestab mittevaralise hüvitise nõude. Suurbritannias on õigus vähemalt tervisekahjustuse puhul alati nõuda ka mittevaralise kahju hüvitist.<sup>58</sup>

Sisuliselt on Euroopas kaks lähemist. Ühel juhul saab mittevaralist kahju hüvitamist (sealhulgas liikluskindlustuses) alati nõuda ja teisel juhul siis, kui seadus sõnaselgelt nii sätestab. Samas klassikaliste deliktikoosseisude korral (tervisekahjustamine, au teotamine jms) on õigus mittevaralise kahju hüvitamisele tagatud mõlema süsteemi korral ja seega sisuliselt

---

<sup>56</sup> Flatscher-Thioni, M. jt (viide 16), lk 106.

<sup>57</sup> Markesinis, B. jt (viide 20), lk 82-83.

<sup>58</sup> von Bar, C., Drobnig, U. The Interaction of Contract Law and Tort and Property Law in Europe. A Comparative Study. Sellier European Law Publishers 2004, lk 89-97.

põhikoosseisude osas on süsteemid väga sarnased. Autori hinnangul kuulub Eesti sealjuures Saksamaa gruppi, kus hüvitise saamise aluseks delikti korral üldiselt on tingimus, et rikutud oleks mõnda VÕS § 134 loetletud õigust.

### **1.3. Mittevaralise kahju hüvitise eriregulatsioon liikluskindlustuse seaduses**

Käesolevas alapeatükis võrdleb ja analüüsib autor esmalt täpsemalt Eesti ja Saksamaa kohustusliku liikluskindlustuse regulatsiooni. Analüüsi eesmärk on luua Eesti regulatsiooni 1:1 võrdlus mõne teise riigiga, et hinnata Eesti regulatsiooni. Võrreldavaks riigiks valib autor Saksamaa, sest Saksamaa üldiselt on Eestile üsna sarnase õigusloomega.

Sissejuhatuseks on autori hinnangul esmalt oluline mõista kindlustuse kõige üldisemat väärtust õiguslikus mõttes. Selleks on autori meelest sobiv kindlustuslepingu üldise sisu mõistmine. Globaalses tähenduses on kindlustuslepingu olemuseks see, et kindlustusandja võtab endale tasu eest kohustuse kokkulepitud olukorra toimumisel maksta teisele isikule rahaline hüvitis.<sup>59</sup> Sellisest definitsioonist lähtub sisuliselt ka Eesti õigus. Kohustusliku liikluskindlustuse puhul tähendab see ka seda, et lepinguga võtab liikluskindlustuse kindlustusandja endale kohustuse hüvitada kindlustusvõtja eest kahjustatud isikule muuhulgas ka mittevaraline kahju.

Mittevaralise kahju võimaliku põhjustajana on kindlustusvõtja jaoks liikluskindlustuse üheks oluliseks eesmärgiks ja väärtuseks kindlasti ka rahaliste riskide kindlustamine seoses võimaliku kahju nõudega.<sup>60</sup> Kohustusliku liikluskindlustuse väärtust on rõhutanud ka Riigikohus, kes on leidnud, et kohustusliku kindlustuse puhul hüvitab kindlustusandja kahju põhjustaja eest.<sup>61</sup> Autori arvates on selge ka see, et liikluskindlustuse puhul on kohustuslik vorm ainuõige valik selleks, et tagada isikute ja nende vara tõhus kaitse.

Eestis kehtestati kohustuslik liikluskindlustus esmakordselt 1993. aastal.<sup>62</sup> Hetkel kehtiv neljas seadus jõustus 2014. aastal. Saksamaal võeti hetkel kehtiv liikluskindlustuse seadus vastu 1965. Praegusel kujul kehtib seadus alates 2017. Kohustusliku liikluskindlustuse keskmine

---

<sup>59</sup> Hardy, E. R. *General Principles of Insurance Law*. 6th ed. London: Butterworths 1993, lk 3.

<sup>60</sup> Wagstaff, A., Lindelow, M. *Can car insurance increase financial risk?: The Curious Case of Health Insurance in China*. The World Bank. Policy Research Working Paper no. 3741. October. Washington, DC 2005.

<sup>61</sup> RKTko 3-2-1-91-07.

<sup>62</sup> Lahe, J., Luik, O-J. *Kindlustusõigus – Juura* 2018, lk 172.

aastamakse aastal 2018 Eestis<sup>63</sup> oli 142 eurot ja Saksamaal 600 eurot<sup>64</sup>, kuid konkreetne hind sõltub loomulik ka sõiduki liigist, kindlustusajaloost, kindlustusvõtjast jms.

Saksamaa liikluskindlustuse seaduse *Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter* (PflVG)<sup>65</sup> § 4 lg 2 lisa näeb ette, et vastutuse ulatus kindlustusjuhtumi korral on 2,5 miljonit eurot 1 inimese kohta tervisekahjustuse osas (varaline ja mittevaraline) või kuni 7,5 miljonit, kui kahjustatud inimesi on rohkem kui üks. 1 220 000 eurot muu varaline kahju (sõiduk jms) ja kuni 50 000 eurot finantskaotuste eest. Eesti vastav regulatsioon on pisut väiksema detailsusastmega ja asub LKindlS § 25 lg 1, mis sätestab, et kui lepingus ei ole kokku lepitud suuremas kindlustussummas, on kindlustussumma ühe kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kahjustatud isikute arvust, asja hävimise või kahjustamise korral 1 200 000 eurot ja surma põhjustamise, tervise kahjustamise või kehavigastuse tekitamise korral 5 600 000 eurot.

Kindlustussummad on küll kahes riigis pisut erinevad, kuid autor juhib tähelepanu, et mõlema riigi kindlustussummad on kooskõlas hetkel kehtiva liikluskindlustuse kuuenda direktiivi artikkel 9 lg 1 nõuetega, millest tuleneb kohustus tagada kohustuslik liikluskindlustus järgmiste kindlustussummade ulatuses: a) isikukahju puhul 1 000 000 eurot kahjustatud isiku kohta või 5 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta; b) varakahju puhul 1 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kahjustatud isikute arvust.

Viidatud liikluskindlustuse kuues direktiiv on ka põhjus, miks Eesti ja Saksamaa ning üldse kõigi ELi riikide puhul on liikluskindlustuse normid üsna sarnased, sest et regulatsioonide aluseks on märkimisväärses ulatuses liikluskindlustuse kuues direktiiv,<sup>66</sup> mis on liikmesriikidele kohustuslik ning mis näitab ELi soovi harmoniseerida liikluskindlustuse õiguslik raamistik ELi piires.

Kohustuslik liikluskindlustus on kuulunud ELi huvisfääri juba pikemat aega ja seega on EL selles küsimuses aastate jooksul kehtestanud mitu liikluskindlustuse direktiivi. Läbi ajaloo on ELis liikluskindlustust reguleerinud 6 direktiivi, millest 5<sup>67</sup> on tänaseks kehtetud. J. Lahe ja O-

---

<sup>63</sup> Statistika pärineb Eesti Liikluskindlustuse Fondi veebileheküljelt: [https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitus\\_2018\\_4Q\\_0.pdf?869](https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitus_2018_4Q_0.pdf?869) (08.01.2020).

<sup>64</sup> Statistika pärineb veebileheküljelt: <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/unterhaltskosten-auto-ratgeber/> (08.01.2020).

<sup>65</sup> Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, BGBl. I S. 147 – veebis: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/index.html>

<sup>66</sup> Vaata viide 9.

<sup>67</sup> Esimene liikluskindlustusalane direktiiv 72/166/EEC – 24.04.1972; teine liikluskindlustusalane direktiiv 84/5/EEC – 30.12.1983; kolmas liikluskindlustusalane direktiiv 90/232/EEC – 14.05.1990; neljas

J. Luik on oma raamatus rõhutanud, et praegu kehtiv kuues liikluskindlustuse direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta tühistas eelnevad direktiivid, koondades kogu liikluskindlustusalase regulatsiooni ühte direktiivi.<sup>68</sup>

Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevahalise kahju hüvitamise kohustuse eriregulatsioon Eestis on sätestatud LKindLS § 32 lg 1, mis ütleb et mittevahalise kahju hüvitise suurus sõltub tervisekahjustuse või kehavigastuse raskusastmest ja muudest asjaoludest ning liikluskindlustuse kindlustusandja tasub hüvitise ühekordse summaga. Lõike 2 järgi on nendeks muudeks asjaoludeks muu hulgas tekkinud funktsioonihäire sügavus ning ravi ja töövõime kaotuse kestvus.<sup>69</sup> Autori hinnangul on oluline LKindLS § 32 lõike 2 juures, et lõige 2 annab vaid näidisloetelu, et mis võib olla muu asjaolu. Tegemist pole kindlasti mitte ammendava loeteluga, mis tähendab autori hinnangul seda, et hüvitise suuruse määramisel tuleb arvestada kõikide samade asjaoludega, millega tuleks arvestada ka siis kui mittevahalise kahju hüvitamine toimuks puhtalt võlaõigusseaduse alusel. Autori hinnangul kinnitab autori seisukohta ka mitmed Eesti kohtulahendid, kus liikluskindlustuse kaasustes on kaalutud kaasuse käigus paljusid erinevaid kahju suurust mõjutavaid asjaolusid.

Saksamaa PflVGs sarnane säte nagu on Eesti LKindLS § 32 lg 3 üleüldse puudub ja seadusest näidissummasid ei leia. Oluline PflVG säte on § 4 lg 2, mille alusel on koostatud seaduse lisa, milles kajastuvad peatükis 1.1 toodud kindlustussummad. Saksamaal õigus saada mittevahalist kahju hüvitist liiklusõnnetuse korral tuleneb lisaks BGB § 253 ka liikluseaduse § 11 ja § 10 lg 2.<sup>70</sup>

Eesti liikluskindlustuse seaduse kommnetaarides on öeldud, et Eestiks makstakse mittevahalise kahju hüvitist ainult raskema tervisekahjustuse eest ja seda ka siis, kui kahjustatud isikul on ka kergemaid vigastusi (LKindLS § 32 lg 1).<sup>71</sup> Autori on seisukohal, et eelnevat tuleb mõista kui indikatsiooni, et tuleb tuvastada vigastuse raskusaste ja siis seadusest tuleneb, mis on miinimum põhjendatud hüvitist. Sealjuures tuleks seda mõista nii, et kahjustatud isikul on õigus nõuda suuremat mittevahalise kahju hüvitist, kuid seaduses toodud suuremas ulatuses hüvitise nõuet

---

liikluskindlustusalane direktiiv 2000/26/EEC – 16.05.2000; viies liikluskindlustuse direktiiv ehk Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/14/EÜ – 11.05.2005.

<sup>68</sup> Lahe, J. jt (viide 32), lk 53.

<sup>69</sup> *Ibid*, lk 136.

<sup>70</sup> Youngs, R. English, French & German Comparative Law. Third Edition. Routledge 2014, lk 405-415.

<sup>71</sup> Lahe, J. jt (viide 62), lk 189.

peab kahjustatud isik tõendama sarnaselt nagu seda tuleks teha võlaõigusseaduse alusel. Ja tõendada tuleb just kahju suurust koos viidetega sellele, et mittevaraline kahju on suurem.

Samades kommentaarides on öeldud ka, et LKindlS § 32 lg 2 näeb ette, et mittevaralise kahju hüvitise maksmisel kahjustatud isikule võetakse arvesse muu hulgas tervisekahjustuse ja kehavigastuse raskusastet, tekkinud funktsioonihäire sügavust ning ravi ja töövõime kaotuse kestust.<sup>72</sup> Autor olles analüüsinud liikluskindlustuse kindlustusandjate praktikat, kohtulahendeid ja tuginedes seaduse mõttele ning seletuskirjale on seisukohal, et toodud asjaolud on vaid näidisloetelu ja fraas „muu hulgas“ jätab õiguse ja kohustuse arvestada ka kõigi muude asjaoludega, mis kahju suurust mõjutavad.

LKindlS § 32 lg 2 kasutatud fraasi „muu hulgas“ osas on sama meelt ka J. Lahe ja O-J. Luik,<sup>73</sup> kes on leidnud, et fraas jätab võimaluse tõlgenduseks, et lisaks nimetatutele arvestatakse ka liikluskindlustuses hüvitise suuruse määramisel asjaolusid, mis tulenevad võlaõigusseadusest (elkõige VÕS § 134 lg 5) või kohtupraktikast. Lisaks on sellist arusaama kinnitanud kohus.<sup>74</sup>

Lahe ja Luik on oma raamatus leidnud ka, et LKindlS § 32 lg-s 3 sätestatud mittevaralise kahju summad on eelduslikud (sõltuvalt kehavigastuse või tervisekahjustuse raskusest 100–3200 eurot) ja saab öelda, et vaatamata toodud summadele on kahjustatud isikul õigus nõuda liikluskindlustuse kindlustusandjalt mittevaralise kahju hüvitist suuruses, mis vastab kohtupraktikale.<sup>75</sup> Autor toob seega veelkord välja eelnevalt väljendatud seisukohta, et vastavad summad on sisuliselt miinimumsummad, mida kahjustatud isikul on õigus saada ilma igasuguse tõendamiseta, kui vaid vigastus on vastav, kuid see ei välista kuidagi kahjustatud isiku õigust tõendada suuremat kahju ja seda ka nõuda.

M. Vutti poolt 2016. aastal tehtud kohtupraktika analüüsi kohaselt on kohtutes väljamõistetud mittevaralise kahju hüvitised Eestis kehavigastuste ja tervisekahjustuste korral liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites jäänud üldjuhul 5 000-30 000 euro vahemikku. Võib täheldada tendentsi, et hüvitised aasta-aastalt siiski järjest suurenevad.<sup>76</sup> Liikluskindlustuse seaduse kommentaarides on väljendatud seisukohta, et on üsna ilmne, et § 32 lg-s 3 sätestatud

---

<sup>72</sup> Lahe, J. jt (viide 62), lk 186.

<sup>73</sup> *Ibid*, lk 190.

<sup>74</sup> RKTko 3-2-1-85-08 p-d 13–14.

<sup>75</sup> Lahe, J. jt (viide 62), lk 190.

<sup>76</sup> Vutt, M. Mittevaralise kahju hüvitamise nõuded tsiviil- ja kriminaalasjades esimese ja teise astme kohtutes 2016. aastal. Kohtupraktika kordusanalüüs. – Tartu 2017, lk 12.

eelduslikud hüvitised ei kompenseeri kahjustatud isiku mittevahalist kahju täies ulatuses.<sup>77</sup> Autor nõustub ennekõike sellega, et 2014 kehtestatud summad on selles mõttes probleemsed, et raha väärtus üldiselt ajajooksul väheneb ja seega summalsed näitajad õigusaktides paratamatult vananevad ja pole siis ka enam kohased. Samas arvestades, et liikluskindlustuse kindlustusandja hüvitavad mittevahalist kahjus ka suuremas määras, kui liikluskindlustuse seaduses toodud summad ja arvestavad seeläbi ikkagi tegeliku mittevahalise kahjuga, siis pole summade olemasolu seaduses autori arvates probleem.

Eesti regulatsiooni analüüsid väärib autori arvates eraldi analüüsi ka küsimus, et kas LKindlS § 32 on kooskõlas ELi õigusega nii mittevahalise kahju hüvitamise ulatuse osas, kui ka isikute ringi osas, kes võivad mittevahalise kahju hüvitist liikluskindlustuse kindlustusandja käest nõuda. ELi õigus ise LKindlS § 32 sarnaseid summasid ette ei näe ja samuti ei kasuta selliseid summasid enamik liikmesriike. Analüüsi vajaduse aluseks oli asjaolu, et Euroopa Kohus leidis kohtuasjas C-22/12<sup>78</sup>, et kui siseriiklik õigus annab liikluskindlustuse juhtumise hukkunud kahjustatud isiku lähedastele mittevahalise kahju hüvitamise nõude, siis peab selline mittevahaline kahju ka kohustusliku liikluskindlustusega hõlmatud olema ning kuuluma liikluskindlustuse kuuenda direktiivis (Eesti puhul LKindlS § 25) sätestatud määrade piires hüvitamisele.

Võlaõigusseaduse kommentaarides on öeldud, et liikluskindlustuse kuuenda direktiivi kaitse-eesmärgi kohaselt kuulub igasugune kahju isikukahju alla, kui sellise kahju hüvitamine on ette nähtud ka põhikohtuasjale kohaldatava siseriikliku õiguses kindlustusvõtja tsiviilvastutuse alusel. Sealjuures laieneb see ka mittevahalisele kahjule, millega kaasnevad tavaliselt nii füüsilised kui psühholoogilised kannatused.<sup>79</sup>

Hetkel kehtiva liikluskindlustuse kuuenda direktiivi preambula punkt 3 sätestab, et liikmesriik peab tagama, et sõidukite kasutamise tsiviilõiguslik vastutus oleks kaetud liikluskindlustusega sõidukite suhtes, mille põhiasukoht on konkreetse liikmesriigi territooriumil. Liikluskindlustuse kuuenda direktiivi artikkel 3 näeb ka ette, et vastav kate peab hõlmama nii isiku- kui varakahju.

---

<sup>77</sup> Lahe, J. jt (viide 32), lk 137.

<sup>78</sup> EKo C-22/12, Haasova. 24. oktoober 2013. Sisult samale järeldusele on jõudnud Euroopa Kohus ka kohtuasjas C-277/12 - EKo C-277/12, Drozdovs. 24. oktoober 2013.

<sup>79</sup> Varul, P. jt (viide 4), lk 710.

Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskirjas märgitakse, et liikmesriikidel on voli otsustada kindlustuskaitse ulatuse ja tingimuste üle, välja arvatud olukordades, kui liikluskindlustuse kuuendast direktiivist tuleneb teisiti.<sup>80</sup> Autori hinnangul liikluskindlustuse kuuenda direktiivi enda sätetest aga ei tulene, mida sätestatud kohustuslik kate täpselt hõlmab ning kui laiaulatuslik peaks liikluskindlustuse kindlustusandja vastutuse ulatus olema võrreldes kahju tekitaja vastutusega. Autori leiab, et liikluskindlustuse kuuenda direktiivi artiklit 3 eesmärk on tagada, et liikluskindlustus tagaks sama laia katte kahjude osas, kui see on kahju põhjustanud isikul. Teisisõnu peaks liikluskindlustuse kindlustusandja vastutus olema sama ulatuslik kahju põhjustaja vastutusega.

Eelnevalt mainitud kahes Euroopa Kohtu lahendis võttis kohus ka seisukoha seoses lähedastele isikutele tekitatud mittevaralise kahju hüvitamisega liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis. Viidatud lahendites leidis kohus, et liikluskindlustuse kuuenda direktiivi artikkel 3 anna õiguse nõuda kahju hüvitamist samal laial isikute ringil, kui hüvitist saaks nõuda konkreetse liikmesriigi siseriikliku õiguse kohaselt. Järelikult peavad liikmesriigid tagama, et mittevaralise kahju hüvitis, mis kuulub vastavalt tsiviilvastutust käsitlevale siseriiklikule õigusele hüvitamisele liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis kahjustatud isikute pereliikmetele tekitatud mittevaralise kahju eest oleks hõlmatud kohustusliku liikluskindlustusega.<sup>81</sup>

Autor meelest tuleb eelnevat mõista nii, et Euroopa Kohus on seisukohal, et kui kahju põhjustaja vastutab ka kahjustatud isiku lähedastele tekitatud kahju eest siseriikliku õiguse järgi, siis vastutab sellise kahju eest ka liikluskindlustuse kindlustusandja. Autori hinnangul tähendab see seda, et kohustusliku liikluskindlustuse alt kuulub hüvitamisele ka kahjustatud isiku lähedasele tekkinud mittevaralise kahju, kui lähedasel on sama nõue olemas kahju põhjustaja vastu.

Eelneva analüüsi põhjal on autor seisukohal, et tänast Eesti liikluskindlustuse seadust tuleb tõlgendada tervikuna ja mitte kitsalt ainult LKindIS § 25 ja § 32 piires. Selline laiem tõlgendamine võimaldab autori hinnangul tagada tõlgenduse, et kehtiv liikluskindlustuse seadus tagab piisavalt laia kaitse ning on mõlemas eelpool analüüsitud küsimuses kooskõlas liikluskindlustuse kuuenda direktiivi mõtte ja Euroopa Kohtu praktikaga.

---

<sup>80</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE. – Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus>

<sup>81</sup> EKo C-22/12 (viide 78).

Alapeatüki Eesti regulatsiooni analüüsi lõpetuseks peab autor oluliseks uurida ka kahjustatud isiku võimalikke õigusabikulusid, mis kahjustatud isikul võivad tekkida vahetult liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi järgselt, kui kahjustatud isik on kogumas asitõendeid ja esitamas mittevaralise kahju hüvitamise nõuet kahju põhjustaja liikluskindlustuse kindlustusandja vastu. Autori hinnangul on selge, et mittevaralise kahju hüvitamise nõue on oma olemuselt keeruline nõue, mille puhul on igati mõistlik eeldada, et kahjustatud isik vajab ja soovib kasutada ka õigusvaldkonna spetsialisti abi nõude koostamisel. Autor leiab, et kahjustatud isikul peaks olema õigus alati mittevaralise kahju tekkimise korral liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis kasutada ka õigusvaldkonna spetsialisti teenust mittevaralise kahju hüvitamise nõude koostamiseks.

Sellise õiguse olemasolu laiemalt on Tallinna Ringkonnakohus oma lahendis<sup>82</sup> autori arvates ka kinnitanud. Kohus leidis, et õigusabi kasutamine on vajalik ka selleks, et võimalusel ära hoida hilisemaid õigusvaidlusi ja sellega kaasnevat kulusid. Eeltoodu tõttu peab kolleegium õigusabi kasutamist kindlustusjuhtumi kohta avalduse esitamisel ja tõendite kogumisel vajalikuks, mistõttu on hagejal õigus nõuda LKindlS § 28 lg 3 p 2 alusel õigusabi kulude hüvitamist varakahjuna. Arvestades, et mittevaralise kahju hüvitamise nõudel puhul on vaidluse tekkimise tõenäosus pigem suur, kas või ainuüksi mittevaralise kahju hüvitise suuruse üle, on autori hinnangul igati põhjendatud, kui kahjustatud isik õigusteenust kasutab. Selle raames kantud mõistlik kulub tuleb siis ka hüvitada kahju põhjustanud isiku liikluskindlustuse kindlustusandjal.

Eelnevalt autor selgitas, et kohustuslik liikluskindlustus<sup>83</sup> on ELis kohustuslik kõigis liikmesriikides. Järgnevalt uurib autor täiendavalt osade ELi riikide liikluskindlustuse süsteeme ja regulatsioone, sest nagu eelnevas alapeatükis sai selgitatud hüvitavad liikluskindlustuse kindlustusandjad tihti kahju ka piiriüleselt. Sealjuures valib autor teisteks võrreldavateks riikideks lisaks juba kasutatud Saksamaale välja Soome, Prantsusmaa, Hollandi, Leedu<sup>84</sup>, Rootsi<sup>85</sup>. Autor valib need riigid, kuna need kõik on ELi liikmesriigid ja neis kõigis on siseriikliku õigusesse üle võetud ka kehtiv liikluskindlustuse kuues direktiiv.

---

<sup>82</sup> TlnRnK 2-12-22703.

<sup>83</sup> Kohustusliku liikluskindlustuse olemust Eestis on pikemalt analüüsinud Olavi-Jüri Luik oma magistritöös. Luik, O.-J. Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus: magistritöö, juhendaja professor Heiki Pisuke. Tartu Ülikooli Õigusinstituut 2004.

<sup>84</sup> Ferrara, S. D. jt (viide 6), lk 242-244.

<sup>85</sup> *Ibid*, lk 250-254.

Kõigil on ühiseks jooneks see, et liikluskindlustus on kohustuslik ja hüvitamisele kuuluvad nii varaline, kui ka mittevaraline kahju. Sealjuures hüvitatakse lisaks valule ja kannatustele ka heaolu ja elurõõmu vähenemise eest tekkiv kahju. Soome<sup>86</sup> ja Holland kasutavad ka teatud tabeleid, et paremini hinnata hüvitise suuruseid, mis oma olemuselt on pisut sarnased Eesti LKindlS § 32 lg 3 toodule, kuidas samas ka palju detailsemad ja rohkema infoga. Hollandis lisaks tabelite kasutamisele hüvitatakse kohustusliku liikluskindlustuse alt ka kogetud valu ja kannatusele, kõik muud mittevaralised kahjud.<sup>87</sup> Soome liikluskindlustuse seaduse<sup>88</sup> alusel hüvitati Soomes näiteks 2013 aastal mittevaralise kahjana liikluskindlustuse kindlustusandjate poolt 9,4 miljonit eurot.<sup>89</sup>

Prantsusmaal on laialt ja detailselt reguleeritud see, et millises ulatuses mittevaraline kahju hüvitatakse liikluskindlustuse juhtumi korral. Hüvitatakse valu, kannatused, elurõõmu kaotus, füüsilised vigastused, sissetuleku vähenemine jms.<sup>90</sup> Leedus hüvitatakse liikluskindlustuse alt mittevaralist kahju, kuid levinud on hüvitise piirangud, mis on väga väikesed. Näiteks 2012 aastal 500 eurot ühe liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi kohta olenemata kahjustatud isikute arvust. Piirang tuleb Leedu liikluskindlustuse seaduse § 11 lg 1.<sup>91</sup> Leedus mittevaralise kahju korral tuleb arvestada vigastuste tõsidust ja nende mõju tulevikule.<sup>92</sup>

Rootsis on samuti kohustuslik liikluskindlustus kehtestatud eraldi seadusega.<sup>93</sup> Kindlustussumma on kuni 300 miljonit Rootsi krooni ehk circa 30 miljonit eurot. Rootsis lahendab liiklusõnnetusega seotud vaidlusi Rootsi teeliikluse komisjon (*Trafikskadenämnd*).<sup>94</sup> Hüvitatakse ka mittevaraline kahju valu ja kannatuste eest, mis põhineb tariifide süsteemil. Hüvitatakse ka muud kahjud, näiteks esteetilise välimuse kahjustumine, töökaotus.<sup>95</sup>

Lisaks ELi riikidele analüüsis autor veel ka Suurbritannia ja USA süsteemi. Autor lähtus valiku tegemise sellest, et oleks võimalikult mitmekülgne pilt Euroopast ja USA oma mastaapsuse tõttu. Suurbritannias liikluskindlustus samuti kohustuslik ja riik kasutab erinevaid tabeleid ja tariife. Hüvitatakse valu ja kannatused minevikus, olevikus, tulevikus kogetu eest ja ka vaimsed

---

<sup>86</sup> Macleod, S., Hodges, C. Redress Schemes for Personal Injuries. Hart Publishing 2017, lk 239.

<sup>87</sup> Ferrara, S. D. jt (viide 6), lk 164.

<sup>88</sup> Liikennevakuutuslaki 17.6.2016/460.

<sup>89</sup> Macleod, S. jt (viide 86), lk 239. Soome iga aastase statistika kohta vaata siit: [www.lvk.fi/en/statistics/OTI-road-accident-statistics/](http://www.lvk.fi/en/statistics/OTI-road-accident-statistics/).

<sup>90</sup> Warren, M. Personal Injury Practice and Procedure in Europe, Cavendish Publishing Limited, 1997, lk 43-52.

<sup>91</sup> Leedu liikluskindlustuse seadus 14 juuni 2001 No IX-378.

<sup>92</sup> Ferrara, S. D. jt (viide 6), lk 242-244.

<sup>93</sup> Rootsi liikluskindlustuse seadus Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

<sup>94</sup> Trafikskadenämndi veebileht arvutivõrgus: [www.trafikskadenamnden.se/Information-in-English/](http://www.trafikskadenamnden.se/Information-in-English/).

<sup>95</sup> Macleod, S. jt (viide 86), lk 171-172.

vigastused ning kannatused. Lisaks ka heolukaotus ja elurõõmu vähenemine.<sup>96</sup> USAs on kohustuslik liikluskindlustus USA kõige müüdum kindlustus. Samas on USAs probleemiks see, et osariikides ettenähtud kindlustussummade miinimumid on liiga väikesed ja nendest sageli ei piisa õiglase mittevaralise kahju hüvitise tasumiseks ka väiksemate kahjude korral. Tavaline on ka see, et liikluskindlustus ei kehti väljaspool USAd.<sup>97</sup>

Esimeses peatükis tervikuna analüüsis autor mittevaralise kahju hüvitise eesmärki ning üld- ja eriregulatsiooni. Esimeses alapeatükis autor analüüsis mittevaralist kahju eesmärki arvestades liikluskindlustuse vaatega. Autor analüüsis seda, et millest koosneb mittevaraline kahju ja milline on mittevaralise kahju kõige üldisem eesmärk ja raamistik. Sealjuures üldine jaotus on, et mittevaraline kahju koosneb kogetud valu ja kannatuste komponendist ning heolu ja elurõõmu vähenemise komponendist. Hüvitis määratakse küll mõlema komponendi eest ühiselt, kuid kaasuse käigus tuleb neid osasid siiski eraldi kaaluda. Mõlemaga peab arvestama ka liikluskindlustuses.

Peatüki teises alapeatükis analüüsis autor Eesti üldregulatsiooni seoses mittevaralise kahju hüvitamisega osas, milleks see oli vajalik, et piiritleda mittevaralise kahju hüvitamise ulatust tervisekahjustuse ja surma korral liikluskindlustuses. Lisaks tõi autor sisse ka viiteid teiste riikide mittevaralise kahju hüvitise regulatsioonidele, et luua võrdlusmoment Eesti õigusega ja põhjusel, et liikluskindlustuse kindlustusandjad hüvitavad mittevaralist kahju ka piiriüleselt. Autor jõudis analüüsi käigus tulemuseni, et võlaõigusseaduse mittevaralise kahju sätted tagavad kahjustatud isikule mittevaralise kahju hüvitise nõude ja regulatsioon on põhjalustes sarnane teiste võrdluseks valitud riikidega. Lisaks jõuab autor tulemuseni, et erinevalt varalisest kahjust ei saa liikluskindlustuses kohaldada VÕS § 139 mittevaralise kahju hüvitise puhul.

Peatüki teises alapeatükis analüüsis autor Eesti liikluskindlustuse mittevaralise kahju hüvitamise eriregulatsiooni liikluskindlustuse seaduses, kõrvutades seda detailsemalt Saksamaa regulatsiooniga, kuid ka teiste riikide liikluskindlustuste regulatsioonidega. Autor jõuab kahele olulisele järeldusele. Esiteks selleni, et LKindlS § 32 toodud fikseeritud hüvitised on vaid indikatsioonid ja annavad kahjustatud isikule õiguse minimaalselt sellisele mittevaralisele kahju hüvitisile, mis seaduses sätestatud, koheselt peale seda, kui kahjustatud isik on tõendanud vastava vigastuse olemasolu. Toodud määrad ei piira aga mitte kuidagi mittevaralise kahju

---

<sup>96</sup> Warren, M. (viide 90), lk 26-29.

<sup>97</sup> Stempel, J. W., Swisher, P. N., Knutsen, E. S. Principles Of Insurance Law. Fourth Edition. LexisNexis Law School Publishing 2012, lk 1256-1258.

hüvitise nõudmist liikluskindlustuse kindlustusandja käest suuremas mahus, kui seaduses sätestatud. Lihtsalt sellisel juhul on kahjustatud isiku tõendamiskoormus tavapärase.

Teiseks analüüsis autor antud peatüki teises alapeatükis kahte olulist Euroopa Kohtu lahendit ja jõuab järeldusele, et liikluskindlustuse seadust tuleb tõlgendada kooskõlas nende kahe kohtulahendiga ja selle tulemusel tuleb autori hinnangul jõuda selleni, et liikluskindlustuse kindlustusandja käest võivad mittevaralise kahju hüvitist nõuda samad isikud, kes võivad seda nõuda ka kahju põhjustanud isiku käest.

Analüüsi käigus jõuab autor ka järeldusele, et liikluskindlustus on oma põhiolemuselt ELi piires harmoniseeritud läbi liikluskindlustuse kuuenda direktiivi, mis näeb ette ühise raamistiku ja konkreetsete kindlustussummad. Autori hinnangul on liikluskindlustuse kuuenda direktiivi mõtteks ka võimalikult lai harmoniseeritus kogu liikluskindlustuses ELi piires. Autori hinnangul võib see tähendada seda, et harmoniseeritus peaks olema ka mittevaralise kahju hüvitamise osas.

Sealjuures autori hinnangul harmoniseeritus esineb varaliste kahjude hüvitamise korral, kus üldine hüvitavate kahjude kataloog on ELi piires üsna sarnane ja kuna hüvitatakse reaalne kahju, siis sõltub varalise kahju suurus ainult konkreetse riigi majanduslikest näitajatest ja vajalike teenuste ning kaupade hinnatasemest. Selline harmoniseerimine on toimunud vaatamata sellele, et ELi üleselt deliktiõigust üldiselt harmoniseeritud ei ole. Autor on seisukohal, et sama loogika peaks kohalduma sellisel juhul ka mittevaralisele kahjule, mis tähendaks, et riigiti peaksid vähemalt ELi sees olema mittevaralises kahju hüvitised võrreldavad ja hüvitatavad samadel alustel ning erineva ainult majanduslike näitajate võrra. Autori leiab, et antud küsimus väärrib põhjalikumalt analüüsi.

Lisaks leidis autor antud peatüki kolmandas alapeatükis, et kahjustatud isikul on mittevaralise kahju tekkimise korral liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi läbi alati õigus pöörduda ka õigusvaldkonna spetsialisti poole mittevaralise kahju hüvitamise nõude koostamiseks. Sealjuures liikluskindlustuse kindlustusandja on kohustatud need õigusabikulud mõistlikus ulatuses hüvitama.

## 2. MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISE ULATUST MÕJUTAVAD TEGURID LIIKLUSKINDLUSTUSES

### 2.1. Tervisekahjustusega seotud tegurite mõju mittevaralise kahju hüvitisele

Irene Kull ja Janno Lahe on leidnud, et mittevaraline kahju ei vii käega katsutava ja tajutava vara väärtuse vähenemiseni ning see on põhiline erinevus võrreldes varalise kahjuga.<sup>98</sup> Samas pole kahtlust selles, et ka mittevaralise kahju puhul toimub väärtuse vähenemine ja väärtuse vähenemise täpne suurus sõltub paljudest teguritest. Autor on sealjuures seisukohal, et täielikku universaalset loetelu teguritest, mis võivad mõjutada mittevaralise kahju hüvitise suurust ei võimalik koostada. Allpool autor kontrollib selle seisukoha paika pidavust.

Erinevate riikide praktika on seejuures kinnitanud, et erinevate tegurite mõju ja kaalu mittevaralise kahju hüvitise suurusele paneb paika eelkõige kohtupraktika. Saksamaal näiteks esimest korda kohus<sup>99</sup> tõi välja kõige olulisemad mittevaralise hüvitise suurust mõjutavad tegurid juba 1955 aastal, kui kohus rõhutas seda, et valu, kannatuste ja võimalike moonutuste suurus, tugevus ja kestus on mittevaralise kahju suuruse hindamisel olulised kriteeriumid. Täna on nende tegurite tähtsust üle kinnitanud mitmed hilisemad kohtuotsused.<sup>100</sup> Aeg ja kohtupraktika on fundamentaalsete teguritena juurde toonud ka psühholoogilised vaevused ja kannatused.<sup>101</sup> Autor on seisukohal, et nendes lahendites välja toodud teguritega peavad mittevaralise kahju hüvitamisel arvestama mitte ainult Saksamaa vaid ka Eesti liikluskindlustuse kindlustusandjad, sest tegemist on niivõrd universaalsete teguritega mittevaralise kahju puhul, et nendega arvestamine on selgelt tuletav ka Eesti regulatsioonist.

Selleks, et liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis jõuda õiglase mittevaralise kahju hüvitiseni tuleb liikluskindlustuse kindlustusandjal isiku kannatusi püüda vaadata objektiivselt ja arvesse tuleb võtta kõiki asjaolusid. Hoolimata sellest, et objektiivsus on igal juhul hädavajalik (ka võrreldavuse ja õiguskindluse huvides) on kokkuvõttes alati otsustav ja oluline see, et millised konkreetsed tagajärjed olid isikule konkreetses kaasuses. Näiteks pianisti või kirurgi jaoks sõrme kaotamine, noore inimese näo moonutamine, stjuardessi või võistlussportlase

---

<sup>98</sup> Lahe, J., Kull, I. Compensation of non-pecuniary damage to persons close to the deceased or the aggrieved person. – International Comparative Jurisprudence 2016/2, lk 1.

<sup>99</sup> BGH 6.7.1955 – GSZ 1/55.

<sup>100</sup> BGH NJW 2006 Urteil vom 21.12.2005 - VIII ZR 85/05; BGH NJW 1993 Urteil vom 22.12.1992 - VI ZR 341/91.

<sup>101</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 21.

liikumispiirang kujutab endast tõsisemat kahju kahjustatud isikule võrreldes kahjustatud isikuga, kelle jaoks liikumine igapäeva elus nii tähtis pole. Sellega peab liikluskindlustuses mittevahalise kahju hüvitise suuruse määramisel arvestama ja olukorda tuleb siis käsitleda, kui kannatusi suurendavat asjaolu.<sup>102</sup> Autori hinnangul näitab see seda, et ka liikluskindlustuses peab mittevahalist kahju hüvitades lisaks tegurile endale kaaluma ka kas kahjustatud isikust endast tuleneb mõni tegur või mitte, mis raskendab või kergendab kaalutava teguri mõju.

Autor väljendas peatüki alguses seisukohta, et pole võimalik koostada universaalselt ja ammendavat loetelu komponenditest, mis mõjutavad mittevahalise hüvitise suurust. Samas on riikide kohtupraktika välja toonud üldisemad kriteeriumid, mis kohalduvad vähemalt enamike liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite korral, kus tekkinud on mittevahaline kahju tervisekahjustuse või surma tõttu. Autor toob siinkohal välja levinumad alustades kõige kaalukamast ja lõpetades vähem kaalukaga. Nimekirja järjestus ei pretendeeri ainuõigele tõele ja peegeldab autori subjektiivset arvamust.

Tegurid:

1. valu kestvus;
2. püsivate kahjustuste ulatus ja mõju;
3. vigastuste tüüp ja raskusaste;
4. heaolu ja elurõõmu vähenemise ulatus;
5. psühholoogilised häired;
6. meditsiiniliste protseduuride arv ja raskus;
7. statsionaarse haiglaravi kestus;
8. ambulatoorse ravi kestus;
9. võimalik töövõimetuse kestvus;
10. kahjustatud isiku vanus;
11. professionaalsed piirangud;
12. privaatsed piirangud (perefond, vaba aeg).

Kindlasti on eraldi olulised ka raviarstide ja ekspertide arvamused ja tõendid, mis peaksid sisaldama ka hinnangut vigastuste olulisusele konkreetse kahjustatud isiku jaoks. Infot kahjustatud isiku igapäevaste eluraskuste kohta. Eriti raskete vigastuste korral on soovitatav, et vigastatu või tema lähedased peaksid tüüpilist päeva- ja/või nädalakava, kus oleksid kirjas

---

<sup>102</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 23.

igapäevased raskused ja valud, mida kogetakse. Vigastuste ulatuse näitamiseks võib olla väga palju abi ka moonutuste või kahjustuste fotodest.<sup>103</sup> Autor on seisukohal, et olulisemad on sealjuures arst-eksperdi tõendid, kelle usaldusväärsust on pigem keeruline kahtluse alla seada. Ka liikluskindlustuses saaks siinkohal tugineda usaldusarsti hinnangutele.

1958. aastal tegi Saksamaal esimest korda kohus otsuse, kus jaatas mittevaralise kahju hüvitise nõude olemasolu tervisekahjustuse korral.<sup>104</sup> Sellest hetkest alates muutus oluliseks, et kuidas defineerida „valu“ mittevaralises kahjunõudes, mis on tekkinud läbi tervisekahjustuse. Tänapäevane arusaam on, et "valu" all mõistetakse ebameeldiva või isegi talumatu subjektiivse taju või aistingu kogemist, mis põhineb objektiivsel leiul.<sup>105</sup> Autor nõustub sellega, et mittevaralise kahju puhul on valul enam-vähem kõige tähtsam roll, sest valu kui aisting on autori hinnangul midagi sellist, mis kõige rohkem piirab ja häirib kahjustatud isiku elu, sest valu kogemise ajal on üsna tõenäoline, et see on kõige domineerivam tunne ja seega piirab kõiki teisi tegevusi.

Selleks, et tagada kahjustatud isiku valu piisav mõistmine peaksid teised osapooled (kohus, kahju põhjustaja, liikluskindlustuse kindlustusandja) ise aktiivsust näitama, et endas vajalik arusaam tekitada. Eriti oluline on see olukorras, kus kahjustatud isik on laps, eakas või isik, kellel on oma tunnete ja emotsioonide väljendamine raskendatud. Samuti võib sellises olukorras kaaluda kahjustatud isikute lähedaste kaasamist ja nende käest uurida, et milliseid igapäevaseid raskuseid kahjustatud isik kogeb.<sup>106</sup> Samuti on vigastuse kestus, laad ning tõsidus valu ja kannatuste hindamisel olulised tegurid. Kõik mis kahjustatud isiku võimalusi igapäevaselt märkimisväärselt piirab mõjutab vastavalt mittevaralise hüvitise suurus. Sama kehtib mõtlemisvõime kahjustuse või isiksuse oluliste muutuste kohta, meelte kadumise kohta.<sup>107</sup>

Valu kestvusele tuleb samuti pöörata suurt tähelepanu, kuna mittevaralise kahju hüvitise suuruse hindamisel on valu kestvus oluline mitmel põhjusel. Valu puhul tuleb hinnata mitut eri etappi ja nende kestvust.

---

<sup>103</sup> Burmann, M. jt (viide 26), ääremärkus 8.

<sup>104</sup> Brüggeheimer, G., Colombi Ciacconi, A., O'Callaghan, P. Personality rights in European tort law. Cambridge University Press 2010, lk 23.

<sup>105</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 25.

<sup>106</sup> *Ibid.*

<sup>107</sup> *Ibid.*, ääremärkus 31.

Etapid on:

1. valu esmane tunnetamine ja selle kestvus vahetult sündmuse ajal;
2. meditsiinilise toimingu ja ravi kestvus ning sellega kaasnev valu;
3. kogu tervenemisprotsessi kestvus.

Lisaks tuleb lõpetuseks hinnata ka seda, et kas kahjustatud isikul on tekkinud ka mõni püsiv negatiivne tagajärg. Eeltoodud etappe ja nende kestvust peab tõendama kahjustatud isik.<sup>108</sup> Selline hindamine ja jaotus on autori hinnangul oluline ennekõike seetõttu, et see toob paremini välja, et kui suures mahus raskusi ja kannatusi on kahjustatud isik kogenud ning annab ka indikatsiooni, kui palju neid tulevikus esineb. Mõlemad on olulised kriteeriumid õiglase mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramisel.

Arutatud on ka selle üle, et kas ja millist mõju kogetud valule ja kannatustele ning seeläbi mittevaralise kahju hüvitisele avaldab kahjustatud isiku vanus. Saksamaal on levinud seisukoht, et kahjustatud isiku vanus ei pruugi küll otseselt mõjutada kahjustatud isiku valuaistingut või selle tugevust, kuid vaatamata sellele saab seda mitte varalise hüvitise arvutamisel siiski mitmel viisil arvesse võtta.<sup>109</sup> Autor nõustub Saksamaa kohtu seisukohaga, et vanus on tegur, mis mittevaralise kahju hüvitise suurusele mõju avaldab. Esiteks mõjutab püsiva kahjustuse korral vanus perioodi, kui kaua kahjustatud isik peab vigastusega elama ja samuti põhjustavad erinevad vigastused ja selle tagajärjed erinevas vanuses isikutele erinevaid raskuseid. Näiteks on teada see, et vanematel inimestel reeglina paranevad murdunud luud aeglasemalt ja põhjustavad seega kauem vaevusi.

Erilise riskigrupi moodustavad lapsed.<sup>110</sup> Liikluses peab sõidukit juhtiv isik käituma laste, abivajajate ja vanemate isikute suhtes turvaliselt ning arvestavalt, vähendades kiirust ja võttes appi muid abivahendeid tagamaks nende täielik ohutus.<sup>111</sup> Laste ja noorukite puhul on esmajärjekorras oluline see, et kas tekib puue või jääb mõni püsiv kahjustus.<sup>112</sup> Samuti on laste ja noorukite puhul reeglina suurema negatiivse mõjuga ka pikaajaline haiglaravi võrreldes täiskasvanuga.<sup>113</sup> Lapsed ja noorukid on tundlikumad ka ravi üldise kestvuse ja

---

<sup>108</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkused 27-28. Samad seisukohad ka lahendis LG=Landgericht Saarbrücken DAR 1984, 323.

<sup>109</sup> *Ibid*, ääremärkus 31.

<sup>110</sup> Näiteks Saksamaa liikluseaduse § 3 näeb ette, et juht peab liikluses eriti tähelepanelik olema, kui läheduses on lapsi. Vaata täpsemalt seadusest: Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 BGBl. I S. 367.

<sup>111</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 326.

<sup>112</sup> Wagner JZ 2004, 319; OLG Naumburg BeckRS 2014, 09207.

<sup>113</sup> OLG Hamm NZV 2002, 571.

tervenemisprotsessi osas.<sup>114</sup> Autor on eelnevaga nõus ja leiab, et kui kahjustatud isik on alaealine, siis võiks lisaks tavalisele arst-eksperdile alati olla kaasataud ka lastepsühholoog, kes annab eraldi hinnangu, et kuidas on kogetu mõjutanud lapse vaimset tervist ja seda olenemata sellest, kas fookuses on kogetud vaimsed või füüsilised kahjustused.

Laste ja noorukite puhul on väga oluline ka see, et kuidas vigastus lapse füüsilist väljanägemist mõjutab. Inetud armid, välised kahjustused, naha defektid on midagi, mida tuleb hüvitise suuruse määramisel arvestada.<sup>115</sup> Saksamaal on kohus<sup>116</sup> selgitanud, et tänapäeva väga ekstravertses ühiskonnas, kus välimus on üha olulisem, on sensorsete organite kadu ja puude raskusaste, samuti pöördumatud moonutused valu ja kannatuste kahjustuste hindamisel noorte puhul eriti olulised.<sup>117</sup> Noorte puhul tuleb arvestada ka seda, et kuidas saadud vigastused nende tulevast sotsiaalset ja perekonna elu mõjutavad.<sup>118</sup>

Mõningatel üksikutel liikluskindlustuse kindlustusjuhtumitel võib ka vanemate kahjustatud isikute puhul olla vanus see põhjus, miks kannatused ja kahjud on suuremad. Tüüpilised näited on luumurrud, millest taastumine võtab vanematel inimestel palju rohkem aega.<sup>119</sup> Autor nõustub sellega, et vanuse arvestamisel peavad olema kindlad ja loogilised põhjused ning ka siis peaks vanus olema lihtsalt tegur, mis avaldab kas positiivise või negatiivset mõju (näiteks tervenemise kiirus), kuid mitte eraldiseisev mõjutegur hüvitise suurusele.

Oluline mõju liikluskindlustuse kindlustusandja täitmiskohustuse ulatusele ja hüvitise suurusele on ka igasugused igapäevased piirangud, mida kahjustatud isik kogeb mittevaralise kahju tekkimise järgselt. Näiteks Saksamaal on kohus<sup>120</sup> leidnud, et tööelu ootamatu lõppemine on oluline negatiivne tagajärg, kuna see põhjustab sageli enesehinnangu langust ja üldist kasutustunnet. Arvesse tuleb võtta, et kuidas kindlustusjuhtum mõjutab kahjustatud isiku motivatsiooni ja võimekust soovitud tööl jätkata või uus karjäär omandada.<sup>121</sup> Autori hinnangul ei ole seni Eestis tööga seotud muutustele ja piirangutele piisavat tähelepanu osutatud ning

---

<sup>114</sup> Bamberger, H.G. jt (viide 46), ääremärkus 33.

<sup>115</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 32. Samad seisukohad ka: LG Hannover BeckRS 2018, 26758; LG Hannover VersR 1995, 787 (788).

<sup>116</sup> LG Konstanz Urt. v. 11.8.2005 – 2 O 91/03; vgl. auch LG Düsseldorf BeckRS 2008, 07731; LG Leipzig NZV 2012, 329 (333).

<sup>117</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 33.

<sup>118</sup> LG Frankfurt a.M. Urt. v. 31.1.1992 – 2/10 O 236/91.

<sup>119</sup> Burmann, M. jt (viide 26), ääremärkus 9.

<sup>120</sup> OLG Stuttgart NJOZ 2003, 3064.

<sup>121</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 38-40.

selles osas tuleks Eestis rohkem mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramisel arvestada ka tööga seotud muutustega.

Kuna mittevaralise kahju suuruse hindamisel tuleb arvesse võtta kõiki vigastuse tagajärjel tekkinud kahjustusi, tuleb arvesse võtta ka vaba aja veetmisega seotud piiranguid. Seega mõjutavad vigastused, mis muudavad hobide ja spordiga aktiivselt tegelevale kahjustatud isikule hobiga tegelemise või sportimise täielikult või osaliselt võimatuks hüvitise suurust sageli oluliselt.<sup>122</sup> Loomulikult tuleb arvestada ka sportimise või vaba aja veetmise piirangute kestvusega. Juhul, kui piirangu kestvus on väga lühike, näiteks 2 kuud, siis on kohus asunud seisukohale, et sellisel juhul ei ole piirang aluseks hüvitise suurendamiseks.<sup>123</sup> Lisaks sportimisharrastuste kahjustamisele võetakse mittevaralise kahju hüvitise suurendamisel arvesse ka muid vabaaja tegevuste (nt flöödi mängimine) piiranguid.<sup>124</sup> Autor leiab, et hobidega seotud tegevuste piirangule tuleb anda kaal vastavalt sellele, et kas ja kui suur on erinevus praeguse ja eelneva vahel. Juhul, kui inimene pole mingi hobiga kunagi tegelenud ja nüüd peale õnnetust see pole ka enam võimalik, siis sellisele piirangule liiga suure kaalu andmine ei pruugi autori hinnangul olla põhjendatud.

Hüvitise suurendamise aluseks võib olla ka asjaolu, kui liikluskindlustuse kindlustusjuhtum toimub vahetult enne väga olulist planeeritud sündmust (pulmad, spordivõistlus, reis, jõulud). On tavapärane, et hüvitise suurendamise aluseks on kahju, mis tekkis enne planeeritud reisi, mille tõttu isik kas ei saanud üldse reisile minna või oli reisi nautimine raskendatud. Samas on oluline ka reisi pikkus. Näiteks jõulude tähistamine sugulastega maal siia alla pigem ei lähe, aga puhkusereis Aiasse küll.<sup>125</sup> Näiteks Saksamaal kohus<sup>126</sup> otsustas hüvitist suurendada koolitüdruku suhtes, kes ei saanud minna 4 päevasele klassiekskursioonile.

Autor leiab, et puhkuse ära jäämine omab kaalu ennekõike siis, kui puhkusel oli mingi keskmise suurem ja mõistetav emotsionaalne väärtus. Autori hinnangul võiks üheks sobiks olukorras olla näiteks pulmареisi ära jäämine. Juhul, kui liikluskindlustuse kindlustusjuhtum toimub reisi ajal, siis tuleb mittevaralise kahju osas hinnata seda, et kas ja millist valu ning kannatusi põhjustas isikule reisi varem lõppemine või piirangutega jätkumine. Kokkuvõttes on autor seisukohal, et

---

<sup>122</sup> LG Leipzig NZV 2012, 329 (333) ja BGH NJW-RR 2004, 671 (672).

<sup>123</sup> AG Viersen MDR 1999, 360.

<sup>124</sup> OLG Karlsruhe NJW-RR 2009, 453 ja OLG Köln VersR 1992, 975.

<sup>125</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 46.

<sup>126</sup> AG Oberhausen Urt. v. 24.6.1997 – 35 C 155/97.

kõik igapäevast elu mõjutavad tegurid mängivad rolli hüvitise suuruse osas. See tähendab, et oma roll on nii töö, kui ka vabaajaga seotud muudatustel.

Igapäeva piirangutega seotud teemadest leiab autor, et kõige kaalukam on tööga seotud muutused. Ennekõike olukorrad, kus kahjustatud isik peab loobuma karjäärist ja senisest tööst. Sportimisega seotud piirangul on autori hinnangul kaal ennekõike siis, kui tegemist on kas tippportlasega või sinna poole pürgiva isikuga. Muude muudatuste puhul on autori hinnangul määrav ennekõike piiranguga kaasnev emotsionaalne kaotus. Näiteks tavapärane soojamaa reisi ära jäämine ei pruugi autor hinnangul olla alus mittevahalise hüvitise suurendamiseks, kuid pulmारेisi ära jäämine küll.

Pajudes riikides, sealhulgas Eestis on küsimuse alla ka see, et kas ja millist rolli mängivad mittevahalise kahju hüvitise suurusele varasemad vigastused ja terviseprobleemid. Autor on seisukohal, et nendega tuleb kindlasti arvestada, kuid nende olulisust sõltub konkreetsest kindlustusjuhtumist. Näiteks ei ole oluline, kui enne liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit oli avaldajal puue. See ei anna alust hüvitist vähendada või argumenteerida, et isik oli juba varasemalt harjunud piiratud võimalustega.<sup>127</sup>

Pole harvad juhud, kui vigastatud isik, eriti liikluskindlustuse kindlustusjuhtumist, saab järgneva teise liiklusõnnetuse tagajärjel veelgi vigastada. See, kas esimese õnnetuse põhjustaja vastutab ka teise õnnetuse tagajärgede eest, sõltub sellest, kas esimese õnnetuse tagajärgede omistamist reguleeriva normi kaitse-eesmärk hõlmab ka teise õnnetuse põhjustatud kahju. Selliseks oluliseks tunnuseks on asjaolu, et mõlemad õnnetused toimusid tihedas ruumilises ja ajalises kontekstis ning et esimese õnnetuse põhjustatud ohuolukord oli endiselt olemas.<sup>128</sup> Teisest küljest puudub kohtu hinnangul selline seos, kui teise ja esimese õnnetuse tagajärgede vahel puudub igasugune seos.<sup>129</sup> Samas näiteks kaasuses,<sup>130</sup> kus inimene tuleb avarii tagajärjel sõidukist välja ja kukub libeda tee tõttu, siis esimeses õnnetuses vastutust kandev isik vastutab ka jää peal kukkumise eest.<sup>131</sup> Autori hinnangul on märksõnaks põhjuslik seos, kui see on olemas, siis vastutab reeglina ka teise mittevahalise kahju eest esimese õnnetuse põhjustaja.

---

<sup>127</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 56.

<sup>128</sup> *Ibid*, ääremärkus 57.

<sup>129</sup> BGH NJW 2004, 1375.

<sup>130</sup> BGH Urt. v. 26.2.2013 – VI ZR 116/12; ZfSch 2013, 315 mAnm Diehl; NJW 2013, 1679.

<sup>131</sup> BGH NJW 2002, 504.

Põhjuslik seos pole vastutuse alusena siiski piisav, kui täiendav kahju on põhjustatud kolmanda osapoole sellisest täiesti ebaharilikust ja väärast käitumisest, et on olemas ainult omavaheline väline seos ja see oli juhuslik seos. Näiteks olukorras, kus hilisem arst, kes patsienti opereerib teeb seda alla igasugust arvestust rikkudes elementaarseid nõudeid antud operatsiooni osas.<sup>132</sup> Autori meelest tähendab see seda, et isegi kui on olemas põhjuslik seos, mille tõttu teine tegevus (arsti sekkumine) vajalikuks osutus, siis vaatamata sellele esimese sündmuse põhjustaja ei vastuta, kui teise sündmuse põhjustaja eksib väga tugevalt käibekohustuse või talle ettenähtud standardi vastu.

Oma ette olulise kategooria liikluskindlustuses kindlustusjuhtumites moodustavad kaasused, kus on küsimärgi all see, kas mittevaralise kahju hüvitise nõudja üldse sai tervisekahjustuse ning kas tal üldse on mittevaralise kahju hüvitamise nõue. Saksamaal on olnud päris palju selliseid lahendeid.<sup>133</sup> Tegemist on tavaliselt kaasustega, kus on toimunud väikestel kiirustel tagant otsa sõit ja oletatavalt on kannatada saanud inimese lülisamm, eriti kaela piirkond. Statistiliselt tekib mingisugune kaelalülide põrutus või kahju 95% liikluskindlustuse kindlustusjuhtumitest, kus toimub tagant otsasõit.<sup>134</sup> Mittevaralise kahju olemasolu peab muidugi tõendama kahjustatud isik<sup>135</sup> ja juhul, kui esitatud arstitõend on kaheldava väärtusega, siis on kohtul õigus nõuda uut ekspertiisi ja kahjustatud isikul on kohustus sellega nõustuda, kui soovib hüvitist.<sup>136</sup> Sellisest Saksamaa praktikast võiksid autori hinnangul lähtuda ka Eestis mittevaralise kahju hüvitamisel liikluskindlustuses. Autor on ka seisukohal, et selline pööratud tõendamise koormus saab kõne alla tulla ainult siis, kui väidetava vigastuse kohta pole objektiivseid meditsiinilise tõendeid, kui need on olemas, siis ei tohiks muutuda ka tõendamise koormus.

Eesti LKindLS § 32 näeb kahjustatud isikule igal juhul õiguse saada mittevaralise kahju osas hüvitis, kui kahjustatud isikul on vähemalt kerge vigastus. Kerge vigastuse defineerimine aga alati lihtne pole. Õnneks on Saksamaal kohus selle probleemi lahendanud.<sup>137</sup> Kohtu arusaama kohaselt on kerge vigastus ajutine keha- või vaimse heaolu kahjustus, mis on tüüpiline igapäeva elus ja tekib sageli ka muudel põhjusel, kui mõni konkreetne õnnetusjuhtum (nt liiklusõnnetus). See eeldab, et kahjustuse intensiivsus on väga väike ja see ei jäta tavaliselt kahjustatud isikule

---

<sup>132</sup> OLG Koblenz NJW 2008, 3006.

<sup>133</sup> Näiteks: OLG Düsseldorf BeckRS 2016, 02329; OLG München r+s 2015, 574.

<sup>134</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 63.

<sup>135</sup> Saksamaa tsiviilkohtumenetluse seadustik § 286; Zivilprozessordnung BGBI. I S. 3202; 2006 I S. 431; 2007 I S. 1781.

<sup>136</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 68.

<sup>137</sup> Näiteks: BGH NZV 2004, 344 (345); BGH NJW 1998, 810.

kestvat jälge ega häiri tema igapäev elu, sest ta on harjunud vastavate vigastuste tekke võimalusega.<sup>138</sup>

Autori hinnangul saab kokkuvõttes öelda, et kõik vigastused ja traumad omavad rolli mittevaralise kahju hüvitisele seoses tervisekahjustusega. See kehtib ühtemoodi nii füüsiliste, kui ka psühholoogiliste traumade osas. Seega arvesse lähevad ka väikesed vigastused. Vigastuse olemasolu peab tõendama kahjustatud isik ja kui ta tõendab seda kaudsete tõendite ning isiklike kaebuste alusel, siis on kohtul ja liikluskindlustuse kindlustusandjal õigus kasutada ka tõenäosusteooriat andmaks hinnangut, kas vastav kahju on tegelikult tekkinud.

Vaidlust pole selle üle, et kõige suuremad peavad mittevaralise kahju hüvitised olema raskete tervisekahjustuste korral, näiteks kehafunktsioonide kaotus (pimedus, halvatus, maitsekaotus, anorgasmia jne) või elundite kaotus. Samuti viitavad raskele kahjule püsivad ehk elukestvad ja rasked tagajärjed.<sup>139</sup>

Raske tervisekahjustuse korral on Eestis suurimad mittevaralise kahju hüvitised seejuures olnud 40 000-50 000 euro juures<sup>140</sup>, Saksamaal aga 600 000 eurot<sup>141</sup> ja mõnel juhul isegi enam. Näiteks Saksamaal olukorras, kus kahjustatud isiku vigastusteks olid selged kõne- ja mäluhäired, parema käe peenmotoorse aktiivsuse kadu ja parema jala spasmid määras kohus mittevaralise kahju hüvitiseks 227 000 eurot.<sup>142</sup> Sealjuures on oluline rõhutada, et liikluskindlustuse kindlustusandjad on Saksamaal vabatahtlikult kokkulepete alusel juba aastaid tasunud ka summasid, mis on kaugelt suuremad, kui kohtute senised maksimum summad.<sup>143</sup> Siit saab teha järelduse, et vähemalt raskete kahjude korral erinevad Eesti ja Saksamaa hüvitised kuni isegi 10-15 korda, mis autori hinnangul ei ole põhjendatud.

Mittevaralise hüvitise juures on oluline ka võimalik isiksuse kadumise komponent, mis on üks raske tervisekahjustuse eriliik. Näiteks kui kahjustatud isikul on ajukahjustus, mille tõttu isik ei ole tema ise. Samuti kuulub siia alla olukord, kus mälukaotuse tõttu isik ei ole enam tema ise, sest ta lihtsalt ei mäleta varasemat ennast. Alates 1992 aastast on Saksamaal olnud arusaam, et

---

<sup>138</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 267.

<sup>139</sup> *Ibid*, ääremärkus 73.

<sup>140</sup> Numbrid pärinevad autori poolt analüüsitud Eesti kohtulahenditest. Detailsema ülevaate Eesti praktikast koos kohtulahendite numbritega annab autor magistritöö alapeatükis 3.2.

<sup>141</sup> Saksamaal ka lahend LG Hamburg BeckRS 2011, 78634, kus kahjustatud isik (raske ajukahjustus ja jäi ratastooli) nõudis 7 miljonit eurot, kuid sai 475 000 eurot.

<sup>142</sup> Kõik mittevaralise kahju hüvitised töös on toodud ümberarvutatuna 2020 aasta väärtusesse. Vaata viide 11.

<sup>143</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 269.

sellises olukorras on vaja mittevaralise kahju hüvitamisel arvestada ka isiksuse kaotamise komponendiga ja võimalik on ka eraldi mittevaralise kahju hüvitis ainult selle eest, kui selline isiksuse tunde komponendi kadu on suurim kannatus.<sup>144</sup> Isiksuse kaotuse komponendiga tuleb arvestada ka Eestis, sest autori meelest on tegemist olulise ja raske tervisekahjustusega.

Leitakse, et isiksuse kadumise kaasustes tuleks määrata hüvitiseks tavapärane raske tervisekahjustuse hüvitis. Näiteks ühes Saksamaa lahendis<sup>145</sup> oli kahjustatud isik saanud väga raske tervisekahjustuse ja kogu elu oli taandatud primitiivsetele tegevustele, isiksus oli suuremas osas hävinenud ja igapäevane suurim pingutus oli valu vältimine. Isik oli oma isiksuse kaotusest teadlik. Mittevaralise kahju hüvitiseks määrati 567 000 eurot. Saab öelda, et hüvitise suurus kipub sõltuma sellest, et kas isik on teadlik või mitte isiksuse kaotamisest. Sealjuures teadlikkuse tõendamise koormus lasub kahjustatud isikul.<sup>146</sup>

Kokkuvõttes on autor arvamusel, et just nimelt raskete vigastuste korral on eriti oluline, et mittevaralise kahju hüvitis oleks õiglase suurusega ja kui seda pole arusaadavalt võimalik üheselt ja objektiivselt määratleda, siis enne olgu raskete vigastuste korral mittevaralise kahju hüvitised suuremad, kui väikesed.

T. Tampuu on väljendanud seisukohta, et ka ainuüksi elurõõmu ja elumõnude vähenemine ning eluea lühenemine võib olla piisav, et jaatada mittevaralise kahju olemasolu.<sup>147</sup> Seega eraldi probleemiks on küsimus, et kas ja mil määral tuleb mittevaralise kahju hüvitise suuruse hindamisel arvestada ka kahjustatud isiku poolt kogetud võimaliku stressi ja hilisemate hirmude ning vaimsete probleemidega, mis on konkreetse kahjujuhtumi pikaajalisem tagajärg.<sup>148</sup> Autor leiab, et need komponendid on väga olulised ja nendega tuleb ka liikluskindluses mittevaralist kahju hüvitades arvestada, sest igapäevane kestav elurõõmu vähenemine on võrreldav püsiva tervisekahjustusega.

Saksamaal on kohus erinevates lahendites korduvalt leidnud, et kahju põhjustaja vastutab ka kahjustatud isikule vahetult või hiljem tekkinud vaimsete hädade ja pingete eest juhul kui on leidnud kinnitust, et vaimsed hädad on otseselt seotud algse õnnetusjuhtumiga.<sup>149</sup> Autor on

---

<sup>144</sup> BGH NJW 1993, 781.

<sup>145</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 280.

<sup>146</sup> *Ibid.*

<sup>147</sup> Tampuu, T. (viide 39), lk 178.

<sup>148</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 289.

<sup>149</sup> *Ibid.*, ääremärkus 291.

arvamusel, et siinkohal on märksõnaks taaskord põhjuslik seos ja kahjuhüvitamise üldine loogika ehk põhjustaja (liiklusõnnetuse korral liikluskindlustuse kindlustusandja) vastutab ja peab hüvitama kõik kahjud, mis on liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiga seotud ja siia hulka kuuluvad ka vaimsed traumad. Sealjuures ei ole autori hinnangul oluline, et kas psühholoogiline kahju on esmane ehk vahetult kindlustusjuhtumi tagajärg või teisene ehk välja arenenud kindlustusjuhtumi tagajärjel saadud vigastuste või kogetud raskuste tõttu.

Kokkuvõttes juhib autor tähelepanu sellele, et Saksamaa kõrgem kohus on oma lahendis<sup>150</sup> selgitanud, et vaimsete tagajärgedega kahjud jagunevad kahte gruppi. Esimese grupi moodustavad olukorrad, kus vaimse tervisehäda põhjuseks on konkreetne füüsiline vigastus, näiteks liiklusõnnetuse tagajärjel naine ei saa enam lapsi. Teise grupi moodustavad olukorrad, kus vaimse tervisekahjustuse algne põhjus on vahetult õnnetuse järel kogetud šokk, näiteks lähedase surm samas autos. Autor sealjuures leiab, et arvestada tuleb mõlemaga ehk ka Eestis tuleks liikluskindlustuses alt kahjustatud isikule tekkinud mittevahalise kahju hüvitada olenemata sellest kumma alternatiivi alusel mittevahaline kahju tekkis.

## **2.2. Mittevahaline kahju hüvitis liikluskindlustuses kahjustatud isiku surma korral**

Deliktiõiguses eristatakse esmaseid ja teiseid kahjustatud isikuid.<sup>151</sup> Esmased on need, kes otseselt liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis osalised ja teised need, kes näevad kas sündmust pealt või saavad sündmuse kohta info ja see tekitab neis valu, kannatusi ja tervisehädasid ehk mittevahalise kahju.<sup>152</sup>

Eestis ja mujal maailmas on tekitanud omajagu vaidlusi ka see, et kas ja millal on kahjustatud isiku lähedasel mittevahalise kahju hüvitamise nõue liikluskindlustuse kindlustusandja vastu seoses kahjustatud isiku vigastada saamise või hukkamisega. Lisaks on veel ka küsimus, et kas ja mis tingimustel on kahjustatud isikul endal mittevahalise kahju hüvitise nõue, kui kahjustatud isik kokkuvõttes liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tagajärgede tõttu sureb. Oluline on ka, et juhul kui see nõue on olemas, siis mis sellest saab peale kahjustatud isiku surma ja kas selline nõue on päritav või mitte.

---

<sup>150</sup> BGH DAR 1996, 351.

<sup>151</sup> Lord Oliver in *Alcock v Chief Constable for the South Yorkshire Police* [1991] 4.

<sup>152</sup> Cooke, J. *Law of Tort*. Twelfth Edition. Pearson Education Limited 2015, lk 69.

Kahjustatud isiku lähedaste mittevaralise kahju hüvitamise nõue Eesti õiguses tuleneb VÕS § 134 lg 3. Mittevaralise kahju hüvitamise nõudeõigus on Eestis lähedastel üksnes erandlike asjaolude esinemisel, mis õigustavad hüvitise maksmist.<sup>153</sup> M. Vutt on jõudnud seisukohale, et kohtupraktikas peetakse lähedasteks eelkõige hukkunu abikaasat, lapsi ja vanemaid. Lisaks on olemas näide, kus jaatati nõude olemasolu vanaemal VÕS § 134 lg 3 alusel.<sup>154</sup> Autori arvates võiks lähedaste ringi kuuluda ka elukaaslane ja muud sugulased, kui nad hukkunuga koos elasid ja omasid seega eelduslikult tugevat igapäevast suhtlust ja emotsionaalselt sidet hukkunuga.

Seega saab öelda, et Eesti õiguses on lähedaste isikute mittevaralise kahju hüvitamise nõude eelduseks erandlike asjaolude esinemine. Kohus on leidnud, et see tähendab, et ei piisa ainult surma põhjustamise või raske tervisekahjustuse tekitamise faktist, vaid täiendavalt peab esinema asjaolusid, mis õigustavad mittevaralise kahju rahalise hüvitise väljamõistmist lähedasele.<sup>155</sup> Sama on väljendatud ka võlaõigusseaduse kommentaarides.<sup>156</sup> M. Vutt on toonud välja, et kohus<sup>157</sup> on pidanud erandlikuks asjaoluks näiteks liiklusõnnetusega põhjustatud isiku surma pealtnägemist (liiklusõnnetuses hukkus kahjustatud isiku ema, kahjustatud isik oli ka ise autos ja tajus ema surma vahetult).<sup>158</sup> Autor nõustub eelnevaga ja lisab, et lisaks igapäevastele rasketele ja ümberkorraldustele elus, mida lähedase hukkumine põhjustab, tuleb alati arvestada võimalike psühholoogiliste muutustega ja läbielatuga, mida konkreetne liikluskindlustuse kindlustusjuhtum lähedasele põhjustab.

Võlaõigusseaduse kommentaarides on öeldud, et ainuüksi lähedase inimese kaotust ja sellega kaasnevat leina ja kaotusvalu ei loeta Eestis erandlikuks asjaoluks, sest see kaasneb väiksemas või suuremas ulatuses paratamatult alati lähedase isiku surmaga.<sup>159</sup> Siinkohal leiab autor, et kohaldada tuleks Saksamaa lähenemist, mis nõuab, et lähedase puhul peab olema vaimse trauma korral meditsiiniline näidustus, mis kinnitab, et on tekkinud mingi psühholoogiline häire, mis eelduslikult oma ulatuselt ületab tavapärase leinaga kaasneva kurbuse ja kaotuse valu. Autor leiab ka, et meditsiiniline näidustus ei ole tingimusena vajalik juhul kui kahjustatud isik vahetult viibib sündmuse juures. Näiteks kahjustatud isik on hukkunuga samas sõidukis.

---

<sup>153</sup> RKTko 3-2-1-19-08 p 16; RKKko 3-1-1-57-10 p 22.

<sup>154</sup> Vutt, M. (viide 76), lk 13.

<sup>155</sup> RKTko 3-2-1-19-08 p 17.

<sup>156</sup> Varul, P. jt (viide 4), lk 711.

<sup>157</sup> TrtRnko 1-15-10675. Sama seisukoht ka TrtRnko 1-15-1618.

<sup>158</sup> Vutt, M. (viide 76), lk 14.

<sup>159</sup> Varul, P. jt (viide 4), lk 711.

Vaieldav on küsimus, kas ja millal võib surnud isiku lähedastele tekkida mittevahalise kahju hüvitamise nõue, mitte VÕS § 134 lg 3 vaid lg 2 alusel. Võlaõigusseaduse kommentaarides on väidetud, et see võib olla nii juhul, kui surnud isiku lähedasel tekib surmaga seoses tervisekahjustus.<sup>160</sup> Saksamaal on kohtud sellist lähenemist ja võimalust jaatanud. Seega autori hinnangul oleks selline lähenemine igati põhjendatud ka Eestis. Seni on aga Eestis Riigikohus olnud teistsugusel seisukohal, leides et tervisekahjustuseks VÕS § 134 lg 2 tähenduses ei saa lugeda ainuüksi kahjustatud isikul raske psüühilise seisundi tekkimist.<sup>161</sup> Autor on seisukohal, et niivõrd oluline pole vahetegu, et kas mittevahalise kahju hüvitamine toimub VÕS § 134 lg 2 või lg 3 alusel, vaid vaheteost olulisem on asjaolu, et võimalus lähedasel mittevahalise kahju hüvitist saada on olemas.

Saksamaal on kohus kinnitanud, et üks levinuim väikse trauma vorm on šokikahjustus, mis on psühholoogiline kahjustus, mille isik saab vahetult õnnetuses osaledes või seda pealt nähes.<sup>162</sup> Kohus on rõhutanud ka seda, et eeltoodut olukordi tuleb eristada olukorrast, kus lähedane saab teada kahjustatud isikuga toimunud õnnetusest või surmast. Ka sellisel juhul on mittevahalise kahju hüvitise saamine võimalik, kuid põhjendatud mittevahalise kahju hüvitis on sellise juhul märgatavalt väiksem.<sup>163</sup> Saksamaa kõrgem kohus<sup>164</sup> on välja töötanud konkreetset kriteeriumid, milles on sätestatud, et on väga oluline, kas kahjustatud isiku psühholoogilised kahjustused olid põhjustatud:

1. sest kahjustatud isik oli õnnetuses osaline või nägi seda pealt või
2. kahjustatud isik oli isik, kes sai tervisekahju õnnetusest teada saades (kaugmõju).

Autori hinnangul peaks Eesti siinkohal oma praktikat muutma. Sarnane vahetegu on küll olemas ka Eestis, kuid Eestis pole autorile teada olevalt seni piisavalt selgelt jaatatud kaugmõju korral mittevahalise kahjunõude olemasolu. Autor leiab, et kui kõik eeldused on täidetud peale vahetult pealtnägemise, siis peaks kahjustatud isikul olema õigus ka hüvitist saada.

Saksamaal on seega kohtud aastate jooksul mitmetes lahendites analüüsinud seda, et millal on õigus mittevahalise kahju hüvitist saada lähedasel, kes pole õnnetusega vahetult seotud, kuid kes saab kahjustatud isikuga toimunud õnnetuse kohta teate. Kohus on jõudnud seisukohale, et ei piisa tavalisest emotsionaalsest šokist, valust ja leinast, vaid see peab ületama teatud

---

<sup>160</sup> Varul, P. jt (viide 4), lk 711-712.

<sup>161</sup> RKTko 3-2-1-19-08 p 15.

<sup>162</sup> BGH Urt. v. 21.5.2019 – VI 7 R 299/17.

<sup>163</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 301.

<sup>164</sup> BGH BeckRS 2015, 02887.

normaalse reaktsiooni ja tagajärjed peavad olema isikule raskemad, kui on tavaliselt leina kogemisel ja sealjuures ei piisa sellest, kui selgub, et isikul teate tõttu tekkis väga tugev stress. Vajalik on midagi veelgi enam, mis vastaks meditsiinilises mõttes tervise kahjustumisele.<sup>165</sup> Autori hinnangul tähendab see seda, et kaugmõju puhul on lävend rangem, võrreldes otseselt pealtnägemisega, kuid mõlemal juhul on eelduseks see, et lähedane suudab tõendada, et kogetud vaimne trauma on suurem, kui tavapärase leina korral. Autor leiab, et kõige parem tõend sellises olukorras on arsti poolt pandud diagnoos, mis tõendab, et isikul on meditsiiniliselt diagnoositud psühholoogiline trauma.

Ühes liiklusõnnetust puudutavas lahendis Saksamaal soovis õnnetuses tütre kaotanud ema saada mittevahalise kahju hüvitist 37 200 eurot. Ema õnnetust vahelt pealt ei näinud, kuid ootamatu teada tütre surmast tekitas raskeid psühholoogilisi vaevusi. Kohus rahaldas nõude ainult 16 000 euro ulatuses. Kohus selgitas, et rohkem pole tarvis, sest see rahaline hüvitis ei kompenseeri nii kui nii lähedase kaotust ja selle eesmärk on ikkagi tekkinud vaimsete vaevuste ja valu hüvitamine.<sup>166</sup> Lahendis<sup>167</sup> kus veoauto sõitis rongile ootamatult ette sai vedurijuht mittevahalise kahju hüvitise summa 6500 eurot.

Eraldi analüüsi vajab ka küsimus, et kas ja millal hukkunul endal on mittevahalise kahju hüvitamise nõue ja kui vastus on jaatav, siis kas see nõue on ka päritav. Eesti Riigikohus on kinnitanud, et mittevahalise kahju hüvitise nõue võib tekkida ka kahjustatud isikul. Eelduseks on see, et kahjustatud isikule tekitati õigusvastaselt kehavigastus või tervisekahjustus, kuid kes suri seetõttu alles hiljem. Selline nõue on päritav ja selle võivad esitada ka surnu pärijad.<sup>168</sup>

Küsimuse osas, et kas hukkunul tekib mittevahalise kahju hüvitamise nõue või mitte on oluline ka see, et kas kahjustatud isik sureb vahetult või mitte ja kui ei sure, et kas siis elab veel pikemat aega või pigem sureb üsna lühikest aega peale liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit. Kaasused jaotatakse tavaliselt sellisteks, kus kahjustatud isik sureb peale õnnetust mõne ajajooksul ilma teadvusele tulemata ja kus kahjustatud isik on teadvusel ning teadlik kannatustest ja ta elab neid vahetult läbi.<sup>169</sup> Juhul kui kahjustatud isik sureb vahetult õnnetuse järel või mõne ajajooksul ilma teadvusele tulemata, siis on Saksamaal sellel teemal tõusetunud 2 olulist küsimust.

---

<sup>165</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 302.

<sup>166</sup> OLG Frankfurt a.M. NJW-RR 2013, 140.

<sup>167</sup> OLG Bamberg VersR 2004, 198.

<sup>168</sup> RKTko 3-2-1-19-08 p 15.

<sup>169</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 281.

Esimene küsimus on, et kas sellisel juhul on mittevaralise kahju hüvitamise nõue üldse olemas ja kui on, siis teiseks et milline on õiglane hüvitis.<sup>170</sup> Autor leiab, et kahjustatud isikul ei teki mittevaralise kahju hüvitamise nõuet, kui ta vahetult sündmuse ajal sureb. Juhul kui kahjustatud isik veel mõnda aega elab, kuid teadvusele ei tule, siis võib alus mittevaralise kahju hüvitiseks olla ka ainuüksi mittevaralise kahju heaolu vähenemise komponent, mis ei nõua vahetut tajumist nagu valu ja kannatused.

Saksamaal on olemas ka lahend,<sup>171</sup> kus mees sai surma vahetult liiklusõnnetuse järel ja vanemad esitasid mittevaralise kahju hüvitamise nõude poja kannatuste eest. Kohus jättis nõude rahuldamata öeldes, et isikule ei tekkinud reaalseid tajutavaid kannatusi. Ühes teises lahendis jättis kohus nõude rahuldamata tuues põhjuseks lihtsalt, et õnnetuse ja surma vahele jäi 11 minutit, mis ei ole piisav aeg, et isikul saaks tekkida tajutavaid valu ja kannatusi.<sup>172</sup>

Kokkuvõttes on siiski Saksamaa kõrgema kohtu seisukoht viimasel ajal olnud pigem jaatav eelpool toodud olukordades mittevaralise kahju hüvitamise nõude olemasolu kohta. Sealjuures üldine reegel on, et mittevaralise kahju hüvitamise nõude olemasolu sõltub sellest, kas kehavigastus, mis tõi kaasa teadvuse kaotuse seoses surmaga, saabub kohe ja ilma, et oleks taastunud vahepeal tajumisvõime.<sup>173</sup> Oluline on ka küsimus, et kas surmaga seotud kehavigastused kujutavad endast mittemateriaalset kahju, mis annab aluse hüvitiseks. Vastus on eitav, kui tervisekahjustus põhjustab koheselt surma või kui koheselt kaob teadvus või saabub surm nii kiiresti, et eraldi mittevaralise kahju ja selle aluseks olevaid kannatusi ei ole võimalik sündmusest eraldada.<sup>174</sup>

Saksamaal on kohus<sup>175</sup> väljendanud ka seisukohta, et mittevaralise kahju hüvitamise olemasolu osas ei ole mingit kahtlust, kui isik on teadvusel ja täiesti teadlik sündmusest ning tajub selgelt õnnetuse tagajärgi. Ka autori arvates on sellisel juhul olukord selge ja õigus mittevaralise kahju hüvitisele on siis igal juhul olemas.

Juhul, kui hukkunul tekib mittevaralise kahju hüvitamise nõue, siis on oluline anda ka hinnang, et kas selline nõue on päritav või mitte. Õiguskirjanduses on uuritud mittevaralise kahjunõude

---

<sup>170</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 282.

<sup>171</sup> LG Erfurt r+s 2010, 532; OLG Naumburg BeckRS 2013, 22072.

<sup>172</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 283.

<sup>173</sup> BGH NJW 1998, 2741 (2743), r+s 1998, 332.

<sup>174</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 283.

<sup>175</sup> OLG Düsseldorf BeckRS 2018, 43147.

päritavust ning võrdluse teel on tuvastatud, et enamikes Euroopa riikides on mittevahalise kahju hüvitise nõue päritav.<sup>176</sup> Nii on ka Eestis<sup>177</sup> ja Saksamaal kus mittevahalise kahju hüvitise nõue valu ja kannatuste eest on reeglina päritav, välja arvatud isiku isiklike õiguste seotud rikkumiste osas. Pärimise eeltingimus on see, et kahjustatud isikul oli endiselt õigus sellisele nõudele ja ta oli endiselt elus vähemalt lühikest aega.<sup>178</sup>

Eesti puhul on sobilik juhtida tähelepanu ka sellele, et pärimisseaduse<sup>179</sup> (PärS) § 2 kohaselt ei ole pärandiks õigused ja kohustused, mis seadusest tulenevalt või oma olemuselt on lahutamatult seotud pärandaja isikuga. Päritavaid ja mitte päritavaid nõudeid on põhjalikumalt analüüsinud T. Mikk oma magistritöös. T. Mikk jõudis seisukohale, et õiguse päritavus sõltub õiguse iseloomust ja seotusest tema kandjaga. Kui pärandajal tekib mittevahalise kahju hüvitise nõue enne tema surma isikuõiguste rikkumise tõttu, siis on see nõue päritav.<sup>180</sup>

Kokkuvõttes saab öelda, et tervisekahjustusest või kehavigastusest tekkiv mittevahalise kahju hüvitise nõue on päritav. Juhul kui selline nõue ei oleks päritav, siis võib see panna kahju põhjustanud isiku soodsamasse olukorda juhtumite korral, kus kahjustatud isik sureb vahetult juhtumi järel võrreldes nendega, kus surm ei saabu kohe.<sup>181</sup> Eelnevaga nõustub ka autor.

### **2.3. Kahjustatud isiku, kahju põhjustaja ja liikluskindlustuse kindlustusandja käitumise mõju mittevahalise kahju hüvitisele**

Lisaks liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi käigus saadud tervisekahjustusele ja selle tagajärgedele on veel palju erinevad tegureid, mis võivad avaldada mõju mittevahalise kahju hüvitise suurusele liikluskindlustuses. Näiteks on sellisteks teguriteks kahju põhjustaja käitumine.<sup>182</sup> Samas oluline pole kahju põhjustaja süü, sest et liikluskindlustus baseerub mootorsõiduki valdaja riskivastutusel ehk tegemist on süüta vastutusega, mis tähendab, et kahju põhjustaja süüastmel ei ole tähtsust hüvitamise kohustuse osas.

---

<sup>176</sup> Lunney, M. Tort Law: text and materials. Oxford: Oxford University Press 2000, lk 755. Päritav ei ole näiteks Soomes ja Rootsis.

<sup>177</sup> RKTko 3-2-1-19-08 p 15.

<sup>178</sup> OLG München BeckRS 2017, 146433.

<sup>179</sup> Pärimisseadus – RT I, 10.03.2016, 16.

<sup>180</sup> Mikk, T. Annak pärandvarast eseme omandamise alusena: magistritöö, juhendaja Paul Varul, Urve Liin. Tartu Ülikool, 2010, lk 12.

<sup>181</sup> von Bar, C. jt (viide 58), lk 62.

<sup>182</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkused 74-77.

Oma roll on ka kahjustatud isiku enda käitumisel. Kahjustatud isiku käitumine võib mõningal juhul tuua kaasa liikluskindlustuse kindlustusandja jaoks soovi vähendada mittevahalise kahju hüvitist. Näiteks olukorras, kus kahjustatud isik ise teadlikult istus alkoholihoobes isiku sõidukisse. Selliste liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite korral võib põhjustaja viidata sellele, et kahjustatud isikul endal on ka roll ja vastutus, sest teadlikult istus kahjustatud isik alkoholihoobes isiku sõidukisse. Sama kehtib ka juhul, kui kahjustatud isik provotseeris rikkumist.<sup>183</sup> Autor nõustub sellega, et kahjustatud isiku enda käitumine võib mõjutada olukorda, kuid Eesti õiguses teadupoolest VÕS § 139 kohaldada mittevahalise kahju korral ei saa.

Samas Saksamaal nii ranget piirangut ei ole ja seal võib hüvitist vähendada, kuid siiski ainult siis, kui kahjustatud isik on oma tegevusega kahju tekitamisele kaasa aidanud või on selles osaliselt süüdi. Näiteks on Saksamaal vähendatud mittevahalise kahju hüvitis nullini olukorras, kus jalgrattur pörkas kokku bussiga sõites bussirajal vastassuunas ja turvavöö lahti jätmise eest on vähendatud tavaliselt 30%.<sup>184</sup> Saksamaal on kohus isegi vähendanud mittevahalise kahju hüvitist jalgratturi puhul 20%, kes ei kandnud kiivrit, kuigi kiivri kandmise kohustust seadus ette ei näe. Kohus põhjendas seda sellega, et kuna kahjustatud isiku näol oli tegemist väga aktiivse ja teadliku rattaspordi harrastajaga, siis on kahjustatud isikul kõrgem hoolsuskohustus mõista kui oluline on kiivri kandmine.<sup>185</sup> Autor võrdluseks Eesti õigusega ei tormaks ilma analüüsita Eesti õigust muutma, sest teadupoolest Eestis VÕS 139 ei kohaldata mittevahalisele kahjule, kuid autorile tundub, et eespool toodud jalgratturi kaasustes oleks mittevahalise kahju hüvitiste vähendamised pigem õiglased ja põhjendatud. Samas vajaks küsimus pikemat analüüsi ja plusside miinuste kaalumist.

Eraldi on Saksamaal arutatud ka selle üle, et kuidas mõjutab mittevahalise kahju hüvitise suurust see, kui kahjustatud isik kindlustusjuhtumi järgselt kas keeldub või loobub arsti poolt ettenähtud ravist. Kindel seisukoht sealjuures puudub, kuid levinud on arusaam, et igasugusest keskmisest suurema riskiga operatsioonist tohib kahjustatud isik loobuda ilma et see hüvitist mõjutaks. Muu ravi puhul sõltub kõik kaasuse asjaoludest.<sup>186</sup> Samas on Saksamaa kõrgem kohus 2015 aasta lahendis<sup>187</sup> asunud seisukohale, et kui kahjujuhtumi tagajärjel isikul tekivad vaimsed

---

<sup>183</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 81.

<sup>184</sup> *Ibid*, ääremärkused 103-105.

<sup>185</sup> OLG Frankfurt BeckRS 2016, 05151; OLG Saarbrücken mit Urt. v. 9.10.2008 – 4 U 80/07.

<sup>186</sup> Burmann, M. jt (viide 26), ääremärkus 36.

<sup>187</sup> BGH BeckRS 2015, 05264.

tervisemured (stress, depressioon jms), siis peab isik antud probleemiga siiski arsti juurde pöörduma ja vajadusel tervisekahju ravima.

Autor nõustub eelnevaga ja leiab, et Eesti peaks lähtuma samast loogikast. Meditsiin on valdkond, kus nõuda mingeid teadmisi keskmiselt inimeselt oleks autori hinnangul põhjendamatu ja seega ei saa ka eeldada alati õigeid ja parimaid otsuseid kahjustatud isikult seoses enda raviga peale liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit. Autori leiab ka, et kõikvõimalike ravimite võtmise ja meditsiiniliste protseduuri puhul peab kahjustatud isikule jääma õigus neist keelduda ja kui selle tõttu tekib mittevahalise kahju hüvitise suuruse osas vaidlus, siis peab hüvitamise kohustusega isik tõendama, et kui kahjustatud isik oleks protseduuri läbinud või ravimit võtnud, siis see oleks parandanud tema olukorda määral, mis annaks aluse hüvitada mittevahalist kahju väiksemas määras.

Ühes liiklusõnnetust puudutavas Saksamaa lahendis ütles kohus, et mittevahalise kahju hüvitise vähendamise aluseks võib olla asjaolu, kui isik, kes peale õnnetust kardab autot juhtida ei tee omalt poolt mõistliku aja jooksul ühtegi katsset oma hirmust üle saada.<sup>188</sup> Autor leiab, et selline hirm kuulub stressi, ärevuse jms vaimsete tervisemuredega ühte gruppi ja kohaldada tuleb sama lähenemist, mida autor väljendas eelmises lõigus.

Kokkuvõttes on oluline märkida, et Saksamaa kõrgem kohus on välja töötanud kriteeriumid,<sup>189</sup> mille kohaselt kahjustatud isiku tegevus mõjutab mittevahalise kahju hüvitamist vaid siis, kui see on asjakohane ja otseselt sündmusega (näiteks liiklusõnnetus) seotud. Lisaks kinnitas kohus, et kui tekkinud on väga rasked pikaajalised kahjud kahjustatud isikul, siis omistatakse kahjustatud isiku enda rollile väiksem väärtus. Mitmetes lahendites on ka tänu sellele seisukohale kõrgemas astmes hüvitist suurendatud, sest esimene aste on põhjendamatu suure rolli omistanud kannatanu enda osale.<sup>190</sup> Autor üldiselt sellise lähenemisega nõustub, kuid Eestis tuleb siiski silmas VõS § 139. Lahenduseks võiks olla mittevahalise kahju hüvitise suuruse kaalumisel sellega kaudselt arvestamine, kuid eraldi argumentatsioonil põhinev vähendamine võimalik ei ole.

Mittevahalise kahju hüvitise suuruse hindamisel tuleb arvesse võtta ka kahjustatud isiku ja kahju põhjustaja vahelist suhet (näiteks perekonnaliikmed). Valu ja kannatuste eest makstava

---

<sup>188</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 147.

<sup>189</sup> BGH VersR 1970, 624 (625).

<sup>190</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkused 100-101.

mittevaralise kahju hüvitise funktsiooni seisukohast on Saksamaal kohtud arvestanud ka sellega, kas kahju põhjustaja on näiteks kahjustatud isiku abikaasa või muu lähedane. Sellisel juhul võib olla põhjendatud hüvitise vähendamine, sest hüvitis oleks koormav kogu perele ja mõjuks halvasti pere heaolule. Sellises olukorras kaalub perekonna kaitse ja heaolu üle kahjustatud isiku nõude.<sup>191</sup> Kas see peaks kehtima ka kui liikluskindlustuses on vaieldav, kuid autor on seda meelt, et liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohutuse ulatus ei tohi olla suurem, kui on kahju põhjustajal.

Mittevaralise hüvitise suuruse kindlaks määramisel võivad kohtud arvestada ka liikluskindlustuse kindlustusandja käitumisega. Näiteks mõjutab tõenäoliselt hüvitise suurust kohtumenetluses see, kui liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi lahendamise varasemas faasis on liikluskindlustuse kindlustusandja põhjendamatult viivitanud hüvitise maksmisega või suisa keeldunud hüvitist maksmast. Mõnel juhul on kohtud jõudnud seisukohale, et ka see võib olla kahjustatud isiku kannatuste suurendamine, kui liikluskindlustuse kindlustusandja esitab apellatsiooni kaebuse osas, mis on ilmselgelt sisutühi. Samuti ei tohi kahjustatu isiku olukorda raskendada sellega, et mitu kindlustusandjat omavahel vaidlevad, et kellel on mis mahus hüvitamise kohustus.<sup>192</sup> Lisaks võib mittevaralise hüvitise asjakohane suurendamine olla õigustatud ka juhul, kui liikluskindlustuse kindlustusandja pakub mittevaralise kahju hüvitamist nõudvale kahjustatud isikule sobimatut pakkumist.<sup>193</sup> Sellistes olukordades seisneb mittevaralise kahju hüvitise suurenemine peamiselt selles, et kahjustatud isiku jaoks on olnud läbirääkimised liikluskindlustuse kindlustusandjaga vaevarikkad ja pikaajalised.

Saksamaal on kohus väljendanud seisukohta, et kui liikluskindlustuse kindlustusandja viivitab maksmisega, siis võib sellega kaasneda täiendav psühholoogiline pingeline kahjustatud isikule. Kui see juhtub, siis võib olla põhjendatud mittevaralise kahju hüvitise suurendamine. Tõendamiskoormus on mõistagi sellises olukorras kahjustatud isikul.<sup>194</sup> Autori on seisukohal, et kui mittevaralise kahju hüvitamise kohustusega isik käitub pahatahtlikult, siis saab seda käsitleda kui teadliku viivitamisena, mis juba ainuüksi emotsionaalses mõttes pikendab kahjustatud isiku muret seoses liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiga ja sellisel juhul võib mittevaralise kahju hüvitise suurendamine olla põhjendatud.

Liikluskindlustuse kindlustusandja ei tohi endale lubada ka käitumist, mis jätab kahjustatud isikule mulje, et talle avaldatakse survet või teda alandatakse. Probleemiks on ka see, kui

---

<sup>191</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 96.

<sup>192</sup> OLG München VersR 1981, 560.

<sup>193</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 128.

<sup>194</sup> *Ibid*, ääremärkus 129.

liikluskindlustuse kindlustusandja teeb ilmselget põhjendamatu ja ilma nõusolekuta ettemaksu kahjustatud isikule. Mittevaralise kahju hüvitist on suurendatud ka põhjusel, et liikluskindlustuse kindlustusandja ei teinud 4 aasta jooksul ühtegi hüvitise makset. Samuti olukorrad, kus mingi kahju on kohtus juba välja mõistetud, kuid liikluskindlustuse kindlustusandja ei täida otsust normaalse aja jooksul.<sup>195</sup> Sobimatud tegevused on ka meelitamine ja hea usu vastane käitumine.<sup>196</sup>

Liikluskindlustuse kindlustusandjal on loomulikult õigus viivitada või hüvitise maksmise tähtaega pikendada, kui õiguslik olukord on ebaselge või faktilised asjaolud tekitavad teatud kahtlusi kahjustatud isiku suhtes. Viivitamise põhjuseks võib olla ka ekspertiisi ootamine ja selline ootamine ei saa olla põhjus, miks nõuda mittevaralise kahju hüvitist suuremas summas.<sup>197</sup>

Autor analüüsis peatüki esimeses alapeatükis erinevaid komponente, millest koosneb mittevaraline kahju ja mis mõjutavad liikluskindlustuses mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse ulatust tervisekahjustuse ja surma korral ning analüüsis millist rolli erinevad komponendid mittevaralise kahju hüvitise suuruse osas täpsemalt mängivad. Kokkuvõttes saab autori hinnangul tõdeda seda, et pole olemas ammendavat loetelu teguritest, mis mõjutavad mittevaralise kahju hüvitise suurust ja liikluskindlustuses peab kaasuse põhiselt arvestama kõigi oluliste teguritega.

Autor leiab, et mõistlik on tegureid kategoriseerida ja võtta aluseks sealjuures tegurite mõju kahjustatud isikule. Autor leiab, et esmatähis on tuvastada kõik vigastused ja püüda mõista, milliseid valusid, kannatusi ja võimalikke piiranguid vigastused kaasa toovad. Teisena tuleks täpsemalt tuvastada, et kuidas liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tagajärjed mõjutavad kahjustatud isiku senist elu ning kolmandana kaardistada muud asjasse puutuvad tegurid nagu näiteks kahju põhjustaja ja kahjustatud isiku enda käitumine jms.

Peatüki teises alapeatükis jõuab autor tulemuseni, et liikluskindlustuses võib mittevaralise kahju hüvitist nõuda kahjustatud isiku surma korral ka kahjustatud isiku lähedane. Sellisel juhul on autori hinnangul esmatähtis tuvastada reaalsele tingimustele vastava mittevaralise kahju olemasolu lähedasel ja siis on võimalik juba nõuda ka hüvitist. Autor nõustub sealjuure sellega,

---

<sup>195</sup> OLG Naumburg NJW-RR 2008, 693.

<sup>196</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 133.

<sup>197</sup> *Ibid*, ääremärkused 135-136.

et mittevaralise kahju hüvitise saamiseks ei piisa tavalisest lähedase kaotusega seotud valust ja leinast. Samuti analüüsis autor peatüki teises alapeatükis olukorda, kus kahjustatud isik sureb liikluskindlustuse juhtumi tagajärjel. Autor leidis, et juhul kui kahjustatud isik sureb, siis sõltub liikluskindlustuses mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse olemasolu kaasuse asjaoludest. Autori hinnangul on üheselt selget, et hukkunul on mittevaralise kahju hüvitamise nõue ja liikluskindlustuse kindlustusandjal kohustus olemas, kui kahjustatud isik ei sure vahetult liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tagajärjel ja tajub vähemalt mingis osas tagajärgi.

Keerulisem on olukord, kui isik kas sureb vahetult sündmuse käigus või elab küll mõnda aega, kuid seda ilma teadvusele tulemata. Saksamaa kohtudes on märgata trendi, et mõlemal juhul siiski jaatatakse mittevaralise kahju hüvitamise nõude olemasolu. Autor läheneb täna veel antud küsimusele konservatiivselt ja leiab, et kui kahjustatud isik vahetult sureb, siis tal mittevaralise kahju hüvitamise nõuet ei ole. Juhul, kui kahjustatud isik ei ole teadvusel, kuid veel elab mõnda aega, siis autori hinnangul võiks jaatada mittevaralise kahju hüvitamise nõude olemasolu ulatuses, mis kataks ära heaolu vähenemise komponendi, sest autori hinnangul ei ole vahetu tundmine siis niivõrd määrav.

Peatüki kolmandas alapeatükis analüüsis autor seda, kuidas mõjutab mittevaralise kahju hüvitise suurust kahju põhjustaja, kahjustatud isiku ja liikluskindlustuse kindlustusandja käitumine liikluskindlustuse juhtumi ajal ja selle järgselt. Kokkuvõttes leiab autor, et osapoolte käitumisel on reaalne mõju mittevaralise kahju hüvitise suurusele. Eriti läbimõeldult peab autori hinnangul seejuures käituma liikluskindlustuse kindlustusandja, kellel tuleb oma liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi järgseid toiminguid teha võimalikult sujuvalt ja kiiresti.

### 3. MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISE RAHALISE SUURUSE KINDLAKS MÄÄRAMINE LIIKLUSKINDLUSTUSES

#### 3.1. Mittevaralise kahju hüvitise rahalise suuruse kindlaks määramise abivahendid ja meetodid<sup>198</sup>

Töö teise peatüki põhjal saab järeldada, et mittevaralise kahju hüvitise suurust mõjutavate tegurite hulk on suur ja erinevates kaasustes võib olla ühel ja samal teguril erinev kaal. See on olukorra muutnud liikluskindlustuse kindlustusandjate ja kohtute jaoks niivõrd keeruliseks, et paljude riikide liikluskindlustuse kindlustusandjad ja kohtud on loonud erinevaid tabeleid ja tariifisüsteeme, et paremini määrata õiglane mittevaralise kahju hüvitis igas konkreetsetes kindlustusjuhtumis. Autori meelest on eesmärk kõigil juhtudel olnud objektiivsuse ja õigusselguse lisamine mittevaralise kahju hüvitamise protsessi.

Töö kolmanda peatüki esimeses alapeatükis analüüsib autor erinevate riikide tabelite ja tariifide süsteeme. Analüüsi eesmärk on hinnata, et kas on võimalik tabeleid ja tariifisüsteeme rakendada ka Eestis, sest selliste lahenduste väärtust on kinnitanud mitme riigi kogemus. Saksamaal on kohus näiteks väljendanud seisukohta, et sellise tabelid on osapooltele ja asjaga seotud kolmandatele isikutele kasulikud võrdlusmaterjalid, mis aitavad olukorras paremini orienteeruda.<sup>199</sup> Samas lahendis ütles kohus ka, et isegi kui *common law* pretsedendid on Saksa õigussüsteemis võõrad, on neil põhiseaduslikkuse seisukohalt suur tähtsus mittevaralise kahju hüvitise suuruse hindamisel. Autor on eelnevaga igati nõus ja leiab, et tabelite kasutamine võrdlusmaterjalina on õige valik. Autor arvab, et Eesti peaks selliseid tabeleid laialdasemalt kasutama asuma seoses mittevaralise kahjuga hüvitamisega liikluskindlustuses.

Erinevates Euroopa riikides toimub mittevaralisel kahju hüvitise suuruse tuvastamine pisut erinevalt. Samas on kõikides neis riikides eesmärgiks horisontaalne ja vertikaalne õiglus ehk siis sarnastel asjaoludel tagada sarnane mittevaralise kahju hüvitis ning raskematel juhtudel suurem mittevaralise kahju hüvitis võrreldes kergematega. Seejuures enamik Euroopa riike teeb vahet mittevaralisel kahjul, mis on otseselt seotud füüsilise keha vigastusega ja vaimsetel

---

<sup>198</sup> Teatud mahus ja mitte liikluskindlustusandja vaates on mittevaralise kahju hüvitise suuruse tuvastamiseks objektiivsete meetodite kasutamist uurinud ka Sandra Tarum oma magistritöös. Täpsemalt: Tarum, S. Objektiivsete kriteeriumite kasutamine kehavigastuse ning tervisekahjustuse korral mittevaralise kahju hüvitise suuruse hindamisel lepinguvälistes suhetes: magistritöö, juhendaja Age Värvi. Tartu Ülikool 2016.

<sup>199</sup> LG Düsseldorf Urt. v. 30.7.2015 – 16 O 153/14.

kahjudel. Esimene neist on seotud konkreetsete kehaliste kahjustustega ja sellest tuleneva heaolu ja elurõõmu kaotusega, teine aga on seotud moraalse valu ja kannatusega – viha, stress, ärevus jms.<sup>200</sup> Autori hinnangul on kõikide nende komponentidega arvestamine väga keeruline ja on igati loogiline, et riigid ja liikluskindlustuse kindlustusandjad on üle maailma asunud leidma lahendusi, kuidas lihtsamini tuvastada õiglane mittevaralise kahju hüvitise suurus igas konkreetsetes kaasuses.

Mittevaralise kahju hüvitise suuruse kindlaks määramine on väga keeruline ja selle tõttu on aja jooksul proovitud lahenduseks välja pakkuda ka erinevaid valemid ja detailseid arvutusmeetmeid, kuid need valemid ja arvutusmeetodid on seni olnud üsna väheedukad. Näiteks Geistfelt pakkus 1995 aastal välja, et mittevaralise kahju hüvitise määramisel tuleks vandekohust kasutavates riikides vandekohtunikelt paluda, et nad hindaksid, et kui palju ratsionaalne keskmine inimene oleks maksnud ennetavalt enne mittevaralise kahju tekkimist, et elimineerida seda riski, mida põhjustab mittevaralise kahjuga kaasnev valu ja kannatused.<sup>201</sup> Autori hinnangul on konkreetne lahendus, kui ka matemaatilised valemid seni olnud selgelt liiga keerulised ning ei suuda tekitada üheski osapooles ega otsustajates kindlust ja selgust, et tegemist on hea lahendusega. Autori hinnangul on see ka peamine põhjus, miks neid lahendeid praktikas laialdaselt kasutusele pole võetud.

USA on üks neist riikidest, kes kasutab vandekohust ja samas on USAs tavaline, et puuduvad head juhised ja regulatsioonid, et kuidas määrata mittevaralise kahju korral õiglane hüvitis.<sup>202</sup> USA süsteemi on palju kritiseeritud, sest õigusaktid, mis reguleerivad mittevaralist kahju hüvitamist ja selle nõudmist on riigi ja osariikide tasemel väga üldsõnalised ja puuduvad igasugused juhised ja juhtnöörid, kuidas ja millest peaks vandekohus mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramisel lähtuma.<sup>203</sup>

Ainus, mida vandekohus USAs kasutada saab on kahjustatud isiku ja tema esindaja kirjeldused kannatustest, igapäevastest raskustest, võimalikud pildi- ja videotõendid nende kohta ning eksperdi arvamus.<sup>204</sup> Erinevad võrdlused ja uuringud USAs on näidanud, et vandekohtunike poolt määratud mittevaralise kahju hüvitised on vaatamata sellele siiski sarnastel juhtumitel (ka

---

<sup>200</sup> Yew, G. C. K., Woan, L. P. The law of torts in Singapore. Second edition. Academy Publishing 2016, lk 17.

<sup>201</sup> Flatscher-Thioni, M. jt (viide 16), lk 104.

<sup>202</sup> Levmore, S., Sharkey, C. M., Foundations of Tort Law. Second Edition. LexisNexis Law School Publishing 2011, lk 35.

<sup>203</sup> Chase, O. G. Helping jurors determine pain and suffering awards, Hofstra Law Review, Volume 23, Summer 1995, lk 763.

<sup>204</sup> *Ibid*, lk 765-766.

liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite korral) väga seinast seina ja see näitab sellise lahenduse puudulikust. On olemas näide, kus ühes ja samas lennuõnnetuses surma saanud isikute lähedastele määrati mittevahalise kahju hüvitised, mis jäid vahemikku 0-2,4 miljonit dollarit.<sup>205</sup> Autori hinnangul muudab sellise olukorra võimalikuks USA enda õigussüsteem, kus on tehtud parim, et tagada vandekohtu erapooletus ja infosulg ning seeläbi ollakse põhjendamatult jäigalt seisukohal, et vandekohtule ei tohi anda mingeid konkreetseid juhiseid. Autor hinnangul vandekohtu kasutamine mittevahalise kahju hüvitise kaasuste lahendamisel ei ole hea lahendus, sest autori hinnangul peaks mittevahalise kahju hüvitise puhul püüdma objektiivsuse kasvu suunas, kuid vandekohtu lisandumine kasvataks hoopis subjektiivsuse osa kogu protsessis.

USA uuringud on siiski näidanud, et vandekohtu puhul üldiselt toimub teatud vertikaalne süsteem ehk raskema vigastuse korral on ikkagi mittevahalise kahju hüvitis reeglina suurem, kuid horisontaalne süsteem ei toimi üldse ja sarnaste vigastuste korral võivad hüvitised erineda kordades.<sup>206</sup> O. G. Chase pakub välja lahenduse, et vandekohtunikele tuleks edastada informatsioon selle kohta, et mida varasemad vandekohtunikud viimastel aastatel on sarnastes kaasustes mittevahalise kahju hüvitiseks määranud. Lisaks esitataks sellisel juhul ka tabel infoga, mis on erinevate vigastuse mittevahalise kahju hüvitise väärtuseks varasemalt hinnatud koos ekspertide põhjendustega.<sup>207</sup> Artikli autor peab seda heaks lahenduseks USA enda süsteemi jaoks, kuid leiab, et see ei sobi Euroopale, kes reeglina vandekohust ei kasuta.

Enamike Euroopa riikide mittevahalise kahju hüvitiste regulatsioonid tuginevad meditsiiniliselt tuvastatud tervisekahjudele ja püüdele objektiivselt hinnata mittevahalist kahjus suurust. See tagab teatud objektiivsuse lisandumise kogetud valu, kannatuste ja elurõõmu kaotuse hindamise mittevahalise kahju hüvitises ja seetõttu on Euroopas kõrgelt hinnatud arst-eksperti hinnangud. Kohtud sealjuures mittevahalise kahju hüvitise suuruse hindamisel lähtuvad ka näiteks sellest, et milline elurõõmu ja elukvaliteedi languse protsent on isikule määratud (Prantsusmaa ja Itaalia) ja vastavalt sellele sarnaste kaasuste abil määravad mittevahalise kahju hüvitise või siis tuginevad varasemale mittevahalise kahju hüvitiste praktikale, mis on tabelitesse koondatud (Suurbritannia, Saksamaa).<sup>208</sup>

---

<sup>205</sup> Chase, O. G. (viide 203), lk 768-769.

<sup>206</sup> Geistfeld, Mark. "Placing a Price on Pain and Suffering: A Method for Helping Juries Determine Tort Damages for Nonmonetary Injuries." *California Law Review*, vol. 83, no. 3, May 1995, lk 784.

<sup>207</sup> Chase, O. G. (viide 203), lk 777-778.

<sup>208</sup> Ward, J. O., Thorton, R. J. *Personal Injury and Wrongful Death Damages Calculations: Transatlantic Dialogue, Contemporary Studies in Economic and Financial Analysis, Volume 91*, Emerald Books, 2009, lk 257.

Prantsusmaa-Itaalia lähenemine mittevaralise kahju hüvitistele tähendab seda, et kohus kasutab abimaterjalidena meditsiinilise parameetreid koos rahaliste väärtuste tabeliga. Sellised tabelid panevad kokku kõrgemad kohtud ise tuginedes varasematele lahenditele. Sealjuures arst-ekspert määrab protsentides, et kui suur on elurõõmu püsiv kaotus. Sellistel meditsiinitabelitel pole juriidilist jõudu, kuid Prantsusmaa kõrgem kohus on need heaks kiitnud ning üldiselt kõik madalama astme kohtud jälgivad ja kasutavad neid.<sup>209</sup>

Tavaline on, et mõlemad pooled ja kohtunik määravad igaüks oma arst-eksperti, kelle hinnangu alusel (vigastused, kirjeldused, tagajärjed jms) ja seejärel tabeli abil kohtunik määrab protsendimäära, mille võrra elurõõm on langenud. Peale seda protsendimäär korrutatakse rahatabelis oleva väärtusega, mis on sarnaste kaasuste puhul tasutud. Tabeleid uuendatakse sageli ja arvestatakse ka inflatsiooni ning elukallidusega.<sup>210</sup> Selline tabelite ja tariifide põhine lähenemine mittevaralisele kahjule on midagi, mida peaks julgemini rakendama ka Eesti. Autori analüüs ja võrdlus on näidanud, et just selline lähenemine on end seni kõige rohkem õigustanud ja toonud kaasa horisontaalse ja vertikaalse lõhe vähenemise mittevaralise kahju hüvitiste osas.

Prantsusmaa süsteemi täpsemalt vaadates saab öelda, et on üldine reegel, et sisuliselt tuleb hüvitada igasugune mittevaraline kahju (*dommages et interets*). Mittevaralise kahju hüvitamise arvutamine ja suuruse kindlaks määramine on täielikult kohtuniku ülesanne. Levinud on ühekordne mittevaralise kahju hüvitis, mille kohtunikud kipuvad arvutama määrates iga vigastuse ja kannatuse eest mittevaralise kahju hüvitise ja liites siis kõik kokku. Samas kohtunikud reeglina arvutuskäike lahendites ei näita, sest kardavad, et kõrgema astme kohtud tunnistavad nende arvutuskäigu ja mõttekäigu valeks.<sup>211</sup> Autori analüüs on näidanud, et Euroopas on Prantsusmaa mittevaralise kahju hüvitised pigem ühed kõrgemad ja vaid Inglismaal ja Iirimaal on mittevaralise kahju hüvitised omajagu kõrgemad. Autori arvates on Prantsusmaa süsteem tervikuna üks paremaid, sest tagab kõige laialdasema kaitse kahjustatud isikule ja samuti toimib üsna hästi erinevate tariifide ja tabelite süsteem. Miinuseks võib pidada seda, et delikti osas seadus on isegi liiga lai ja tagab võimaluse nõuda mittevaralist kahju hüvitist ka sisutühjades kaasustes.

---

<sup>209</sup> Ward, J. O. jt (viide 208), lk 260.

<sup>210</sup> *Ibid*, lk 264.

<sup>211</sup> Borghetti, J-S. jt (viide 52), lk 282-284.

Inglismaa lähenemine mittevaralisele kahjule hüvitisele on üsna sarnane Mandri-Euroopa omale. Inglismaal muutus mittevaralise kahju hüvitamise süsteem peale seda, kui kõrgem kohus viis läbi uuringu, milles tuvastas, et puudub igasugune loogika mittevaralise kahju hüvitiste osas ning kõikumised on väga suured. Peale seda seati mõned piirangud ja rangemad reeglid mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramise osas. See on toonud kaasa mõningase õigusselguse ja kasvanud on etteaimatavus mittevaralise kahju hüvitise suuruses osas.<sup>212</sup>

Inglismaa kõrgema kohtu juhised mittevaralise kahju hüvitamiseks on loodud kohtuniku abistamiseks. Tabelis on summade vahemikud, mitte kindalt summad. Tabelites ka info selle kohta, et millised tegurid mittevaralise kahju hüvitise suurust ja millises suunas mõjutavad. Tabelites on üle 255 vigastuse jaotuse, seal hulgas vaimsed häired nagu posttraumaatiline stress, aga ka kroonilise valu kohta. Vastavaid tabeleid korrigeeritakse pidevalt arvestades inflatsiooni, elukallidust ja trende mittevaralise kahju hüvitiste osas.<sup>213</sup> Autori hinnangul tähendab see sisuliselt seda, et kohus otsustas Inglismaal, et kohtutel tuleb hakata kasutama tabeleid, juhiseid ja vajadusel piirmäärasid selleks, et tagada õiglasem mittevaralise kahju hüvitamise süsteem. Autor toetab kohtu sellist initsiatiivi ja leiab, et Eesti Riigikohus võiks samuti koostada enda jaoks vastava mittevaralise kahju hüvitiste tabeli, mida iga 1-2 aasta tagant uuendatakse ja mis oleks suuniseks kohustuslik ka madalama astme kohtutele.

Autori analüüs näitab ka, et Inglismaal on aina rohkem levimas kindel trend, et mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramisel on oma kindel roll kindlatel tariifidel ja tabelitel. Tavaliseks muutus see alates 1992 aastast, mil kõrgem kohus koostas esimesed juhendid ja tabelid mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramiseks.<sup>214</sup> Autori hinnangul saab Eesti jaoks teha siit 2 järeldust. Esiteks peaks Eesti ka kaaluma tabelite ja tariifide võimalikust ning teiseks vajaks Eesti võrdlevat analüüsi vähemalt ülejäänud Euroopaga mittevaralise kahju hüvitiste suuruse osas, et vajadusel teha põhjendatud mittevaraliste kahju hüvitiste korrigeerimine. Oma panuse selleks annab ka käesoleva töö autor järgmises alapeatükis.

Hispaanias kasutatakse 6 erinevat tabelit vigastuste hindamiseks, mis mängib rolli ka mittevaralise kahju hüvitise suuruse juures. Tabelid jagunevad järgmiselt:

1. mittevaralise kahju hüvitised surma korral;
2. tegurid, mis mõjutavad mittevaralise kahju hüvitist surma korral;

---

<sup>212</sup> Ward, J. O. jt (viide 208), lk 258.

<sup>213</sup> *Ibid*, lk 293.

<sup>214</sup> *Ibid*, lk 266.

3. mittevaralise kahju hüvitised püsiva vigastuse korral;
4. tegurid, mis mõjutavad mittevaralise kahju hüvitist püsiva vigastuse korral;
5. mittevaralise kahju hüvitised ajutiste vigastuse ja piirangute korral;
6. tagajärgede klassifikaatorid raskusastmete kaupa.

Need tabelid on algselt loodud varaliste kahjude hindamiseks ja kasutamiseks tervisekahjustuste korral, kuid täna kasutatakse neid ka mittevaralise kahju hüvitiste puhul. Iga tabeli ja klassifikaatori osas ekspert jagab punkte mõjude osas 0-100, mida suurem number, seda tõsisem tagajärg. Ekspert peab punkte ka põhjendama. Olemas ka reeglid, kuidas punktidest lõpuks rahasumma saada kokku.<sup>215</sup> Autor on seisukohal, et Eestil tasuks liikluskindlustuse mittevaraliste kahju hüvitiste tarbeks põhjalikumalt uurida Hispaania lahendust ja vajadusel eeskju korras töötada välja sarnase lahendus. Sellised tabelid ja reeglid oleks väärtuslikud kõigile osapooltele. Oluline on ka see, et oleks võimalikult selgelt sätestatud, et mida arst-ekspertdilt oodatakse ja mida ekspertiis sisaldama peab. See tagaks ekspertiiside parema kvaliteedi ja võrreldavuse.

Saksamaal on välja töötatud valemid, mille abil arvutada mittevaralise kahju hüvitise suurus, kui kahjustatud isikule tekib püsiv puue või tervisekahjustus. Selliste valemite kasutamine ei ole aga levinud ja üldiselt leitakse, et nende rakendamine ei ole võimalik, sest need pole piisavalt universaalsed ja objektiivsed. Samuti on küsimuse all selliste valemite kasutamise eetiline pool. Samas mõneks üksikus lahendis<sup>216</sup> on sarnaseid valemiteid kasutatud ja viidatud valemities olevatele mittevaralise kahju hüvitiste päevamääradele. Aluseks sellistele valemitele ja päevamääradele on kasutatud surmahüvitiste tabeleid, kus on sätestatud summad, mida on surmajuhtumite korral mittevaralise kahju hüvitistena makstud.<sup>217</sup>

Valemities olulised komponendid on rahvamajanduse kogutulu, vigastuse raskusastmed, meditsiinilise ravi tüübid: intensiivravi, statsionaarne ravi, taastusravi, ambulatoorne ravi, eelnevate ravide kestvus ning see, kas kahjustatud isik terveneb täielikult või jääb püsiv tervisekahjustus või puue. Lisaks on valemities erinevad protsendimäärad (15%, 10%, 9%, 8% ja 7%). Mittevaralise kahju hüvitise suurus saadakse, kui korrutatakse kogu tervenemise periood läbi vastava protsendi ja tuvastatud päevamääraga.<sup>218</sup>

---

<sup>215</sup> Ward, J. O. jt (viide 208), lk 99-100.

<sup>216</sup> OLG Frankfurt a.M. NJW 2019, 442; BGH NJW 2007, 2475.

<sup>217</sup> Slizyk, A. (viide 41), ääremärkus 30.

<sup>218</sup> *Ibid.*

Autori hinnangul on täna sellistel nii spetsiifilistel tabelitel 3 probleemi:

1. valemid ei ole piisavalt universaalsed ega objektiivsed, et saaksid viia õiglase ja võrreldava tulemuseni kõigi mittevaralise kahju hüvitiste korral;
2. valemid võivad sisuliselt täielikult ära kaotada kohtuniku kohustuse ja õiguse kasutada otsuse tegemisel ettenähtud kaalutusõigust;
3. valemid on liiga keerulised, et jurist või kahjustatud isik neid mõistaks ja saaks mittevaralise kahju hüvitise suuruse kujunemisest aru.

Belgia on välja töötanud punktisüsteemi tervisekahjude eest makstava mittevaralise kahju hüvitise arvutamiseks. Lisaks on Belgia loonud tabelid ja protseduurid, mis aitavad saavutada järjepidevuse ja stabiilsuse mittevaralise kahju hüvitiste suuruste osas valu ja kannatuste eest. Tabelite üldine nimetus on *National Indicative Table*. Mittevaraline kahju hüvitise suurus sõltub puude raskusest ja kestvusest. Näiteks kui 45 aastane mees satub liiklusõnnetusse ja on 60% püsiva puude tõenäosus, siis mittevaralise kahju hüvitiseks on:  $60 \times 750 = 45\,000$  eurot. Number 750 tuleb välja töötatud tabelist, mis korrutatakse läbi püsiva puude või kogetud tagajärgede protsendimääraga, mis saab olla vahemikus 0-100. Mittevaralise kahju hüvitise jaoks seega koefitsiendid, mis tuleb puude või püsiva tagajärje protsendimääraga läbi korrutada ja tulemuseks on mittevaralise kahju hüvitis. Seejuures mida noorem on isik, seda suurem on koefitsient.<sup>219</sup>

Autor leiab, et Belgia poolt tabelite kasutamine on väga edukas näide, kuidas tabelleid saab kasutada ka Eestiga sama õigussüsteemi kasutavas riigis. Autor on arvamusel, et mittevaralise kahju hüvitise suuruse mõõtmisele igasuguse objektiivsuse lisamine on kasulik ja see tähendab, et objektiivsust tasub lisada ka siis, kui see on kasutatav ainult osade liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite korral. Autor on seisukohal, et Belgiale sarnase tabeli loomine ja kasutusele võtmine muudaks Eesti mittevaralise kahju hüvitiste regulatsiooni selgemaks.

Austraalias on kohus<sup>220</sup> 1987 aastal leidnud, et kuigi kohtu eesmärk ja ülesanne on teha kahjustatud isikule head ja määrata talle mittevaralise kahju hüvitiseks õiglane rahasumma on siiski ilmselge, et aritmeetiliste tehete saavutatud rahasumma abil ei ole võimalik hüvitada kogetud kannatusi ja valu.<sup>221</sup> Autori hinnangul võtab Austraalia kohtu seisukoht hästi kokku kogu alapeatüki ja autor on seisukohal, et täna pole veel olemas usaldusväärseid ja toimivaid

---

<sup>219</sup> Ward, J. O. jt (viide 208), lk 296-297.

<sup>220</sup> Todorovic v Waller [1987] 37 ALR 481.

<sup>221</sup> Turner, C. (viide 3), lk 494.

detailseid valemeid mittevahalise kahju hüvitise suuruse arvutamiseks. Küll on aga paljud riigid edukalt kasutusele võtnud tabelid ja tariifide süsteemid, mis kinnitab, et Eesti oludele kohandatud tabelleid ja tariife võiks kasutada ka Eestis mittevahalise kahju hüvitamisel liikluskindlustuses.

### **3.2. Mittevahaliste kahju hüvitiste suuruste praktika liikluskindlustuses Eestis ja mujal<sup>222</sup>**

Töö viimases alapeatükis analüüsib autor mittevahalise kahju hüvitise suurusi Euroopas ja USAs, et tekitada võimalus luua 1:1 võrdlus Eesti ja teiste riikide mittevahaliste kahju hüvitiste vahel lisades riigiti ka vajalikud majanduslikud näitajad. Eesmärgi saavutamiseks toob autor välja mittevahalise kahju hüvitised autori poolt valitud vigastuste eest erinevates riikides ja üldised mittevahalise kahju hüvitiste suurusjärgud liikluskindlustuses võrreldavates riikides. See annab autori hinnangul Eesti liikluskindlustuse süsteemile suunise, et milline on mõistlik mittevahalise kahju hüvitis ja võimaluse välja töötada Eesti oludesse sobivad meetodid ja tariifid mittevahalise kahju hüvitise suuruse õiglaseks tuvastamiseks iga konkreetse kindlustusjuhtumi korral, kus toimub mittevahalise kahju hüvitamine.

Enamik valikus kasutatavaid riike on ELi liikmed, mis on oluline, kuna liikluskindlustus on ELi üleselt harmoniseeritud. See tähendab, et ELi üleselt peaksid erinevate liikmesriikide liikluskindlustuse kindlustusvõtjate õigused, seal hulgas ka mittevahalise kahju hüvitamise õigus, olema tagatud ühesuguselt. Autori hinnangul tähendab see seda, et mittevahalise kahju hüvitised liikmesriikide piires ei tohi erineda rohkem, kui riikide majanduslike näitajate erinevuse võrra.

ELis on küll igas liikmesriigis olemas mittevahalise kahju hüvitamise nõue deliktiõiguse alusel ja toimub ka mittevahalise kahju hüvitamine liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite korral, kus on mittevahaline kahju tekkinud. Samas detailides regulatsioonid erinevad ja ennekõike on mittevahalise kahju hüvitiste suurused riigiti üsna erinevad.<sup>223</sup> Autori loob alapeatükis siiski võrdleva analüüsi, kus autor võrdleb mittevahalise kahju hüvitiste suurusi Euroopa riikides ja USAs.

---

<sup>222</sup> Kõik peatükis toodud hüvitised on ümberarvutatud 2020 aasta väärtusesse. Vaata viide 11.

<sup>223</sup> von Bar, C. jt (viide 58), lk 89.

Esimesena analüüsib autor Inglismaa hüvitisi. 1999 aastal oli Inglismaal kõrgeim mittevaralise kahju hüvitis 100 000 naela. 2000ndate keskpaigaks oli see summa tõusnud 205 000 naelani halvatuse korral.<sup>224</sup> Viimase summa tänane väärtus on ligikaudu 300 000 naela. Autori hinnangul saab ainuüksi sellest näitest teha kaks olulist järeldust. Esiteks selle, et mittevaralise kahju hüvitised ei kasva lineaarselt ja märgatav mittevaralise kahju hüvitiste kasv võib saabuda 4-5 aastaga. Teiseks autor leiab, et kuivõrd Inglismaa mittevaralise kahju hüvitised 20 aastat tagasi olid suuremad, kui Eestis täna, siis see seab autori hinnangul kahtluse alla Eesti tänaste mittevaralise kahju hüvitiste piisavuse.

Inglismaal tehti 2012 aasta ka väga oluline ja seninägematu lahend, kus kõrgem kohus viitas tervikuna sellele, et mittevaralise kahju hüvitised on hetkel liiga väikesed. Lisaks rõhutati seda, et teatud tabeleid võib ja peab mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramisel arvestama, kuid selle eelduseks on, et need tabelid on asjakohased.<sup>225</sup> Kõige märgilisem on lahendi juures see, et lahendis ütles kohus välja, et nüüd edaspidi peavad kõik mittevaralise kahju hüvitised olema 10% suuremad, kui on varasemalt hüvitatud mittevaraliste kahjude korral.<sup>226</sup> Inglismaa on küll *common law* riik, kuid autor leiab, et Eestis võiks ka Riigikohus põhjalikult analüüsida, et kas mittevaralise kahju hüvitised on piisavad ja kui tulemus on eitav, siis anda sarnane juhised nagu tegi Inglismaa kohus.

Mõned näited Inglismaa kohtu poolt ettenähtud suuniste summadest arvutatud 2020 aasta väärtusesse (summad ise pärinevad 2015 aastast):

1. Halvatus – mittevaralise kahju hüvitis vahemikus 292 000-365 000 naela
2. Käe kaotus – mitte vähem kui 124 000 naela
3. Tõsised lihaskoe kahjustused, koos pikaajase traumaga – 53 500-90 400 naela
4. Pöidla kaotus – 32 400-49 100 naela
5. Mitte väga tõsised jalakahjustused – 15 600-24 600 naela<sup>227</sup>

Ühes Inglismaa 1993 kaasuses<sup>228</sup> sai 72 aastane kahjustatud isik heaolu vähenemise eest mittevaralise kahju hüvitist 51 300 naela, kelle oodatav eluiga oli 82 ja sealjuures kohus märkis,

---

<sup>224</sup> Markesinis, B., Coester, M., Alpa, G., General damages: non-pecuniary losses, Cambridge University Press, July 2009, lk 49.

<sup>225</sup> Simmons v Castle [2012] EWCA Civ 1288.

<sup>226</sup> Halson, R. (viide 18), lk 247.

<sup>227</sup> *Ibid*, lk 250.

<sup>228</sup> Nutbrown v Sheffield Health Authority (1993) 4 Med LR 188.

et kui isik oleks näiteks 30 aastane oleks mittevahalise kahju hüvitis vähemalt 2 korda suurem.<sup>229</sup>

Vahemikus 2010-2018 tehti Inglismaa kõrgemale kohtule enamike kahjustatud isikuid esindavate organisatsioonide poolt ettepanek tõsta kõrgema kohtu poolt ettenähtud mittevahalise kahju hüvitiste suuruste vahemike 50-100%. Selle soovitusel miinuseks peeti seda, et kui enamik vahemikke tõsta 100%, siis tooks see kindlustussektorile kaasa aasta täiendavat kulu 2 miljardit naela, muus osas toetati ettepanekut.<sup>230</sup>

USAs oli 1980ndatel tuntud kohtulahend, kus kahjustatud isiku koju tungiti ja teda pussitati. Ta pääses põgenema, kuid kuna olulised arterid olid vigastatud, siis ta suri verekaotusesse 13 minutit peale pussitamist. Vandekohus leidis, et piisav mittevahalise kahju hüvitis hukkunule valu ja kannatuste eest on 471 000 dollarit.<sup>231</sup> Teema tõi palju vaidlusi ennekõike seetõttu, et lisaks kõigele muule tuli hinnastada, et kui palju on väärt need 13 minutit hirmu, valu ja kannatust. Seejuures keskmine hüvitis 1980ndate lõpus oli 1 minuti kohta USAs peaaegu 42 000 dollarit, mille tänane väärtus on 99 000 dollarit.<sup>232</sup>

USA üldised vigastuste raskusastmed ja määratud mittevahalise kahju hüvitiste suuruste näited dollarites arvutatud 2020 väärtusesse<sup>233</sup>:

1. Ainult emotsionaalne kahju – 59 000<sup>234</sup>
2. Ajutine ebamugavus (väikesed haavad, armid, lööve) – 4 700
3. Ajutine kerge vigastus (infektsioon, kerge luumurd), kiire tervenemine – 21 200
4. Ajutine raske vigastus (põletused, ajutine ajukahjustus), kaua kestev tervenemine – 84 800
5. Püsiv kerge vigastus (organi kaotus, sõrme kaotus) – 108 300
6. Püsiv raske vigastus (halvatus, pimedus, püsiv ajukahjustus) – 687 700
7. Püsiv eluohtlik vigastus (täielik halvatus, igapäevast hoolt vajav) – 3 768 000
8. Surm – 1 284 000

---

<sup>229</sup> Halson, R. (viide 18), lk 252-256.

<sup>230</sup> Leebron, D. W. "Final Moments: Damages for Pain and Suffering Prior to Death." *New York University Law Review*, vol. 64, no. 2, May 1989, lk 250-251.

<sup>231</sup> *Ibid*, lk 286.

<sup>232</sup> *Ibid*, lk 292.

<sup>233</sup> *Ibid*, lk 357-358.

<sup>234</sup> Hüvitised on ümberarvutatud 2020 aasta raha väärtusesse. Vaata viide 11.

USA näidete puhul on raskete vigastuste korral mittevahalise kahju hüvitised küll hoopis teisest suurusjärgust, kui Eestis või mujal Euroopas, kuid autor leiab, et kui jätta kõrvale USA väga suured mittevahalise kahju hüvitised raskete vigastuste eest, siis ülejäänud mittevahalise kahju hüvitised on võrreldavad. Võrdlus keskmiste ja kergemate mittevahalise kahju hüvitiste suuruste osas viib autori hinnangul kahele järeldusele. Esiteks on mõne lihtsama kahju korral mittevahalise kahju hüvitised USAs<sup>235</sup> isegi väiksemad, kui mõnes Euroopa riigis ja teiseks on need suuremad kui Eestis, mis võiks olla järjekordne viide, et Eesti mittevahalise kahju hüvitised peavad olla mõnevõrra suuremad.

USAs on tavaline ka see, et mittevahalise kahju hüvitise suuruse osas mängib olulist rolli esindaja. On üsna tavaline, et esindaja saab 1/3 mittevahalise kahju hüvitisest esindustasuna endale, mis on üheks põhjuseks, miks antakse endast parim võimalikult suure mittevahalise kahju hüvitise saamiseks.<sup>236</sup> Autori hinnangul on USA puhul oluline see, et alates 1990ndatest on püütud pidurdada mittevahaliste kahju hüvitiste kolossaalset kasvu ja kõrvaldada vertikaalset ja horisontaalset ebavõrdsust mittevahaliste kahju hüvitiste vahel. Selleks on kaalutud erinevaid lahendeid piirangute, tariifide ja lahendite näol. Sealjuures on püütud võtta eeskujult teistest riikidest. Seni ei ole USA selles väga edukas olnud ühiskonna tugeva vastuseisu tõttu.

Eelmises alapeatükis selgus, et Hispaania kasutab mittevahalise kahju hüvitiste tarbeks mitmeid erinevaid tabeleid. Sealjuures on eraldi tabelid vahalise ja mittevahalise kahju jaoks. Hispaanial iga vigastuse kohta ka 2 astet, esimene aste kohaldub kõigi tavaolukorras toimunud mittevahaliste kahju juhtumitele ja teine aste olukorrale, kus mittevahaline kahju tekkis terrorirünnaku tagajärjel. Tabeli 1. astet kasutatakse rohkesti ka liiklusõnnetuse käigus saadud vigastuste eest makstava mittevahalise kahju hüvitise suure kindlaks määramisel.

Mõned näited Hispaanias kasutatavates tabelites<sup>237</sup> olevatest mittevahalise kahju hüvitistest eurodes arvatud ümber 2020 väärtusesse (algused summad 2005 aastast):

<b>Vigastus</b>	<b>Tavaoludes juhtunud</b>	<b>Terrorirünnak</b>
Surm	76 100	174 700
Kogukeha halvatus	82 400	486 800
100% töövõimetu	58 700	121 100

<sup>235</sup> 2010 aastal USAs hüvitati liiklusõnnetustega seoses kokku kahjusid 277 miljardi dollari eest. Vaata Macleod, S. jt (viide 86), lk 286.

<sup>236</sup> Stark, A. M. Insider secrets to winning your personal injury battle. A seasoned trial lawyer reveals all. Riverdel Press L.L.C 2010.

<sup>237</sup> Ward, J. O. jt (viide 208), lk 300-301.

Raske puue	41 200	59 900
Osaline puu	30 000	44 900

Itaalia<sup>238</sup> kohta saab tuua näite, et keskealine kahjustatud isik sai jala amputeerimise eest mittevahalise kahju hüvitiseks 178 100 eurot. 43 aastane mees<sup>239</sup>, kes kaotas paremast silmast nägemise, sai mittevahalise kahju hüvitiseks 179 900 eurot.<sup>240</sup>

Kreeka on Euroopas pigem saanud kriitikat selle eest, et võrreldes enamike riikidega on Kreeka mittevahalise kahju hüvitised pigem tagasihoidlikud. Näiteks 27 aastane isik sai mittevahalise kahju hüvitiseks 247 500 eurot peale autoõnnetust, millega kaasnes põlvest alt poolt jala amputeerimine.<sup>241</sup> Teises autoõnnetuses sai alaealine 246 300 eurot, kellele samuti jalg allpool põlve amputeeriti.<sup>242</sup> Tööõnnetuse käigus jala altpoolt põlve kaotanud 32 aastane isik<sup>243</sup> sai mittevahalise kahju hüvitiseks 82 400 eurot.<sup>244</sup> 36 aastane mees sai mittevahalise kahju hüvitiseks 50 500 eurot, olukorras kus tal olid selgroolüli murrud ja kus kohus leidis, et tema enda vastutus on 60% tema enda hooletuse tõttu.<sup>245</sup> 43 aastane 2 lapse ema sai mittevahalise kahju hüvitiseks 123 500 eurot kui kaotas vasakust silmast nägemise täielikult.<sup>246</sup> Ja veel ühes Kreeka lahendis sai 36 aastane mees, kes kaotas 80% nägemisest ühest silmast, mittevahalise kahju hüvitiseks 118 500 eurot.<sup>247</sup>

Samas ühes Kreeka lahendis, kus 46 aastase mehe vasak silm hävines löögi tagajärjel sai kahjustatud isik mittevahalise kahju hüvitiseks ainult 45 400 eurot.<sup>248</sup> Olemas ka kaasus, kus mees sai võrkkesta rebendi. Kohus määras mittevahalise kahju hüvitiseks 81 200 eurot.<sup>249</sup> Kokkuvõttes tuleb autori arvates tõdeda, et kui analüüsida Kreeka mittevahalise kahju hüvitisi Eesti vaatevinklist, siis on need suuremad, mis tähendaks, et ka Eesti kohta oleks igati asjakohane kriitika, et mittevahalise kahju hüvitised on liiga väikesed. Sealjuures kui võrrelda viimaste aastate Eesti ja Kreeka sisemajanduse koguprodukti ühe inimese kohta, siis selgub, et

<sup>238</sup> Corte di Cassazione (Highest Court of Appeal) n 25751/2008.

<sup>239</sup> Tribunale di Pisa (Pisa Court of First Instance), 1 July 2009, n189/2002 R.G.

<sup>240</sup> Visscher, L. T., Karapanou, K. Non-pecuniary Losses in the Economic Analysis of Torts: a Plea for Ex Ante Determined Damages, *The Chinese Journal of Comparative Law*, 2015, lk 19.

<sup>241</sup> Drama Court of First Instance 124/2004.

<sup>242</sup> Thessaloniki Court of Appeal 2601/2006, Armenopoulos 2007, p 1921.

<sup>243</sup> Areios Pagos (Supreme Court) 961/2007.

<sup>244</sup> Visscher, L. T. jt (viide 240), lk 18-19.

<sup>245</sup> Thessaloniki Court of Appeal 787/2009.

<sup>246</sup> Simvoulis tis Epikratias (Council of State) 2739/2007.

<sup>247</sup> Athens Administrative Court of First Instance 3441/2006.

<sup>248</sup> Dodekanese Court of Appeal 307/2005.

<sup>249</sup> Cassazione Civile sez. III (Supreme Court section II), 21 April 2011, n 9147.

Eesti oma on kõrgem, millest autori hinnangul tuleks järeldada, et Eesti mittevaralise kahju hüvitised peaksid olema suuremad kui Kreekas.<sup>250</sup>

Austria jagab mittevaralise kahju hüvitised 3 kategooriasse tervisekahjustuse raskusastme järgi:

1. kerge
2. keskmine
3. raske<sup>251</sup>

Vahemikus 1981-2004 aasta oli Austria 4 provintsi kohta keskmine mittevaralise kahju hüvitis 1 385 otsuse peale 18 900 eurot (2020 aasta väärtuses).<sup>252</sup>

Terviklikuma pildi loomiseks esitab autor nüüd mittevaralise kahju hüvitiste võrdluse enamike Euroopa riikide kohta summade alusel järgnevate vigastuste kohta: halvatus, täielik pimedus, käe amputeerimine küünarnukist ülevalt poolt, jala amputeerimine põlvest ülevalt poolt, kurtus, näo põletuskahjustused.<sup>253</sup>

Euroopa (19 riiki)<sup>254</sup> keskmised mittevaralise kahju hüvitised eurodes arvatud 2020 (algne info 2006 aasta) aasta väärtusesse:

<b>Vigastus</b>	<b>Keskmine</b>	<b>Vahemik</b>
Halvatus	112 400	18 300 – 305 300
Pimedus	79 400	26 900 – 287 000
Jala amputeerimine	50 100	12 200 – 202 700
Käe amputeerimine	46 400	12 200 – 202 700
Kurtus	37 900	8 600 – 151 400
Näo põletushaavad	17 100	4 900 – 97 700

<sup>250</sup> 2019 aastal oli sisemajanduse koguprodukt Eestis ühe inimese kohta 82 ja Kreekas 69. Täpsemalt vaata siit: [https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living\\_et](https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_et) (19.04.2020).

<sup>251</sup> Flatscher-Thioni, M. jt (viide 16), lk 107.

<sup>252</sup> *Ibid*, lk 111.

<sup>253</sup> Sugarman, S. D. "A Comparative Law Look at Pain and Suffering Awards." *DePaul Law Review*, vol. 55, no. 2, Winter 2006, lk 405-407.

<sup>254</sup> Austria, Belgia, Taani, Inglismaa, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Island, Iirimaa, Itaalia, Liechtenstein, Luksemburg, Holland, Norra, Portugal, Šotimaa, Rootsi, Šveits.

Detailne tabel<sup>255</sup> Euroopa mittevõrre kahju hüvitiste kohta eurodes arvatud 2020 (algne info 2006 aasta) aasta väärtusesse:

Riik	Näo põletus	Kurtus	Käe kaotus	Jala kaotus	Pimedus	Halvatus
Austria	8500-15500	33 300	38 700	50 400	51 100	112 400
Belgia	50 300	123 800	115 800	120 700	156 500	214 000
Taani	9 700	26 900	26 900	26 900	45 300	22600-42700
Inglismaa	97 400	84 100	97 400	97 400	185 900	265 600
Soome	13 100	37 900	35 900	30 000	73 100	73 100
Prantsusmaa	8 900	33 300	61 800	73 200	36 600	105 700
Saksamaa	27200- 54500	38100- 40900	32700-43600	40900- 49000	70900- 87200	218000- 381400
Kreeka	6300-9400	9 400	12 500	12 500	26 600	18 800
Island	18 300	36 600	46 400	39 100	87 900	87 900
Iirimaa	81200- 114900	101500- 135200	202 800	202 800	270400- 304200	270400- 337900
Itaalia	19300- 19400	128 100	49 900	49 900	218 400	243 900
Liechtenstein	19 200	41 200	47 900	62 300	63 300	139 000
Luksemburg	39 600	152 600	62 200	77 400	147 500	129 700
Holland	16 900	36300- 48400	36300-58100	48400- 60500	72600- 96800	23500- 193500
Norra	9 900	35 400	25 500	25 500	89 300	89 300
Portugal	5 300	37 200	31 900	31 900	47 900	53 200
Šotimaa	44 300	31 900	97 400	97 400	159 400	230 200
Rootsi	1500-8100	32 400	31 700	23 400	62 700	71 800
Šveits	7 000	45 500	35 000	35 000	70 000	70 000

<sup>255</sup> Sugarman, S. D. (viide 253), lk 413.

Järgmisena esitab autor 1 konkreetse kaasuse näite mittevahalise kahju hüvitise suuruse kohta (eurodes 2020 aasta väärtuses) 6 Euroopa riigis. Näide<sup>256</sup> on kindlustusjuhtum, kus 20 aastane tüdruk sattus liiklusõnnetusse ja jäi täielikult halvatuks. Haiglaravi kestis 1,5 aastat ja peale seda vajas tüdruk pidevat igapäevast hoolt.

1. Prantsusmaa - 299 000 tüdrukule + 75 800 vanematele;
2. Itaalia - 226 500 tüdrukule + 52 900 vanematele;
3. Hispaania - 378 400 tüdrukule;
4. Suurbritannia - 323 200 tüdrukule;
5. Saksamaa - 323 200 tüdrukule;
6. Šveits - 183 100 tüdrukule + 61 200 vanematele.

Eelnevaga on autor analüüsi tulemusel loonud uurimuse erinevate riikide mittevahalise kahju hüvitiste suuruste kohta. Käesoleva töö fookusest jääb välja toodud mittevahalise kahju hüvitiste suurustele kõigi oluliste majanduslike koefitsientide lisamine, et luua 1:1 võrdlus Eestiga,<sup>257</sup> kuid autor leiab, et toodud näited on siiski piisavalt kvaliteetsed, et teha järeldus, et Eesti mittevahalise kahju hüvitised on täna vähemalt raskete tervisekahjude korral kordades väiksemad kui Lääne-Euroopa riikides.

Kui võrrelda Eesti mittevahalise kahju hüvitiste suurus näiteks Inglismaa, Prantsusmaa ja Saksamaa hüvitistega, mis on mittevahalise kahju hüvitise raames määratud ainult elurõõmu kaotuse eest, siis selgub, et Eesti mittevahalise kahju hüvitised on väiksemad. Inglismaal ainuüksi elurõõmu kaotuse eest on mittevahalise kahju hüvitised tihti rohkem kui 20 000-30 000 naela.<sup>258</sup> Kui sellega kaasnevad ka piirangud, kannatused ja heaolu kaotus, siis jäid suurimad mittevahalise kahju hüvitised Inglismaal selliste kaasuste korral 200 000-270 000 naela vahele.<sup>259</sup>

Prantsusmaal ainult valu ja kannatuste ees mittevahalise kahju hüvitised tavaliselt 1100-15 900 eurot 2020 rahalises väärtuses.<sup>260</sup> Saksamaad peetakse ka pigem üsna konservatiivseks mittevahalise kahju hüvitiste suuruste praktika osas ja on tavaline, et elurõõmu vähenemise eest

---

<sup>256</sup> Szöllösy, P. Regional Variations of Compensation Awards: The Quantum of Damages in Personal Injury and Wrongful Death Claims in Western Europe, *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, 15 (No. 56, July 1990), lk 339.

<sup>257</sup> Eesti kohtupraktika ja liikluskindlustuse kindlustusandjate mittevahalise kahju hüvitiste näiteid vaata altpoolt.

<sup>258</sup> Peel, W. E., Goudkamp, J. Winfield & Jolowicz Tort. Nineteenth Edition. Thomas Reuters 2014, lk 1583.

<sup>259</sup> Cooke, J. Law of tort. 9th edition. Pearson Education Limited 2009, lk 522.

<sup>260</sup> Ferrara, S. D. jt (viide 6), lk 107-108.

olid mittevahalise kahju h vitusid 10 600-15 900 eurot 2020 rahalises v artuses.<sup>261</sup> Autori hinnangul ei tohi sealjuures ära unustada, et toodud summad ei kajasta kogu mittevahalise kahju hüvitusi. Lisaks on oluline ka see, et kui arvestada ka erinevate riikide elukalliduse erinevust jms, siis tulemus jäab ikka samaks. Nimelt L aene-Euroopas on mittevahalise kahju h vitusid igal juhul suuremad kui Eestis.

Võrdluseks ka mõned M. Vutti<sup>262</sup> poolt välja toodud klassikalised Eesti näited välja mõistetud mittevahaliste h vitusite kohta, mis seotud liikluskindlustuse kindlustusjuhtumitega:

1. Liiklus nnetusega põhjustatud lähedase isiku surma pealtn gemine – mittevahalise kahju h vitus 10 600 eurot ( ks kahjustatud isik).<sup>263</sup>
2. Joobes juhtimise ja kiiruse letamisega põhjustatud liiklusõnnetus, mille tagajärjel hukkus väike laps – mittevahalise kahju h vitus 53 000 eurot (mõlemale lapsevanemale) ja lisaks hukkunu venna kasuks mõistetud 15 900 eurot (tsiviilhagi võttis kahju tekitaja omaks).<sup>264</sup>
3. Liiklus nnetusega<sup>265</sup> põhjustatud kolme isiku surm – mittevahalise kahju h vitus 135 300 eurot ( ks kahjustatud isik, kelle ema ja laps õnnetuses hukkusid).

Detailsem anal us Eesti liikluskindlustust puudutavate mittevahaliste kahju h vitusite lahendite kohta perioodil 01.01.2014-01.03.2020:

H�vitus eurodes	Lahendite arv	Kaasuste �ldine info ja vigastuse kirjeldused <sup>266</sup>
0-2000	kolm <sup>267</sup>	Vasaku s�aare luude lahtise killunenud murru haavaga samas piirkonnas ja nahamarrastused pea- ning vasaku �la piirkonnas. Vasaku s�aareluu lahtine murd p�hjustas eluohtliku tervisekahjustuse. K�ik 3 h�vitusi 1000 eurot.
2001-3200	neli <sup>268</sup>	Rasked tervisekahjustused ja luumurrud.

<sup>261</sup> Ferrara, S. D. jt (viide 6), lk 206.

<sup>262</sup> Vutt, M. (viide 76), lk 15.

<sup>263</sup> TlnRnKo 1-15-10975.

<sup>264</sup> TlnRnKo 1-15-9505.

<sup>265</sup> TrtRnKo 1-15-5273.

<sup>266</sup> Info esitatud võimalikult kompaktselt ja puudutab kõiki vahemikku mahtuvaid lahendeid. Täpsema ülevaate saamiseks tuleb tutvuda lahendiga.

<sup>267</sup> HMK 2-16-117979/8; TlnRnK 1-14-4753/44; HMK 1-15-8646/14; TMK 1-18-6604/5.

<sup>268</sup> HMK 1-14-8419/7; HMK 2-17-661/16; HMK 1-17-4243/36; TlnRnK 1-17-2933/36.

3201-4000	üks <sup>269</sup>	Vähemalt 4 kuud kestvad ehk rasked tervisekahjustused – lülisamba 1. või 2. nimmelüli murru, parema häbemelu mõlema haru murru, vasaku abaluu ülaserava murrud.
4001-5000	kümme <sup>270</sup>	Kahjustatud isiku vigastused olid kas rasked või eluohtlikud. Levinuim stsenaarium oli jalakäijale otsa sõit.
5001-7500	üheksa <sup>271</sup>	Vigastused oli rasked ja eluohtlikud. Tavaline oli rohked luumurrud ja peatraumad. Tavaline oli, et kahjustatud isik soovis kohtus 2 korda rohkem, kui lõpuks sai.
7501-10000	kümme <sup>272</sup>	Kahjustatud isikutel olid üli- või eluohtlikud kahjustused.
10 001 - 14000	üheksa <sup>273</sup>	Kahjustatud isikute vigastused olid kas väga rasked või eluohtlikud.
15 000 – 20000	kuus <sup>274</sup>	Vigastusteks olid eluohtlikud vigastused – peatraumad, rohked luumurrud, jäsemete amputeerimine. 3 hüvitist 15 000.
20 000 – 25000	kaks <sup>275</sup>	Mõlemal juhul suurel kiirusel sõitis üks auto teisele otsa. Kahjustatud isikutel olid eluohtlikud vigastused.
25 001 – 35000	seitse <sup>276</sup>	Vigastused olid eluohtlikud, pea- ja seljaaju traumad, liikumisvõimetus. Levinum kaasus – otsasõit ülekäigurajal jalakäijale.
35 000 – 50000	üks <sup>277</sup>	Liiklusõnnetuse tagajärjel tekkis kahju kannatajal 100% töö- ja iseseiva liikumise võimetus. Hüvitise saaja abikaasa hukkus sama õnnetuse käigus. Hüvitise suuruseks oli 50 000 eurot.

<sup>269</sup> PMK 1-17-5245/5.

<sup>270</sup> TlnRnK 1-16-4570/22; TlnRnK 1-17-6824/31; TlnRnK 1-15-4228/57; HMK 1-17-8972/8; HMK 1-17-6667/5; TlnRnK 1-17-6393/17; PMK 1-19-873/6; TlnRnK 2-18-1992/19; HMK 1-18-9129/7.

<sup>271</sup> TlnRnK 1-14-5940/24; TlnRnK 1-15-7995/19; HMK 1-18-8546/13; TMK 1-18-2423/6; TlnRnK 1-17-2053/47; TlnRnK 1-16-10075/18; HMK 1-18-9661/10; TlnRnK 1-17-3381/32; HMK 1-17-3982/10.

<sup>272</sup> TlnRnK 16-4570/22; PMK 1-17-101119/21; TlnRnK 1-15-8718/29; VMK 1-15-8259/10; HMK 1-16-128/11; VMK 1-17-6628/5; TrtRnK 1-16/2755/56; HMK 1-17-3982/10; TlnRnK 1-14-9883/24; TlnRnK 1-17-2933/36.

<sup>273</sup> TlnRnK 1-15-7843/22; TlnRnK 1-17-2357/34; RGTK 3-2-1-17; VMK 1-17-8726/12; VMK 1-17-33/9; TrtRnK 1-14-5741/27; HMK 1-17-3982/10; TlnRnK 1-16-4570/22; HMK 1-17-6174/9.

<sup>274</sup> TlnRnK 1-17-2212/26; TlnRnK 1-16-4071/36; TlnRnK 1-16-3989/26; TlnRnK 1-16-4570/22; HMK 1-17-4706/10; VMK 1-17-4045/12.

<sup>275</sup> TlnRnK 1-15-9505/26; TlnRnK 1-15-10975/41.

<sup>276</sup> VMK 1-19-5612/5; TlnRnK 1-15-8751/51; TlnRnK 1-17-2375/48; TlnRnK 1-15-4232/18; TlnRnK 1-17-2375/48; TlnHK 3-16-336/12; PMK 1-17-10119/21.

<sup>277</sup> TrtRnK 1-15-5273/46.

Eesti kohtupraktika<sup>278</sup> kokkuvõtteks saab autori hinnangul jaatada seda, et Eesti on mittevaralise kahju hüvitised täna vaatamata kasvutrendile väiksemad kui enamikes teistes Euroopa riikides. Samuti ei ole alati tagatud vertikaalne ja horisontaalne õiglus. Selle tähtsust on rõhutanud ka Riigikohus, kes on leidnud, et tagatud peab olema vertikaalne võrdsus ehk mittevaralise kahju hüvitiste suurused peavad olema võrreldavad sarnastes kaasustes. See on oluline ka üldise võrdsuspõhiõiguse tagamiseks.<sup>279</sup>

M. Vutt on seisukohal, et siiski tuleb tunnustada kohtuid, kes on mittevaralise kahju hüvitise suuruse määramisel püüdnud üsna edukalt lähtuda sarnastel asjaoludel varem tehtud kohtulahenditest. Samas esineb endiselt selliseid kaasuseid, kus mittevaralise kahju hüvitiste suuruste erinevus on mitmekordne.<sup>280</sup> Riigikohus on seejuures leidnud, et mittevaralise kahju hüvitised peavad vastama ühiskonna heaolu ja jõukuse tasemele.<sup>281</sup>

Arvestades töö fookust on oluline välja tuua eraldi ka mittevaralise kahju hüvitised liikluskindlustuses Eestis, kus mittevaralise kahju hüvitis on makstud vabatahtlikult. Autor on päringu korras välja selgitanud, et perioodil juuli 2017 kuni märts 2020 hüvitati Eestis liikluskindlustuse juhtumi eest mittevaralist kahju vähemalt 318 korda.<sup>282</sup>

Kõikidest liikluskindlustuses vabatahtlikult hüvitatud mittevaralise kahju nõuetest 179 juhul oli selle suurus vahemikus 1500-1850 eurot. 101 juhul jäi mittevaralise kahju hüvitis 2400-2800 euro vahemikku ja 23 juhul vahemikku 6000-10 000 eurot. Seejuures üle 10 000 euroseid mittevaralise kahju hüvitisi maksti 15 korral ja tavapärane hüvitis jäi 15 000 euro kanti. Suurim mittevaralise kahju hüvitis oli 40 000 eurot. Suurimate hüvitiste eelduseks olid rasked ja püsivad tervisekahjustused.

Statistikast lähtub ka, et 64 juhul 318-st soovis isik saada suuremat mittevaralise kahju hüvitist, kui kindlustusandja oli nõus maksma ning selline olukord esines raskemate kahjude korral. Siis oli tavaline, et kahjustatud isik soovis saada 2-3 korda rohkem, kui lõpuks mittevaralise kahju

---

<sup>278</sup> Arvestusest on väljas need üksikud lahendid või liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitised, kus mittevaralise kahju hüvitis on makstud kahjustatud isiku hukkamise tõttu.

<sup>279</sup> RKTko 3-2-1-80-13, p 20.

<sup>280</sup> Vutt, M. (viide 76), lk 19.

<sup>281</sup> RKTko 3-2-1-85-08, p-d 13–14.

<sup>282</sup> Info pärineb Eesti Liikluskindlustuse poolt kogutavast statistikast. Statistikas ei pruugi kajastuda kõik tegelikult makstud mittevaralise kahju hüvitised, seega on tegelik korda arv tõenäoliselt mõne võrra suurem.

hüvitise sa. Kokkuvõttes saab siiski öelda, et reeglina oli mittevaralise kahju hüvitise suurus korrelatsioonis liikluskindlustuse seaduse lisas<sup>283</sup> toodud tervisekahjustuste raskusastmetega.

Peatüki kokkuvõtteks saab autori hinnangul öelda, et igasuguste tabelite, tariifide, varasema praktika jms arvestamine on levinud ja hea võimalus objektiivsuse lisamiseks mittevaralise kahju hüvitise suuruse kindlaks määramisele. Autor leiab, et Eesti liikluskindlustuse süsteem vajab sarnaseid tabeleid ja tariife.

Peatüki teises alapeatükis uuris autor millised on mittevaralise kahju hüvitiste suurused riigiti (ennekõike Euroopa riigid) tervisekahjustuste korral, mis sageli esinevad ka liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites ja toovad kaasa vastava mittevaralise kahju hüvitamise nõude. Lisaks jõuab autor järeldusele, et Eesti mittevaralise kahju hüvitised on põhjendamatult väikesed võrreldes enamike Euroopa riikidega.

Autori hinnangul on teise alapeatüki võrdlev analüüs näidanud ka, et ELi liikmesriikides on mittevaralise kahju hüvitised liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites väga erinevad ja puudub harmoniseeritus, kuigi see võiks ju olla põhjendatud arvestades, et tervikuna on liikluskindlustuse regulatsioon ELis harmoniseeritud.

Eesti praktika analüüs on näidanud, et suurimad mittevaralise kahju hüvitised liikluskindlustuses jäävad 40 000-50 000 euro suurusjärku, samas kui näiteks Saksamaal on suurimad mittevaralise kahju hüvitised rohkem kui 600 000 eurot. Kui neid summasid võrrelda, siis vahe on 10-15 kordne, mis on selgelt suurem erinevus kui puhtalt kahe riigi vaheline majandusliku jõukuse erinevus.<sup>284</sup> Autori arvates ei tohiks aga mittevaralise kahju hüvitis kahjustatud isiku puhul sõltuda sellest, et millises riigis liikluskindlustuse kindlustusjuhtum aset leiab.

Autori hinnangul tõusetub siit vajadus põhjalikumalt analüüsida mittevaralise kahju hüvitiste harmoniseerimist ELis. Lisaks leiab autor, et kui asuda seisukohale, et liikmesriikide üleselt ei peaks olema mittevaraline kahju hüvitise suurused harmoniseeritud, siis ei tohiks seda olla ka kindlustusmaksed ja liikluskindlustuse kindlustusandja ei tohiks küsida lisatasu selle eest, et kohustuslik liikluskindlustus kehtiks ka teise liikmesriigi territooriumil.

---

<sup>283</sup> Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 13.03.2019, 14, lisa: „Tervisekahjustuste ja kehavigastuste liigitus raskusastmete kaupa.“

<sup>284</sup> 2019 aastal oli sisemajanduse koguprodukt Eestis ühe inimese kohta 82 ja Saksamaal 123. Täpsemalt vaata siit: [https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living\\_et](https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_et) (19.04.2020).

## KOKKUVÕTE

Töö sissejuhatuses selgitas autor, et liikluskindlustuses on täna aina sagedasem olukord, kus tuleb kokku puutuda mittevaralise kahju hüvitamisega. Samas on liikluskindlustuse kindlustusandjad olukorras, kus ei mõisteta sageli piisavalt hästi mittevaralise kahju olemust ega suudeta läbi argumenteeritud kaalutluste jõuda motiveeritud otsusteni, et milline on konkreetsel juhul õiglane mittevaralise kahju hüvitis.

Käesoleva magistritöö eesmärk oli analüüsida mittevaralise kahju hüvitisega seotud küsimusi, mis on olulised liikluskindlustuses ja mille osas puudus õiguslik selgus. Autor on seisukohal, et töö käigus sai kolme peatüki vahendusel vastav analüüs koostatud ja mitmed sissejuhatuses tõstatatud analüüsi vajanud küsimused said selgemaks seoses mittevaralise kahju hüvitamisega liikluskindlustuses. Sealjuures andis autor vastused ka sissejuhatuses püsitatud neljale uurimusküsimusele.

Esimese peatüki esimeses alapeatükis analüüsis autor mittevaralise kahju hüvitise eesmärki ja sisu üldisemalt pidades silmas liikluskindlustuse vaadet. Autor jõudis sealjuures seisukohani, et mittevaraline kahju sisaldab endas ennekõike kahte kahju komponenti. Esimene komponent on kogetud valu ja kannatused. Teine on kahju tõttu kas püsivalt või ajutiselt vähenenud elurõõm ja heaolu. Autori leidis kokkuvõttes, et mõlemad komponendid on ühtemoodi tähtsad ja mõlemaga peab liikluskindlustuses mittevaralist kahju hüvitades arvestama.

Autor analüüsis esimese peatüki teises ja kolmandas alapeatükis mittevaralise kahju hüvitamise üld- ja eriregulatsiooni liikluskindlustuses. Autor jõudis läbi viidud analüüsi käigus tulemuseni, et liikluskindlustuses tuleb mittevaralise kahju hüvitamisel ühtemoodi lähtuda nii võlaõigusseadusest, kui ka liikluskindlustuse seadusest ja liikluskindlustuse kindlustusandja ei saa piirata oma vastutuse ulatust LKindIS § 32 lg 3 toodud summadega ehk toodud summasid ei tohi käsitleda liikluskindlustuse kindlustusandja täitmiskohustuse piirmääradena. Lisaks jõuab autor tulemuseni, et erinevalt varalisest kahjust ei saa liikluskindlustuses kohaldada VÕS § 139 mittevaralise kahju hüvitiste puhul.

Samuti peab liikluskindlustuses mittevaralise kahju hüvitamisel tervisekahjustuse tekkimise ja surma korral arvestama VÕS § 134 lg 2 ja 3 sätestatuga koos liikluskindlustuse seaduse erisustega. Sealjuures peab ka liikluskindlustuses mittevaralise kahju hüvitamisel silmas

pidama, et hüvitise eesmärk on hüvitada kahju kogu kogetud valu, kannatuste ja ka tagajärgede eest.

Esimeses peatükis võrdles autor ka Eesti üld- ja eriregulatsiooni teiste Euroopa riikidega ja jõuab seisukohale, et Eesti regulatsioon on üsna sarnane enamike Lääne-Euroopa riikidega. Lisaks leidis autor ka seda, et vähemalt ELi piires on eriregulatsiooni sarnasuse aluseks ka see, et liikluskindlustus on liikluskindlustuse kuuenda direktiivi vahendusel EL üleselt harmoniseeritud.

Kokkuvõttes jõuab autor esimeses peatükis järgmistele olulistele järeldustele. Juba mainitud järeldusele, et LKindlS § 32 lg 3 toodud fikseeritud mittevaralise kahju hüvitised on vaid indikatsioonid ja annavad kahjustatud isikule õiguse minimaalselt sellisele mittevaralise kahju hüvitisile, mis on liikluskindlustuse seaduses sätestatud, koheselt peale seda, kui kahjustatud isik on tõendanud sisuliselt vastava tervisekahjustuse tekke. Toodud määrad ei piira aga mitte kuidagi mittevaralise hüvitise nõudmist liikluskindlustuses suuremas määras, lihtsalt sellisel juhul on kahjustatud isiku tõendamiskoormus tavapärase.

Sisuliselt tähendab see seda, et liikluskindlustuses on mittevaralise kahju hüvitamise kohustus tervisekahjustuse ja surma korral sama lai, kui on kahju põhjustajal. Seega jõudis autor järeldusele, et LKindlS § 32 lg 3 ei piira kuidagi kahjustatud isiku õigust ega liikluskindlustuse kindlustusandja kohustust hüvitada mittevaralist kahju suuremas summas, kui tegelik mittevaraline kahju on suurem. Mis tähendab ka seda, et töö käigus koostatud analüüs näitas, et sissejuhatuses püsitatud esimese uurimusküsimuse vastus on, et liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustus on sama lai, kui kahju põhjustajal ja LKindlS § 32 lg 3 summad ei ole maksimumid.

Lisaks analüüsis autor esimese peatüki kolmandas alapeatükis kahte olulist Euroopa Kohtu lahendit seoses sellega, et kes võib nõuda mittevaralise kahju hüvitist liikluskindlustuses ja milline on liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse ulatus ning jõuab järeldusele, et liikluskindlustuse seadust on võimalik tõlgendada kooskõlas toodud kohtulahenditega ja liikluskindlustuse kuuenda direktiiviga. Seadust tuleb autori hinnangul tõlgendada nii, et mittevaralise kahju hüvitamise nõude võivad esitada ka kahjustatud isiku lähedased isikud, mitte ainult otsene kahjustatud isik. Lisaks ei piira autori hinnangul liikluskindlustuse seadus kuidagi liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitamise kohustust võrreldes kahju põhjustajaga. Kokkuvõttes tähendab eelnev seda, et

vastus sissejuhatuses püsitatud teisele uurimusküsimusele on, et liikluskindlustuse seadus on kooskõlas hetkel kehtiva liikluskindlustuse kuuenda direktiivi ja Euroopa Kohtu praktikaga.

Samuti leidis autor esimese peatüki kolmandas alapeatükis, et kahjustatud isikul on mittevaralise kahju tekkimise korral liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis alati õigus ka pöörduda õigusvaldkonna spetsialisti poole mittevaralise kahju hüvitamise nõude koostamiseks. Sealjuures liikluskindlustuse kindlustusandja on kohustatud need õigusabikulud mõistlikus ulatuses hüvitama. Autor on seisukohal, et kahjustatud isik võib õigusvaldkonna spetsialisti poole pöörduda kohe ja ei pea esmalt pöörduma liikluskindlustuse kindlustusandja poole ega andma liikluskindlustuse kindlustusandjale võimalust vältida õigusabikulude tekkimist.

Autor analüüsis töö teise peatüki esimeses alapeatükis erinevaid komponente mittevaralise kahju hüvitise juures, millega peab liikluskindlustuses arvestama mittevaralist kahju hüvitades ja seda kuidas komponendid mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse ulatust mõjutavad liikluskindlustuses. Kokkuvõttes autor jõudis järeldusele, et pole olemas ammendavat loetelu teguritest, mis mõjutavad mittevaralise kahju hüvitise suurust. Alati tuleb arvestada konkreetse kaasuse asjaoludega. Autor leiab, et mõistlik on tegureid kategoriseerida ja võtta aluseks sealjuures tegurite mõju kahjustatud isikule.

Autor leiab, et esmatähis on tuvastada kõik vigastused ja püüda mõista, milliseid valusid, kannatusi ja võimalikke piiranguid tervisekahjustus kaasa toob. Eriti suure kaaluga on igasugused väga rasked ja püsivad piirangud ning vigastused. Teisena tuleks täpsemalt tuvastada, et kuidas liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tagajärjed mõjutavad kahjustatud isiku senist ja edasist elu. Kokkuvõttes autori analüüsist selgus, et sissejuhatuses püsitatud kolmanda uurimisküsimuse vastus on, et liikluskindlustuses tuleb mittevaralist kahju hüvitades kaaluda iga konkreetse liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiga seotud asjaolu ja hinnata selle mõju mittevaralise kahju hüvitisele ning ammendava tegurite loetelu koostamine pole võimalik.

Autor tuvastas, et ühtemoodi tähtsad on nii valu ja kannatused, kui ka heaolu ning elurõõmu vähenemine. Samuti on olulise kaaluga kõik psühholoogilised kahjustused ja negatiivsed tagajärjed ja seda olenemata sellest, kas need on iseseisvalt liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi käigus tekkinud tagajärjed või otseselt mõne füüsilise kahjustusega seotud. Väga olulised on valu suurus ja kestvus ning selle rolli ei tohi alahinnata. Kõik mis puudutab muutusi või piiranguid igapäeva elus (töö, hobide, suhetega seonduv) mahub heaolu muutuse alla ja omab

samuti olulist rolli mittevaralise hüvitise suurusele. Oluline on ka vigastuste raskuste ja mõnel juhul on oma tähtsus ka kahjustatud isiku vanusel.

Töö teise peatüki teises alapeatükis analüüsis autor seda, et millisel juhul on mittevaralise kahju hüvitise nõue liikluskindlustuses ka kahjustatud isiku lähedasel. Lisaks uuris autor seda, et mis saab kahjustatud isiku enda nõudest, kui ta hukub liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tagajärjel. Analüüsi tulemusena jõudis autor seisukohale, et kui kahjustatud isik hukub, siis tema lähedastel on mittevaralise kahju hüvitamise nõue. Autor leidis, et sealjuures tuleks jaatada võimalikult laia nõudealust ning tuleks jaatada nõude olemasolu ka kaugmõju korral ja mitte seada tingimuseks vahetult pealtnägemist. Lähedaste ringi peab jääma avatuks ja liikluskindlustuse kindlustusandja ning vajadusel kohus peaks kaasuse põhiselt hindama suhet hüvitist nõudva isiku ja hukkunu vahel. Autor leidis, et lähedaste ring võib mõnel juhul olla laiem, kui vanemad, abikaasa ja lapsed. Nõude olemasolu peab tõendama hüvitise taotleja.

Kahjustatud isiku, kes liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tagajärjel hukub, enda nõude olemasolu sõltub autori hinnangul sellest, et millal kahjustatud isik täpselt sureb ja ennekõike sellest, et kas enne surma saabumist jõudist ta kogeda valu ja kannatusi. Autor leidis, et kui kahjustatud isik sureb vahetult sündmuse ajal silmapilkselt, siis isikul endal mittevaralise kahju hüvitamise nõuet ei teki. Juhul, kui kahjustatud isik aga vahetult ei sure ning kogeb vähemalt hetkeks ka tajutavalt valu ja kannatusi, siis on kahjustatud isikul nõue olemas ja autori hinnangul olenemata sellest, kas kahjustatud isik elab 1 minut või 1 aasta peale liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit või olenemata sellest, kaua kahjustatud isik valu ja kannatusi reaalselt tajus ja koges. Ajaline faktor mängib sellisel juhul rolli ainult mittevaralise hüvitise suuruse osas. Juhul, kui kahjustatud isikul endal nõue tekib, siis tema surma korral on selline nõu Eesti õiguse järgi päritav.

Töö teise peatüki viimases alapeatükis uuris autor neid mittevaralise kahju hüvitise suurust mõjutavaid tegureid, mis pole otseses seoses kogetud valu ja kannatustega, kuid mis mõjutavad liikluskindlustuses mittevaralise kahju hüvitamise kohustuse ulatust tervisekahjustuse ja surma korral. Nendeks teguriteks on ennekõike poolte käitumine, sealjuures liikluskindlustuse kindlustusandja enda käitumine, kes on üks pooltest. Kokkuvõttes autor analüüsi tulemusel leidis, et lisaks valu ja kannatustega ning heaoluga seotud olulistele tingimustele saab mittevaralise kahju hüvitise suurust liikluskindlustuses mõjutada ka asjaosaliste enda käitumine. Oma roll on nii kahjustatud isiku ja põhjustaja tegevusel liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi ajal, kui ka selle järgselt. Autor leidis ka, et oluline roll on liikluskindlustuse

kindlustusandja käitumisel, kes peab andma endast alati mõistliku maksimumi, et kahjustatud isik saaks võimalikult kiiresti ja sujuvalt õiglase mittevaralise kahju hüvitise. Sealjuures peaks liikluskindlustuse kindlustusandja alati püüdma lahendada mittevaralise kahju hüvitise suuruse küsimuse ilma kohtumenetluseta.

Töö viimases ehk kolmandas peatükis uuris autor seda, et milliseid meetodeid, tariifisüsteeme ja tabeleid saaks liikluskindlustuses kasutada, et lihtsamini tuvastada õiglane mittevaralise kahju hüvitis igas konkreetses liikluskindlustuse kindlustusjuhtumis, kus mittevaraline kahju on tekkinud. Sealjuures koostas autor analüüsi millised on hüvitiste suurused liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites mujal maailmas levinumate tervisekahjustuste korral, mille alusel mittevaralise kahju hüvitise nõue tekib.

Kolmanda peatüki esimeses osas jõudis autor järeldusele, et igasuguste tabelite, tariifide ja varasema praktikaga arvestamine on mujal maailmas levinud ning hea võimalus objektiivsuse lisamiseks mittevaralise kahju hüvitamise protsessile. Eriti olulised on arst-ekspertide hinnangud ja tabelid, mille abil on võimalik otsustada, et milliseid piiranguid, raskusi ja heaolu vähenemist on liikluskindlustuse kindlustusjuhtum kahjustatud isikule põhjustanud.

Autor leidis, et Eesti liikluskindlustuse kindlustusandjad peaksid võimaluse korral asuma selliseid süsteeme looma ja kasutama. Erinevad meetodid ja tabelid lisavad mittevaralise kahju hüvitise suuruse üle otsustamise vajalikku objektiivsust aidates vähendada subjektiivsuse kriitikat mittevaralise kahju hüvitiste suunal. Seejuures on autori meelest oluline mõista, et pole võimalik välja töötada täiesti objektiivset ja liiga detailset valemit, mis aitaks vastuvaidlematult õigesti ja õiglaselt mõõta ning hinnastada mittevaralise kahju suurust ja määrata õiglane hüvitis.

Kolmanda peatüki teises osas analüüsis autor mittevaralise kahju hüvitise suurusi ennekõike teistes Euroopa riikides võttes võimaluse korral aluseks mittevaralise kahju hüvitised, mis hüvitati liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi raames. Sellega tekitas autor ka võimaluse luua võrreldavus<sup>285</sup> Eesti ja muu maailma mittevaraliste hüvitiste vahel lisades riigiti vajalikud majanduslikud näitajad. Seejuures raha inflatsiooni autor töös läbivalt arvestas ja kõik töös kajastatud mittevaralise kahju hüvitised arvutas autor ümber 2020 aasta rahalisse väärtusesse.

---

<sup>285</sup> Autor jättis võrdluse lisamata majanduslikud näitajad, mis muudaks hüvitised 1:1 võrreldavaks, sest antud tegevus väljunuks magistritööga seatud õiguslikest eesmärkidest ja autori pädevusest.

Analüüsi ja loodud võrdluse käigus selgus vastus ka viimasele sissjuhatuses püstitatud uurimusküsimusele. Autor leidis, et Eesti mittevaralise kahju hüvitised liikluskindlustuses on sisuliselt kõikidest võrdluseks valitud riikide mittevaralise kahju hüvitistest liikluskindlustuses märgatavalt väiksemad raskete liikluskindlustuse kindlustusjuhtumite korral. Rasketena käsitleb autor sealjuures selliseid liikluskindlustuse kindlustusjuhtumeid, kus kahjustatud isik sai raske ja püsiva tervisekahjustuse. Sellistes liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites on üldiselt ülejäänud Euroopa mittevaralise kahju hüvitised kordades suuremad võrreldes Eestiga.

Kergemate ja keskmiste vigastuste korral mittevaralise kahju hüvitiste suuruste osas liikluskindlustuses erinevus nii suur ei ole ja pigem saab öelda, et Eesti mittevaralise kahju hüvitised sellistes liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites on piisavad.. Autor loob analüüsiga kokkuvõttes võimaluse peatükis kajastatud info alusel luua detailsem võrdlus Eesti ja teiste riikide vahel arvestades ka kõiki asjakohaseid majandusnäitajaid.

Kolmandas peatükis jõuab autor kokkuvõttes järeldusele, et liikluskindlustuses saab edukalt kasutada mujal maailmas kasutatavaid tariifisüsteeme ja tabelite loogikat, et töötada välja Eesti liikluskindlustusele sobiv süsteem, mis muudaks lihtsamaks mittevaralise kahju hüvitisele rahalise mõõtmise andmise, mis on täna liikluskindlustuses probleemiks.

Lisaks tõstatab autor kolmanda peatüki lõpus küsimuse, et kui liikluskindlustuse kuues direktiiv oma olemuselt kannab eesmärki harmoniseerida kogu liikluskindlustuse süsteem ELi piires, seal hulgas ka mittevaralise kahju hüvitamine liikluskindlustuses, siis kas see ei tähenda mitte seda, et mittevaralise kahju hüvitised ELi liikmesriikides ei tohi erineda rohkem kui liikmesriikide majanduslike näitajate erinevuste võrra. Peatükis välja toodud võrdlus ja analüüs näitab aga, et täna see nii ei ole. Autor leiab, et lõpliku seisukoha kujundamiseks vääraks konkreetne teema põhjalikum analüüsi.

Töö kokkuvõttes on autor seisukohal, et sissejuhatuses kirjeldatud uurimusküsimused seoses mittevaralise kahjuga hüvitistega liikluskindlustuses said selgust, juhiseid ja vastuseid magistr töö koostamise käigus tehtud analüüsi läbi. Järgmise sammuna soovib autor Eesti liikluskindlustuse kindlustusandjatel välja töötada tariifide- ja tabelite süsteem, mis lisab mittevaralise kahju hüvitistele juurde objektiivsust, millest tänane süsteem sageli puudust tunneb.

## **SUMMARY**

### **THE BASES AND SCOPE OF THE MOTOR INSURANCE INSURER'S COMPENSATION FOR NON-PECUNIARY DAMAGE IN THE EVENT OF HEALTH INJURY AND DEATH**

In this Master's thesis, the author dealt with the nature of non-pecuniary damage related to tort law and to the extent necessary to understand the extent of liability of a motor insurance insurer in a situation where a person is injured or killed as a result of a motor insured event. The thesis consists of three chapters and eight subchapters.

Above all, for a motor insurer, it is important to determine how much (financially) the insurer is obliged to indemnify and to determine who can claim the indemnity and under what conditions, and what determines the amount of indemnity. Today, however, motor insurance insurers do not have such information and analysis or are very incomplete. This is primarily because in the past, non-pecuniary claims have formed a very marginal part of the insurer's total loss, and thus insurers have not paid much attention to the issue of non-pecuniary damage. In the last few years, there have been clear changes in this respect, the number of indemnities and the amount of indemnities have increased significantly, which has necessitated a comprehensive legal picture of non-pecuniary damage. This is confirmed by the statistics of the Estonian Motor Insurance Bureau.

Understandably, the aim of each insurer is to pay as little as possible for non-material damage compensation, but at the same time to fulfill its statutory obligation. In order to fulfill this obligation, it is necessary to understand to whom and under what conditions the compensation must be paid and what is the fair compensation. To this end, it is necessary to unambiguously understand the general rules on non-material damage as well as the exact role played by paragraph 32 (3) of the Estonian Motor Insurance Act. It is doubtless also important for the insurer that what is then fair compensation in the monetary dimension.

Today, there are no clear answers to these questions and most insurers today do not have sufficient legal know-how to successfully deal with non-pecuniary damage claims. The author tried to fill this gap with this Master's thesis and analyze non-profit damage in motor insurance. At the same time, the regulations and practices of other countries (especially Europe) also play an important role in the work. The author uses other countries to create a comparison, and also

because of the cross-border indemnification of non-proprietary damage in motor third party liability insurance. The author also considers this to be reasonable because motor insurance, in its basic principles, is harmonized within the European Union (EU).

The author concludes from the analysis in the first chapter that the insurance undertaking must follow the same approach to compensation for non-material damage as the Estonian Law of Obligations Act and the motor insurance act and cannot limit the scope of its liability to the amounts set out in paragraph 32(3) of the Motor Insurance Act. Also, the author concludes that, contrary to the material damage, a motor insurance undertaking cannot apply paragraph 139 of the Law of Obligations Act to non-material damage. In the event of damage to health and death, the motor insurance undertaking must take account of the Law of Obligations Act paragraph 134 (2) and (3) with the differences in the Motor Insurance Act. However, the insurer must also take into account when compensating for non-profit damage, that the purpose of the compensation is to compensate for all the pain, suffering and consequences experienced.

The author reaches two conclusions in the first chapter. Firstly, to the extent that the fixed benefits provided for in the Motor Insurance Act paragraph 32 (3) are only indications and entitle the victim to a minimum amount of non-pecuniary compensation, which is provided by law immediately after the victim has substantively substantiated the injury. However, these rates do not in any way limit the claim for compensation from the insurer to a greater extent than provided by law. Just in that case, the burden of proof on the victim is normal. In conclusion, the author concluded that the Motor Insurance Act paragraph 32 in no way limits the injured party's right or the insurer's obligation to compensate for non-pecuniary damage to a greater extent than the actual amount of the damages provided for in the relevant motor third party liability insurance law.

Secondly, the author analyses in the second subsection two important judgments of the Court of Justice of the European Union and concludes that the motor insurance law must be interpreted by these two judgments and as a result the author considers that results must be reached, the motor insurance undertaking may claim compensation for non-profit damages by the same persons who may also claim it from the person who caused the damage. This position, in the opinion of the author, has been analysed in addition to the rulings of the Court of Justice of the European Union by the current Motor Insurance Directive 2009/103/EC.

In addition, the author concluded that the injured person has the right to use the assistance of a legal specialist to file a claim with the motor third party liability insurer after the non-pecuniary damage has occurred and the motor third party liability insurance insurer is obliged to reimburse this cost. The author also found that according to the author, the Motor Insurance Act must be interpreted in such a way that non-profit damage may be required from the motor insurance undertaking by the same range of persons as sätted in the Law of Obligations Act. The author considers that this circle must be the same wide as the direct cause when submitting a claim. Besides, it is important to remember that the rates laid down in the Motor Insurance Act are not limits and the author believes that the insurance companies themselves take the same view.

The author analyzed the various components in the first part of the second chapter of the work in the case of non-profit damage, which the insurance undertaking must take into account and how the components affect the scope of the insurance undertaking's compensatory obligation. In conclusion, according to the author, it can be concluded that there is no exhaustive list of factors affecting the amount of compensation for non-profit damages. The circumstances of a particular case must always be taken into account.

The author considers that it is reasonable to categorize factors and base them on the impact of factors on the victim. The author believes that the first sign is to identify all injuries and try to understand the pains, suffering and possible limitations of injuries. Especially high-weight are all kinds of very severe and persistent limitations and injuries. Secondly, it should be specified more precisely how the consequences of the case affect the life of the victim. All of these factors must be taken into account by the insurance undertaking and the extent of its liability does not differ from the extent of the liability of the cause of the road accident.

The author draws out some of the most common factors that the insurance undertaking must take into account, starting with the most weighty and ending with less weighty. The list does not claim the only right truth and reflects the author's subjective opinion.

Factors:

1. duration of pain;
2. extent and effect of persistent damage;
3. type and severity of injuries;
4. the extent of loss of well-being and drowsiness;
5. psychological disorders;

6. number and severity of medical procedures;
7. duration of stationary hospital care;
8. duration of ambulatory treatment;
9. possible duration of incapacity;
10. age of the injured;
11. professional limitations;
12. private restrictions (family, leisure).

The author found that pain and suffering, as well as the loss of well-being and joy of life, are equally important. All psychological damage and negative consequences are also of significant weight, regardless of whether they are the consequences of the event independently or directly related to any physical damage. The size and duration of pain are very important and its role must not be underestimated.

Everything that concerns changes or restrictions in daily life (work, hobbies, relationship-related) falls under the change in well-being and thus plays an important role in the size of non-private compensation. The rate of injuries is also important, and in some cases the age of the injured is also important. In conclusion, the author considers that the motor insurance undertaking must take into account all the factors mentioned above and try to give the right objective weight to each of the factors present.

In the second subsection of the work of the second chapter, the author analyzed the fact that in which case the non-private claim for damage to the motor insurance undertaking is also close to the victim. In addition, the author examined the fact that what happens to the victim's own claim when he dies as a result of the event. The result of the analysis came to the author's view that if the victim dies, his closest relatives have a requirement for non-frequent compensation.

The author considers that the requirement should be distributed as widely as possible and that the requirement should be shared in case of remote effects and not be conditional on direct visualization. The close circle of love ones must remain open and the court should assess the relationship between the person claiming the damage and the deceased on the basis of the case. The author would not rule out that the circle of the closest may in some cases be larger than the parents, spouse, and children. The claim must be proved by the claimant.

According to the author, the victim who dies after the event depends on the exact time when the victim dies and, above all, whether or not he or she experienced pain and suffering before he or she died. The author thinks that if a person dies immediately at the time of the event, the person will not claim any non-pecuniary damages. However, if the person does not die immediately and experiences pain and suffering for at least a moment, then the person has a claim and, according to the author, whether the person lives for 1 minute or 1 year or not, for how long the person perceives pain and suffering experienced. In that case, the temporal factor plays a role only in the amount of the benefit. If the victim has a claim of his own, such advice will be available in Estonia as well as in most other countries upon his death.

In the last sub-chapter of the second chapter of the work, the author examined those factors affecting the amount of non-material damage that are not directly related to the pain and suffering experienced, but which are important for the motor insurance insurer. These factors are, above all, the behaviour of the parties, including the behaviour of the insurer if the insurer is one of the parties. In conclusion, the author concluded that, in addition to the essential conditions relating to pain and suffering and welfare, there are still many circumstances which may affect the amount of compensation.

Its role is both in the actions of the injured and the cause during and after the case. It also has its weight in the possible relationship between the parties. The author also considers that a very important role is in the behaviour of an insurer who must always give itself a reasonable maximum to ensure that the victim receives fair non-profit compensation as soon as possible and smoothly. In this respect, the insurer should always try to solve the issue of the amount of compensation without legal proceedings.

In the last or third chapter of the work, the author studied the methods, tariff systems and tables that the insurance company could use in its daily work to make it easier to identify fair non-profit compensation. However, the author gave an analysis of the amounts of compensation in the event of health damages that are most common in the world, based on which the claim for non-frequent fur compensation arises.

In the first part of the third chapter, the author concludes that taking into account any tables, tariffs, previous practice is a common and good opportunity to add objectivity. Doctor-expert assessments and tables are particularly important to determine that the limitations, difficulties

and the extent of the welfare reduction caused by the damage to the victim. Estonian insurers should start using such systems if possible.

The different methods and tables add to the decision on the size of non-volatile damage so necessary objectivity by helping to reduce the criticism of subjectivity in the direction of non-volatile damage. In all this, it is just important to remember that it is not possible to develop a completely objective and too detailed formula that would undoubtedly help to measure correctly and fairly and evaluate the pain and suffering experienced.

In the second part of the third chapter, the author examines the amount of compensation for similar losses worldwide to create the possibility of creating comparability between non-profit compensation in Estonia and the rest of the world by adding the necessary economic indicators to the country. To achieve this objective, the author will outline some of the previous non-profit damage compensations for injuries selected by the author in different countries. In addition, the author concludes that the current Estonian benefits are not large enough, because Estonian benefits, without other conditions, are still significantly lower than in most countries. The author leaves the opportunity to create a more detailed comparison between Estonia and other countries based on the information contained in the chapter, taking into account the cost of living and other relevant indicators. In conclusion, the author gives in the subheading the insurers an indication that what are non-private damage compensations in the rest of the world.

As a result of the analysis of chapter three, the author also concluded that the Estonian indemnities may not be sufficient today and that the Motor Insurance Directive by its very nature aims to harmonize the whole motor insurance system within the EU, including non-proprietary motor third party liability compensation for damage in the EU Member States must not differ more than the difference in economic indicators. However, the comparison and analysis presented in this chapter show that this is not the case today.

At the end of chapter three, the author concludes that a motor insurance insurer could successfully use tariff systems and spreadsheet logic used elsewhere in the world to develop a system suitable for the Estonian market that would make it easier for insurers to provide a financial dimension to compensation. There is also a good indication of the practice of other countries in terms of the number of benefits, as the respective benefits can be quite easily made 1: 1 comparable to the practice of Estonian motor insurance insurers.

## KASUTATUD KIRJANDUS

1. Bamberger, H.G., Roth, H., Hau, W., Poseck, R. BeckOK BGB 51. Edition. München 2019.
2. von Bar, C., Drobnič, U. The Interaction of Contract Law and Tort and Property Law in Europe. A Comparative Study. Sellier European Law Publishers 2004.
3. Borghetti, J-S. Non-Pecuniary Damages in France. The Chinese Journal of Comparative Law. October 2015.
4. Brüggemeier, G., Colomby Ciacchi, A., O'Callaghan, P. Personality rights in European tort law. Cambridge University Press 2010.
5. Burmann, M., Hess, R. Handbuch des Straßenverkehrsrechts. Band 1. Zivilrecht. 40. Ergänzungslieferung. Oktober 2019.
6. Chase, O. G. Helping jurors determine pain and suffering awards. Hofstra Law Review, Volume 23. Summer 1995.
7. Cooke, J. Law of Tort. 9th edition. Pearson Education Limited 2009.
8. Cooke, J. Law of Tort. Twelfth Edition. Pearson Education Limited 2015.
9. European Group on Tort Law. Principles of European Tort Law: Text and Commentary. Vienna: Springer 2005.
10. Ferrara, S. D., Boscolo-Berto, R., Viel, G. Personal Injury and Damage Ascertainment Under Civil Law. State-of-the-Art-International Guidelines. Springer International Publishing Switzerland 2016.
11. Finch, E., Fafinski, S. Tort Law. 6th edition. Pearson Education Limited 2016.
12. Flatscher-Thioni, M., Leiter, A. M., Winner, H. Pricing Damages for Pain and Suffering in Court: The Impact of the Valuation Method. Journal of Empirical Legal Studies. Volume 10 Issue 1. March 2013.
13. Geistfeld, M. Placing a Price on Pain and Suffering: A Method for Helping Juries Determine Tort Damages for Nonmonetary Injuries. California Law Review. vol. 83 no. 3. May 1995.
14. Halson, R. The Recovery of Damages for Non-Pecuniary Loss in the United Kingdom: A Critique and Proposal for a New Structure Integrating Recovery in Contract and Tort. The Chinese Journal of Comparative Law. September 2015.
15. Hardy, E. R. General Principles of Insurance Law. 6th ed. London: Butterworths 1993.
16. Harris, P. An Introduction to Law. Seventh Edition. Cambridge University Press 2007.
17. Joecks, W. Varalise kahju mõiste. - Juridica 2011/4.

18. King, J. H. Jr. Pain and Suffering, Noneconomic Damages, and the Goals of Tort Law. *SMU Law Review*. vol. 57 no. 1. Winter 2004.
19. Kägo, L. Mittevahalise kahju hüvitamine lähedase surma põhjustamise, talle kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise ning kannatanu asja hävimise või kaotsimineku korral: magistritöö, juhendaja Janno Lahe. Tartu Ülikool 2017.
20. Lahe, J., Kull, I. Compensation of non-pecuniary damage to persons close to the deceased or the aggrieved person. – *International Comparative Jurisprudence* 2016/2.
21. Lahe, J., Luik, O-J. *Kindlustusõigus*. – Juura 2018.
22. Lahe, J., Luik, O-J., Merila, M. *Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne*. – Juura 2017.
23. Lahe, J. Punitive Damages in Estonian Tort Law? - *Journal of European Tort Law* Volume 2, 2011/3.
24. Leebron, D. W. *Final Moments: Damages for Pain and Suffering Prior to Death*. New York University Law Review. vol. 64, no. 2. May 1989.
25. Levmore, S., Sharkey, C. M. *Foundations of Tort Law. Second Edition*. LexisNexis Law School Publishing 2011.
26. Luik, O-J. *Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus: magistritöö, juhendaja professor Heiki Pisuke*. Tartu Ülikooli Õigusinstituut 2004.
27. Lunney, M. *Tort Law: text and materials*. Oxford: Oxford University Press 2000.
28. Macleod, S., Hodges, C. *Redress Schemes for Personal Injuries*. Hart Publishing 2017.
29. Markesinis, B., Coester, M., Alpa, G. *General damages: non-pecuniary losses*. Cambridge University Press July 2009.
30. Markesinis, B., Coester, M., Alpa, G., Ullstein, A. *Compensation for Personal Injury in English, German and Italian Law. A Comparative Outline*. Cambridge University Press 2005.
31. McBride, N. J., Bagshaw, R. *Tort Law. Sixth Edition*. Pearson Education Limited 2018.
32. McGregor, H. *McGregor on damages*. The Common Law Library nr 9.
33. Mikk, T. *Annak pärandvarast eseme omandamise alusena: magistritöö, juhendaja Paul Varul, Urve Liin*. Tartu Ülikool 2010.
34. Peel, W. E., Goudkamp, J. *Winfield & Jolowicz Tort. Nineteenth Edition*. Thomas Reuters 2014.
35. Slizyk, A. *Rechtsanwalt. Beck'sche Schmerzengeld 2020. Handbuch und Tabellen. Basisdaten von mehr als 4.300 Schmerzengeld-Entscheidungen mit Handbuch zum Schmerzengeldrechts. 16. überarbeite und aktualisierte Auflage*. – C.H. Beck 2020.

36. Szöllösy, P. Regional Variations of Compensation Awards: The Quantum of Damages in Personal Injury and Wrongful Death Claims in Western Europe. *The Geneva Papers on Risk and Insurance*. No. 56. July 1990.
37. Stark, A. M. *Insider secrets to winning your personal injury battle. A seasoned trial lawyer reveals all.* Riverdel Press L.L.C 2010.
38. Steele, J. *Tort Law. Text, Cases, and Materials.* Third edition. Oxford University Press 2014.
39. Stempel, J. W., Swisher, P. N., Knutsen, E. S. *Principles Of Insurance Law.* Fourth Edition. LexisNexis Law School Publishing 2012.
40. Sugarman, S. D. A Comparative Law Look at Pain and Suffering Awards. *DePaul Law Review*. vol. 55 no. 2. Winter 2006.
41. Tampuu, T., Lahe, J. *Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Märkusi võlaõigusseaduse 7. peatüki kommentaaride kohta.* – *Juridica* 2007/5.
42. Tampuu, T. *Lepinguvälised võlasuhted.* Tallinn: Juura 2017.
43. Tarum, S. *Objektiivsete kriteeriumite kasutamine kehavigastuse ning tervisekahjustuse korral mittevahalise kahju hüvitise suuruse hindamisel lepinguvälistes suhetes: magistritöö, juhendaja Age Värvi.* Tartu Ülikool 2016.
44. Teichmann, Jauernig. *Bürgerliches Gesetzbuch: BGB 11. Auflage* 2018.
45. Turner, C. *Unlocking Torts.* 4th edition. Routledge 2014.
46. Varul, P., Kull, I., Köve, V., Käerdi, M., Sein, K. *Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne.* – Juura Tallinn 2016.
47. Visscher, L. T., Karapanou, K. Non-pecuniary Losses in the Economic Analysis of Torts: a Plea for Ex Ante Determined Damages. *The Chinese Journal of Comparative Law* 2015.
48. Vutt, M. *Lähedase isiku surma põhjustamisega tekkinud mittevahalise kahju hüvitamine.* Tartu: Riigikohtu õigusteabe osakond 2012.
49. Vutt, M. *Mittevahalise kahju hüvitamise nõuded tsiviil- ja kriminaalasjades esimese ja teise astme kohtutes 2016. aastal. Kohtupraktika kordusanalüüs.* – Tartu 2017.
50. Wagstaff, A., Lindelow, M. *Can car insurance increase financial risk?: The Curious Case of Health Insurance in China.* The World Bank. Policy Research Working Paper no. 3741. October. Washington, DC 2005.
51. Ward, J. O., Thorton, R. J. *Personal Injury and Wrongful Death Damages Calculations: Transatlantic Dialogue.* Contemporary Studies in Economic and Financial Analysis. Volume 91. Emerald Books 2009.

52. Warren, M. *Persona Injury Practice and Procedure in Europe*. Cavendish Publishing Limited 1997.
53. Yew, G. C. K., Woan, L. P. *The law of torts in Singapore*. Second edition. Academy Publishing 2016.
54. Youngs, R. *English, French & German Comparative Law*. Third Edition. Routledge 2014.

## KASUTATUD ÕIGUSAKTID

55. Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) - StF: JGS Nr. 946/1811.
56. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), BGBI. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738.
57. Code civil, version consolidee au 14 fevrier 2020 (Prantsusmaa).
58. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ – 16.09.2009 – „Mootorsõidukite kasutamise ja tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta.“
59. Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiiv 72/166/EMÜ – 24.04.1972 – „Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta.“
60. Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiiv 84/5/EMÜ – 30.12.1983 – „Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta.“
61. Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiiv 90/232/EMÜ – 14.05.1990 – „Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta.“
62. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2000/26/EÜ – 16.05.2000 – „Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta.“
63. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2005/14/EÜ – 11.05.2005 – „Millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta.“
64. Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (PflVG), BGBI. I S. 147.
65. Law on compulsory insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles in Lithuania 14 June 2001 No IX-378 – Leedu liikluskindlustuse seadus.
66. Liikennevakuutuslaki 17.6.2016/460 – Soome liikluskindlustuse seadus.

67. Liikluskindlustuse seadus – RT I, 13.03.2019, 14.
68. Pärimisseadus – RT I, 10.03.2016, 16.
69. Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 BGBl. I S. 367.
70. Zivilprozessordnung BGBl. I S. 3202; 2006 I S. 431; 2007 I S. 1781.
71. Trafikskadelag (SFS 1975:1410) – Rootsi liikluskindlustuse seadus.
72. Tsiviilkohtumenetluse seadustik – RT I, 19.03.2019, 23.
73. Võlaõigusseadus – RT I, 14.12.2019, 16.

## **KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA**

### **Eesti kohtulahendid**

74. RKKKo 27.10.2010, 3-1-1-57-10.
75. RKTko 05.04.2017, 3-2-1-17.
76. RKTko 09.04.2008, 3-2-1-19-08.
77. RKTko 10.04.2013, 3-2-1-21-13.
78. RKTko 17.10.2001, 3-2-1-105-01.
79. RKTko 25.09.2013, 3-2-1-80-13.
80. RKTko 26.06.2013, 3-2-1-18-13.
81. RKTko 26.11.2015, 3-2-1-64-15.
82. RKTko 22.10.2008, 3-2-1-85-08.
83. RKTko 20.06.2013, 3-2-1-73-13.
84. RKTko 13.01.2010, 3-2-1-152-09.
85. RKTko 05.11.2017, 3-2-1-91-07.
86. TlnRnK 11.12.2014, 1-14-4753/44.
87. TlnRnK 07.11.2017, 1-17-2933/36.
88. TlnRnK 12.01.2017, 1-16-4570/22.
89. TlnRnK 03.01.2018, 1-17-6824/31.
90. TlnRnK 30.05.2016, 1-15-4228/57.
91. TlnRnK 18.09.2017, 1-17-6393/17.
92. TlnRnK 10.04.2019, 2-18-1992/19.
93. TlnRnK 08.12.2014, 1-14-5940/24.
94. TlnRnK 04.01.2016, 1-15-7995/19.
95. TlnRnK 22.03.2018, 1-17-2053/47.
96. TlnRnK 17.04.2017, 1-16-10075/18.

97. TlnRnK 11.10.2017, 1-17-3381/32.
98. TlnRnK 16.03.2016, 1-15-8718/29.
99. TlnRnK 25.03.2015, 1-14-9883/24.
100. TlnRnK 22.02.2016, 1-15-7843/22.
101. TlnRnK 22.05.2018, 1-17-2357/34.
102. TlnRnK 15.08.2017, 1-17-2212/26.
103. TlnRnK 15.12.2016, 1-16-4071/36.
104. TlnRnK 01.09.2016, 1-16-3989/26.
105. TlnRnK 13.04.2016, 17-4045/26.
106. TlnRnK 08.09.2016, 1-15-10975/41.
107. TlnRnK 19.05.2016, 1-15-8751/51.
108. TlnRnK 07.05.2018, 1-17-2375/48.
109. TlnRnK 14.10.2015, 1-15-4232/18.
110. TlnRnK 24.09.2013, 2-12-22703.
111. TrtRnK 04.05.2017, 1-16-2755/56.
112. TrtRnK 02.06.2015, 1-14-5741/27.
113. TrtRnK 29.02.2016, 1-15-5273/46.
114. TrtRnKo 31.03.2016, 1-15-1618.
115. TrtRnKo 02.11.2016, 1-15-10675.
116. TlnHK 16.05.2016, 3-16-336/12.
117. HMK 14.09.2019, 2-16-117979/8.
118. HMK 28.12.2015, 1-15-8646/14.
119. HMK 18.12.2014, 1-14-8419/7.
120. HMK 22.09.2017, 2-17-661/16.
121. HMK 03.04.2018, 1-17-4243/36.
122. HMK 07.11.2017, 1-17-8972/8.
123. HMK 20.10.2017, 1-17-6667/5.
124. HMK 11.12.2018, 1-18-9129/7.
125. HMK 20.12.2018, 1-18-8546/13.
126. HMK 12.03.2019, 1-18-9661/10.
127. HMK 18.05.2017, 1-17-3982/10.
128. HMK 19.05.2016, 1-16-128/11.
129. HMK 12.09.2017, 1-17-6174/9.
130. HMK 14.08.2017, 1-17-4706/10.
131. PMK 22.06.2017, 1-17-5245/5.

- 132. PMK 14.02.2019, 1-19-873/6.
- 133. PMK 05.06.2018, 1-17-10119/21.
- 134. PMK 05.06.2018, 1-17-101119/21.
- 135. TMK 16.10.2018, 1-18-6604/5.
- 136. TMK 09.05.2018, 1-18-2423/6.
- 137. VMK 20.01.2016, 1-15-8259/10.
- 138. VMK 10.07.2017, 1-17-6628/5.
- 139. VMK 06.10.2017, 1-17-8726/12.
- 140. VMK 01.02.2017, 1-17-33/9.
- 141. VMK 15.08.2017, 1-17-4045/12.
- 142. VMK 09.07.2019, 1-19-5612/5.

### **Euroopa Kohtu lahendid**

- 143. Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2013. a otsus asjas Drozdovs jt, nr C-277/12.
- 144. Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2013. a otsus asjas Haasova jt, nr C-22/12.

### **Saksamaa kohtulahendid**

- 145. BGH=Bundesgerichtshof Beschluss vom 6.7.1955 – GSZ 1/55.
- 146. BGH Beschluss vom 16.9.2016 – VGS 1/16.
- 147. BGH Urteil vom 29.9.1952 -III ZR 340/51.
- 148. BGH NJW–RR 2004, 671 (672).
- 149. BGH NJW 2006 Urteil vom 21.12.2005 - VIII ZR 85/05.
- 150. BGH NJW 1993 Urteil vom 22.12.1992 - VI ZR 341/91.
- 151. BGH NJW 1993 Urteil vom 22.12.1992 - VI ZR 341/91.
- 152. BGH NJW 2004, 1375.
- 153. BGH NJW 2002, 504.
- 154. BGH Urt. v. 26.2.2013 – VI ZR 116/12.
- 155. BGH VersR 1970, 624 (625).
- 156. BGH BeckRS 2015, 05264.
- 157. BGH NJW 1998, 2741 (2743), r+s 1998, 332.
- 158. BGH NZV 2004, 344 (345).
- 159. BGH NJW 1998, 810.
- 160. BGH NJW 1993, 781.

161. BGH DAR 1996, 351.
162. BGH Urt. v. 21.5.2019 – VI 7 R 299/17.
163. BGH BeckRS 2015, 02887.
164. BGH NJW 2007, 2475.
165. AG Viersen MDR 1999, 360.
166. AG Oberhausen Urt. v. 24.6.1997 – 35 C 155/97.
167. LG Düsseldorf Urt. v. 30.7.2015 – 16 O 153/14.
168. LG=Landgericht Saarbrücken DAR 1984, 323.
169. LG Hannover BeckRS 2018, 26758.
170. LG Hannover VersR 1995, 787 (788).
171. LG Konstanz Urt. v. 11.8.2005 – 2 O 91/03.
172. LG Düsseldorf BeckRS 2008, 07731.
173. LG Leipzig NZV 2012, 329 (333).
174. LG Frankfurt a.M. Urt. v. 31.1.1992 – 2/10 O 236/91.
175. LG Leipzig NZV 2012, 329 (333).
176. LG Kempten Urt. v. 27.5.2014 – 23 O 377/12.
177. LG Erfurt r+s 2010, 532.
178. LG Hamburg BeckRS 2011, 78634.
179. OLG Hamm, Urteil vom 14.03.2014 - I-9 U 103/13.
180. OLG Koblenz NJW-RR 2013 Beschluss vom 19.08.2013 - 12 O 126/12.
181. OLG Saarbrücken, Urteil vom 31.01.2013 - 4 U 349/11-110.
182. OLG Naumburg BeckRS 2014, 09207.
183. OLG Hamm NZV 2002, 571.
184. OLG Stuttgart NJOZ 2003, 3064.
185. OLG Karlsruhe NJW-RR 2009, 453.
186. OLG Köln VersR 1992, 975.
187. OLG Koblenz NJW 2008, 3006.
188. OLG Düsseldorf BeckRS 2016, 02329.
189. OLG München r+s 2015, 574.
190. OLG Saarbrücken mit Urt. v. 9.10.2008 – 4 U 80/07.
191. OLG Frankfurt BeckRS 2016, 05151.
192. OLG München VersR 1981, 560.
193. OLG Naumburg NJW-RR 2008, 693.
194. OLG Naumburg BeckRS 2013, 22072.
195. OLG Düsseldorf BeckRS 2018, 43147.

- 196. OLG Frankfurt a.M. NJW-RR 2013, 140.
- 197. OLG Bamberg VersR 2004, 198.
- 198. OLG Frankfurt a.M. NJW 2019, 442.
- 199. OLG München BeckRS 2017, 146433.

## Ülejäänud maailma kohtulahendid

- 200. Austraalia - Todorovic v Waller [1987] 37 ALR 481.
- 201. Itaalia - Corte di Cassazione (Highest Court of Appeal) n 25751/2008.
- 202. Itaalia - Tribunale di Pisa (Pisa Court of First Instance), 1 July 2009, n189/2002  
R.G.
- 203. Kreeka - Areios Pagos (Supreme Court) 961/2007.
- 204. Kreeka - Drama Court of First Instance 124/2004.
- 205. Kreeka - Thessaloniki Court of Appeal 2601/2006, Armenopoulos 2007, p 1921.
- 206. Kreeka - Thessaloniki Court of Appeal 787/2009.
- 207. Kreeka - Simvoulia tis Epikratias (Council of State) 2739/2007.
- 208. Kreeka - Athens Administrative Court of First Instance 3441/2006.
- 209. Kreeka - Dodekanese Court of Appeal 307/2005.
- 210. Kreeka - Cassazione Civile sez. III (Supreme Court section II), 21 April 2011, n  
9147.
- 211. Suurbritannia - Nutbrown v Sheffield Health Authority (1993) 4 Med LR 188.
- 212. Suurbritannia - Lord Oliver in Alcock v Chief Constable for the South Yorkshire  
Police [1991] 4.
- 213. Suurbritannia - Simmons v Castle [2012] EWCA Civ 1288.

## MUUD ALLIKAD

- 214. DAWR-Schmerzensgeldtabelle 2019. Ausgabe 1. Arvutivõrgus kättesaadav:  
<https://www.anwaltsregister.de/Schmerzensgeldtabelle/PDF.html> (20.11.2019).
- 215. Eesti, Kreeka ja Saksamaa sisemajanduse koguprodukti statistika ühe inimese  
kohta: [https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living\\_et](https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_et) (19.04.2020).
- 216. Eesti Liikluskindlustuse Fondi statistika:  
[https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2018\\_4Q\\_0.pdf?869](https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2018_4Q_0.pdf?869) (08.01.2020).

217. Inflatsiooni kalkulaator kasutatud hüvitiste kaasajastamiseks. Arvutivõrgus <https://www.in2013dollars.com/> (20.04.2020).
218. Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 13.03.2019, 14, lisa: „Tervisekahjustuste ja kehavigastuste liigitus raskusastmete kaupa.“
219. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri. 423 SE. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus>
220. Rootsi Trafikskadenämndi veebileht arvutivõrgus: [www.trafikskadenamnden.se/Information-in-English/](http://www.trafikskadenamnden.se/Information-in-English/).
221. Saksamaa statistika: <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/unterhaltskosten-auto-ratgeber/> (08.01.2020).
222. Saksamaa kõrgema kohtu lahendid veebileheküljelt: [https://www.bundesgerichtshof.de/DE/Entscheidungen/entscheidungen\\_node.html](https://www.bundesgerichtshof.de/DE/Entscheidungen/entscheidungen_node.html).
223. Saksamaa liikluse statistika: <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/unterhaltskosten-auto-ratgeber/> (08.01.2020).
224. Saksamaa madalama astmete lahendid veebileheküljelt: <https://openjur.de/>.
225. Saksamaa seadused Bundesgesetzblatt veebileheküljelt: <https://www.bgbl.de/> (31.10.2019).
226. Saksamaa Verkehrsoferhilfe e.V. (VOH) veebileht: [www.verkehrsoferhilfe.de](http://www.verkehrsoferhilfe.de).

## LISA 1: SAKSAMAA MITTEVARALISE KAHJU HÜVITISED<sup>286</sup>

Vigastuse piirkond	Vigastused	Mittevaralise kahju hüvitiste vahemik eurodes <sup>287</sup>	Kohtulahendid
Silmade kahjustused	Ajutine nägemishäire, püsiv nägemishäire, pimedaks jäämine	600 - 380 000	OLG Berlin, 2004, 20 U 19/03; OLG Frankfurt am Main, 1996, 23 U 171/95; LAG Hessen, 2013, 19 Ca 4510/12; OLG Oldenburg, 1990, 5 U 163/89; OLG Hamm, 2013, 26 U 31/13; AG Menden, 2013, 4 C 363/12.
Vaagna ja alakeha murrud	Vaagna rõnga murd, emakakaela luumurd, reieluu murd, fragmendi murd	52 000 - 241 000	LG München I, 23.08.2004 (17 O 1089/03); LG Kleve, 20.05.2005 (1 O 522/03); OLG Köln, 11.07.2001 (11 U 177/00); LG München I, 23.01.2002 (9 O 14070/00)
Ülajäseme murd	Küünarnuki, käe ja õlaluumurd	2 800 – 4 500	LG Wuppertal, 1980, 3 O 49/80; OLG München, 1986, 27 U 348/85; AG Düsseldorf, 2006, 20 C 7062/05
Ülakeha kahjustused	Rinnaku ja roide murrud	3 400 - 44 000	OLG Hamm, 2006, Az. 32 SA 69/15; OLG Frankfurt/ Main, 2001, Az. 17 U 128/00; AG Darmstadt, 1986, Az. 32 C 4248/85; AG Breten, 1992, Az. 32/92; LG Flensburg, 1995; LG Paderborn 2008; OLG Celle 2002; LG Dortmund 2007; OLG München 1984;
Lõua- ja ninaluu traumad	Nina- ja lõualuu murrud ja traumad	3 000 – 30 000	LG Tübingen, 1980, 2 O 47/80; OLG Saarbrücken, 1990, 3 U 142/89; LG Darmstadt 1993, 10 O 333/88; OLG Dresden, 2011, 4 U 1744/08; AG Brilon, 2009, 8 C 175/09; AG Brilon, 2009, 8 C 175/09; LG Bonn, 2012, 1 O 424/11;

<sup>286</sup> Tabeli jaotuse ja struktuuri jaoks aluspõhimõtted ja paljud lahendid pärinevad siit: <https://www.bussgeld-info.de/schmerzensgeld/> (05.11.2019). Autor ei ole kõiki tabelis toodud lahendeid läbi töötanud. Autoril on olemas tabelist ka 2 korda pikem ja põhjalikum versioon.

<sup>287</sup> Summad on ümber arvestatud 2020 aasta väärtusesse ja ümardatud 100 piires. Vaata viide 11.

			OLG Berlin, 2006, 7 U 95/05; LG Hamburg, 2000, 306 O 333/97
Posttraumaatilised stressihäired		28 000 - 37 000	OLG Schleswig AZ: 7 U 76/07; Saarländisches OLG Az. 4 U 326/03 - 5/05
Viskumisest, paiskumisest, lendamisest tekkinud vigastused	Kerge-raske viskumistrauma	700 – 200 000	OLG Hamm, Urteil vom 24.10.2000; AG München, Urteil vom 29.01.2013; Bundesgerichtshof (BGH), Urteil vom 28.01.2003 VI ZR 139/02
Kaela vigastused	Kaelalüli nihestusest murruni	500 – 61 000	LG Trier, 1995, 5 O 23/94; LG München, 2002, 9 O 120470/00; LG Bochum, Urt. v. 31.08.2009 – 3 O 421/07; AG Berlin, 2004, 101 C 3400/03; Düsseldorf 2009, 2b O 212/08
Õla vigastused	Õlaliigese kahjustumine ja jäigastumine; õlaliigse välja tulemine; sidemete kahjustused	6 000 - 19 200	OLG Hamm, 2000, 6 U 208/99; OLG Schleswig-Holstein 2012, 7 U 15/12; OLG Karlsruhe, 2012, 9 U 38/11; LG Köln, 2007, 20 O 127/07
Tinnituse – vilisevate kõrvade eest hüvitis	Ühe vs kaha kõrva ja kerge vs raske tinnitus	4 600 – 14 700	AG Pforzheim, 2008, 9 C 107/08; OLG Bremen, 2001, 3 U 101(00); LG München, 2002, 7240/02; OLG Naumburg, 2013, 1 U 97/12; LG Frankfurt (Oder), 2006, 2 – 10 O 422/03
Rebenenud sidemed alajäsemetes	Põlvesidemed ja jalalaba kahjustused, hüppeliiges	2 800 - 77 100	OLG Berlin, 2013, 22 U 270/12; LG Oldenburg, 1990, 4 O 3022/89; AG Soest, 2011, 13 C 202/11; LG Bochum, 2004, 5 O 66/03; OLG Celle, 2000, 14 U 246/98; OLG Celle, 1983, 3 U 43/83
Põrutused	Kerge-raske põrutus	1 800 – 3 800	AG Aschaffenburg, 2013, 123 C 774/17; AG Greifswald, 2001, 44 C 904/01; AG Laufen, 2001, 1 C 0418/99
Kaela- ja peavalu eest hüvitis	Kerge valu kuni raske, kuid mitte krooniline	0 – 3 100	LG Frankfurt (Oder), 2010, Az. 13 O 154/07; LG Koblenz, 1993, Az. 3 O 33/92; AG München, 2013, Az. 332 C 21014/12; LG Magdeburg, 2010, Az. 10

			O 299/10; LG Itzehoe, 1983, 7 O 238/81; OLG Nürnberg, 2009, 1 U 1878/08;
Hüvitis verevalumi eest	Erinevad keha piirkonnad ja pea	700 - 4 400	Brandenburgisches OLG , 16.11.2006, OLG 12 O 91/06; AG Achim, 2013, 13-10 C 210/11; LG Bielefeld, 04.02.2010, 2 O 294/09; AG Viersen, 10.12.1998, 3 C 317/98; AG Mannheim, 30.11.2007, C 437/07
Ajukahjustus	Kerge-kuni raske, ajuinfarkt	55 100 - 855 600	Oberlandesgericht Hamm, Az. 3 U 12/12; Oberlandesgericht Hamm, Az. 26 U 108/13; Landgericht Aachen, Az. 11 O 478/09; Kammergericht Berlin, Az. 20 U 157/10

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina, Kardo Karon

(sünnikuupäev: 10.05.1989)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korral“, mille juhendajad on PhD Olavi-Jüri Luik ja PhD Age Värvi,
  - 1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas, 28.04.2020