

**TARTU ÜLIKOOLI ÕIGUSINSTITUUT**

**Olavi-Jüri Luik**

**LIIKLUSKINDLUSTUS KUI KOHUSTUSLIK VASTUTUSKINDLUSTUS**

**MAGISTRITÖÖ**

**Juhendaja:  
Prof. Heiki Pisuke**

**Tallinn 2004**

## SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	4
1. KINDLUSTUSRISK KUI LIIKLUSKINDLUSTUSE LÄHTEALUS .....	10
1.1 Risk ja kindlustus.....	10
1.2 Kindlustusriski mõiste ja liigid.....	13
1.3 Riski tase, riskifaktor ja riskide klassifikatsioon.....	16
1.4 Riskiteooriast tulenev liikluskindlustuse vajalikkus.....	17
2. MAISMAASÕIDUKIST SUUREMA OHU ALLIKA VALDAJA VASTUTUS KUI LIIKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSOBJEKT .....	21
2.1 Suurema ohu allika mõiste.....	21
2.2 Suurema ohu allika teooriad.....	23
2.3 Maismaasõiduk kui suurema ohu allikas .....	27
2.4 Sõiduki valitseja/valdaja kui riskivastutuse kohustatud subjekt .....	32
2.5 Kahjuhüvitis sõidukist suurema ohu allika valdaja vastutuse korral.....	35
3. LIIKLUSKINDLUSTUSE SÜSTEEMID.....	41
3.1 Liikluskindlustuse ajalooline kujunemine ja paiknemine Eesti kindlustussüsteemis .....	41
3.2 Mandri-Euroopa ja Skandinaavia liikluskindlustuse süsteemid.....	44
3.3 Ameerika Ühendriikide liikluskindlustuse süsteem .....	48
3.4 Mõnede teiste riikide liikluskindlustuse süsteemid .....	52
3.5 Rohelise kaardi süsteem.....	54
3.6 Euroopa Liidu poolt reguleeritud liikluskindlustuse süsteem.....	59
3.6.1 Euroopa Liidu poolse kindlustussüsteemi üldisloomustus.....	59
3.6.2 Esimene liikluskindlustusealane direktiiv .....	63
3.6.3 Teine liikluskindlustusealane direktiiv .....	65
3.6.4 Kolmas liikluskindlustusealane direktiiv .....	66
3.6.5 Neljas liikluskindlustusealane direktiiv .....	68
3.6.6 Euroopa Liidu poolne sekkumine siseriiklikesse liikluskindlustuse süsteemidesse .....	70
3.6.7 Liikluskindlustuse edaspidisest reguleerimisest.....	70
4. LIIKLUSKINDLUSTUSE LEPINGU LÄHTEALUSED .....	75
4.1 Liikluskindlustuse lepingu olemus .....	75
4.2 Liikluskindlustuse lepingu vorm ja tingimused .....	78
4.3 Liikluskindlustuse lepingu kehtivus .....	79
4.4 Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumieelsed kohustused .....	81
4.5 Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumijärgsed kohustused.....	84
4.6 Kindlustusandja kohustused.....	85
4.7. Kahjustatud isiku õigused ja kohustused .....	86
4.8 Liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustuslikkuse probleem .....	90
5. LIIKLUSKINDLUSTUS KUI KOHUSTUSE TÄITMINE KOLMANDA ISIKU POOLT .....	93
5.1 Kindlustusandja kui kolmanda isiku poolse täitmise erinevad võimalused.....	93
5.2 Kindlustuslepinguväliste hüvitistega seotud probleemid.....	94
5.3 Kindlustusandjapoolne täitmine kolmanda isikuna teise kindlustusandja eest. 95	
5.4 Kahjutekitaja kahjuhüvitamise kohustusest vabanemise problemaatika liikluskindlustuse lepingu olemasolul .....	96
KOKKUVÕTE.....	100
SUMMARY .....	107
Kasutatud kirjandus.....	117
Kasutatud kohtulahendid .....	121

Kasutatud õigusaktid .....	122
Kasutatud lühendid.....	128
TÄNUD .....	130

## SISSEJUHATUS

Maismaasõidukist<sup>1</sup> suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus<sup>2</sup> on oma käibelt ja tähtsusest antud hetkel üks suuremaid kindlustusliike Eestis<sup>3</sup>. Mandri-Euroopa kindlustuspraktikas on suurimaks kindlustusliigiks elukindlustuse erinevad tooted. Sellele vaatamata on nii Eestis kui ka mujal maailmas maismaasõiduki valdajate tsiviilvastutuse kindlustuse puhul tegemist kindlustusliigiga, mille alusel hüvitatakse tavapärasel elu- ja majandustegevuses enim lepinguvälisest kahjutekitamisest tulenevaid kahjusid<sup>4</sup>.

Eestis on ca 650 000 maismaasõidukit, mis kuuluvad kindlustamisele läbi kohustusliku tsiviilvastutuse kindlustuse. Kindlustusseltsid menetlevad aastas ca 20 000 erinevat kahjujuhtumit, hüvitades kannatanutele tekitatud kahju sadade miljonite kroonide ulatuses. Näiteks aastal 2001 hüvitasid Eesti kindlustusseltsid liikluskindlustuse süsteemi alusel kahjusid 332 miljoni krooni ulatuses [27].

Seega on meie igapäevaelu arvestades tegemist olulise valdkonnaga, millega võivad kokku puudet omada kõik isikud, k.a. isikud, kes ei ole sõidukijuhid. Eeltoodust tulenevalt omab antud valdkonna uurimine ühiskonnas objektiivselt suurt tähtsust.

Magistritöö temaatika valikut saab põhjendada sellega, et käesoleva töö autor, tutvunud kindlustustõigust puudutavate õigusteaduskonna üliõpilaste töödega, leidis, et peaaegu kõik tööd uurivad kindlustust ainult praktilisest seisukohast, st tegemist on kehtiva õiguse analüüsi ja kriitikaga. Vähe on aga pööratud tähelepanu kindlustustõiguse teoreetilisele analüüsile.

---

<sup>1</sup> Maismaasõidukite all peetakse siin ja edaspidi silmas tänavaliikluses kasutatavaid mootorsõidukeid - autod, veoautod, bussid, trammid, trollid, mootorrattad jne. Sealjuures, kui ei ole eraldi selgitust, kasutatakse termineid „maismaasõiduk“, „mootorsõiduk“ ja „sõiduk“ sünonüümideks.

<sup>2</sup> Mõistet „maismaasõidukist suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus“ kasutatakse liikluskindlustuse sünonüümideks.

<sup>3</sup> LKindIS §§-de 2 ja 27 kohaselt on liikluskindlustuse objektiks ka õnnetusjuhtumikindlustus, kuid kuna põhiline kindlustusobjekt on tsiviilvastutuskindlustus, loetakse liikluskindlustust vastutuskindlustuseks. Lähtudes eeltoodust, ei uurita magistritöös õnnetusjuhtumikindlustust.

<sup>4</sup> Maailmas hukub iga aasta liiklusõnnetustes ca 300 000 inimest ja ca 2,5 miljonit saavad vigastada. Seega tekib liiklusõnnetuste tagajärjel ühiskonnale suur kahju [10, lk 84].

Magistritöö aktuaalsus seisneb käesoleva töö autori arvates kahes aspektis: antud küsimusi ei ole Eestis kaasajal uuritud bakalaureusetöödest kõrgemal tasemel<sup>5</sup> ja Euroopa Liiduga ühinemine toob kaasa vajaduse kontrollida meie õiguse vastavust EL direktiividele. Lisaks pole viimast liikluskindlustuse seadust piisavalt uuritud, eelkõige arvestades võlaõigusseaduse üldregulatsiooniga.

Magistritöö eesmärk ei ole analüüsida Eesti Vabariigi liikluskindlustuse seadust detailselt, kuna see viiks teema arenduse liigse killustumiseni. Probleemide valikul lähtus autor sellest, mis on käesoleval ajal aktuaalne ehk missugused küsimused on kindlustuspraktikas esile kerkinud.

Rääkides suurema ohu allika valdaja vastutusest kui liikluskindlustuse kindlustusobjektist, tuleb tõdeda, et kuigi sõiduki kui suurema ohu allika valdaja vastutuse puhul on tegemist olnud viimase sajandi ühe suurema, kui mitte suurima, lepinguvälise vastutuse liigiga praktilises elus, ei ole ka seda temaatikat teoreetilises kirjanduses Eestis piisavalt uuritud.

Magistritöö põhieesmärkideks on uurida, millistel põhimõtetel baseerub liikluskindlustus, lähtudes riskiteooriast ja kindlustusobjektist; analüüsida võrdlevalt Eestis kehtiva regulatsiooniga teiste riikide liikluskindlustuse süsteeme, sealhulgas: uurida Euroopa Liidu vastavat regulatsiooni ja tuvastada liikluskindlustuse seaduse [133] vastavust sellele ning viimaks analüüsida liikluskindlustuse lepingu lähtealuseid ning uurida liikluskindlustust kui kohustuse täitmist kolmanda isiku poolt.

Uurimustöö eesmärgi saavutamiseks on metodoloogiliselt kasutatud süstemaatilist, formaal-loogilist, ajaloolist ja võrdlevat meetodit.

Magistritöö koosneb viiest peatükist. Esmalt analüüsitakse liikluskindlustuse aluseid riski seisukohalt ning uuritakse, milles seisneb liikluskindlustuse vajalikkus. Edasi uuritakse, mis on suurema ohu allikas üldisemas tähenduses ja miks ning millises olukorras on maismaasõiduk suurema ohu allikas. Antud asjaolu käsitlemine on

---

<sup>5</sup> Kindlustusõigust on uurinud enne Teist maailmasõda A. Piip [60, lk 376-397].

vajalik, sest liikluskindlustuse puhul on kindlustusobjektiks maismaasõidukist suurema ohu allika valdaja vastutus. Käsitledes erinevaid liikluskindlustuse süsteeme ja Euroopa Liidu vastavat regulatsiooni, saab analüüsida ning uurida Eesti vastavat regulatsiooni. Liikluskindlustuse lepingut analüüsides esitatakse selle olulisemad aspektid. Viimases peatükis analüüsitakse liikluskindlustust kui kohustuste täitmist kolmanda isiku poolt.

Esimeses peatükis uurib käesoleva töö autor, miks üldse on sõidukitest suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus vajalik ja millest tuleneb kahjukindlustuse lähtealus. Selleks tuli uurida riski ja riskiteooriat. Riskiteooria uurimine seostatuna kindlustusõigusega tuleneb kaasaja lääne kindlustusõiguse uurijate tavadest, kelle analüüside alus on alati kindlustusrisk.

Riski küsimus ei seostu ainult kindlustusega. Alates eelmise sajandi kaheksakümnendatest aastatest on teoreetikud ka praktilises elus tunnistanud, et me oleme üha enam astumas riskiühiskonda. Nii on näiteks üks teoreetikutest - saksa sotsioloog U. Beck - toonud välja, et inimeste ümber olevad riskid üha suurenevad [37, lk 5]. Ta on avaldanud arvamust, et riskiühiskond lõppeb inimkonna hävinguga ning selle põhipõhjus on ökoloogilised riskid. Riskiühiskonna kõrvalproduktid on hakanud üha enam ja enam domineerima inimtegevuse üle ning inimesed ei ole võimelised seda kontrollima [38, lk 138-139]. Riskide hajutamise üks võimalusi ongi kindlustamine. Seega on riskiteooria alustest ja kontseptsioonidest arusaamine oluline, mõistmaks ühe või teise kahjukindlustuse liigi vajalikkust.

Teises peatükis on analüüsitud suurema ohu allika õigusteoreetilist olemust, minnes taustsüsteemi kirjeldamisest üle spetsiifilise alamliigini: sõidukist suurema ohu allika valdaja vastutuseni ehk liikluskindlustuse kindlustusobjektini. Suurema ohu allika analüüs on tingitud asjaolust, et kindlustuspraktikas on tihti probleemiks, millisel juhul on maismaasõiduk suurema ohu allikas ja millisel mitte. Antud probleemi lahendamiseks tuleb uurida suurema ohu allika olemust tervikuna. Suurema ohu allika valdaja vastutuse teema uurimisel puudutatakse ka sõiduki valduse problemaatikat. Tavaliselt seda küsimust suurema ohu allika valdaja vastutust puudutavas kirjanduses ei käsitleta, kuid kuna teemakäsitus seostub kindlustusega ja kindlustusobjektiks on suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutus, on see oma olemuselt vajalik.

Kolmandas peatükis on uuritud maismaasõidukist suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustuse ajalugu ja erinevaid liikluskindlustuse süsteeme.

Välja on valitud suuremad ja oma olemuselt erinevad süsteemid. Teemakäsitluses uuritakse, kuidas on erinevad riigid lahendanud maismaasõidukitest suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustuse rakendamise ja kuidas toimib riiklik sekkumine. Eelkõige uuritakse Mandri-Euroopa, Skandinaavia ja Ameerika Ühendriikide ning mõningate teiste riikide (Jaapani ja Lõuna-Aafrika Vabariigi) liikluskindlustuse süsteeme.

Samuti leiavad analüüsimist põhiliselt Euroopat hõlmava nn “roheline kaardi” süsteemi alused ja põhimõtted. Rohelise kaardi süsteemiga puutuvad kokku kõik väljapoole Eesti Vabariigi piire sõidukitega reisima või tööle minevad inimesed. Samas ei ole kõrvaltvaataja jaoks olemas kokkuvõtlikku emakeelset uurimust, mis näitaks antud süsteemi toimeloogikat. Rohelise kaardi süsteemil on lisaks kannatanu kaitse funktsioonile olnud vaikimisi täita ka teine ülesanne. Selleks on erinevate riikide suurema ohu allika valdaja vastutust (samas ka kindlustust) reguleeriva õiguskeskkonna ja praktika ühtlustamine. Kuivõrd roheline kaardi süsteem hõlmab ka mitte-Euroopa Liidu riike ning samas ka väljaspool Euroopa kontinenti asuvaid riike, on maailma globaliseerumisel olnud sellel täita tähtis funktsioon.

Järgnevalt analüüsib käesoleva töö autor kolmandas peatükis Euroopa Liidu kindlustusalast regulatsiooni. Selgitamaks liikluskindlustuse arengutendentse, on uuritud kõigepealt kogu kindlustuse regulatsiooni, minnes üle üldiselt üksikule. Arvestades Eesti Vabariigi liitumist Euroopa Liiduga 2004. aasta kevadel, on vajalik mõista vastavaid kindlustusalaseid arenguid. Samuti on uuritud Euroopa Liidu poolset sekkumist siseriiklikesse liikluskindlustuse süsteemidesse. Euroopa Liidu kindlustusalase regulatsiooni analüüsi peamine eesmärk on tuvastada vastuolud EL direktiivide ja Eesti liikluskindlustuse seaduse vahel.

Neljandas peatükis analüüsitakse liikluskindlustuse lepingu teoreetilisi ja praktilisi aluseid. Tulenevalt töö mahust, on käsitletud ainult kõige olulisemaid aspekte.

Samuti uuritakse riikliku sekkumise problemaatikat. See on vastukaaluks osade teoreetikute ja praktikute väidetele, et kindlustuse puhul toimub lepinguvabaduse

printsipi rikkumine. Samas analüüsitakse ka liikluskindlustuse lepingu vorme ja tingimusi. Analüüsi üks eesmärkidest on võlaõigusseaduse ja liikluskindlustuse seaduse regulatsiooni võrdlus, tuvastamaks kahe vastutuskindlustust reguleeriva õigusakti kooskõla.

Viiendas peatükis on analüüsimist leidnud liikluskindlustus kui kohustuse täitmine kolmanda isiku poolt. Erinevates teoreetilistes käsitlustes ei ole käesoleva töö autor varem kohanud sellist teemale lähenemist, samas on see nii teoreetiliselt kui ka praktiliselt ülioluline. Nimetatud teemat on analüüsitud võlaõigusseaduse, varem kehtinud kindlustusseaduse, liikluskindlustuse seaduse, Eesti kohtupraktika ja teiste riikide õigusteooria ja praktika seisukohast lähtuvalt.

Kindlustusõiguse praktikas on selles valdkonnas sageli esinevaid probleeme. Käesoleva töö autor on asetanud põhirõhu praktiliste probleemide analüüsile, millega kindlustusseltside juristidel tuleb igapäevaselt kindlustusandja kui kolmanda isiku pooltel täitmisel ja subrogatsiooniõiguse realiseerimisel kokku puutuda. Välja on toodud võlaõigusseaduse ja varem kehtinud tsiviilkoodeksi erinevused ja sarnasused antud küsimuste lahendamisel. Tsiviilkoodeksit käsitletakse seetõttu, et käesoleval ajal on veel kohtueelses menetluses ja kohtumenetluses palju vaidlusi, kus kohaldatakse antud õigusakti.

Praktilisest küljest omab ülisuurt tähtsust olukord, kus üks kindlustusandja täidab kolmanda isikuna kohustused teise kindlustusandja eest. Arvestades globaliseerumise kiirust ja ühiskonna üha kliendikesksemaks muutumist, suureneb selline olukord tulevikku silmas pidades. Samas praktilises kindlustusseltsidevahelises suhtluses tekitab see aeg-ajalt suuri konfliktsituatsioone.

Teoreetilise kirjanduse otsimisel on seoses Eesti raamatukogude ülipiiratud võimalustega pöördutud Stockholmi, Helsingi ja Peterburi raamatukogude ja raamatukaupluste poole. Mainitud kohtadest ongi pärit enamik teoreetilisest kirjandusest.

Töö põhineb peamiselt võrkeelsel kirjandusel, sest eesti keeles on ilmunud ainult üks arvestatav kaasaegne kindlustust puudutav teemakäsitus ja ka selle raamatu puhul on tegemist anglo-ameerika õigussüsteemi puudutava käsitlusega. Tegemist on David Blandi raamatuga „Kindlustus: Põhimõtted ja praktika“, mis on avaldatud 1996.a. [13].

Suurema ohu allika valdaja vastutuse kohta õnnestus Eesti ülikoolidest leida bakalaureusetöödest kõrgemal tasemel tehtud uurimustest ainult J. Raidla kandidaadiväitekiri, mis on antud 1990. aastal välja ka raamatuna [63]. J. Raidla on suurema ohu allika problemaatikat käsitlenud ka arvukates artiklites<sup>6</sup>.

J. Raidla töödes lahatavad probleemid on aktuaalsed ka täna ning teoorias selles suhtes kardinaalseid muutusi toimunud ei ole. Siiski on käesoleva töö puhul lähtutud suurema ohu allika valdaja vastutusest spetsiifilisemalt. Analüüsidest taustsüsteemi, on keskendutud ühele konkreetsele suurema ohu allika liigile, st sõidukitele ja seda seostatuna kindlustussüsteemiga.

---

<sup>6</sup> vt J.Raidla artikleid: „Suurema ohu allika mõiste määratlusest“ [62], „Управомоченный субъект обязательства, возникающего вследствие причинения вредамеханическим транспортным средством“ [64], „Солидарная ответственность владельцев механических транспортных средств“ [65], „Правовая природа обязательств, возникающих вследствие причинения вреда механическим транспортным средствам“ [66].

# 1. KINDLUSTUSRISK KUI LIIKLUSKINDLUSTUSE LÄHTEALUS

## 1.1 Risk ja kindlustus

Riski<sup>7</sup> mõiste terminina tekkis 17. sajandil kaubalaevanduses, misjärel see võeti aktiivselt kasutusele ka kindlustuses, investeerimises ja õnnemängudes [24, lk 155].

Majandusliku koostöö ja arengu organisatsioon (OECD) on kindlust ja riski analüüsid toonud välja, et maailmas, kus inimesed ei ole ettevalmistatud riske vastu võtma, ei sõida keegi autoga ega kasuta lennukit. Selle asemel, et ettevõtlik ärimees teeks riskantseid, kuid potentsiaalselt kasulikke investeeringuid, oleks hulk kartlikke funktsionääre. Sellisel juhul oleks kartlike funktsionääride motoks “turvalisus iga hinnaga”, nad oleks vastandunud igale uuele juhtumile ning poleks soovinud muud, kui klammerduda juba eksisteerivate tegutsemisviiside külge. Ei oleks ühtegi katusapanijat, tuletõrjujat, arsti, kes võitleks epideemiatega. Mitte ükski teadlane ei oleks pühendanud oma aega uute avastuste tegemisele; poleks vajadust ülikoolide järele. Ilma riskide võtmiseta oleks see elamiskõlbmatu, vaesust ja raskusi täis maailm, kus ühtegi eelist ei oleks toodud meieni tööstusliku tsivilisatsiooni poolt. See ilmutuslik vaade ilma riskideta maailmale teeb kergemini mõistetavaks kindlustuse fundamentaalse rolli [56, lk 15].

M. Kingisepp väidab, et riski on tavaliselt seostatud mingi kahjuliku, ebameeldiva või ohtliku nähtuse avaldumise võimalusena. Ta toob välja, et ohu realiseerumise selgitamiseks on võimalik kasutada valemit:  $\text{risk} = \text{tõenäosus} \times \text{kahju}$  [38, lk 138]. Käesoleva töö autor nõustub antud määratlusega. Ka kindlustuses määratlevad kindlustusandjad riski lihtsustatult mainitud kujul.

Kahjukindlustuses on riski olemasoluga arvestamine fundamentaalse tähtsusega. Kindlustusõigussuhete eelduseks on riski olemasolu. Selleks, et mõista kindlustust, tuleb aru saada riski olemusest. Igasuguse kindlustusõigussuhte aluseks on kindlustushuvi, mis baseerub vastava riski olemasolul.

---

<sup>7</sup> Risk ehk riisiko, prantsuse keeles *risco*, itaalia keeles *rischio* on mingi toiminguga või ettevõtmisega kaasnev kehalise või ainelise vm kahju tekke võimalus [24, lk 155].

Riski võib käesoleva töö autori arvates defineerida erinevalt: risk on ebakindlus, tegeliku tulemuse võimalik erinevus oodatavast või soovimatute ja ebakindlate sündmuste kogum. Risk on kahju tekke hüpoteetiline võimalus. Seega on riski mõiste väga tihedalt seotud kahju mõistega.

V. Siirak väidab, et tulenevalt ühiskonnas kehtivatest väärtusprioriteetidest on paljudes arenenud riikides riskiõpetus võetud juba algklasside õppekavva. Nii näiteks õpetatakse Inglismaal riskide hindamist juba 14-16 aastastele õpilastele. Riskiõpetuse vajalikkus tuleneb arusaamast, et moraalsem ja majanduslikult kasulikum on õpetada inimesi riski juhtimisega tegelema, kui tegeleda riski realiseerumisel tekkinud tagajärgede likvideerimisega [76, lk 57].

Riski juhtimiseks<sup>8</sup> eksisteerib käesoleva töö autori arvates vähemalt neli erinevat võimalust:

- a) riski likvideerimine – see tähendab kahju tekkimise võimaluse välistamist, sõidukitega seotud riskide puhul oleks see sõidukite mittekasutamine, tuleriski puhul suitsetamise ja lahtise tule kasutamise välistamine. Paraku toob riski likvideerimine reeglina kaasa majandusliku ja tehnoloogilise stagnatsiooni, seega ei ole see tavaliselt rakendatav;
- b) riski aktsepteerimine – see tähendab riski realiseerumisel võtta enda riisikole kahju hüvitamine. Antud võimalus tuleb kõne alla nendel juhtudel, kus võimaliku negatiivse tagajärje saabumise võimalus on minimaalselt väike või juhtudel, kus muid riski juhtimise meetodeid ei eksisteeri. Sõidukite kasutamisel ei ole riski võtmine mõistlik, kuivõrd tänapäeval on sõidukite väärtused ülimalt kõrged ja seega võib ka potentsiaalne kahju olla väga suur. Samuti on sõidukitega tekitatud isikukahjude puhul tegemist reeglina väga suurte kahjudega. Lisaks tuleb arvestada asjaoluga, et arenenud maades on sõidukite arv tohutult suur ja sellest tulenevalt on liiklusõnnetused väga sagedased. USA-s on näiteks rohkem kui üks sõiduk inimese kohta, Eestis üks sõiduk kahe inimese kohta [27]. Seetõttu on ühiskondlikust aspektist riski aktsepteerimine tihti vastuvõetamatu, kuna kahju tekitaja ei pruugi olla maksujõuline;

---

<sup>8</sup> Riski juhtimise erinevaid võimalusi on käsitlenud ka B. Serbinovski [68, lk 79-83].

- c) kahju vältimine ja kahju suuruse kontroll – see tähendab inimese teadlikku hoolikat käitumist, kus ta üritab vältida juhuslikke sündmusi ja võimaliku kahju saabumisel teeb kõik endast oleneva, et kahju suurust piirata. Antud riskijuhtimise meetod on samuti tihti majanduslikult ebaotstarbekas ja takistab võimaliku kasu saamist ning enda elu kergemaks tegemist. Sõidukite puhul on kahju suurust võimatu kontrollida, sest tänavaliikluses ei ole juhil võimalik „valida“, kellele otsa sõita. Kahju täielik vältimine on samuti võimatu, sest kahju tekkepõhjus ei pruugi alati sõltuda juhi inimlikust faktorist, kuna kahju võib tekkida ka näiteks tehnilise rikke, kaasreisija käitumise vms tõttu;
- d) kindlustamine – kindlustamise põhimõtte kohaselt koguvad teatud sarnase riski realiseerumist vältida üritavad isikud oma rahalised vahendid kindlustusandja juurde, et mõned neist saaksid negatiivse tagajärje saabumisel kindlustushüvitist. Seega on kindlustuse põhimõtteks kahju jaotamine suure hulga ühesugust riski kandvate isikute vahel<sup>9</sup>. Käesoleva töö autori arvates on sõidukijahi tsiviilvastutuse kindlustus ainus mõistlik lahendus riski hajutamiseks.

Nii leiab ka D. Borge, et kindlustusseltsid suudavad kanda riske, milledest kõik teised tahavad hoiduda seetõttu, et kindlustusandjad hajutavad riskid enda kindlustusportfellides, mis sisaldab sadade ja tuhandete kindlustusvõtjate riske [14, lk 81]. Seega on majanduslikult mõistlikum riskijuhtimise meetod kindlustus<sup>10</sup>.

Käesoleva töö autori arvates peavad isikud riskijuhtimise seisukohalt igapäevaselt määratlema, kuidas mingit konkreetset riski juhtida, et hoolitseda enda, oma perekonna heaolu jms eest. Selleks tuleb välja selgitada ja endale teadvustada võimalikud riskid ja anda hinnang riski asjaolude, s.o. võimaliku kahju suuruse, võimaliku riski realiseerumise jne, suhtes. Kui isik on riski välja selgitanud ja andnud sellele hinnangu, peab ta järgmise etapina valima ühe eelpool toodud neljast võimalikust riski juhtimise meetodist ja seda meetodit rakendama. See tähendab, kas riski likvideerima, sõlmima kindlustuslepingu<sup>11</sup> või otsustama risk enda kanda jätta.

---

<sup>9</sup> Arenenud riikides sõlmitakse kindlustusleping 90-95% potentsiaalsete riskide suhtes [57, lk 9].

<sup>10</sup> Kindlustust kui majanduslikult kõige mõistlikumat riskijuhtimise meetodit on käsitlenud ka C.A. Williams Jr [87].

<sup>11</sup> Vanim säilinud kirjalik kindlustusleping maailmas pärineb 1347. aasta Genovast [32, lk 17].

Lisaks üksikisikupoolsele riskijuhtimisele peab ka enamik riike vajalikuks sekkuda antud küsimusse. Nii on kehtestatud Eestis näiteks kohustusliku kindlustusena liikluskindlustus (LKindIS § 1), notarite ametikindlustus (NotS § 15), pankrotihaldurite ametikindlustus (PankrS § 64) jne. Riigipoolne sekkumine riskijuhtimisse läbi kohustuslike kindlustusliikide kehtestamise tuleneb soovist tagada majanduskindlustus, kaitsta kannatanute huve ning kaitsta kahju tekitajat võimaliku pankroti eest. Ilma riigipoolse sekkumiseta ei kindlustaks paljud riskiohtlike tegevustega tegelejad ennast. Seega ühiskonna terviku huvidest lähtuvalt on vajalik, et riik kehtestaks teatud riskide juhtimiseks kohustuslikud kindlustusliigid.

## **1.2 Kindlustusriski mõiste ja liigid**

Kindlustusriski legaaldefiniitsiooni leiab Eestis VÕS § 423 lg-st 2. Selle kohaselt on kindlustusrisk oht, mille vastu kindlustatakse.

Vastutuskindlustuse puhul on kindlustusriskiks kindlustusvõtja tsiviilvastutuse tekkimine [77, lk 96].

Lähtudes riski taseme hindamisest, jagavad kindlustusandjad riskid järgmiselt:

- a) kindlustatavad riskid;
- b) mittekindlustatavad riskid;
- c) soodsad riskid;
- d) ebasoodsad riskid;
- e) kindlustusandjate riskid [69, lk 221].

Neist viiest grupist suurima moodustavad riskid, mida on võimalik kindlustada.

Lähtudes kindlustatavusest, saab riskid seega jagada kindlustatavateks ja mittekindlustatavateks:

- a) kindlustatavad riskid on sellised, millest tulenev potentsiaalne kahju on kalkuleeritav ja mida kindlustusselts on nõus katma;
- b) mittekindlustatavad riskid on sellised, mille puhul potentsiaalse kahju kalkuleerimine on väga raske või võimatu ja mida kindlustusseltsid ei ole nõus katma [16, lk 571-572].

Ebasoodsate riskide puhul on tegemist selliste kindlustusandja poolt kaetud riskidega, millede puhul kindlustusandja poolne riskianalüüs on olnud kas puudulik või

ebatäpne. Ebasoodsad riskid on sellised, mis oma kogumis on kindlustusandjale majanduslikult kahjulikud, kuivõrd kogutud kindlustuspreemiad ei kata analoogsete riskidega võetud kahjusid. Soodaste riskide puhul on seega eeltoodust vastupidisena tegemist olukorraga, kus kogutud kindlustuspreemiad katavad võimalikke kahjusid. Kindlustusandjate riskid saab jagada kolme gruppi: tehnilised riskid, investeerimiskid ja mittetehnilised riskid [73, lk 47].

Tehniliste riskide puhul on tegemist edasikindlustusriskiga,<sup>12</sup> tariifide ebapiisavuse riskiga, reservide puudujäägi riskiga, suurte kahjude riskiga jne. Investeerimiskidide puhul on tegemist intressiriskiga, valuutariskiga, likviidsusriskiga jne. Mittetehniliste riskide puhul on tegemist juhtimise riskiga, üldise äririskiga jne.

Lähtudes isikute valikuvõimalustest oma käitumises, saab riskid jagada kaheks: spekulatiivsed riskid ja puhtad riskid. Spekulatiivse riskiga on tegemist siis, kui on võimalik saada nii kahju kui kasu - näiteks investering aktsiatesse. Puhta riski puhul on võimalik selle realiseerumisel ainult kaotada - näiteks liiklusõnnetus.

Kindlustusrisk realiseerub juhuslike sündmuste või nähtuste kaudu, mis on ajendiks kindlustusõigussuhte tekkimisele.

V. Sahov väidab, et kindlustusrisk on sündmus, mille jaoks on iseloomulik teatud tõenäosuse ja juhuslikkuse aste ning seetõttu ei tohi seda käsitleda kui juriidilist fakti. Juriidiliseks faktiks on kindlustusjuhtum, mis saabub kindlustusriski realiseerumisel. Ta selgitab, et kui risk on üksnes võimalik negatiivne kõrvalekalle, siis kahju tegelik faktiline negatiivne kõrvalekalle. Risk realiseerub läbi kahju, omandades nii reaalsed, konkreetselt mõõdetavad piirjooned [69, lk 215].

Kindlustusrisk on risk, mida on võimalik hinnata kindlustusjuhtumi saabumise tõenäosuse ja võimaliku kahju suuruse seisukohast. Peamised kriteeriumid, mis riski kindlustusriskiks (st kindlustatavaks riskiks) võimaldavad lugeda, on järgmised:

- a) kindlustusandja vastutusse lülitav risk peab olema tõenäoline;
- b) risk peab olema juhusliku iseloomuga. Objekt, mille suhtes tekib kindlustusõigussuhe, on iseloomustatav ajaliselt ebapüsiva seotetüübiga ega

---

<sup>12</sup> Edasikindlustusrisk seisneb ohus, et edasikindlustuse kindlustusandja ei jaga kindlustusjuhtumi saabumisel kahju või siis on tegemist madala edasikindlustuse kattega [73, lk 48].

tohi olla vastuvõtlik kindlustusandjale või kindlustusobjekti omanikule varem teada olevale ohule. Sealjuures ei tea ükski kindlustuslepingu osapooltest ette kindlustusjuhtumi konkreetset aega ja tekitatud kahju võimalikku suurust;

- c) antud riski ilmnemise juhuslikkus peab olema võimalik viia korrelatsiooni samalaadsete objektide arvuga. Selleks organiseeritakse vastav statistiline jälgimine, mille andmete analüüs võimaldab adekvaatselt prognoosida kindlustuspreemiat. Statistikaandmed võimaldavad hinnata riskiilmingute seaduspärasust samalaadsete objektide hulga suhtes;
- d) riski realiseerumises väljendunud kindlustusjuhtumi teke ei tohi olla seotud kindlustusvõtja või muu huvitatud isiku tahtega. Kindlustamisele ei või võtta kindlustusvõtja salaplaaniga seotud riske (spekulatiivsed riskid);
- e) kindlustusjuhtumi saabumise fakt ei ole teada ajas ega ruumis;
- f) kindlustusjuhtum ei tohi omada katastroofilise õnnetuse mõõtmeid;
- g) riski realiseerumise kahjulikud tagajärjed peavad olema objektiivselt mõõdetavad ja hinnatavad. Kahjulike tagajärgede ulatus peab olema küllaldaselt suur ja puudutama kindlustusvõtja huve (kindlustushuvi) [69, lk 221-222].

M. Kingisepp on välja toonud, et tõenäosuse elementi riski osana käsitletakse kahe teooria seisukohalt. Neist üks teooria keskendub tõenäosusele, kui objektiivsele nähtusele ja teine teooria iseloomustab tõenäosust meie praegustest teadmistest ja uskumustest lähtudes [38, lk 138].

Käesoleva töö autori arvates saab eeltoodud riski kindlustusriskiks lugemise kriteeriumitest lähtuvalt väita, et kindlustuses lähtutakse seega teooriast, mis keskendub tõenäosusele, kui objektiivsele nähtusele.

Kindlustusriske saab jagada õiguspäraseks ja õigusvastasteks. Õiguspärased kindlustusriskid on need riskid, mis on põhjendatud ja vastavad kehtivatele õigusnormidele. Õigusvastaste huvide kindlustamine on lubamatu ning heade kommetega vastuolus olev<sup>13</sup>. Seega on kindlustusõiguse aluseks see, et kindlustusrisk peab olema õiguspärane.

---

<sup>13</sup> Näiteks sätestab Venemaa TsK § 928, et kindlustada ei tohi kihlveost tulenevaid kulusid, loteriides osalemisest tingitud kulusid, pantvangide eest lunaraha maksmisega seotud kulusid jne [1, lk 78].

B.I. Serebrjakovski väidab, et riski mõiste võib olla kasutatud erinevates tähendustes. Riski võib näiteks vaadelda kui sündmust, mille tekkimisest on sõltuvuses kindlustusandja põhikohustuse – kindlustushüvitise väljamaksmise - teostamine. Kindlustusrisk kui realiseerumata sündmus vastab võimalikkuse (tõenäosuse) ja teadmatuse (juhuslikkuse) nõuetele, on vajalik tingimuste määratlemiseks, millest hakkab sõltuma kindlustusandja kohustuste täitmine. Selles mõttes on kindlustusriski mõiste “vastu seisev” kindlustusjuhtumi omale, kus viimane on kindlustusandja kohustuse aluseks teha väljamakse kindlustusvõtjale, soodustatud isikule või kolmandale isikule [7, lk 169-170].

Sõiduki valdajate kui suurema ohu allika valdajate vastutus on süüta vastutus (VÕS § 1056 lg 1). See toob tihti kaasa suured majanduslikud väljaminekud situatsioonides, kus sõidukijuht ei ole ise süüdi kahju tekitamises. Seega kätkeb käesoleva töö autori arvates sõiduki valdamine või valitsemine endas riski, mille maandamine abistavate süsteemide abil on hädavajalik, tagamaks isikutele igapäevane majanduskindlus. Liikluskindlustuse kindlustusvõtjate seas on seega kindlustuse rolliks “hea õnne jaotamine” nende jaoks, keda liiklusõnnetuses osaledes on tabanud ebaõnn.

### **1.3 Riski tase, riskifaktor ja riskide klassifikatsioon**

Riski taset iseloomustavad kaks kriteeriumit: esinemissagedus ja kahju suurus.

D. Bland väidab, et nende mõistete ühendamisel võib näha kahte suhet:

- a) esimene suhe on seotud suure hulga erinevate riskisituatsioonidega, millel on suur esinemissagedus ja väike kahju;
- b) teise esinemissageduse ja suuruse vahelises suhtes esinevad koos harv sagedus ja lisandunud kahju suurus [13, lk 11].

Mootorsõidukite käitlemisel saab seega käesoleva töö autori arvates esimese situatsiooni puhul välja tuua varakahjud, s.o. sõidukitevahelised kokkupõrked, sõidukite kokkupõrked mingite muude objektidega; ja teise situatsiooni puhul isikukahjud, s.o. liiklusõnnetuses kehavigastuste saamine või surm.

Reeglina on liiklusõnnetuste puhul just varakahjude näol tegemist tiheda sageduse ja väikese kahju suurusega ning isikukahjude puhul harva sageduse, kuid suurte kahjudega (näiteks kindlustuspension).

Riskifaktorid<sup>14</sup> jagatakse klassikaliselt kaheks: subjektiivseteks ja objektiivseteks [18]. Käesoleva töö autori arvates on objektiivse riskifaktori puhul suurema ohu allika korral tegemist selle füüsiliste omadustega (tehniline korrasolek jne), subjektiivse riskifaktori puhul aga sõltub tulem inimlikust käitumisest.

Subjektiivne riskifaktor on kindlustusandjate jaoks kindlustuskatte andmisel alati üheks suuremaks probleemiks, kuivõrd objektiivne riskifaktor allub potentsiaalse kahju kalkuleerimisele kergemini kui subjektiivne. Subjektiivse riskifaktori maandamiseks peab klassikalise arusaama kohaselt eksisteerima kindlustushuvi, st kindlustusvõtjal peab eksisteerima huvi oma vastutust kindlustada ja vältida kahju saabumist.

Riskide üldklassifikatsiooni järgi on olemas:

- a) ökoloogilised riskid, s.o. näiteks inimtegevusest tingitud keskkonna reostus;
- b) poliitilised riskid, s.o. näiteks rahvusvaheliste õigusnormide vastane tegevus;
- c) spetsiaalsed riskid, s.o. näiteks sularaha transportimine;
- d) transpordiriskid, s.o. näiteks kasko, cmr, tsiviilvastutus [69, lk 219-225].

Riskide üldklassifikatsiooni järgi kuulub suurema ohu allika valdaja kindlustus ehk liikluskindlustus transpordiriskide alla.

#### **1.4 Riskiteooriast tulenev liikluskindlustuse vajalikkus**

A. Piip on kindlustuse vajalikkust põhjendades leidnud, et kindlustus annab võimaluse panna kahju, mis muidu langeks hävitavalt ühele isikule, laialdasele ringkonnale. Ta leiab, et seeläbi väheneb kaubanduslikus elus riisikomoment, kuivõrd statistika kohaselt on õnnetuste arv enam-vähem stabiilne. Seega luuakse läbi kindlustuse kaubanduslikus elus stabiilsus. Kaob riisiko, mida asendavad kulutused kindlustusele, mis on käsitletavad samadel alustel tootmise ja ärikuludega [60, lk 377].

S.J. Skinner väidab, et riikliku sekkumise sõidukiomanikest suurema ohu allika valdajate tsiviilvastutuse kindlustuse sfääri teeb riikide seisukohalt, kes on otsustanud

---

<sup>14</sup> Riskifaktorite puhul on tegemist teguritega, mis võivad mõjutada tulemust [13, lk 13].

kohustusliku kindlustuse kasuks, vajalikuks klassikaline 6-punktiline kriteerium, mille alusel kindlustusseltsid muidu otsustavad kindlustatavuse [78, lk 709]:

- a) kindlustushuvi – kindlustusvõtjal peab eksisteerima huvi kindlustada enda vastutus võimalike negatiivsete tagajärgede vastu;
- b) kahju tõenäosus peab olema ettearvatav – teades potentsiaalse kahju tekkimise tõenäosust läbi statistika, arvutavad kindlustusandjate aktuaarid<sup>15</sup> välja kindlustuspreemia<sup>16</sup>;
- c) kahju suurus peab olema mõõdetav rahaliselt – mootorsõidukiga tekitatud vara- ja isikukahju on mõõdetav;
- d) kahju peab olema tekkinud õnnetusjuhtumi tagajärjel - tahtlikud kahjud ei kuulu hüvitamisele, või siis vastutuskindlustuse puhul hüvitatakse kannatanule tekkinud kahjud, kuid pärast nõutakse kindlustusvõtjalt hüvitatud kahju tagasi (näiteks LKindIS § 48 sätestatud regressi alus);
- e) risk peab olema hajutatud – kindlustuse mõte seisneb selles, et võimalikult paljud inimesed on kindlustanud ja ainult osadega neist toimuvad kindlustusjuhtumid, st kindlustusselts peab koguma võimalikult palju kindlustuspreemiat ka isikutelt, kes ise ei ole kannatanud;
- f) kindlustusvõtja peab vastama teatud kriteeriumitele – mootorsõidukite valdajate vastutuse puhul juhtimisõigus, kaine olek jne.

Käesoleva töö autori arvates peavad riigid vajalikuks sekkuda inimeste käitumisse, kehtestades kohustuslikud kindlustuse süsteemid, kuivõrd:

- a) inimestel puudub tihti vabatahtliku tsiviilvastutuse kindlustuse puhul piisav kindlustushuvi;
- b) kindlustusrisk ei ole vabatahtliku kindlustuse puhul piisavalt hajutatud, kuna vaesemate maakondade inimesed hoiaksid tihti kindlustamisest kõrvale.

Liiklusõnnetustes suurema ohu allika käitlemise läbi tekitatavad potentsiaalsed kahjud on kalkuleeritavad läbi eelmiste aastate statistika ja seepärast on ka nimetatud riski realiseerumise tagajärjel tekkinud juhtumid kindlustatavad. Kuivõrd liiklusõnnetuses tekkinud kahjud on kindlustatavad, on ühiskond otsinud erinevaid meetodeid riskide

---

<sup>15</sup> Aktuaar on kindlustusandja juures töötav kõrge kvalifikatsiooniga matemaatik, kes arvutab välja tariife jne.

<sup>16</sup> Termin kindlustuspreemia puhul on tegemist kindlustusmakse sünonüümiga.

võimalikult suureks maandamiseks. Seda eriti alates 20. sajandi algusest, millal tööstusrevolutsioonijärgselt muutusid sõidukid massitarbekaubaks ja nende läbi tekkinud kahjud igapäevasteks.

M. Kingisepp väidab, et olulisemate vastutuskindlustuse<sup>17</sup> eelistena võiks märkida järgmisi asjaolusid:

- a) kahju hüvitamise mehhanism on kannatanu suhtes kiirem ja vähem vaearikas;
- b) kindlustusandja vastutuse kandevõime on piisavalt kõrge;
- c) riskide jaotus on hajutatud paljude kindlustusvõtjate vahel;
- d) kahju on ühiskonnale majanduslikult vähem koormav [38, lk 144].

Käesoleva töö autor nõustub kõigi nimetatud väidetega. Kindlasti tagab kohustuslik vastutuskindlustus kannatanutele kiirema kahju hüvitamise, kui see toimuks kahju tekitaja ja kannatanu omavahelistes suhetes. Kohustusliku liikluskindlustuse puhul ongi esiplaanile seatud kannatanutele kahju kiire ja täielik hüvitamine. Antud eesmärk oli sätestatud *expressis verbis* varemkehtinud liikluskindlustuse seaduse § 1 lg-s 1 [132], mille kohaselt oli liikluskindlustus kehtestatud selleks, et tagada kannatanutele liikluskahju võimalikult kiire ja täielik hüvitamine. Käesoleval hetkel kehtiva liikluskindlustuse seaduse [133] puhul tuleneb antud eesmärk § 45 lg-st 1<sup>18</sup>.

Lisaks vähendab vastutuskindlustus ka oluliselt kohtute potentsiaalset tööd, sest kindlustusandjalt kahju hüvitise kättesaamine ei kätke endas nii palju võimalikke vaidlusi kui kahju tekitaja ja kannatanu suhted. Samas aitab kohustuslik vastutuskindlustus vältida kahju tekitaja võimalikku pankrotti.

Seega saab riski ja kindlustuse suhete kokkuvõtteks öelda, et kindlustusrisk on tõenäoline sündmus või sündmuste kogum, mille saabumise juhuks, riski juhtimise eesmärgil, sõlmivad isikud kindlustuslepingu. Samas peavad kindlustusandjad enne seda, kui nad otsustavad kindlustuslepingu sõlmida, õppima tundma riski ja riskiga

---

<sup>17</sup> Vastutuskindlustus kindlustusliigina on ca 100 aasta vanune [22, lk 87]. Samas võib vastutuskindlustuse elemente leida juba Vanast Roomast, kus koguti raha fondidesse, mis aitasid mereröövlitelt välja osta meremehi. Vanas Kreekas koguti samas raha fondidesse, mis hüvitasid peale mereõnnetusi kauba omanikele laevaomanike eest kahju. Keskaegsed Saksamaa kaupmeeste ja käsitööliste gildid kogusid raha fondidesse, mis maksid trahve ja ostsid nende liikmeid välja vangistusest [29, lk 574].

<sup>18</sup> LTVLKS § 2 ja VFLKS § 1 kohaselt on Läti ja Venemaa liikluskindlustuse seadustes sätestatud, et liikluskindlustuse eesmärgiks on kannatanute majanduslike huvide kaitsmine seoses liiklusõnnetustega.

kaasnevaid asjaolusid, kuivõrd riski realiseerumine toob kaasa kindlustusjuhtumi, mis omakorda paneb kindlustusandjale kahju hüvitamise kohustuse.

Käesoleva töö autori arvates on üks peamine põhjendus liikluskindlustuse olemasolule see, et ilma kohustusliku kindlustuseta ei võtaks tõenäoliselt paljud sõidukijuhid enda kanda riski, mis tuleneb kahju tekitamise võimalusest liikluses osalemise tõttu. Tänapäeva sõidukite maksumus ületab tihti inimese mitmete kuude või aastate sissetuleku ja isikukahjude korral on potentsiaalse kahju suurus tihti võrreldav inimese eluaegse sissetulekuga ja seega ilma kindlustuse olemasoluta võib kannatanule kahju hüvitamine muutuda problemaatiliseks või võimatuks. Seega aitab kohustuslik liikluskindlustus vältida kahju tekitaja võimalikku pankrotti.

## **2. MAISMAASÕIDUKIST SUUREMA OHU ALLIKA VALDAJA VASTUTUS KUI LIIKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSOBJEKT**

### **2.1 Suurema ohu allika mõiste**

P. Varul on väitnud, et peamine tsiviilvastutuse eesmärk on õiguserikkuja mõjutamine seadusandja poolt soovitud suunas ja see on loomulikult seotud üleüldisemate eesmärkidega, nagu õiguskorra tagamine jne [84, lk 118].

Lepinguväline tsiviilvastutus rajaneb kahel alusel: süüline vastutus ja süüta vastutus. Suurema ohu allika valdaja vastutuse puhul on tegemist süüta vastutusega, s.o. süü ei ole nõutav. Samas teatud situatsioonides siiski arvestatakse süüga.

Lepinguvälise vastutuse puhul on võimalik eristada delikti üldkoosseisu (VÕS §§-id 1043-1055), riskivastutust (VÕS §§-d 1056-1060) ja tootjavastutust (VÕS §§ 1061-1067). Riskivastutuse generaalkoosseisus nähakse ette suurema ohu allika valdaja vastutus (VÕS § 1056). Vastava kohustuse tekke aluseks ei ole süüliselt tekitatud kahju, vaid teatud spetsiifilisest riskist tulenev tavapärasest suurem kahjutekke oht tulevikus, mille tõttu on loodud eriregulatsioon. Tsiviilvastutuse üheks keskseks funktsiooniks on kompensatsiooni funktsioon [49, lk 91].

T. Tampuu arvates on riskivastutuse<sup>19</sup> eesmärgiks suurema ohu allika valdaja poolt põhjustatud kahju hüvitamise nõuete esitamise hõlbustamine. Riskivastutuse instituut laiendab seega kahju hüvitamise võimalusi, kuivõrd erinevalt delikti üldkoosseisul põhinevast vastutusest, ei eelda riskivastutus kahju tekitaja konkreetset tegu ning juhul, kui kahju tekitaja tegu ongi võimalik eristada, ei pea see olema õigusvastane [79, lk 161].

G. Hager on seisukohal, et riskivastutuse kehtestamise põhjus on selles, et isik, kes loob kõrgendatud riskiallika kas eriti ohtliku asja kasutamisega või eriti ohtliku tegevusega, peab süüst sõltumata vastutama kahju tekitamise eest, mis kujutab endast sellise riski realiseerumist [33, lk 313].

---

<sup>19</sup> Riskivastutuse erikoosseisudeks VÕS §§-de 1057, 1058, 1059 ja 1060 järgi on: mootorsõiduki valdaja vastutus, ohtliku ehitise või asja omaniku vastutus, ehitise omaniku vastutus ja loomapidaja vastutus.

Tsiviilõiguslik vastutus lähtub reeglina põhimõttest, et vastutab see isik, kes on süüdi<sup>20</sup>. Samas eksisteerivad reaalses elus juhtumid, kus tulenevalt spetsiifilisest riskist, on negatiivse tagajärje saabumise võimalus väga suur. Tulenevalt negatiivsete tagajärgede tihedast saabumisest ja erilisest riskist, on seadusandja pidanud vajalikuks luua “erilise” vastutuse süsteemi, kus teatud juhtumitel minnakse mööda põhimõttest “kes süüdi, see vastutab” ja on loodud süsteem “suurema riski tekitaja vastutab”.

T. Tampuu toob riskivastutuse puudusena välja asjaolu, et sellega kaasneb vastutuskindlustuse levik, mis hägustab deliktiõiguse preventiivset toimet ja õigluse saavutamise eesmärki, sest vastutuskindlustuse kaudu pääseb kahju tekitaja enamikul juhtudel üldse isiklikust vastutusest. Samas leiab T. Tampuu, et totaalne riskivastutus võiks piirata majanduslikku initsiatiivi. Seda ohtu aitab aga vältida vastutuskindlustus, mille kaudu on muudetud riskivastutus majanduslikult talutavaks [79, lk 161].

Käesoleva töö autor nõustub väitega, et vastutuskindlustus aitab muuta riskivastutuse talutavaks. Samas kahju tekitajale mõjuvad vastutuskindlustuse puhul siiski preventiivse abinõuna kahju tekitamisel kantav omavastutus (seda vabatahtliku vastutuskindlustuse puhul) ja järgmisest kindlustusperioodist tõusev kindlustusmaks. Seega, reeglina kannab kahju tekitaja ka vastutuskindlustuse puhul kulusid, mis omavad preventiivset toimet.

Kuni võlaõigusseaduse jõustumiseni kehtinud tsiviilkoodeksi vastav regulatsioon ei sisustanud täpselt ära suurema ohu allika mõistet. TsK § 458 sätestas, et organisatsioonid ja kodanikud, kelle tegevus on seotud suurema ohuga lähikonnale (transpordiorganisatsioonid, tööstusettevõtted, ehitused, autovaldajad jt.), on kohustatud hüvitama suurema ohu allika poolt tekitatud kahju, kui nad ei tõenda, et kahju tekkis vääramatu jõu või kannatanu tahtluse tagajärjel. Tsiviilkoodeksi kommenteeritud väljaandes leitakse, et suurema ohu allikaks loetakse asju ja aineid (mitmesugused tehnikaseadmed, autod, mootorid jne; metsikud loomad; lõhkeained, kanged mürgid jne), mis käikulastuna, liikumapanduna või loomulike omaduste, toime või iseloomu tõttu ei allu täielikult inimese tahtele või kontrollile, vaatamata kaasaja teaduse ja tehnika saavutuste kasutamisele [5, lk 492]. Samas antud hetkel kehtivas võlaõigusseaduses on suurema ohu allika mõiste sisustatud. VÕS § 1056 lg 2

---

<sup>20</sup> Antud teemat on käsitletud J. Lahe Juridica artiklis „Kahju tekitaja süü presumpatsioon“ [47].

kohaselt loetakse asja või tegevust suurema ohu allikaks, kui selle olemuse või selle juures kasutatud ainete või vahendite tõttu võib isegi asjatundjalt oodatava hoolsuse rakendamise korral tekkida suur kahju või võib kahju tekkida sageli. Kui asjale või tegevusele sarnase ohu allika puhul on seadusega juba ette nähtud vastutus, sõltumata allikat valitsenud<sup>21</sup> isiku süüst, eeldatakse, et asi või tegevus on suurema ohu allikas. Võlaõigusseaduse seletuskirja kohaselt tugineb riskivastutuse regulatsioon Šveitsi õigusteadlaste uurimistöodele [88].

J. Raidla on suurema ohu allika mõiste sisustamisel<sup>22</sup> leidnud, et suurema ohu allikaks tuleb pidada isikute valduses olevaid materiaalseid objekte, mis nende kasutamise protsessis evivad omadusi, mille tõttu nad vaatamata teaduse ja tehnika saavutatud tasemele ei pruugi alluda täielikule kontrollile ja loovad seetõttu objektiivselt suurema kahju tekkimise võimaluse [63, lk 26].

Vaatamata legaaldefiniitsiooni olemasolule või selle puudumisele konkreetses õiguskorras, on siiski läbi vastavate teooriate vajalik avada suurema ohu allika sisu. Selleks uurib käesoleva töö autor järgnevalt suurema ohu allika teooriaid.

## 2.2 Suurema ohu allika teooriad

Suurema ohu allikat on ajaloos käsitletud teoreetiliselt erinevalt. 20. sajandi keskpaigas oli nõukogude teoorias prevaleeriv *tegevuse teooria* – st suurema ohu allikat käsitletakse kui ümbritsevaid ohustavat tegevust, mille teostamine loob inimesepoolsele kontrollile allumatuse tõttu suurema kahju põhjustamise riski. Seega on antud teooria alusel suurema ohu allika puhul tegemist mitte eseme või materiaalse objektiga, vaid teatava tegevusega teatud liiki objektide kasutamisel [40, lk 7].

Antud teooriale vastandlik käsitlus oli nõukogude teoorias *objekti teooria* – st suurema ohu allikat käsitletakse kui ümbritsevate keskkonnale ohtlike omadusi evivaid ja samas inimkäitumisele täielikult mittealluvaid materiaalse maailma objekte

---

<sup>21</sup> Käesoleva töö autori arvates on termini „suurema ohu allika valitseja“ puhul tegemist problemaatilise sõnastusega. VÕS § 1057 räägib mootorsõiduki otsesest valdajast. Kahe antud termini paralleelset kasutust analüüsid ei saa kindlalt väita, kas tegemist on sünonüümidega või siis tuleb valitseja mõistet vaadelda laiemana kui otsese valdaja mõistet, s.o. võimalik, et valitsejaks on ka valduse teenija. Seega määrab „valitseja“ termini sisustamise ära tulevane kohtupraktika.

<sup>22</sup> J.Raidla on antud teemat käsitlenud ka artiklis „Suurema ohu allika mõiste määratlemisest“ [62].

[40, lk 16]. Antud teooria kohaselt üritatakse välja tuua objektiivsed kriteeriumid, mille alusel liigitatakse teatud inimese käitumisele täielikult mittealluvad ja samas suuremat kahjutekkimise potentsiaalset riski omavad objektid erikategooriasse, milledega kahju tekkimise korral tuleb aluseks võtta suurema ohu allika valdaja vastutust puudutavad normid.

Käesoleva töö autori arvates realiseerub tavapärasest kõrgem risk läbi teatud objektide kasutamise ja seepärast tuleb kindlasti millegi suurema ohu allikaks pidamisel vaadelda kasutatavate objektide omadusi ja näitajaid.

Nõukogude teoorias on suurema ohu allikat käsitletud ka *liikuvate objektide teooria* seisukohalt [40, lk 16]. Antud teooria alusel tuleb suurema ohu allikaks lugeda inimtegevuses kasutatavaid esemeid, mis oma olemuselt kujutavad suuremat ohtu ja seda läbi liikumisprotsessi. Näiteks on antud teooria kohaselt suurema ohu allikaks üksnes sõitev auto või rong jne. Seega on liikuvate objektide teooria aluseks asjaolu, et objektid on suurema ohu allikad üksnes siis, kui neid eksploateeritakse ja nad on liikumises, mitte aga sellisel hetkel, kui nad seisavad. Antud teooria puuduseks on käesoleva töö autori arvates asjaolu, et kui vaadelda suurema ohu allikat kui ainult liikuvat objekti, siis kuidas vaadelda sõiduki paagis olevat kütust, mis oma olemuselt kujutab tavapärasest suuremat ohtu ümbruskonnale jne.

Mingi objekti suurema ohu allikaks tunnistamiseks on vajalik, et see looks ümbritsevale suurema kahju põhjustamise ohu, kusjuures see oht peab olema objektiivne, st oht peab kätkema endas tunduvalt suuremat negatiivsete tagajärgede võimalust, kui see on omane tavalisele tegevusele tavaliste materiaalsete objektide kasutamisel. Antud objektiivne suurem oht on tingitud asjaolust, et paljude materiaalsete objektide eksploateerimisel võivad ilmnedada kahju põhjustavad omadused, mis ei allu täielikult inimese kontrollile ning sellest tulenevalt on oht põhjustada kellelegi kahju, vaatamata elementaarsetele ettevaatusabinõudele ja ohutusreeglitele.

Mingi tegevuse või materiaalse objekti suurema ohu allikaks tunnistamisel või mittetunnistamisel tuleb tihti vaadelda lisaks kvalitatiivsetele omadustele ka

kvantitatiivseid omadusi - näiteks mingi ravim väikeses koguses ei pruugi olla suurema ohu allikas, aga suurtes kogustes ta muutub selleks.

Inglismaa kohtusüsteem peab riskivastutuse üheks põhilisemaks aluseks nn Rylands v. Fletcheri reegli. Nimelt 1866. aastal formuleeris kohtunik Rylands v. Fletcheri kohtuasjas reegli, et isik, kes oma otstarbeks toob oma maale (või hoiab seal) midagi, mis osutub ohtlikuks, siis vastutab ta kõigi kahjustuste eest *prima facie*. Selline isik vabaneb vastutusest ainult siis, kui ta tõendab ära kannatanu tahtluse või siis vääramatut jõu. Inglismaa Ülemkohus lisas antud reeglile nõude, et kõnealune maa peab olema mittelooduslik [67, lk 124].

Antud reegli alusel vastutavad Inglismaal ohtlike asjade omajad või valdajad ilma süütõenditeta, kuivõrd tegemist on ebatavalise riskiga. Riskivastutuse puhul võetakse seega Inglismaal aluseks tavapärasest suurema negatiivse tagajärje võimalikkus mingi asja omamise või valdamise tagajärjel.

B.S. Markesinis väidab, et Saksamaal vaadeldakse sõiduki valdaja vastutust kui riskivastutust, läbi nõude, et õnnetus peab olema põhjustatud sõiduki operatsioonide ajal (töötamisest). B.S. Markesinise järgi sisaldab termin „operatsioonide ajal“ tüüpilist kahju põhjust, s.o. kokkupõrge liikuva või mitteliikuva objektiga. Sealjuures ei ole otsene kontakt sõidukiga vajalik. Näiteks vastutab sõiduki valdaja ka siis, kui jalgrattur kaotab seoses sõiduki manöövriga tasakaalu ja kukub. Samamoodi käib antud mõiste alla lekkinud õli või mahakukkunud laadungi tagajärjel juhtunud liiklusõnnetus. Samas leiab B.S. Markesinis, et üldise õiguse maade kohtupraktika on läinud oma tõlgendustes kaugemale. Nii näiteks loeti riskivastutuse alla käivaks kahju, mille tekitasid maanteele sõidukitele ettejooksnud hobused olukorras, kus tank oli purustanud kopli aia. Antud olukorras loeti kahju põhjustatuks tanki valdaja poolt, tuginedes arusaamisele, et tegemist on „operatsiooni ajal“ tekkinud kahjuga [52, lk 716].

Nii teoorias kui praktikas on suuri probleeme tekitanud küsimus, kas suurema ohu allika valdaja vastutuse erireeglid kehtivad ainult siis, kui kahju põhjustati objekti nende kahjupõhjustavate omadustega, mis tingisid tema suurema ohu allikaks tunnistamise või ka muudel juhtudel. Heaks näiteks on sõiduauto uksega kahju põhjustamine situatsioonis, kus kaasreisija teeb parkimisplatsil ukse lahti ja lõhub

sellega kõrvalparkinud sõiduki ukse. Lähtudes asjaolust, et sõiduauto on tunnistatud suurema ohu allikaks seoses kineetilise energiaga, mida ta sõites omab, tema mootori ja bensiini olemasoluga, siis justkui ei tohiks analoogne kahjupõhjustamine olla vaadeldav teooria pinnalt kahju põhjustamisena suurema ohu allikaga.

Samas on õiguspraktika analoogsetes situatsioonides läinud enamikes Euroopa riikides teist rada, tunnistades kaasreisijapoolse kahju tekitamise nimetatud situatsioonis kahju põhjustamiseks suurema ohu allikaga [12, lk 344]. Ka Eestis on Tallinna Ringkonnakohus leidnud tsiviilasjas nr 2-2/1246/2003 [93], et sõiduki valdaja vastutab suurema ohu allika valdaja sätete kohaselt kahju eest, mille tekitab uksega seisvast sõidukist väljuv kaasreisija. Kui lähtuda aga suurema ohu allika mõistest kui inimtegevuse resultaadist, mis alati ei allu oma omaduste tõttu inimkäitumisele, siis justkui ei tohiks seisvat sõidukit analoogses situatsioonis pidada suurema ohu allikaks. Kohtupraktika sellist teed minemise põhjused võivad peituda asjaolus, et kahju hüvitamine on viimasel ajal muutunud üha kollektiivsemaks. See tähendab, et eksisteerib suundumus, kus kahju hüvitamise kohustus pannakse üksikisikult üha enam kollektiivile. Seetõttu leitakse, et kindlustus kui üks võimalik kollektiivne kahjuhüvitaja peaks antud juhul kahju hüvitama, tulenedes suurema ohu allika normidest ja lähtudes sõiduki valdaja tsiviilvastutuse kindlustusest. Viidatud Tallinna Ringkonnakohtu lahendis jättis kohus käesoleva töö autori arvates arvestamata asjaoluga, et seisev sõiduk ei ole sellises situatsioonis vaadeldav suurema ohu allikana. Samuti leiab käesoleva töö autor, et kindlustusandja vastutus ei saa olla laiem, kui seda on kahju põhjustanud isiku vastutus. VÕS § 510 sätestab, et vastutuskindlustuse korral peab kindlustusandja täitma kindlustusvõtja asemel kohustuse hüvitada kahju, mille kindlustusvõtja on tekitanud kolmandale isikule. Kuivõrd liikluskindlustuse seadus ei sätesta mainitud situatsiooni lahendamiseks erinormi, peab lähtuma võlaõigusseaduse suurema ohu allika valdaja vastutust sätestatavatest normidest (lähtudes asjaolust, et LKindIS § 2 kohaselt on liikluskindlustus suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus). Kuivõrd aga seisev sõiduk ei ole sellises situatsioonis vaadeldav suurema ohu allikana, ei saa ka kindlustusandja hüvitada kannatanule tekkinud kahju.

J. Raidla klassifikatsioonis on suurema ohu allikaid jagatud kolme gruppi:

- a) igasugune tegevus, mis loob suurema kahju tekitamise võimaluse;

- b) tegevus teatud asjade kasutamisel, nagu transpordivahendid, tööstuslike vms asjade hoidmine;
- c) asjad või muud objektid, mis on tööstusliku vms päritoluga ning mis omavad samasuguseid omadusi [63, lk 16].

Samas on J. Raidla kriitiliselt väitnud, et antud jaotus on vasturääkiv. Ta toob välja, et kui juba igasugune tegevus on jaotatud üheks suurema ohu allika grupiks, puudub vajadus teiste alagruppide järgi, kuna need on juba hõlmatud esimesega [63, lk 16-17].

Käesoleva töö autor nõustub kindlasti J. Raidla vastava kriitikaga, kuna näiteks sõiduki kui transpordivahendi kasutamine on iseenesest tegevus, mis toob kaasa suurema kahju tekkimise võimaluse. Seega on antud näite puhul esitatud jaotuse teine alajaotus kaetav esimese alajaotusega.

J. Raidla on leidnud, et objektid on suurema ohu allikaks sellest momendist, millest nad loovad kõrgendatud ohu. Sellest tulenevalt jagab ta kõik materiaalsed objektid kolme gruppi:

- a) objektid, mis ei ole ja ei saa muutuda suurema ohu allikaks, nagu näiteks jalgratas;
- b) objektid, mis on suurema ohu allikad nende loomisest alates, nagu näiteks mürkained;
- c) objektid, mis ei ole nende loomisest alates suurema ohu allikad, kuid võivad muutuda selleks teatud tingimustel, nagu näiteks transpordivahendid [63, lk 24-25].

### **2.3 Maismaasõiduk kui suurema ohu allikas**

J. Raidla on väitnud, et transpordivahendit, s.o. maismaasõidukit, tuleb pidada suurema ohu allikaks, kuna:

- a) inimese võimuses ei ole tema hetkeline peatamine;
- b) eksisteerib tema liikuma hakkamise oht seoses töötava mootoriga;
- c) seoses mootoriga eksisteerib kõrgendatud tuleohtlikkus ja plahvatusohtlikkus. [63, lk 29].

Maismaasõiduki määratlemisel suurema ohu allikana tuleb riski seisukohalt kindlasti esimese argumendina arvesse võtta asjaolu, et tekkida võiv potentsiaalne kahju võib olla tavapärasest suurem ning kahju tekib tavapärasest tegevusest sagedamini.

Tavapärasest suurema kahju põhjused on käesoleva töö autori arvates objektiivsed:

- a) seoses sõiduki suure massiga on ka võimaliku kokkupõrke tagajärjel tekkiv kahju suur;
- b) seoses kineetilise energiaga, mida sõiduk liikudes omab, suureneb tagajärje kahjulikkus;
- c) sõiduk ei pruugi kõigis olukordades alluda täielikult inimkäitumisele;
- d) inimesega kokkupõrkel on sõiduki massist ja kineetilisest energiast tulenevalt tagajärg inimese jaoks alati fataalne.

Tavapärasest kahjutekkimisest sagedasema esinemise tingivad nii objektiivsed kui subjektiivsed kriteeriumid: liikluskultuur, suur sõidukite arv liikluses, liiklusolud, sõidukite tehniline seisukord, sõidukite täielik mitteallumine inimkäitumisele teatud situatsioonides jne.

Tavapärasest tihedam kahju tekkimise võimalus ja tavapärasest suurem negatiivne tagajärg peaksid olema kaks asjaolu, mis sõiduki suurema ohu allikaks liigitamisel suuri vaidlusi ei tohiks tekitada. Küll tekitavad vaidlusi järgnevad võimalikud tunnused: kas sõiduk on suurema ohu allikaks ainult liikuvana või ka seisvana ehk kineetiline aspekt ning teiseks võimalik tule ja plahvatusohtlikkus seoses kütusega.

J. Raidla on väitnud, et otsustavat tähtsust selle määramisel, mis hetkest alates transpordivahend on suurema ohu allikas, omab faktor, millest alates väljenduvad spetsiifilised omadused, mille tulemusena maismaasõiduk muutub suurema ohu allikaks [63, lk 28].

Ka käesoleva töö autor nõustub sellega, et sõiduk on suurema ohu allikaks alates sellest hetkest, millest tema spetsiifiliste omaduste tõttu väljendub suurem kahju tekke võimalus. Sõiduki uksega kahju tekitamine kaasreisija poolt sõiduki seismise ajal ei ole aga kahju tekkimine sõiduki kui suurema ohu allika spetsiifiliste omaduste tõttu.

Teine probleem on, kuhu tõmmata kineetilise energia avaldumise järele piir, et sellest hetkest alates on sõiduk suurema ohu allikas. Ka sõiduki ukse liikumine on ju sõiduki liikumine. Sõiduki ukse liikumine on inimese poolt küll rohkem kontrollitav kui

sõiduki terviku liikumine ning potentsiaalse kahju suurus on tõenäoliselt väiksem, kuid piiri tõmbamine on äärmiselt subjektiivne.

Analoogne küsimus, kui sõiduki uksega tekitatud kahju näite puhul, tekib ka pargitud sõiduki puhul, mis on pargitud pimedal ajal sõiduteele ja on teiste liiklejate jaoks tähistamata. Kui tuua näide, et keegi jätab keset pimedat sõiduteed näiteks mingi raudkonteineri ja toimub liiklusõnnetus, siis ei apelleeri keegi konteinerile kui suurema ohu allikale. Oma olemuselt aga on riski asjaoludest lähtuvalt mõlemad situatsioonid võrdsed. Samuti ei saa sellise näite puhul rääkida inimkäitumisele allumisest või mitteallumisest. Eeltoodust tulenevalt võib väita, et reaalses elus on piiritõmbamine sõiduki tunnistamisel mingis konkreetses situatsioonis suurema ohu allikaks küllaltki subjektiivne<sup>23</sup>.

Seoses piiri tõmbamisega sõiduki tunnistamisel suurema ohu allikaks saab kohtupraktikast välja tuua Lääne Maakohtu otsuse tsiviilasjas nr 2-290/01 [91]. Antud vaidlus on saanud lahendi ka Tallinna Ringkonnakohtus tsiviilasjana nr 2-2/548/02 [92]. Kõnealuse vaidluse puhul tellis üks isik teiselt küttematerjale. Küttematerjalide mahalaadimise ajal purunes aga sõiduki tross ja sõiduki peal asuv konteiner libises vastu garaaži ust ja seina. Kannatanu nõudis kahju hüvitamist sõiduki liikluskindlustuse kindlustusandjalt. Seega taotles kannatanu kahju hüvitamist sõidukijuhil tsiviilvastutuse (suurema ohu allika valdaja vastutus) kindlustusandjalt. Lääne Maakohus leidis, et sõiduki kast (konteiner) on sõiduki osa ning seetõttu kuulub kokku sõidukiga. Seega tuleb vaadelda sõiduki kasti liikumist sõiduki liikumisena. Sõiduki liikumise tagajärjel tekib sõiduki valdajal vastutus suurema ohu allika valdaja vastutuse sätete kohaselt. Kuivõrd aga sõiduki kui suurema ohu allika valdaja vastutus on kindlustatud läbi liikluskindlustuse süsteemi, peab tekkinud kahjud hüvitama kindlustusandja. Tallinna Ringkonnakohus nõustus antud Lääne Maakohtu tõlgendusega.

---

<sup>23</sup> B.S. Markesinis toob välja, et Saksamaa kohtud ei vaatle seisvat sõidukit suurema ohu allikana ja sellest tulenevalt ei ole kindlustusandjatel kohustust hüvitada kahju, mis on põhjustatud seisva sõiduki poolt [51, lk 298-299]. Teoreetiliselt tasandil tunnistatakse Eestis, et seisev sõiduk ei ole suurema ohu allikas. Samuti tunnistatakse, et liikluskindlustuse puhul on tegemist suurema ohu allika valdaja vastutuse kindlustusega [98]. Samas Eesti kindlustuspraktikas korvatakse käesoleva töö autori kogemuste põhjal ka seisva sõidukiga tekitatud kahju läbi liikluskindlustuse süsteemi. Seega hüvitatakse Eestis liikluskindlustuse alusel kahjusid, mis ei ole kooskõlas suurema ohu allika valdaja vastutuse teooriaga.

Teooria tasandil antud kohtulahendi analüüsimisel leiab käesoleva töö autor, et nimetatud situatsioonis ei saa sõiduki konteineri liikumise tagajärjel tekkinud kahju vaadelda kahju tekkimisena suurema ohu allika läbi. Konteinerit ei saa vaadelda suurema ohu allikana, kuna sellel puuduvad spetsiifilised omadused, milles väljenduks suurem kahju tekke võimalus. Asjaolu, et see konteiner asus mittetöötava mootoriga sõidukil, ei muuda selle riskiastet. See, kas vaadelda konteinerit sõiduki osana või mitte, ei muuda samuti arusaama suurema ohu allikast. Analoogia võib välja tuua, et juhul, kui konteiner oleks asunud mingil muul alusel kui sõiduk (näiteks tellingutel), siis sellisel juhul puuduks igasugune alus apelleerida suurema ohu allikale. Seisval sõidukil asuval konteineril ja tellingutel asuval konteineril ei ole aga spetsiifiliste riskiasjaolude tõttu vahet. Seega võis sellise lahendi põhjuseks olla asjaolu, et kahju hüvitamise kohustus tahetakse panna üha enam kollektiivsele kahju hüvitajale (kindlustusandjale).

Tule- ja plahvatusohtlikkusest rääkides tuleb mainida, et antud kategoorias muutub sõiduk suurema ohu allikaks vaid nimetatud riski olulisel suurenemisel või realiseerumisel, st mitte igas situatsioonis ei saa sõidukit vaadelda suurema ohu allikana seetõttu, et sellel on kütusepaak.

J. Raidla on väitnud, et transpordivahend on suurema ohu allikas alates momendist, kui ta käivitatakse ja seega mittetöötava mootoriga sõidukid ei ole suurema ohu allikaks [63, lk 29].

Käesoleva töö autor ei nõustu antud väitega. Seoses bensiinipaagi ja elektrisüsteemiga võib sõiduk olla suurema ohu allikaks ka mittetöötava mootoriga. Praktikas esineb juhtumeid, kus peale sõidukijuhil sõidukist eemaldumist sõiduk süttib seoses elektrilühisega ja seejärel tulenevalt bensiinipaagis olevast kütusest ka plahvatab. Antud situatsioonis kolmandatele isikutele tekkinud kahju tuleb vaadelda suurema ohu allika valdaja poolt tekitatud kahjuna ja seda vaatamata asjaolule, et nimetatud näite puhul oli tegemist mittetöötava mootoriga sõidukiga.

J. Raidla mittetöötava mootoriga sõiduki väitele oponeerides saab öelda, et kahju tekke põhjus oligi ju esitatud näite puhul spetsiifiline asjaolu – tule- ja plahvatusohtlikkus - miks ühe põhjusena sõidukit peetakse suurema ohu allikaks. Seega, juhul kui antud näite puhul ei saaks sõidukit lugeda suurema ohu allikaks, oleks see vastuolus J. Raidla eelpool toodud suurema ohu allika määratlusega, kuna

just sellises situatsioonis ei allugi sõiduk inimese täielikule kontrollile ja ta loob objektiivselt suurema kahju tekke võimaluse.

Üritades maismaasõidukit käsitleda objekti-, tegevuse- ja liikuvate objektide teooria kohaselt, jõuab käesoleva töö autor järgnevate lahendusteni:

- 1) sõidukit tuleb käsitleda kui ümbritsevale keskkonnale ohtlikke omadusi evivat ja samas inimkäitumisele täielikult mittealluvat materiaalse maailma objekti (*objektiteooria*);
- 2) sõiduki kui suurema ohu allika kasutamist käsitletakse kui ümbritsevaid ohustavat tegevust, mis loob inimesepoolsele kontrollile allumatuse tõttu suurema kahju põhjustamise riski. Seega on antud teooria alusel suurema ohu allika puhul tegemist mitte sõiduki endaga, vaid teatava tegevusega ehk sõiduki kasutamisega (*tegevuse teooria*);
- 3) sõidukit tuleb lugeda suurema ohu allikaks, kuna oma olemuselt kujutab ta suuremat ohtu ja seda läbi liikumisprotsessi (*liikuvate objektide teooria*). Seega on liikuvate objektide teooria aluseks asjaolu, et objektid on suurema ohu allikad üksnes siis, kui neid eksploateeritakse ja nad on liikumises, mitte aga sellisel hetkel, kui nad seisavad.

Kui üritada teooria kõrvale tuua praktilisi näiteid, siis selgub, et ainult ühest teooriast lähtudes on resultaat tihti ebaloogiline.

Nii näiteks võib liikuvate objektide teooria vastu tuua näite, kus parkimisplatsile pargitud sõiduki akust tekib lühis, mille tõttu sõiduk süttib, süüdates ka kõrvalseisvad sõidukid<sup>24</sup>. Antud näite puhul ei ole liikuvate objektide teooria seisukohast lähtuvalt tegemist suurema ohu allikaga tekitatud kahjuga, kuna kahju ei tekkinud sõiduki eksploateerimise ja liikumise tagajärjel. Kui me aga antud situatsiooni vaatleme riskikesksena, siis on arusaadav, et seda juhtumit tuleks jälle pidada erisituatsiooniks, mis peaks minema suurema ohu allika regulatsiooni alla.

Tegevuse teooria vastu saab välja tuua näite, kus samuti sõidukit ei kasutata, kuid mingi lühise tagajärjel plahvatab tema paak. Antud juhul puudub inimtegevus ja seega peaks väitma, et tegemist ei ole suurema ohu allikaga tekitatud kahjuga. Kuid jällegi, lähtudes riski asjaoludest, peaks see olema teisiti.

---

<sup>24</sup> Analoogsete juhtumitega puutub käesoleva töö autor isiklikult kokku paar-kolm korda aastas.

Objekti teooria vastu saab välja tuua eelpool toodud sõiduki uksega kahjutekitamise juhtumi. Sellisel juhul ei ole tegemist ohtlike omadusi eviva ja samas inimkäitumisele täielikult mittealluva materiaalse maailma objektiga, kuna sõiduki uksega tekitatud kahju ei erine oma olemuselt kuidagi näiteks tavalise toaukse avamisega kellelegi isikule hooletult põhjustatud kahjust. Samas, lähtudes kahjude sagedusest, kahju suurusest ja kohtupraktikast, võiks ka seda juhtumit seega pidada suurema ohu allika regulatsiooni alla käivaks.

#### **2.4 Sõiduki valitseja/valdaja kui riskivastutuse kohustatud subjekt**

VÕS § 1056 lg 1 sätestab, et suurema ohu allikaga tekitatud kahjude eest vastutab ohu allikat valitsenud isik. Sealjuures ei anna seadus suurema ohu allika valitseja legaaldefiniitsiooni. Samas VÕS § 1057 kohaselt vastutab mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju ees mootorsõidukit otseselt vallanud isik. Käesoleva töö autor leiab, et valitsemine tähendab tegevust. Riskivastutuse erinevate liikide puhul on suurema ohu allika valitsejateks valdajad, omanikud ja pidajad. Seega saab valitsemist pidada üldmõisteks.

Valdus on AÕS § 32 kohaselt tegelik võim asja üle, kusjuures vastavalt §-le 33 on valdajaks isik, kelle tegeliku võimu all asi on.

Valdajaks võib olla nii füüsiline kui ka juriidiline isik. Vastavalt AÕS § 33 lg-le 3 ei ole valdajaks isik, kes teostab tegelikku võimu asja üle teise isiku korralduste kohaselt tema majapidamises või ettevõttes. Seega ei ole näiteks transpordiettevõtte sõidukijuht sõiduki valdaja situatsioonis, kus ta kasutab sõidukit oma tööülesanneteks. Sellist sõidukijuhti nimetatakse valduse teenijaks tulenevalt tema töösuhtest.

Vene teadlane V.M. Boldinov on toonud välja: „Tundub, et suurema ohu allika kasutamine töösuhte kaudu on oma iseloomult kõige lähedasem Rooma õiguse hoiule (*detentio*), mida iseloomustab vastupidiselt valdusele (*possessio*) asja omandiõiguse puudumine ja juriidilise valduse kaitse puudumine. Töösuhtest tulenev suurema ohu allika kasutamine on töötajapoolne seaduslik tööandja vara kasutamine vastavalt tööandja volitustele. Arvestades seda usaldamist (töötaja lubamine suurema ohu allika juurde), kannab tööandja tsiviilvastutuse riski kannatanu ees. Kui töötaja aga teostab suurema ohu allika ebaseadusliku hõivamise (*occupatio*), vaadeldakse seda kui

töötajapoolset valduse ülevõtmist, k.a. tsiviilvastutuse riski võtmine seoses kahju tekitamisega suurema ohu allikaga“ [8, lk 159].

Valdus jaguneb omakorda seaduslikuks ja ebaseaduslikuks valduseks. Seaduslikud valdajad on näiteks sõiduki rentnikud. Ebaseaduslik valdus jaguneb heauskseks ja pahauskseks. Heauskne valdus on olukord, kus valdaja ei tea, et tal puudub valduseks seaduslik alus või et teisel isikul on suurem õigus asja vallata. Pahauskseks valduseks on olukord, kus isik teab, et tema valduseks puudub seaduslik alus. Teoorias tehakse veel vahet otsese ja kaudse valdaja vahel. Näiteks sõiduki rendi puhul on rendileandja kaudne ja rentnik otsene valdaja [15, lk 22].

Valduse omandamisel omab tähtsust senise ja uue valdaja kokkulepe, tegeliku võimu saavutamine asja üle ning ajafaktor, s.o. tegelik võim asja üle peab olema suunatud pikemale ajaperioodile.

Praktikas on kaks eriti tihedalt esinevat valduse rikkumisega seotud problemaatilist juhtumit:

- 1) juriidilise isiku või teise isiku sõidukit kasutab temaga töö- või teenistussuhetes olev isik väljaspool töö- või teenistusülesandeid;
- 2) sõidukit kasutab kahju tekkimise momendil ebaseaduslik valdaja (enamasti ärandaja), kelle isikut peale kahju tekitamist ei õnnestu selgitada.

Esimese juhtumi puhul tuleb käesoleva töö autori arvates kontrollida tulenevalt asjaõigusseadusest asjaolusid, kas sõidukijuht omab töö- või teenistussuhet ja kas konkreetsel ajahetkel sõidukit kasutades täitis ta töö- või teenistusülesandeid. Sealhulgas võivad kõne alla tulla töötaja ja tööandja vaheline sõiduki kasutamise kokkulepe või siis vaadatakse väljakujunenud praktikat tööandja sõiduki kasutamisel. Juhul, kui mõlemale küsimusele tuleb jaatav vastus, on suurema ohu allika valdajaks tööandja ja seetõttu vastutab tekkinud kahju eest ka tema tulenevalt VÕS §-st 1057 (samas vastutab töötaja kannatanu ees VÕS § 1056 lg 1 alusel suurema ohu allika valitsejana). Juhul, kui aga vastus on eitav, siis on valdajaks sõidukijuht ja sellest tulenevalt vastutab tekkinud kahju eest tema.

Tsiviilkoodeksi kommenteeritud väljaandes leitakse, et kodanikud, kes juhtisid või kasutasid suurema ohu allikat töösuhte tõttu, sõltumata töösuhte vormistamise viisist,

ei kanna vastutust vahetult kannatanu ees. Nad vastutavad ainult suurema ohu allika valdaja ees tööseadusandluse sätete kohaselt [5, lk 493-494]. Analoogsel seisukohal oli ka tsiviilkoodeksiaegne kohtupraktika. Näiteks Tallinna Ringkonnakohus leidis lahendis nr 2-2/979/00 [94], et töötaja ei vastuta TsK § 458 alusel kannatanu ees.

Võlaõigusseaduse kontekstis ei vastuta valduse teenijast töötaja VÕS § 1057 alusel kannatanu ees. Samas saab nimetatud situatsioonis kohaldada VÕS § 1056 lg-t 1 ja lg-t 2. Seega vastutab valduse teenijast töötaja kui suurema ohu allika valitseja.

Ka T. Tampuu on välja toonud, et mootorsõiduki juht vastab igal juhul suurema ohu allika valitseja mõistele ja seega tuleb riskivastutusele võtta ka selline mootorsõiduki juht, kes pole mootorsõiduki valdaja. T. Tampuu seisukohalt vastutab sellisel juhul mootorsõidukijuht, kes ei ole valdaja, VÕS § 1056 alusel ja mootorsõiduki valdaja § 1057 alusel [79, lk 165].

Venemaa õigusteadlaste vastavates diskussioonides tuuakse esile seisukoht, mille kohaselt suurema ohu allika valdaja vastutab kannatanute ees ka sellistel juhtumitel, kus kahju tekitatakse töö- või teenistussuhte välisel ajal (s.o. mitte tööülesandeid täites). Venemaa õigusteoreetikud põhjendavad seda asjaoluga, et mõlema situatsiooni puhul usaldas sõiduki valdaja ise suurema ohu allika vahetu kasutamise konkreetsele töö- või teenistussuhtes olevale isikule ja seetõttu peabki tööandja tema eest vastutama. Venemaa õigusteoreetikute arvates vabaneb tööandja suurema ohu allika valdaja vastutusest üksnes juhtumitel, kus sõiduk oli viidud omaniku valdusest välja tema tahte vastaselt, s.o. töötaja kasutab sõidukit omavoliliselt [8, lk 143-146].

Teine eelpool toodud näide (s.o. sõidukit kasutab tundmatu ebaseaduslik valdaja) on praktikas omane liiklusõnnetuste puhul, kus liikluskahju põhjustanud isik põgeneb liiklusõnnetuse toimumise sündmuskohalt. Enamasti väidab sõiduki omanik või viimane tuvastatav valdaja, et sõiduk oli liiklusõnnetuse toimumise hetkeks viidud tema tahte vastaselt tema valdusest välja. Antud juhtumi raames tuleb situatsioon käesoleva töö autori arvates lahendada vastavalt konkreetsetele tõenditele. Tuleb vaadata, kas eksisteerib tunnistajaid, kes suudavad kinnitada sõiduki ärandamist. Kui vastavad tõendid on olemas, siis sellisel juhul saab rääkida, et liiklusõnnetuse põhjustas pahauskne valdaja. Juhul, kui sõiduki omanikul või viimasel valdajal ei õnnestu leida tunnistajaid, kes kinnitaksid sõiduki ärandamise fakti, ja samuti ei ole

võimalik muude tõenditega välistada tema osalemist liiklusõnnetuses, tuleb pidada teda kui viimast tuvastatavat sõiduki kasutajat sõiduki valdajaks.

## **2.5 Kahjuhüvitis sõidukist suurema ohu allika valdaja vastutuse korral**

T. Tampuu toob välja, et riskivastutuse kohaldamiseks ei ole vaja tuvastada vastutava isiku tegu kahju põhjusena, vaid suurema ohu allika valdaja vastutusele võtmiseks piisab sellest, et suurema ohu allikale iseloomulik kõrgendatud oht realiseerus selle valitsemise käigus ning et selle tulemusena kaotas kannatanu oma elu, kahjustati tema tervist või siis asja [79, lk 162].

Tsiviilkoodeksi kommenteeritud väljaandes leitakse, et suurema ohu allika valdaja vastutuse puhul ei ole kahju tekitamine mitte valdaja isikliku teo (tegevuse või tegevusetuse) tagajärjeks, vaid suurema ohu allikaks nimetatavate asjade või ainete kahjulikest omadustest tingitud toime tagajärg [5, lk 494].

Käesoleva töö autor nõustub, et suurema ohu allika valdaja vastutuse kohaldamiseks ei ole vaja tuvastada vastutava isiku tegu põhjusena. Suurema ohu allika valdaja vastutusele võtmiseks piisab, et kõrgendatud oht realiseerus.

Kahju on selline õigusega kaitstavate hüvede vähenemine või nendest ilmajäämine, mida on võimalik hinnata rahas ja seeläbi hüvitada. Seejuures hüvitise aluseks on objektiivne arusaam sellest, milline oleks olnud olukord, kui hüvede vähenemist või nendest ilmajäämist ei oleks toimunud. Kahju hüvitamise eesmärgiks on kannatanu asetamine võimalikult samasse positsiooni, mis tal oli enne kahju tekkimist. Antud põhimõtte väljendub LKindlS § 47 lg-s 3, mille kohaselt on varakahju hüvitamise eesmärk kindlustusjuhtumieelse olukorra taastamine. Analoogne põhimõtte tuleneb ka VÕS § 127 lg-st 1.

Rääkides kahjust teoreetilises plaanis, saab välja tuua :

- 1) isikukahjud, nagu elu, tervis jne;
- 2) varakahjud, nagu vara kahjustumine või kaotus;
- 3) au ja väärkuse kahjustamine.

Suurema ohu allika poolt tekitatud kahju korral saame eranditult rääkida vaid esimesest kahest kategooriast, s.o. isikukahjust<sup>25</sup> ja varakahjust.

Kahju puhul lähtutakse *restitutio ad integrum* põhimõttest – s.o. tekitatud kahju tuleb hüvitada täies ulatuses (v.a. osasüü korral). Liikluskindlustuse seaduses väljendub antud põhimõte § 44 lg-tes 1 ja 2.

Varaline kahju jaotub omakorda otseseks kahjuks (*damnum emergens*) ja saamata jäänud tuluks (*lucrum cessans*). Varaline kahju hüvitatakse kas rahas või natuuras. Sealjuures LKindlS § 47 lg 8 kohaselt otsustab liikluskindlustuse puhul hüvitamise vormi kindlustusandja ning erimeelsuste korral teostatakse rahaline hüvitamine. Natuuras toimivat kahju hüvitamist tuleb sõidukiga tekitatud kahjude korral reeglina harva ette. Praktikast tuleb käesoleva töö autori isiklike kogemuste järgi suurematel Eesti kindlustusseltsidel kord paari aasta kohta ette juhtum, kus kannatanule ostetakse asendussõiduk. Reeglina toimub kahju hüvitamine rahas ja kannatanu ise ostab endale vajadusel asendussõiduki.

Vara hävimisel või vara kahjustumisel saab tekkinud kahju ulatuse järgi liigitada alljärgnevalt:

- 1) vara hävimisel – uue samaväärse asja soetamiseks tehtud mõistlikud kulud või kui samaväärset asja ei ole võimalik soetada, siis selle väärtus;
- 2) vara kahjustumisel – mõistlikud kulud, mis tehakse vara taastamiseks kahjustumiseelse olukorra ennistamisel;
- 3) nii vara hävimisel kui kahjustumisel - tulud, mida kannatanu oleks saanud juhul, kui negatiivset tagajärge ei oleks saanud.

Lisaks näeb VÕS § 132 lg 4 ette, et kui kahjustatud asi oli kannatanule vajalik või kasulik eelkõige tema kutsetegevuseks või tööks, siis kuuluvad hüvitamisele samaväärse asja kasutamiseks tehtud kulud, mida kannatanu teeb, seoses kahjustatud asja parandamise või uue asja soetamise ajal.

---

<sup>25</sup> Isikukahjuga seotud valu ja vaeva hüvitamiseks läbi liikluskindlustuse süsteemi on Eestis Sotsiaalministri määrusega kehtestatud vastav kord [136].

Vara hävimisest ja vara kahjustumisest tulenev kahju kuulub liikluskindlustuse alusel hüvitamisele (LKindIS §§ 34 ja 35). Sealjuures Eestis ei kuulu saamata jäänud tulu liikluskindlustuse alusel hüvitamisele (LKindIS § 44 lg 3 p 4). Käesoleva töö autori arvates ei ole käesoleval hetkel Eestis otstarbekas saamata jäänud tulu hüvitamist liikluskindlustuse seaduses sätestada, kuivõrd see tõstaks liialt suures ulatuses kindlustustariife. Mandri-Euroopa ja Skandinaavia riikides on saamata jäänud tulu hüvitamine liikluskindlustuse alusel lahendatud erinevalt. Eksisteerib riike, kus see hüvitatakse (näiteks Rootsi) ning riike, kus ei hüvitata (näiteks Läti ja Leedu) [48 ja 144]. Samuti ei kuulu liikluskindlustuse seaduse alusel Eestis hüvitamisele (LKindIS § 44 lg 3 p 5) nn asendusauto rentimiseks tehtud kulud (VÕS § 132 lg 4). Ka nimetatud kulude hüvitamist läbi liikluskindlustuse süsteemi ei pea käesoleva töö autor seoses võimaliku kindlustustariifi tõusuga lähiajal mõistlikuks.

Vara hävimise puhul saab omakorda rääkida kahest võimalusest:

- 1) kahju tekitaja kompenseerib 100% tekkinud kahju ja omandab kahjustatud vara;
- 2) kahju tekitaja kompenseerib vahe, mille võrra on rikutud vara maksumus vähenenud (s.o. kahjustuseelse vara väärtuse ja jääkväärtuse vahe).

Liikluskindlustuse seaduses tuleneb antud põhimõtte §§-st 34 ja 37 ja võlaõigusseaduses §-st 127.

Sõidukite vigastumise tagajärjel tekkinud kahju puhul loetakse reeglina majanduslikult ja tehniliselt põhjendamatuks sõiduki remondi hüvitamine juhul, kui see ületab 70% sõiduki kahjustumise eelsest väärtusest – sellisel juhul hüvitatakse kannatanule:

- 1) sõiduki kahjujuhtumi eelne väärtus ja hävinud sõiduk antakse üle kahju hüvitajale,
- 2) sõiduki kahjujuhtumi eelse väärtuse ja sõiduki kahjujuhtumi järgse jääkväärtuse vahe.

Isikukahjude (tervisekahjustus) puhul seisneb kahju reeglina kulutustes, mida tuleb teha vigastada saanud isiku raviks, samuti tema saamata jäänud tulu ja/või tulu vähenemine, matusekulud, kannatanu hukkamise puhul tema ülalpidamisel olnud

isikute ülalpidamise äralangemisest tingitud kahju, valu ja vaev. Liikluskindlustuse seaduses on vastavad põhimõtted sätestatud §§-des 23-33.

Kindlustuspraktikas on tõsiseid probleeme tekitanud LKindIS § 32 lg 4 tõlgendamine. Nimelt näeb LKindIS § 28 lg 2 ette, et üheks isikukahju liigiks on ülalpeetava elatise vähenemine. LKindIS § 32 lg 4 sätestab omakorda, et elatise vähenemise hüvitis määratakse pere igale liikmele, kelle elatis vähenes hukkunu osa äralangemise tõttu. Sealjuures sätestatakse, et hukkunu ülalpeetavaiks (pereliikmeks) võivad olla tema lesk, alaealised lapsed, töövõimetud täisealised lapsed, ülalpidamisel olnud töövõimetud vanemad ja muud ülalpidamisel olnud töövõimetud isikud. Käesoleva töö autori kogemuste järgi hüvitasid kõik Eestis tegutsevad kindlustusseltsid aastaid kahjusid hukkunute leskedele, kes ei olnud ülalpeetavad. Antud situatsioonis leiti, et kuivõrd töövõimelise lese elatustase vähenes seoses elukaaslase hukkumisega, peaks tekkinud vahe korvama liikluskindlustuse seaduse mainitud sätte alusel. Käesoleva töö autor ei pea sellist hüvitise maksmist õigeks. VÕS § 129 lg 3 sätestab, et kui isikul, kelle surm põhjustati, oli surma ajal seadusest tulenev kohustus teist isikut ülal pidada, peab kahju hüvitamiseks kohustatud isik maksma sellele isikule mõistliku rahalise hüvitisele, mis vastaks ülalpidamise suurusele, mida surmasaanu oleks oma eeldatava eluea kestel sellele isikule andnud. Seega vastutab kahju põhjustaja ilma kindlustuseta lese ees ainult siis, kui hukkunul eksisteeris seadusest tulenev ülalpidamiskohustus. Abikaasade ülalpidamise kohustus on sätestatud PKS §§-des 21 ja 22. PKS §-i 21 kohaselt on abikaasal ülalpidamise kohustus teise abikaasa suhtes, kui viimane on: töövõimetu, rase või alla kolmeaastast last kasvatav. Lisaks sätestab PKS § 22 ka teatud erijuhud lahutatud abikaasade suhtes. Seega peab kahju põhjustaja ainult PKS §§-de 21 ja 22 kriteeriumitele vastavatele leskedele maksma VÕS § 129 lg-s 3 ja § 129 lg-s 4 sätestatud ülalpidamise hüvitist. LKindIS § 2 kohaselt on liikluskindlustus suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus ning samuti §-s 27 sätestatud juhtudel õnnetusjuhtumite kindlustus. Kuivõrd mainitud situatsiooni ei saa pidada LKindIS § 27 alla käivaks, tuleb seega lähtuda eeldusest, et tegemist on tsiviilvastutuse kindlustusega. Käesoleva töö autor leiab, et kindlustusandja vastutus tsiviilvastutuse kindlustuse puhul ei saa olla laiem kui seda on kahju põhjustanud isiku vastutus. Antud asjaolu tuleneb ka VÕS §-st 510, mis sätestab, et vastutuskindlustuse korral (s.t. ka liikluskindlustuse puhul) peab kindlustusandja täitma kindlustusvõtja asemel kohustuse hüvitada kahju, mille kindlustusvõtja on

tekitanud kolmandale isikule. Käesoleva töö autor leiab ühtlasi, et liikluskindlustuse puhul peab kindlustusandja kahju hüvitamisel lähtuma võlaõigusseaduse sätetest, kui liikluskindlustuse seaduses pole sätestatud erinormi. Antud juhul ei saa LKindIS § 32 lg-t 4 pidada erinormiks. Seega peab ka kindlustusandja hukkunu lesele ülalpidamise hüvitise maksmisel LKindIS § 32 lg-t 4 tõlgendama kooskõlas VÕS § 129 lg-tega 3 ning 4 ja PKS §§-dega 21 ja 22.

Suurema ohu allika valdaja vastutuse puhul on tegemist kõrgendatud varalise vastutusega, s.o. vastutus järgneb olenemata süüst (süüta vastutus).

Sõidukist suurema ohu allika valdaja vastutus on reeglina süüta vastutus. Samas on Riigikohus lahendis nr [3-2-1-11-00](#) [101] leidnud, et mitme suurema ohu allika valdaja poolt ühiselt neile endile kahju tekitamise korral tuleb suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlaksmääramisel arvestada iga suurema ohu allika valdaja süü suurust.

Antud kohtulahendi puhul toimus liiklusõnnetus situatsioonis, kus mõlemad sõidukijuhid sõitsid ristmikule kollase fooritulega. Seega rikkusid mõlemad sõidukijuhid tahtlikult või hooletusest liikluseeskirju. Hageja apelleeris antud vaidluses asjaolule, et suurema ohu allika valdaja vastutus on süüta vastutus, st temale tekkinud kahju tuleb vastaspoolel hüvitada täies ulatuses. Kostja vastupidi leidis, et kuivõrd esineb mõlema sõidukijuhi süü liiklusõnnetuse toimumises, siis peavad mõlemad sõidukijuhid kandma ise oma kahjud. Riigikohus leidis, et juhul, kui liiklusõnnetuse põhjustas mõlema sõidukijuhi süüline käitumine, siis tuleb kostja tsiviilvastutuse kindlaksmääramisel arvestada mõlema sõidukijuhi süü suurust.

H. Sepp toob välja, et mitme mootorsõiduki kokkupõrke puhul tuleb suurema ohu allika valdajate vastutuse kindlaksmääramisel arvesse võtta iga suurema ohu allika valdaja süü suurust. Seega, juhul kui kokkupõrke põhjustas ainult ühe valdaja süüline käitumine, siis peab kogu tekkinud kahju täies ulatuses hüvitama süüdlane, aga kui kokkupõrge toimus mõlema süülise käitumise tagajärjel, siis tuleb nende tsiviilvastutuse kindlaksmääramisel arvestada kummagi süü suurust [75, lk 1184].

Käesoleva töö autor jagab seisukohta, et mitme suurema ohu allika omavahelise kahjutekitamise puhul tuleb tsiviilvastutuse kindlaksmääramisel arvestada mõlema suurema ohu allika valdaja süü suurust.

Kui mitme mootorsõiduki kokkupõrkamisega on tekitatud kahju kolmandale isikule, siis vastutavad suurema ohu allika valdajad kannatanu ees solidaarselt, olenemata oma süüst [74, lk 36].

Seega ei ole süül tähtsust situatsioonides, kus üheks osapooliks ei olnud suurema ohu allikas, aga kahju põhjustati suurema ohu allikast sõidukiga, samas kui mitme suurema ohu allikast sõiduki üheaegsel esinemisel kahju tekkimises tuleb vaadata suurema ohu allika valdajate süüd<sup>26</sup>.

Antud peatükis uuritud maismaasõidukist suurema ohu allika valdaja vastutuse küsimused on aluseks edaspidi analüüsivatele liikluskindlustuse süsteemidele.

---

<sup>26</sup> Puudutades liiklusõnnetuses osalevate juhtide süü küsimust, väärrib äramärkimist asjaolu, et näiteks Eestis lahendavad nii politsei, kohus kui ka kindlustusandjad käesoleva töö autori isiklike kogemuste põhjal süü küsimuse 95% ühe või teise juhi kasuks või kahjuks. Segasüüga lõppevaid liiklusõnnetusi on meie praktikas väga vähe ja enamuse segasüü juhtumeid lahendatakse 50/50% lõpplahendiga. Samas Rootsi samasisuline praktika on käesoleva töö autori kogemuste järgi vastupidine, s.o. seal on 95% liiklusõnnetusi segasüülised, kusjuures enamusel juhtudest ei jagune süü mitte 50/50%, vaid on tegemist muude proportsioonidega (näiteks 95/5% jne).

### 3. LIIKLUSKINDLUSTUSE SÜSTEEMID

#### 3.1 Liikluskindlustuse ajalooline kujunemine ja paiknemine Eesti kindlustussüsteemis

20. sajandi alguses, kui sõidukid hakkasid massiliselt levima, tõi see kaasa diskussiooni vajaduse üle kaitsta kolmandaid isikuid sõidukite kui suurema ohu allikate tekitatud kahjude eest. Antud vajaduse tingisid üha sagedasemad juhtumid, kus isikud said liiklusõnnetustes vigastada. Selle tulemusena hakkas Euroopas levima mootorsõiduki kui suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus, mida praegusel hetkel laiemalt tuntakse liikluskindlustusena.

Kohustusliku kindlustusena on liikluskindlustuse kehtestamise aeg Euroopa riikides olnud küllaltki erinev. Ühena esimestest maailma riikidest kehtestati liikluskindlustus kohustuslikuna Saksamaal 1909<sup>27</sup>, samas näiteks teistes riikides leidis see aset järgmistel aegadel: Soomes 1959, Hollandis 1963, Jugoslaavias 1965, Itaalias 1969, Taanis ja Luksemburgis 1976, Kreekas 1980, Hispaanias 1982, Portugalis ja Poolas 1985, Suurbritannias 1988<sup>28</sup>, Belgias 1989, Eestis 1993<sup>29</sup>, Venemaal 2004 [17, 30, 34 ja 69]. Endise NSVL territooriumil ei olnud liikluskindlustus kohustuslik kindlustus.

Peale Teist maailmasõda, kui Euroopa piirid avanesid, kerkisid seoses isikute reisimisega üles probleemid, kuidas kaitsta kannatanuid kahju eest, mida tekitavad välisriigi kodanikud, kes peale liiklusõnnetusi naasesid oma kodumaale. Antud situatsioonis sõltus tihti liiklusõnnetuses kannatanutele kahju hüvitamine üksnes sellest, kas kannatanu ja kahjutekitaja riigi vahel eksisteerisid vastastikused kokkulepped.

Selle probleemi tõstatas Euroopas 1949. aastal Genfis Euroopa Komisjoni Riigisisene Transpordikomitee. Selle tulemusena võeti alates 1. jaanuarist 1953 kasutusele nn roheline kaardi süsteem. Alates nimetatud hetkest võib rääkida esimesest rahvusvahelisest suurema ohu allika valdaja poolt tekitatud kahju hüvitamise reguleerimise süsteemist.

---

<sup>27</sup> Esimene kohustuslik vastutuskindlustuse liik, mis 1871. aastal Saksamaal kehtestati, oli raudteevedajate vastutuskindlustus [29, lk 575].

<sup>28</sup> Esimene teadaolev vabatahtlik liikluskindlustuse leping maailmas sõlmiti 1898. aastal Suurbritannias [6, lk 219].

<sup>29</sup> Eestis võeti liikluskindlustuse seadus vastu 1992 aastal [131]. Antud seadus pidi esialgselt hakkama kehtima alates 01.01.1993, kuid tänu ühiskondlikule vastuseisule jõustus seadus kahes etapis. Nimelt alates 01.07.1993 oli liikluskindlustuse lepingu sõlmimine vabatahtlik ja alates 01.10.1993 muutus liikluskindlustuse lepingu sõlmimine kohustuslikuks.

Käesoleval hetkel võib liikluskindlustuse süsteemid jagada käesoleva töö autori arvates tinglikult kolme tasandisse:

- a) siseriiklikud liikluskindlustuse süsteemid;
- b) roheline kaardi liikluskindlustuse süsteem;
- c) Euroopa Liidu poolt reguleeritud liikluskindlustuse süsteem;

Samas tuleb ära märkida, et seoses Euroopa Liidu poolse õigusaktide harmoniseerimise protsessiga kaotavad Euroopa Liidu liikmesriikide siseriiklikud liikluskindlustuse süsteemid üha enam oma eripära ja on kujunemas üksteisele äärmiselt sarnane süsteem. Süsteemi ühtlustamine on sõiduki kasutajate ja ka kannatanute seisukohast käesoleva töö autori arvates väga hea. Süsteemi ühtlustamine soodustab ja kergendab oluliselt isikute reisimist sõidukitega.

Eesti Vabariigis võeti poliitiline otsus saada Euroopa Liidu liikmeks selgesõnaliselt vastu 24.11.1996 vormistatud ametlikus avalduses EL Nõukogule, mis anti eesistujale Hispaaniale üle 28.11.1995 [61, lk 210]. Peale seda on Eesti Vabariigis toimunud aktiivne seaduste harmoniseerimine EL õigusaktidega, mille liikluskindlustust puudutava tulemusena võeti 2001. aastal vastu uus liikluskindlustuse seadus [133], mis suures enamuses vastab EL direktiividele.

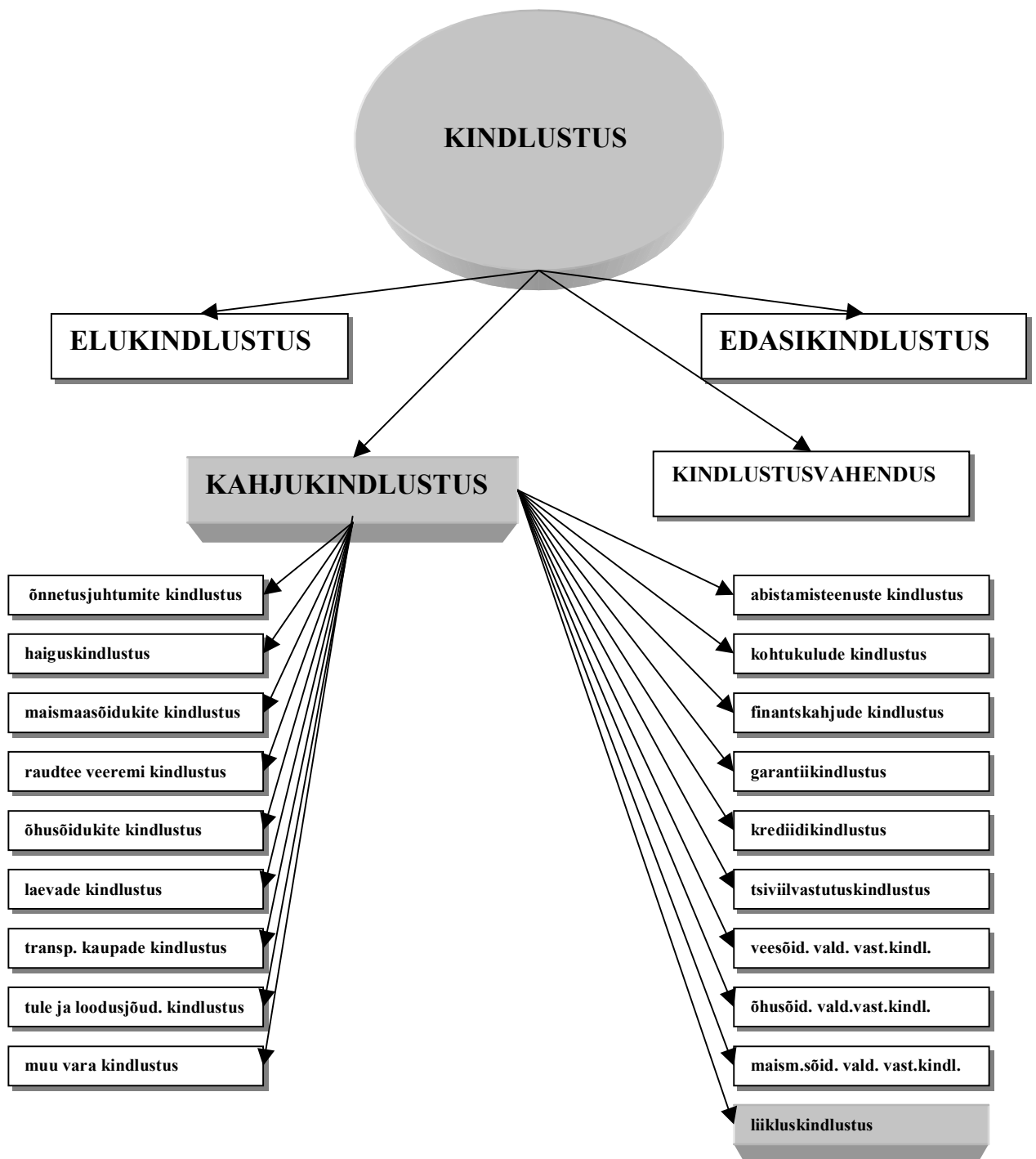
Eesti Vabariigi kindlustussüsteemi kohaselt on liikluskindlustuse puhul tegemist kahjukindlustuse ühe liigiga<sup>30</sup>. Sealjuures eristatakse meil liikluskindlustust ja vabatahtlikku mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustust. See tähendab, et tegemist on kahe erineva kahjukindlustuse liigiga. Käesoleva töö autori arvates on selline jaotus vaieldav, kuna vabatahtliku mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustust ja kohustuslikku mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustust ehk liikluskindlustust võiks vaadelda ka mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustuse alaliikidena. Seda põhjendusel, et nende kahe liigi vahe on ainult selles, et üks on neist kohustuslik ja teine vabatahtlik. Analoogiana võib välja tuua, et tsiviilvastutuskindlustus on Eesti Vabariigi kindlustussüsteemi kohaselt kahjukindlustuse üks alaliik ning selle

---

<sup>30</sup> T. Tampuu väidab, et eristada tuleb kahjukindlustust ja vastutuskindlustust [80]. Käesoleva töö autor ei nõustu nimetatud väitega. Tulenevalt KindlITS §-st 8 on vastutuskindlustus kahjukindlustuse liik. Ka võlaõigusseaduse seletuskiri [88] toob välja, et seaduse ülesehituse seisukohast käsitletakse kõigepealt kahjukindlustuse üldregulatsiooni ja edasi kahjukindlustuse eriliikide regulatsiooni (s.o. kaupade veokindlustus, vastutuskindlustus ja õiguskaitsekindlustus). Kindlustusteoreetikud toovad välja, et kuna vastutuskindlustus on spetsiifiline, raske ja laiaulatuslik kindlustuse liik, siis erialakirjanduses käsitletakse seda tihti eraldi. Eraldi uurimisele vaatamata jääb aga vastutuskindlustus kahjukindlustuse liigiks [41, lk 135].

alaliikideks on nii vabatahtlikud ametikindlustused kui ka kohustuslikud ametikindlustused.

Tulenevalt KindlITS §-st 8 paikneb liikluskindlustus Eesti kindlustussüsteemis järgneva skeemi kohaselt:



### 3.2. Mandri-Euroopa ja Skandinaavia liikluskindlustuse süsteemid

Siseriiklike liikluskindlustuse süsteemide puhul on erinevused riikide vahel suured. Liikluskindlustus eksisteerib kolmes erinevas vormis: vabatahtliku, kohustusliku ja sundkindlustusena.<sup>31</sup>

Eesti, Läti, Leedu, Soome ja Rootsi liikluskindlustuse süsteemide analüüsimise järel jõudis käesoleva töö autor järeldusele, et need on oma ülesehituselt ja põhimõttelt väga sarnased. Liikluskindlustus eksisteerib nimetatud riikides kohustusliku kindlustusena, mille alusel hüvitatakse nii isiku- kui ka varakahju. Kõik teeliikluses osalejad on kaitstud läbi ühtse riiklikult küllaltki rangelt reguleeritud süsteemi. Juhul, kui kahju tekitajal puudub kindlustus, hüvitab tekkinud kahju kohalik rahvuslik büroo, kes pärast nõuab regressi korras kahjutekitajalt hüvitatud kahjud tagasi (Eestis tuleneb vastav alus LKindIS § 48 lg-st 1).

Aegumine, s.o. kannatanu nõudeõigus kindlustusandja vastu, varieerub Hispaanias kehtivast ühest aastast kuni Andorra 30 aastani. Erinevates riikides tuleneb aegumine erinevatest alustest, s.o. liikluskindlustuse seadusest või tsiviilseadustikust. Käesoleva töö autor leiab, et ka kannatanu nõudeõiguse aegumine liikluskindlustuse kontekstis on valdkond, mis Euroopa Liidus vajaks ühtlustamist. Seoses piiride avatusega reisivad Euroopa Liidu kodanikud palju sõidukitega. Reeglina hüvitab välismaal tekkinud kahju sellistel juhtudel kannatanu vabatahtliku sõidukikindlustuse kindlustusandja, kes seejärel esitab nõude kahju põhjutanud isiku liikluskindlustuse kindlustusandja vastu. Antud asjaolu tuleneb sellest, et kannatanul ei ole aega jääda välisriiki oma sõidukit remontima. Tulenevalt kahjukäsitluse protseduuridest võib aga kannatanu kindlustusandjal kuluda nõude esitamiseks kahju põhjutanud isiku liikluskindlustuse kindlustusandja vastu tunduvalt rohkem, kui näiteks Hispaanias

---

<sup>31</sup> Eristamine, kas on tegemist kohustusliku või sundkindlustusega, toimub kindlustusandja ja lepingu sõlmimise kohustusliku või vabatahtliku iseloomu järgi. Sundkindlustust peetakse tihti sünonüümiks sotsiaalkindlustusele. Sundkindlustuse puhul on kindlustusandjaks riik või meie praktikas nüüd ka seaduse alusel selleks moodustatud avalik-õiguslik juriidiline isik (Haigekassa). Sundkindlustus võib olla nii kassapõhine ehk "pay as you go" kui reservipõhine, enamasti on rakendamisel põhiliselt esimesel variandil baseeruvad segaskeemid, kus kogumise osa kipub olema teoreetiline. Kohustuslik kindlustus ja vabatahtlik kindlustus on mõlemad reservipõhised ja erinevus on vaid lepingu sõlmimise kohustus kohustusliku kindlustuse puhul. Kohustusliku ja vabatahtliku kindlustuse puhul on poolte õigused tagatud selge lepingulise alusega. Sundkindlustuses on tegemist seaduses kajastunud ühiskondliku kokkuleppega, tavaliselt on kindlustatu huvi kajastatud märkimisväärse osas seadusest alamal seisvates õigusaktides, poolte õigused ja kohustused ei ole tasakaalus, kuna tegemist on "pay as you go" süsteemiga.

kehtiv üheaastane aegumistähtaeg. Ka Eesti LKindlS § 42 lg-s 1 sätestatud 18-kuuline aegumine on kindlustuspraktikas probleemiks. Nimelt võivad liiklusõnnetust puudutavad väärtemenetlused ja kriminaalmenetlused kesta kauem kui 18 kuud. See tähendab, et kannatanu vabatahtliku kindlustuse kindlustusandjal puudub info, kes on potentsiaalse liikluskahju põhjustaja kindlustusandja, ja seega ei saa ta ka esitada 18 kuuga nõuet. Käesoleva töö autori arvates peaks Eesti kontekstis olema liikluskindlustuse seadusest tulenev nõudeõiguse aegumine 3 aastat. Kolmeaastane aegumise tähtaeg peaks olema käesoleva töö autori isiklike kogemuste põhjal ka piisav Euroopa Liidu liikmesriikides tegutsevatele kindlustusseltsidele omavahelisteks nõuete esitamiseks.

*Actio directa*<sup>32</sup> printsiipi tunnistatakse enamikes Euroopa riikides (v.a. Suurbritannia). Kindlakstegemata jäänud sõidukijuhtide poolt tekitatud kahjudest kuuluvad hüvitamisele ainult isikukahjud. Üldiselt on enamike Mandri-Euroopa riikide liikluskindlustussüsteemide ülesehitus sarnane. Üldpõhimõtted on läbi EL poolse siseriiklike seaduste harmoniseerimise muutunud sarnaseks [21].

Enamikes Euroopa riikides hüvitab liikluskindlustus ka kahju põhjustanud sõidukis viibinud kaasreisijatele tekkinud isikukahju. Samas näiteks Bulgaarias hüvitatakse kahjutekitanud sõidukis olnud isikukahju vaid avalike transpordivahendite puhul (s.o. bussid, trollid jms). Itaalias on isikukahju hüvitamine välistatud sellistel juhtumitel, kui sõiduk oli väljunud omaniku valdusest tema tahte vastaselt, v.a. juhtum, kui ka kaasreisija oli sõidukis vägivaldselt [11]. Lätis aga ei kuulu isikukahju kaasreisija

---

<sup>32</sup> *Actio directa* printsiip tähendab kindlustuses kahjustatud isiku õigust esitada nõue otse kahjutekitaja kindlustusandja vastu. Antud printsiip on tekkinud vastukaaluks arusaamale, et otsene kahjunõue kahjutekitaja kindlustusandja vastu ei ole lubatud, kuivõrd see ei oleks vastavuses lepingusuhete põhimõttega. Kaasaegne kontinentaal-euroopa kindlustusteooria leiab, et kahjutekitaja vastutuse aspekti ja kindlustuse aspekti ei saa hoida üksteisest lahus ega käsitleda kui kahte erinevat küsimust. Antud arvamuse muudatus on tingitud asjaolust, et vastupidisel juhul oleksid esiplaanil kindlustusvõtjast kahjutekitanud isiku huvid. Samas on Euroopa kindlustusõigus muutunud üha kannatanukeskemaks ja seega peab vastutuskindlustus teenima kannatanu huve, mitte niivõrd kahjutekitaja huve. *Actio directa* printsiibi ühed esmased kindlustusõigusesse sisseviijad on Rootsi, oma 1927. kindlustusseadusega, ja Norra 1930. aasta kindlustusseadusega, kus esmakordselt lubati teatud juhtudel kannatanule otsest nõudeõigust kahjutekitaja vastutuskindlustuse kindlustusandja vastu. Käesoleval hetkel peetakse *actio directa* printsiipi enamikes kontinentaal-euroopa riikides kohustusliku vastutuskindlustuse (eriti liikluskindlustuse) puhul loomulikuks. Antud muudatus kindlustusteoorias peegeldab ühiskonna arusaama muutumist, kus arusaamine kahjuhüvitamisest kui subjektiivsest ja individualistlikust lähenemisest on muutumas objektiivseks ja kollektiivseks lähenemiseks [85]. Liikluskindlustuses viis Euroopa Liit *actio directa* printsiibi kohustuslikuna sisse oma liikmesriikide jaoks nn neljanda liikluskindlustuse alase direktiiviga [117].

puhul hüvitamisele sellisel juhul, kui kaasreisija on samal ajal selle sõiduki omanik [48]. Käesoleva töö autor ei pea liikluskindlustuse eesmärki silmas pidades õiglaseks olukorda, kus osa liiklusõnnetuses saadud isikukahju ei hüvitata. Sellest tulenevalt võib pidada Eestis kehtivat regulatsiooni, kus LKindIS § 27 kohaselt hüvitatakse isegi kahju põhjustanud isiku isikukahju, õigustatuks<sup>33</sup>. Eestis kehtiva vastava süsteemi (LKindIS § 27) kavatakse rakendada lähiajal ka Euroopa Liit (vt Euroopa Liidu poolsed arengud liikluskindlustuse edaspidisel reguleerimisel).

Liikluskindlustuse leping tuleb reeglina sõlmida kõigi registreerimisele kuuluvate maismaasõidukite suhtes. Haagiste või poolhaagiste kindlustuse suhtes eksisteerib kaks erinevat lähenemist. Haagiste suhtes tuleb sõlmida eraldi liikluskindlustuse leping või siis katab nendega tekitatud kahju veduksõiduki kindlustus. Eesti kontekstis on praktikutele tekitanud tõsisemid probleeme LKindIS § 36 tõlgendamine. Nimetatud sätte kohaselt loetakse haagisega tekitatud kahju haagist vedanud sõiduki valdaja tekitatuks, kui haagis oli haakes vedanud sõidukiga. Käesoleva töö autori arvates võib vastavat sätet tõlgendades kooskõlas LKindIS §§-ga 4 lg 1, 5 lg 2 ja 7 lg 1 jõuda järeldusele, et Eestis hüvitatakse haagisega tekitatud kahju haagise suhtes liikluskindlustuse lepingu sõlminud kindlustusandja poolt. Samas peab käesoleva töö autor otstarbekaks LKindIS § 36 sõnastuse täpsustamist sellisel, et välistada analoogsed vaidlused. KfzPflVV § 3 lg 1 kohaselt kehtib Saksamaal Eestile vastupidine regulatsioon, s.t. seal hüvitab haagisega tekitatud kahju vedukauto suhtes liikluskindlustuse lepingu sõlminud kindlustusandja. Käesoleva töö autor leiab, et küsimus, kas kahju hüvitab vedukauto või haagise kindlustusandja, on puhtalt tehniline ja majanduslik küsimus, kuivõrd lahenduse valikust sõltub ainult kindlustustariif.

Kindlustussummad on riikide lõikes erinevad – on riike, kus kindlustussummad on piiratud (näiteks Eesti<sup>34</sup> ja Läti) ja samas eksisteerib riike, kus kindlustussumma ei ole piiratud (näiteks isikukahjud Prantsusmaal) [20 ja 21].

---

<sup>33</sup> Käesoleva töö autori arvates saavutatakse sellega olukord, kus liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitatakse ühes süsteemis (s.t. kahju hüvitamine ei ole jagatud Haigekassa, liikluskindlustuse kindlustusseltsi ja kahju tekitaja vahel).

<sup>34</sup> Vt kindlustussummade kujunemist Eestis: VV määrus nr 312 [134], VV määrus nr 413 [135], rahandusministri määrus nr 82 [139], rahandusministri määrus nr 111 [140].

Kahju hüvitamise suuruse otsustamise seisukohalt on omapärane Läti liikluskindlustuse süsteem. Nimelt ei oma sealsed kindlustusandjad iseseisvalt õigust otsustada kahju suuruse üle. Kahju suuruse peab Lätis tuvastama sõltumatu ekspertiisibüroo (LTVLKS §§-d 32 ja 36)<sup>35</sup>. Kindlustusandja on kindlustusjuhtumi tuvastamise järgselt kohustatud hüvitama ekspertiisibüroo tuvastatud kahju suuruse. Käesoleva töö autori arvates on selline süsteem ebaefektiivne ja vale. Nimelt ei pruugi ekspertiisis märgitud kahju suurus vastata reaalsele remondifirmade maksumustele. Eksperdid võtavad aluseks keskmised hinnad ja seetõttu ei kattu need tihti reaalse teenuste ja varuosade maksumusega. Selle tõttu esinevad praktikas sagedasti juhtumid, kus ekspertiisis märgitud kahju suurusest ei jätku sõiduki remondiks või vastupidi: kannatanu saab liiklusõnnetuse tagajärjel tulu, kuna remont õnnestub teostada odavamalt. Samuti ei soosi selline ekspertiiside alusel maksmine sõidukite reaalset remontimist, kuna sõidukijuhid on sageli nõus avariilise sõidukiga edasi sõitma. Seega leiab käesoleva töö autor, et Eesti liikluskindlustuse praktika, kus sõiduki vigastusest tulenev kahju makstakse reeglina kindlustusandjate poolt vahetult remondifirmadele, on majanduslikult kasulik ja liikluskindlustuse eesmärke silmas pidades ka õiglasem.

Eelkõige Põhjamaades on viimasel aastakümnel selgelt näha suundumus, kus läbi liikluskindlustuse süsteemi muutub suurema ohu allika valdaja vastutus üha laiemaks. Üheks klassikaliseks juhtumiks, mille üle Eesti spetsialistid on soomlastega diskuteerinud, on Soomes toimunud alljärgnev kahju. Sõiduauto salongis oli täispuhutud õhupall, mis seoses kuuma suveilmaga paisus ning selle tulemusena lõhkes. Lõhkenud õhupalli tükk lendas silma sõidukis istunud kaasreisijale. Soomlased hüvitasid sõidukis istunud reisija isikukahju sõidukivaldaja liikluskindlustuse kindlustuslepingu alusel, väites, et sellises situatsioonis on tegemist suurema ohu allika valdaja vastutusega. Kui lähtuda eelpool toodud suurema ohu allika valdaja teooriatest, siis käesoleva töö autori arvates on täiesti võimatu sellist juhtumit kuidagi paigutada suurema ohu allika valdaja vastutuse alla, kuna esiteks ei ole õhupall suurema ohu allikas ja teiseks katab liikluskindlustus sõidukist suurema ohu allikaga tekitatud kahju, mitte muude potentsiaalsete suurema ohu allikatega tekitatud kahju. Eesti õigusarusaamade kohaselt võiks diskuteerida, kas sellisel juhul

---

<sup>35</sup> LKindIS § 47 ja LVLKS § 18 lg 4 kohaselt määravad Eestis ja Leedus liikluskahju suuruse kindlustusandjad tulenevalt kogutud tõenditest.

ei ole tegemist tavalise lepinguvälise kahju tekitamisega. Seega on Põhjamaades selgesti näha trend, kus üritatakse minna üha enam eelnevate sajandite individuaalse vastutuse põhimõttelt üle kollektiivse vastutuse ühele võimalusele - kindlustusele. Kahjuks toimib see tihti aga vastuolus suurema ohu allika teooriaga.

Üks suuremaid erandeid kindlustusgarantii näol eksisteerib Hispaanias. Nimelt, kui võrd kolmandale isikule tekkinud isikukahju korral eeldatakse sõidukijuhi süüd (süü presumptsioon), võetakse Hispaanias isikukahju põhjustanud sõidukijuht reeglina peale liiklusõnnetust vahi alla. Vahi alt pääsemise ainus viis on, et sõidukijuht tasub kautsjoni. Selle vältimiseks pakuvad Hispaania kindlustusandjad antud situatsioonide lahendamiseks liikluskindlustuses lisakaitset, nn "pandivõlakirja"<sup>36</sup>. Pandivõlakiri annab garantii 500 GBP või 1000 GBP-le, mida sõidukijuht saab kasutada juhul, kui ta võetakse vahi alla või kui ta auto arestitakse. Pandivõlakirja väljaandmisel annab Hispaania rahvuslik büroo või kindlustusandja kohalik haru politseile garantii või vajadusel kantakse kautsjoniks nõutav summa üle, eeldades, et see ei ületa võlakirja väärtust [18, lk 250]. Käesoleva töö autor ei pea Eesti kontekstis analoogsete liikluskindlustuse lisakatete pakkumist põhjendatuks. Juhul, kui mõni isik soovib meil analoogset katet saada, on tal võimalus sõlmida kindlustusseltsis vabatahtlik õigusabikulude kindlustus (VÕS § 526)<sup>37</sup>.

### **3.3. Ameerika Ühendriikide liikluskindlustuse süsteem**

Ameerika Ühendriikide (edaspidi USA) puhul ei saa rääkida ühtsest liikluskindlustuse süsteemist. Föderaalne õigus hõlmab USA-s ainult saagikindlustust, tuumaenergia vastutuskindlustust, vastutuskindlustust maa-aluste kogumismahutite omanikele, murdvarguskindlustust, ekspordi krediidikindlustust ja deposiidikindlustust [31, lk 222]<sup>38</sup>. Igas osariigis kehtivad omad nõuded. Eksisteerib osariike, kus liikluskindlustus on kohustuslik, ja osariike, kus vabatahtlik. Samas väärib äramärkimist, et neis osariikides, kus eksisteerib kohustuslik liikluskindlustuse

---

<sup>36</sup> Kui võrd Eesti kindlustusterminoloogias vastav mõiste puudub, siis on mõiste „pandivõlakiri“ puhul tegemist otsetõlkega terminist „Spanish Bail Bonds“.

<sup>37</sup> Käesoleva töö autori kogemuste põhjal Eestis tegutsevad kindlustusseltsid eraldi õigusabikulude kindlustust ei paku. Samas on vastav kate võimalik saada vabatahtliku tsiviilvastutuse kindlustuse lisana.

<sup>38</sup> USA on maailma juhtiv riik vara- ja vastutuskindlustuse osas, hõlmates ca 46% kogu maailma turust [55, lk 93].

süsteem, on reeglina kannatanute huvid kaitstud halvemini kui kohustusliku liikluskindlustusega Euroopa riikides. Kannatanute halvem kaitstus väljendub eelkõige madalates kindlustussummas. Enamuses kohustusliku liikluskindlustusega osariikides on kindlustussumma varalise kahju puhul limiteeritud 10000 USD, suurima kindlustussummaga osariik on Alaska, kus see on 50 000 USD (võrdluseks Eestis on see 1,4 miljonit krooni).

Omapärane suhtumine eksisteerib võimalikes nõuetes kindlustusandjate vastu. Nimelt kehtivate nõuete kohaselt peab vigastatud inimene (isikukahju puhul) esmalt saama süüdimõistva kohtuotsuse liikluskahju põhjustanud suurema ohu allika valdaja vastu enne, kui ta saab esitada nõude juhi liikluskindlustuse kindlustusandja vastu. Mõningates kohtupiirkondades on kohtuprotsessil isegi keelatud avalikustada kindlustuskatte olemasolu enne vandekohut. Võrreldes Euroopa traditsioonidega, kus just kindlustusandjal on suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse tekke tuvastamise kohustus, on selline nõude esitamise piiramine kannatanu huve kahjustav. Samas on jälle aktsepteeritav USA spetsialistide väide, et selline süsteem vähendab tunduvalt emotsioonidel põhinevaid otsuseid [9 ja 42]. Käesoleva töö autor leiab, et kannatanu huvidest lähtuvalt on Eestis kehtiv süsteem, kus kindlustusandja vastu võib esitada nõude otse (LKindIS § 40 lg 2) ja kindlustusandja peab langetama otsuse seejärel 30 päevaga (LKindIS § 45 lg 1), tunduvalt tarbijasõbralikum ja ratsionaalsem<sup>39</sup>.

*Actio directa* printsiipi tunnistavad USA-s vaid vähesed osariigid (näiteks Louisiana, Massachusetts, Rhode Island ja Wisconsin) [31, lk 233]. Ka selline suhtumine on vastupidine Euroopa vastutuskindlustuse alastele trendidele. Euroopa õigus- ja kindlustuspraktikas peetakse otse nõude esitamist vastutuskindlustuse kindlustusandja vastu nii enesestmõistetavaks, et räägitakse “vastutuse ärakindlustamisest” ning diskuteeritakse teemadel, kas kannatanul on üldse õigus esitada nõue otse kahjutekitaja vastu [12]. Eestis võib LKindIS § 40 lg-st 2 ja VÕS § 521 lg-st 1 tulenevalt kannatanu esitada nõude nii kahju tekitaja kui ka tema kindlustusandja vastu.

---

<sup>39</sup> VFLKS § 13 lg 2 kohaselt on Venemaal vastav tähtaeg 15 päeva. Euroopa riigid on viimastel aastatel oluliselt lühendanud tähtaegu, mille jooksul kindlustusandja peab langetama otsuse. Eestis oli varem kehtinud liikluskindlustuse seaduse [132] kohaselt antud tähtajaks 3 kuud. Antud tähtaja lühendamise eesmärk on kannatanute huvide parem kaitse.

Üldiselt taandub kohustuslikkus USA liikluskindlustuse süsteemis asjaolule, et just liiklusõnnetuses isikukahju saanul oleks võimalus kindlustushüvitisele. 16-s osariigis kehtivad nõuded, mis nõuavad liikluskindlustuslepingule kohustusliku lisaklausli panemist, mille kohaselt oleksid meditsiinilised kulud kaetud 2000 ja 5000 USD vahel, töövõimetuse hüvitised 70%-100% kaotatud sissetulekust 52 nädala jooksul kuni 200 USD nädala kohta ning surmajuhtumi hüvitised 1000-5000 USD vahel [31, lk 234]. Analüüsidest antud isikukahju katet võrrelduna Euroopa Liidu liikmesriikides kehtivaga isikukahju miinimum piirmääraga 350 000 eurot [115], saab järeldada, et USA-s toimunud liiklusõnnetuste kannatanud ei ole Euroopa Liidu liikmesriikides toimunud liiklusõnnetuste kannatanutega võrdselt kaitstud.

USA-s eksisteerib ka Euroopa jaoks tundmatu liikluskindlustuse süsteemi osa, nn kindlustamata autojuhi kindlustus<sup>40</sup>. Tegemist on 1950-ndatel aastatel kindlustusandjate poolt pakkuma hakatud liikluskindlustuse lepingu lisakattega, mis hüvitab kindlustuspoliisil kindlustusvõtjatena määratletud isikutele tekitatud kahjud, mille põhjustas kindlustamata sõidukijuht või sündmuskohalt põgenenud sõidukijuht. Enamik osariikides eksisteerivad seadused, mis nõuavad, et antud liik lisataks kõigile kohustusliku liikluskindlustuse lepingutele (kui vastavas osariigis on kohustuslik liikluskindlustuse süsteem) või et seda võimalust pakutakse vabatahtliku liikluskindlustuse puhul kindlustusvõtjatele kohustusliku offerdi osana [42, lk 399].

Euroopa ja muude roheline kaardi süsteemi riikides on tundmatuks jäänud ja kindlustamata sõidukijuhtide poolt tekitatud kahjude hüvitamine lahendatud teisiti. Nimelt hüvitab kindlustamata sõidukiga tekitatud kahju kohalik garantiifond, kes peale kahju hüvitamist nõuab kindlustamata sõidukijuhilt tekitatud kahju tagasi [42, lk 395]. Eestis tuleneb antud põhimõtte LKindIS §§-dest 6 ja 48 lg 1. Teisisõnu on Euroopa riikides loodud kohustuslik subrogatsioonisüsteem<sup>41</sup>, kus üks isik täidab kolmanda isiku (liikluskahju põhjustaja) eest kohustused, omandades teise isiku (kannatanu) nõudeõiguse. Tundmatuks jäänud sõidukiga tekitatud kahju hüvitamise osas esinevad Euroopas erinevused. Kõigis Euroopa riikides hüvitatakse küll isikukahju, kuid varakahju hüvitamine ja selle ulatus on erinevad. Eestis kuulub tundmatuks jäänud sõidukiga tekitatud isiku- ja varakahju hüvitamisele (LKindIS § 6

---

<sup>40</sup> *Uninsured motorist insurance* – kuivõrd eesti keeles vastav termin antud kindlustusliigi kohta puudub, on tehtud otsetõlge

<sup>41</sup> Subrogatsiooni kindlustusõiguses on käsitletud põhjalikult S. R. Derham [23].

lg 1), sealjuures mootorsõiduki ja haagise omanikule tekkinud kahju ei hüvitata. Antud sätte eesmärk on välistada olukord, kus isik põhjustab ise liiklusõnnetuse ja seejärel üritab Eesti Liikluskindlustuse Fondilt nõuda pettuse teel kahju hüvitamist väites, et tema sõidukile tekitas vigastused tundmatuks jäänud sõiduk.

Subrogatsiooni probleem on kindlustamata autojuhi kindlustuse puhul USA-s reguleeritud kindlustuslepingu osaga, mida pealkirjastatakse "Fondileping". Antud lisaklausel tagab, et kindlustusandjal on õigus sellise makse ulatusele iga kokkuleppe või otsuse tuludest, mis võib olla tulemuseks kannatanud isiku ükskõik millise nõude rakendamisel selle isiku vastu, kes on vastutav kahju põhjustamise eest. See säte seab kindlustusandja reaalselt kahjutekitajalt raha tagasisaamisel esikohale, samas garanteerib see ka nõudeõiguse kolmandatelt osapooltelt kannatanule makstavate hüvitiste osas. Antud prioriteedinõue kannatanu ees on USA-s korduvalt läbinud erinevaid kohtuinstantsse ja osad kohtud on leidnud, et see on pealesurutav subrogatsiooniõigus. Seetõttu on osades osariikides antud säte tunnistatud kehtetuks põhjendusel, et see rikub osariigi avalikku poliitikat, mis takistab kindlustusandja vastutuse vähendamist juhtudel, kui kannatanule pole kahju täielikult hüvitatud [42, lk 225].

Lähtudes asjaolust, et liikluskindlustuse kindlustussummad on USA-s piisavalt väikesed ja tihti jäävad kannatanud hüvitistest ilma, tekkis USA-s 60-ndatel nõudlus üldise kohustusliku liikluskindlustuse süsteemi järele, mis garanteeriks kindlustushüvitised ka suuremate kahjude puhul. Vastupidiselt Euroopa kindlustusandjatele, tekkis USA kindlustusandjatel selle vastu suur vastasseis. Kui Euroopa kindlustusandjad on läbi 20. sajandi teise poole võidelnud kohustusliku liikluskindlustussüsteemi olemasolu eest, kuivõrd see on tundunud alati hea äritegemise võimalusena, siis USA-s millegipärast kardeti liialt suurt riiklikku sekkumist üldise kohustusliku liikluskindlustuse süsteemi puhul. Seetõttu hakati pakkuma liikluskindlustuse lepingu lisana ka lisakatet nn alakindlustusena, mis katab kahju, mille puhul kahjutekitaja kindlustussummast jääb väheks.

Käesoleva töö autori arvates ei ole USA-s pakutavad kindlustamata sõidukijuhi kindlustus ja alakindlustus klassikalise Euroopa kindlustusteooria kohaselt vaadeldavad suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustusena. Pigem võib neid vaadata komplekstootena, kus tsiviilvastutuse kindlustusega

(liikluskindlustusega) koos pakutakse teisi tooteid: varakindlustust (kaskokindlustus) ja õnnetusjuhtumikindlustust (isikukahjude jaoks).

### 3.4 Mõnede teiste riikide liikluskindlustuse süsteemid

Alljärgneva analüüsitakse Jaapani ja Lõuna-Aafrika Vabariigi liikluskindlustuse süsteeme, kuivõrd mainitud süsteemid pakuvad välja erinevaid lahendusi, võrreldes Mandri-Euroopa riikide ja USA süsteemidega.

Lääne mõistes kindlustustegevus sai Jaapanis alguse alles 19. sajandi lõpus, kus kindlustusäri süsteem võeti üle Euroopast. Tsiiviilvastutuse kindlustuse (sealhulgas liikluskindlustuse) puhul on Jaapani õigusteorია võtnud omaks lääne riikides *actio directa* printsiibi nime all tuntud põhimõtte. Leitakse, et kannatanu otsese nõudeõiguse piiramine on lubamatu.

Jaapanis eksisteerib kaks paralleelset liikluskindlustuse süsteemi: kohustuslik mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus ja vabatahtlik mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus<sup>42</sup>. Vabatahtlik mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus on eelkõige lisakindlustuskaitse. Selle põhieesmärgiks on katta võimalikke suuri isikukahjusid. Samas on võimalik valida ka varakahju katet [31, lk 154]. Seega on Jaapani süsteem samasugune nagu Eestis. Ka Eestis võib sõiduki omanik sõlmida vabatahtliku tsiiviilvastutuse kindlustuse, kui ta leiab, et liikluskindlustuse seaduse [133] raames pakutav kaitse ei ole piisav<sup>43</sup>.

Kohustusliku mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustuse puhul on Jaapanis kasutusel printsiip “kahjumi ja kasumita reegel” ehk siis kuivõrd tegemist on riiklikult reguleeritud ja kohustusliku kindlustusega, ei tohi kindlustusandjad riigipoolse sekkumise tõttu antud kindlustusliigi arvelt rikastuda ega ka kahjumit kanda.

---

<sup>42</sup> Jaapanis moodustavad liikluskindlustuse kindlustusmaksed 60-70% kahjukindlustuse kindlustusmaksetest [3, lk 79].

<sup>43</sup> Käesoleva töö autoril puuduvad andmed, et selliseid vabatahtlikke tsiiviilvastutuse kindlustuse lepinguid Eestis käesoleval hetkel sõlmitaks. Küll olid aga sellised lepingud Eesti küllaltki levinud 90-ndate aastate esimesel poolel, kui kindlustussummad olid madalad.

Analoogne printsiip on kasutusel ka enamikes Euroopa riikides, kus kindlustusandjate lubatud kasumi määr võib olla ainult mõni protsent<sup>44</sup>.

Kindlustamata ja kindlakstegemata mootorsõidukitega tekitatud kahju hüvitamiseks on Jaapanis loodud Valituse Kompensatsiooni Plaan, mis toimib analoogselt Euroopa riikide rahvuslike büroode ja garantiifondide põhimõtetega. Ainus erinevus seisneb selles, et Jaapani nimetatud asutus ei kata kannatanutele tekkinud kahju juhtumitel, kus liikluskahju põhjustanud isiku liikluskindlustuse kindlustusandja läheb pankrotti. Analüüsidest Eestist vastavat regulatsiooni, jõudis käesoleva töö autor järeldusele, et teatud juhtudel ei pruugi ka Eesti Liikluskindlustuse Fond võtta üle pankrotistunud liikluskindlustuse kindlustusandja kohustusi. Nimelt LKindIS § 61 lg 7 kohaselt võib ELKF nõukogu otsustada, et pankrotistunud liikme liikluskindlustuse lepingutest tulenevad kohustused kannatanute ees täidab Eesti Liikluskindlustuse Fond. LKindIS § 61 lg 8 kohaselt aga ei võta ELKF vastavaid kohustusi üle, kui see võib põhjustada tema pankroti. Antud põhimõte on ka mõistetav, sest näiteks mõne suure kindlustusseltsi pankrot võiks kindlustusportfelli ELKF-i poolse ülevõtmise kohustuslikkuse korral tuua kaasa kogu süsteemi pankroti.

Viimastel aastatel on Jaapanis liikluskindlustuse üle peetavas diskussioonis teravalt üleval olnud küsimus, kas liikluskindlustuse lisakindlustuskate ei peaks olema ka õnnetusjuhtumi kindlustus [31, lk 156-157]. Antud põhimõte on näiteks olemas Eesti Vabariigi liikluskindlustuse seaduses (LKindIS § 27), kus kaetakse osaliselt ka liikluskahju põhjustanud isiku isikukahjud, samuti suurema ohu allika valdajalt liiklusõnnetuses saadud isikukahjud juhtudel, kus jalakäija või muu liikleja on ise vastutav liiklusõnnetuse põhjustamise eest.

Kindlustuskohustuse rikkumise sanktsioonid on Jaapanis ühed maailma rangeimatest. Nimelt võib kindlustuskohustust rikkunud isikut karistada kuni kuuekuulise vabaduskaotusega. Võrdluseks Eestis ja enamikes teistes Euroopa riikides järgneb sellele karistus rahatrahvi näol [86, lk 5-6].

---

<sup>44</sup> Näiteks sätestas eelmine Eestis kehtinud liikluskindlustuse seadus [132], et saadav kasum ei või ületada 4% laekunud kindlustusmaksete ja teenustasude kogusummast (LKindIS § 39 lg 1).

Lõuna Aafrika Vabariigis (edaspidi LAV) toimiv liikluskindlustuse süsteem on üks omapärasemaid maailmas leiduvaid süsteeme. LAV-is kehtib segasüsteem sund- ja vabatahtlikust kindlustusest.

Vastavalt 1989.a. Mitmepoolse Sõiduki Õnnetusjuhtumi fondi aktile nr 93 (Multilateral Motor Vehicle Accident Fund Act 93 of 1989) asutati fond, mida finantseeritakse maksetest, mis on saadud riigis müüdavalt autokütuselt. Nimetatud fondi kanda jäävad ainult isikukahjud, s.o. kehalised vigastused ja surmaga lõppenud liiklusõnnetused. Varakahjude hüvitamine ei kuulu nimetatud fondi pädevusse. Antud süsteem põhineb süül, kus vigastuse või surma korral peaks liiklusõnnetuse põhjustanud juht kahju hüvitama. Kannatanul on nõudeõigus hüvitise saamiseks fondist läbi kohtute [31, lk 176].

LAV on vaadeldud liikluskindlustussüsteemidega maadest ainuke, kus *actio directa* printsiip on absoluutne, st tegemist on “täieliku vastutuse ärakindlustamisega”, mille puhul isikukahjude korral on kannatanul nõudeõigus üksnes nimetatud fondi vastu. Kahjutekitaja on täielikult vabastatud fondi kompetentsi kuuluvate kahjude hüvitamisest kõikidel juhtumitel.

Käesoleva töö autor peab Euroopa Liidu liikmesriikide süsteeme efektiivsemaks, kuivõrd Euroopas mõjutatakse läbi liikluskindlustuse maksete preventiivselt juhtide liiklusohutuse alast käitumist (nn bonus-malus süsteem).

Varakahjude hüvitamiseks eksisteerib LAV-is paralleelselt sundliikluskindlustuse süsteemiga vabatahtlik liikluskindlustuse süsteem. Nimetatud vabatahtlik liikluskindlustuse süsteem on komplekstoode, mis koosneb klassikalisest varakindlustusest (kaskokindlustus) ja sõidukijuhi tsiviilvastutuse kindlustusest (liikluskindlustus).

### **3.5 Rohelise kaardi süsteem**

Rohelise kaardi süsteemi kohaselt võivad kindlustusandjad igas riigis luua ametkonna, mis täidab kolme eesmärki:

1. väljastab nn rahvusvahelisi liikluskindlustuse poliise ehk rohelisi kaarte;
2. käsitusbüroo käsitleb kahjunõudeid, mida esitatakse välisriikidest sissesõitnud sõidukijuhtidele, kes omavad rohelist kaarti;

3. on maksebürooks, mis maksab välja kindlustushüvitisi [86].

Rohelise kaardi süsteem hõlmab enamikke Euroopa riike (v.a. Venemaa, Leedu jne), samas kuuluvad süsteemi ka mitmed Aasia riigid (Iraan ja Iraak) ning Aafrika riigid (Tuneesia) [71, lk 137]. Siiski on viimasel ajal näha tendentsi, et roheline kaardi süsteem muutub üha Euroopa kesksemaks. Käesoleval ajal ei võeta rohkem liikmeteks juurde väljaspool Euroopat asuvaid riike.

Roheline kaart ei ole oma olemuselt eraldi leping. Samas on roheline kaart ajalooliselt näiteks Eestis olnud iseseisev liikluskindlustuse lepingu liik ja seda kuni 2001. aasta suveni<sup>45</sup>. Käesoleva töö autor leiab, et rohelist kaarti ei saa vaadelda iseseisva liikluskindlustuse lepingu liigina, kuivõrd selle ainsateks erinevusteks võrreldes tavalise liikluskindlustuse lepinguga, on kindlustusterritoorium ja kindlustussumma.

Roheline kaart on rahvusvaheliselt tunnustatud liikluskindlustuse dokument/poliisi vorm. See garanteerib, et mootorsõidukijuht kui suurema ohu allika valdaja, kellele see on väljastatud, omab kindlustust, mis vastab külastatava riigi kohustusliku liikluskindlustuse nõudmistele.

Rohelise kaardi süsteemi mõte seisneb selles, et iga liikmesriik loob oma territooriumil nn rahvusliku büroo. Eesti Vabariigis on selleks näiteks Eesti Liikluskindlustuse Fond<sup>46</sup>, Soome Vabariigis Liikennevakuutuskeskus<sup>47</sup>. Rahvuslikud bürood omakorda sõlmivad omavahel mitmepoolseid kokkuleppeid kahjude hüvitamiseks, mille on põhjustanud teise liikmesriigi sõidukijuht. Seega juhul, kui ühes liikmesriigis toimub liiklusõnnetus, mille põhjustas teisest liikmesriigist väljaantud roheline kaardi kindlustusvõtja, hüvitab kohalik büroo kannatanule põhjustatud kahjud ja pöördub seejärel nõudega hüvitise tagasisaamiseks roheline

---

<sup>45</sup> 2001. aasta 1. juunist kehtima hakanud LKindIS [133] § 8 lg 3 kohaselt on liikluskindlustuse lepingute liikideks tavaleping ja piirikindlustusleping.

<sup>46</sup> Käesoleval hetkel on Eesti Liikluskindlustuse Fond avalik-õiguslik juriidiline isik. Käesoleva töö autori arvates tuleks aga analoogne fond luua eraõigusliku isikuna. Antud asjaolu tuleneb sellest, et antud hetkel puuduvad konkreetsed avalikud huvid, mida ta täidaks. Kalle Merusk on toonud välja, et kui juriidilise isiku tekkimise asjaolud on ebaselged, tuleb analüüsida just vastava institutsiooni sisulist tegevust, kas see kujutab endast avalik-õiguslike haldusülesannete täitmist või mitte [53]. Seoses liikluskindlustuse seaduse vastavusse viimisega Euroopa direktiividega ja meie kindlustussüsteemi muutumisega ei täida ka Eesti Liikluskindlustuse Fond enam haldusülesandeid ja seetõttu on otstarbekas luua tema asemele eraõiguslik juriidiline isik.

<sup>47</sup> Liikennevakuutuskeskuse koduleht asub veebis aadressil <http://www.vakes.fi/lvk/suomi/index.jsp>

kaardi väljastanud büroo poole. ELKF vastav kahju hüvitamise kohustus tuleneb LKindlS § 61 lg-st 3 ja mitmepoolsete kokkulepete sõlmimise kohustus tuleneb LKindlS § 10 lg-st 4.

Rohelise kaardi väljastamise õiguse delegeerivad kohalikud bürood edasi kohalikele kindlustusandjatele, kes on ka lõppjärjekorras tekitatud kahju puhul kahju hüvitajad. Reaalsuses reeglina hüvitabki võõrriigist tulnud kahjunõuded kohalik kindlustusandja. Eestis on näiteks rohelise kaardi väljastamise õigus vastavalt LKindlS § 11 lg-le 1 ELKF liikmel (s.o. kindlustusselts), kes on sõlminud vastava lepingu.

Rahvuslik büroo edastab materjalid ise, või teeb seda juba välismaine rahvuslik büroo, kohalikule kindlustusandjale, kes on rohelise kaardi väljastanud. Juhul, kui mingil põhjusel kohalik kindlustusselts ei täida esitatud nõuet, hüvitab liikluskindlustuse süsteemi garandina esitatud nõude rahvuslik büroo, kust roheline kaart oli väljastatud [81, lk 103-105].

Rohelise kaardi rahvuslikud bürood omakorda kuuluvad kõik nn Büroode Nõukogusse, mis vastutab rahvusvahelise rohelise kaardi süsteemi haldamise ja juhtimise eest (Eestis on antud ELKF kohustus sätestatud LKindlS § 60 lg 4). Büroode Nõukogu sekretariaat asub alaliselt asukohaga Londonis. Büroode Nõukogu esimees valitakse rahvuslike büroode esindajate seast [17, lk 293-298].

Käesoleva töö autor leiab eeltoodust tulenevalt, et liikluskindlustuse seadus ei vaja muutmist seoses ELKF poolse rohelise kaardi süsteemi eesmärkide täitmisega.

Rohelise kaardi rahvuslike büroode vaheliste vaidluste lahendamiseks on vahekohtu institutsioon, kuid vaatamata süsteemi 50-aastasele tegevusele, ei ole seal arutusel olnud veel mitte ühtegi juhtumit, kuna rahvuslikud bürood on suurte kohtukulude kartuses suutnud omavahelised vaidlused isekeskis lahendada.

Euroopa riikides rohelise kaardi eest kindlustusvõtjatel eraldi maksta ei tule. Samas võetakse lisatasu vormistuskulude eest. Roheline kaart on vaadeldav lihtsalt kindlustuskatte laiendamisenä, kusjuures rohelise kaardi väljastab kindlustusandja, kelle juures kindlustusvõtjal oli sõlmitud siseriiklik liikluskindlustuse leping [28]. Eestis võtavad liikluskindlustusega tegelevad kindlustusseltsid käesoleval ajal rohelise kaardi vormistamise eest lisatasu. Antud asjaolu on aga vastolus kolmanda

liikluskindlustusealase EL direktiiviga [116]. Seega leiab käesoleva töö autor, et Eesti vastav regulatsioon vajab muutmist. Selleks tuleb muuta LKindIS § 10 lg-t 5.

Subrogatsiooni printsiip rohelise kaardi süsteemi büroode vahel tugineb kirjalikule kokkuleppele. Seega õigusteoreetiliselt on see vaadeldav *konventsionaalse subrogatsioonina*.

Konventsionaalse subrogatsiooni printsiip on tuletatud faktist, et kindlustusandja subrogatsiooni huvi on välja kujunenud osapoolte arusaamast, kokkuleppest või lepingust [42, lk 219].

Büroodevahelise subrogatsiooniõiguse aluseks oli kuni 01.07.2003 rahvuslike büroode vaheline mitmepoolne leping (15.03.1991). Antud lepingut asendab alates 01.07.2003 Büroode Nõukogu Sisekorraeeskiri<sup>48</sup>.

Mõlemad lepingud sätestavad büroodevahelisele subrogatsioonile samad põhimõtted ja seega pole nendel kahel lepingul põhimõtetest rääkides vahet.

Peale liiklusõnnetuse toimumist alustab asukohamaa rahvuslik büroo koheselt avarii asjaolude uurimist, ootamata ära formaalset nõuet. Peale liiklusõnnetusest teadasaamist informeerib asukohamaa büroo ühtlasi esimesel võimalusel liiklusõnnetuse põhjustanud riigi rahvuslikku bürood või kindlustuspoliisi väljastanud kindlustusandjat [21].

Liiklusõnnetuse asukohamaa õigusaktide tõlgendamise ainupädevus lasub asukohamaa rahvuslikul bürool. Seega puudub reaalselt praktiline võimalus vaidlustada asukohamaa poolt välismaise rahvusliku büroo vastu esitatud nõuet seaduse tõlgendamise, kahju suuruse vms suhtes. Erisus antud sättest on situatsioon, kus liiklusõnnetuse kahjuhüvitamise lahend ületab asukohamaal kehtivaid tingimusi või piiranguid, kuid nii on ette nähtud kindlustuspoliisiga (roheline kaardiga). Sellisel juhul konsulteerib asukohamaa büroo kindlustuspoliisi väljastanud kindlustusandjaga otsuste langetamisel selles osas, mis ületab asukohamaa tingimusi. Samas ei ole konsulteerimine kindlustuspoliisi väljastanud kindlustusandjaga vajalik juhul, kui asukohamaa õigusaktid näevad rahvuslikule büroole ette arvesse võtta piiranguid ja tingimusi ületavaid tagatise [86, lk 22-26].

---

<sup>48</sup> Antud lepingud on kättesaadavad veebis aadressil <http://www.cobx.org/>

Käesoleva töö autor peab problemaatiliseks olukorda, kus välismaise rahvusliku büroo otsuse vaidlustamise võimalus praktiliselt puudub. Käesoleva töö autori isiklike kogemuste järgi eksisteerib juhtumeid, kus välismaine rahvuslik büroo nõuab kahju hüvitamist olukordades, kus näiteks Eestist pärit sõiduk pole näidatud liiklusõnnetuse ajal üldse välismaal olnudki. Samas ei pea käesoleva töö autor õigeks anda kindlustusandjatele piiramatut õigust välismaiste rahvuslike büroode otsuste vaidlustamiseks, kuivõrd sellisel juhul saaks häiritud kogu roheline kaardi süsteemi tõrgeteta toimimine (s.t. kannatanutele kahju võimalikult kiire ja täielik hüvitamine).

Peale kannatanule kahju hüvitamist esitab rahvuslik büroo ühe aasta jooksul nõude hüvitatud kahju ja käsitluskulude tagasimaksmiseks roheline kaardi väljastanud välismaisele kindlustusandjale. Nõude esitamisel peab rahvuslik büroo piiritlema hüvitatud kahjud (pooltevahelise kokkuleppe alusel, kohtuotsuse vms alusel), käsitlustasu ja kahjukäsitlemisest tingitud välisteenuste eest makstud tasud. Peale nõude saamist on välismaine kindlustusandja kohustatud kahju hüvitama kahe kuu jooksul, mille ületamisel lisandub viivis 12% aastas<sup>49</sup>.

Seega täidab rahvuslik büroo kannatanu nõude kolmanda isiku, st välismaise kindlustusandja eest, omandades kannatanu nõudeõiguse liikluskahju põhjustanud suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustuse kindlustusandja vastu.

Juhul, kui välismaine kindlustusandja ei rahulda esitatud nõuet 2 kuu jooksul, on rahvuslikul bürool õigus esitada sama nõue välismaise kindlustusandja asukohamaa rahvusliku büroo vastu, kes on kohustatud nõude täitma juba ühe kuu jooksul. Seega täidab rahvuslik büroo garanti funktsioone oma asukohamaa kindlustusandjate suhtes, kes väljastavad rohelisi kaarte. Garandina tegutseva rahvusliku büroo vastutus on limiteeritud ajaliselt kahe aastaga, st juhul, kui tagatistaotlus esitatakse hiljem kui kaks aastat pärast esmase nõude esitamist välismaisele kindlustusandjale, see aegub.

Seega on roheline kaardi süsteemis toimiv konventsionaalne subrogatsioon vaadeldav klassikalise subrogatsiooniõigusena, kus rahvuslik büroo asub peale kahju hüvitamist nn “kannatanu kingadesse”, omades samu õigusi, mis esialgne kannatanu, kuid omades ka läbi büroodevahelise lepingu lisagarantiina võimalust esitada nõue välismaise rahvusliku büroo vastu.

---

<sup>49</sup> Antud põhimõte tuleneb 01.07.2003 kehtima hakanud Büroode Nõukogu Siseeeskirjast.

## **3.6 Euroopa Liidu poolt reguleeritud liikluskindlustuse süsteem**

### **3.6.1 Euroopa Liidu poolse kindlustussüsteemi üldiseloostus**

Euroopa Liidu kindlustusturu regulatsioon on saanud alguse 1957. aasta märtsikuus kuue Euroopa Liidu asutajariigi poolt vastu võetud Rooma kokkuleppega, mille §§-de 52, 59 ja 67 kohaselt antud riigid tunnustasid oma territooriumidel teenuste pakkumise vabaduse, tööjõu vaba liikumise, kapitali liikumise vabaduse ja asutamisvabaduse põhimõtteid<sup>50</sup>.

Kindlustusõigussuhteid võib jagada käesoleva töö autori arvates kolme suurde kategooriasse:

- 1) kindlustuslepingutest tulenevad tsiviilõiguslikud suhted ehk kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahelised kindlustuslepingust tulenevad suhted;
- 2) kindlustusandjate ja riigi vahelised õigussuhted ehk kindlustusjärelevalve, tegevusload jne;
- 3) kindlustusandjate ja riigi vahelised finantsõigusest tulenevad õigussuhted ehk maksud, lõivud jne.

Tulenevalt Rooma kokkuleppe neljast eelpool toodud “aluspõhimõttest” kuulusid seega esmaselt reguleerimisele kindlustusõigussuhete kaks viimast kategooriat, mis puudutasid suuresti kindlustusandjate igapäevast tegevust. Samas on hilisemad Euroopa Liidu direktiivid ka küllaltki rangelt reguleerinud mainitud esimest kindlustusõigussuhete gruppi ehk siis kindlustusvõtja ja kindlustusandja vahelisi õigussuhteid.

Lähtudes liikmesriikide väga erinevatest õigussüsteemidest, on EL poolne kindlustuse regulatsioon alguse saanud riiklike süsteemide ühtlustamise soovist. Alustati kahest viimasest eeltoodud jaotusest ja 90-ndateks aastateks jõuti esimese grupi kindlustusõigussuhete reguleerimiseni. Euroopa Liidu liikmesriikides puudus osades riikides enne ühtlustamise algust peaaegu üldse kindlustuslepingualane eriregulatsioon. Näiteks Suurbritannias oli ainult merekindlustust puudutav regulatsioon. Samuti erinesid tohutult arusaamad riikliku sekkumise võimalikkusest. Näiteks kindlustusjärelevalve suhtes eksisteeris kaks süsteemi: saksa süsteem, mis

---

<sup>50</sup> Euroopa Liidu liikmesriikide kindlustusturg hõlmab 29,4% kogu maailma kindlustusturust [2, lk 539].

nägi ette ülitugeva kindlustusandjate kontrolli nii finantsseisundi kui ka kindlustustingimuste ja tariifide osas<sup>51</sup>, ning briti süsteem, mis tunnistas järelevalve prioriteetsust ainult finantsseisundi osas [58, lk 13-18 ja 36, lk 28].

Kindlustusalased Euroopa Liidu direktiivid jagatakse tinglikult nn kolme põlvkonna direktiivideks.

Esimese põlvkonna direktiivid löid alused kindlustusandjate asutamiseks ja kindlustusjärelevalve teostamiseks EL liikmesriikide territooriumidel. Nimetatud direktiivide vastuvõtmise aeg jääb ajavahemikku 1973 (esimene kahjukindlustusealane EL direktiiv nr 73/239/EEC, 24.07.1973) kuni 1979 (esimene elukindlustusealane EL direktiiv nr 79/267/EEC, 05.03.1979) [111 ja 118].

Nimetatud esimese põlvkonna direktiivid, mida valmistati ette ca 15 aastat, nägid ette:

- 1) ühtsete arusaadavate põhimõtete kujundamise EL ühtse kindlustusõiguse formeerimiseks;
  - 2) kindlustusandjate elukindlustust ja kahjukindlustust pakkuvateks seltsideks jaotamise printsiibid;
  - 3) ühtse kindlustustegevuse liikide klassifikatsiooni nii elukindlustuses kui kahjukindlustuses ja selle litsentseerimise;
  - 4) ühtsed õiguslikud alused kindlustusandjate asutamise korra ja tingimuste määratlemiseks, sealhulgas nõuded kindlustusandjate kindlustuskapitali suurusele, äriplaanile, kõrgemale juhtivpersonalile jne;
  - 5) ühtsed kindlustusandjate reservide formeerimise ja koostise reeglid;
  - 6) ühtsed kindlustusandjate kindlustusreservide vahendite investeerimise reeglid.
- [82, lk 90].

---

<sup>51</sup> Saksamaa ülitugev kindlustusandjate kontrolli süsteem tuleneb asjaolust, et ekspertide hinnangul kontrollib seal ca 50 inimest kõiki suuremaid ettevõtteid. Tulenevalt elanikkonna psühholoogilisest meelestatusest eelistavad sakslased kodumaiseid kindlustusseltse. Seega on Saksamaa kindlustusturg küllaltki suletud. Sellest tulenevalt leitakse, et väiksema kontrolli puhul võib saada kahjustada konkurents [50, lk 569]. Ekspertid leiavad, et tänud ülitugevale kindlustusandjate kontrollile on Saksamaa, vastupidiselt liberaalse kontrolliga riikidele, saavutanud olukorra, kus kindlustusandjate finantsseisund on äärmiselt stabiilne. Näiteks ei ole Saksamaal olnud alates 1932. aastast alates ühtegi kindlustusseltsi pankrotti [2, lk 556]. Eesti kindlustustegevuse seadus [126] juhindub saksa ülitugevast kindlustusandjate kontrolli süsteemist.

Esimese põlvkonna direktiivid mõjutasid kõige enam Lõuna-Euroopa riikide (Hispaania, Portugal ja Kreeka) tegevust, kuivõrd nende riikide õigusaktid ei nõudnud kahju- ja elukindlustuse kindlustusandjate eristamist. Samas andis EL üleminekuperioodiks aega 15 aastat. Elu- ja kahjukindlustuse kindlustusandjaid ei eristata paljudes riikides ka tänapäeval (näiteks Vene Föderatsioonis)<sup>52</sup>. Eestis kehtestati antud eristamise nõue alles 1992. aastal vastuvõetud kindlustusseadusega [125]. Käesoleva töö autor leiab, et kindlustustegevuse seadus on vastavuses EL esimese põlvkonna direktiividega ja mingeid täiendavaid muudatusi Eestil enne EL-iga ühinemist teha ei tule.

Teise põlvkonna direktiivid ühtlustasid liikmesriikide põhimõtted kindlustusandjate finantsseisu hindamise osas, kehtestasid põhimõtted kindlustuslepingule kohaldatava õiguse valimise osas (kollisiooniõiguse põhimõtted, samuti kehtestasid ühtsed printsiibid kindlustustegevusest saadud tulude suhtes jne). Teise põlvkonna direktiivid võeti vastu 1988 (88/357/EEC, 22.06.1996, teine kahjukindlustusealane direktiiv) ja 1990 (90/619/EEC, 08.11.1990, teine elukindlustusealane direktiiv) [112 ja 119].

Kollisiooniõiguse põhimõtted lähtuvad teises direktiivis järgnevatest printsiipidest:

1. nn “suurte riskide” puhul on pooltel õigus valida kindlustuslepingule kohaldatav õigus ning vaidluse lahendamise koht ja vorm;
2. nn “massiriskide” puhul lähtutakse nõrgema osapoolle (st kindlustusvõtja või kannatanu) huvide kaitse kontseptsioonist ja nõutakse, et kindlustuslepingule peab kohaldama kindlustusvõtja elukohamaa kindlustusõigust vaatamata sellele, kus kohas on kindlustusandja asukohamaa. Samas kui aga kindlustusvõtja ja kindlustusrisiki asukohamaad ei lange kokku, on kindlustusandjal ja kindlustusvõtjal õigus kohaldada kas isiku või riski asukohamaa<sup>53</sup> seadust;

---

<sup>52</sup> Elu- ja kahjukindlustuse kindlustusandjate eristamise eesmärk on eelkõige elukindlustuse kindlustusvõtjate huvide kaitsmine, kuivõrd antud kindlustusliik omab ühiskonnas suurt sotsiaalset tähendust. Kahjukindlustuse kindlustusandjate majandustegevus ei pruugi pikas perspektiivis olla sedavõrd stabiilne, et kaitsta piisavalt kindlustusvõtjaid. Samas pakuvad elukindlustuse kindlustusseltsid aga tooteid, mis on reeglina just orienteeritud pikale ajale (pensionikindlustus, kogumiskindlustus jne) [2, lk 555-556].

<sup>53</sup> Kindlustusvõtja ei pruugi elada samas riigis, kus asub kindlustusrisk, mille vastu ta on sõlminud kindlustuslepingu. Näiteks võib alaliselt Rootsis elav isik omada Soomes kinnisvara ja sellisel juhul võivad kindlustusandja ja kindlustusvõtja leppida kokku kumba riigi õigust kohaldatakse, kui realiseerub tulerisk. Saksamaal tuleneb vastav põhimõtte näiteks EGVVG artiklist 9 ja Eestis REÕS §-st 42.

3. juhul, kui kindlustusvõtja tegeleb äritegevusega mitmes EL liikmesriigis ja kindlustusriskid asuvad mitmes liikmesriigis, siis on õigus kohaldada kas kindlustusvõtja asukohamaa seadust või siis riski asukohamaa seadust [112].

Siiski on antud kollisiooniõiguse põhimõttest tehtud kohustusliku kindlustuse suhtes erand, mille kohaselt kohustusliku kindlustuse puhul alluvad lepingud kohustusliku kindlustuse kehtestanud liikmesriikide seadustele. Antud erand on vajalik, kuivõrd vastasel juhul oleks kindlustusvõtja ja kindlustusobjekti eri riikides oleku korral võimalik kindlustusvõtjal vältida kohustusliku kindlustuse kindlustuslepingu olemasolu. Eestis tuleneb antud põhimõtte REÕS § 46 lg-st 1, mille kohaselt kohaldatakse kohustusliku kindlustuse lepingule selle riigi õigust, mis näeb ette kindlustuslepingu sõlmimise kohustuse. Käesoleva töö autor leiab, et kindlustustegevuse seadus ja rahvusvahelise eraõiguse seadus on ka teise põlvkonna direktiividega vastavuses ja mingeid täiendavaid muudatusi teha ei tule.

Kolmanda põlvkonna direktiivid, mis võeti vastu 1992 (92/49/EEC, 18.06.1992, kolmas kahjukindlustusealane direktiiv ja 92/96/EEC, 10.11.1992 kolmas elukindlustusealane direktiiv), löid aluse sellele, et kindlustusandjad tohivad EL territooriumil luua teise liikmesriigi asukohas esindusi ilma vastava riigi järelevalveorgani loata. See tähendab, et piisab sellest, kui kindlustusandja omab enda põhilisel asukohamaal vastavat luba, ja järelevalvet sellise “mitmes” riigis tegutseva kindlustusandja suhtes teostab põhiasukohamaa kindlustusjärelevalve [113 ja 120].

Käesoleva töö autor leiab, et Eesti regulatsioon vastab osundatud EL direktiividele. Vastavalt KindITS §§ 20 lg-le 7 ja 96 lg-le 1 peab alates Eesti liitumisest EL-iga välismaine kindlustusselts filiaali asutamisel Eestis sellest informeerima Finantsinspektsiooni. Sealjuures piisab välismaisel kindlustusseltsil tegevuse alustamiseks ainult oma asukohamaa kindlustusjärelevalve loa ning muude vajalike dokumentide esitamisest (KindITS §§ 20 lg 1 ja 20 lg 2).

Nimetatud kolme põlvkonna direktiivid löid ühtsed alused EL territooriumil kindlustustegevuse teostamiseks. Lisaks nimetatud nn põhidirektiividele eksisteerib EL-is hulgaliselt muid direktiive, mis puudutavad konkreetseid kindlustuse liike.

Näiteks: krediidikindlustust, turistide kindlustust, edasikindlustust<sup>54</sup>, liikluskindlustust puudutavad jne<sup>55</sup>.

Edasi uuritakse täpsemalt liikluskindlustust puudutavaid EL direktiive, analüüsides liikluskindlustuse seaduse [133] vastavust neile.

### 3.6.2 Esimene liikluskindlustusealane direktiiv

Esimene liikluskindlustusealane direktiiv 72/166/EEC võeti Euroopa Liidu poolt vastu 24.04.1972 (Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, inglise keeles tuntud kui *First Motor Insurance Act*) [114]. Käsitletava direktiivi peamise eesmärgina sätestati roheline kaardi süsteemi põhimõtted ning tühistati roheliste kaartide kontroll Euroopa Liidu sisepiiridel [114, artikkel 2]. Paraku mõned riigid siiski kontrollivad roheline kaardi olemasolu piiridel: Hispaania ja Prantsusmaa (osaliselt) [28]. Samas on vastu võetud mõned Euroopa komisjoni otsused, millega vabastati roheline kaardi kontrollimisest piiridel ka mitte EL liikmesriikide autojuhid. Näiteks komisjoni otsus nr 97/828EC Sloveenia kohta, komisjoni otsus nr 93/43/EC – Islandi kohta.

Rohelise kaardi kontrolli ärakaotamine EL sisepiiridel on põhjendatav mootorsõidukite ja isikute vaba liikumise võimaldamisega, mille eesmärk oli aidata kaasa ühisturu loomisele ja toimimisele. Rohelise kaardi kontrolli ärakaotamine piiridel hõlmas ka kolmandatest riikidest saabunud sõidukeid, st usaldatakse esmast EL liikmesriigi piiriületamisel tehtud kontrolli. Samas peab esmane EL liikmesriik, kelle piiri kolmandast riigist pärit sõiduk ületab, tagama, et sõiduki suhtes oleks sõlmitud liikluskindlustuse leping ulatuses, mis on nõutav vastavalt EL regulatsioonile.

Käesoleval hetkel on Eesti Vabariigi riigipiiri sõidukiga ületamise eelduseks kehtiva liikluskindlustuse lepingu olemasolu. Antud nõue on sätestatud *expressis verbis* LKindS § 24 lg-s 1. Seoses peatse Eesti liitumisega Euroopa Liiduga vajab

---

<sup>54</sup> Edasikindlustus jaotatakse proportsionaalseks (*quota share* lepingud ja *surplus* lepingud) ja ebaproportsionaalseks (*excess of loss* lepingud ja *excess of loss ratio* lepingud) [13, lk 213-214]. Edasikindlustuse „kodumaaks“ peetakse Saksamaad, kus see sai alguse 1846. aastal Kölnis loodud esimese edasikindlustusseltsina [70, lk 130].

<sup>55</sup> Antud direktiivid on kättesaadavad veebis aadressil <http://europa.eu.int>

liikluskindlustuse seadus käesoleva töö autori arvates parandusi, mille kohaselt tulevikus enam EL liikmesriikidest tulevate sõidukite suhtes liikluskindlustuse lepingu olemasolu ei kontrollitaks. Selleks tuleb täiendada LKindIS § 24 lg 3 ja lg 4 selliselt, et EL liikmesriikidest tulevate sõidukite suhtes kontrolli ei teostata.

Kahju hüvitise ulatuste suhtes kehtestas antud direktiiv nõude, et EL liikmesriigid on kohustatud tagama, et asukohamaa kindlustusandja poolt väljastatud roheline kaart kataks kahju minimaalselt selles ulatuses, mis on kehtestatud kahju tekkimise asukohamaal. See tähendab juhul, kui rohelise kaardi väljastanud kindlustusandja asukohamaa seadused nägid ette väiksemat hüvitist kui kahju tekkimiskoha maa seadused, kohaldati suuremaid piirmääri. Samuti kehtestati, et juhul, kui kahju põhjustati kahe territooriumi vahel, kus kehtis Euroopa Majandusühenduse asutamisleping, kuid läbitava territooriumi eest ei vastuta kummagi avarii osapoole rahvuslik büroo, siis sellisel juhul hüvitab kahjud rahvuslik büroo, kelle territooriumil on kahjupõhjustanud sõiduki põhiasukoht [114, artikkel 3].

Eesti Vabariigi kindlustusandjate poolt väljastatavad rohelised kaardid katavad juba täna kahjud samas ulatuses, mis on kahjutekkimise asukohamaal, kuivõrd vastavalt LKindIS § 10 lg 4 kehtib roheline kaart välisriigis samadel tingimustel, mis tulevad antud välisriigi õigusaktidest. Nii on käesoleva töö autori andmetel suurim Eestist pärit sõidukijuhi poolt välismaal tekitatud kahju suurusjärgus 24 miljonit Eesti krooni ning nimetatud kahju tuleb hüvitada meie kodumaisel kindlustusandjal.

Liikluskindlustuse seaduses eksisteerib seoses EL esimese liikluskindlustusealase direktiivi artikliga 1 ka probleem, et meie seaduses ei ole sätestatud sõiduki põhiasukoha definitsiooni. Seetõttu tuleb enne EL-iga ühinemist täiendada LKindIS § 4 vastava definitsiooniga. Põhiasukoha defineerimine on vajalik seoses asjaoluga, et EL-is kehtib liikumisvabadus ja liikmesriikide piiridel liikluskindlustuse lepingu olemasolu ei kontrollita.

Samuti tuleb täiendada LKindIS § 12 selliselt, et piirikindlustusleping kehtib kogu EL territooriumil. Antud põhimõtte tuleneb esimese liikluskindlustusealase direktiivi artiklitest 3 ja 7.

### 3.6.3 Teine liikluskindlustusealane direktiiv

Teine liikluskindlustusealane direktiiv 84/5/EEC võeti EL poolt vastu 30.12.1983 (Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, inglise keeles tuntud kui *Second Motor Insurance Act*) ja selles sätestati liikmesriikidele garantiifondi (või tagatisfondi) loomise kohustus ning samuti kehtestati Euroopa Liidu liikmesriikidele ühtsed minimaalsed kahjuhüvitiste piirmäärad (varakahjud 100 000 eurot ja isikukahjud 350 000 eurot) [115].

Garantiifondi eesmärk oli tagada kannatanutele kahju hüvitamine situatsioonides, kus kahju põhjustanud isikul puudus liikluskindlustuse leping. Sellisel juhul hüvitab kahju garantiifond, kes omakorda peale kahju hüvitamist hakkab neid ise tagasi nõudma kahju vahetult tekitajalt. Nende isikute suhtes, kes teadlikult sisenesid kindlustamata sõidukisse, võib direktiivi kohaselt liikmesriik vabastada garantiifondi kahju hüvitamise kohustusest. Direktiiv jätab garantiifondi ja kahju tekitanud isiku vastutuse subsidiaarsuse või mittesubsidiaarsuse otsustamise siseriiklikuks küsimuseks [115, artikkel 1 p 4]. Eestis on isikud, kes teadlikult sisenevad kindlustamata sõidukisse, kaetud kindlustuskattega. Seega oleme me antud küsimuses liberaalsemal ja kannatanu huve rohkem kaitsval seisukohal, kui seda on paljud EL liikmesriigid.

Samas nähti ette, et garantiifond ei pea obligatoorselt hüvitama tundmatuks jäänud sõiduki poolt tekitatud varakahju. Antud otsustusvabaduse andmine liikmesriigile oli vajalik seoses pettuseohu vältimisega. Kindlustamata sõidukiga tekitatud kahju korral on riikidel õigus kehtestada kannatanu omavastutus suuruses kuni 500 eurot, mis tähendab, et garantiifondi kohustused algavad kahju puhul, mis ületab 500 eurot. Samuti nähti ette, et liikmesriik võib garantiifondile panna kohustuse hüvitada varastatud sõidukiga tekitatud liikluskahju [115, artikkel 2 p 2].

Liikmesriikidel keelati seada kahjuhüvitamine kannatanutele sõltuvusse asjaolust, kas liikluskahju põhjustanud isik oli sõiduki seaduslik valdaja, kas tal oli juhtimisõigus või kas sõiduk oli tehniliselt lubatud seisukorras. Enne antud regulatsiooni kehtestamist olid paljude liikmesriikide seadustes ja/või kindlustuslepingutes välistused, mis vabastasid nimetatud asjaolude olemasolul kindlustusandjad kahju hüvitamise kohustusest. Analoogne piirang (seaduslik valdus) eksisteeris ka Eesti liikluskindlustuse süsteemis aastatel 1993-2001 [131 ja 132]. Antud asjaolud ei saa kindlustusteoreetiliselt ja kannatanu kaitse huvides (ei ole kannatanu valida, kes talle

kahju tekitab) olla hüvitamist välistavad asjaolud. Küll saavad need asjaolud olla aga kindlustusandja ja kindlustusvõtja (sõidukijuhi) omavahelisi õigussuhteid mõjutavateks asjaoludeks (regressi alus, võimalik kindlustusmakse tõstmine vms).

### **3.6.4 Kolmas liikluskindlustusealane direktiiv**

Kolmas liikluskindlustusealane direktiiv 90/232/EEC võeti EL poolt vastu 14.05.1990 (Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, inglise keeles tuntud kui *Third Motor Insurance Act*) [116]. See sätestas liikmesriikidele nõude, et liikluskindlustus peab katma ka sõiduki reisijate isikukahjud. See tähendab, et antud kahju hüvitab kahju tekitanud sõiduki suhtes sõlmitud liikluskindlustuse lepingu kindlustusandja. Antud põhimõte on Eesti LKindIS §-is 26 reguleeritud ja sellega olulisi probleeme seoses kindlustusalaste õigusaktide harmoniseerimisega ei ole. Samas eksisteerib meil probleem tulenevalt VÕS § 1057 p-st 5. Antud sätte kohaselt ei vastuta mootorsõiduki valdaja tekkinud kahju eest, kui kannatanut veeti tasuta ja väljaspool vedaja majandustegevust. Seega kui lähtuda otseselt võlaõigusseadusest, siis juhtumi korral, kui näiteks juhi sõber saab vigastada liiklusõnnetuses, mille juht põhjustab temaga kalale minnes, ei teki sõidukijuhil kahju hüvitamise kohustust suurema ohu allika sätete alusel. Samas liikluskindlustuse põhimõtete kohaselt kuulub selline kahju hüvitamisele kahju põhjustanud isiku kindlustusandja poolt. Kuivõrd aga liikluskindlustuse puhul on tegemist tsiviilvastutuse kindlustusega, ei saa kindlustusandja vastutus olla laiem, kui seda on kahju põhjustaja vastutus. Seega eksisteerib sügav vastuolu. Antud vastuolu lahendamiseks on käesoleva töö autor koostöös Eesti Kindlustusseltside Liiduga teinud ettepaneku vastav võlaõigusseaduse säte seadusest välja jätta<sup>56</sup>.

Hinna suhtes sätestab nimetatud direktiiv nõude, et liikluskindlustusepoliis peab kehtima ühtse hinnaga kogu EL territooriumil. See tähendab, et kindlustusandja ei tohi hinna alusel diferentseerida erinevaid EL liikmesriike, lähtudes sellest, millises riigis on laiem ja millises kitsam kindlustuskaitse [116, artikkel 2].

---

<sup>56</sup> B. S. Markesinis toob välja, et ka Saksamaa vastava regulatsiooni esimene suurim nõrkus on see, et kaetud ei ole sõidu eest mittemaksivad reisijad [52, lk 718]. Seega on põhimõte, mis on Eesti võlaõigusseadusesse üle võetud Saksamaa õigusest, seal tugeva kriitika all.

Sellest tulenevalt peab Eesti enne EL-iga ühinemist sätestama, et rohelise kaardi väljastamise eest täiendavat tasu kindlustusandjad nõuda ei tohi. Selleks tuleb muuta LKindIS §-i 10 ja §-i 11.

Seoses mõnede liikmesriikide garantiifondidepoolse teise liikluskindlustusealase direktiivi tõlgendamisega, leidsid osad garantiifondid, et neil on kindlustamata sõidukijuhtide poolt tekitatud kahju hüvitamise kohustus vaid siis, kui kannatanu tõendab, et süüdlane on maksujõuetu. Seetõttu lisati ka kannatanu huve kaitsev säte: kannatanu ei ole kohustatud tõendama kahju tekitanud isiku maksujõuetust [116, artikkel 3]. Antud asjaolu on põhjendatav garantiifondi kui finantsasutuse paremate võimalustega kohtuvaidlustes kahju põhjustajaga. Eestis on LKindIS § 6 lg 2 kohaselt ELKF kohustatud igal juhul kindlustamata sõidukijuhi poolt tekitatud kahju hüvitama. Asjaolu, kas kahju tekitanud isik on maksejõuetu või ei, ei oma Eesti kontekstis tähtsust.

Ühtlasi sätestas kolmas liikluskindlustusealane direktiiv liikmesriikidele nõude, et nad kehtestaksid regulatsiooni situatsiooniks, kus kindlustusandja(te) ja garantiifondi vahel eksisteerib vaidlus, kes peab kahju hüvitama [116, artikkel 4]. Antud nõude eesmärk oli kehtestada kohustus, et kannatanu saaks vähemalt ühest kahest vaidlevast asutusest viivitamatult kindlustushüvitise ja seejärel need kaks asutust vaidleksid omavahel edasi. Seega üritati kahe finantsasutuse vaidlusest kannatanu eemale saada. Vastav regulatsioon viidi Eestis liikluskindlustuse seadusesse sisse 2001. aastal. Tulenevalt LKindIS § 43 lg 4 on ELKF kohustatud hüvitama kannatanule tekkinud kahju, kui kindlustusandjate vahel eksisteerib vaidlus nõude käsitlemise teostaja üle. Seega on liikluskindlustuse seaduse vastav regulatsioon laiem, kui EL direktiiv seda nõuab, kuna on lisaks garantiifondi ja kindlustusandja vahelisele vaidlusele kaetud ka olukord, kus vaidlevad kaks kindlustusandjat. Käesoleva töö autori arvates on antud laiem regulatsioon tarbijakatselisest seisukohast ülioluline, kuna enne selle kehtestamist eksisteerisid tihti olukorrad, kus kaks kindlustusandjat vaidlesid omavahel ja kannatanu pidi kuude kaupa ootama kindlustushüvitist. Praegusel hetkel peaks selline olukord olema välistatud.

### 3.6.5 Neljas liikluskindlustusealane direktiiv

Neljas liikluskindlustusealane direktiiv 2000/25/EEC võeti EL poolt vastu 16.05.2000 (Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EEC ja 88/357/EEC muutmise kohta, inglise keeles tuntud kui *Fourth Motor Insurance Act*) [117].

Neljas liikluskindlustusealane direktiiv on liikmesriikidele kohustuslik alates 20.01.2003.

Antud direktiivi üks tähtsamaid põhimõtteid on kogu EL territooriumil *actio directa* printsiibi kehtestamine [117, artikkel 3]. Antud asjaolu oli põhjendatud tarbijakaitse positsioonilt. Seda seetõttu, et kannatanul on väga keeruline taotleda hüvitist kahjutekitamise eest vastutavalt isikult otse (riikides, kus ei tunnustatud *actio directa printsiipi*) võõra keele ja võõramaise asjaajamise tõttu.

Teine suurem põhimõtteline muudatus, mille tõi kaasa neljas liikluskindlustusalane direktiiv, on see, et EL liikmesriikides tegutsevad kindlustusandjad peavad omama esindajat-käsitlusbürood kõigis liikmesriikides [117, artikkel 4]. Nimetatud käsitlusbüroo (direktiivi sõnastuses esindaja) valik on kindlustusandja otsustada ja liikmesriigid ei tohi seda valikut kuidagi piirata. Kuivõrd direktiivi kohaselt tohib kindlustusandja esindaja tegutseda mitme kindlustusandja esindajana, siis antud regulatsiooni loomulik tulem on see, et üle EL territooriumi tekib neli-viis suuremat kahjukäsitlusfirmade ketti, mis käsitlevad kõigi liikmesriikide kindlustusandjate kahjusid.

Eeltoodud põhimõtte tõttu peab Eesti enne EL-iga ühinemist täiendama LKindIS §-i 43 selliselt, et kõik kindlustusandjad on kohustatud määrama igasse liikmesriiki oma esindaja.

Antud direktiiv seadis sisse ka kindlustusjuhtumi menetlemise tähtaja (maksimaalselt 3 kuud) ja kindlustusandja kohustuse tasuda viiviseid antud tähtaja ületamisel. Eestis on kindlustusjuhtumi menetlemise tähtaeg vastavalt LKindIS § 45 lg-le 1 30 päeva ja viivise suuruseks antud tähtaja rikkumisel on tulenevalt LKindIS § 45 lg-st 4 esimesel kümnel päeval 1% ja iga järgneva viivitatud päeva eest 0,4%. Seega on käesoleva töö autori arvates liikluskindlustuse viiviste puhul tegemist ühe kõrgema määraga Eestis, kuna 235 päeva viivises olles kahekordistub väljamakstav summa. Võrdlusena võib tuua näite, et võlaõigusseaduse kohaselt on antud hetkel viivis 7% aastas, st summa

kahekordistub alles 14 aastaga. Käesoleva töö autori arvates on selline viivise määr kindlustusandjate suhtes ebaproportsionaalselt suur. Seetõttu oleks otstarbekas liikluskindlustuse seaduse viivise määr viia samasse proportsiooni võlaõigusseaduses sätestatud viivisega<sup>57</sup>.

Ühtlasi kohustati antud direktiiviga, et EL liikmesriigid looksid oma territooriumil teabekeskused, kus kannatanud saaksid vajaliku informatsiooni sõiduki omaniku ja sõidukite suhtes sõlmitud liikluskindlustuse lepingute kohta [117, artikkel 5]. Samuti nähti ette, et loodaks hüvitusorganid, mis tagaks kannatanule kahjude hüvitamise juhtudel, kus kahju põhjustanud isiku liikluskindlustuse kindlustusandja ei ole mingil põhjusel 3-kuulise tähtaja jooksul oma kohustusi täitma asunud või kui kindlustusandja ei ole määranud, rikkudes EL direktiivi, esindajat teistesse EL liikmesriikidesse [117, artikkel 6]. Nimetatud kannatanu elukohariigi järgsele hüvitusorganile läheb subrogatsiooniõiguse korras üle nõudeõigus kahju põhjustanud isiku kindlustusandja asukohamaa hüvitusorgani suhtes, kes omakorda peale kahju hüvitamist omandab nõudeõiguse kahju põhjustanud isiku kindlustusandja vastu.

Eesti Vabariigis täidab teabekeskuse funktsioone ELKF. Samas ei ole meil hüvitusorgani funktsioone täitvat juriidilist isikut. Käesoleva töö autori arvates peaks antud funktsioonid panema ELKF-ile, kuna arvestades Eesti väiksust, ei oleks majanduslikult põhjendatud uue eraldiseisva juriidilise isiku loomine hüvitusfunktsioonide täitmiseks nimetatud situatsioonides. Selleks tuleks täiendada liikluskindlustuse seadust, pannes ELKF-ile täiendavad kohustused.

---

<sup>57</sup> Näiteks Leedu liikluskindlustuse seaduses [144] ja Venemaa liikluskindlustuse seaduses [143] ei ole viivise määra eraldi kehtestatud. Antud riikides tasub kindlustusandja viivitamise korral viivist üldistel alustel.

### **3.6.6 Euroopa Liidu poolne sekkumine siseriiklikesse liikluskindlustuse süsteemidesse**

25.10.2001 sekkus Euroopa Komisjon (edaspidi komisjon) esmakordselt tõsisemalt siseriiklikusse liikluskindlustuse süsteemi<sup>58</sup>. Oma teadaandes Belgiale, Soomele ja Luxembourgile [26] kutsus komisjon nimetatud riike loobuma kohustuslikust *bonus-malus* süsteemist. Nimelt on kindlustuspraktikas ja eriti liikluskindlustuses tavaline hinnareguleerimise meetod siduda kindlustustariifid kahjujuhtumite esinemisega kliendil. See tähendab, et juhul, kui kindlustusperioodil esineb kahjujuhtum, siis järgmisest perioodist kindlustustariif tõuseb, juhul kui ei esine, siis langeb.

Nimetatud süsteem oli riiklikul tasemel õigusaktides reguleeritud paljudes riikides (Soome, Belgia, aga ka Eesti, Läti jne). Komisjon leidis, et bonus-malus süsteemi riiklik kehtestamine on vastuolus kolmanda kahjukindlustuse direktiivi (92/49/EMÜ) põhimõttega, mis sätestas tariifivabaduse põhimõtte, st riikliku sekkumise keelu [26]<sup>59</sup>. Nimetatud komisjoni seisukoht oli arusaamatu seetõttu, et seda esitati kui kindlustusandjate kaitsmist, samas kui kindlustusandjad peale riikliku reguleerimise lõpetamist võtsid automaatselt iseseisvalt täpselt sama süsteemi vabatahtlikult üle.

Käesoleva töö autori arvates vajab ka meie liikluskindlustuse süsteem antud küsimuses kohest parandamist, kuivõrd tulenevalt liikluskindlustuse seaduse 5. peatükist on ka meil bonus-malus süsteem kohustuslik. Selleks tuleb muuta LKindIS § 50 lg 1 ning § 52 lg 5 ja lg 6.

### **3.6.7 Liikluskindlustuse edaspidisest reguleerimisest**

Euroopa Ühenduse komisjon töötas 2002. aastal välja ettepaneku uue, nn viienda liikluskindlustusealase direktiivi vastuvõtmiseks<sup>60</sup>. Viienda liikluskindlustusealase direktiivi vajadust põhjendatakse eelkõige vajadusega tõsta vastutuse piirmäärasid, mis olid kehtestatud 1970. ja 1980. aasta direktiiviga (s.o. 100 000 eurot varakahju puhul ja 350 000 eurot isikukahju puhul).

---

<sup>58</sup> Hilisemalt on EL liikmesriikidele liikluskindlustuse süsteemide muutmiseks vastavaid ettepanekuid tehtud korduvalt. Näiteks 22.03.2002 tehti Soomele ettepanek välistada seadusest juhtumid, kus sõiduki reisijad ei olnud kindlustuskattega kaetud juhul, kui sõidukijuht oli alkoholihoobes [25].

<sup>59</sup> EL poolsele tariifivabadusele vastupidine suundumus on Venemaal, kus nähakse ette äärmiselt põhjalik riiklik sekkumine kindlustuse hinnapoliitikasse [72, lk 57].

<sup>60</sup> Viies liikluskindlustusealane direktiivi eelnõu koos seletuskirjaga asub eestikeelsena veebis: <http://www.lkf.ee/index.php?03526230132403317>

Eesti kontekstis rääkides ei ole kindlasti mingit reaalselt vajadust varakahju piirmäära tõstmiseks, kuivõrd miljoni kroonini ulatuvaid siseriiklikult toimunud kahjusid on kogu meie liikluskindlustuse ajaloo vältel ainult mõni. Ka Euroopa elatustaseme kontekstis on 100 000 eurosed varakahjud üliharvad. Reeglina saab nii suure kahju puhul juttu olla ainult mingi muu asja kahjustumisest, kui seda on liikluses kasutatav sõiduk. Samas on Euroopas tarbijakaitse seisukohalt varakahju piirmäära tõstmist vajalikuks peetud. Arvestades üliharvasid nõnda suuri kahjusid, ei tohiks selline piirmäära tõstmine tariifi tõusmisele olulist mõju avaldada. Isikukahjude puhul tuleb mõõnda, et kehtestatud miinimum 350 000 eurot on juba ka Eesti mastaapides väike summa. Ka Eestis on väga sagedased kahjujuhtumid, kus kindlustusseltsid on seoses liiklusõnnetuse isikukahjuga sunnitud reserveerima mitmetesse miljonitesse eesti kroonidesse ulatuvaid summasid. Arvestades seega Euroopa elustandardeid ja sissetulekuid, on hädavajalik isikukahju piirmäära tõstmine, et liikluskindlustus tagaks oma eesmärgi, s.o. kannatanu huvide kaitse.

Samas tuleb mõõnda, et mõnedes Euroopa riikides (nagu näiteks Prantsusmaal) isikukahju puhul piirmäär üldse puudub. Isikukahju piirmäära tõstmine peaks omama märkimisväärset mõju kindlustustariifide tõusule. Isikukahju puhul on tehtud ettepanek tõsta direktiivis sätestatud piirmäär 605 500 euronit ühe kannatanu kohta ja 865 000 euronit mitme kannatanu puhul ning varakahju puhul 173 000 euronit või siis vara ning isikukahju üheaegsel esinemisel 1 038 000 euronit. Sama direktiivi eelnõu näeb ette veel suuremad piirmäärad ja need on - isikukahju osas tõuseb piirmäär 1 000 000 euronit kannatanu kohta ja varakahju puhul 500 000 euronit kahjujuhtumi kohta, olenemata kannatanute arvust<sup>61</sup>. Ühtlasi nähakse ette, et tulevikus korrigeeritakse piirmäärasid automaatselt iga viie aasta tagant tarbijahinnaindeksi muutusi arvesse võttes [82, lk 95].

Teiseks põhimõtteks, mida viienda liikluskindlustuse direktiiviga soovitakse liikmesriikide territooriumil kohustuslikuna sätestada, on Eesti liikluskindlustuse

---

<sup>61</sup> Venemaal on isikukahju piirmäär 240 000 rubla (ca 110 000 eesti krooni) ja varakahju piirmäär 160 000 rubla (ca 75 000 eesti krooni) [59, lk 44]. Seega võrreldes Eesti ja muu Euroopaga, ei ole Venemaal liiklusõnnetustes osalejad piisavalt kaitstud, kuivõrd nimetatud summad ei pruugi tihti katta tekkinud kahju.

seaduse mõistes nn õnnetusjuhtumikindlustus liikluskindlustuse lisana. See on jalakäijate ja jalgratturite isikukahjude hüvitamine, olenemata nende süüst liiklusõnnetuses. See tähendab, et neile hüvitatakse kahju ka sellisel juhul, kui nad on ise vastutavad kahju põhjustamise eest. Õigusteoreetiliselt on see põhjendatav asjaoluga, et suurema ohu allika valdaja vastutus on süüta vastutus ehk siis juhtumil, kui jalakäija või jalgrattur tekitab liiklusõnnetuse, tekib sõidukijuhil isikukahju hüvitamise kohustus igal juhul. Samas tekib ka jalakäijal ja jalgratturil sõidukiomanikule tekitatud kahju hüvitamise kohustus. Seega, kuna liikluskindlustuse puhul on tegemist suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustusega, on õige, et see katab kõik sõidukijuhi kui suurema ohu allika valdaja riskid. Teistpidi on see põhjendatav ka vajadusega viia riiklikust ravikindlustuse süsteemist välja hüvitamise juhtumid, mille puhul eksisteerib ravikindlustuse teenuse pakkujal regressiõigus kahjutekitajast sõidukijuhi vastu. Seega on lihtsam ja odavam hüvitada sellised isikukahjud ravikindlustuse süsteemi asemel läbi liikluskindlustuse süsteemi. Kuivõrd nn õnnetusjuhtumikindlustus on meie LKindLS §-s 27 juba sätestatud, siis antud küsimuses oleme enamikest EL liikmesriikidest ees.

Viienda direktiivi vajadus tuleneb ka tarbijakaitse organisatsioonide etteheidetest, et teatud isikutel, nagu õpilased ja välismaal töötavad isikud, on raskusi ajutiselt teises liikmesriigis viibimise ajal kindlustuse saamisel. Samas soovitakse reguleerida ka kindlustusvõtjatepoolset kindlustusandja vahetamise järgset riskiasjaolusid puudutava informatsiooni liikumist, s.o. nn boonustõendite väljastamine, mis näitaks kindlustusvõtja osalemist liiklusõnnetustes [81, lk 110].

Fundamentaalne muudatus kindlustusandjate jaoks on Euroopa tarbijakaitse organisatsioonide soov mitte lubada tundmatu sõidukijuhi poolt tekitatud kahju hüvitamise välistamist EL liikmesriikide poolt. Teise liikluskindlustuse direktiiviga [115, artikkel 1] on antud hetkel sätestatud, et seoses kindlustuspettuse ohuga on liikmesriikidel õigus välistada tundmatu sõidukijuhi tekitatud kahju hüvitamise kohustus. Enamiku riikide seadustes kasutataksegi vastavat välistust. Antud piirangu kaotamine toob käesoleva töö autori arvates endaga kaasa tõenäoliselt plahvatusliku hüvitatavate kahjude arvu suurenemise, kuivõrd kindlustusvõtjatel tekib motiiv ja alus taotleda nüüd kahju hüvitamist iga võimaliku enda tekitatud kahju hüvitamiseks, st

tekitatakse motiiv kindlustuspettusteks<sup>62</sup>. Selle läbi kaotab vabatahtliku sõidukikindlustuse raames pakutav liiklusõnnetuse kate peaaegu mõtte, kuivõrd kannatanul on kergem väita, et eksisteeris nn tundmatu sõidukijuht ja saada hüvitis läbi liikluskindlustuse süsteemi kätte 100%. Samas kui vabatahtliku süsteemi kaudu tuleb hüvitise saamisel hüvitisest lahutada omavastutus. Antud kindlustusandja esindajate kriitikale vastates võib väita, et seadus ei saa välistada kindlustuspettusi, kuid samas peaks siiski olema arusaadav, et selline muudatus muudab pettuse läbiviimise oluliselt kergemaks ja samas kergitab kindlustustariife ning seega saavad tänu pettustele „karistada“ ausad sõidukijuhid. Seega eksisteerib Euroopa Tarbijate Liidu (BEUC) poolt tehtud antud ettepaneku ja probleemi, et kindlustusmaksed on liialt suured, vahel dilemma. Nõudes tundmatu sõidukijuhi tekitatud kahju hüvitamist läbi liikluskindlustuse süsteemi, tekitatakse olukord, kus tariifid tõusevad ja samas võideldakse madalamate tariifide eest. Antud probleemi lahendamisel peaks lähtuma ratsionaalselt sellest, et kes võidavad ja kes kaotavad sellise piirangu tühistamisest enim – arvestades, et kindlustustariifid puudutavad kõiki sõidukiomanikke ja tundmatuks jäänud sõidukijuhtide tekitatud kahjude üldarv on väike ning et Euroopas omab enamus sõidukeid ka vabatahtlikku sõidukikindlustuse katet, oleks kindlasti mõistlikum antud piirangu mittetühistamine ehk siis liikmesriikidel peaks olema võimalus välistada tundmatuks jäänud sõidukijuhi poolt tekitatud kahju hüvitamine. Kindlustuspettuste problemaatika ja sellest tuleneva tariifi tõus seoses antud piirangu kaotamisega on nimetatud direktiivi eelnõu väljatöötamisel tõsiselt üles tõstnud Euroopa Kindlustusseltside Assotsiatsioon<sup>63</sup>. Seoses sellega on ka esitatud eelnõus ette nähtud, et tundmatuks jäänud sõidukijuhi poolt tekitatud kahju kuulub hüvitamisele vaid siis, kui kannatanule on samas liiklusõnnetuses tekitatud ka tõsist isikukahju.

EL-iga ühinemisel peab Eesti käesoleva töö autori arvates tulenevalt eeltoodud direktiivide analüüsist, muutma liikluskindlustuse seadust vähemalt seitsmes erinevas aspektis. Lisaks tuleks kaaluda liikluskindlustuse seaduses sätestatud viivise määra

---

<sup>62</sup> Erinevate spetsialistide hinnangul ulatub antud hetkel kindlustuspettuste, s.h. lavastatud juhtumid ja reaalselt juhtunud, kuid kahju suuruse osas teadlikult ülepaistatud juhtumid, osakaal kindlustushüvitistest 10-15% makstud kindlustushüvitistest [19, lk 168]. Näiteks sooritatakse Saksamaal aastas 7500 kuni 9000 kindlustuspettust ning kindlustusseltsid kaotavad seejuures ca 2-3 miljardit eurot [4, lk 165].

<sup>63</sup> inglise keeles – *Association of European Co-operative and Mutual Insurers* (ACME).

muutmist. Antud peatükis käsitletud liikluskindlustuse seaduse sätete vastuolud EL vastavate direktiividega on koos konkreetsete muudatusettepanekutega kokkuvõtlikult toodud välja käesoleva töö kokkuvõttes.

## 4. LIIKLUSKINDLUSTUSE LEPINGU LÄHTEALUSED

### 4.1 Liikluskindlustuse lepingu olemus

I. Kull märgib, et lepingu mõiste määratlemisel on lähtealuseks juriidiliste faktide teooria. Kõigis õigussüsteemides antakse teatud tegudele ja sündmustele õiguslik tähendus ning määratletakse juriidilised tagajärjed [44, lk 7].

Kindlustusvõtja seisukohast on liikluskindlustuse lepingu<sup>64</sup> eesmärgiks saada kindlustuskaitse võimaliku kahju tekitamise korral ja kindlustusandja eesmärgiks on saada pakutava kindlustuskaitse eest kindlustuspreemiat.

Õigustmoodustavad juriidilised faktid kutsuvad esile subjektiivsete õiguste ja juriidiliste kohustuste tekkimise konkreetsetel õiguse subjektidel. Nii toob näiteks tsiviilõigusliku tehingu sõlmimine endaga kaasa subjektiivsete õiguste ja juriidiliste kohustuste tekkimise, muutmise või lõpetamise [54, lk 57].

Liikluskindlustuse lepingu sõlmimine toob Eesti Vabariigis tulenevalt LKindIS § 7 lg 1 kaasa kindlustusandja kohustuse hüvitada kindlustatu tekitatud liikluskahju ja LKindIS §§ 15 lg-st 4 ja 17 lg-st 1 ning VÕS § 422 lg-st 1 tuleneb kindlustusvõtja kindlustusmakse tasumise kohustus. Sealjuures VÕS § 521 lg 1 kohaselt vastutavad kindlustusvõtja ja kindlustusandja solidaarvõlgnikena, juhul kui kahju hüvitamise nõue esitatakse mõlema vastu. Kindlustusandja ja kindlustusvõtja omavahelistes suhetes vastutab aga kindlustusandja (VÕS § 521 lg 2)<sup>65</sup>.

Kindlustuslepingud, s.h. liikluskindlustuse leping, kuuluvad *aleatoorsete*<sup>66</sup> lepingute hulka. Aleatoorsed lepingud on riskantsed, spekulatiivsed lepingud, mille puhul ei ole selge, milline lepingu osapooltest sellest lepingust võidab ja milline kaotab.

---

<sup>64</sup> VÕS § 422 lg 2 sätestab, et seadusega sätestatud juhul on kindlustusvõtja kohustatud kindlustuslepingu sõlmima (kohustuslik kindlustus). Antud normist saab järeldada, et võlaõigusseadus kohaldub ka kohustuslike kindlustuslepingute (s.h. liikluskindlustuse lepingu) suhtes. Samas tuleb kohustuslike kindlustuslepingute puhul arvestada erisustega, mis tulenevad vastava kohustusliku kindlustusliigi sätestanud seadusest.

<sup>65</sup> T. Tampuu arvates on kahju tekitajal tagasinõudeõigus oma kindlustusandja (k.a. liikluskindlustuse kindlustusandja) vastu VÕS § 69 alusel juhul, kui ta ise on hüvitanud kahju [80]. Käesoleva töö autor nõustub nimetatud väitega ja tuginedes isiklikule kogemusele kindlustuses töötamisel, lisab, et praktikas see selliselt ka toimub.

<sup>66</sup> Aleatoorsete lepingute jaotus on eelkõige tulnud Saksa ja Šveitsi õigussüsteemidest [69, lk 67].

Klassikalised aleatoorsed lepingud on mängud, loteriid, kihlveod ja kindlustuslepingud.

V. Belõh on toonud välja, et aleatoorses lepingus seab juhuslik või tõenäoline asjaolu kahtluse alla peamise kohustuse tekkimise võimalikkuse ja selle mahu, kuid ei sea kahtluse alla olemasolu ja kohustust täita sellele vastutulev kohustus maksta teatud summa, sissemakse, panus, loteriipileti maksumus [7, lk 152].

Lähtudes poolte õiguste ja kohustuste jaotusest, saab liikluskindlustuse lepinguid pidada *sünallagmaatiliseks lepinguks* s.t. tal on kahepoolne iseloom.

Kahepoolsusele (*contractus bilaterales*) liikluskindlustuse lepingus viitab osapoolte (kindlustusvõtja ja kindlustusandja) vastastikune kohustus (maksta kindlustuspreemiat - hüvitada kahju). Antud asjaolu tuleb selgesti välja ka kindlustuslepingu mõistest VÕS § 422 lg-s 1, mille kohaselt kindlustuslepinguga kohustub üks isik (kindlustusandja) kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitama kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju või maksuma kokkulepitud rahasumma ühekordselt või osadena või täitma lepingu muul kokkulepitud viisil (kindlustusandja täitmise kohustus). Teine isik (kindlustusvõtja) kohustub tasuma kindlustusandjale kindlustusmakseid.

Antud asjaolu tuleb välja ka liikluskindlustuse seaduse vastavatest sätetest. Nimelt LKindIS § 7 lg-st 1 tuleneb kindlustusandja kohustus hüvitada tekkinud kahju ja §§ 15 lg-st 4 ja 17 lg-st 1 jne kindlustusvõtja kohustus maksta kindlustusmakseid.

Liikluskindlustuse lepingu kui *reaalse-* või *konsensuaalsuse* lepingu käsitluse vahel eksisteerivad teoreetilises kirjanduses erinevad lähenemised.

A. Lunts ja K.A. Grave osutavad sellele, et seos kindlustuslepingu sõlmimise hetke ja kindlustusmakse tasumise vahel kohustab tunnistama kindlustuslepingu reaalsust. D.I Mayer viitab sellele, et tsiviilõigusliku lepingu reaalsus ilmneb siis, kui lepingu olemasolu määratakse ühe isiku poolt teisele lepingu objektina käsitletava asja tegeliku üleandmise hetkega. Konsensuaalseks peetakse lepingut, mis eksisteerib vaid osapoolte kokkuleppe põhjal [7, lk 148].

Eesti kontekstis on liikluskindlustuse leping käesoleva töö autori arvates konsensuaalne leping, kuivõrd poolte vahel tekivad kohustused momendist, kui

kindlustusvõtja ja kindlustusandja on seaduses ettenähtud vormis saavutanud kokkuleppe.

Vene õigusteadlased V. Belõh ja I. Krivozejev põhjendavad kindlustuslepingu konsensuaalsust sellega, et tsiviilõiguslik leping loetakse sõlmituks, kui pooled on nõutud vormis saavutanud kokkuleppe kõikides olulistes lepingutingimustes. See üldreegel käib nii reaalsete kui konsensuaalsete lepingute kohta. Samal ajal lepingu sõlmimise hetk määratakse õigusaktides sätestatud reeglite alusel. Reaalseks peetakse lepingut aga siis, kui selle sõlmimiseks on vajalik vastava vara üle andmine. Sõlmimise staadiumil ei tohi tähelepanu pöörata mitte sellele, et lepingut käsitletakse kui poolte kokkulepet ja juriidilist fakti. Leping jõustub selle sõlmimise hetkest ning saab poolte jaoks kohustuslikuks. Teisiti öeldes on leping juriidiline fakt, mis sünnitab tsiviilõigusliku kohustuse. Õeldu tähendab, et leping (kui kokkulepe ja juriidiline fakt) eelneb kohustusele, kusjuures vahe nende tekkimise vahel võib olla märkimisväärne. Nii on pooltel üldiselt õigus kohustuse tekkimine panna sõltuvusse teatud juriidilisest faktist. Taoliste variatsioonide puhul ilmneb, et leping (kokkulepe) sai teoks, aga kohustus võib ka mitte tekkida, kui ei leia aset osapoolte poolt määratud juriidiline fakt [7, lk 149].

Kohustusliku vastutuskindlustuse (s.h. liikluskindlustuse) puhul on kindlustusandja kohustatud sõlmima vastutuskindlustuse lepingu absoluutselt kõigi seda soovivate kindlustusvõtjatega, kes vastavad teatud tingimustele (VÕS § 520 ja LKindIS § 7 lg 1). Liikluskindlustuse lepingu puhul on sellisteks tingimusteks ainult sõiduki tehnilised parameetrid, s.o. sõiduk peab olema vähemalt kahe rattaline, teel liiklemiseks lubatud mootorsõiduk või haagis, tema valmistajatehase poolt lubatud kiirus on üle 15km/h<sup>67</sup> ning ta peab kuuluma registreerimisele (LKindIS § 4 lg 1).

Kohustus sõlmida liikluskindlustuse leping absoluutselt kõigi seda soovivate kindlustusvõtjatega tuleneb sellest, et soovitakse välistada kindlustusandjate võimalus teostada riskianalüüsi ning valida välja kliente, kelle riskifaktor oleks madalam.

---

<sup>67</sup> PflVG § 2 lg 1 p 6 a kohaselt on Saksamaa vastav piirang seotud 6km/h-ga ja VFLKS § 4 lg 3 kohaselt on Venemaa vastav piirang seotud 20km/h-ga.

Sellega saavutatakse olukord, kus kindlustuskaitse all on maksimaalselt suur arv kindlustusvõtjaid<sup>68</sup>.

Liikluskindlustuses eksisteerib samuti üks kontseptuaalne erinevus, võrreldes teiste vastutuskindlustuse liikidega. VÕS § 513 kohaselt vabaneb kindlustusandja täitmise kohustusest, kui kindlustusvõtja põhjustas kahju tahtlikult. Samas liikluskindlustuse puhul on kindlustusandja kohustatud hüvitama kannatanule ka sellise kahju, mille kindlustusvõtja on tekitanud tahtliku liiklusõnnetuse käigus. Tahtlikult põhjustatud liikluskahju puhul omab kindlustusandja sõiduki valdaja vastu regressi õigust (LKindIS § 48 lg 2 p 1). Ka antud erisus tuleneb soovist maksimaalselt kaitsta liiklusõnnetuse läbi kahju saanud kannatanuid.

#### **4.2 Liikluskindlustuse lepingu vorm ja tingimused**

Liikluskindlustuse leping on oma vormilt obligatoorselt kirjalik leping. Antud nõue tuleneb LKindIS § 8 lg-st 1. Kirjaliku lepingu vajadus tuleneb pädevate riiklike organite vajadusest teatud situatsioonis kontrollida lepingu olemasolu - politsei teeliikluses, piirivalve piiriületamisel jne. Samas, arvestades tehnoloogia arengut, on erinevates riikides välja toodud ka lepingu elektroonilise vormi võimalus. Reaalsusesse ei ole see antud hetkel veel kusagil jõudnud. Eestis tegeldi paar aastat tagasi tõsiselt võimalusega kaasata liikluskindlustuse lepingu vajalikud andmed kas ID kaardile või sellega sarnasele kaardile. Pilootprojekti raames selgus aga, et käesoleval hetkel ei tasuks see ennast ära, kuna see eeldab politseile, piirivalvele jne erivarustuse soetamist. Elektroonilise vormi puhul oleks võimalik loobuda paber kandjal olevast kirjalikust vormist, mida täna kasutatakse, ja asendada see suulisega, kusjuures vajalik kinnitus kindlustustunnistuse näol oleks mainitud kaart. Üldiselt on enamikus riikides kirjaliku liikluskindlustuse lepingu vorm küllaltki rangelt reglementeeritud. Paljudes riikides, nagu Eesti, Läti, USA mõned osariigid, on lepingu vorm seadusandja poolt ette kirjutatud või siis seadusandja on delegeerinud lepingu vormi kehtestamise mõnele riigiasutusele.

---

<sup>68</sup> Võlaõigusseaduse seletuskirja [88] kohaselt nähakse kohustuslik kindlustus reeglina ette selleks, et kaitsta isikuid maksevõimetute kahju tekitajate eest. Sealjuures kohustuslik vastutuskindlustus nähakse ette tegevuse eest, millega tõenäoliselt suhteliselt tihti kaasneb kahju ning nende kahjude tekkimist üldiselt aktsepteeritakse, kuid samas üritatakse vältida nendest tekkivaid kahjulikke tagajärgi.

I. Kull väidab, et vorminõuded toovad kaasa teatud ebamugavused, kuid samas ka ohud, kuna väärtused võivad tuua kaasa ettenägematuid tagajärgi. Samas leiab ta, et just vorminõuded aitavad nõrgemal poolel aru saada, mida tehing endaga kaasa võib tuua ning välistab ebasoodsa olukorra ärakasutamise. Seadusandja seatud eesmärged saab ainult siis saavutada, kui kehtestatud vorminõudeid rangelt järgitakse [43].

Käesoleva töö autor nõustub täielikult I. Kull'iga, et kohustuslikud vorminõuded on kaasaegset Eesti arengut silmas pidades teatud juhtudel hädavajalikud, et kaitsta nõrgemat poolt, s.o. tarbijat. Näiteks liikluskindlustus omab suurimat osakaalu just eratarbijate hulgas ja seega on nende õiguste kaitse ülimalt oluline.

Liikluskindlustuse lepingu tingimused tulenevad kas lepingust või õigusaktidest ja lepingust. Kohustusliku liikluskindlustuse lepingu puhul võivad tingimused tuleneda nii õigusaktidest (reeglina obligatoorne) kui ka lepingu tingimustest. Eesti Vabariigis tulenevad kõik liikluskindlustuse lepingu tingimused vastavalt LKindIS § 8 lg-st 1 liikluskindlustuse seadusest.

Vabatahtliku liikluskindlustuse lepingu puhul on tegemist tüüptingimustega lepinguga, kuivõrd need on alati kindlustusandja poolt ette valmistatud ning neid kasutatakse korduvalt ja lepingu sõlmimisel enam tingimusi läbi ei arutata (VÕS § 35 lg 1). Sellest tulenevalt nimetatakse kindlustuslepingu tingimusi, s.h. vabatahtliku liikluskindlustuse lepingu tingimusi, *take it or leave it* tingimusteks.

### **4.3 Liikluskindlustuse lepingu kehtivus**

Eestis on käesoleval hetkel liikluskindlustuse leping tähtjatu. See on tingitud seadusandjapoolsest tahtest garanteerida võimalikult suur kindlustatute hulk, st vähendada kindlustamata isikute arvu, mis oli enne tingitud sellest, et kindlustusvõtjad unustasid peale lepingu lõppemist uue lepingu sõlmimata või ei soovinudki seda teha. Nimelt on LKindIS § 14 lg 1 kohaselt liikluskindlustuse tavaleping tähtjatu ja kindlustusandjal on kahju hüvitamise kohustus ka siis, kui kindlustusvõtja ei ole tasunud korrektselt kindlustusmakseid. Samas selline situatsioon, kus kindlustusvõtja põhjustab liiklusõnnetuse ja samal ajal on tal tasumata kindlustusmaksed, toob kaasa kindlustusandja poolse regressi esitamise õiguse väljamakstud kindlustushüvitise ja käsitluskulude ulatuses (LKindIS § 48 lg 2 p 6).

Enamikus anglo-ameerika õigussüsteemidega riikides ja ka kontinentaal-euroopa riikides on liikluskindlustuse leping siiski tähtajaline, tähtajaga 15-30 päeva kuni aasta [28]. Peab siiski mainima, et kuigi Eestis on liikluskindlustuse leping tähtajatu, ei riku see kindlustusõigussuhte eripära, mis tuleneb sellest, et kindlustusrisk, mis kujundab kindlustusandja kohustuse tasuda kindlustushüvitis, põhineb vahetult tõenäosuse teoorial, s.o. riski määr sõltub ajavahemikust, mis on tõenäosuse kindlaksmääramisel aluseks, kuivõrd kindlustuspreemia arvestamine seatakse sõltuvusse tähtajatute lepingute juurde käivatest kindlustuspoliisidest, mis omakorda on tähtajalised.

Liikluskindlustuse leping lõpetatakse kindlustusandjale esitatud avalduse alusel, kui sõiduk on registrist kustutatud (LKindIS § 20 lg 2 p 1) või kui sõiduk on ärandatud (LKindIS § 20 lg 2 p 2). Samuti lõpeb liikluskindlustuse leping juriidilisest isikust kindlustusvõtja lõppemise korral (LKindIS § 20 lg 4). Liikluskindlustuse seaduse regulatsioonis eksisteerib samas erisus võrreldes VÕS §-ga 519. VÕS § 519 võimaldab vastutuskindlustuse lepingu üles öelda pärast kindlustusjuhtumi toimumist (sealjuures võivad lepingu üles öelda mõlemad pooled). Liikluskindlustuse seadus ei võimalda liikluskindlustuse lepingut üles öelda pärast kindlustusjuhtumi toimumist. Antud asjaolu on käesoleva töö autori arvates põhjendatav sellega, et soovitakse tagada maksimaalselt lai kindlustuskate kõikide liikluses osalevate sõidukijuhtide suhtes. Juhul, kui liikluskindlustuse lepingut oleks võimalik VÕS § 519 sätestatud korras üles öelda, võiks selle tagajärjeks olla see, et kindlustusandjad hakkaksid suure riskiastmega klientidele (s.o. isikutele, kes tekitavad tavapärasest sagedamini kahju) lepinguid üles ütlema. Samas on kindlustusvõtjal LKindIS §-st 21 tulenevalt võimalus vahetada kindlustusandjat igal ajahetkel enne eelneva lepingu poliisi kehtivust ja maksevabal perioodil. Seega on reaalselt vastav liikluskindlustuse regulatsioon kindlustusvõtja seisukohalt isegi soodsam kui VÕS § 519 regulatsioon, kuna kindlustusvõtjal on kindlustusandjat võimalik vahetada praktiliselt igal ajahetkel. Kindlustusandjal on LKindIS § 22 kohaselt õigus lõpetada kindlustusleping siis, kui see on olnud maksevaba 12 kuud järjest või kui kindlustusandja ei ole lepingut rikkudes tasunud kindlustusmakseid vähemalt kolm kuud järjest. Ka antud regulatsioonis eksisteerib erisus, võrreldes VÕS §§-des 457 ja 458 sätestatuga. Antud

erisus tuleneb liikluskindlustuse lepingu erinevusest, võrreldes teiste kahjukindlustuse lepingutega (s.o. maksevabaks muutmise võimalus).

Sõiduki võõrandamisel asub sõiduki omandanud isik sõiduki suhtes sõlmitud liikluskindlustuse lepingu kindlustusvõtja kohale (LKindlS § 23 lg 1). Antud regulatsioon ühtib ka VÕS §-is 524 sätestatuga. Samas liikluskindlustuse seaduse kohaselt ei lähe sõiduki omandanud isikule üle sama lepingu eelneva kindlustusvõtja poolt tasumata kindlustusmaksete kohustus (LKindlS § 23 lg 3). Seega, kui sõiduk ostetakse ajahetkel, kus eelmine liikluskindlustuse poliis on kehtivuselt poole peal (näiteks poliisi kehtivus on kuus kuud, aga sõiduk ostetakse kehtivuse kolmandal kuul), siis tasumata kindlustusmaksete maksmise kohustus lasub ainult sõiduki võõrandajal. Samas VÕS § 494 lg 2 kohaselt vastutavad võõrandaja ja omandaja võõrandamise aja jooksva kindlustusperioodi kindlustusmakse tasumise eest kindlustusandja ees solidaarselt. Antud erisuse põhjus on selles, et liikluskindlustuse lepingust tulenev kindlustusmaksete võlg allub kohesele sundtäitmisele (LKindlS §§ 17 ja 18 lg 6). Samas on kindlustusandja kohustatud kindlustusvõtjat teavitama kohesest sundtäitmisest. Sõiduki võõrandamine toimub aga reeglina selliselt, et kindlustusandja saab tagantjärele teada, et sõiduk on võõrandatud ning tal puudub võimalus nn uut kindlustusvõtjat antud asjaolust teavitada.

#### **4.4 Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumieelsed kohustused**

Kindlustusõigussuhte sisuks on subjektiivsete tsiviilõiguste ja juriidiliste kohustuste kogum. Subjektiivne õigus tähendab seadusandja tahtest lähtuvat ja kellegi juriidilise kohustusega garanteeritud õiguse subjektile kuuluvat käitumise võimalust [54, lk 39]. Juriidiline kohustus on vajalik käitumine, mida tuleb teostada vahetult või lõppastmes õigustatud isiku, s.o. subjektiivse õiguse kandja huvides [54, lk 124]. Subjektiivsed õigused saab määratleda läbi poolte kohustuste avamise. Seetõttu avab käesoleva töö autor alljärgnevaga liikluskindlustuse lepingu poolte olulisemad kohustused.

Liikluskindlustuse nagu ka teiste kindlustusliikide puhul on kindlustusvõtja põhikohustuseks tasuda kindlustuspreemiat<sup>69</sup>. Enamikes riikides ei ole riiklik

---

<sup>69</sup> Kuni 2001 aastal kehtima hakanud liikluskindlustuse seaduseni [133] olid kindlustusandjate ja kindlustusvõtjate kohustused reguleeritud äärmiselt detailselt Rahandusministri poolt kinnitatud liikluskindlustuse üldtingimustes [137 ja 138].

sekkumine kindlustusandjate tariifipoliitikasse lubatud, v.a. Ida-Euroopa riikides [86]. Antud asjaolu on põhjendatav kartusega, et vaba turumajanduse olukorras tõstavad kindlustusandjad tariife nii palju, kui see neile meeldib. Samas läänemaailma kogemus näitab pigem vastupidist – riikliku hinnasekkumise katkemise järel tekib kindlustusseltside vahel konkurents ja see viib hinnad alla. Ka Eestis ei ole käesoleval hetkel tariifid täiesti vabad, kuivõrd Eesti Liikluskindlustuse Fond kehtestab minimaalsed riskipreemiad, mis on kindlustusandjatele tariifide koostamisel kohustuslikud (LKindIS § 52). Antud asjaolu on meil põhjendatud sellega, et meie kindlustusturg ei ole veel täielikult välja kujunenud ja vastasel juhul võivad turukonkurentsist tingitud dumpinghinnad tekitada kindlustusturul äärmiselt ebastabiilse olukorra, kui mõni kindlustusselts peaks madalate tariifide tõttu pankrotti minema.

Kindlustuspreemia tasumise kohustus kuulub kindlustusvõtjapoolsetesse kindlustusjuhtumieelsete kohustuste hulka. Samas eksisteerivad kindlustusvõtjal ka kindlustusjuhtumijärgsed kohustused.

Teine kindlustusjuhtumieelne kohustus tuleneb *ubberrimae fidei*<sup>70</sup> põhimõttest. Nagu kõikide teistegi kindlustusliikide puhul on ka liikluskindlustuses kindlustusvõtja kohustatud kindlustuslepingu sõlmimisel teavitama kindlustusandjat temale teadaolevatest asjaoludest, mis omavad olulist tähendust kindlustusjuhtumi tekkimise tõenäosuse ning sellega kaasneva kahju suuruse määramisel, seda eeldusel, et kindlustusandja ei ole ega saagi olla antud asjaoludest teadlik (LKindIS § 13 lg 1). Liikluskindlustuse puhul võivad olenevalt kindlustussüsteemist antud asjaoludeks olla juhistaaz, sõiduki kasutamise koht, sõiduki kasutusala, s.o. takso, erasõiduk, töösõiduk vms, sõiduki kasutaja poolt eelnevalt tekitatud kahjud, tema vanus jne. Saksamaal tuleneb vastav kohustus VVG §-st 16 ja antud regulatsioon on samasugune nagu Eestiski.

---

<sup>70</sup> *Ubberimae fidei* – osapoolte kõrgeim usaldus. Antud printsiip sõnastati esmakordselt 1766. aastal Inglismaal Carter v Boehm kohtuasjas. Spetsiaalsed andmed, mille põhjal arvutatakse võimalik šanss, on enamasti juhtudel ainult kindlustusvõtjale teada. Kindlustusandja usaldab tema väiteid, kindlalt eeldades, et kindlustusvõtja ei varja mitte mingeid temale teadaolevaid asjaolusid, mis võiksid eksitada kindlustusandjat ja panna viimast uskuma, et neid asjaolusid ei ole olemas. Sääraste asjaolude varjamist peetakse kelmuseks ja järelilikult osutub kindlustusleping tühiseks. Kõrgeim usaldamine keelab ühel osapooltel varjata ainult temale teadaolevaid asjaolusid, kaasates tehingusse teise osapoolle, kasutades ära teise osapoolle, kes arvab, et asjaolud on teised. [7, lk 89].

I. Kull toob välja, et nimetatud teatamiskohustus võimaldab kindlustusandjal otsustada kindlustusriskide üle, nende võimalikkuse üle ja lepingu sõlmimise võimalikkuse üle [46, lk 37].

*Ubberimae fidei* põhimõtte kui osapoolte kõrgeima usalduse printsiip on Eesti Vabariigi liikluskindlustuse seaduses leidnud selge väljenduse ka elatanud ja puudega kindlustusvõtjatele ettenähtud soodustuste osas. Nimelt saab seaduse kohaselt Eestis elatanud ja puudega inimestele anda soodustust kindlustusmakse tasumisel kuni 50%. Seda antakse eeldusel, et sõidukit kasutab elatanud või puudega inimene. Juhul kui aga leiab tuvastamist, et seda soodustust kuritarvitatakse, s.o. sõidukit kasutab isik, kes ei vasta antud parameetritele, kaotab elatanud või puudega isik soodustuse saamise õiguse 24 kuuks.

Kindlustusjuhtumieelseks kohustuseks on veel kindlustusvõtja kohustus informeerida koheselt kindlustusandjat oluliste riskiasjaolude muutumisest kindlustusperioodi jooksul, näiteks juhul, kui erasõidukit hakatakse kasutama taksona. Vajaliku teabe edastamise kohustus tuleneb LKindIS § 13 lg-st 2, mille kohaselt on ette nähtud, et juhul kui kindlustusvõtja ei edasta kindlustusperioodil muutunud informatsiooni, siis võib nõuda temalt leppetrahvi.

Enamustes riikides, eeskätt Kontinentaal-Euroopa riikides, ei too kindlustusvõtjapoolne riskiasjaolude varjamine reeglina kaasa liikluskindlustuse lepingu tühisust. Samas aga annab antud kindlustusvõtjapoolne käitumine kindlustusandjale õiguse nõuda kindlustusmakse tõstmist või siis kindlustusjuhtumijärgselt regressõiguse. Samas Saksamaal on tulenevalt VVG § 17 lg-st 1 kindlustusandjal nimetatud juhul õigus taganeda kindlustuslepingust. Käesoleva töö autor ei pea liikluskindlustuse puhul kindlustuslepingust taganemise õiguse andmist mainitud juhul õigeks, kuivõrd sellisel juhul ei täidaks liikluskindlustus enda eesmärki (s.o. kannatanu huvide kaitse). Kannatanu huve silmaspidades on õiglasem regulatsioon, kus tekkinud kahju hüvitab kahju põhjustanud isiku kindlustusandja ja peale seda esitab kindlustusandja regressi kahju põhjustaja vastu.

#### **4.5 Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumijärgsed kohustused**

Kindlustusvõtja esimeseks kindlustusjuhtumijärgseks kohustuseks on koheselt teavitada kindlustusandjat liiklusõnnetusest (LKindIS § 38 lg 1 ja lg 2). Antud kohustus laieneb ka mittekindlustusvõtjast sõidukikasutajale, kellele kindlustuskaitse laieneb. Üldiselt võrdsustatakse kindlustusteoorias kindlustusobjekti seaduslikud valdajad ja kindlustatud isikud kohustuste täitmisel kindlustusvõtjaga, st nõuded, mis kehtivad kindlustusvõtjale, kehtivad ka neile. Kohese teavitamise kohustuse rikkumine võib olenevalt liikluskindlustuse süsteemist tuua kaasa kindlustusvõtja vabanemise täitmisel kohustusest või siis regressiõiguse. Eestis toob see kaasa tulenevalt LKindIS § 48 lg 2 p-st 8 kindlustusandja õiguse nõuda tagasi 30% hüvitatud kahjust ja käsitluskulud.

Võlaõigusseaduse kohaselt on kindlustusvõtjal kindlustusjuhtumist teavitamise kohustus ühe nädala jooksul (VÕS § 514 lg 1). VVG § 153 lg 1 kohaselt on Saksmaal kindlustusvõtjal kindlustusjuhtumist teavitamise kohustus ühe nädala jooksul.

Samuti kuulub kindlustusvõtja kohustuste hulka koheselt peale kindlustusjuhtumit rakendada antud olukorras mõistlikke meetmeid tekitatud kahju vähendamiseks. Üldreeglina kehtib antud põhimõtte varakindlustuse suhtes ja Lääne-Euroopa liikluskindlustuse süsteemides antud nõuet otseselt ei eksisteeri. Sellele vaatamata tuleb kindlustusvõtja kindlustusjuhtumijärgset käitumist silmas pidada, kuivõrd see väljendab kindlustusvõtja riskiastet mõjutavaid asjaolusid. Nii näiteks on VÕS § 488 lg 1 kohaselt kindlustusvõtja kindlustusjuhtumi toimumisel kohustatud niivõrd, kuivõrd see on võimalik, püüdma kahju ära hoida ja seda vähendada, järgides seejuures kindlustusandja juhiseid. Ning kui asjaolud seda võimaldavad, peab kindlustusvõtja kindlustusandjalt selliseid juhiseid küsima. Samuti tuleneb kannatanu kahju vähendamise kohustus VÕS §-st 139.

I. Kull on väitnud, et võlaõigusseaduses sätestatud hea usu üldpõhimõtte annab kohtutele laialdased võimalused lepingupoolte kohustuste ja käitumise tõlgendamiseks lepingulise suhte ajal. Ta leiab, et hea usu põhimõtte laieneb igasugusele lepingulisele käitumisele ja see on oluline lepingu sisu kujundamisel. Seega I. Kulli seisukohast lähtudes võimaldab hea usu põhimõtte laiendada lepingupoolte kohustusi, kui seadus või leping ei näe ette eesmärgi saavutamiseks

vajalikke kohustusi otse ja kui vastavaid kohustusi ei ole võimalik lepingu tõlgendamise abil välja selgitada [45, lk 78].

Seega leiab käesoleva töö autor, et vaatamata asjaolule, et liikluskindlustuse seadus ei näe ette otsest kohustust kindlustusvõtjale vajalike meetmete võtmiseks tekitatud kahju vähendamiseks, eksisteerib tal vastav kohustus tulenevalt hea usu põhimõttest ja võlaõigusseadusest igal juhul.

#### **4.6 Kindlustusandja kohustused**

Kindlustusandja põhikohustuseks on kindlustusjuhtumi saabumisel hüvitada tekkinud kahju vastavalt seadusele ja/või lepingule. Paljudes riikides, k.a. Eestis, tulenevad liikluskindlustuse kindlustusandja kohustused otse seadusest, samas näiteks USA-s tulenevad need liikluskindlustuse lepingust. Seega on liikluskindlustuses kindlustusseltsi peamine kohustus kindlustusriskile vastava ebasoodsa tagajärje saabumisel realiseerida kindlustusvõtja kindlustushuvi ehk siis hüvitada kannatanule tekkinud kahju. Sealjuures on kindlustusandjatele seatud piisavalt ranged kohustused kahju võimalikult kiireks ja täielikuks hüvitamiseks. Eestis tuleb vastavalt LKindIS § 45 lg-le 1 kahju hüvitamise otsus teha kohe, kui selleks on vajalik teave, kuid mitte hiljem kui 30 päeva peale nõude esitamist. Saksamaal on vastav tähtaeg tulenevalt VVG § 11 lg-le 2 samuti maksimaalselt 30 päeva. Kahju hüvitamise puhul kannatanule läbi liikluskindlustuse süsteemi eksisteerib erisusi, võrreldes tavalise lepinguvälise kahju hüvitamisega. Nimelt on riikliku sekkumise tulemusena loodud süsteem, mis eelistab kannatanut, kes taastab oma vara, võrreldes kannatanuga, kes soovib rahalist hüvitist. Antud näide puudutab kahju, kus sõiduk ei ole hävinud, vaid on osaliselt kahjustatud ja selle taastamine on majanduslikult ja tehniliselt põhjendatud. Antud põhimõte on põhjendatav asjaoluga, et riik on huvitatud, et liikluses osaleksid ainult tehniliselt korras sõidukid. See tähendab, et taastamise korral kindlustusandja viib kannatada saanud isiku sõiduki kahjujuhtumieelsesesse olukorda, samas kui kannatanu saab rahalise hüvitise, siis tihti ta ei asugi sõidukit taastama, vaid kasutab seda avariilisena.

Kindlustusandja teine põhikohustus on hoida saladuses professionaalse tegevuse käigus saadud informatsiooni kindlustusvõtja ning kannatanu vara ja nende tervisliku

seisundi kohta. Liiklusõnnetuse käigus satub kindlustusandja kätte tihti äärmiselt delikaatseid andmeid kannatanute tervisliku seisundi kohta. Sellest tulenevalt on erinevad riigid kehtestanud antud andmete kaitsmiseks erinevaid regulatsioone. Näiteks Soomes ei ole kindlustusandjal üldse õigust teada saada, mis on see konkreetne vigastus, haigus, mida kannatanu liiklusõnnetusejärgselt isikukahju korral põeb. Kindlustusandja peab Soomes rahulduma üksnes arsti konstateeringuga, et kannatanu sai mingi vigastuse liiklusõnnetusest, mille puhul on tegemist isikukahjuga ja selle hüvitamiseks tuleb tasuda selline ja selline summa [83]. Samas enamikes teistes riikides, k.a. Eestis, on kindlustusandja konfidentsiaalsuse kohustus lahendatud läbi õigusaktide ja haiglatega sõlmitavate konfidentsiaalsuslepingutega.

#### **4.7. Kahjustatud isiku õigused ja kohustused**

VÕS § 521 lg 1 kohaselt vastutavad liikluskindlustuse kindlustusvõtja ja kindlustusandja solidaarvõlgnikena juhul, kui kahjustatud isik esitab nõude mõlema isiku vastu. Seega on kannatanul võimalus valida, millise isiku suhtes ta nõude esitab. Samas juhul, kui nõue on esitatud kahju tekitajast kindlustatu vastu, kes hüvitab kannatanule tekkinud kahju, on tal VÕS § 69 alusel tagasinõudeõigus oma kindlustusandja vastu (tulenevalt VÕS § 521 lg-st 2 vastutab kindlustusandja ja kindlustusvõtja omavahelistes suhetes ainult kindlustusandja). Arvestades aga erinevate isikute finantsvõimalusi, on kahjustatud isikutel siiski mõistlikum esitada nõue koheselt kahju tekitanud isiku kindlustusandja vastu. Saksamaal on vastav põhimõtte sätestatud PflVG § 3 lg-s 1 ja lg-s 2. Antud säte annab kahjustatud isikule õiguse esitada nõude nii kahju tekitaja kui tema kindlustandja vastu ning sealjuures kindlustusvõtja ja kindlustusandja omavahelistes suhetes vastutab ainult kindlustusandja..

LKindIS § 38 lg 1 kohaselt peab kannatanu esimesel võimalusel teatama mistahes Eestis tegutsevale liikluskindlustuse kindlustusandjale liiklusõnnetusest. VÕS § 522 lg 1 regulatsioon on selles osas leebem – nimelt võlaõigusseaduse kohaselt on vastav teavitamise tähtaeg kaks nädalat kindlustusjuhtumist. PflVG § 3 lg 7 ja VVG § 158d kohaselt peab kannatanu teatama liiklusõnnetusest kindlustusandjale kirjalikult kahe nädala jooksul. Erisus Eesti ja Saksamaa regulatsioonide vahel on selles, et LKindIS §

38 lg 1 kohaselt võib kannatanu kindlustusandjat informeerida ka suuliselt, samas kui Saksamaal tuleb vastav kohustus obligatoorselt täita kirjalikult.

LKindIS § 39 lg 1 kohaselt peab kannatanu säilitama liiklusõnnetuses osalenud sõiduki ja muu vara võimalikult kindlustusjuhtumi järgses seisundis ning esitama selle kindlustusandjale ülevaatuseks. Juhul, kui kannatanu rikub nimetatud kohustust ja seetõttu ei ole võimalik fikseerida liiklusõnnetuse tagajärgi ning sellela ei saa tuvastada liiklusõnnetuse asjaolusid ega kahju suurust, võib kindlustusandja kahju hüvitamisest keelduda või siis hüvitist vähendada (LKindIS § 39 lg 4). Analoogne regulatsioon eksisteerib ka VÕS § 522 lg-s 2, mille alusel on kindlustusandjal õigus nõuda kahjustatud isikult kahju põhjuse ja suuruse kindlakstegemiseks vajalikku teavet. Samas võlaõigusseaduse kohaselt ei eksisteeri kannatanul kohustust omaalgatuslikult esitada kahjustatud asja kindlustusandjale. Kannatanul on vastav kohustus ainult siis, kui kindlustusandja vastavat teavet nõuab.

Võlaõigusseaduse kohaselt võib kindlustusandja maksta hüvitise otse kannatanule, kui kindlustusvõtja poolt tekitatud kahju on kindlaks määratud kohtuotsuse või kompromisslepinguga ning kindlustusandja teavitab oma kavatsusest eelnevalt kindlustusvõtjat (VÕS § 517 lg 1). Samuti on kindlustusandja kohustatud maksma hüvitise otse kahjustatud isikule, kui seda nõuab kindlustusvõtja (VÕS § 517 lg 2). Samas liikluskindlustuse seaduse kohaselt maksab kindlustusandja kahju alati otse kannatanule (v.a. olukord, kus kindlustusvõtja oli ise kahju kannatanule hüvitanud). Ka PflVG § 3 lg 1 kohasel kuulub kahju hüvitamisele otse kannatanule. Liikluskindlustuse kindlustusandja ei pea kahju hüvitamisel kannatanule järgima kindlustatu suuniseid. Küll peab LKindIS § 46 lg 1 kohaselt kindlustusandja nii kindlustusvõtjat kui kannatanut informeerima liiklusõnnetuse kindlustusjuhtumiks tunnistamisest või mittetunnistamisest ja kahju hüvitamisest või sellest keeldumisest.

Kindlustuspraktikas tekitab tõsiseid probleeme VÕS § 521 lg 7 sätestatud kahjustatud isiku kohustus, mille järgi peab kannatanu muu kahjukindlustuse lepingu olemasolul esitama nõude kõigepealt muu kahjukindlustuse kindlustusandja vastu (antud säte tunnistati kehtetuks 19.11.2003 vastu võetud võlaõigusseaduse muutmise seadusega). Seega pidid kannatanud vabatahtliku sõidukikindlustuse lepingu olemasolul (nn kaskokindlustuse kindlustusleping) esitama nõude kõigepealt enda kindlustusandja vastu. Lähtudes asjaolust, et vabatahtlikul kindlustusel on alati olemas omavastutus,

peaksid võlaõigusseaduse vastavast sättest tulenevalt kannatanud seejärel esitama omavastutuse ulatuses nõude liikluskahju põhjustanud isiku kindlustusandja vastu. Arvestades asjaoluga, et uute sõidukite suhtes on peaaegu alati sõlmitud vabatahtlikud kindlustuslepingud, peaksid nimetatud sõiduki omanikest liiklusõnnetuse tagajärjel kannatanud alati käima kahe kindlustusseltsi vahet, s.o. enda vabatahtliku sõidukikindlustuse kindlustusandja ja kahju tekitanud isiku liikluskindlustuse kindlustusandja juures. Käesoleva töö autor ei pea sellist võlaõigusseaduse regulatsiooni õigustatuks, kuna selliselt kaotab liikluskindlustus enda eesmärgi, s.o. kahju võimalikult kiire hüvitamine kannatanutele<sup>71</sup>. Ka Saksamaa vastav regulatsioon ei kohusta kannatanut kahju hüvitamisel esmalt pöörduma oma vabatahtliku kindlustusandja poole, kuivõrd vastavalt PflVG § 3 lg 1 on tal õigus nõuda kahju hüvitamist kahju põhjustaja liikluskindlustuse kindlustusandjalt. Käesoleva töö autori kogemuste järgi reaalses kindlustuspraktikas Eesti kindlustusseltsid reeglina siiski ei järginud VÕS § 521 lg 7 sätestatud, s.t. juhul, kui vabatahtlikku sõidukikindlustuse lepingut omav kannatanu pöördus esmalt kahju põhjustanud isiku liikluskindlustuse kindlustusandja poole, hüvitas tekkinud kahjud siiski viimati nimetatu.

Juhul, kui kannatanule liikluskindlustuse alusel hüvitatav kahju ületab kehtestatud piirmääri [139], on piirmäära ületava kahju ulatuses kahju hüvitamise kohustus kahju tekitajal.

T. Tampuu toob lisaks välja, et juhul kui kannatanu endapoolse tegevuse tagajärjel kaotab kahju tekitaja liikluskindlustuse kindlustusandja vastu nõudeõiguse (LKindlS § 39 lg 4), siis ei mõjuta see kahju tekitaja vastutust [80]. Käesoleva töö autor nõustub antud väitega. Samas võib väita, et juhul kui kindlustusandja jaoks ei ole võimalik tuvastada kahju suurust, siis ei ole seda võimalik tuvastada ka selleks, et nõuda kahju hüvitamist kahju tekitajalt

Kindlustuspraktikas on tõsiseid vaidlusi tekitanud ka liiklusõnnetuse osaliste poolt kantud õigusabikulude hüvitamine. LKindlS § 28 lg 3 p 2 kohaselt on varakahjuks ka mõistlikud ja vajalikud kulud õigusabile. VÕS § 511 lg 1 näeb ette, et kindlustus

---

<sup>71</sup> T. Tampuu toob välja, et VÕS § 521 lg 7 näib eiravat üldist ja õiglast põhimõtet, mille kohaselt ei tohi kahju tekitajale (ja seega ka tema kindlustusandjale) tulla kuidagi kasuks see, et kannatanu on oma kahju kindlustanud [80].

katab kindlustusvõtja õigusabikulud, mis tulenevad kahju tekitaja vastu esitatud nõudest. Käesoleva töö autor leiab, et liikluskindlustuse puhul kindlustusvõtja õigusabikulud siiski hüvitamisele ei kuulu. Nimelt LKindIS § 44 lg 1 kohaselt hüvitatakse kahju (s.t. ka varakahju koosseisu kuuluvad õigusabikulud) isikule, kellel ei ole tekkinud tsiviilvastutust seoses sama kindlustusjuhtumiga. Samas kannatanu poolt kantud mõistlikud ja vajalikud õigusabikulud kuuluvad hüvitamisele. Käesoleva töö autor leiab, et selliseks vajalikuks ja mõistlikuks õigusabikuluks oleksid kannatanu poolt kindlustusseltsiga kohtuväliselt vaieldes tehtavad kulud juhul, kui kindlustusselts on rikkunud enda kohustusi. Samuti on kannatanu poolt seoses liiklusõnnetusega toimuva väärteomenetlusega ja kriminaalmenetlusega kantavad kulud mõistlikud ja vajalikud juhul, kui nimetatud menetluses tuvastatavad asjaolud võivad saada aluseks kindlustusvõtja vastutusele kahjustatud isiku ees. Kindlustuse vahekohtu praktika kohaselt kannatanu õigusabikulud seoses vaidlusega vahekohtus hüvitamisele ei kuulu. Antud asjaolu tuleneb LKindIS § 59 lg-st 1, mille kohaselt kaebuse läbivaatamine vahekohtus on pooltele tasuta ning pooled võivad oma kulul kasutada esindajaid. Saksamaa kindlustuspraktika erineb antud küsimuses Eesti omast kardinaalselt. Nimelt KfzPflVV § 2 lg 1 p 3 kohaselt on kahju põhjustanud isiku kindlustusandja kohustatud hüvitama ka kannatanu poolt kantud õigusabikulud. Käesoleva töö autori isiklike kogemuste põhjal kasutavad kannatanud Saksamaal reeglina alati kindlustusandjaga suhtlemisel õigusabi. Reeglina võetakse seal endale esindaja koheselt peale liiklusõnnetuse toimumist, kes ajabki korda kõik võimalikud formaalsused kindlustusseltsiga. Käesoleva töö autor ei pea Eesti puhul sellist lähenemist õigeks, kus kannatanu võtab alati endale esindaja, kuivõrd õigusabikulude lisandumine kindlustushüvitistele mõjutab koheselt liikluskindlustuse kindlustustariife.

VÕS § 521 lg 4 kohaselt aegub kannatanu nõue kindlustusandja vastu sama tähtaja jooksul nagu kindlustusvõtja vastu. Ka LKindIS § 42 lg 3 kohaselt on kannatanu kindlustusjuhtumist tulenev nõudeõigus (s.o. LKindIS § 42 lg 1 kohaselt 18 kuud) kindlustusvõtja ja kindlustusandja suhtes sama. PflVG § 3 lg 3 kohaselt on Saksamaal liikluskahjust tuleneva nõude aegumise tähtaeg 10 aastat kahjujuhtumi toimumisest.

#### 4.8 Liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustuslikkuse probleem

Teoreetilises käsitluses on kohustusliku liikluskindlustuse, nagu ka teiste kohustuslike kindlustuste puhul üles kerkinud küsimus, kas riigipoolne sekkumine tsiviilõiguslikesse suhetesse, kus osapooltele pannakse kohustus sõlmida teatud liiki lepinguid, ehk siis eksisteerib riiklik sund astuda teatud õigussuhtesse<sup>72</sup>, ei ole mitte lepinguvabaduse printsiibi eiramine. Sealjuures on osades riikides teatud kohustuslike kindlustusliikide puhul kindlustuslepingu mittesõlmimine karistatav vabaduskaotusliku karistusega. Näiteks PflVg § 6 lg 1 sätestab, et Saksamaal võib liikluskindlustuse lepinguta teeliikluses osalejat karistada kuni 1 aastase vabaduskaotusega ja sealjuures kui sõidukit kasutati teadlikult ja tahtlikult ilma liikluskindlustuse lepinguta, võib lisaks ka kasutatud sõiduki konfiskeerida.

Käesoleval hetkel peavad lisaks sõidukijuhtidele Eestis vähemalt 20 alal tegutsejad omama kohustuslikku vastutuskindlustust. Kohustuslikku vastutuskindlustust on Eestis kohustatud omama: advokaadid (AdvS § 48), audiitorid (AudS § 42), digitaalallkirja ja sertifitseerimisteenuse osutajad (DAS § 39), elektritehnilise kontrolli teostajad (EIOS § 36), kohtutäiturid (KTS § 7), notarid (NotS § 15), patendivolinikud (PatVS § 11), raudteeteenuse osutajad (RdtS § 9 lg 8), vedelkütuse müüjad ja vedelkütuse nõuetele vastavuse määrajad (VKS §§-d 3 lg 3 ja 11 lg 3), vandetõlgid (VTS § 10), kindlustusmaaklerid (KindITS § 67), surveadmete inspekteerijad (SOS § 37), toote nõuetele vastavuse määrajad (TNVTS § 24), kemikaalidega tegelevad ohtlikud ettevõtted (KemS § 13 lg 2 p 8), küttegaaside vastavuse määrajad (KGOS §7), lifti, alarmsüsteemi või ohutusseadise nõuetele vastavuse hindajad (LKOS § 11), masina, ohutusseadise, plahvatusohtutsooni seadme, kaitsesüsteemi komponendi ja tarviku nõuetele vastavuse hindajad (MOS § 11), õhusõiduki käitaja (LennS § 58), riigihankes osaleja (RHS §§-d 33 lg 1 p 3 ja 60 lg 2) ja pankrotihaldur (PankrS § 64).

---

<sup>72</sup> Kohustusliku kindlustuse puhul on sõlmimise kohustus samuti kahepoolne, st kindlustusvõtja on kohustatud sõlmima lepingu ja vastava kindlustusliigi tegevusluba omav kindlustusandja on kohustatud sõlmima *kõigi* klientidega lepinguid.

Saksamaa puhul saab võrdlusena välja tuua, et neil on ca 80 kohustuslikku kindlustusliiki. Seega on kaasaegne suundumus kehtestada küllaltki paljudele eluala esindajatele kohustuslik tsiviilvastutuse kindlustuse nõue<sup>73</sup>.

Vene õigusteadlased V. Belõh ja I. Krivozejev leiavad, et kohustusliku kindlustuse kehtestamine ei ole lepinguvabaduse printsiibi eiramine. Nad põhjendavad seda väidet sellega, et seadusandja määrab lepinguvabaduse üldreeglid, mille osaline piiramine võib olla määratud seaduse tasemel. Nad leiavad, et ei saa nõustuda lepingu sõlmimiseks sundimise klassifitseerimise kui lepingu vabaduse põhimõtte rikkumisega, mis on tsiviilõiguse üks peamisi põhimõtteid. Lepinguvabadus on üldreegel, mis määrab kodanike ja juriidiliste isikute positsiooni tsiviilõiguslikus süsteemis, aga mitte nende vahekorda eraldiseisvate lepingu vormide suhtes. Antud printsiip annab võimaluse otsustada tsiviilõiguse subjektide üle, mitte aga nende poolt sõlmitavate lepingute üle. Seega esineb lepinguvabadus süstematiseeriva mõistena, mis ühendab endas lepingu sõlmimise vabaduse, lepingu osalise valiku vabaduse, lepingu valiku vabaduse ja lepingutingimuste vabaduse. Nad leiavad, et kohustuslik kindlustusleping mitte ainult ei kaota subjektile kuuluvaid tsiviilõigusi, vaid võib olla vaadeldav kui ainult lepingu vabaduse printsiibist tulenevate õiguste piiraja [7, lk 156].

Käesoleva töö autori arvates saab riiklikku sekkumist antud situatsioonis põhjendada ka *majanduskesksete lepinguteooriatega*. Üks võimalikke majanduskeskseid lepinguteooriaid näeb nimelt ette, et lepingu sõlmimise eesmärgiks on enda kasu maksimeerimine. Samuti nähakse ette, et on vajalik hoida kokku lepingu sõlmimise ja täitmise seotud kulusid ja seetõttu tuleks lepinguid puudutavad õigusaktid ehitada üles selliselt, et kohustuslike miinimumtingimuste järgi oleks võimalik kõigis muudes küsimustes lähtuda õigusnormist [39].

---

<sup>73</sup> Käesoleva töö autorile jäi erinevate kohustuslike tsiviilvastutuse kindlustuse sätete uurimisel Eesti seadustes silma, et kasutatav terminoloogia on äärmiselt ebahütlane ja mittekattuv. Nii kasutatakse osades seadustes terminit „kutsekindlustus“ (näiteks advokatuuriseadus) ja teistes „ametikindlustus“ (näiteks notariaadiseadus). Samuti esinevad teoreetilisel tasemel vead arusaamisest, mis on vastutuskindlustus ja mis varakindlustus. Sellest tulenevalt leiab käesoleva töö autor, et seadusandja peaks kohustuslike vastutuskindlustuste puhul teostama terminoloogia ühtlustamise ja lisaks vajaks kogu antud valdkond komplektset analüüsi teoreetilisel tasandil.

Ka liikluskindlustuse üheks eesmärgiks on käesoleva töö autori arvates enda kasu maksimeerimine, st tagamine, et tavapärasel käitumisel ei tekiks isikul kohustusi, mida tal on võimatu või raske täita. Samuti on kohustusliku liikluskindlustuse puhul tagatud kulude kokkuvõtteid.

## 5. LIKLUSKINDLUSTUS KUI KOHUSTUSE TÄITMINE KOLMANDA ISIKU POOLT

### 5.1 Kindlustusandja kui kolmanda isiku poolse täitmise erinevad võimalused

Kindlustusandjapoolse kohustuse täitmise kolmanda isikuna saab käesoleva töö autori arvates jagada tinglikult kolmeks:

- 1) kindlustusandjapoolne täitmine kohustuslikus (*ex lege*) kindlustuses;
- 2) kindlustusandjapoolne täitmine vabatahtlikus (*ex contractu*) kindlustuses;
- 3) kindlustusandjapoolne täitmine vabatahtlikus kindlustuses teise kindlustusandja (kohustusliku kindlustuse kindlustusandja) eest.

Kahel esimesel juhul saab kolmanda isikuna täitmise võimaluse puhul omakorda veel eristada täitmist kolmanda isiku eest kas lepinguliste kohustuste või lepinguväliste kohustuste korral. Nimetatud vahetegemine on vajalik, kuivõrd poolte vahel tekkivad õigussuhted on erinevad ja reguleerimise meetmetes on erinevused.

Illustreerimaks eelpool mainitut, toob käesoleva töö autor ära tuntumad kindlustusliigid, mis haakuvad nimetatud jaotusega.

1. Kindlustusandjapoolne täitmine kolmanda isikuna kohustuslikus kindlustuses
  - a) lepinguvälise kohustuse puhul: liikluskindlustus kui suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus (kahjutekitaja vastutus kannatanu ees on lepinguväline);
  - b) lepingulise kohustuse puhul: audiitori ametikindlustus (kahjutekitaja vastutus kannatanu ees on lepinguline).
2. Kindlustusandjapoolne täitmine kolmanda isikuna vabatahtlikus kindlustuses
  - a) lepinguväliste kohustuste puhul: igasugune varakindlustus (kaskokindlustus, kodukindlustus jne), kus kindlustusriskina kaetakse kolmandate isikute poolne lepinguväline kahju tekitamine;
  - b) lepinguliste kohustuste puhul: vedaja vastutuse kindlustus ehk CMR kindlustus (vedaja vastutus tuleneb lepingust).
3. Kindlustusandjapoolne täitmine kolmanda isikuna vabatahtlikus kindlustuses teise kindlustusandja (kohustusliku kindlustuse kindlustusandja) eest – situatsioon, kus kaskokindlustuse kindlustusandja hüvitab kannatanule tekitatud kahju, asudes seejärel kannatanu asemele ja nõudes regressi korras hüvitatud kahju tagasi kas kohustusliku kindlustuse kindlustusandjalt (liikluskindlustuse kindlustusandjalt) või siis otse süüdlaselt.

## 5.2 Kindlustuslepinguväliste hüvitistega seotud probleemid

*Ex gratia*<sup>74</sup> hüvitiste puhul kerkib üles küsimus, kas ka nimetatud juhtumil toimib subrogatsiooniõigus samaselt, kui tavalise kindlustushüvitise puhul. Riigikohus on analoogses situatsioonis otsuses nr 3-2-1-115-97 [97] leidnud, et kindlustusandjal eksisteerib kindlustusõigussuhtest tulenev nõudeõigus ainult selles ulatuses, milles temal oli kahjuhüvitamise kohustus kindlustuslepingu alusel. See tähendab, et tagasinõudeõigus tekib siis, kui kindlustushüvitise väljamaksmine oli seaduslik ja põhjendatud. Antud tõlgendus oli tuletatud asjaolust, et kuni 01.07.2002 kehtinud KindlS § 18 seadis regressõiguse sõltuvusse kindlustushüvitisest, aga *ex gratia* hüvitis ei ole vaadeldav kindlustushüvitisena kindlustuslepingu mõistes.

Juhul aga, kui *ex gratia* hüvitise puhul on tegemist hüvitisega, mille puhul kannatanu majanduslik olukord peale kahjuhüvitamist pareneb, siis puudub kindlustusandjal nõudeõigus (liikluskindlustuse juhtumite puhul LKindlS § 48 alusel) kahjupõhjustamise eest vastutava isiku vastu ulatuses, mis ületab reaalselt kahju.

Mainitud Riigikohtus lahendi saanud vaidluse puhul oli tegemist kindlustusandja poolse regresshagiga ekskavaatori valdaja vastu. Nimelt sõitis sõiduauto keelumärgi alt läbi sadama kaile ning sai vigastada seoses ekskavaatori tööprotsessiga (sõidukijuhile ootamatult toimunud platvormi pöördumine). Kindlustusandja hüvitas kannatanule tekkinud kahju vabatahtliku kindlustuse alusel ja seejärel pöördus regresshagiga oletatava kahju põhjustaja vastu. Samas nägid kindlustustingimused ette, et kindlustusjuhtumiks on ainult teeliikluses kahju tekkimine. Sadamakail toimunud liiklusõnnetus ei ole aga vaadeldav teeliikluses toimunud liiklusõnnetusena. Seega teostas kindlustusandja kindlustuslepinguvälise kahju hüvitamise. Eeltoodust tulenevalt leidis kohus, et regresshagi esitamiseks puudus kindlustusandjal alus. Käesoleva töö autor nõustub antud järeldusega. Kindlustusandja oleks antud situatsioonis pidanud kas keelduma kindlustushüvitise väljamaksmiseks, kuna tal puudus selleks kohustus või siis hüvitise väljamaksmise korral esitama nõude ekskavaatori valdaja vastu alusetu säästmise sätete alusel.

Samasugune probleem kerkib reaalses elus kindlustusandjate suhtes tihti üles ka liikluskindlustuse hüvitiste puhul. Nimelt on LKindlS § 48 sätestatud alustel (näiteks kui sõidukijuht oli purjus) kindlustusandjal õigus esitada tagasinõue kahju

---

<sup>74</sup> *Ex gratia* hüvitis on olukord, kus kindlustusandja teostab kindlustusvõtjale kahju hüvitamise nn "hea tahtest", kuivõrd kindlustusleping ei näe sellisel juhtumil üldse hüvitamist ette või näeb ette teises ulatuses [13, lk 45-47].

põhjustanud sõiduki valdaja vastu. Ka antud regressi aluste puhul tuleb järgida, et tegemist ei oleks *ex gratia* hüvitisega, sest sellisel juhul puudub *ex gratia* hüvitise ulatuses kindlustusandjal LKindIS § 48 alustel regressiõigus.

### 5.3 Kindlustusandjapoolne täitmine kolmanda isikuna teise kindlustusandja eest

Teoreetiliselt ja praktiliselt omapärane probleem kerkib üles, kui üks kindlustusandja täidab kohustused teise kindlustusandja eest. Klassikaliseim näide, mis on ka saanud lahendi Riigikohtu tasandil otsusena nr 3-2-1-60-01 [96], on juhtum, kus liiklusõnnetuse puhul maksab kannatanule tekkinud kahju (sõidukikahju) välja vabatahtliku kindlustuse kindlustusandja (kaskokindlustusega) ja esitab seejärel nõude liikluskahju põhjustanud isiku tsiviilvastutuse kindlustuse kindlustusandja vastu (liikluskindlustuse kindlustusandja vastu).

Olenevalt kehtivast õigussüsteemist kerkib esmalt üles *actio directa* printsiibi tunnistamine või mittetunnistamine. Enamus Euroopa maid ja eriti Põhjamaad tunnistavad õigust esitada nõue otse kindlustusandja vastu. Samas, paljud USA osariigid ja Inglismaa välistavad antud printsiibi rakendamise [35].

Eestis kui *actio directa* printsiipi tunnistavas riigis kerkis enne võlaõigusseaduse vastuvõtmist üles küsimus: millega eelpool toodud kaskokindlustuse-liikluskindlustuse näite puhul on tegemist - kas regressi või alusetu säästmisega?

TsK § 477, mis sätestas alusetust säästmisest tulenevad kohustused, seadis nõude tekkimisel eelduseks selle, et säästmine toimuks ilma tehinguga kindlaksmääratud aluseta. Samas kaskokindlustuse kindlustusandja, kes hüvitas kannatanule tekkinud kahju, lähtus just lepingust (sõidukikindlustuse kindlustuslepingust). Seega justkui antud säte ei saanud kuuluda kohaldamisele.

Teine võimalik lahendus antud küsimusele oli KindIS § 18, mis aga seadis nõudeõiguse üleminekul kriteeriumiks asjaolu, et nõudeõigus läks üle ainult kahju tekitanud isiku vastu. See tähendab, et kaskokindlustuse kindlustusandjale läheks nõue üle justkui ainult liiklusõnnetuse põhjustanud isiku vastu.

Riigikohus leidis lahendis 2-1-60-01, et KindIS § 18 tuleb antud situatsioonis tõlgendada laiendavalt, selliselt, et kahju tekitanud isikule lisaks saab vaadelda ka kahju tekitanud isiku kindlustusandjat kui kohustatud subjekti [96].

Kõnealuses vaidluses esitas ERGO Kindlustuse AS hagi AS Sampo Eesti Varakindlustus vastu. Hagi tulenes asjaolust, et ERGO Kindlustuse AS oli

kaskokindlustuse korras hüvitanud AS Sampo Eesti Varakindlustus liikluskindlustuse kindlustusvõtja poolt tekitatud kahju. Tallinna Linnakohus rahuldab esialgselt hagi TsK § 477 alusel leides, et AS Sampo Eesti Varakindlustus säästis alusetult liikluskindlustuse kindlustusandjana enda vara ERGO Kindlustuse AS-i arvelt. Tallinna Ringkonnakohtus muutis hagi rahuldamise alust ja leidis, et nõudeõigus teise kindlustusandja vastu tekkis KindIS § 18 alusel. Riigikohtus nõustus Tallinna Ringkonnakohtu põhjendustega ja leidis, et KindIS § 18 tuleb antud situatsioonis tõlgendada laiendavalt<sup>75</sup>.

Käesoleva töö autor, kes oli ühtlasi ka hageja esindaja nimetatud vaidluses, nõustub Riigikohtu vastava tõlgendusega. Juhul, kui kindlustusseadust ei saaks mainitud situatsioonis laiendavalt tõlgendada, tekiks paradoksaalne olukord, kus kohustuslik liikluskindlustus ei täidaks enda eesmärke (liikluskahju kohene ja täielik hüvitamine), kuna vahepeal on kolmas isik täitnud liikluskindlustuse kindlustusandja eest tema kohustused<sup>76</sup>.

Võlaõigusseaduse raamistikus on antud situatsioon lahendatav läbi kindlustusandjale nõude üleminekut reguleerivate sätete (§ 492). Nimetatud säte ei sea nõudeõiguse üleminekut enam sõltuvusse asjaolust, et nõue läheb üle ainult kahju tekitanud isiku vastu, vaid nõudeõigus, mis kuulus kindlustusvõtjale, läheb täies ulatuse üle. See tähendab nii nõudeõigust kahju tekitanud isiku vastu, tema kindlustusandja vastu kui ka muid võimalikke nõudeõiguse variante, s.h. ka lepingust tulenevaid.

#### **5.4 Kahjutekitaja kahjuhüvitamise kohustusest vabanemise problemaatika liikluskindlustuse lepingu olemasolul**

Kohustusliku kindlustussuhte (*ex lege kindlustus*) olemasolul kerkib üles küsimus, kas kahjutekitaja vabaneb isiklikult kahjuhüvitamise kohustusest, kuivõrd tal on õigus eeldada, et kolmas isik (kindlustusandja) täidab kohustused tema eest.

Situatsiooni kirjeldab Tallinna Linnakohtus menetluses olnud tsiviilasi nr 2/3/23-1749/01 [89], mis on saanud lahendi nii ringkonnakohtust kui ka Riigikohtust [99].

---

<sup>75</sup> Vt ka Riigikohtu otsust nr 3-2-1-51-96 [95]. Nimetatud otsuses leiab Riigikohtus, et KindIS § 18 alusel on kohustatud subjektiks ainult isik, kes kahju tekitas.

<sup>76</sup> Vt ka kaskokindlustuse kindlustusandja suhteid liikluskindlustuse kindlustusandjaga käsitlevaid Kindlustuse vahekohtu otsuseid nr 02/3212-85 [103], 02/2628-86 [104] ja 02/3788-14 [102].

1999.a. toimus Tallinnas liiklusõnnetus, kus osalesid kaks sõidukit. Liikluskahju põhjustanud isiku tuvastamine antud olukorras ei olnud probleem. Küll aga tekkis kannatanul probleem kahjutekitaja liikluskindlustuse kindlustusandjalt kindlustushüvitise saamisel, kuivõrd see oli pankrotti minemas. Seetõttu pöördus kannatanu oma vabatahtliku kindlustusandja poole, kes hüvitas tekitatud kahju. Peale kahju hüvitamist esitas kannatanu vabatahtliku kindlustuse kindlustusandja nõude otse kahjutekitaja vastu. Kahjutekitaja keeldus kahju hüvitamisest viidates, et tal eksisteeris kohustuslik kindlustusleping (liikluskindlustuse leping) ning tal on õigus eeldada, et riigi poolt loodud kohustusliku süsteemi olemasolul on talle garanteeritud kahjuhüvitamise kohustustest vabanemine ulatuses, mida oleks pidanud täitma tema kindlustusandja kolmanda isikuna. Tallinna Linnakohus jättiski vabatahtliku kindlustuse kindlustusandja poolt esitatud nõude rahuldamata motiivil, et kui eksisteerib kohustuslik kindlustusleping, vabaneb kahjutekitaja hüvitamise kohustusest ulatuses, mida oleks pidanud täitma kohustuslik kindlustusandja kolmanda isikuna kannatanu ees<sup>77</sup>. Üks otsuse motivatsioonide aluseid oli sel ajal kehtinud LKindIS § 27 lg 5 [132] ebaõnnestunud sõnastus, mis sätestas, et liikluskahju hüvitab selle tekitamise eest vastutava isiku kindlustusandja. Teiseks sai toetuda asjaolule, et liikluskindlustuse seadus on eriseadus kindlustusseaduse (nõudeõiguse alus kahjutekitaja vastu) ja tsiviilkoodeksi (kahjutekitamisest tulenev vastutus) suhtes. Antud Tallinna Linnakohtu otsus tühistati Tallinna Ringkonnakohtu otsusega ja hagi rahuldati, leides, et kohustusliku kindlustuse kindlustuslepingu olemasolu ei vabasta kahjutekitajat isiklikust kahjuhüvitamise kohustusest ja tal ei ole õigus eeldada oma kohustuste täitmist kolmanda isiku ehk liikluskindlustuse kindlustusandja poolt. Riigikohus jättis antud juhul ringkonnakohtu otsuse muutmata. Samas eksisteerib analoogses asjas ka varasem Riigikohtu otsus nr 3-2-1-71-96 [100]. Nimetatud varasemas Riigikohtu otsuses jõudis kohus järeldusele, et liiklusõnnetuse tõttu kannatanu võib liikluskahju põhjustanud isikult sisse nõuda ainult seda kahju, mida ei hüvitanud liikluskindlustuse kindlustusandja. Antud seisukohta põhjendati asjaoluga, et kahju põhjustaja on enda vastutuse ära kindlustanud ja seetõttu tohib süüdlaselt nõuda vaid kahju hüvitamist selles ulatuses, mida ei maksa kindlustusselts. Seega muutis Riigikohus oma hilisema otsusega antud varasemat seisukohta.

---

<sup>77</sup> Vt ka Tallinna Linnakohtu otsust tsiviilasjas nr 2/3/23-4217/01 [90].

Seisukoha muutust põhjendas Riigikohus asjaoluga, et LKindIS § 27 lg 5 [132] ei saa vaadelda erisättena tsiviilkoodeksi kahju hüvitamist puudutavate sätete osas.

Kahjuks on selliste vaidluste lahendamisel linnakohtud jätnud tõlgendamisel kõrvale seaduse eesmärgi kindlakstegemise. Kui liikluskindlustuse seaduse eesmärk on kannatanu huvide kaitse läbi kindlustusandjast kolmanda isiku poolse kahju hüvitamise, siis asudes positsioonile, kus kahju tekitaja vabaneb vastutusest oma kindlustusandja pankroti korral, tekib just seaduse eesmärgile vastupidine olukord, st kahjustatakse kannatanu huve.

Analoogne vaidlus on eelkõige iseloomulik Põhjamaadele, kus õigusteoreetikud ja -praktikud vaidlevad juba aastaid, kas liikluskindlustuse puhul on tegemist „oma vastutuse ära kindlustamisega” ja kas seetõttu üldse ongi õigus pöörata nõuet otse kahjutekitaja vastu [85].

Anglo-ameerika süsteemides, nagu eelpool juba mainitud, on olukord pigem vastupidine. Seal peab kannatanu esitama oma nõude kahjutekitaja vastu ja kannatanul puudub otsene nõudeõigus kindlustusandja kui kolmanda isiku vastu (näiteks Inglismaa ja Iirimaa liikluskindlustuse puhul on välistatud kannatanu õigus esitada nõuet kahju tekitanud isiku kindlustusandja vastu).

VÕS § 521 lg 1 kohaselt võib kahjustatud isik esitada nõude nii kahju tekitanud isiku kui ka tema kindlustusandja vastu. Seega on seoses võlaõigusseadusega aastaid praktikas üleval olnud probleem lahenduse leidnud. Samas on antud hetkel kehtivas liikluskindlustuse seaduses muudetud kindlustusandja hüvitamise kohustust puudutavat sätet, et see ei oleks niivõrd kahemõtteline. Nimelt sätestab LKindIS § 7 lg 1 [133] antud hetkel, et kindlustusandjal on kohustus hüvitada kindlustatu tekitatud liikluskahju. Seega ei ole antud sätet võimalik enam tõlgendada selliselt kui eelmise LKindIS § 27 lg-t 5 [132].

Arvestades Eesti üha suuremat integreerumist Läänega ja eriti Põhjamaadega, võib käesoleva töö autori arvates ka meil tulevikus muutuda liikluskindlustus (samuti muud kohustuslikud vastutuskindlustused) „oma vastutuse ära kindlustamiseks“ selles mõttes, et kahju tekitaja vastu enam nõuet esitada ei saa. Selleks peavad aga tekkima konkreetsed kaitsemehhanismid juhtumiteks, kus kindlustusandjad lähevad pankrotti.

Vastasel korral ei oleks kannatanute huvid piisavalt kaitstud. Samas on selge, et kohustuslik vastutuskindlustus ei muutu deliktiõiguse „aseaineks“. Pigem on kohustusliku vastutuskindlustuse puhul tegemist paralleelse süsteemiga, mis on loodud kannatanutele kahju täielikuma ja kiirema hüvitamise eesmärgil ning selleks, et vältida kahju tekitaja võimalikku pankrotti minekut.

## KOKKUVÕTE

Tulenevalt püstitatud eesmärkidest ning lähtudes teostatud analüüsist ja uurimusest, teeb käesoleva töö autor magistritööst tulenevalt kokkuvõttena alljärgnevad 13 parandusettepanekut Eesti õigussüsteemi täiustamiseks ning esitab alljärgnevad väited ja uurimuse tulemused:

Arvestades asjaoluga, et kogu maailm on globaliseerumise tulemusena muutumas üha enam riskiühiskonnaks, tuleb tulevikku silmas pidades leida erinevaid teid riskide maandamiseks. Kindlasti on kindlustussüsteem üks võimalikke lahendusi riskide maandamiseks ja hajutamiseks. Käesoleva töö autor leidis, et riski juhtimiseks eksisteerib neli võimalust: riski likvideerimine; riski aktsepteerimine; kahju vältimine ja kahju suuruse kontroll; ning kindlustamine. Samas tuleb silmas pida, et kindlustus ei ole üks ja ainus “võlurohi”, mis aitaks ühiskonnas eksisteerivaid riske maandada.

Riskide üldklassifikatsiooni kohaselt kuulub maismaasõidukist suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus transpordiriskide alla.

Käesoleva töö autori arvates peavad riigid vajalikuks sekkuda inimeste käitumisse, kehtestades kohustuslikud kindlustuse süsteemid kuivõrd:

- 1) inimestel puudub tihti vabatahtliku tsiviilvastutuse kindlustuse puhul piisav kindlustushuvi;
- 2) kindlustusrisk ei ole vabatahtliku kindlustuse puhul piisavalt hajutatud, kuna vaesemate maakondade inimesed hoiaksid tihti kindlustamisest kõrvale.

Käesoleva töö autori arvates on üks peamine põhjendus liikluskindlustuse olemasolule see, et kohustusliku kindlustuseta ei võtaks tõenäoliselt paljud sõidukijuhid enda kanda seda riski, mis tuleneb võimalikust suurest kahju tekitamise võimalusest. Sõiduki valdajate kui suurema ohu allika valdajate vastutus on süüta vastutus (VÕS § 1056 lg 1). See toob tihti kaasa suured majanduslikud väljaminekud situatsioonides, kus sõidukijuht ei ole ise süüdi kahju tekitamises. Tänapäeva sõidukite maksumus ületab tihti inimese mitmete kuude või aastate sissetuleku ja isikukahju korral on potentsiaalse kahju suurus tihti võrreldav inimese eluaegse sissetulekuga. Seega leiab käesoleva töö autor, et liikluskindlustuse olemasolul on võib

kannatanule kahju hüvitamine muutuda problemaatiliseks või võimatuks. Kohustuslik kindlustus nähakse reeglina ette selleks, et kaitsta isikuid maksevõimetute kahjutekitajate vastu. Sealjuures kohustuslik vastutuskindlustus nähakse ette tegevuse eest, millega tõenäoliselt suhteliselt tihti kaasneb kahju ning nende kahjude tekkimist üldiselt aktsepteeritakse, kuid samas üritatakse vältida nendest tekkivaid kahjulikke tagajärgi.

Suurema ohu allika valdaja vastutust kui liikluskindlustuse põhikindlustusobjekti analüüsid on käesoleva töö autor õiguspraktikas sageli kokku puutunud asjaoluga, et teooria ja praktika ei lähe tihti kokku. Kohus, kindlustusseltsid jms räägivad suurema ohu allikast situatsioonides, kus sellest ei tohiks rääkida ja vastupidi, jäetakse rääkimata seal, kus peab. Käesoleva töö autor leiab, et õiguspraktika ja õigusteooria saavad, võivad ja peavad käima käsikäes. Vastasel juhul ei ole teooria käsitlustest kasu. Seega, käsitledes mittetraditsioonilisi olukordi (näiteks sõiduki uksega kahju tekitamine), peaks vaatama ja põhjendama, miks midagi pidada või mitte pidada suurema ohu allikaks ja seda põhistama õigusteooriaga.

Käesoleva töö autor jõudis järeldusele, et maismaasõidukit tuleb pidada suurema ohu allikaks, kuna:

- 1) sõidukit tuleb käsitleda kui ümbritsevale keskkonnale ohtlikke omadusi evivat ja samas inimkäitumisele täielikult mittealluvat materiaalse maailma objekti (objektiteooria);
- 2) sõiduki kasutamist kui suurema ohu allikat käsitletakse kui ümbritsevaid ohustavat tegevust, mille teostamine loob selle inimese poolse kontrollile allumatuse tõttu suurema kahju põhjustamise riski. Seega on antud teooria alusel suurema ohu allika puhul tegemist mitte sõiduki endaga, vaid teatava tegevusega ehk sõiduki kasutamisega (tegevuse teooria);
- 3) sõidukit tuleb suurema ohu allikaks lugeda, kuna oma olemuselt kujutab ta suuremat ohtu ja seda läbi liikumisprotsessi (liikuvate objektide teooria). Seega on liikuvate objektide teooria aluseks asjaolu, et objektid on suurema ohu allikad üksnes siis, kui neid eksploateeritakse ja nad on liikumises, mitte aga sellisel hetkel, kui nad seisavad.

Käesoleva töö autor jõudis järeldusele, et kuigi võlaõigusseaduses kasutatav mõiste „valitseja“ on problemaatiline, tuleb seda pidada üldmõisteks. Käesoleva töö autor leiab, et valitsemine tähendab tegevust. Riskivastutuse erinevate liikide puhul on suurema ohu allika valitsejateks valdajad, omanikud ja pidajad.

Käesoleva töö autor leiab, et kindlustusandja vastutus tsiviilvastutuse kindlustuse puhul ei saa olla laiem, kui seda on kahju põhjustanud isiku vastutus. Antud asjaolu tuleneb VÕS §-st 510, mis sätestab, et vastutuskindlustuse korral peab kindlustusandja täitma kindlustusvõtja asemel kohustuse hüvitada kahju, mille kindlustusvõtja on tekitanud kolmandale isikule. Seega, kui liikluskindlustuse seadus ei sätesta mingi situatsiooni lahendamiseks erinormi, peab lähtuma võlaõigusseaduse suurema ohu allika valdaja vastutust sätestatavatest normidest (lähtudes asjaolust, et LKindIS § 2 kohaselt on liikluskindlustus suurema ohu allika valdaja tsiviilvastutuse kindlustus). Tulenevalt eeltoodust leiab seega käesoleva töö autor, et kindlustuspraktikas tõsiseid probleeme tekitavatel juhtumitel, nagu näiteks kaasreisija poolt seisva sõiduki uksega kahju tekitamisel ja mitteülalpeetud leskedele ülalpidamise hüvitise maksmisel, tuleb juhinduda võlaõigusseaduses sätestatud kahju hüvitamise põhimõtetest.

Käesoleva töö autori järelduste kohaselt on liikluskindlustuse süsteemid antud hetkel seoses globaliseerumisega üha enam ühtlasteks transformeerumas. Eriti on selline trend tuntav Euroopas. Selle põhjuseks on otsene Euroopa Liidu poolne ülitugev sekkumine kindlustussüsteemi. Samuti on harmoniseerimisele kaasa aidanud „roheline kaardi süsteem”.

Analüüsides erinevaid liikluskindlustuse süsteeme, järeldab käesoleva töö autor, et kuigi süsteemides eksisteerivad kardinaalsed erinevused, täidavad nad siiski oma olemuselt ühte ja sama eesmärki. Euroopa kontekstis seisneb süsteemide erinevus ainult nüanssides. Suuri põhimõttelisi erinevusi ei eksisteeri. Eesti liikluskindlustuse süsteemil Euroopa riikide liikluskindlustuse süsteemidelt midagi enda süsteemi efektiivsemaks muutmiseks üle võtta ei ole. Samas eksisteerivad meie seaduses vastuolud EL vastavate direktiividega (muudatusettepanekud on toodud allpool).

Lähtudes isikute vabast liikumisest, tuleks käesoleva töö autori arvates kaaluda, et kas „roheline kaardi“ süsteemi ei võiks muuta rohkem globaalsemaks.

Kindlustuslepingust tulenevad õigused ja kohustused on käesoleva töö autori järelduste kohaselt oma olemuselt küllaltki erilised, sest need põhinevad väga selgelt *ubberimae fidei* põhimõttel. Kindlustusselts “müüb” kindlustuslepingut sõlmides eelkõige usaldust. Samas on sellise “usalduse müügi” eelduseks, et ka kindlustusvõtja käitub kindlustusandja suhtes täielikult avameelselt. Avameelsuse ja usalduse eelduslikkus tuleneb kindlustuslepingu kui spekulatiivse lepingu olemusest. See tähendab, et selleks, et ühel osapoolel ei tekiks tajutavat eelist, on vajalik saavutada võimalikult suur avatus.

Liikluskindlustuse lepingu aluseid analüüsidis jõudis käesoleva töö autor alljärgnevale järeldustele:

Kindlustusandja ja kindlustusvõtja vastutavad kahjustatud isiku ees solidaarvõlgnikena. Sealjuures kindlustusandja ja kindlustusvõtja omavahelistes suhetes vastutab kindlustusandja. Juhul, kui aga kindlustusvõtja ise hüvitab kannatanule tekitatud kahju, tekib kindlustusvõtjal VÕS § 69 alusel tagasinõudeõigus liikluskindlustuse kindlustusandja vastu. Võrreldes muude vastutuskindlustuse liikidega, ei vabane liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamisest juhul, kui kahju tekitati tahtlikult.

Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumieelsed põhikohustused on kindlustuspreemia tasumine, kõigist teadaolevatest riskiasjaoludest informeerimine (seda nii enne lepingu sõlmimist kui ka kindlustusperioodi kestel). Kindlustusvõtja kindlustusjuhtumijärgsed kohustused on kindlustusandja kohene teavitamine, vajalike ja mõistlike meetmete rakendamine tekitatud kahju vähendamiseks. Kindlustusandja kohustused on hüvitada kindlustusjuhtumi saabumisel kahju vastavalt kindlustuslepingule ja hoida saladuses temale teatavaks saanud informatsiooni kindlustusvõtja kohta. Liikluskindlustuse leping on oma olemuselt aleatoorne ehk spekulatiivne leping, s.o. ei ole ette teada, milline lepingu osapool sellest lepingust võidab ja milline kaotab. Liikluskindlustuse leping on obligatoorselt kirjalik leping ja tema tingimused tulenevad kas seadusest või lepingutingimustest (võivad tuleneda ka mõlemast korraga). Kahjustatud isiku õigused kahju tekitanud isiku kindlustusandja vastu on liikluskindlustuse puhul suuremad kui muude vastutuskindlustuse liikide puhul.

Võlaõigusseaduse regulatsioonist tulenevalt peaksid käesoleva töö autori arvates ära kaduma probleemid, mis olid tingitud kindlustusseaduse ja tsiviilkoodeksi tõlgendamise erinevatest võimalustest. Antud vaidluse äralangemine omakorda peaks aga tunduvalt kiirendama kahjude hüvitamist.

Käesoleva töö autor jõudis järeldusele, et *ex gratia* hüvitiste puhul on kindlustusandjal tagasinõudeõigus ainult tegeliku kahju ulatuses.

Kindlustusandjapoolsel täitmisel kolmanda isikuna teise kindlustusandja eest tuleb vaadelda, kas vastava riigi õigus tunnistab *actio directa* printsiipi. Nimetatud printsiibi tunnistamisel on kindlustusseltsil, kes täitis kolmanda isikuna teise kindlustusandja kohustused, samad õigused, mis olid esialgsel kannatanul. Käesoleva töö autori järelduste kohaselt kehtib see Eesti kontekstis nii tsiviilkoodeksi ja kindlustusseaduse kui ka võlaõigusseaduse kehtivuse aja suhtes.

Käesoleva töö autori järelduste kohaselt ei vabane kahjutekitaja kahju hüvitamise kohustusest juhul, kui kahju tekitaja on enda vastutuse kindlustanud läbi kohustusliku tsiviilvastutuse kindlustuse. Tegemist on käesoleval hetkel Eestis kehtiva põhimõttega. Samas, Põhjamaade praktikud ja teoreetikud vaidlevad aastaid teemal, kas liikluskindlustuse puhul on tegemist „enda vastutuse ära kindlustamisega“.

Arvestades Eesti üha suuremat integreerumist Läänega ja eriti Põhjamaadega, võib käesoleva töö autori arvates ka meil tulevikus muutuda liikluskindlustus (samuti muud kohustuslikud vastutuskindlustused) „oma vastutuse ära kindlustamiseks“ selles mõttes, et kahju tekitaja vastu enam nõuet esitada ei saa. Selleks peavad aga tekkima konkreetseid kaitsemehhanismid juhtumiteks, kus kindlustusandjad lähevad pankrotti. Vastasel korral ei oleks kannatanute huvid piisavalt kaitstud. Samas on selge, et kohustuslik vastutuskindlustus ei muutu deliktiõiguse „aseaineks“. Pigem on kohustusliku vastutuskindlustuse puhul tegemist paralleelse süsteemiga, mis on loodud kannatanutele kahju täielikuma ja kiirema hüvitamise eesmärgil ning selleks, et vältida kahju tekitaja võimalikku pankrotti minekut.

Käesoleva töö autor teeb seoses magistritöös tõstatatud probleemidega järgmised ettepanekud Eesti õigussüsteemi täiustamiseks:

- 1) Võlaõigusseaduse 53. peatüki 2. jao pealkirja “Vastutus suurema ohu allikaga tekitatud kahju eest” võiks selguse huvides muuta ja pealkirjastada “Riskivastutus”;
- 2) Tulenevalt EL esimesest liikluskindlustusealasest direktiivist tuleb LKindIS § 24 lg 3 ja lg 4 enne Euroopa Liiduga ühinemist täiendada selliselt, et EL liikmesriikidest tulevate sõidukite suhtes liikluskindlustuse lepingu olemasolu ei kontrollita;
- 3) VÕS § 1057 p 5 tuleks seadusest välja jätta;
- 4) LKindIS § 45 lg 4 sätestatud viivise määr tuleks viia samasse proportsiooni võlaõigusseaduse viivise määraga;
- 5) LKindIS § 4 tuleb tulenevalt EL esimesest liikluskindlustusealasest direktiivist täiendada enne Euroopa Liiduga ühinemist selliselt, et oleks sätestatud sõiduki põhiasukoha definitsioon;
- 6) Tulenevalt EL esimesest liikluskindlustusealasest direktiivist tuleb täiendada LKindIS § 12 enne Euroopa Liiduga ühinemist selliselt, et piirikindlustusleping kehtib kogu EL alal;
- 7) Tulenevalt kolmandast liikluskindlustusealasest EL direktiivist tuleb enne Euroopa Liiduga ühinemist liikluskindlustuse seaduses kaotada vahetegemine tavalepingu ja rohelise kaardi vahel, st rohelise kaardi väljastamise eest enam täiendavat tasu kindlustusandjad nõuda ei tohi. Selleks tuleb muuta LKindIS §-i 10 ja §-i 11;
- 8) Liikluskindlustuse seadust tuleb täiendada enne Euroopa Liiduga ühinemist selliselt, et EL neljanda liikluskindlustusealase direktiiviga ettenähtud hüvitusorgani funktsioone hakkab täitma ELKF. Selleks on otstarbekas täiendada liikluskindlustuse seadust vastava täiendava paragrahviaga;
- 9) EL neljandast liikluskindlustusealasest direktiivist tulenevalt tuleb liikluskindlustuse seadust täiendada selliselt, et EL-iga ühinemise järel on kõik kindlustusandjad kohustatud määrama igasse liikmesriiki oma esindaja. Selleks tuleb täiendada LKindIS §-i 43;
- 10) Liikluskindlustuse seadusest tuleb välja jätta boonus-malus süsteemi käsitlevad sätted. Selleks tuleb muuta LKindIS § 50 lg 1 ja § 52 lg 5 ja lg-t 6;
- 11) Liikluskindlustuse seaduses sätestatud 18-kuuline varakahju hüvitamise nõude esitamise tähtaeg tuleks muuta 3 aastaks. Selleks tuleb muuta LKindIS § 42 lg 1;

- 12) Vältimaks LKindlS §-st 36 tulenevat tõlgendamise probleemi, kas haagisega tekitatud kahju kuulub hüvitamisele haagise või veduksõiduki suhtes sõlmitud liikluskindlustuse lepingu kindlustusandja poolt, tuleks vastavat sätet täpsustada;
- 13) Kõik Eesti õigusaktid, mis käsitlevad kohustuslikku vastutuskindlustust, tuleks läbi töötada süsteemselt, et saavutada terminoloogia ja põhimõtete ühtsus.

## **Motor Third Party Liability Insurance as obligatory liability insurance**

### **SUMMARY**

*Key words: risk, insurance, strict liability, major source of danger, vehicle, motor third party liability insurance, Green Card, subrogation.*

This is the first complex discussion on the topic of motor third party liability insurance in the Estonian language.

The main goals of this Master's thesis are: to find out the principles on which motor third party liability insurance is based, pursuant to the risk theory and the object of insurance; to analyse the motor third party liability insurance systems of other states comparatively with the regulation applicable in Estonia, including research of the respective EU regulation and ascertaining the compatibility of the Motor Third Party Liability Insurance Act with such EU regulation; and finally to analyse the primary bases of a motor third party liability insurance contract and discuss motor third party liability insurance as performance of an obligation by a third party.

The author of this thesis finds this Master's thesis to be topical from two aspects: the given issues have not been recently researched beyond the Bachelor's level in Estonia, and accession to the European Union will bring along the necessity to regulate the compatibility of our laws with the EU Directives. In addition, the latest Motor Third Party Liability Insurance Act has not been sufficiently researched, primarily from the point of view of the general principles of the Law of Obligations Act.

This Master's thesis consists of five chapters. First, the bases of motor third party liability insurance are analysed with a view to risk, and the necessity of motor third party liability insurance is discussed. Further, it is inquired what the major source of danger is in a broader sense and why and in what situation a land vehicle is a major source of danger. The discussion of the given issue is necessary, as in motor third party liability insurance, the object of insurance is the liability of a possessor of a major source of danger, which is a land vehicle. While viewing different motor third

party liability insurance systems and the respective European Union regulation, the respective regulation of Estonia can be analysed and researched. The analysis of a motor third party liability insurance contract provides the more important aspects thereof. The last chapter entails an analysis of motor third party liability insurance as performance of an obligation by a third party.

The author of the Master's thesis set as one of his goals to give an overview as to why the civil liability insurance of the possessor of a vehicle as a major source of danger is necessary and where the basis of civil liability insurance comes from. Risk and the theory of risk are covered in the first chapter.

According to the conclusions drawn in the Master's thesis, there are at least four possibilities of risk management: risk liquidation, risk acceptance, risk prevention and the control of the amount of damage and insurance. Insurance is the most reasonable method of risk management from the economic viewpoint.

In the opinion of the author of this Master's thesis, governments deem it necessary to intervene in people's behaviour by enacting obligatory insurance systems whereas:

- a) people often lack sufficient insurance interest with regard to optional civil liability insurance;
- b) as to optional insurance, the insurance risk is not adequately spread, as people residing in poorer counties would often elude insurance.

In the opinion of the author, one of the main reasons behind the existence of motor third party liability insurance is that probably many vehicle drivers would not assume the risk deriving from the plausible and great possibility of damage without obligatory insurance. The liability of possessors of vehicles as possessors of a major source of danger is liability without guilt (§ 1056 (1) of the Law of Obligations Act). Often it brings along large financial expenses in situations where the driver of a vehicle himself or herself is not guilty of causing the damage. The cost of contemporary vehicles often exceeds several months or years of a person's income, and in case of personal injury the amount of potential damage is often comparable to a person's lifetime income. Therefore, the author of the present thesis is certain that without the existence of motor third party liability insurance, compensating the injured party for damage may become problematic or impossible. As a rule, obligatory insurance is

established in order to protect persons against insolvent parties who may cause damage. Furthermore, obligatory liability insurance is applied for such activities which relatively often bring along damage, and the arousal of such damage is generally accepted, but at the same time it is attempted to avoid the harmful consequences of such damage.

The second chapter gives an overview of the legal nature of the major source of danger. After describing its frame of reference, the author continues with the liability of the possessor of a vehicle as a major source of danger. When discussing the topic of the liability of the possessor of major source of danger, the author also deals with the issue of vehicle possession. In the discussion about the necessary elements of the liability of the possessor of major source of danger, the author has relied on the contemporary understanding of *corpus delicti*.

The author of this thesis reached the conclusion that although the term “person managing a major source of danger” used in the Law of Obligations Act is problematic, it should be considered a general concept. The author regards managing as an activity. With regard to different types of risk liability, the persons managing a major source of danger are the possessors, owners and keepers.

Author of this thesis is on the position that in case of liability insurance the insurer liability can't be wider than that is the liability of the person who is responsible for the harmful act. This is based on Estonian Law of Obligations Act § 510, which stresses that according to liability insurance the insurer must fill the obligation to reimburse the loss, which is caused to the third persons by the policyholder. So, if the MTPL does not establish a special norm to regulate some situation then must enforce Estonian Law of Obligations Act norms which regulates the liability of the possessor of major source of danger (based on fact that according to MTPL §2 the motor third party liability insurance is the liability insurance of the possessor of major source of danger). Based on above said the author of this thesis finds that in problematic cases in insurance practice, for example damage which is caused with a car door by the passenger or indemnification of the dependant pension to widow (-er) who wasn't dependant, must rely on the indemnification principles of the Estonian Law of Obligations Act.

While determining whether a land vehicle constitutes a major source of danger, the first argument to be taken into account from the point of view of risk assessment is the fact that the potential damage that may arise can be larger than usual and that the damage may arise more often than usual.

In the opinion of the author of this paper, the reasons for larger damage than usual are objective:

- a) due to the large mass and also the damage resulting from a possible collision is large;
- b) the amount of damage increases in relation to the kinetic energy of a moving vehicle;
- c) a vehicle may not be completely controllable by human behaviour in all situations;
- d) in a collision with a human, the circumstances are always fatal for the human due to the mass and kinetic energy of a vehicle.

The damage can arise more often than usual due to both objective as well as subjective criteria: the traffic culture, the large number of vehicles in the traffic, the traffic conditions, the technical condition of vehicles, the total uncontrollability of vehicles by human behaviour in certain situations, etc.

The author of this thesis concluded that a land vehicle should be considered a major source of danger as:

- 1) a vehicle should be considered an object of the material world that entails attributes that are dangerous to the environment and that are not totally controllable by human behaviour (the object theory);
- 2) use of a vehicle as a major source of danger is considered an activity that endangers the surroundings and that due to its uncontrollability by humans it brings along a larger risk of causing damage. Therefore, on the basis of the given theory, not the vehicle itself, but a certain activity, i.e. the use of the vehicle constitutes a major source of danger (the activity theory);
- 3) a vehicle should be considered a major source of danger, as due to its nature it constitutes a major danger, namely through the process of movement (the theory of moving objects). Consequently, the theory of moving objects is based on the fact that objects constitute major sources of danger only if they

are operated and if they are in movement, but not at the moment when they stand still.

The third chapter outlines the history of the civil liability insurance of the possessor of a land vehicle as major source of danger and then discusses different systems of motor third party liability insurance.

The largest and most different systems of motor third party liability insurance were chosen for the discussion. The author outlines how the implementation of the civil liability insurance of the possessor of the major source of danger is resolved in different countries and how public intervention functions.

The grounds and principles of the Green Card system that mostly covers Europe are also touched upon.

According to the conclusions of the author of this thesis, motor third party liability insurance systems are presently transforming to become more and more homogeneous due to the globalisation process. This trend is especially strong in Europe. The reason behind it is the direct and very strong intervention by the European Union in the insurance system. The Green Card system has also contributed to the harmonisation.

According to the insurance system of the Republic of Estonia, motor third party liability insurance is a type of non-life insurance. At the same time, in Estonia, a difference is made between motor third party liability insurance and optional motor vehicle liability insurance. It means that these are two different types of non-life insurance. In the opinion of the author, such classification is disputable, as the optional motor vehicle liability insurance and the obligatory motor vehicle liability insurance or motor third party liability insurance could be viewed as subclasses of motor vehicle liability insurance. The reason is that the only difference between these two types of insurance is that one of them is optional and the other is obligatory. Analogously according to the insurance system of the Republic of Estonia, civil liability insurance is a subclass of non-life insurance, and the subclasses of it are both optional professional liability insurances as well as obligatory professional liability insurances.

While analysing different motor third party liability insurance systems, the author of this paper concludes that although there are principal differences in these systems, they still serve one and the same purpose. In the European context, the difference between the systems lies only in nuances. There are no large principal differences. The Estonian motor third party liability insurance system has nothing to take over from European motor third party liability insurance systems to make our own system more effective. At the same time, our laws contain discrepancies with the respective EU Directives (the amendment proposals are provided below).

On the basis of free movement of persons, the author of this thesis deems it necessary to consider whether the Green Card system could become more global.

The author of the thesis outlines insurance regulations of the European Union. In order to explain the trends of motor third party liability insurance, the overview of the regulation of all market insurances is given.

Possible future trends of motor third party liability insurance in the European Union are touched upon. An overview of the European Union intervention in the national systems of motor third party liability insurance is given.

The theoretical and practical grounds of motor third party liability insurance contract are discussed in the fourth chapter. Due to the scope of the thesis only the most relevant aspects are covered.

The nature of motor third party liability contract is defined by the duties of a policy holder and an insurer. The issue of public intervention is discussed. A short overview of forms and conditions of motor third party liability insurance contract is given.

While analysing the bases of the motor third party liability insurance contract, the author of this thesis drew the following conclusions:

An insurer and a policyholder are liable to an injured party as joint and several obligors. At the same time, in the mutual relations of an insurer and policyholder, the insurer is liable. However, in case a policyholder himself or herself compensates the injured party for the damaged caused, the policyholder will have the right of recourse against the insurer of motor third party liability insurance on the basis of § 69 of the Law of Obligations Act. Compared to other types of liability insurance, the insurer of

motor third party liability insurance is not exempted from compensating for the damage in case the damage was caused intentionally.

The main obligations of a policyholder prior to an insured event are payment of the insurance premium and giving notice of all known circumstances of risk (both before the entry into the contract as well as during the insurance period). The obligations of a policyholder after an insured event are to immediately inform the insurer and apply necessary and reasonable measures to minimise the damage caused. The obligations of an insurer are to indemnify damage upon occurrence of an insured event in accordance with the insurance contract and to keep in secret any information about the policyholder that has become known to the insurer. A motor third party liability insurance contract is, in its nature, an aleatory or speculative contract, i.e. it cannot be foreseen which of the parties to the contract will benefit from the contract and which will lose. A motor third party liability insurance contract is obligatorily a written contract and its terms and conditions derive from the law or from the terms of the contract (may also derive from both at the same time). In motor third party liability insurance, the rights of an injured party against the insurer of the person who caused the damage are larger than in other types of liability insurance. In addition, the author of this thesis found out that the limitation period of the right of claim as set forth in § 42 (1) of the Motor Third Party Liability Insurance Act is unreasonably short.

Establishment of obligatory insurance does not mean disregarding the principle of freedom of contract. The legislature enacts the general rules of freedom of contract, and partial limitation thereof can be established on the level of laws. The author cannot concur with the classification of forcing entry into a contract as violation of the principle of freedom of contract, which is one of the main principles of civil law. The freedom of contract is a general rule that determines the position of citizens and legal persons in a civil law system, but not their relations with regard to separate forms of contract. The given principle enables the subjects of civil law to be decided, but not the contracts concluded by them. Therefore, the freedom of contract is a systematising concept, which entails the freedom of entering into a contract, freedom of choosing the party to a contract, freedom of choosing a contract and freedom of the terms of a contract. A mandatory insurance contract not only loses the civil rights belonging to a subject, but can be considered only the limiter of the rights deriving from the principle of freedom of contract.

In the fifth chapter the performance by third party is analysed as the performance by insurer as a third party from the viewpoint of the Estonian Law of Obligations Act, Insurance Act, Motor Third Party Liability Insurance Act (MTPL), Estonian judicial practice and the practice and legal theory of other countries.

When discussing the problems resulting from subrogation and violation of the right of subrogation, the author has proceeded from Estonian judicial practice and the legal theory of Russia, the USA and Germany.

According to the conclusions of the author of this thesis, a person that has caused damage is not exempted from the obligation to compensate for damage if such person has insured its liability under obligatory civil liability insurance. This is the principle applied in Estonia today. However, the practitioners and theoreticians of Scandinavia have debated for years whether motor third party liability insurance is actually “insuring one’s own liability.”

Considering the ongoing integration of Estonia with Western Europe and especially with Scandinavia, the author of this thesis deems it possible that our motor third party liability insurance (as well as other mandatory liability insurances) may become “insuring one’s own liability” in the future in the sense that it will not be possible to submit a claim against the person that causes the damage. However, in order to allow it to happen, specific protection mechanisms have to be created for the cases when insurers go bankrupt. Otherwise the interests of injured parties would not be sufficiently protected. At the same time, it is clear that obligatory liability insurance will not become a “substitute” for tort law. Rather, obligatory liability insurance constitutes a parallel system that has been created for the purpose of more complete and faster compensation for damage to the injured parties, and for the purpose of avoiding possible bankruptcy of the person causing the damage.

In relation to the problems covered by this Master’s thesis, the author of this thesis makes the following proposals for enhancing the legal system of Estonia:

- 1) The title of Chapter 53, Division 2 of the Law of Obligations Act, “Liability for Damage Caused by Major Source of Danger” could be changed in the interests of clarity and titled “Risk Liability”;

- 2) Pursuant to the First motor insurance Directive of the EU, § 24 (3) and (4) of the Motor Third Party Liability Insurance Act has to be supplemented before our accession to the European Union in such a manner that the existence of a motor third party liability insurance contract shall not be checked with regard to the vehicles coming from EU Member States;
- 3) § 1057 5) of the Law of Obligations Act should be repealed;
- 4) The rate of the interest on arrears as set forth in § 45 (4) of the Motor Third Party Liability Insurance Act should be changed to be in proportion with the rate of the interest on arrears set forth in the Law of Obligations Act;
- 5) Pursuant to the First motor insurance Directive of the EU, § 4 of the Motor Third Party Liability Insurance Act has to be supplemented before our accession to the European Union so as to set forth the definition of the principal location of a vehicle;
- 6) Pursuant to the First motor insurance Directive of the EU, § 12 of the Motor Third Party Liability Insurance Act has to be supplemented before our accession to the European Union in such a manner that the cross-border insurance contract shall be applicable in the whole of EU territory;
- 7) Pursuant to the Third motor insurance Directive of the EU, the Motor Third Party Liability Insurance Act has to be amended before our accession to the European Union so there is no differentiation between an ordinary contract and the Green Card, i.e. no additional charge shall be taken by an insurer for the issuance of the Green Card. To that purpose, § 10 and § 11 of the Motor Third Party Liability Insurance Act have to be amended;
- 8) The Motor Third Party Liability Insurance Act has to be supplemented before our accession to the European Union in such a manner that the functions of a compensation agency prescribed by the Fourth motor insurance Directive of the EU will be performed by the Estonian Traffic Insurance Foundation. For that purpose, it would be expedient to supplement the Motor Third Party Liability Insurance Act with a respective article;
- 9) Pursuant to the Fourth motor insurance Directive of the EU, the Motor Third Party Liability Insurance Act has to be supplemented in such a manner that after the accession to the European Union all insurers would be obliged to nominate their representatives to each Member State. To that end, § 43 of the Motor Third Party Liability Insurance Act has to be supplemented;

- 10) The provisions governing the bonus-malus system have to be repealed from the Motor Third Party Liability Insurance Act. To that end, § 50 (1) and § 52 (1) and (6) the Motor Third Party Liability Insurance Act have to be amended;
- 11) The due term for submission of claims for compensation for property damage, which is 18 months in the Motor Third Party Liability Insurance Act, should be changed into 3 years. For that purpose, § 42 (1) the Motor Third Party Liability Insurance Act has to be changed;
- 12) In order to avoid the interpretation problem deriving from § 36 of the Motor Third Party Liability Insurance Act, whether the damage caused by a trailer has to be compensated by the insurer of the motor third party liability insurance contract concluded for the trailer or for the traction vehicle, the respective provision would be specified;
- 13) All Estonian legal acts covering obligatory liability insurance should be systematically reviewed in order to harmonise terminology and principles.

## **Kasutatud kirjandus**

1. Абрамов, В.Ю., Третьи лица в страховании, Москва «Финансы и статистика», 2003
2. Адамчук, Н.Г., Асабина, С.Н., Клоченко, Л.Н., Сахаров, В.С., Турбина, К.Е., Цветкова, Л.И., Юлдашев, Р.Т., Теория и практика страхования, М. Анкил, 2003
3. Адамчук, Н.Г., Юлдашев, Р.Т., Обзор страховых рынков ведущих стран Азии (на примере Китая и Японии), Анкил Москва, 2001
4. Алгазин, А.И., Галагуза, Н.Ф., Ларичев, В.Д., Страховое мошенничество и методы борьбы с ним, Москва, издательство «Дело», 2003
5. Ananjeva, J., Kask, P., Laasik, E. (toim) Eesti NSV Tsiviilkoodeks, Kommenteeritud väljaanne, Tallinn, 1969
6. Архипов, А.П., Гомелля, В.Б., Основы страхового дела, Москва, «Маркет ДС», 2002
7. Белых В., Кривошеев И., Страховое право, Москва, 2001
8. Болдинов, В.М., Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности, С-Петербург, Юридический центр Пресс, 2002
9. Baldiga, Daniel G., Auto accident personal injury insurance claim, USA, 2001
10. Бендина, Н.В., Страхование, М. Издательство Приор, 2002
11. Bernard, A., Compensation for personal injury in a comparative perspective, Tort and Insurance law vol 4, SpringerWienNewYork, 2003
12. Birds J., Modern Insurance law, London, Sweet/Maxwell, 1993
13. Bland, D., Kindlustus: Põhimõtted ja praktika, Tallinn, 1996
14. Borge, D., The Book of risk, John Wiley&Sons Inc, 2001
15. Brambring, G., Krönert, O., Müller, A., Eraõigus II osa AS Pakett trükikoda, Tallinn, 2001
16. Business Today, 6th edition, New York, 1990
17. Cannar, K., Motor Insurance: Theory and practice, London, Witherby&CO, 1994
18. Chartered Insurance Institute of Bankers, Insurance, 3rd edition, London, 1996
19. Clarke, M., Policies perceptions of insurance, Clarendon Press Oxford, 1997
20. Comite Europeen des Assurances, Compensation for bodily injury in Europe, CEA, 1998

21. Council of Bureaux. Compendium of compulsory motor insurance legislation of member countries, London, 1998
22. Денисова, И.П., Страхование, Издательский центр «МарТ», Москва – Ростов-на-Дону, 2003
23. Derham, S.R., Subrogation in insurance law, The Law Book Company Ltd, Australia, 1985
24. Eesti Entsüklopeedia 8. kd, *sub vero* - risk, Tallinn, 1995
25. ЕС, Motor insurance: Comission calls on Finland to stop excluding car passengers from cover when a driver is under influence of alcohol, 22.03.2002 Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://europa.eu.int/>
26. ЕС. Motor insurance: Comission calls on Luxemourg to withdraw its mandatory no-claims bonus system, 11.02..2002. Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://europa.eu.int/>
27. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Liikluskindlustus 2001, Tallinn, 2002
28. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Liikluskindlustus Euroopa riikides, TRANS 2000, Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://www.lkf.ee/kindlus/kindlus.html>
29. Федорова, Т.А., Страхование, Москва, Экономика, 2003
30. Fontaine, M., Insurance contract Law, Volume I, AIDA, 1990
31. Fontaine, M., Insurance contract Law, Volume II, AIDA, 1992
32. Гинзбург, А.И., Страхование, Санкт-Петербург, 2002
33. Hager, Günter, Eraõigus I, AS Pakett trükikoda, Tallinn, 2001
34. Изюмникова, Т. А., Основы знаний о страховании, Таллинн, 2003
35. Ivamy, E.R.Hardy, Fire and Motor Insurance, Butterworths, London, 1968
36. Jessurun d'Oliveira, Ulrich, H and Reinhard-Facilides, F., International insurance contract law in EC, Kluwer Law and Texation Publishers, Boston, 1991
37. Joffe, H., Risk and „the other“, Cambridge University Press, 1999
38. Kingisepp, M., Kahjuhüvitis postmodernses deliktiõiguses, Tartu Ülikooli Kirjastus, 2002
39. Kingisepp, M., Võlaõigus, Õigusinstituudi loengukonspekt, 2001
40. Красавчиков, О.А., Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. Изд-во «Юридическая литература», Москва, 1966
41. Крутик, А.Б., Никитина, Т.В., Страхование, Издательство Михайлова В.А., Санкт-Петербург, 2001

42. Keeton, R.E., Insurance Law; A Guide to fundamental principles, legal doctrines and commercial practices, West Publishing CO, USA, 2001
43. Kull, I., Lepinguvabaduse põhimõte Euroopa ühtlustavas tsiviilõiguses ja Eesti tsiviilõiguse reform, Riigikogu Toimetised nr 2, 2000
44. Kull, I., Lepinguõigus, Tartu, 1999
45. Kull, I., Hea usu põhimõte kaasaegses lepinguõiguses, Tartu Ülikooli Kirjastus, 2002
46. Kull, I., Lepinguõigus II (eriosa), TÜ loengukonspekt, 2001
47. Lahe, J., Kahju tekitaja süü presumptsioon, Juridica 2, 2002
48. Латвияс Экономист, спецвыпуск, Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств в Латвии, SIA Mamuts, Riga, 1997
49. Magnus, U., Unification of Tort Law: Damages, Haag, 2001
50. Маренков, Н.Л., Косаренко, Н.Н., Страхование дело, Москва, Национальный институт бизнеса, Ростов-на-Дону, «Феникс», 2003
51. Markesinis, B.S., The German Law of Obligations. Volume I. The Law of Contracts and Restitution: A Comparative Introduction, Oxford, 1997
52. Markesinis, B.S., The German Law of Obligations. Volume II. The Law of torts: A Comparative Introduction, Oxford, 1997
53. Merusk, K. ja Koolmeister, I., Haldusõigus, Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://www.ibs.ee/ibs/juura/haldus/tiitel.html>
54. Narits, R., Õiguse Entsüklopeedia, Tallinn, 2002
55. Никитенков, Л.К., Осипов, В.И., Имущественное страхование, Экзамен, Москва, 2002
56. OECD, Automobile insurance and road accident prevention, Paris, 1990
57. Петров, Д.А., Страхование право, Санкт-Петербург, 2001
58. Pfenningstorf, W., German Insurance Laws, Karlsruhe, 1995
59. Подхолзин, Б.А., Автострахование. Комментарий к закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Бератор-Пресс Москва, 2003
60. Piip, A., Kaubandus- ja protsess, kolmas trükk, Justiitsministeerium, Tallinn, 1995
61. Pisuke, H., Eesti ja Euroopa Liit: eurointegratsiooni korraldus Eestis, Juridica 5, 1996

62. Raidla, J., Suurema ohu allika mõiste määratlusest, Nõukogude õigus nr 3, 1987
63. Райдла, Ю., Обязательства, возникающие вследствие причинения вреда механическими транспортными средствами, Таллинн, Олион, 1990
64. Райдла, Ю., Управомоченный субъект обязательства, возникающего вследствие причинения вреда механическим транспортным средством, Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, 1986, nr 758
65. Райдла, Ю., Солидарная ответственность владельцев механических транспортных средств, Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, 1987, nr 765
66. Райдла, Ю., Правовая природа обязательств, возникающих вследствие причинения вреда механическим транспортным средствам, Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, 1987, nr 782
67. Rogers, W.V.H., The law of tort, London, Sweet&Maxwell, 1994
68. Сербиновский, Б., Гарькуша В., Страхование дело, Ростов, 2000
69. Шахов, В.В., Страхование, Юнити, Москва, 2001
70. Шахов, В.В., Григорьев, В.Н., Ефимов, С.Л., Страхование право, Юнити, Москва, 2003
71. Шихов, А.К., Страхование право, Москва, Юридический дом «Юстицинформ», 2003
72. Завидов, Б.Д., Постатейный комментарий к федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Издательство «Экзамен» Москва, 2004
73. Жеребко, А.Е., Совершенствование финансового менеджмента рискованных видов страхования, Анкил Москва, 2003
74. Sepp, H., Kahju tekitamisest tulenev kohustus kohtupraktikas. V teaduskonverents. Teesid. Majandus- ja õigusteaduse areng ning praktika taasiseseisvunud Eestis. MTÜ Koolitusühingu Tekkel Sotsiaalteaduste erakõrgkool Veritas, Tallinn, 2002
75. Sepp, H., Lepinguväline kahju Riigikohtu tsiviilkolleegiumi praktikas. Riigikohus 2001 Lahendid ja kommentaarid, Tallinn, 2002
76. Siirak, V., Katastroofi- ja riskiõpetuse aktuaalseid probleeme, TTÜ kirjastus, Tallinn, 1999
77. Скамай, Л.Г., Страхование, Москва, Инфра-М, 2004

78. Skinner, S.J. and Ivancevich, J.M. Business for 21st century, Richard D.Irwing Inc, 1992
79. Tampuu, T., Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses, Juridica 3, 2003
80. Tampuu, T., Deliktiõiguslik vastutus teise isiku tekitatud kahju eest. Juridica 7, 2003
81. Томилин, В.Н., Транспортное страхование в России и странах Балтии, Анкил, Москва, 2000
82. Турбина, К.Е., Тенденции развития мирового рынка страхования, Анкил, Москва, 2000
83. Tervonen, L., The Finnish Motor Insurance System. Finland, Liikennevakuutuskeskus, 1997
84. Варул, П., Методологические проблемы исследования гражданско-правовой ответственности. Таллинн, Ээсти раамат, 1986
85. Wahlgren P., Tort liability and insurance, Stockholm University Law Faculty, 2001
86. Williams, D.B., Guide to motor insurers bureau claims, Blackstone Press Ltd, 2000
87. Williams, Jr. C.A. and Heins, R.M., Risk management and Insurance, McGraw-Hill Publishing Co, 1989
88. Võlaõigusseaduse seletuskiri, Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://www.riigikogu.ee/?id=8989>

### **Kasutatud kohtulahendid**

89. Tallinna Linnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2/3/23-1749/01, Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://eoigus.just.ee/kola>
90. Tallinna Linnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2/3/23-4217/01, Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://eoigus.just.ee/kola>
91. Lääne Maakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-290/01, Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://eoigus.just.ee/kola>
92. Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-2/548/02, Arvutivõrgus. Kättesaadav: <http://eoigus.just.ee/kola>

93. Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-2/1246/03, Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://eoigus.just.ee/kola>
94. Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-2/979/00, Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://eoigus.just.ee/kola>
95. Riigikohtu otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-51-96, Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://www.nc.ee/lahendid/tsiviil>
96. Riigikohtu otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-60-01, Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://www.nc.ee/lahendid/tsiviil>
97. Riigikohtu otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-115-97, Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://www.nc.ee/lahendid/tsiviil>
98. Riigikohtu otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-9-98, Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://www.nc.ee/lahendid/tsiviil>
99. Riigikohtu otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-112-02, Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://www.nc.ee/lahendid/tsiviil>
100. Riigikohtu otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-71-96 Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://www.nc.ee/lahendid/tsiviil>
101. Riigikohtu otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-11-00 Arvutivõrgus. Kätesaadav: <http://www.nc.ee/lahendid/tsiviil>
102. Kindlustuse Vahekohtu otsus nr 02/3788-14, Arvutivõrgus. Kätesaadav: [https://www.lkf.et.ee/pls/xlk/LKF.X\\_TEAVE\\_VK\\_R.run\\_rep](https://www.lkf.et.ee/pls/xlk/LKF.X_TEAVE_VK_R.run_rep)
103. Kindlustuse Vahekohtu otsus nr 02/3212-85, Arvutivõrgus. Kätesaadav: [https://www.lkf.et.ee/pls/xlk/LKF.X\\_TEAVE\\_VK\\_R.run\\_rep](https://www.lkf.et.ee/pls/xlk/LKF.X_TEAVE_VK_R.run_rep)
104. Kindlustuse Vahekohtu otsus nr 02/2628-86, Arvutivõrgus. Kätesaadav: [https://www.lkf.et.ee/pls/xlk/LKF.X\\_TEAVE\\_VK\\_R.run\\_rep](https://www.lkf.et.ee/pls/xlk/LKF.X_TEAVE_VK_R.run_rep)

### **Kasutatud õigusaktid**

105. Advokatuuriseadus, RT I 2001, 36, 201; RT I 2001, 102, 676; RT I 2002, 57, 357; RT I 2003, 4, 22
106. Asjaõigusseadus, RT I 1999, 44, 509, RT I 1995, 2628, 355; RT I 1995, 57, 976; RT I 1996, 45, 848; RT I 1996, 51, 967; RT I 1997, 52, 833; RT I 1998, 12, 152; [RT I 1998, 30, 409](#); [RT I 1998, 59, 94](#); RT I 1999, 26, 377; RT I

- 1999, 27, 380; RT I 2001, 34, 185; RT I 2001, 93, 565; RT I 2002, 47, 297; RT I 2002, 53, 336; RT I 2002, 99, 579; RT I 2003, 13, 64
107. Audiitortevuse seadus, RT I 1999, 24, 360; RT I 2002, 21, 117; RT I 2002, 53, 336; RT I 2002, 57, 357; RT I 2002, 61, 375; RT I 2003, 23, 133
108. Digitaalalkirja seadus, RT I 2000, 26, 150; RT I 2000, 92, 597; RT I 2001, 56, 338; RT I 2002, 53, 336; RT I 2002, 61, 375
109. Einführungsgesetz zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag (EGVVG). Arvutivõrgus. Kättesaadav: - [http://www.vd-bw.de/spiderlink/7632-2\\_01.a\\_inhalt](http://www.vd-bw.de/spiderlink/7632-2_01.a_inhalt)
110. Elektriõhutuseseadus, RT I 2002, 49, 310; RT I 2002, 110, 659
111. EL Direktiiv nr 73/239/EEC, muu otsese kindlustustegevuse kui elukindlustustegevuse alustamist ja jätkamist käsitlevate õigus- ja haldusnormide kooskõlastamiseks, 24.07.1973. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
112. EL Direktiiv nr 88/357/EEC, muu otsese kindlustustegevuse kui elukindlustusega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamiseks ja teenuste osutamise vabaduse efektiivse teostamise normide sätestamiseks ja direktiivi 73/239/EEC muutmiseks, 22.06.1988. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
113. EL Direktiiv nr 92/49/EEC, muu otsese kindlustuse kui elukindlustusega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamiseks ja direktiivide 73/239/EEC ja 88/357/EEC muutmiseks, 18.06.1992. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
114. EL Direktiiv nr 72/166/EEC (esimene liikluskindlustusealane direktiiv), mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, 24.04.1972. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
115. EL Direktiiv nr 84/5/EEC (teine liikluskindlustusealane direktiiv), mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, 30.12.1983. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>

116. EL Direktiiv nr 90/232/EEC (kolmas liikluskindlustusealane direktiiv), mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, 14.05.1990. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
117. EL Direktiiv nr 2000/26/EEC (neljas liikluskindlustusealane direktiiv), mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EEC ja 88/357/EEC muutmise kohta, 16.05.2000. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
118. EL Direktiiv nr 79/267/EEC, 05.03.1979 (esimene elukindlustusealane direktiiv), otsese elukindlustustegevuse alustamise ja tegelemise kohta käivate õigus- ja haldusnormide kooskõlastamiseks. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
119. EL Direktiiv nr 90/619/EEC, 08.11.1990 (teine elukindlustusealane direktiiv), otsese elukindlustustegevusega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamiseks ja teenuste osutamise vabaduse efektiivse teostamise normide sätestamiseks ja direktiivi 79/267/EEC muutmiseks. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
120. EL Direktiiv nr 92/96/EEC, 10.11.1992 (kolmas elukindlustusealane direktiiv), otsese elukindlustusega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamiseks ja direktiivide 79/267/EEC ja 90/629/EEC muutmiseks. Arvutivõrgus. Kättesaadav: inglise keeles- <http://europa.eu.int/> ja eesti keeles - <http://www.eksl.ee>
121. ENSV Tsiviilkoodeks-RT 1964, 25, 115; 1968, 46, 341; 1969, 30, 295; 1970, 37, 332; 1973, 9, 68; 1973, 44, 389; 1973, 53, 465; 1974, 28, 247; 1977, 6, 72; 1977, 37, 424; 1980, 31, 490; 1985, 27, 451; 1986, 19, 251; 1988, 6, 68; 1988, 25, 295; 1989, 17, 203; Eesti Vabariigi Teataja 1990, 20, 300; RT 1990, 12, 128; 1992, 33, 418; 1992, 49, 615; Rt 1993, 72/73, 1021, 1994, 53, 889
122. Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter Pflichtversicherungsgesetz (PflVG). Arvutivõrgus. Kättesaadav: - <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/pflvg/inhalt.html>

123. Gesetz über den Versicherungsvertrag (VVG). Arvutivõrgus. Kättesaadav: - <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/vvg/inhalt.html>
124. Kemikaalseadus, RT I 1998, 47, 697; RT I 1999, 45, 512; RT I 2002, 53, 336; RT I 2002, 61, 375; RT I 2002, 63, 387; RT I 2003, 23, 144; RT I 2003, 51, 352; RT I 2003, 75, 499
125. Kindlustusseadus, RT 1992, 48, 601; RT I 2001, 79, 480
126. Kindlustustegevuse seadus, RT I 2000, 53, 343; RT I 2001, 43, 238; RT I 2001, 48, 268; RT I 2001, 59, 359; RT I 2001, 87, 529; RT I 2001, 93, 565; RT I 2002, 35, 215; RT I 2002, 63, 387; RT I 2002, 102, 600; RT I 2002, 105, 612
127. Kohtutäituri seadus, RT I 2001, 16, 69; RT I 2002, 61, 375; RT I 2002, 102, 600; RT I 2003, 17, 95; RT I 2003, 23, 146; RT I 2003, 63, 417
128. Küttegaasi ohutuse seadus, RTI, 18.06.2002, 49, 311
129. Lennundusseadus, RT I 1999, 26, 376; RT I 2001, 87, 525; RT I 2002, 47, 297; RT I 2002, 61, 375; RT I 2002, 63, 387; RT I 2003, 23, 138; RT I 2003, 23, 143
130. Lifti ja köistee ohutuse seadus, RTI, 19.06.2002, 50, 312
131. Liikluskindlustuse seadus, RT 1992, 24, 338; RT I 1993, 43, 621
132. Liikluskindlustuse seadus, RT I 1995, 48, 744, RT I 1996, 90, 1612, RT I 1998, 2, 43, RT I 1998, 60, 954
133. Liikluskindlustuse seadus, RT I 2001, 43, 238, RT I 2002, 35, 215, RT I 2002, 57, 357, RT I 2002, 63, 387, RT I 2003, 88, 591
134. Liikluskindlustuse summadest makstavate kahjuhüvitiste piirmäärad. VV määrus 13.novembrist 1992 nr 312, RT 1992, 48, 603
135. Liikluskindlustuse kahjukäsitluskulude piirmäärad. VV määrus 24.detsembrist 1999 nr 413. – RT I 1999, 100, 882
136. Liikluskindlustuse isikukahjuga seotud valu ja vaeva hindamise kord. Sotsiaalministri määrus 29.juunist 2001 nr 72, RTL 2001, 85, 1186
137. Liikluskindlustuse üldtingimused. Rahandusministri määrus 30.aprillist 1993 nr 63, RTL 1993, 13
138. Liikluskindlustuse üldtingimused. Rahandusministri määrus 19.detsembrist 1994 nr 221, RTL 1995, 1

139. Liikluskindlustuse varakahju ja isikukahju hüvitamise piirmäärade (kindlustussummade) kehtestamine. Rahandusministri määrus 1.oktoobrist 2001 nr 82, RTL 2001, 114, 1613
140. Liikluskindlustuse varakahjude ja isikukahjude hüvitamise piirmäärade (kindlustussummade) kehtestamine. Rahandusministri määrus 26.septembrist 2002 nr 111, RTL 2002, 115, 1656
141. Masina ohutuse seadus, RTI, 09.12.2002, 99, 580
142. Notariaadiseadus, RT I 2000, 104, 684; RT I 2001, 93, 565; RT I 2002, 57, 357; RT I 2002, 64, 390; RT I 2002, 61, 375; RT I 2002, 102, 600; RT I 2003, 18, 100
143. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, Принят Государственной Думой ,3 апреля 2002 года, Москва
144. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и лиц, законно управляющих транспортными средствами, владельцами которых они не являются, 14 июня 2001 г. Вильнюс, Закон Литовской Республики № Ix-378
145. Pankrotiseadus, RTI, 20.02.2003, 17, 95
146. Patendivoliniku seadus, RT I 2001, 27, 151; RT I 2001, 93, 565; RT I 2002, 53, 336
147. Perekonnaseadus, [RT I 1994, 75, 1326](#); [RT I 1996, 40, 773](#); [RT I 1996, 49, 953](#); [RT I 1997, 28, 422](#); [RT I 1997, 35, 538](#); [RT I 2000, 50, 317](#); [RT I 2001, 16, 69](#); [RT I 2001, 53, 307](#); [RT I 2002, 53, 336](#); [RT I 2003, 78, 527](#)
148. Rahvusvahelise eraõiguse seadus, RT I 2002, 35, 217
149. Raudteeseadus, RT I 1999, 29, 405, RT I 2001, 31, 170; RT I 2001, 93, 565; RT I 2002, 47, 297; RT I 2002, 63, 387; RT I 2003, 79, 530
150. Riigihangete seadus, RT I 2000, 84, 534; RT I 2001, 34, 189; RT I 2001, 50, 284; RT I 2002, 23, 131; RT I 2002, 47, 297; RT I 2002, 61, 375; RT I 2002, 63, 387; RT I 2002, 87, 505; RT I 2002, 99, 577; RT I 2003, 25, 153
151. Surveseadme ohutuse seadus , RTI, 18.06.2002, 49, 309
152. Toote nõuetele vastavuse tõendamise seadus, RT I 1999, 92, 825; RT I 2001, 94, 579; RT I 2002, 44, 282
153. Vandetõlgi seadus, RT I 2001, 16, 70; RT I 2002, 61, 375; RT I 2002, 102, 600; RT I 2003, 18, 100

154. Vedelkütuse seadus, RTI, 03.03.2003, 21, 127
155. Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (KfzPflVV). Arvutivõrgus. Kättesaadav: - <http://www.jura.uni-sb.de/BGBI/TEIL1/1994/19941837.1.HTML>
156. Võlaõigusseadus, RT I 2002, 60, 374, RT I 2003, 78, 523

## **Kasutatud lühendid**

AdvS – advokatuuriseadus

AudS - audiitortegevuse seadus

AÕS – asjaõiguse seadus

BEUC – Euroopa Tarbijate Liit

DAS - digitaalallkirja seadus

EGVVG - Saksamaa LV kindlustuslepinguseaduse rakendamise seadus

EIOS - elektriõhusseadus

EKSL – Eesti Kindlustusseltside Liit

EL – Euroopa Liit

ELKF – Eesti Liikluskindlustuse Fond

KfzPfIVV - Saksamaa LV määrus kindlustuskaitse kohta liikluskindlustuses

KGOS - küttegaasi ohutuse seadus

KemS – kemikaaliseadus

KindLS – kindlustusseadus

KindITS – kindlustustegevuse seadus

KTS - kohtutäituri seadus

LAV – Lõuna-Aafrika Vabariik

LennS – lennundusseadus

LKindLS – liikluskindlustuse seadus

LKOS - lifti ja köistee ohutuse seadus

LTVLKS – Läti Vabariigi liikluskindlustuse seadus

LVLKS – Leedu Vabariigi liikluskindlustuse seadus

MOS - masina ohutuse seadus

NotS - notariaadiseadus

OECD - Majandusliku Koostöö ja Arengu Organisatsioon

PankrS - pankrotiseadus

PatVS - patendivoliniku seadus

PKS - perekonnaseadus

RdtS - raudteeseadus

REÕS – rahvusvahelise eraõiguse seadus

PfIVG – Saksamaa LV liikluskindlustuse seadus

RHS - riigihangete seadus

SOS - surveseadme ohutuse seadus

TNVTS - toote nõuetele vastavuse tõendamise seadus  
TsK –tsiviilkoodeks  
VFLKS – Vene Föderatsiooni liikluskindlustuse seadus  
VKS - vedelkütuse seadus  
VTS - vandetõlgi seadus  
VVG - Saksamaa LV kindlustuslepinguseadus  
VÕS – võlaõiguse seadus  
USA –Ameerika Ühendriigid

## **TÄNUD**

Käesoleva töö autor soovib avaldada seoses magistritööga tänu kolmele isikule, kes otseselt või kaudselt on aidanud kaasa selle valmimisele ning mõjutanud autori arengut kindlustusspetsialistina.

Suurima panuse autori kujunemisel kindlustusspetsialistiks on andnud pr Ada Treumuth, kes käesoleval hetkel töötab Kindlustusmuuseumi juhatajana, kuid enne seda oli pikki aastaid tegev Eesti Kindlustuses juhtivatel ametitel, k.a. asedirektor.

Pr Treumuth'i puhul on tegemist isikuga, kes on välja koolitanud valdava enamuse Eesti kaasaegsetest tippspetsialistidest kindlustusvaldkonnas. Tema ligi 50 aastane töö kindlustussfääris, materjalide süstemaatiline kogumine ja koolitus on olnud hindamatu väärtusega. Ka antud töö kirjutamisel on käesoleva töö autor saanud hulgaliselt raamatukogudes mitteolevat kirjandust pr Treumuthilt. Lisaks väärib äramärkimist pr Treumuthi roll Eesti kindlustusõiguse kaasajastamisel peale taasiseseisvumist. Hea saksa keele spetsialistina ja seeläbi vastava erialakirjanduse tundmaõppimise läbi, on olnud just tema see, kes on aidanud kaasa lääne teooriate juurutamisel Eestis.

Teiseks soovib käesoleva töö autor avaldada sügavad tänud magistritöö juhendajale prof. Heiki Pisukesele. Juhendajapoolsetest viidetest täiendava kirjanduse, s.o. Eestist pärit autorite, kes on kirjutanud nii võõr- kui ka emakeeles, otsimisel antud töö kirjutamiseks oli suur abi. Prof. Pisukese poolsed ettepanekud töö struktureerimiseks ja süsteemsuseks on olnud suureks abiks. Seega on prof. Pisukesel olnud oluline roll käesoleva töö autori poolsele teemakäsitlusele ja uurimisele.

Kolmanda isikuna, keda käesoleva töö autor tänada soovib, tuleb mainida prof. Mart Raukast. Kuigi otseselt ei saa teda seostada antud töö valmimisega, väärib äramärkimist tema roll autori mõttemaailma muutmisel filosoofiaalaste loengutega Tartu Ülikooli Õigusinstituudis. Prof. Raukase puhul on tegemist õppejõuga, kes oskab panna üliõpilased mitte ainult õppima ainet, vaid ka mõtlema, analüüsima, tunnetama ja aru saama erinevate probleemide tagamaadest.