

TARTU ÜLIKOOL  
SOTSIAALTEADUSTE VALDKOND  
ÕIGUSTEADUSKOND  
Eraõiguse osakond

Hanna-Lisa Kuslap

**LIIKLUSKINDLUSTUSE SEADUSEST TULENEVAD KINDLUSTUSANDJA  
TÄITMISE KOHUSTUSE PIIRANGUD EUROOPA KOHTU ASJAKOHASE  
PRAKTIKA TAUSTAL**

Magistritöö

Juhendaja

*doctor iuris* Janno Lahe

Tartu

2023

# SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. LIIKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSJUHTUM	9
1.1. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tingimused	9
1.1.1 Kahju tekitamine kolmandale isikule	9
1.1.2. Kahju tekitamine kindlustuskohustusega sõidukiga	11
1.1.3. Iseloomuliku riski realiseerumine ja põhjuslik seos	13
1.1.4. Kindlustusjuhtumi põhjustamise asukoht	19
1.2. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit välistavad asjaolud	21
2. KAHJU HÜVITAMISE ÕIGUSLIKUD ALUSED	27
2.1. Üldist	27
2.2. Vastutuse õiguslike aluste esiletoomise eesmärk	30
2.2.1. Mootorsõiduki valdaja riskivastutus	30
2.2.2. Süül põhinev vastutus ja reisijaveolepingust tulenev vastutus	33
2.3. Kindlustatud isiku vastutuse õiguslike aluste sätestamise kooskõla direktiiviga	35
3. MITTEHÜVITATAV KAHJU	44
3.1. Välistused vastavalt sellele, kellele/millele kahju põhjustati	44
3.2. Välistused vastavalt kahju põhjustamise viisile	47
3.3. Välistused vastavalt kahju olemusele	48
4. KAHJUSTATUD ISIKU OSA ARVESTAMINE KAHJU TEKKIMISEL	56
4.1 Üldiselt	56
4.2. Kahjustatud isikuks on teise sõiduki omanik	58
4.3. Kahjustatud isikuks on kaassõitja, jalakäija või jalgrattur	61
KOKKUVÕTE	66
LIMITATIONS OF INSURER’S PERFORMANCE OBLIGATION FROM MOTOR INSURANCE ACT IN VIEW OF RELEVANT CASE LAW OF THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE	72
KASUTATUD MATERJALIDE LOETELU	80
Kasutatud kirjandus	80
Kasutatud õigusaktid	81
Kasutatud Euroopa Kohtu praktika	82
Kasutatud Eesti kohtute praktika	84

Riigikohtu lahendid	84
Ringkonnakohtute lahendid	84
Maakohtute/Halduskohtute lahendid	85
Muu materjal	85

## SISSEJUHATUS

2022. aastal toimus Eestis rekordarv liiklusõnnetusi, millest 37 088 loeti liikluskindlustuse juhtumiteks (3% rohkem kui 2021. a).<sup>1</sup> Eesti Liikluskindlustuse Fondi (edaspidi LKF) juht M. Jesse põhjendas seda mh sõidukite jätkuva lisandumisega teedele.<sup>2</sup> Kindlustusjuhtumite kasvuga suureneb paralleelselt kahju põhjustanud sõiduki juhi liikluskindlustuse kindlustusandja (edaspidi kindlustusandja) roll, kes on kohustatud katma kahjustatud isikute kahju liikluskindlustuse seaduses<sup>3</sup> (edaspidi LKindlS) sätestatud ulatuses ja tingimustel. Nimetatud ulatus ja tingimused muutuvad ühiskonnas aktuaalsemaks, sest kuigi keskmine liikluskindlustuse aastamakse oli mullu 122 eurot<sup>4</sup>, siis kaasneb sellega kindlustusvõtja jaoks ootus, et kindlustusandja katab liiklusõnnetuse toimumisel kahjustatud isiku kulud ning kahju põhjustanud isik on ise selle võrra finantsiliselt paremas seisus. Selliselt liikluskindlustust ka reklaamitakse: „Kahju põhjustaja kulu piirneb oma auto remondiga.“<sup>5</sup>

Liikluskindlustus on kõige levinum kohustusliku vastutuskindlustuse liik võlaõigusseaduse<sup>6</sup> (edaspidi VÕS) §-de 510 ja 520 mõistes.<sup>7</sup> Vastutuskindlustuse puhul peab kindlustusandja täitma kindlustusvõtja asemel kohustuse hüvitada kahju (edaspidi ka kindlustusandja täitmise kohustus), mille kindlustusvõtja on tekitanud kahjustatud isikule kindlustusjuhtumi tagajärjel. LKindlS-s on kindlustusandja täitmise kohustus reguleeritud §-s 12, mis seisneb sõiduki valdaja (edaspidi ka kindlustatud isik) asemel kahjustatud isikule LKindlS-s sätestatud ulatuses ja tingimustel kindlustusjuhtumi tagajärjel tekkinud kahju hüvitamises. „Sätestatud ulatuses ja tingimustel“ viitab sellele, et nimetatud kohustus pole absoluutne ning see tekitab vaidlusi – keskmine liikluskindlustuse vaidlus käis mullu 5240 euro üle.<sup>8</sup>

Liikluskindlustust reguleerivad norme mõjutavad oluliselt Euroopa Liidu direktiivid, mille eesmärk on ühtlustada liikmesriikide mootorsõidukiõnnetuste tsiviilvastutuskindlustuse

---

<sup>1</sup> Eesti Liikluskindlustuse Fondi liikluskindlustuse statistika 2022. aasta, lk 2. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.lkf.ee/et/statistika> (08.04.2023).

<sup>2</sup> Varblane, K. Mullu juhtus rekordarv liiklusõnnetusi”. Eesti Liikluskindlustuse Fondi uudised ja teated: 13.01.2023. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.lkf.ee/et/mullu-juhtus-rekordarv-liiklus%C3%B5nnetusi-0> (08.04.2023).

<sup>3</sup> Liikluskindlustuse seadus<sup>1</sup> - RT I, 31.03.2022, 6.

<sup>4</sup> Eesti Liikluskindlustuse Fondi liikluskindlustuse statistika 2022. aasta, lk 2.

<sup>5</sup> Nt Eesti Kindlustusseltside Liit. Liikluskindlustus. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://kindlustame.ee/kindlustus/liikluskindlustus/> (08.04.2023).

<sup>6</sup> Võlaõigusseadus - RT I, 02.12.2022, 7.

<sup>7</sup> Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 202.

<sup>8</sup> Varblane, K. Kiire inflatsiooni tõttu tekkis uut tüüpi kindlustusvaidlusi. Eesti Liikluskindlustuse Fondi uudised ja teated: 02.02.2023. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.lkf.ee/et/kiire-inflatsiooni-tottu-tekkis-uut-tuupi-kindlustusvaidlusi> (08.04.2023).

reegleid.<sup>9</sup> Eestis alates 2014. a liikluskindlustust reguleeriv LKindlS on seotud direktiiviga 2009/103/EÜ<sup>10</sup> (edaspidi ka direktiiv), mille art 3 lg 1 kohustab liikmesriike tarvitusele võtma meetmeid, mis tagavad, et kõikide sõidukitega, mis omavad tema territooriumil põhiasukohta, põhjustatud kahjust tulenev tsiviilvastutus oleks kindlustatud (edaspidi liikluskindlustus).<sup>11</sup>

Direktiivi 2009/103/EÜ põhjenduspunkti 1 kohaselt kodifitseeriti selle direktiiviga selguse ja otstarbekuse huvides varem kehtinud neli liikluskindlustuse direktiivi ning neid nelja direktiivi muutev direktiiv, mis tunnistati direktiivi 2009/103/EÜ I lisa kohaselt alates 27.10.2009. a kehtetuks. Euroopa Kohus on selgitanud, et kuna direktiivi 2009/103/EÜ pole võrreldes varasematega oluliselt muudetud, siis on varem kehtinud direktiive käsitlev kohtupraktika ülekantav ka direktiivi samaväärsete sätete tõlgendamisel.<sup>12</sup> Euroopa Kohtu lahenditel on käesolevas magistritöös keskne roll ning hõlpsama jälgitavuse huvides viitab autor direktiivi 2009/103/EÜ normile, lähtudes direktiivi 2009/103/EÜ II lisa vastavustabelist, kuid juhib vajadusel tähelepanu ka varasemalt kehtinud direktiividele. Lisaks võeti 24.11.2021. a vastu direktiivi 2009/103/EÜ muutev direktiiv (EL) 2021/2118<sup>13</sup> (edaspidi ka uus direktiiv, koos direktiiviga 2009/103/EÜ direktiivid), mille järgimiseks vajalikud normid tuleb suuremas osas liikmesriikidel võtta vastu ja avaldada sama direktiivi art 2 lg 1 kohaselt hiljemalt 23.12.2023. a. Kuigi direktiivi (EL) 2021/2118 põhjenduspunkti 2 kohaselt toimib direktiiv 2009/103/EÜ tervikuna hästi, siis tuvastas autor täiendusi, millele peab oluliseks pöörata tähelepanu, arvestades, et need tuleb käesoleva aasta lõpuks ka Eesti riigisisesse õigusesse üle võtta.

Euroopa Kohus on selgitanud, et liikluskindlustuse direktiividel on kaks eesmärki, milleks on tagada sõidukiga põhjustatud õnnetuses kahjustatud isikute kaitse ning isikute ja kaupade liikumise liberaliseerimine eesmärgiga kujundada välja siseturg.<sup>14</sup> Antud töö kontekstis on neist oluline esimene, sest analüüsitakse kindlustusandja täitmise kohustuse piiranguid, mis on otseses seoses kahjustatud isikute õigusega saada kahju hüvitatud kindlustusandja poolt. Seda eesmärki on liidu seadusandja ka pidevalt taotlenud ja tugevdanud.<sup>15</sup> Sellest tulenevalt peab

---

<sup>9</sup> Gürses, Ö. *The Law of Compulsory Motor Vehicle insurance*. Informa Law from Routledge Books: 2020, lk 36.

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ “Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta” – ELT L 263/11.

<sup>11</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri 423 SE, lk 2. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus> (08.04.2023)

<sup>12</sup> EKo C-923/19, *Van Ameyde España SA versus GES Seguros y Reaseguros SA*, ECLI:EU:C:2021:475, p 23.

<sup>13</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv (EL) 24. novembri 2021. aasta 2021/2118 “Millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta” – ELT L 430/1.

<sup>14</sup> EKo C-162/13, *Damijan Vnuk versus Zavarovalnica Triglav d.d.*, ECLI:EU:C:2014:2146, p-d 48 ja 49.

<sup>15</sup> EKo C-707/19, *K. S. versus A. B.*, ECLI:EU:C:2021:405, p 27.

autor oluliseks uurida, kas peaaegu 10 aastat kehtinud LKindIS-i normid ning nende tõlgendus on direktiivide kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgi valguses kooskõlas liidu õigusega, arvestades nii direktiive 2009/103/EÜ ja (EL) 2021/2118 kui Euroopa Kohtu praktikat.

Varasemalt on liikluskindlustuse valdkonnas kirjutatud magistritööid nt seoses kindlustusjuhtumi mõiste tõlgendamisega<sup>16</sup>, liiklemiseks kasutatava ala määratlemisega<sup>17</sup>, vastutuse ja kahju hüvitamisega enam kui kahe mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral<sup>18</sup>, kindlustusandja kahju hüvitise aluste ja ulatusega seoses mittevaralise tervisekahjustuse ja surma põhjustamisel<sup>19</sup> ning asja kahjustamise, hävimise ja mittevaralise kahju tekitamisel<sup>20</sup>. Keegi pole aga analüüsinud kindlustusandja täitmise kohustust piiravaid sätteid selle nurga alt, kas need on Euroopa Liidu õigusega kooskõlas, arvestades eelnevalt välja toodud kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki.

Töö eesmärk on jõuda järeldusele, kas LKindIS-st tulenevad kindlustusandja täitmise kohustuse piirangud on Euroopa Kohtu praktikast arvestades kooskõlas liikluskindlustuse direktiivide ja kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga. Hüpootees on, et LKindIS-st tulenevad kindlustusandja täitmise kohustuse piirangud on kooskõlas liikluskindlustuse direktiivide ja nende mõttega. Peamisteks uurimisküsimusteks on: (i) mis on LKindIS-st tulenevate kindlustusandja täitmise kohustuse piirangute sisu; ja (ii) kas liikluskindlustuse direktiivid võimaldavad kindlustusandja täitmise kohustust selliselt piirata? Lisaks uurib autor, kas liidu õiguses peetakse liikluskindlustuse kaitse puhul võimalikuks arvestada kahjustatud isiku osaga talle mootorsõidukiga kahju põhjustamisel. Praktikas seda Eestis VÕS §-le 139 tuginedes tehakse.<sup>21</sup>

Autor tuvastas, et LKindIS-s on kindlustusandja täitmise kohustust piiratud peamiselt kolmes sättes ning nende analüüsile keskenduvad ka töö kolm esimest peatükki. Kuna LKindIS § 12 kohaselt tekib kindlustusandjale täitmise kohustus üksnes juhul, kui kahjustatud isikule on tekkinud kahju kindlustusjuhtumi tagajärjel, siis keskendub töö esimene peatükk LKindIS § 8

---

<sup>16</sup> Tera, A. Kindlustusjuhtumi mõiste liikluskindlustuse seaduses Euroopa Kohtu asjakohase praktika valguses. Magistritöö. Tartu: 2022.

<sup>17</sup> Kardmaa, E. Liiklemiseks kasutatava ala määratlemine kindlustusjuhtumi tuvastamisel. Magistritöö. Tartu: 2022.

<sup>18</sup> Reinik, T. Vastutus ja kahju hüvitamine enam kui kahe mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral. Magistritöö. 2021.

<sup>19</sup> Karon, K. Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevaralise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korra. Magistritöö. Tallinn: 2020.

<sup>20</sup> Tigasson, T. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävimise ja mittevaralise kahju tekkimise korral. Magistritöö. Tartu: 2017.

<sup>21</sup> Nt RKTko 07.03.2018, 2-13-11524; TrtRnKo 09.03.2020, 2-19-742/34 ja TMKo 05.04.2022, 2-20-16324/32.

lg-tele 1 ja 2, milles on sätestatud kindlustusjuhtumi eeldused ning välistused. See on magistritöö eesmärki arvestades oluline, sest kui nimetatud sätted ei ole liidu õigusega kooskõlas, võib kahjustatud isikule jääda kindlustusandja poolt kahju hüvitamata üksnes põhjusel, et Eesti riigisiseses õiguses on kindlustusjuhtumit väärtalt sisustatud. Esimeses peatükis pööratakse palju tähelepanu ka möödunud aasta Riigikohtu lahendile nr 2-19-19203<sup>22</sup>, sest tegu oli esimese otsusega Riigikohtu tasandil, kus tõlgendati LKindlS §-s 8 toodud kindlustusjuhtumi mõistet.

Teises peatükis keskendub autor LKindlS § 23 lg-le 1, kus on loetletud alused, mille alusel kindlustatud isik peab kahjustatud isiku ees kindlustusjuhtumi põhjustamisel vastutama, et viimasel tekiks õigus nõuda kahju hüvitamist kindlustusandjalt. Nimelt võib liiklusõnnetus vastata küll LKindlS § 8 lg-te 1 ja 2 kohaselt kindlustusjuhtumile, kuid kui kindlustatud isik ei vastuta LKindlS § 23 lg-s 1 sätestatud alustel, siis on kindlustusandja täitmise kohustus välistatud. Selliselt ei pruugi olla tagatud kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärk. Peatüki esimeses alajaotuses selgubki, mida nimetatud eesmärgi all silmas peetakse, mida Euroopa Liidu seadusandja on kohustanud liikmesriike tagama ning mille osas on liikmesriikidel nõ vabad käed. Järgmises alapeatükis analüüsitakse kokkuvõtlikult LKindlS § 23 lg-s 1 sätestatud aluseid, uuritakse nende esiletoomise eesmärki ning käsitletakse võimalikke probleemkohti, mis selliselt aluste sätestamisega liidu õiguse vaatest võivad esineda.

Kõige otsesemalt kindlustusandja täitmise kohustust piiravaks sätteks LKindlS-s on § 33, kus on otsesõnu nimetatud kahjud, mis jäävad kindlustusandja täitmise kohustuse piiridest välja. Kolmandas peatükis on autor nimetatud sättes toodud 12 välistust liigitanud kolmeks vastavalt nende sisule. Esimesena analüüsib autor välistusi, mis on seotud sellega, kellele/millele kahju on põhjustatud. Teisena analüüsib autor välistusi, mis on seotud sellega, kuidas kahju põhjustati. Kolmandana analüüsib autor välistusi, mis on seotud tekitatud kahju sisuga.

Töö neljas peatükk erineb teistest peatükkidest, sest kui kolm esimest keskenduvad kindlustusandja täitmise kohustuse piirangutele tulenevalt LKindlS-i sätetest, siis neljandas peatükis on fookuses liikluskindlustuses VÕS §-i 139 rakendamine koosmõjus LKindlS § 1 lg-ga 2. Tegu on normiga, mis lubab vähendada kahjustatud isikule makstavat kahjuhüvitist ulatuses, milles kahju tekkis temast tulenevatel asjaoludel. Kuivõrd vastavalt kohtupraktikale<sup>23</sup> on ka kindlustusandjal õigus nimetatud normile tugineda, siis on oluline teha kindlaks, kas

---

<sup>22</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203.

<sup>23</sup> RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13, p 27.

selliselt kindlustusandja täitmise kohustuse piiramine on Euroopa Liidu õigusega kooskõlas ning mis asjaoludel on Euroopa Kohus seda võimalikuks pidanud. Lisaks uurib autor, kas VÕS §-i 139 rakendamisel kindlustusjuhtumi puhul omab erisust ka see, kas kahjustatud isikuks on teise sõiduki omanik või isik, keda võiks sõiduki valdajaga võrreldes pidada kaitsetumaks (nt jalakäija).

Autor lähtub töö kirjutamisel peamiselt võrdlevast uurimismeetodist, mille raames kasutatakse andmekogumis- ja interpreteerimismeetodit. Andmekogumismeetod väljendub asjakohase Euroopa Kohtu ja Eesti kohtupraktika ning eesti-ja võõrkeelse asjakohase õiguskirjanduse läbitöötamises. Interpreteerimismeetodi abil jõuab autor läbi kogutud kohtupraktika ja sätete kõrvutamise järeldusele, kas Eesti siseriiklik liikluskindlustust reguleeriv õigus on kooskõlas Euroopa Liidu omaga või esineb vastuolusid. Lisaks väljendub töös ka kvantitatiivne uurimismeetod LKF-i statistiliste andmete kasutamises ja analüüsimises. Õiguskirjandusest töötas autor läbi mh Juridica artikleid, seaduste kommentaare ning Euroopa Kohtu otsuseid analüüsivaid materjale.

Käesolevat magistritööd iseloomustavad eelkõige märksõnad: kindlustusõigus, vastutuskindlustus, liikluskindlustus, kindlustusandja, kahju hüvitamine.

# 1. LIIKLUSKINDLUSTUSE KINDLUSTUSJUHTUM

## 1.1. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tingimused

### 1.1.1 Kahju tekitamine kolmandale isikule

Kindlustusjuhtumi toimumisel täidab kindlustusandja oma lepingust tuleneva täitmise kohustuse. Erinevalt vabatahtlikest kindlustustest, kus kindlustusjuhtum kui sündmus lepitakse eelnevalt lepingus kokku, peab liikluskindlustuses sündmus vastama LKindIS-s sätestatule. Esimene tingimus, milleks on kahju tekitamine kolmandale isikule, ei ole sätestatud eraldi p-na, nagu teised LKindIS § 8 lg 1 eeldused, vaid see paikneb lg-s endas. Autori hinnangul pole see eraldi p-na sätestatud, sest tegu on vastutuskindlustusele omase eeldusega, mis tuleneb üldnormist VÕS §-st 510. Oluline on teha selgeks, keda peetakse nimetatud sätte järgi kolmandaks isikuks ning keda mitte ja kas see on kooskõlas liidu õigusega.

Riigikohus lähenes hiljutises lahendis nr 2-19-19203 kolmanda isiku defineerimisele selliselt, et kui tegu pole LKindIS § 33 p-s 7 või p-s 8 sätestatud välistustega (käsitletakse ptk-s 3.1), siis on kahju tekitatud kolmandale isikule. Seejuures ei lugenud see, kui sõidukitel oli sama omanik või kui need olid sama isiku valduses. Oluline oli, et kahju tekkis mõlema sõiduki liikluses osalemise riski realiseerumisel.<sup>24</sup> LKindIS-i kommentaarides on täheldatud, et kolmandaks isikuks võib olla nii füüsiline kui juriidiline isik, liiklusõnnetusse sattunud sõidukis reisijana viibinud isik ning liiklusõnnetuse põhjustanud sõiduki juht, arvestades LKindIS § 33 p-s 7 sätestatud erisusega.<sup>25</sup>

Direktiivi 2009/103/EÜ art 1 p-i 2 kohaselt on kahjustatud isik see, kellel on õigus saada hüvitist seoses sõidukite põhjustatud kaotuse või kahjuga. Direktiivi art-s 12 on sätestatud kahjustatud isikute erikategooriad - Euroopa Kohus on asjas *Haasová* selgitanud, et selle eesmärk pole piirata kahjustatud isikute ringi, vaid juhtida tähelepanu eriti kaitsetutele isikutele.<sup>26</sup> Kuna selles kohtuasjas nõudsid liiklusõnnetuse tagajärjel hukkunud isiku õiguspärglased mittevaralise kahju hüvitamist, siis tuli kohtul selgitada, et liikluskindlustuse direktiividega pole soovitud piirata kaitset selliselt, et see hõlmaks üksnes neid, kes kahju tekitanud sündmuses otseselt osalesid.<sup>27</sup>

<sup>24</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p-d 32 ja 33.

<sup>25</sup> Lahe, J., jt. LKindISK § 8/2.1/a. – Liikluskindlustuse seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura: 2017.

<sup>26</sup> EKO C-22/12, *Katarína Haasová versus Rastislav Petrík, Blanka Holingová*, ECLI:EU:C:2013:692, p 52.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p 54.

Direktiivi 2009/103/EÜ art 12 lg 1 osas on Euroopa Kohus öelnud, et „kaassõitja“ mõiste alt ei tohi välja jätta kahjustatud isikuid seetõttu, et nad istusid sõiduki sellisel osal<sup>28</sup> või oli terve sõiduk<sup>29</sup> selline, mis ei olnud kavandatud nende veoks. Järelikult tuleb kaassõitjal kindlustusandjal täitmise kohustuse tekkimiseks üksnes tõendada, et kahju tekkimisel viibis ta sõidukis või selle peal.<sup>30</sup> Direktiivi 2009/103/EÜ art 12 lg 2 osas on Euroopa Kohus otsuses *Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira* selgitanud, et siseriiklik tsiviilvastutussüsteem ei tohi eristada perekonnaliikmete kindlustuskaitset nende isikute kindlustuskaitsest, kes pole perekonnaliikmed (nt kui kahju põhjustanud isiku süüd ei arvestata võõraste kahjustatud isikute suhtes, siis ei tohi seda arvestada ka perekonnaliikmete suhtes).<sup>31</sup> Sama art lg 3 käsitleb kahjustatud isikutena jalakäijaid, jalgrattureid ja muid mootori jõuta liiklejaid (käsitletakse ptk-s 4.3).

Lisaks on tulnud Euroopa Kohtul selgitada asjas *Churchill Insurance Company ja Evans*, et kahjustatud isik, kes on ühtlasi kindlustatud isikuks, tuleb teatud juhtudel võrdsustada liiklusõnnetuses kahjustada saanud kolmanda isikuga. Seda nt olukorras, kus liiklusõnnetuse toimumise ajal sõitis kindlustatud isik sõidukis kaassõitja, mitte juhina.<sup>32</sup> Õiguskirjanduses on selgitatud, et seda tuleks mõista selliselt, et liikluskindlustuse kindlustuskaitse ei tohi sõltuda sellest, kes oli kindlustusjuhtumi toimumisel sõiduki juhiks.<sup>33</sup> Euroopa Kohus on otsuses *Delgado Mendes* selgitanud, et liikluskindlustuse kaitse alt ei tohi jätta välja ka sõiduki alla jäänud jalakäijat, kes oli kindlustusvõtjaks ning liiklusõnnetuse põhjustanud sõiduki omanikuks.<sup>34</sup>

Autor leiab, et „kolmas isik“ pole mõistena kõige õnnestunud, sest vastavalt eelnevale võib kahjustatud isikuks olla ka kindlustusvõtja, mis võib selle mõiste tõlgendamisel segadust tekitada. Arvestades, et ka direktiivis ning Euroopa Kohtu praktikas on kohati kasutatud mõistet „kolmas isik“ ning eelnevalt viidatud hiljutine Riigikohtu lahend ja õiguskirjanduses

---

<sup>28</sup> EKm C-158/01, *Catherine Withers versus Samantha Delaney ja Motor Insurers' Bureau of Ireland*, ECLI:EU:C:2002:580, p 20.

<sup>29</sup> EKo C-356/05, *Elaine Farrell versus Alan Whitty, jt*, ECLI:EU:C:2007:229, p 24.

<sup>30</sup> Buckley, A. J. Passenger Liability, the MIBI and the State. – Irish Business Law Quarterly 2007/2.

<sup>31</sup> EKo C-348/98, *Vitor Manuel Mendes Ferreira ja Maria Clara Delgado Correia Ferreira versus Companhia de Seguros Mundial Confiança SA*, ECLI:EU:C:2000:442, p 35.

<sup>32</sup> EKo C-442/10, *Churchill Insurance Company Limited versus Benjamin Wilkinson, Tracy Evans versus Equity Claims Limited*, ECLI:EU:C:2011:799, p 30.

<sup>33</sup> Mantrov, V. Clarifying the Concept of Victim in the Motor Vehicle Drivers' Liability Insurance: The ECJ's Judgment in Case C-442/10. *European Journal of Risk Regulation* 2012, 3(2), lk 260. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.jstor.org/stable/24323225> (07.04.2023).

<sup>34</sup> EKo C-503/16, *Luís Isidro Delgado Mendes versus Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA*, ECLI:EU:C:2017:681, p 44.

õeldu ei ole vastuolus liidu õigusega, siis praktikas tegelikult probleemi ei ole. Seega ei esine LKindlS-s „kolmanda isiku“ ehk „kahjustatud isiku“ mõiste sisustamisel võimalikku vastuolu liidu õigusega.

### 1.1.2. Kahju tekitamine kindlustuskohustusega sõidukiga

Teise tingimusena kindlustusjuhtumi toimumiseks peab LKindlS § 8 lg 1 p-i 1 kohaselt kahju olema tekitatud sõidukiga, mille suhtes kehtib LKindlS-st või sõiduki põhiasukoha riigi õigusaktist tulenev kindlustuskohustus. Kindlustuskohustusega hõlmatud mootorsõidukid ja nende haagised (edaspidi koos sõiduk) on sätestatud LKindlS §-s 4: sõiduk, mis on registreeritud või tuleb registreerida liiklusseaduse<sup>35</sup> (edaspidi LS) alusel loodud liiklusregistris, välja arvatud vanasõiduk ja võistlussõiduk, mida ei kasutata liikluses (p 1); tramm ja troll (p 2); Eestis väljastatud teistsaldatava riikliku registreerimismärgiga sõiduk (p 3); Eestis väljastatud transiitmärgiga sõiduk (p 4); välisriigis, välja arvatud Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis ja Šveitsi Konföderatsioonis, põhiasukohta omav sõiduk, millega kahju tekitamisest tulenev vastutus ei ole kindlustatud (p 5). Kuna termineid „mootorsõiduk“, „haagis“ ja „sõiduk“ ei määratle LKindlS, tuleb nende defineerimisel lähtuda LS-st.<sup>36</sup>

Eelnevalt loetletud p-dest vajab lahti selgitamist üksnes esimene. Sõiduk on LS § 2 p-i 73 kohaselt teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul. LKindlS §-ga 4 on kitsendatud sõiduki mõistet, pidades selleks üksnes mootorsõidukit ja haagist. Kitsendus on loogiline, arvestades, et LKindlS reguleerib mootorsõidukiga kahju tekitamisest tulenevat tsiviilvastutust. Küll aga peab autor küsitavaks kitsenduse paiknemist LKindlS §-s 4 ning leiab, et vastav kitsendus peaks olema paigutatud juba § 1 lg-s 1. Praegusel juhul võib § 1 lg-t 1 grammatiliselt tõlgendades järeldada, et LKindlS-ga reguleeritakse ka muul kui mootori jõul liikuva sõidukiga kahju tekitamisest tulenevat tsiviilvastutuse kohustuslikku kindlustust, kuid nii see tegelikult ei ole. Mootorsõiduk on LS § 2 p-i 40 kohaselt mootori jõul liikuv sõiduk, välja arvatud üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, jalgratas, kergliikur, pisimopeed, robot-liikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa 6 km/h. Haagis on LS § 2 p-i 9 kohaselt mootorsõidukiga haakes liikumiseks valmistatud või selleks kohandatud sõiduk. LS § 76 lg 3 ls 1 kohaselt kuulub registreerimisele Eestis alaliselt elava, Eestis elamisloa saanud füüsilise ja Eestis registreeritud juriidilise isiku Eestis kasutusele võetav mootorsõiduk või selle haagis.

<sup>35</sup> Liiklusseadus<sup>1</sup> - RT I, 20.06.2022, 70.

<sup>36</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 4/2.1.

Küsitav võib olla seadusandja sõnavalik. Sõnast „või“ saab järeldada, et omanikul on valik, kumma ta registreerib. Sõltuvalt sellest, et sama lg lauses 2 ja sama §-i lg-s 1 on kasutatud siiski sidesõna „ja“ saab järeldada, et tegu on lihtsalt grammatilise ebatäpsusega.

Riigikohus lähtus asjas nr 2-19-19203 LKindIS § 8 lg 1 p-i 1 kontrollimisel nii direktiivis öeldust, LKindIS §-st 4 kui Euroopa Kohtu praktikast ja järeldas, et traktor on käsitatav sõidukina, mille suhtes kehtib kindlustuskohustus.<sup>37</sup> Direktiivi 2009/103/EÜ art 1 p-i 1 kohaselt on sõidukiks kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagised. Seega ei ole rööbastel sõitev tramm direktiivi mõistes sõiduk, kuid Eestis on sellele LKindIS § 4 p-ga 2 kindlustuskohustus kehtestatud. LKindIS kommentaaride autorid on seda põhjendanud trammi tiheda osalusega liikluses, mille tõttu on tramm sageli liiklusõnnetuse osaliseks.<sup>38</sup> Nimetatud erinevus direktiivi ja riigisisese õiguse vahel ei ole probleem, sest direktiivi art 28 lg 1 lubab liikmesriikidel kehtestada sätteid, mis on kahjustatud isikule soodsamad kui direktiivi täitmiseks vajalikud sätted.

Euroopa Kohus on lahendis *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* selgitanud, et mõistet “sõiduk” tuleb tõlgendada lähtuvalt objektiivsetest tunnustest, mistõttu ei sõltu sõidukiks kvalifitseerimine sõiduki omaniku või muu isiku kavatsusest seda tegelikult kasutada. Objektiivseks tuvastamiseks, et sõiduk pole sõidukorras ning ei kvalifitseeru enam direktiivi mõistes sõidukiks tuleb see nõuetekohaselt ametlikult kasutusest kõrvaldada.<sup>39</sup> Euroopa Kohtu põhjenduse kohaselt tõendab see, et asjaomase sõidukiga ei saa sõita ehk see pole kasutatav transpordivahendina, millest omakorda järeldub, et tegu pole sõidukiga direktiivi art 1 p-i 1 tähenduses.<sup>40</sup> Kindlustuskohustus on sätestatud direktiivi 2009/103/EÜ art 3 lg-s 1, mille kohaselt peab võtma iga liikmesriik art 5 arvestades kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Direktiivi 2009/103/EÜ art-s 5 on sätestatud kindlustamiskohustusest vabastamise erand, mis lubab vabastada kindlustuskohustusest osa era- või avalik-õiguslikke isikuid. Eestis on erisust rakendatud üksnes LKindIS §-s 5 sätestatud jõustruktuuridele kuuluvate sõidukite puhul<sup>41</sup> ehk Kaitseväge, Kaitsepolitseiameti, Kaitseliidu ning Politsei- ja

<sup>37</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p-d 13 ja 14.

<sup>38</sup> Lahe, J., jt. LKindISK § 8/2.3.

<sup>39</sup> EKO C-383/19, *Powiat Ostrowski versus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, ECLI:EU:C:2021:337, p 58.

<sup>40</sup> EKM C-688/20, *HG, TC versus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, ECLI:EU:C:2021:897, p 33.

<sup>41</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri, 423 SE, lk 15.

Piirivalveameti valduses olevad sõidukid, mille omanik või vastutav kasutaja on eelnimetatud asutus.

Autori hinnangul on LKindIS § 8 lg 1 p 1 kooskõlas direktiiviga 2009/103/EÜ. Seadusandjal tuleb aga direktiivi (EL) 2021/2118 ülevõtmisel hinnata LS § 2 p-s 40 sätestatud mootorsõiduki mõistet, mille kohaselt ei loeta mootorsõidukiks valmistajakiirusega alla 6 km/h teatud eranditega. Nimelt sätestati direktiivi (EL) 2021/2118 art 1 p-i 1 alapunktiga a mehaanilise jõuallikaga maismaasõiduki lugemiseks direktiivi 2009/103/EÜ mõistes sõidukiks kaks alternatiivset kriteeriumit: i) valmistajakiirus peab olema üle 25 km/h või ii) suurim netomass peab olema üle 25 kg ja valmistajakiirus peab olema üle 14 km/h. Direktiivi (EL) 2021/2118 põhjenduspunkti 6 kohaselt takistaksid teistsugused kriteeriumid innovatsiooni ja uuemate sõidukite kasutuselevõttu (nt elektrijalgrattad) ning kooskõlas subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttega peaksid liidu tasandi nõuded hõlmama üksnes selliseid sõidukeid. See aga ei tähenda, et liikmesriik ei tohiks kindlustuskohustust kehtestada ka kergematele ja aeglasema valmistajakiirusega sõidukitele, sest vastavalt direktiivi 2009/103/EÜ art 28 lg-le 1 oleks sellisel juhul tegu kahjustatud isikule soodsamate sätetega kui direktiivi täitmiseks vajalik on. Autori hinnangul ei ole Eesti puhul praegu ka probleemi innovaatiliste sõidukite kasutuselevõtu soodustamisega, sest LS § 2 p-s 40 on mootorsõiduki mõiste alt välistatud just sellised sõidukid, mille kasutuselevõttu suurendada tahetakse (k.a jalgratas, mis direktiivi põhjenduspunktis on välja toodud).

### 1.1.3. Iseloomuliku riski realiseerumine ja põhjuslik seos

Kolmas ja ühtlasi ka neljas kindlustusjuhtumi tingimus on sätestatud LKindIS § 8 lg 1 p-s 2. Kahju peab olema tekitatud sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega ning esinema peab põhjuslik seos sõiduki liikumise või paiknemise ja tekitatud kahju vahel. Põhjusliku seose puhul tuleb rakendada *conditio sine qua non* reeglit – kui sõiduki kasutamise mõttelisel eemaldamisel tagajärg kaob, siis on eeldus täidetud. Riigikohus on otsuses nr 2-19-7379 selgitanud, et selle tõendamise koormis lasub üldjuhul kahjustatud isikul, mille saab aga tulenevalt hea usu põhimõttest ümber pöörata, kui viimasel puudub ligipääs suurema ohu allika valitseja tegevust kajastavatele andmetele ning kahjustust saab lugeda konkreetse suurema ohu allika toime tüüpiliseks tagajärjeks.<sup>42</sup> Nii ei vabanenud tsiviilasjas nr 2-19-129260 vastutusest

---

<sup>42</sup> RKTko 26.10.2021, 2-19-7379, p 16.2.

sõiduki juht, kes väitis, et tema poolt juhitud sõiduki tagurdamise tagajärjel kahjustada saanud aed ei olnud ka enne õnnetust veatu, kuid samas ei esitanud selle kinnitamiseks ühtegi tõendit.<sup>43</sup>

Iseloomuliku riski realiseerumise sisustamise osas võttis Riigikohus möödunud aastal lahendis nr 2-19-19203 seisukoha. Poolte vahel käis vaidlus selle üle, kas sõiduki liikluses käitamisele iseloomulik risk realiseerus, kui kahju põhjustanud traktor tagurdas põllul läga laadimise käigus otsa seisvale traktorile. Kolleegium leidis, et arvestades Euroopa Kohtu praktikat on vastuseks jah. Sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumist põhjendati sellega, et kui kahju põhjustanud traktor tagurdas otsa teisele, seisvale traktorile, siis see tulenes sellest, et traktorijuhi nähtavus oli tagurdamisel piiratud.<sup>44</sup> Kuna varasemalt puudus Riigikohtu käsitus iseloomuliku realiseerumise osas, oli ka Eesti kohtute lähenemine erinev. Nii leidis ringkonnakohus varasemalt asjas nr 2-19-19202/30, et siloaugus teleskooplaadurile otsa tagurdamisel ei realiseerunud mitte traktorile kui sõidukile iseloomulik risk, vaid töösooritusele iseloomulik risk.<sup>45</sup> Arvestades eelnevalt välja toodud Riigikohtu otsust, oleks tulnud ka selles asjas lugeda tagurdamismanöövriga põhjustatud kahju sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumiseks.

Maakohus leidis teises varasemas lahendis nr 2-18-13359/20, et sõidukiga aknasse sisse sõitmine ei olnud sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine, kuna juhi eesmärk oli põhjustada teisele isikule kahju, mitte kasutada sõidukit liiklemiseks.<sup>46</sup> Autori hinnangul eksis maakohus, sest lähtus Euroopa Kohtu otsusest *Rodrigues de Andrade* üksnes osaliselt ja jättis olulise osa tähelepanuta. Nimelt on Euroopa Kohus selgitanud, et sõidukite puhul, mida saab lisaks tavapärasele transpordivahendina kasutamisele kasutada ka tööseadmena, tuleb kindlaks teha, kas õnnetuse ajal kasutati seda peamiselt transpordivahendina või tööseadmena.<sup>47</sup> Viimase puhul pole tegu direktiivi 2009/103/EÜ art 3 lg-s 1 mõistes sõiduki kasutamisega, millest autor kirjutab allpool.<sup>48</sup> Maakohus tugines üksnes sellele, et juhi eesmärk polnud kasutada sõidukit transpordivahendina, kuid jättis hindamata, kas kahju põhjustanud sõidukil oli üldse muu funktsioon peale transpordi. Arvestades liikluskindlustuse direktiivide kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki, tuleb autori

---

<sup>43</sup> TMKo 11.03.2020, 2-19-129260, p 4.

<sup>44</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p-d 16 ja 17.

<sup>45</sup> TlnRnKo 27.11.2020, 2-19-19202/30, p 21.

<sup>46</sup> HMKo 21.01.2019, 2-18-13359/20, p-d 41 ja 43.

<sup>47</sup> EKO C-514/16, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade ja Fausto da Silva Rodrigues de Andrade versus José Manuel Proença Salvador jt*, ECLI:EU:C:2017:908, p 40.

<sup>48</sup> *Infra*, lk 16-18.

hinnangul kindlustusandja täitmise kohustust piiravat kohtupraktika tõlgendada kitsalt. Seega oleks maakohus pidanud alustama sõiduki funktsiooni hindamisest ning kuivõrd Euroopa Kohus on seni tunnistanud peale transpordifunktsiooni üksnes tööfunktsiooni ja nimetatud maakohtu asjas ei olnud tegu tööseadmega, siis ei oleks tohtinud kohus jõuda ka sõiduki kasutamise eesmärgi hindamiseni.

E. Kardmaa on võtnud oma magistritöös seisukoha, et LKindlS § 8 lg 1 p-s 2 kasutatud mõiste „sõiduki liikluses käitamine“ kattub VÕS §-s 1057 kasutatud mõistega „sõiduki käitamine“.<sup>49</sup> LKindlS-i seletuskirjas on samuti lähtutud sõiduki käitamist sisustades VÕS §-i 1057 kommentaaridest.<sup>50</sup> Ometigi puudus LKindlS § 8 lg 1 p-i 2 esialgses versioonis täpsustus „liikluses“, mis lisati sinna eelnõu teisel lugemisel muudatusettepanekuga rõhutamaks, et kindlustusjuhtum LKindlS kohaselt eeldab sõiduki käitamist liikluses.<sup>51</sup> Liiklus on LS § 2 p-i 28 ls 1 kohaselt jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Seega on kindlustusjuhtumi raames peetud oluliseks, et sõiduki käitamisele iseloomulik risk realiseeruks liikudes või paiknedes teel. LKindlS § 8 lg 1 p-ga 3 on aga reguleeritud, et kindlustusjuhtumi toimumiseks peab kahju olema tekitatud kolmandale isikule teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal. Seega on autori hinnangul LKindlS § 8 lg 1 p-i 2 lisatud täiendus „liikluses“ üleliigne ning eksitav. Teleoloogilise tõlgendamise kaudu jõudis autor seisukohani, et nõustub E. Kardmaa seisukohaga mõistete kattuvuse osas. Vastasel juhul kaotaks LKindlS § 8 lg 1 p 3 igasuguse mõtte, mille kontrollimiseni ei olegi võimalik jõuda, kui sõiduki käitamisele iseloomulik risk realiseerub muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal.

Eelnevast järeldub, et mõiste „sõidukile iseloomulik risk“ sisustamisel tuleb lähtuda ka VÕS §-i 1057 mõistet „sõiduki käitamine“ käsitlevast kohtupraktikast. Riigikohus on tsiviilasjas nr 3-2-1-7-13 selgitanud, et sõiduki käitamine toimub eelkõige siis, kui see liigub, sest seda pole võimalik viivitamata peatada nt selle suure massi või kiiruse tõttu, aga ka tehnilise defekti või juhi ebaõigete sõiduvõtete tõttu. Kolleegium lisas, et sõiduki käitamiseks võib lugeda ka sõiduki aeglast liikumist või erandlikel asjaoludel ka teel seismist.<sup>52</sup> Erandlikuks asjaoluks on ringkonnakohus lahendis nr 2-14-11781/21 lugenud nt selle, kui sõiduk tehnilise rikke tõttu või

---

<sup>49</sup> Kardmaa, E., lk 26.

<sup>50</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu, seletuskiri, 423 SE, lk 18.

<sup>51</sup> Muudatusettepanekute loetelu liikluskindlustuse seaduse eelnõu juurde, 423 SE II, lk 3-4.

<sup>52</sup> RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13, p 20.

muul põhjusel tee ääres peatub ning pimedas keegi sõidab sellele otsa.<sup>53</sup> Riigikohus on otsuses nr 3-2-1-173-14 selgitanud, et sõiduki käitamisele iseloomulik risk võib realiseeruda ka ühe sõiduki liikumise tagajärjena, nt kui sõiduki juht ei saanud takistuse märkamise hetkel koheselt kinni pidada.<sup>54</sup>

LKindlS-i kommentaaride autorid on täheldanud, et sõiduki käitamise tuvastamise probleemid võivad tekkida erijuhtudel (nt seisva sõiduki puhul). Kommentaaride autorid on pidanud õigeks seada seisva sõiduki käitamise jaatamine sõltuvusse sellest, kas see kujutab endast ohtu kaasliiklejatele. Nt on võrreldud sõiduki nõuetekohase parkimist parklas (ei tohiks olla sõiduki käitamine) ning sõiduki seismist pimedal ajal keset sõiduteed, olles valgustamata (peaks olema sõiduki käitamine). Lisaks on peetud vaieldavaks, kas sõiduki käitamisele iseloomuliku ohu realiseerumisega on tegemist juhul, kui seisva mootoriga sõiduk süttib iseeneslikult põlema ning tule levimise tõttu saab kahjustada ka kolmas isik.<sup>55</sup> Etteruttavalt toob autor välja, et allpool käsitletava Euroopa Kohtu praktika kohaselt tuleb kõik nimetatud näited lugeda liikluskindlustuse raames sõiduki kasutamiseks.<sup>56</sup>

Euroopa Liidu õigusest tuleb LKindlS § 8 lg 1 p-i 2 osas paralleel tõmmata direktiivi 2009/103/EÜ art 3 lg-s 1 sätestatud mõistega “sõiduki kasutamine”, mis polnud seni liikluskindlustuse direktiivides defineeritud nagu mõiste “sõiduk”. Sääraseid mõisteid, mida pole seni määratletud, on veelgi, kuid Euroopa Kohus on lahendis *Vnuk* öelnud, et neid tuleb tõlgendada lähtuvalt liikluskindlustuse direktiividega taotletavatest eesmärkidest.<sup>57</sup> Õiguskirjanduses on pööratud tähelepanu, et mõiste „sõiduki kasutamine“ peaks olema direktiivis defineeritud, sest see aitaks kaasa selle ühetaolisele tõlgendamisele erinevate riikide õigussüsteemides, tagades kahjustatud isikutele õiguskindluse.<sup>58</sup> Direktiiviga (EL) 2021/2118 seda tehti - art 1 p-i a alapunkti b kohaselt on tegu sõiduki igasuguse kasutamisega, mis on liiklusõnnetuse toimumise hetkel kooskõlas selle sõiduki transpordivahendina kasutamise otstarbega, sõltumata sõiduki omadustest, maastikust, millel mootorsõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub. Direktiivi (EL) 2021/2118 põhjenduspunkti 5 kohaselt lisati mõiste õiguskindluse

---

<sup>53</sup> TlnRnKo 14.09.2015, 2-14-11781/21, p 8.

<sup>54</sup> RKTKo 11.03.2015, 3-2-1-173-14, p 14.

<sup>55</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 8/2.1/c.

<sup>56</sup> Vastuolu Euroopa Kohtu praktika ja LKindlS-i kommentaaride vahel tuleneb sellest, et kommentaarid anti välja aastal 2017, kuid just viimastel aastatel on Euroopa Kohus korduvalt selgitanud mõistet „sõiduki kasutamine“.

<sup>57</sup> C-162/13, *Vnuk*, p-d 48 ja 49.

<sup>58</sup> Nt Primorac, Ž. Normal function of a vehicle as a means of transport or a machine for carrying out work in motor third party liability insurance with special regard to the latest rulings of the court of justice of the European Union. EU and Comparative law issues and challenges series: 2018/2, lk 248. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/eucmlihs2&div=17&id=&page=> (07.04.2023)

huvides, kajastamaks kujunenud kohtupraktikat. Euroopa Kohus on varasemalt asjas *Linea Directa Aseguradora* rõhutanud, et mõistet “sõiduki kasutamine” ei saa jätta iga liikmesriigi hinnata, sest tegu on liidu autonoomse mõistega, mille tõlgendamisel tuleb lähtuda Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast.<sup>59</sup>

Euroopa Kohus on lahendis *Rodrigues de Andrade* selgitanud, et kuivõrd sõidukeid kasutatakse tavaliselt transpordivahendina, siis kuulub mõiste „sõiduki kasutamine“ kohaldamisalasse igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine.<sup>60</sup> Tavapäraseks otstarbeks transpordivahendina on Euroopa Kohus lugenud asjas *Vnuk* traktoriga manööverdamise eesmärgiga ajada küüni haagis.<sup>61</sup> Kaasreisija poolt parklas pargitud sõiduki ukse avamine on loetud Euroopa Kohtu poolt otsuses *BTA Baltic Insurance Company* kooskõlas olevaks sõiduki transpordivahendina kasutamise otstarbega, sest sõiduki ukse avamine võimaldab isikute peale-ja mahaminekut või veetavate kaupade peale või maha laadimist. Euroopa Kohus selgitas lisaks, et ei ole oluline, kes sõidukis viibijatest kahju põhjustava teo sõidukit kasutades (viidatud asjas ust avades) toime pani, sest liikluskindlustuse direktiivide ükski säte ei piira liikluskindlustuse kaitset sellega, et kahju põhjustanud isikuks peab olema sõiduki juht.<sup>62</sup>

Euroopa Kohtusse on jõudnud kaks juhtumit, mis olid seotud pargitud seisvate mootoritega sõidukite tehniliste riketega. Esimeseks oli *Linea Directa Aseguradora* juhtum, kus omanik parkis sõiduki garaaži, hiljem ei õnnestunud mootorit käivitada ning samal öösel süttis elektrisüsteem, tekitades elamut kahjustanud tulekahju. Euroopa Kohus selgitas, et sõidukiga garaažis parkimine on loomulik ja vajalik etapp, mis on lahutamatuks osaks sõiduki transpordivahendina kasutamisest (sõltumata sellest, kas parkimine kestis vähem või rohkem kui 24 tundi). Lisaks selgitati, et kui liiklusõnnetuse põhjustanud sõiduk vastab määratlusele “sõiduk” direktiivi 2009/103/EÜ art 1 p-i 1 tähenduses, siis ei ole vaja välja tuua sõiduki osa, mis kahjujuhtumi põhjustas ega teha kindlaks, mis funktsioone see osa täidab. Kohus põhjendas, et selline tõlgendus on kooskõlas kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga.<sup>63</sup> Teiseks oli *Bueno Ruiz ja Zurich Insurance*’i juhtum, kus pargitud sõidukist lekkis mehaanilise rikke tõttu õli. See põhjustas isiku libisemise, kes sai vigastada. Euroopa Kohus leidis, et

---

<sup>59</sup> EKo C-100/18, *Linea Directa Aseguradora SA versus Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, ECLI:EU:C:2019:517, p 32.

<sup>60</sup> C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, p-d 37 ja 38.

<sup>61</sup> C-162/13, *Vnuk*, p-d 58 ja 59.

<sup>62</sup> EKo C-648/17, „*BTA Baltic Insurance Company*“ AS versus „*Baltijas Apdrošināšanas Nams*“ AS, ECLI:EU:C:2018:917, p-d 36 ja 42.

<sup>63</sup> C-100/18, *Linea Directa Aseguradora*, p-d 41 ja 44-46.

kuivõrd parkimine vastab sõiduki kasutamisele, mille põhifunktsiooniks on transpordivahendiks olemine, siis põhjustati kahju sõidukit kasutades.<sup>64</sup> Euroopa Kohtu praktika analüüsist järeldub, et asjaolu, kas sõiduk seisab või liigub, ei ole oluline.

Eelneva pinnalt järeldab autor, et sõiduki kasutamiseks tuleb lugeda kõik olukorrad, mis on iseloomulikud sõiduki kasutamisele transpordivahendina. Direktiivi (EL) 2021/2118 põhjenduspunkti 5 kohaselt välistab kindlustusjuhtumi üksnes olukord, kui õnnetuse toimumise ajal oli sõiduki tavapäraseks funktsiooniks „kasutamine muul otstarbel kui transpordivahendina“. Autori hinnangul tuleb arvestada sellega, et funktsiooni hindamiseni jõudmiseks peab Euroopa Kohtu lahendi *Rodrigues de Andrade* p-i 40 kohaselt olema tegu sõidukiga, mis omab lisaks transpordifunktsioonile ka muud funktsiooni (nagu nt traktori puhul tööfunktsioon). Ainukeseks funktsiooniks „kasutamine muul otstarbel kui transpordivahendina“ on Euroopa Kohus seni lugenud tööfunktsiooni (tööseadmena energiaallikaks olemise umbrohutõrjevahendi pritsi pumba töös hoidmiseks).<sup>65</sup> Seega arvestades kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki tuleb nimetatud Euroopa Kohtu praktikat rakendada kitsalt ning kui pole tõendatav, et sõidukil on ka muu funktsioon peale transpordi, siis pole oluline ka eesmärk, milleks sõidukit kasutati. Tööfunktsiooni puhul on oluline täheldada ka seda, et Eesti seadusandja pole selle esinemist üksinda pidanud piisavaks välistamaks kindlustusjuhtumit, vaid esinema peab ka teine obligatoorne eeldus, kuid sellest kirjutab autor allpool<sup>66</sup>.

Arvestades Riigikohtu ainukest seisukohta LKindIS § 8 lg 1 p-i 2 rakendamisel (mis avaldati pärast autori poolt kritiseeritud madalamate astmete kohtute otsuseid), asub autor seisukohale, et nimetatud sättega ei ole liigselt piiratud kindlustusandja täitmise kohustust, sest seda saab sisustada selliselt, et see on Euroopa Liidu õigusega kooskõlas. Küll aga väärrib autori hinnangul kaalumist vastavalt varasemalt selgitatule<sup>67</sup> sõna „liikluses“ LKindIS § 8 lg 1 p-st 2 välja jätmist, sest see on üleliigne ning eksitav.

---

<sup>64</sup> EKm C-431/18, *María Pilar Bueno Ruíz, Zurich Insurance PL, Sucursal de España, versus Irene Conte Sánchez*, ECLI:EU:C:2019:1082, p 48.

<sup>65</sup> C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, p 42.

<sup>66</sup> *Infra*, lk 25-26.

<sup>67</sup> *Supra*, lk 15.

#### 1.1.4. Kindlustusjuhtumi põhjustamise asukoht

Viienda tingimusena peab kindlustusjuhtumi toimumiseks kahju olema tekitatud LKindlS § 8 lg 1 p-i 3 kohaselt teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal. Mõiste “tee” on sätestatud LS-i § 2 p-s 81, mille ls 1 kohaselt on tegu jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatise või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu alaga. Mõiste „muu sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatav ala“ sisustamiseks tuleb LKindlS-i kommentaaride kohaselt iga kord vastavalt asjaoludele otsustada, kas seda kohta kasutati sõidukite tavapäraseks liikluseks. Nt on toodud, et tavapäraseks liikluseks kasutatavaks muuks alaks võiks olla sadama või ettevõtja territoorium (ka kinnine), maja hoov, väliürituste ajaks parklaks kohandatud põld, ehitusplats, kus liigeldakse jne. Kuigi lõplik hinnang sõltub faktilistest asjaoludest, siis kohtade osas, mis ei pruugi olla sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatavaks alaks, on nt toodud metsasiht ning järvejää, kus ei ole avatud jääteed.<sup>68</sup>

Riigikohtul tuli tühistada lahendiga nr 2-19-19203 madalamate kohtuastmete otsused, milles leiti, et kahju tekitamine ei olnud kindlustusjuhtum, sest põld ei ole liikluseks tavapäraselt kasutatav ala. Riigikohus leidis Euroopa Kohtu praktikat<sup>69</sup> arvestades, et LKindlS § 8 lg 1 p-i 3 tuleb tõlgendada selliselt, et põld on asjaomases kontekstis liiklemiseks tavapäraselt kasutatav ala ja õnnetuse toimumine põllul ei välista kindlustusjuhtumit. Kohus selgitas, et kuigi põld ei pruugi olla tavaarusaama järgi liikluseks kasutatav ala, tuleb arvestada, et kohustuslik liikluskindlustuskaitse laieneb Euroopa Kohtu praktika kohaselt mistahes maastikele, millel sõidukit kasutatakse, sh liikluseks ebasobivale teele või alale. Kuna traktor on käsitatav sõidukina direktiivi 2009/103/EÜ art 1 p-i 1 mõttes ning põld on traktorite jaoks liikluses tavapäraselt kasutatav ala, oleks direktiivi eesmärgiga vastuolus tõlgendus, mille järgi ei saaks kahju tekitamist põllul käsitada kindlustusjuhtumina.<sup>70</sup> Varasemalt on Eesti kohtud käsitlenud LKindlS § 8 lg 1 p-i 3 veel kahel korral. Esimeses asjas otsustas ringkonnakohus asjas nr 2-16-122492, et tehnoülevaatuse ruum tuleb lugeda tavapäraselt liikluseks kasutatavaks alaks, sest seda kasutatakse sõidukite ülevaatuseks ning pole oluline, et ruumi sisse ja sealt välja sõitmiseks annab juhiseid tehnoülevaatuse töötaja.<sup>71</sup> Teiseks luges ringkonnakohus lahendis 2-16-122492/53 muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks

<sup>68</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 8/2.1/d.

<sup>69</sup> C-162/13, *Vnuk*, p 59; C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, p-d 29, 34-36; EKo C-334/16, *José Luis Núñez Torreiro versus AIG Europe Limited, Sucursal en España jt*, ECLI:EU:C:2017:1007, p-d 28, 30, 31, 34, 36; C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*, p-d 34 ja 40; C-100/18, *Linea Directa Aseguradora*, p 35.

<sup>70</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p-d 18 ja 19.

<sup>71</sup> TlnRnKo 30.01.2020, 2-16-122492/53, p-d 28 ja 52.

pikema põhjendusega siloaugu, sest poolte vahel puudus vaidlus, et siloauk on vaadeldav traktori tavapäraseks liikluseks kasutatava alana LKindlS § 8 lg 1 p-i 3 mõttes, kuivõrd traktorid töötavad erinevatel teedel ja pinnastel.<sup>72</sup>

Liikluskindlustuse direktiivid ei ole varasemalt kindlustusjuhtumi toimumispaika defineerinud, kuid direktiivi (EL) 2021/2118 art 1 p-i a alapunktiga b täiendati direktiivi 2009/103/EÜ mõistega „sõiduki kasutamine“, milles on mh toodud välja, et seni kuni sõiduki kasutamine on kooskõlas selle tavapärase otstarbega transpordivahendina, ei ole oluline, milline on see maastik, millel sõidukit kasutatakse. Nimetatud täiendusega on võetud kokku järgnev Euroopa Kohtu praktika, mille kohaselt ei ole mõistega „sõiduki kasutamine“ silmas peetud üksnes teeliikluse olukorda, vaid hõlmatud on lahendi *Rodrigues de Andrade* kohaselt sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele.<sup>73</sup> Euroopa Kohtu otsuse *BTA Baltic Insurance Company* kohaselt ei ole liikluskindlustuse kaitsega hõlmatud üksnes need isikud, kes saavad kahjustada liigeldes üldkasutataval teel.<sup>74</sup> Euroopa Kohus on lahendis *Núñez Torreiro* rõhutanud, et ükski liikluskindlustuse direktiiv ei piira liiklusõnnetuses kahjustatud isikutele kindlustuskohusega tagatava kaitse ulatust teatud alal või teedel.<sup>75</sup> Euroopa Kohtu praktikast ja direktiivi (EL) 2021/2118 lisatud täiendusest järeldub, et liikluskindlustuse direktiividega ei ole kuidagi kindlustuskaitse ulatust kitsendatud vastavalt sellele, kus õnnetus toimus, vaid oluline on üksnes, et sõiduki kasutamine on kooskõlas selle tavapärase otstarbega transpordivahendina.

Siinkohal tuleb tagasi pöörduda Riigikohtu otsuse nr 2-19-19203 juurde, kus selgitati küll õigesti, et kindlustuskaitse laieneb mistahes maastikele, millel sõidukit kasutatakse, sh liikluseks ebasobivale teele või alale, kuid sellele järgneva õigsus on küsitav. Nimelt lõi Riigikohus seose, et kuna traktor on käsitatav sõidukina ning põld on just traktoritele liikluses tavapäraselt kasutatav ala, siis on põld liikluses tavapäraselt kasutatav ala.<sup>76</sup> Sellest järelduks justkui, et ala sobivus sõltub sellest, kas see on spetsiifilise sõiduki jaoks tavapäraselt kasutatav ala. Seega kui põhjustada nt tavalise sõiduautoga põllul kahju, siis kas sellisel juhul ei oleks põld sobivaks alaks, sest põllule vaadates ei ole tavapärane, et seal sõidavad ringi tavalised sõiduautod? Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei tohiks maastik, millel sõiduk liigub/paikneb,

---

<sup>72</sup> TlnRnKo 27.11.2020, 2-19-19202/30, p 19.

<sup>73</sup> C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, p 34.

<sup>74</sup> C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*, p-d 34 ja 40.

<sup>75</sup> C-334/16, *Núñez Torreiro*, p 31

<sup>76</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p 19.

kuidagi kindlustusjuhtumi hindamisel oluline olla, vaid lugema peaks üksnes see, et sõiduk täidab põhifunktsioonina transpordifunktsiooni, mis tähendab, et ka tavalise sõiduautoga põllul põhjustatud kahju peab mahtuma liikluskindlustuse kaitse alla.

Tuginedes eelnevale on autor seisukohal, et LKindlS § 8 lg 1 p 3 võib olla vastuolus liidu õigusega ning piirata kindlustusandja täitmise kohustust liigselt. Kuigi „muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal“ jätab küllaltki laia tõlgendusruumi, siis vastavalt LKindlS-i kommentaarides selgitatule, vajab iga õnnetus faktiliste asjaolude hindamist ning on toodud välja kohad, mis ei pruugi olla sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutatavaks alaks. Selliselt on kindlustusjuhtumi hindamisele lähenenud ka Riigikohus, kes pidas oluliseks otsustada, kas põld on just traktorile tavapäraselt kasutatav ala. Euroopa Kohus on aga korduvalt selgitanud, et seni kuni sõiduki kasutamine on kooskõlas selle tavapärase otstarbega transpordivahendina, ei ole oluline, milline on maastik, millel sõidukit kasutatakse. Sellest järeldub, et liikluskindlustuse direktiividega kooskõlas olemiseks piisaks kindlustusjuhtumi määratlemiseks üksnes LKindlS § 8 lg 1 p-dest 1 ja 2 ning kahju põhjustamise asukoht ei tohiks üldse tähendust omada. P-i 2 puhul tuleb tähele panna, et sellest ilma p-ta 3 piisaks üksnes juhul, kui vastavalt ptk-s 1.1.3 selgitatule jätta välja sõna „liikluses“. Vastasel juhul tekiks vastuolu Euroopa Kohtu praktikas väljendatuga, mille kohaselt pole mõistega „sõiduki kasutamine“ silmas peetud üksnes selle kasutamist teeliikluses.<sup>77</sup>

## **1.2. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumit välistavad asjaolud**

LKindlS § 8 lg-s 2 on loetletud neli asjaolu, mis välistavad kindlustusandja täitmise kohustuse, olenemata sellest, et täidetud on kõik sama §-i lg-s 1 toodud eeldused. Nagu eelnevalt selgitatud, siis on Euroopa Kohus lugenud ainukeseks kindlustusjuhtumit välistavaks asjaoluks selle, kui õnnetuse toimumise ajal oli sõiduki tavapäraseks funktsiooniks „kasutamine muul otstarbel kui transpordivahendina“. Ometigi on LKindlS-s peetud vajalikuks piirata kindlustusandja täitmise kohustust veel kolme olukorraga (neljas olukord ühtib Euroopa Kohtu poolt loetud välistava asjaoluga), mis välistavad kindlustusjuhtumi toimumise. Oluline on etteruttavalt juhtida tähelepanu, et kõik välistused on seotud kahju põhjustamise asukohaga. Eelmises ptk-s jõudis autor järeldusele, et kahju põhjustamise asukoht ei tohiks omada kindlustusjuhtumi määratlemisel tähtsust. Seega on oluline teha kindlaks, kas LKindlS § 8 lg-

---

<sup>77</sup> C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, p 34 ja C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*, p 34.

s 2 sätestatud välistused on liikluskindlustuse direktiivide ja Euroopa Kohtu praktikaga vastuolus, nagu esmase hindamise järgselt paistab.

Esimeseks välistavaks asjaoluks on LKindlS § 8 lg 2 p-i 1 kohaselt kahju põhjustamine sõidukis, sh õhu- ja veesõidukis, välja arvatud liinivedu tegevale parvlaevale peale- või mahasõidul. LKindlS-i kommentaarides on selgitatud, et sättes mõeldakse eelkõige juhtumeid, kus sõidukis paiknedes saab kahjustada teine sõiduk, sest sõiduki paiknemine teises sõidukis ei kujuta endast tavapärast ohtu teistele liiklejatele.<sup>78</sup> Autor sellega ei nõustu ning leiab, et LKindlS § 8 lg 2 p 1 on vastuolus Euroopa Kohtu praktikaga, välistades kindlustusandja täitmise kohustuse üksnes seetõttu, et kahju põhjustati paiknedes teise sõiduki sees. Nagu eelnevalt välja toodud, siis Euroopa Kohtu praktika kohaselt on sõiduki parkimine loomulik ja vajalik etapp, mis moodustab lahutamatu osa sõiduki transpordivahendina kasutamisest<sup>79</sup> ning ükski liikluskindlustuse direktiiv ei piira liiklusõnnetuses kahjustatud isikutele kindlustuskohusega tagatava kaitse ulatust teatud alal või teedel.<sup>80</sup> Isikutel, kes pargivad oma sõiduki teise sõidukisse on eelduslikult eesmärk jõuda sellega ühest kohast teise. Parvlaeva puhul võib isegi nii olla, et sõidukiga ei ole võimalik punktist A punkti B liikuda muul moel kui kasutada selleks parvlaeva (nt mandrilt saarele jõudmiseks). Seega on tegu vajaliku etapiga sõiduki transpordivahendina kasutamiseks. Vajaliku kriteeriumi hindamiseks peab autor võimalikuks ka nt ajalist faktorit või praktilist vajadust transportida nt mingeid esemeid.

Autor peab seega asukohast olulisemaks hinnata, mis asjaoludel kahju teises sõidukis põhjustati. Juhul, kui kahju põhjustamine oli seotud pargitud sõiduki mistahes osaga (nt olid piduriklotsid kulunud, süttis elektrisüsteem või lekkis mehaanilise rikke tõttu õli), siis peab kahju olema liikluskindlustuse kindlustusandja poolt kaetud, sest sõiduki parkimine teises sõidukis oli lahutamatu osa sõiduki transpordivahendina kasutamisest. Kui aga kahju põhjustamine ei olnud kuidagi seotud sõiduki mistahes osaga (nt parvlaev sõidab tormi tõttu vastu mingit objekti ning sellesse pargitud sõiduk hakkab seetõttu liikuma, põhjustades teisele pargitud sõidukile kahju), siis puudub põhjuslik seos kahju tekkimise ning pargitud sõiduki transpordivahendina kasutamise vahel. Järelikult ei saa selliselt põhjustatud kahju eest vastutada teise sõidukisse pargitud sõiduki juht/omanik ehk kahju ei pea hüvitama ka liikluskindlustuse kindlustusandja, vaid parvlaeva omanik või selle olemasolul parvlaeva kindlustusandja. Seega on autori hinnangul LKindlS § 8 lg 2 p 1 sellisel kujul liidu õigusega

---

<sup>78</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 8/2.2/a.

<sup>79</sup> C-100/18, *Linea Directa Aseguradora*, p 41.

<sup>80</sup> C-334/16, *Núñez Torreiro*, p 31

osaliselt vastuolus. Kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga oleks kooskõlas välistus, mis välistaks kindlustusandja täitmise kohustuse olukorras, kus kahju põhjustamine oli tingitud välistest teguritest, mis ei olnud seotud sõiduki transpordivahendina kasutamisega. Küll aga ei ole sellise välistuse järgi vajadust, sest kindlustusjuhtumi välistaks juba LKindlS § 8 lg 1 p 2, mille kohaselt peab olema sõiduki liikumise või paiknemise ja tekitatud kahju vahel põhjuslik seos.

Teiseks välistavaks asjaoluks on LKindlS § 8 lg 2 p-i 2 kohaselt kahju põhjustamine paigas, mis on suletud ja eraldatud võistluseks, treeninguks või muuks samalaadseks ürituseks. LKindlS-i kommentaaride autorid on põhjendanud välistust sellega, et sõidukiga sõitmisel võistluste või ka treeningu raames kaasneb oht, mis väljub selgelt tavapärase liiklemise riskide alt ning on loogiline, et kindlustusandja sedavõrd suurt kahju tekkimise riski enda kanda võtma ei pea.<sup>81</sup> Siinkohal nõustub autor tingimuslikult LKindlS-i kommentaaride autoritega. Selline välistus oli autori hinnangul enne direktiivi (EL) 2021/2118 jõustumist liidu õigusega kooskõlas üksnes juhul, kui kahju põhjustanud sõidukil oli ka muu funktsioon peale transpordi.<sup>82</sup>

Autor leiab, et lisaks tööfunktsioonile võiks sõiduki alternatiivseks funktsiooniks olla ka võistlusfunktsioon. Järelikult kui kahju põhjustati LS § 82 lg 1 mõistes võistlussõidukiga ehk sõidukiga, mis on ette nähtud motosportivõistlustel või -treeningutel osalemiseks, siis on võimalik kindlustusandja täitmise kohustus välistada olukorras, kus kahju põhjustamise hetkel oli sõiduki peamiseks funktsiooniks mitte transpordifunktsioon, vaid võistlusfunktsioon. Seega ei nõustu autor E. Kardmaa seisukohaga, et sõidukitega toimuvate võistluste ja treeningute puhul on tegemist liiklusega, sest sõidukeid kasutatakse vastavalt nende otstarbele transpordivahendina.<sup>83</sup> Direktiivi (EL) 2021/2118 art 1 p-i 2 alapunktiga b lisati direktiivi 2009/103/EÜ aga lõik, mille järgi ei kohaldata direktiivi sõidukite kasutamise suhtes motosportüritustel ja -tegevustes, mis hõlmavad võidusõite, võistlusi, koolitust, katsetusi ja esitlusi liikmesriigis asuval piiratud ja tähistatud alal, kui liikmesriik tagab, et tegevuse korraldaja või mis tahes muu isik on sõlminud alternatiivse kindlustus- või tagatiskokkuleppe, mis katab mis tahes kolmandale isikule, sh pealtvaatajatele ja muudele kõrvalseisjatele tekitatud kahju, kuid mitte tingimata osalevatele juhtidele ja nende sõidukitele tekitatud kahju. Seega motosportüritustel- ja tegevustes osaleva sõiduki kindlustuskaitse alt välistamiseks

---

<sup>81</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 8/2.1/b.

<sup>82</sup> C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, p 40.

<sup>83</sup> Kardmaa, E., lk 35.

pole enam oluline, et sõidukil oleks tuvastatav võistlusfunktsioon (st piisab transpordifunktsioonist), kuid § 8 lg 2 p-le 2 peab lisanduma täiendus, mille kohaselt peab tegevuse korraldaja või mis tahes muu isik olema sõlminud alternatiivse kindlustus- või tagatiskokkuleppe, mis katab kolmandale isikule tekitatud kahju. Vastava alternatiivse kindlustus- või tagatiskokkuleppe kohustus tagab, et kindlustusandja ei pea nii suurt kahju tekkimise riski enda kanda võtma, sest see väljub tavapärase liiklemise riskide alt. Sellele on viidatud ka direktiivi (EL) 2021/2118 põhjenduspunktis 10, kus on tõdetud, et selline erandlik tegevus toimub tavaliselt kindlaksmääratud motosporadiradadel või -teedel ja nende vahetus läheduses, kus õnnetuse oht on tavamaanteedega võrreldes palju suurem.

Kolmandaks välistavaks asjaoluks on LKindIS § 8 lg 2 p-i 3 kohaselt kahju põhjustamine avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil. Nimetatud välistus võib autori hinnangul olla liidu õigusega vastuolus, mida ilmestab kõige paremini Euroopa Kohtu lahend *Núñez Torreira*. Selles asjas selgitas kohus, et kuivõrd sõidukit kasutati transpordivahendina, siis ei mõjuta liikluskindlustuse kaitset asjaolu, et kahju põhjustati mittesõjaväeliste sõidukitele suletud ja ratastega sõidukitele mittemõeldud alal.<sup>84</sup> Küll aga on direktiivi (EL) 2021/2118 põhjenduspunktis 7 juhitud tähelepanu, et mõnes liikmesriigis kehtivad sätted sõidukite kohta, mida kasutatakse üksnes teatavates piiratud juurdepääsuga piirkondades ning nendel riikidel peaks olema võimalik teha piiratud erandeid liikluskindlustuse kohustusest seoses piiranguladega, kuhu kõrvalised isikud ei tohiks siseneda (nt asukohaspetsiifilised piirkonnad ning seadmetega varustatud alad sadamates ja lennujaamades). Sellest johtuvalt sätestati direktiivi (EL) 2021/2118 artikli 1 p 4 lg-ga 4 liikmesriikidele võimalus kehtestada erandeid liikluskindlustuse kohustuse osas sõidukite puhul, mida kasutatakse üksnes piiratud juurdepääsuga aladel, kuid sellisel juhul peavad olema võetud kasutusele sobivad meetmed, et tagada selliste sõidukite põhjustatud kahju hüvitamine nii nagu direktiivi 2009/103/EÜ art 5 lg 2 ette näeb.

Seega võimaldatakse uue direktiiviga kindlustuskohustuse alt jätta välja sõidukid, mida kasutatakse üksnes nt lennuvälja territooriumil, st et sellise sõiduki põhjustatud kahju sellisel territooriumil ei oleks kindlustusjuhtumiks, kuid kindlustuskohustusega sõiduki poolt põhjustatud kahju sellisel territooriumil oleks kindlustusjuhtumiks. Seega oleks LKindIS § 8 lg 2 p 3 liidu õigusega kooskõlas, kui see oleks sõnastatud selliselt, et kindlustusjuhtumiks ei ole kahju põhjustamine sõidukiga, mida kasutatakse üksnes avalikuks liikluseks suletud

---

<sup>84</sup> C-334/16, *Núñez ttTorreira*, p-d 32 ja 34.

lennuvälja territooriumil, kuid sellise sõiduki poolt põhjustatud kahju hüvitamine peab olema tagatud muud moodi. Autori hinnangul oleks lahenduseks paigutada selline välistus LKindlS § 5 alla ehk välistada üksnes sellisel territooriumil kasutatavad sõidukid kindlustuskohustusest, mis tähendaks ühtlasi LKindlS § 45 lg 2 kohaselt kahjustatud isikule kahju hüvitamist LKF-i poolt.

Neljandana ei ole kindlustusjuhtumiks LKindlS § 8 lg 1 p-i 4 kohaselt kahju põhjustamine teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see on avalikule liiklusele suletud, ning kui sõidukit, millega kahju põhjustati, kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil ja kahju põhjustatakse vahetult töösoorituse käigus. Antud välistus sisaldab kahte obligatoorset eeldust – vastasel juhul oleks eeldused sätestatud erinevate punktidenä (nii nagu ülejäänud eeldused). Lisaks on LKindlS kommentaaride autorid selgitanud, et üksnes teise eelduse täitmine ei välista kindlustusandja täitmise kohustust<sup>85</sup> (sama kehtib eelduslikult ka üksnes esimese eelduse täitmise kohta). Esiteks peab kahju olema põhjustatud teel või sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see on avalikule liiklusele suletud. Teiseks peab kahju olema põhjustatud sõidukiga, mida kasutati metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil ja kahju põhjustatakse vahetult töösoorituse käigus. Kõnealuse välistuse rakendamisel on eksinud ringkonnakohus asjas nr 2-13-32678/36, kes välistas kindlustusandja täitmise kohustuse, sest kahju (kiviseina ümberkukkumine) põhjustati vahetult töösoorituse käigus. Kohus jättis hindamata, kas ala oli avalikule liiklusele suletud.<sup>86</sup> Seevastu on maakohus lahendis nr 2-18-7373/11 välistanud kindlustusjuhtumi toimumise LKindlS § 8 lg 2 p-i 4 kohaselt korrektselt, kui kahju (kraanalt kukkus noole otsast maha traavers, mille tagajärjel sai ehitusplatsile pargitud sõiduk kahjustada) põhjustati ehitusplatsil, mis oli avalikule liiklusele suletud ala ning kraanat, millega kahju põhjustati, kasutati ehitustöödel ja kahju põhjustati vahetult töösoorituse käigus.<sup>87</sup> Ringkonnakohus on eksinud ka otsuses nr 2-19-19202/30, tuginedes mh eelnevalt viidatud ekslikule ringkonnakohtu lahendile. Kohus tõdes, et pooled ei toonud esile LS-s sätestatud asjaolusid, millest saanuks järeldada, et tegemist oli siloaugu avalikule liiklusele sulgemisega LKindlS § 8 lg 2 p-i 4 mõttes ning ei saa ka eeldada, et siloaugus saaks liikuda üksnes töö tegemise eesmärgil. Ometigi kohaldas kohus LKindlS § 8 lg 2 p-s 4 sätestatud välistust, sest

---

<sup>85</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 8/2.2/d.

<sup>86</sup> TlnRnKo 25.02.2015, 2-13-32678/36.

<sup>87</sup> HMKo 23.08.2018, 2-18-7373/11, p 7.

kahju põhjustati vahetult töösoorituse käigus.<sup>88</sup> Seega on ringkonnakohus kohaldanud LKindlS § 8 lg 2 p-i 4 valesti, arvestades üksnes seda, et teine eeldus oli tema hinnangul täidetud. LKindlS § 8 lg 2 p-i 4 hindamisel, kas see on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega, võib tekkida esmalt küsimus, millal on tee või sõidukitele tavapäraseks liikluseks kasutatav ala avalikule liiklusele suletud. Ringkonnakohtu poolt öeldu kohaselt on tegu faktiküsimusega, lähtudes selle ala asukohast ja võimalikest juurdepääsu piirangutest.<sup>89</sup> Liidu õiguse kohaselt ei oma see vastavalt Euroopa Kohtu otsusele *Núñez Torreiro* tähtsust, sest kui sõidukit kasutati transpordivahendina, siis ei mõjuta liikluskindlustuse kaitset asjaolu, et kahju põhjustati teatud sõidukitele suletud alal.<sup>90</sup>

Järelikult võiks esmasel hindamisel tuletada, et nimetatud välistuse esimene eeldus on liidu õigusega vastuolus, sest välistab kindlustusjuhtumi toimumise vastavalt asukohaspetsiifikale. Autor peab siin aga oluliseks analüüsida, kas koosmõjus teise obligatoorse eeldusega välistus kitsendab kahjustatud isiku õigust saada kahju hüvitatud kindlustusandja poolt või hoopis laiendab seda. Teises eelduses sisalduv sõna „vahetult“ viitab sellele, et selle eelduse tõttu on välistus liidu õigusega kooskõlas, sest Euroopa Kohus on võimaldanud lahendis *Rodrigues de Andrade* välistada kindlustusjuhtumi, kui sõiduki kasutamine oli peamiselt seotud sõiduki kasutamisega tööseadmena, mitte transpordivahendina.<sup>91</sup> Johtuvalt sellest, et LKindlS § 8 lg 2 p-i 4 kohaldamiseks peab olema täidetud ka esimene eeldus ehk kahju põhjustamine avalikule liiklusele suletud teel või alal on kahjustatud isiku õigust saada kahju hüvitatud kindlustusandja poolt LKindlS-ga laiendatud, sest välistuse rakendamiseks ei piisa üksnes kahju põhjustamisest vahetult töösoorituse käigus. Eelnevast järeldub, et LKindlS § 8 lg 2 p 4 on direktiivi ja Euroopa Kohtu praktikaga kooskõlas, sest direktiivi 2009/103/EÜ art 28 lg 1 lubab liikmesriikidel kehtestada kahjustatud isiku jaoks soodsamaid sätteid kui direktiivi täitmiseks vajalikud sätted.

---

<sup>88</sup> TlnRnKo 27.11.2020, 2-19-19202/30, p-d 20 ja 21.

<sup>89</sup> TlnRnKo 27.11.2020, 2-19-19202/30, p 19.

<sup>90</sup> C-334/16, *Núñez Torreiro*, p-d 32 ja 34.

<sup>91</sup> C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, p-d 41 ja 42.

## 2. KAHJU HÜVITAMISE ÕIGUSLIKUD ALUSED

### 2.1. Üldist

LKindLS § 23 lg 1 piirab kindlustusandja täitmise kohustust selliselt, et kui kindlustatud isik ei vastuta kahjustatud isiku eest p-des 1-3 nimetatud alusel, siis kahjustatud isik ei saa kindlustusjuhtumi toimumisel esitada kahju hüvitamise nõuet kindlustusandja vastu.

Euroopa Kohus on selgitanud, et direktiiv 2009/103/EÜ kohustab liikmesriike tagama, et liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus oleks kaetud liikluskindlustusega ning direktiiv ise täpsustab eelkõige kahju liigid (vara- ja isikukahju) ning kahjustatud isikud, kes peavad sellega olema kaetud (art 1 p 2 ja art 12).<sup>92</sup> Teisalt on selgitatud, et liikmesriikide kohustus tagada liikluskindlustuse kaitse kahjustatud isikutele seisab lahus sellest, mis ulatuses kahju hüvitatakse kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel. Esimene on tagatud ja määratletud liidu õigusnormidega. Teist reguleerib peamiselt liikmesriigi õigus, sest direktiivi 2009/103/EÜ eesmärk pole ühtlustada riikide tsiviilvastutussüsteeme ning riikidel on õigus tsiviilvastutussüsteem ise kindlaks määrata.<sup>93</sup> Seega on liidu kehtiva õiguse kohaselt põhimõtteliselt riikidel vabadus oma tsiviilvastutussüsteemide raames kindlaks määrata hüvitamisele kuuluv sõidukiga tekitatud kahju, selle ulatus ning hüvitise saamiseks õigustatud isikud.<sup>94</sup> Liikmesriigid peavad järgima liidu õigust ning sõiduki kasutamise tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist reguleerivad riigisisised sätted ei tohi võtta liidu õigusnormidelt nende soovitatavat toimet.<sup>95</sup> Soovitava toime all tuleb meeles pidada, et liikluskindlustuse direktiivide üheks kahest eesmärgist on sõidukiga põhjustatud õnnetuses kahjustatud isikute kaitse tagamine<sup>96</sup>, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud.<sup>97</sup>

Euroopa Kohtusse jõudis asi *Van Ameyde España*, kus vedukauto juht kahjustas teisele isikule kuuluvat poolhaagist, mis oli vedukautoga ühendatud. Eelotsusetaotluse sisuks oli küsimus, kas direktiiviga on vastuolus riigisisene õigusnorm, mille kohaselt jääb liikluskindlustuse kaitse alt välja poolhaagisele tekitatud kahju, sest poolhaagis on samastatav vedukautoga

<sup>92</sup> EKo C-577/21, *LM, NO versus HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*, ECLI:EU:C:2022:992, p 34 ning C-923/19, *Van Ameyde España*, p 35.

<sup>93</sup> C-577/21, *HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung*, p-d 35 ja 36 ning C-923/19, *Van Ameyde España*, p-d 36 ja 37.

<sup>94</sup> C-923/19, *Van Ameyde España*, p-d 38-39.

<sup>95</sup> C-707/19, *K. S.*, p 26.

<sup>96</sup> C-162/13, *Vnuk*, p 49.

<sup>97</sup> C-707/19, *K. S.*, p 27.

veetava varaga ja/või põhjusel, et vedukauto ja poolhaagis moodustasid ühe sõiduki. Kohus selgitas, et antud küsimusele vastamiseks piisab vastamisest, kes on õigustatud varakahju hüvitamist nõudma. Esiteks tuleneb direktiivi 2009/103/EÜ art 1 p-st 2 koostoimes art 3 lg-ga 1, et liikluskindlustuse kaitse peab laienema kõikidele isikutele, kellel on tsiviilvastutust käsitleva riigisisese õiguse kohaselt õigus sõidukiga põhjustatud kahju hüvitamisele.<sup>98</sup> Kohus selgitas, et direktiivi art-s 12 on toodud välja eriti kaitsetud isikud ning kuna antud asjas haagise omanik ei kuulunud art-s 12 toodud kahjustatud isikute erikategooriasse, siis ei ole talle kahju hüvitamine kohustuslik.<sup>99</sup> Küsimuse all oli ka see, kas sellised siseriiklikud normid ei sea ohtu kahjustatud isikute kaitse eesmärgi tagamist, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud. Euroopa Kohus selgitas, et selle eesmärgiga on vastuolus riigisisese õigusnormid, millega on selgelt välistatud või ebaproportsionaalselt piiratud kahjustatud isiku õigust saada kindlustusandjalt hüvitist, kuid antud asjas see nii ei olnud, sest poolhaagise omanikku kui kahjustatud isikut ei saa samastada isikutega, keda liidu seadusandja peab eriti kaitsetuteks ega pidada sarnaseks kahjustatud isikutega, kelle puhul on selline samastamine õigustatud.<sup>100</sup>

Oluline on seega iga juhtumi puhul kindlaks teha, mis kategooriasse kahjustatud isik kuulub. Juhul, kui tegu on kaassõitjaga, siis on kindlustusandja direktiivi art 12 lg 1 kohaselt kohustatud hüvitama talle isikukahju, mille põhjustamise eest kindlustatud isik vastavalt siseriiklikule tsiviilvastutussüsteemile vastutab. Sama art lg 2 keelab kindlustusandjal jätta kahjustatud isikule isikukahju hüvitamata põhjusel, et tal on kindlustatud isikuga sugulussuhe. Lg 3 kohustab kindlustusandjat hüvitama jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele isiku- ja varakahju, kui neil on selleks õigus riigisisese tsiviilõiguse kohaselt. Kui kahjustatud isik nimetatud kategooriate alla ei kuulu, siis tuleb hinnata riigisisest õigusnormi, mille alusel tahab kindlustusandja jätta kahju hüvitamata.

Siinkohal tuleb teha kindlaks, mida on liikluskindlustuse direktiivides peetud silmas isikukahju ja varakahju all. Euroopa Kohus on *Haasová* otsuses selgitanud, et isikukahju täiendab varalise kahju mõistet ning vastavalt kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgile tuleb seda tõlgendada laialt.<sup>101</sup> Nii kuulub isikukahju alla igasugune kahju, mis on tekkinud

---

<sup>98</sup> C-923/19, *Van Ameyde España*, p 42.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p 43.

<sup>100</sup> *Ibidem*, p-d 44 ja 45.

<sup>101</sup> C-22/12, *Haasová*, p 49 ja EKo C-277/12, *Vitālijs Drozdovs versus Baltikums AAS*, ECLI:EU:C:2013:685, p 40.

isikupuutumatus riivamisest, millega kaasnevad kahjustatud isikule füüsilised ja/või psühholoogilised kannatused, kui siseriikliku tsiviilõiguse kohaselt kindlustatud isik nende eest vastutab.<sup>102</sup> Erinevalt isikukahjust ei ole Euroopa Kohus varakahju sisustanud. V. Mantrov on selgitanud, et varakahju tähendab kahjustatud isikule liiklusõnnetusega tekitatud rahalist kahju mistahes varale, nt sõiduki, isiklike esemete või riiete kahjustamist/hävimist.<sup>103</sup> Seega tuleb ka varakahju tõlgendada seda laialt ning kindlustusandja peab hüvitama kõik, mille eest kahju põhjustanud isik siseriikliku tsiviilõiguse alusel vastutab.

Järelikult on Euroopa Liit kohustanud liikmesriike tagama, et (i) sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus oleks kaetud liikluskindlustusega; (ii) hüvitataks kaassõitjate isikukahju, sõltumata võimalikust sugulussuhtest kindlustatud isikuga; ning (iii) kui siseriiklik tsiviilõigus näeb ette mootori jõuta liiklejate (nt jalakäijad ja jalgratturid) kahju hüvitamise, siis hüvitatakse neile nii isiku- kui ka varakahju. Liikmesriik saab ise kindlaks määrata, järgides kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki: (i) kahju põhjustanud isiku vastutuse ulatust reguleeriva tsiviilvastutussüsteemi; (ii); isiku- ja varakahju, mille kahjustamise eest kahju põhjustanud isik vastavalt tsiviilvastutussüsteemile vastutab ning (iii) hüvitise saamiseks õigustatud kahjustatud isikud (mh mootori jõuta liiklejad).

Autoril tekkis eelneva põhjal küsimus, et kui liikmesriigid on kohustatud tagama, et sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus oleks kaetud liikluskindlustusega ning kui liiklusõnnetus vastab kindlustusjuhtumile, siis milleks on vaja lisaks hinnata, kas kahju põhjustanud isik vastutab kahjustatud isiku ees kindlal õiguslikul alusel. Autori esialgsel hinnangul ei ole sel viisil kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärk tagatud. Sarnase hinnangu andis V. Värk leides, et vastutuskindlustuse korral peaks kindlustusandja täitmise kohustus kattuma kahju põhjustanud isiku vastutuse ulatusega süüst sõltumata. Eesmärk peakski olema, et kui sõiduki valdaja tekitab sõiduki kasutamisel kahju, mille eest ta vastutab, siis selle hüvitab tema asemel kindlustusandja.<sup>104</sup> Autor peab oluliseks LKindIS § 23 lg-s 1 toodud aluste lühikese analüüsi kaudu teha kindlaks nende esiletoomise eesmärk ning seejärel analüüsida võimalikke probleeme, kus kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga võib esineda vastuolu.

---

<sup>102</sup> C-22/12, *Haasová*, p 47 ja C-277/12, *Drozdovs*, p 38.

<sup>103</sup> Mantrov, V. Is 142 Euro Equal to 350 000 Euro? The CJEU Interpretation of “Personal Injury” and “Injured Party” in EU Motor Insurance Law: Case C-277/12, *Vitālijs Drozdovs v Baltikums AAS*, Judgment of 24 October 2013, nyr. *European Journal of Risk Regulation* 2014, 5(3). Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.jstor.org/stable/24323470> (05.04.2023).

<sup>104</sup> Värk, V. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. *Juridica* 2004/6, lk 407.

## 2.2. Vastutuse õiguslike aluste esiletoomise eesmärk

### 2.2.1. Mootorsõiduki valdaja riskivastutus

LKindlS § 23 lg 1 kohaselt võib kahjustatud isik kindlustusjuhtumi toimumise korral esitada kahju hüvitamise nõude kindlustusandja vastu, kui kindlustatud isik vastutab kahjustatud isiku ees VÕS § 1057 alusel (p 1), VÕS-i õigusvastaselt ja süüliselt tekitatud kahju hüvitamise sätete alusel (p 2) või reisijaveolepingu alusel (p 2).

VÕS § 1057 kohaselt vastutab sõiduki otsene valdaja sõiduki käitamisel tekkinud kahju eest. Õiguskirjanduses on selgitatud, et sõiduki otsese valdaja kui suurema ohu allika valitseja vastutuse tekkimiseks piisab sõidukile iseloomuliku kõrgendatud ohu realiseerumisest selle käitamise käigus. Seejuures ei eelda riskivastutus kahju tekitaja konkreetset tegu.<sup>105</sup> Isegi, kui tegu on võimalik eristada, siis Riigikohtu selgituse kohaselt asjas nr 3-2-1-161-10 pole selle õigusvastasus oluline ehk pole oluline, kas rikuti liikluseeskirju või mitte.<sup>106</sup> Lisaks ei ole riskivastutusele kohaselt oluline kahju põhjustaja süü.<sup>107</sup> Õigushüved, mille kahjustamise eest sõiduki valdaja vastutab, on sätestatud üldnormis VÕS § 1056 lg 1 ls-s 2, mille kohaselt vastutab suurema ohu allikat valitsenud isik kahjustatud isiku surma põhjustamise, talle kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise või tema asja kahjustamise eest, kui seadusest ei tulene teisiti.

Autor käsitles ptk-s 1.1.3 kohtupraktikat VÕS §-s 1057 kasutatud mõiste „sõiduki käitamine“ sisustamise kohta.<sup>108</sup> Otsene valdaja omab AÕS § 33 lg 1 kohaselt asja suhtes tegelikku võimu. AÕS § 33 lg 2 sätestab, et isik, kes valdab asja rendi-, üüri-, hoiu-, pandi- või muu selletaolise suhte alusel, mis annab talle õiguse teise isiku asja ajutiselt vallata, on otsene, teine isik aga kaudne valdaja. Viimane ei oma õiguskirjanduse kohaselt asja suhtes tegelikku võimu.<sup>109</sup> Riigikohus on selgitanud kahes asjas, kus muuks selletaoliseks suhteks oli liisinguleping, et sellisel juhul tuleb kahjustatud isikutena käsitada nii kahjustatud sõiduki omanikku ehk liisinguandjat/kaudset valdajat kui ka liisinguvõtjat/otsest valdajat. Seega on mõlemal õigus esitada kindlustusandja vastu kahju hüvitamise nõue. Selle eesmärgiks on kohtu sõnul asetada kahjustatud isik soodsamasse positsiooni, mitte piirata liisingusuhte puhul kindlustushüvitise

<sup>105</sup> Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. Juricica III/2003, lk 161-162.

<sup>106</sup> RKTko 02.03.2011, 3-2-1-161-10, p 11.

<sup>107</sup> Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 282.

<sup>108</sup> *Supra*, lk 15-16.

<sup>109</sup> Varul, P., jt. AÕSK I § 33/3.2. – Asjaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2014.

saamise võimalust.<sup>110</sup> AÕS § 33 lg-s 3 on sätestatud valduse teenija mõiste, kes ei ole valdaja, vaid teostab tegelikku võimu sõiduki üle teise isiku korralduste kohaselt tema majapidamises või ettevõttes. Kui sõiduki roolis olev töötaja põhjustab liiklusõnnetuse, siis otseseks valdajaks on tööandja, kes vastutab riskivastutuse alusel. Töötaja võib vastutada eelkõige delikti üldkoosseisu alusel, mida autor käsitleb ptk-s 2.2.2.

VÕS §-s 1057 on loetletud välistused, millal otsene valdaja ei vastuta sõiduki käitamisel tekkinud kahju eest. Esimeseks välistuseks on VÕS § 1057 p-i 1 kohaselt asja kahjustamine, mida veeti sõidukiga ning mida sõidukis viibiv isik ei kannu seljas ega kaasas. Tegu on erandiga VÕS § 1056 lg 1 ls-le 2, mille kohaselt vastutab suurema ohu allikat valitsenud isik mh kahjustatud isiku asja kahjustamisest eest. Õiguskirjanduses on selgitanud, et see kehtib sõidukiga veetavate asjade suhtes, mis olid isikukahju saanud isikul sõidukis kaasas. Mõiste „seljas“ all on mõeldud riideid ja jalanõusid ja mõiste „kaasas“ all on mõeldud eelkõige sõidukisse kaasa võetud pagasit.<sup>111</sup> Kommentaaride pinnalt võib tekkida arusaam, et kui sõidukis viibinud isikule isikukahju ei teki (st ei saa surma, kehavigastusi või tervisekahjustusi)<sup>112</sup> ehk saab üksnes varakahju, siis see erand talle ei kehti. Kuna seadusest seda ei tulene ja kohtupraktika sätte sisu rohkem ei ava, siis autor leiab, et erand kehtib kahjustatud isikule hoolimata sellest, kas tal tekkis üksnes varakahju või ka isikukahju.

Mõiste „seljas“ sisustamine on tänu kommentaaridele mõistetav, st kui tegu pole riiete või jalanõudega, siis sõiduki otsene valdaja nende kahjustamise eest ei vastuta. Omajagu ebaselgust tekitab mõiste „kaasas“ sisustamine, sest pole selgitatud, mis on asjaks, mida saab lugeda kahjustatud isiku poolt sõidukisse võetud pagasiks ning mida tuleb lugeda üksnes sõidukiga veetavaks asjaks. T. Reinik on oma magistritöös leidnud, et selline piirang aitab ära hoida ebamõistlikult suurte ja ettenägematute kahjude hävitamist ning nt on ta toonud kallite ehete hävimise/kadumise.<sup>113</sup> Autor sellise käsitlusega ei nõustu, sest kuigi nt toodud ehteid ei kanta seljas, siis need võivad olla sama hästi pagasis, mispuhul erand ei kohalduks. Autor on ka seisukohal, et kui asi on pagasis olles hüvitatav, siis see peaks olema hüvitatav ka nt kahjustatud isiku küljes või käes olles, sest vastupidisel käsitlusel puuduks igasugune loogika. Kui seadusandja eesmärk on tõesti olnud aidata ebamõistlikult suurte ja ettenägematute kahjude hävitamist ära hoida, siis tuleks nimetatud erand sätestada maksimumhüvitise vormis.

<sup>110</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p-d 25 ja 26 ja 13.12.2017, 2-16-3600/32, p-d 12.3 ja 11.4.

<sup>111</sup> Varul, P., jt. VÕSK IV § 1057/3.4.1. – Võlaõigusseadus IV. Komm vlj. Tallinn: Juura 2020.

<sup>112</sup> Varul, P., jt. VÕSK I § 42/4.8.1/a. – Võlaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2016.

<sup>113</sup> Reinik, T., lk 16.

Teiseks välistuseks on VÕS § 1057 p-i 2 kohaselt sõiduki valdajale hoiule antud asja kahjustamine. Tegu on samuti erandiga VÕS § 1056 lg 1 ls-le 2. Õiguskirjanduses ja kohtupraktikas ei ole antud välistuse eesmärki täpsustatud. Autori hinnangul on välistus tingitud sellest, et sõiduki valdaja, kelle hoiule on asi antud, ning asja omaniku suhet reguleerib hoiuleping. VÕS §-s 885 sätestab, et tasuta hoidmise puhul ei vastuta hoidja mh asja kahjustumise eest, kui ta on asja hoidmisel ilmutanud samasugust hoolt, nagu ta rakendab oma asjade hoidmisel. Seega poleks õiglane panna sõiduki valdajat vastutama hoiule antud asja kahjustamise eest üksnes põhjusel, et kahju tekkis sõiduki valdamisel.

Kolmandaks välistuseks on VÕS § 1057 p-i 3 järgi kahju põhjustamine vääramatu jõu tõttu või kahjustatud isiku tahtliku teoga. Riigikohtu selgituse kohaselt on tegu olukorraga, kus sõiduk kui suurema ohu allikas on tekitanud kahju muul põhjusel kui selle käitamine.<sup>114</sup> Vääramatu jõu mõiste sisustamisel tuleb lähtuda üldnormi VÕS § 1056 kohta käivast kohtupraktikast ning Riigikohus on asjas nr 3-2-1-111-05 selgitanud, et selliseks välistuks võib olla erakorraline looduslik faktori, mis asub suurema ohu allikast lähtuva ohu asemele ning mille toimega ei saanud ega pidanud suurema ohu allika valitseja ja kahjustatud isik arvestama.<sup>115</sup> Õiguskirjanduses on toodud näiteks, et kui tormituul rebib lahti puu, mis kukub A juhitud sõidukile ning kõrval istuv B saab viga, siis polnud B kahju põhjuseks A sõidukist lähtuv kõrgendatud oht. Kui puu oleks kukkunud sõiduki ette ning A ei suutnud vältida otsasõitu, siis põhjustas B-le kahju sõidukile iseloomuliku ohu realiseerumine, sest A võimete piiridest väljus sõiduki kohese peatamise võimalus päras puu kukkumist.<sup>116</sup> VÕS § 1057 p 3 alt-s 2 on välistusena sätestatud kahjustatud isiku tahtlik tegu. Ringkonnakohus on korduvalt välistanud VÕS § 1057 kohaldamise p-i 3 tõttu, sest liiklusõnnetused lavastati.<sup>117</sup> Maakohus jättis asjas nr 2-14-31614/21 VÕS § 1057 p-i 3 kohaldamata, kui kahjustatud isik ületas ülekäigurada punase tulega, sest see ei tõendanud kahjustatud isiku enesekahjustamise tahtlust.<sup>118</sup> Samale põhjendusele on tuginenud ringkonnakohus asjas nr 2-14-11781/21, kus kahjustatud isik oli sõiduki peatanud ning ettevaatamatult teele astunud.<sup>119</sup> Kohtupraktika analüüsi pinnalt järeldab autor, et LKindIS § 1057 p 3 on õigustanud end eelkõige juhtudel, kus inimesed pahatahtlikult lavastavad liiklusõnnetusi. Lisaks ei tohi kohtupraktikas antud suunitluste kohaselt VÕS §

---

<sup>114</sup> RKTko 28.09.2009, 3-2-1-76-09, p 13.

<sup>115</sup> RKTko 21.11.2005, 3-2-1-111-05, p 28.

<sup>116</sup> Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. Juricica III/2003, lk 163.

<sup>117</sup> TlnRnKo 11.11.2020, 2-19-915/62, p 61 ja 11.04.2017, 2-15-288/44, p 6.

<sup>118</sup> HMKo 05.10.2015, 2-14-31614/21, p 18.

<sup>119</sup> TlnRnKo 14.09.2015, 2-14-11781/21, p 12.

1057 p-i 3 kohaldada kergekäeliselt, sest tõendatud peab olema kahjustatud isiku enesekahjustamise tahtlus ning üksnes nt liiklusnormi rikkumisest ei piisa.

Neljandaks välistuseks on VÕS § 1057 p-i 4 kohaselt kahjustatud isiku osalemine sõiduki käitamisel. Õiguskirjanduse järgi kohaldub see eelkõige isiku suhtes, kes juhib sõidukit, olemata selle otsene valdaja, või viibib sõidukis muul põhjusel seoses selle käitamisega. Põhjenduseks on toodud, et selliste isikute ning sõiduki otsese valdaja vahel eksisteerib üldjuhul lepinguline suhe (nt töö- või käsunduslepingu vormis).<sup>120</sup> Riigikohus on lahendis nr 3-2-1-103-13 selgitanud, et isikutel, kes võtavad suurema ohu allika ajutiselt oma valitsemise alla või saavad selle valitsemisest kasu, ei ole hea usu põhimõtte järgi õigustatud nõudma kahju hüvitamist riskivastutuse sätete alusel.<sup>121</sup>

Viiendaks välistuseks on VÕS § 1057 p-i 5 kohaselt kahjustatud isiku vedamine tasuta ja väljaspool vedaja majandustegevust. Õiguskirjanduses on selgitatud, et välistus kohaldub kõikidele sõidukiga veetavatele isikutele, kellele ei kohaldu p 4 ning keda sõiduki valdaja ei vea oma majandus- või kutsetegevuse raames sõlmitud tasulise lepingu alusel - nt kahju põhjustanud juhi pere ja tuttavad, kuid tegu võib olla ka nõ hääletajatega.<sup>122</sup> Autor täheldab võimalikku probleemi p-de 4 ja 5 osas kuivõrd direktiivi 2009/103/EÜ art 12 lg 1 kohaselt peab liikluskindlustuse kaitse hõlmama kaassõitjale põhjustatud isikukahju. Samas ei tähenda VÕS § 1057 kohaldamise välistus seda, et kindlustusandja täitmise kohustus oleks täielikult välistatud, sest sõiduki valdaja võib vastutada muul alusel, nt delikti üldkoosseisu alusel. Seega käsitleb autor nimetatud võimalikku probleemi ptk-s 2.3.

### 2.2.2. Süül põhinev vastutus ja reisijaveolepingust tulenev vastutus

Teiseks LKindlS § 23 lg-s 1 sätestatud aluseks on VÕS § 1043 ehk delikti üldkoosseisu sätted. Õigusvastaselt tekitatud kahju hüvitamise nõude eeldused on objektiivne teokoosseis (tegu, kahjulik tagajärg, teo ja kahjuliku tagajärje vaheline põhjuslik seos), õigusvastasus ja süü.<sup>123</sup> Kahju põhjustajal on võimalik vastutusest vabanemiseks tõendada õigusvastasust välistavate asjaolude olemasolu (VÕS § 1045 lg 2) või et ta pole kahju tekitamises süüdi (VÕS § 1050).<sup>124</sup> Õiguskirjanduse kohaselt tuleneb sõiduki juhi poolt kahju tekitamise õigusvastasus

<sup>120</sup> Varul, P., jt. VÕSK IV § 1057/3.4.3.

<sup>121</sup> RKTkm 16.10.2013, 3-2-1-103-13, p 9.

<sup>122</sup> Varul, P., jt. VÕSK IV § 1057/3.4.4.

<sup>123</sup> Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017, lk 207.

<sup>124</sup> TMKo 05.04.2022, 2-20-16324/32, p 6

kaitsenormi rikkumisest (VÕS § 1045 lg 1 p 7) või üldisest kataloogist (VÕS § 1045 lg 1 p 1 – surma põhjustamine, VÕS § 1045 lg 1 p 2 – kehavigastuse/tervisekahjustuse põhjustamine; VÕS § 1045 lg 1 p 5 – omandi/sellega sarnase õiguse või valduse rikkumine).<sup>125</sup>

Riigikohus on öelnud otsuses nr 2-09-55061/38, et kahju tekitanud isik, kes tahab tugineda VÕS § 1045 lg 2 p-des 1-4 nimetatud teo õigusvastasust välistavale alusele, peab tõendama, et kahjustas teist isikut tahtlikult.<sup>126</sup> Süü puhul piisab kahju põhjustanud isiku hooletusest VÕS § 104 lg 3 mõttes.<sup>127</sup> Oluline säte on VÕS § 1044 lg 2, mille kohaselt võib lepingulise kohustuse rikkumisest tuleneva kahju hüvitamist nõuda VÕS § 1043 jj alusel, kui selle eesmärk ei olnud sellise kahju ärahoidmine, mille hüvitamist nõutakse. Sõltumata lepingulise kohustuse eesmärgist vastutab kahju põhjustanud isik delikti üldkoosseisu alusel VÕS § 1044 lg 3 kohaselt isiku surma, kehavigastuse või tervisekahjustuse eest. Juhul, kui kahju põhjustanud isik vastutab VÕS § 1043 alusel, siis on võimalik VÕS § 1054 alusel vastutus omistada teisele isikule. Õiguskirjanduses on selgitatud, et VÕS § 1054 lg 1 alusel saab vastutusele võtta eelkõige tööandja, kui töötaja ise vastutab delikti üldkoosseisu alusel.<sup>128</sup>

LKindlS § 23 lg-s 1 sätestatud kolmandaks aluseks on VÕS §-s 824 sätestatud reisijaveoleping. VÕS § 824 lg 1 kohaselt kohustub reisijaveolepinguga vedaja teise lepingupoole ees vedama reisija(d) sihtkohta koos pagasiga või ilma ning teine lepingupool peab maksma tasu. LKindlS-i eelnõu seletuskirja kohaselt ei ole õigustatud lepingust tulenevate kahjunõuete mahutamamine liikluskindlustuse kindlustuskaitse alla. Lepinguline vastutus puudutab eelkõige lepingupoolte vahelisi suhteid (mitte kolmandaid isikuid, kelle kaitse on liikluskindlustuse eesmärk). Reisijaveolepingu puhul on tehtud erand soovist kaitsta reisijate õigusi ja võimaldada neile hüvitise saamine.<sup>129</sup>

Seega on LKindlS § 23 lg 1 p-s 1 sätestatud VÕS § 1057 eesmärgiga omistada vastutus sõiduki otsesele valdajale, kes on võtnud riski omada sõidukit kui suurema ohu allikat, kuid seda üksnes kahju osas, mis pole samas §-s sätestatud välistusena. Autori hinnangul on VÕS §-s 1057 sätestatud välistused sellised, mille esinemise korral on seadusandja pidanud ebaõiglaseks võtta otsene valdaja vastutusele ilma, et tema või ta alluv oleks käitunud süüliselt ja õigusvastaselt. LKindlS § 23 lg 1 p-s 2 on sõiduki valdaja võimaliku vastutuse alusena sätestatud delikti

<sup>125</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 23/2.1/b.

<sup>126</sup> TrtRnKo 13.12.2012, 2-09-55061/38, p 18.

<sup>127</sup> Varul, P., jt. VÕSK IV § 1050/3.1/a ja RKTko 06.06.2018, 2-16-14655, p 14.6.

<sup>128</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 23/2.1/b.

<sup>129</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri, 423 SE, lk 32.

üldkoosseis järelikult põhjusel, et kahjustatud isikul oleks võimalik nõuda kindlustusandjalt kahju hüvitamist ka siis, kui VÕS §-i 1057 pole võimalik kohaldada. Küll aga peab VÕS § 1043 jj kohaldamiseks olema juht käitunud vähemalt hooletult ja õigusvastaselt. Kuivõrd liikluskindlustuse eesmärk on kaitsta kolmandaid isikuid, siis lepinguline suhe üldjuhul välistab kindlustusandja täitmise kohustuse, kuid erandina on sätestatud LKindIS § 23 lg 1 p-ga 3 reisijaveoleping eesmärgiga kaitsta reisijate õigusi ja võimaldada neil lihtsustatud vormis hüvitise saamine.

### **2.3. Kindlustatud isiku vastutuse õiguslike aluste sätestamise kooskõla direktiiviga**

Järgnevalt on autor juhtinud tähelepanu võimalikele olukordadele, kus ei pruugi olla tagatud liikluskindlustuse direktiivide kahjustatud isikute kaitse eesmärk, sest kindlustatud isikule ei ole võimalik omistada vastutust LKindIS § 23 lg-s 1 toodud alustel, kuid teo iseloom ja põhjustatud kahju on sellised, mis vastavalt liidu õigusele peaksid olema liikluskindlustuse kaitsega kaetud.

Kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgi tugevdamiseks kehtestati direktiivi 2000/26/EÜ<sup>130</sup> art-ga 3 (direktiivis 2009/103/EÜ art 18) kahjustatud isikute vahetu nõudeõigus kindlustusandja vastu.<sup>131</sup> Tegu on direktiivi 2009/103/EÜ põhjenduspunkti 30 kohaselt kahjustatud isikute kaitse seisukohalt äärmisel olulise õigusega – nõuete lahendamise hõlbustamiseks ning kulukate kohtumenetluste vältimiseks tuleks seda õigust laiendada mis tahes mootorsõidukiõnnetuses kahjustatud isikule. Eesti õiguses on nimetatud õigus sätestatud LKindIS § 35 lg 1 p-s 1 ja VÕS § 521 lg-s 1.

Autori hinnangul ei ole kahjustatud isikute kaitse eesmärk tagatud, kui vahetut nõudeõigust on takistatud. See võib juhtuda, kui liiklusõnnetus on põhjustatud jõustruktuurile kuuluva sõidukiga ehk LKindIS §-i 5 kohaselt kindlustuskohustusest vabastatud sõidukiga. LKindIS § 45 lg 2 järgi tähendaks see kahju hüvitamist LKF-i poolt, kuid seda üksnes juhul, kui tegu on kindlustamata sõidukiga. Ometigi kindlustatakse sellised sõidukid LKindIS-i eelnõu seletuskirja kohaselt sageli.<sup>132</sup> See on tingitud õiguskirjanduse kohaselt LKindIS § 57 p-st 7 tulenevast LKF-i tagasinõudeõigusest.<sup>133</sup> Millisel õiguslikul alusel selliste sõidukitega

---

<sup>130</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiv 2000/26/EÜ „Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta.“ - ELT L 181/65.

<sup>131</sup> C-162/13, *Vnuk*, p-d 52 ja 54.

<sup>132</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri, 423 SE, lk 15

<sup>133</sup> Lahe, J., jt. LKindISK § 5/2.

kindlustusjuhtumi põhjustanud isikud vastutavad? Kuivõrd Kaitsevägi, Kaitsepolitseiamet, Kaitseliit ning Politsei- ja Piirivalveamet rakendavad avaliku võimu volitusi ning täidavad avalikke ülesandeid, siis riigivastutuse seaduse<sup>134</sup> (edaspidi RVastS) § 1 lg 1 kohaselt sätestab kahju hüvitamise alused ja korra RVastS. RVastS § 1 lg 2 kohaselt ei reguleeri RVastS kahju hüvitamist eraõiguslikus suhtes, milleks on RVastS § 1 lg 3 p-i 3 kohaselt mh kahju tekitamine avaliku võimu kandja poolt liikluses osalemisel, kasutamata avaliku võimu kandja eriõigusi. Sellised eriõigused liikluses osalemisel tulenevad nt LS §-st 84.<sup>135</sup> LS § 84 lg 2 kohaselt võib alarmsõiduki juht, kelle sõidukil on sisse lülitatud sinine vilkur/märgutuli avaliku võimu ülesannete täitmisel kõrvale kalduda LS-i 2. ptk-s sätestatud nõuetest (mh suurima lubatud sõidukiiruse ületamine).

Riigikohtu üldkogu seisukoha järgi asjas nr 3-2-4-1-10 on tegemist kahju põhjustamisega avalik-õiguslikus suhtes, kui avaliku võimu kandja on kõrvale kaldunud LS-i ptk-s 2 sätestatud nõuetest, kasutades samaaegselt sinist vilkurit.<sup>136</sup> Autor nõustub eriarvamuses Riigikohtu otsusele leituga, et sinise vilkuri kasutamist ei ole RVastS § 1 lg 1 p-i 3 tähenduses põhjendatud käsitada eriõiguse kasutamise eeldusena ning õigussuhe ei saa muutuda eraõiguslikuks, kui ametnik ei kasutanud teenistuskohustuse täitmisel õigusvastaselt valgussignaali.<sup>137</sup> Kõrvale saab vastupidiseks näiteks tuua halduskohtu määruse asjas nr 3-19-789/6, mille järgi ei saa avaliku võimu teostamist järeldada üksnes asjaolust, et sõidukis viibisid vormi kandvad isikud.<sup>138</sup> Ometigi tuleb lähtuda eelnevalt viidatud Riigikohtu üldkogu poolt öeldust, mille kohaselt peab kahju põhjustamise lugemiseks avalik-õiguslikus suhtes lisaks avaliku võimu kandja poolt võimuvolituste kasutamisele olema sisse lülitatud sinine vilkur. Vastasel juhul kohaldub RVastS § 1 lg 3 p 3 ehk tegu on avaliku võimu poolt kahju tekitamisena eraõiguslikus suhtes.

Eelnevast järeldub, et kui avaliku võimu kandja põhjustab kindlustusjuhtumi, kasutamata avaliku võimu kandja eriõigusi (nt ületades kiirust sinist vilkurit sisse lülitamata), siis vastutab ta tsiviilõiguse normide alusel ning kahjustatud isikul ei ole sellisel juhul probleemi vahetu nõudeõiguse realiseerimisega LKindLS § 23 lg 1 p-i 1 või 2 alusel. Kui aga avaliku võimu

---

<sup>134</sup> Riigivastutuse seadus - RT I, 17.12.2015, 76.

<sup>135</sup> Laaring, M. Riigivastutuse seaduse muutmisvajaduse analüüs. Justiitsministeerium: Tallinn 2009, lk 14. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.just.ee/media/451/download> (20.03.2023).

<sup>136</sup> RKÜKm 15.06.2010, 3-2-4-1-10, p 10.

<sup>137</sup> Kohtunike Hannes Kirise, Indrek Koolmeistri ja Julia Laffranque'i, eriarvamus Riigikohtu üldkogu otsusele erikogu asjas nr 3-2-4-1-10.

<sup>138</sup> TrtHKM 14.08.2019, 3-19-789/6, p 6.

kandja kasutas kindlustusjuhtumit põhjustades avaliku võimu kandja eriõigusi (nt ületades kiirust ajal, mil oli sisse lülitatud sinine vilkur), siis on kahjustatud isiku õigusi rikutud avalik-õiguslikus suhtes ning avaliku võimu kandja vastutab RVastS § 7 lg 1 alusel. RVastS § 7 lg 3 kohaselt hüvitatakse RVastS § 7 lg 1 alusel varaline kahju ning mittevaralise kahju hüvitamisel kohaldub RVastS § 9 lg 1. LKindIS § 23 lg 1 ei sisalda RVastS § 7 lg-t 1 ega § 9 lg-t 1. See tähendab, et kahjustatud isikul ei ole võimalik nõuda kahju hüvitamist kindlustusandjalt, kui RVastS alusel vastutav juht põhjustas liiklusõnnetuse liikluskindlustusega kindlustatud sõidukiga. Seega on rikutud kahjustatud isiku vahetut nõudeõigust, sest ta ei pruugi saada lahendada kahju hüvitamise nõuet tõhusalt ja kiirelt. Järelikult pole LKindIS § 23 lg-s 1 sätestatud kindlate alustega tagatud kahjustatud isikule vahetu nõudeõigus mis tahes mootorsõidukiõnnetuses nii, nagu direktiivi põhjenduspunktis 30 õigeks on peetud.

Järgmiseks võimalikuks probleemkohaks LKindIS § 23 lg-s 1 kindlustatud isiku vastutuse sätestatud aluste puhul võib olla olukord, kus kahju põhjustanud sõiduki valdaja ning kahjustatud sõiduki valdaja isikud langevad kokku. Nimetatud probleemi osas ei olnud selgust ja konkreetset lahendust kuni Riigikohtu poolt möödunud aastal tehtud otsuseni nr 2-19-19203. Nimetatud asjas oli kahju põhjustanud sõiduki omanikuks A ning sõidukit juhtis kahju põhjustamise hetkel A töötaja C. Kahjustatud sõiduki omanikuks oli liisinguandja B ning selle kasutajaks liisinguvõtja A. Autor on varasemalt selgitanud, et nii liisinguandjal kui liisinguvõtjal on õigus esitada kahjustatud isikutena kindlustusandja vastu kahju hüvitamise nõue<sup>139</sup> ehk tegu on solidaarvõlausaldajatega VÕS § 73 lg 1 mõistes. Riigikohtul tuli käsitleda võimalikku poolte kokkulangemist üheks isikuks, sest nii maakohus kui ringkonnakohus olid VÕS § 206 lg-le 1 tuginedes jätnud kahjustatud isiku kahju hüvitamise nõude kindlustusandja vastu rahuldamata.<sup>140</sup> Riigikohus lükkas madalamate kohtuastmete põhjendused ümber, kes leidsid, et kahju tekitamise eest vastutab üksnes A tsiviilseadustiku üldosa seaduse<sup>141</sup> (edaspidi TsÜS) § 132 lg 1 ja VÕS § 1054 lg 1 alusel, sest kahju põhjustas A töötaja ning kuna A oli solidaarvõlausaldaja, siis lõppes võlasuhe VÕS § 206 lg 1 ja VÕS § 186 p-i 3 kohaselt võlgniku ja võlausaldaja kokkulangemisega ühes isikus. Riigikohus selgitas, et A ei tekitanud kahju iseendale, sest A küll vastutab sõidukiga põhjustanud kahju C tegevuse eest, kuid TsÜS § 132 lg 1 ja VÕS § 1054 lg 1 ei välista kahju põhjustanud isiku enda deliktulist solidaarvastutust

---

<sup>139</sup> *Supra*, lk 30-31.

<sup>140</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p-d 3 ja 6.

<sup>141</sup> Tsiviilseadustiku üldosa seadus - RT I, 20.06.2022, 33.

kahjustatud isiku ees.<sup>142</sup> Seega vastutas C kahju õigusvastase tekitamise korral B ees ka juhul, kui A kasutas teda pidevalt oma majandus- või kutsetegevuses. Tegu ei ole võlgniku ja võlausaldaja kokkulangemisega ühes isikus, sest kahjustatud isikuteks on nii A kui ka B ning kindlustatud isikuteks on nii A kui ka sõidukit juhtinud C. Seega ei lõppenud B ja C vaheline võlasuhe võlgniku ja võlausaldaja üheks isikuks kokkulangemisena. Eelnevast võiks esmapilgul järeldada, et sõiduki valdajad, kes kasutavad sõidukit liisingusuhte alusel on paremas seisus kui need, kes valdavad sõidukit olles ühtlasi selle omanikus. Seda põhjusel, et liisingusuhte olemasolul on ühe võlausaldaja asemel kaks solidaarvõlausaldajat ning nii on võimalik vältida kahjustatud isiku (tööandja) ja kahju põhjustanud isiku (töötaja, kelle tegevus on TsÜS § 132 lg 1 või VÕS § 1054 lg 1 alusel omistatav tööandjale) kokku langemist. Riigikohus lükkas selle võimaliku ebavõrdsuse samas lahendis ümber, selgitades, et LKindlS § 33 p 7<sup>143</sup> (mida autor käsitleb ptk-s 3.1) ei kohaldu, kui kahju tekkis mitme sõiduki liikluses osalemise riski realiseerumisel.<sup>144</sup> Seega ei lange kahju põhjustanud isik ja kahjustatud isik kokku, kui A-le kuuluva sõidukiga põhjustati kahju A-le kuuluvale teisele sõidukile kahju, kui realiseerusid mõlema sõiduki kui suuremate ohuallikate iseloomulikud riskid ning pole oluline, mis õiguslikul alusel sõidukeid vallatakse.

Kolmanda võimaliku probleemkohana näeb autor LKindlS § 23 lg-s 1 VÕS § 1057 sätestamise, mis välistab kindlustusandja täitmise kohustuse olukorras, kus kahju põhjustanud isik vastutab kahjustatud isikule tekitatud kahju eest üksnes riskivastutuse üldnormi VÕS § 1056 alusel. Kuigi kohtupraktika selle kohta puudub, siis on LKindlS-i kommentaaride autorid pidanud võimalikuks olukorda, kus teatud isikud (eeskätt sõidukite juhid) kvalifitseeruvad VÕS § 1056 lg 1 järgi suurema ohu allika valitsejaks, kuid samal ajal ei ole nad sõiduki otseseks valdajaks.<sup>145</sup> VÕS § 1056 võiks olla aktuaalne olukorras, kus kahjustatud isikule on põhjustatud sõiduki kasutamisel kahju, kuid tal puudub kahju põhjustajaga lepinguline suhe, esineb VÕS §-s 1057 loetletud välistus ning VÕS § 1043 ei kohaldu, sest juht pole käitunud süüliselt ja/või õigusvastaselt.

Riigikohtusse jõudis kaasus, kus A kukkus B-le kuuluva hobuse seljast maha, sest hobune hakkas galopeerima. A ratsutas hobusega B-ga sõlmitud lepingu alusel, millega B osutas A-le

---

<sup>142</sup> RKTko 20.02.2022, 2-19-19203, p-d 30 ja 31.

<sup>143</sup> LKindlS § 33 p-i 7 kohaselt ei hüvitata LKindlS alusel iseendale tekitatud kahju, välja arvatud kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi ravikulud.

<sup>144</sup> RKTko 20.05.2022, 2-19-19203, p 32.

<sup>145</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 23/2.2.

ratsamatka korraldamise teenust ning A juhtis matkal hobust iseseisvalt. Riigikohus pidas neid asjaolusid lahendis nr 3-2-1-27-07 piisavaks otsustamiseks, et A kaitstuks lugemine VÕS §-ga 1060<sup>146</sup> oleks vastuolus selle sätte eesmärgiga. A poolt hobuse selga istumine ning hobuse käitumise kontrollimise ajutine ülevõtmine B-lt kujutasid endast tahtelisi tegusid, mis sisaldasid endas mh nõusolekut taluda hobuse võimalikku ettearvamatust ja tema ohtlikust käitumisest tulenevat riski nii enda kui kõrvaliste isikute jaoks. Küll aga tuleb Riigikohtu sõnul hobusega ratsutamist lugeda suurema ohu allikaks VÕS § 1056 lg 2 ls 1 järgi ja A-d ennast suurema ohu allika valitsejaks VÕS § 1056 lg 1 mõttes. A kui hobuse juhtimise B-lt vabatahtlikult üle võtnud ja hobuse käitumise eest VÕS § 1056 lg-te 1 ja 2 järgi vastutava isiku poolt kahjuhüvitise nõudmine VÕS § 1060 alusel B-lt oleks hea usu põhimõtte vastane.<sup>147</sup> Antud asjas oli suurema ohu allika valitseja VÕS § 1056 lg 1 mõistes kahjustatud isikuks, kuid kui oht oleks realiseerunud kõrvaliste isikute jaoks, siis oleks ta võinud olla ka kahju põhjustanud isikuks. Sellisel juhul oleksid kõrvalised isikud kui kahjustatud isikud saanud tugineda ratsutaja vastutusele VÕS § 1056 lg 1 alusel olukorras, kus ratsutaja ei olnud ise hobuse omanik ning teostas võimu hobuse üle teise isiku (matkajuhi) korraldustel.

Siinkohal võiks analoogia kohaselt järeldada, et sõiduki juht vastutab VÕS § 1056 lg 1 alusel olukorras, kus juht teostas valduse teenijana võimu teise isiku (otseste valdaja) korraldustel. Autor on agaseisukohal, et sellise analoogia kohaldamisel kaotaks VÕS § 1057 igasuguse eesmärgi ning kahjustatud isikuid ei asetataks mitte võrdsemasse seisusse, vaid vastupidiselt tekitataks ebavõrdsus. Sõidukiga kahju põhjustanud isikuks, kes polnud sõiduki otsene valdaja, saab olla valduse teenija AÕS § 33 lg 3 mõistes ehk isik, kes teostab võimu asja üle teise isiku korralduste kohaselt tema majapidamises või ettevõttes. Sellisel juhul loetakse otseste valdajaks isik, kelle majapidamises või ettevõttes valdus teostatakse.<sup>148</sup> Valduse teenija muutub otseste valdajaks, kui ta ei teosta sõiduki üle tegelikku võimu enam teise isiku korralduste kohaselt tema organisatsioonis või majapidamises.<sup>149</sup> Seega ei ole praktikas võimalik olukord, kus vastutavaks isikuks on üksnes valduse teenija ning otseste valdajat ei ole võimalik vastutusele võtta. Kahjustatud isiku jaoks on üksnes oluline, et ta oma kahju hüvitatud saaks, sõltumata sellest, kes lõppastmes vastutab, kui võrd talle hüvitab kahju kindlustusandja. Luues olukorra, kus kahjustatud isik saab valduse teenija vastutusele tugineda ka VÕS § 1056 alusel,

---

<sup>146</sup> VÕS § 1060 sätestab, et loomapidaja vastutab looma poolt tekitatud kahju eest.

<sup>147</sup> RKTko 18.04.2007, 3-2-1-27-07, p 13.

<sup>148</sup> Varul, P., jt. AÕSK I § 32/3.1.

<sup>149</sup> *Ibidem*, § 33/3.3.

oleksid eelisseisuses need kahjustatud isikud, kellele tekitab kahju just valduse teenija, kuivõrd õiguskirjanduses on selgitatud, et seaduse mõtte kohaselt välistab VÕS § 1056 kohaldamise üksnes vääramatud jõud.<sup>150</sup> Autoriga on sama seisukoha võtnud ka V. Värk, kes on leidnud, et tulenevalt spetsiaalsuspõhimõttest (*lex specialis derogat legi generali*) ei tohiks valduse teenija VÕS § 1056 alusel vastutada, sest selles osas, milles üldnorm on erinormiga vastuolus, tuleks üldnorm jätta kohaldamata ning kohaldada üksnes erisätet. Vastasel juhul puuduks erisätete kehtestamisel mõte.<sup>151</sup> Seega on autor seisukohal, et sõidukiga kahju põhjustanud isikud (k.a valduse teenijad) ei saa vähemalt üldjuhul vastutada VÕS § 1056 alusel ning õigustatult on LKindlS § 23 lg-s 1 sätestatud sõiduki otsese valdaja vastutuse ühe alusena VÕS § 1057 kui riskivastutuse erisäte.

Autor näeb aga võimalikke probleeme VÕS § 1057 p-des 1-5 sätestatud välistustes. Nimelt on Eesti seadusandja pidanud neid välistusi sellisteks, mille eest peaks sõiduki otsene valdaja vastutama üksnes lepinguõiguse või delikti üldkoosseisu alusel. Kuivõrd kindlustusandjal on täitmise kohustus selliste välistuste korral üksnes juhul, kui kindlustatud isik vastutab delikti üldkoosseisu (LKindlS § 23 lg 1 p 2) või reisijaveolepingu (LKindlS § 23 lg 1 p 3) alusel, siis peab autor oluliseks teha kindlaks ega pole selliste välistustega mindud vastuollu liikluskindlustuse direktiivide kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga.

Kui ptk-s 2.2.1 kirjeldas autor välistuste sisu, siis nüüd tuuakse välja, kas need on sellisel kujul problemaatilised ja kui on, siis miks. Kuigi VÕS § 1057 p-i 1 osas on autor kritiseerinud sätte sõnastust, sest pole selge, mida tuleb lugeda sõidukis viibiva isikuga kaasas olevaks ning mida veetavaks asjaks, siis selle välistuse osas autor liidu õigusega vastuolu ei tähelda. Direktiivi 2009/103/EÜ art 12 lg-t 1 lugedes võib jääda mulje, et liikluskindlustus peab katma kõikidele kaassõitjatele nii isiku- kui varakahju, kuid Euroopa Kohus on selgitanud, et art 12 lg-tes 1 ja 2 on mõeldud isikukahju.<sup>152</sup> Kuna nimetatud välistusega on välistatud teatud liiki varakahju hüvitamine ning sellega pole selgelt ja ebaproportsionaalselt piiratud kahjustatud isiku õigust saada kindlustusandjalt hüvitist, siis ei ole oluline, kas kindlustusandjal tekib selle hüvitamise kohustus, st kas kindlustatud isik vastutab VÕS § 1043 või reisijaveolepingu alusel või mitte. Teise välistuse VÕS § 10157 p-i 2 osas ei täheldanud autori juba eelnevalt probleemi, sest selliste poolte suhet reguleerib eelduslikult hoiuleping VÕS § 883 mõistes.

---

<sup>150</sup> Varul, P., jt. VÕSK IV § 1056/3.6.

<sup>151</sup> Värk, V., lk 403.

<sup>152</sup> C-923/19, *Van Ameyde España*, p 43.

Kolmandaks välistuseks on VÕS § 1057 p-i 3 kohaselt kahju põhjustamine vääramatu jõu või kahjustatud isiku tahtliku teo tõttu. Portugal esitas Euroopa Kohtule eelotsustaotlusega sisuliselt küsimuse, kas sarnane riigisisene säte on liikluskindlustuse direktiividega vastuolus. Euroopa Kohus selgitas otsuses *Marques Almeida*, et selline norm ei välista automaatselt liiklusõnnetuses kahjustada saanud isiku õigust hüvitisele liikluskindlustuse seaduse alusel ning see ei piira seda ka ebaproportsionaalselt. Kuna sellise sättega ei piirata liidu õiguses sätestatud tagatist, et sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus, mis on kindlaks määratud siseriikliku õiguse alusel, oleks kaetud liikluskindlustusega, siis ei ole see vastuolus ka liikluskindlustuse direktiividega.<sup>153</sup> Seega ei ole liidu õigusega vastuolus see, kui kahjustatud isikule jääb VÕS § 1057 p-s 3 kirjeldatud viisil põhjustatud kahju kindlustusandja poolt hüvitamata ning pole oluline, kas kindlustatud isik vastutaks selliselt tekitatud kahju eest VÕS § 1043 või reisijaveolepingu alusel.

VÕS § 1057 p-des 4 ja 5 sätestatud erandite sobivust liidu õigusega tuleb hinnata koos, kuivõrd need rakenduvad erinevat liiki sõiduki kaassõitjatele. Eelnevalt on selgitatud, et direktiivi 2009/103/EÜ art-s 12 on sätestatud kahjustatud isikute erikategooriad ning lg-test 1 ja 2 tuleneb, et kaassõitjate isikukahju hüvitamine kindlustusandja poolt on kohustuslik ning tähtsust ei tohi omada see, kas kaassõitjad olid kahju põhjustanud isikuga sugulussuhtes või mitte.<sup>154</sup> Ainukese erandi kaassõitjate puhul annab direktiivi art 13 lg 1 taane 2, mida autor käsitleb ptk-s 3.1. Küll aga ei tohi ära unustada, et liikluskindlustus on tsiviilvastutuskindlustus ning nii nagu eelmises lõigus välja toodud Euroopa Kohtu asjas *Marques Almeida* selgitatud, on liidu õigusega kooskõlas, kui riigisiseses tsiviilvastutussüsteemis on teatud juhtudel kahju põhjustanud juhi vastutus välistatud<sup>155</sup>, millest tulenevalt ei ole kindlustusandjal ka täitmiskohustust. Sellele viitab ka direktiivi 2009/103/EÜ art 12 lg 3 taane 2, mille kohaselt ei piira art 12 tsiviilvastutust.

VÕS § 1044 lg 3 sätestab, et lepingulise kohustuse rikkumise tagajärjel<sup>156</sup> isiku surma põhjustamise või talle kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamise korral vastutab kahju tekitaja selle eest ka VÕS § 1043 jj alusel. Seega on nii VÕS § 1057 p-s 5 kui 4 sätestatud kaassõitjatel võimalik igal juhul tugineda kindlustatud isiku vastutusele VÕS § 1043 alusel,

---

<sup>153</sup> EKo C-300/10, *Vitor Hugo Marques Almeida versus Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, jt*, ECLI:EU:C:2012:656, p-d 37 ja 38.

<sup>154</sup> *Supra*, lk 28.

<sup>155</sup> C-300/10, *Marques Almeida*, p 39.

<sup>156</sup> Seaduses küll „tulemusena“, kuid autor ei pea õigeks kellegi surma, kehavigastust või tervisekahjustust pidada tulemuseks.

kui neile on tekitatud isikukahju ja delikti üldkoosseisu eeldused on täidetud. Seega võivad nimetatud kaassõitjad jääda isikukahju hüvitamisest ilma üksnes juhul, kui õnnetuse põhjustanud juht ei vastuta VÕS § 1043 jj alusel ehk ta polnud süüdi või esines õigusvastasust välistav asjaolu. Õiguskirjanduse kohaselt ei pruugi süüd esineda, kui õnnetuse põhjustas nt juhi ootamatu terviserike või teele hüpanud loom.<sup>157</sup> Eelnevast järeldub, et Eesti õiguses ei ole kaassõitjate õigus saada isikukahju kindlustusandja poolt hüvitatud välistatud või ebaproportsionaalselt piiratud, vaid see sõltub lõpp-astmes enamasti kindlustatud isiku süülisest vastutusest, mis on paika pandud riigisisese tsiviilvastutussüsteemiga. Seega ei esine autori hinnangul vastuolu kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga.

Samas tekitab autoris küsimusi LKindlS § 33 p 7 ning § 44 lg 1, mille kohaselt hüvitab kindlustusandja kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi ravikulud raviasutusele. Sellise kahju hüvitamise kohustus on LKindlS § 44 lg 2 kohaselt välistatud üksnes juhul, kui juht põhjustas kindlustusjuhtumi tahtlikult või kui ta oli kindlustusjuhtumi toimumise ajal joobeseisundis või LS § 69 lg-s 3 nimetatud seisundis. Seega ei pea juht olema põhjustanud õnnetust vähemalt hooletult ja õigusvastaselt nii, nagu see on nõutud kaassõitjatele põhjustatud isikukahju puhul. Õiguskirjanduses selgitatust järeldub, et siinkohal ei tohiks kindlustusjuhtumi nõ valemis tähtsust omada ka esimese eelduse (kahju põhjustamine kolmandale isikule) täitmata jätmine, vaid kindlustusjuhtumit tuleb mõista antud kontekstis kui liiklusõnnetust.<sup>158</sup> Arvestades, et direktiivi 2009/103/EÜ art 12 lg 1 lubab välistada just kahju põhjustanud sõiduki juhile tekkinud vigastuste hüvitamise katmise kindlustusandja poolt on autori hinnangul ebaproportsionaalne, et LKindlS-s pole sarnaselt sõidukijuhi ravikulude hüvitamisele sätestatud kindlustusandjatele kaassõitjate ravikulude hüvitamist.

Kokkuvõtvalt tuvastas autor LKindlS § 23 lg-s 1 sätestatud kindlustatud isiku vastutuse aluste puhul ühe vastuolu direktiivi 2009/103/EÜ art-ga 18 ning ühe ebakõla, mis ei pruugi olla proportsionaalne, arvestades direktiivi 2009/103/EÜ artikli 12 lg-t 1. Direktiivi art-ga 18 ei ole autori hinnangul kooskõlas see, et LKindlS § 23 lg-s 1 pole sätestatud võimaliku kindlustatud isiku vastutuse alusena RVastS-i sätteid. See tähendab, et kahjustatud isikul on takistatud kasutada vahetut nõudeõigust olukorras, kus RVastS alusel vastutavate isikute vastutus liiklusõnnetuse põhjustamisel on liikluskindlustusega kaetud. Lahenduseks oleks LKindlS § 23 lg-t 1 täiendada p-ga 4, mille kohaselt võib kahjustatud isik kindlustusjuhtumi toimumise korral

---

<sup>157</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 23/2.1/b.

<sup>158</sup> *Ibidem*, § 44/2.1.

esitada kahju hüvitamise nõude kindlustusandja vastu, kui liikluskindlustusega kindlustatud isik vastutab RVastS alusel. Lisaks järeltas autor, et liidu õigusega ei ole johtuvalt Euroopa Kohtu praktikast vastuolus kindlustusandja täitmise kohustuse välistamine, kui kindlustatud isik vastavalt siseriiklikule tsiviilvastutussüsteemile kahju põhjustamise eest ei vastuta. Küll aga peab autor ebaproportsionaalseks, et kindlustusandjat on kohustatud hüvitama kindlustusjuhtumi põhjustanud juhi ravikulud raviasutusele, kuid mitte kaassõitjate omad, kui juht saab vastutada üksnes delikti üldkoosseisu alusel (st vastutus VÕS § 1057 ja reisijaveolepingu alusel on välistatud), kuid puudub juhi süü. Seega tuleks direktiivi 2009 art 12 lg-s 1 sätestatud sõidukijuhi ja kaassõitjate vahekorda arvestades täiendada LKindIS-i selliselt, et kindlustusandja hüvitaks sõltumata kahju põhjustanud isiku süüst kaassõitjate ravikulud.

### 3. MITTEHÜVITATAV KAHJU

#### 3.1. Välistused vastavalt sellele, kellele/millele kahju põhjustati

LKindlS §-ga 33 on kõige selgemalt kindlustusandja täitmise kohustust piiratud – selles on loetletud 12 kahjuliiki, mis ei kuulu LKindlS-i alusel hüvitamisele, st kindlustusandjal ei teki täitmise kohustust. Autor on jõudnud järeldusele, et liikluskindlustus peaks katma praktiliselt kogu sõiduki kasutamisega põhjustatud kahju, mille eest kindlustatud isik tsiviilõiguslikult vastutab. Sellest johtuvalt on oluline teha kindlaks sätestatud välistuste seos direktiiviga ning anda hinnang, kas need on sellisel kujul liidu õigusega kooskõlas ja täidavad kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki. Selleks on autor jaganud kahjuliigid kolmeks, otsides vastust kolmele küsimusele: Kellele/Millele? Kuidas? Mida? Esimesena analüüsib autor välistusi, mis on seotud sellega, kellele/millele kahju on põhjustatud.

Direktiivis 2009/103/EÜ käsitletakse kahjustatud isikust tulenevaid välistusi art-s 13, kuid tulenevalt kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgist on seda tehtud väga kitsalt. Nii ei tohi art 13 lg 1 taane 1 kohaselt liikluskindlustuse kaitse alt jääda välja kahjustatud isikud põhjusel, et lepingus või seaduses on punkt, mille kohaselt ei hüvitata kahjustatud isikule kahju, kui kahju põhjustanud isik: (a) ei omanud sõiduki kasutamiseks või juhtimiseks otsest või kaudset volitust; (b) ei omanud sõiduki juhtimiseks vajalikku juhiluba; või (c) ei järginud sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevates õigusaktides sätestatud turvanõudeid. Kui leping või seadus sellist välistust sisaldab, siis peab sama lg kohaselt olema liikmesriik võtnud kasutusele vastavad meetmed tagamaks, et see on tühine. Ainuke erand eelnevast on sätestatud direktiivi art 13 lg 1 taandes 2 ning seda üksnes p-i a puhul. Euroopa Kohus on lahendis *Candolin jt* sätet tõlgendanud selliselt, et lepingu tingimusele või õigusakti sättele, millega jäetakse liikluskindlustuse kaitse alt välja kahjustatud isik, võib kindlustusandja tugineda üksnes juhul, kui ta suudab tõendada, et kahjustatud isik teadis, et kahju põhjustanud sõiduk, millesse ta vabatahtlikult istus, oli varastatud. Kohus on põhjendanud seda sellega, et teistsugune tõlgendus võimaldaks liikmesriikidel teatud tingimustel kahjustatud isikutele hüvitise maksmist piirata, kuid direktiivi eesmärk on seda vältida.<sup>159</sup> LKindlS sellist sätet ei sisalda ning LKindlS § 2 kohaselt oleks selline p tühine ka liikluskindlustuse lepingus, sest tegu oleks kahjustatud isiku kahjuks LKindlS-st kõrvalekalduva kokkuleppega. Selliselt on Eesti seadusandja kehtestanud

---

<sup>159</sup> EKO C-537/03, *Katja Candolin, jt versus Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, Jarno Ruokoranta*, ECLI:EU:C:2005:417, p-d 18 ja 22.

kahjustatud isikule võrreldes direktiiviga soodsamad sätted, mis on direktiiv 2009/103/EÜ art 28 kohaselt lubatud.

Nt on loetud asjas *Churchill Insurance Company ja Evans* direktiiviga vastuolus olevateks siseriiklikud normid, mille alusel on kindlustusandja automaatselt vabastatud täitmise kohustusest, sest kaassõitja oli kahju põhjustanud sõiduki juhtimiseks kindlustatud, aga sõidukijuht mitte.<sup>160</sup> Lisaks on asjas *Liberty Seguros* peetud direktiiviga vastuolus olevaks kindlustusandja tuginemist täitmise kohustusest vabanemisel kindlustuslepingu tühisusele.<sup>161</sup> Eestis on viimane näide küll kahju hüvitamise erijuhuks, mis tähendab, et kuna kahju on põhjustatud kindlustamata sõidukiga, siis hüvitab LKindIS § 45 lg 1 kohaselt kahju fond, kuid see ei ole autori hinnangul kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga vastuolus. Eelnev kinnitab ptk-s 2.1 selgitatud, et kindlustusandja täitmisekohustust reguleeriv riigisisene õigusnorm ei tohi olla kahjustatud isiku jaoks selgelt välistav või ebaproportsionaalne.

LKindIS § 33 p 4 sätestab, et LKindIS-i alusel ei hüvitata keskkonnakvaliteedi halvenemisest tulenevat kahju, välja arvatud esmaste päästetoimingutega seotud mõistlikud kulutused esmase kahju likvideerimiseks ja kahju suurenemise ärahoidmiseks. LKindIS-i kommentaarides on esmase päästetoimingu näiteks toodud liiklusõnnetuse tagajärjel sõidukist välja voolanud õlide ja kütuse likvideerimise.<sup>162</sup> Kuivõrd keskkonnakahju on eraldiseisev kahjuliik ning direktiivi 2009/103/EÜ art 3 lg 4 kohaselt peab liikluskindlustus katma kohustuslikult üksnes vara- ja isikukahju, siis ei ole kõnealune välistus autori hinnangul liidu õigusega vastuolus.

Teisena ei hüvitata kindlustusandja poolt tulenevalt kahjustatud isikust LKindIS § 33 p-i 7 kohaselt kahju, mis on tekitatud iseendale. Erandiks on LKindIS § 44 lg-s 1 sätestatud kindlustusjuhtumi põhjustanud sõidukijuhi ravikulud. Maakohus on otsuses nr 2-20-8060/20 välistuse mõtet lihtsustanud selliselt, et liiklusõnnetuse põhjustaja jaoks negatiivne tagajärg ongi see, et tema enda kahju ei hüvitata liikluskindlustuse kindlustusandja poolt.<sup>163</sup> Nimetatud välistuse alla ei kuulu olukorrad, kus kindlustatud isik tuleb võrdsustada kahjustada saanud kolmanda isikuga, millest autor kirjutas ptk-s 1.1.1. Lisaks ei kuulu LKindIS § 33 p 7 Riigikohtu otsuse nr 2-19-19203 järgi kohaldamisele, kui kahju on tekkinud mitme sõiduki

---

<sup>160</sup> C-442/10, *Churchill Insurance Company ja Evans*, p 36.

<sup>161</sup> EKm C-375/20, *Liberty Seguros, Companhia de Seguros y Reaseguros SA – Sucursal em Portugal, anciennement Liberty Seguros SA versus DR, en présence de: Fundo de Garantia Automóvel, jt*, ECLI:EU:C:2021:861, p 71.

<sup>162</sup> Lahe, J., jt. LKindISK § 23/2.1/d.

<sup>163</sup> HMKo 04.04.2022, 2-20-8060/20, p 26.2.

liikluses osalemise riski realiseerumisel<sup>164</sup>, mida käsitles autor ptk-s 2.3. Euroopa Kohus on asjas *Neto de Sousa* selgitanud, et direktiiviga ei ole vastuolus siseriiklik õigusnorm, mis välistab kindlustusandja poolt sõiduki juhile kahju hüvitamise olukorras, kus juht ise põhjustas kindlustusjuhtumi. Kohtu sõnul ei piirata selliselt kindlustuskaitset kahjustatud isikule, vaid liiklusõnnetuse põhjustamise eest vastutava juhi õigust hüvitisele, millele tal muidu vastavalt siseriiklikult tsiviilvastutussüsteemile oleks õigus.<sup>165</sup> Järelikult on LKindIS § 33 p 7 koosõlas liidu õigusega.

Kolmandaks ei hüvitata kahju LKindIS § 33 p-i 8 kohaselt sellisele kahjustatud isikule, kes oli sõiduki omanikuks, kui kahju põhjustas sõiduki valdaja ning kahjuks oli LKindIS §-s 26 nimetatud kahju. LKindIS §-s 26 nimetatud kahjuks on asja kahjustamisest või hävimisest põhjustatud kahju. Riigikohus on asjas nr 2-19-19203 selgitanud, et nimetatud sätte kohaselt on välistatud eelkõige sellise kahju hüvitamine, mis tekkis kahju põhjustanud sõidukile.<sup>166</sup> Maakohus leidis otsuses nr 2-18-18175/27, et konkreetsele sõidukile kohandatud koerapuuri hävimisest tekkinud kahju kuulub LKindIS § 33 p 8 välistuse alla, sest tegu on sõiduki olulise osaga TsÜS § 53 lg 1 mõttes (puuri sõidukist eraldamise korral muutub asi oluliselt – selle sõidukiga ei saa enam koera vedada).<sup>167</sup> Ringkonnakohus muutis küll nimetatud asjas otsuse põhjendusi, kuid ei käsitlenud LKindIS § 33 p-i 8 kohaldamist sõidukile kohandatud koerapuuri hävimisest tekkinud kahju puhul.<sup>168</sup> Õiguskirjanduses on sarnaselt Riigikohtule selgitatud, et eelkõige ei kuulu nimetatud välistuse kohaselt hüvitamisele just sõiduki kahjustamisest või hävimisest tulenev kahju, aga kui sõiduki juht põhjustab sõiduki omanikule muud kahju (nt kehavigastustest tulenev kahju), siis tuleb see kindlustusandjal hüvitada.<sup>169</sup> Autori hinnangul ei ole siiski selge, kas nimetatud välistus kohaldub üksnes kahju põhjustanud sõidukile ja selle olulistele osadele või ka muule sõiduki omanikule kuuluvale varale. Kohaldades sätte grammatilist tõlgendamist, lähtudes kohtupraktikas ja õiguskirjanduses kasutatud mõistest „eelkõige“ ning arvestades, et LKindIS §-s 26 reguleeritakse lisaks sõiduki kahjustamisele eraldi ka asja kahjustamist, tuleb asuda seisukohale, et LKindIS § 33 p-ga 8 on mõeldud kogu sõiduki omanikule kuuluvat vara ja hüvitamisele kuulub üksnes sõiduki omanikule põhjustatud

---

<sup>164</sup> RKTko 20.05.2022, 2-19-19203, p 32.

<sup>165</sup> EKO C-506/16, *José Joaquim Neto de Sousa versus Portuguese State*, ECLI:EU:C:2017:642, p-d 35-37.

<sup>166</sup> RKTko 20.05.2022, 2-19-19203, p 33.

<sup>167</sup> HMKo 09.03.2020, 2-18-18175/27, p-d 55-57.

<sup>168</sup> TlnRnKo 18.11.2020, 2-18-18175/42, p-d 18.

<sup>169</sup> Lahe, J., jt. LKindISK § 33/2.1/h.

isikukahju. Siinkohal võib tekkida vastuolu varasemalt selgitatuga, et kui sõiduki omanik on kaassõitja või sõiduki alla jäänud jalakäija, siis tuleb ta võrdsustada kahjustatud isikuga.<sup>170</sup>

Kaassõitja puhul pole probleemi, sest varasemalt on selgitatud, et kohustuslikus korras kuulub hüvitamisele üksnes isikukahju. Küsitav on olukord, kus sõiduki omanik on jalakäijaks, ratturiks või muul moel mootori jõuta liiklejaks. Direktiivi art 12 lg 3 kohaselt peab liikluskindlustus katma isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kellel on vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele õigus hüvitisele. Seega peab autori hinnangul liikluskindlustus katma sõiduki omanikule, kes saab kahjustada jalakäija, jalgratturi või muu mootori jõuta liiklejana, tekkinud kahju ulatuses, milles hüvitatakse talle kahju, kui ta poleks kahju põhjustanud sõiduki omanikuks. Nii VÕS §-i 1057 kui ka VÕS §-i 1043 alusel kuuluvad hüvitamisele sel juhul lisaks isikukahjule ka jalakäija, jalgratturi või muu mootori jõuta liikleja asjad (VÕS § 1056 lg 1 ls 2 kohaselt vastutab VÕS § 1057 alusel isik mh kahjustatud isiku asja kahjustamise eest ning VÕS § 1045 lg 1 p-i 5 kohaselt on delikti üldkoosseisuga kaitstuks õigushüveks mh kahjustatud isiku omand). Seega ei ole välistatud, et LKindLS § 33 p 8 on sellisel kujul osaliselt vastuolus direktiivi art 12 lg-ga 3 ning seda tuleks täiendada selliselt, et välistus ei kehti, kui kahju on tekitatud sõiduki omanikule kui jalakäijale, jalgratturile või muu mootori jõuta liiklejale.

### **3.2. Välistused vastavalt kahju põhjustamise viisile**

Esiteks ei hüvitata LKindLS § 33 p-i 2 kohaselt kahju vastavalt selle tekkimise viisile, kui kahju tekkis teel olnud kivi või muu eseme paiskumisega vastu sõidukit või muud asja. Õiguskirjanduses on välistust põhjendatud sellega, et üldjuhul jääb kahju põhjustaja tuvastamata, millest tuleneb, et pole võimalik teha kindlaks ka kindlustusandjat, kes peaks kahju hüvitama.<sup>171</sup> Eesti kohtud ega Euroopa Kohus pole sarnast juhtumit käsitleanud. Autor on seisukohal, et LKindLS § 33 p 2 on üleliigne ning pole kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga kooskõlas. Nimelt järeldeb õiguskirjanduses kasutatud sõnast „üldjuhul“, et ei ole välistatud kahju põhjustanud isiku tuvastamine. Kui kahjustatud isikule tekib kahju teel olnud kivi/muu eseme paiskumisega vastu sõidukit/muud asja ning ta tõendab põhjusliku seose kindlustatud isiku poolt sõiduki kasutamise ja tekkinud kahju vahel, siis vastavalt direktiivi art 3 lg-le 1, peab autori hinnangul kahju hüvitama kindlustusandja. Seega tuleks kaaluda

---

<sup>170</sup> *Supra*, lk 10.

<sup>171</sup> Lahe, J., jt. LKindLSK § 33/2.1/b.

kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki arvestades käsitletava välistuse kehtetuks tunnistamine.

Teiseks ei ole kindlustusandjal täitmise kohustust tulenevalt kahju põhjustamise viisist vastavalt LKindlS § 33 p-le 9, kui kahju puhul ei ole tegemist sõiduki kui suurema ohu allikaga tekitatud kahjule iseloomuliku kahjuga, välja arvatud sõiduki uksega teisele sõidukile tekitatud kahju. LKindlS-i seletuskirjas on välistust selgitatud sellega, et kindlustusandja poolt peab kuuluma hüvitamisele üksnes kahju, mis tekkis just sellise ohu tõttu, mille pärast sõidukit suurema ohu allikaks peetakse.<sup>172</sup> Autor leiab, et esiteks dubleerib nimetatud välistus sisuliselt LKindlS § 8 lg 1 p-i 2, milles on sätestatud liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi ühe eeldusena sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumine. Kui see eeldus pole täidetud, siis pole LKindlS §-s 33 sätestatud välistuste kontrollimiseni isegi võimalik jõuda. Teiseks on välistusest tehtud erand kahjule, mis on tekitatud sõiduki uksega teisele sõidukile, millest järeldeb, et seadusandja pole pidanud seda iseloomulikuks kahjuks. See on vastuolus Euroopa Kohtu lahendiga *BTA Baltic Insurance Company*, mille kohaselt on ukse avamine kooskõlas sõiduki transpordivahendina kasutamise otstarbega, sest sõiduki ukse avamine võimaldab isikute peale- ja mahaminekut või veetavate kaupade ja maha laadimist.<sup>173</sup> Lisaks pole autori hinnangul õige pidada ainukeseks kahjustatud isikuks, kes on õigustatud selliselt põhjustatud kahju hüvitamist nõudma, teise sõiduki omanikku, sest pole välistatud, et sõiduki ukse avamisega (mis on osaks sõiduki transpordivahendina kasutamisest) põhjustatakse kahju nt jalakäijale või jalgratturile, kes ukse avamise hetkel sõidukist möödub. Seega tasub autori hinnangul LKindlS § 33 p-i 9 kehtetuks tunnistamist kaaluda.

### **3.3. Välistused vastavalt kahju olemusele**

Üheks viisiks, kuidas kindlustusandja täitmise kohustus on välistatud vastavalt selle sisule, on LKindlS § 33 p-i 1 kohaselt kahju, mis ületab LKindlS §-s 25 sätestatud kindlustussummat. Kindlustussumma väljendab VÕS § 426 lg 1 kohaselt kindlustusandja täitmise kohustuse ülemist piiri. Nii on minimaalseks kindlustussummaks LKindlS § 25 lg 1 kohaselt ühe kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kahjustatud isikute arvust, asja hävimise või kahjustumise korral 1 200 000 eurot ning surma põhjustamise, tervise kahjustamise, kehavigastuse tekitamise ning mittevahalise kahju<sup>174</sup> korral 5 600 000 eurot. Selliselt kindlustussumma seaduses

---

<sup>172</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri, 423 SE, lk 46.

<sup>173</sup> C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*, p 36.

<sup>174</sup> LKindlS § 25 lg 3 kohaselt loetakse mittevahaline kahju LKindlS § 25 lg-s 1 sätestatud kindlustussumma hulka.

sätestamine on erandiks üldnormile VÕS § 476 lg-le 1, mille kohaselt lepitakse kahjukindlustuse kindlustussumma kindlustuslepingus kokku. Selle põhjuseks on direktiivi 2009/103/EÜ art 9, mis kohustab liikmesriike sätestama kindlustussummad kindlas ulatuses.

Direktiivi art 9 lg 1 p a kohaselt peab isikukahju puhul minimaalne kindlustussumma olema 1 000 000 eurot kahjustatud isiku kohta või 5 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kahjustatud isikute arvust. Sama sätte p b kohaselt peab varakahju puhul minimaalne kindlustussumma olema 1 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kahjustatud isikute arvust. Seega on LKindlS § 33 p 2 ja § 25 kooskõlas direktiiviga 2009/103/EÜ. Seadusandjal tuleb direktiivi (EL) 2021/2118 üle võttes uuendada ka LKindlS §-i 25, sest direktiivi (EL) 2021/2118 art p-ga 5 uuendatakse minimaalseid kindlustussummasid. Nii peab alates 23.12.2023. a kindlustussumma isikukahju puhul kindlustusjuhtumi kohta olema 1 300 000 eurot kahjustatud isiku kohta või olenemata kahjustatud isikute arvust 6 450 000 ning varakahju korral 1 300 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kahjustatud isikute arvust.

Varasemalt on jõudnud autor ptk-s 2.1 järeldusele, et liikmesriik saab ise kindlaks määrata isiku- ja varakahju, mille kahjustamise eest tsiviilõiguslikult vastutatakse. Küll aga peab sõidukite kasutamisest tulenev kogu tsiviilvastutus olema kaetud liikluskindlustusega ning järgida tuleb kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki. Siinkohal on asjakohane tuua välja LKindlS § 24 ls 1, mille kohaselt hüvitab kindlustusandja kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule kindlustusjuhtumi tagajärjel tekitatud kahju üksnes LKindlS-s sätestatud alustel ja ulatuses. Õiguskirjanduses on juhitud tähelepanu, et sätte grammatilisel tõlgendamisel võib selle eesmärk olla eksitav, kuid tegelikult peab kindlustusandja kahjustatud isikule hüvitama igasuguse kahju, mille eest kindlustatud isik VÕS-i järgi vastutab, kui seda kohustust ei ole LKindlS-s eraldi välistatud, piiratud või täpsustatud.<sup>175</sup> Oluline on seega kindlaks teha, kas ülejäänud LKindlS § 33-s sisalduvad välistused/piirangud/täpsustused on põhjendatud ning kooskõlas direktiivi ja kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga.

Enne LKindlS §-s 33 sisalduvate p-de kontrollimisega edasiliikumist peab autor oluliseks analüüsida LKindlS §-i 32 võimalikku vastuolu direktiivi art-ga 9. LKindlS § 32 reguleerib mittevaralise kahju hüvitamist, hõlmates VÕS § 128 lg 5 kohaselt eelkõige kahjustatud isiku füüsilist ja hingelist valu ning kannatusi. Tegu on erinormiga VÕS § 134 lg 2 suhtes, mille kohaselt tuleb kahjustatud isikule mh kehavigastuste tekitamises või tema tervise

---

<sup>175</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 24/1.

kahjustamisest tekkinud kahju hüvitamise kohustuse olemasolul maksta hüvitiseks mõistlik rahasumma. Autor peab problemaatiliseks just LKindlS § 32 lg-t 3, kus on sätestatud eeldatavad kahju suurused vastavalt tervisekahjustuse või kehavigastuse raskusastmele. Nii on eeldatavaks kahju hüvitise suuruseks kerge tervisekahjustuse/kehavigastuse korral 100 eurot (p 1) ning eriti raske tervisekahjustuse/kehavigastuse korral 3200 eurot (p 6). Vaadates 01.07.2024. a jõustuva tervishoiuteenuse osutaja kohustusliku vastutuskindlustuse seaduse<sup>176</sup> (edaspidi TOKVS) § 19 lg-s 3 toodud mittevaralise kahju hüvitise suurusi, kus eriti raske tervisekahjustuse või kehavigastuse eest on ette nähtud kuni 30 000 eurot, võivad LKindlS-s toodud hüvitised tunduda ebaõiglaselt väikesed. Küll aga on J. Lahe pööranud tähelepanu, et TOKVS-s sätestatud mittevaralise kahju hüvitised pole mitte revolutsiooniliselt suured, vaid LKindlS-s on mittevaralise kahju hüvitised sätestatud eelduslike summadena ning TOKVS-s maksimumsummadena. See tähendab eelduslike summade puhul üksnes seda, et kahjustatud isikul on võimalik nõuda kindlustusandjalt ka suuremat hüvitist määras, mis vastab asjakohasele kohtupraktikale.<sup>177</sup>

Autor on seisukohal, et selliste eelduslike summade sätestamine võib olla liidu õiguse vaatest eksitav. Euroopa Kohus on selgelt öelnud, et siseriiklik õigusnorm, mis kehtestab liikluskindlustuse poolt hüvitatava mittevaralise kahju maksimaalseks ulatuseks liikluskindlustuse direktiivides kehtestatud piirmääradest madalama summa, on vastuolus direktiivi art 3 lg-ga 1.<sup>178</sup> V. Mantrov nentis selle lahendi osas, et kindlustussumma määramine väiksemas ulatuses kui direktiiv nõuab on nii tõsine rikkumine, et see võiks olla ka aluseks Euroopa Komisjoni poolt rikkumismenetluse algatamiseks.<sup>179</sup> Eestis lähtutakse praktikas tihti LKindlS § 32 lg-s 3 sätestatust kui fikseeritud maksimaalsetest määradest.<sup>180</sup> Samas on kohtupraktikast ka selgitatud, et VÕS § 134 lg 2 kohaselt tuleb kindlustusandjal kahjustatud isikule hüvitiseks tasuda mõistlik rahasumma ning LKindlS § 32 lg-s 3 tuleneva mittevaralise kahju suuruse eeldust ei saa lükata ümber üksnes kohtumenetluses. Nii mõistiski ringkonnakohus asjas nr 2-20-7042/86 eeldusliku 100 euro asemel välja 10x suurema summa

---

<sup>176</sup> Tervishoiuteenuse osutaja kohustusliku vastutuskindlustuse seadus. - RT i, 20.06.2022, 83. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/TOKVS>

<sup>177</sup> Lahe, J. Kohustusliku vastutuskindlustuse sfääri laienemine. Tähelepanekuid patsiendikindlustuse kohta). Juridica 2022/8, lk 580.

<sup>178</sup> C-277/12, Drozdovs, p 58.

<sup>179</sup> Mantrov, V. Is 142 Euro Equal to 350 000 Euro? The CJEU Interpretation of “Personal Injury” and “Injured Party” in EU Motor Insurance Law: Case C-277/12. European Journal of Risk Regulation 2014, 5(3).

<sup>180</sup> Nt PMKo 14.12.2022, 1-22-4567/54; RKKKo 23.09.2021, 1-20-2438, p 7 (tsiviilkostja vastus) ja Luik, O.-J., Värvi, A. Mittevaralise kahju hüvitise määrad liikluskindlustuses. Juridica 2021/9, lk 658-659.

ehk 1000 eurot.<sup>181</sup> Kuigi LKindIS § 32 lg-s 3 sätestatud määrad on üksnes eelduslikud ning pole seetõttu otseselt vastuolus direktiiviga, siis kuna praktikas juhtub liiga tihti, et neist lähtutakse kui fikseeritud maksimummääradest, tuleks autori hinnangul kaaluda LKindIS § 32 lg 3 kehtetuks tunnistamist ning hakata lähtuma üksnes VÕS § 132 lg-st 4.

Lisaks täheldab autor probleemi kahju hüvitamise nõude esitamises kindlustusandjale liiklusõnnetuses hukkunu lähedaste poolt, sest LKindIS §-e 23 ja 32 grammatiliselt tõlgendades on mittevaralise kahju hüvitamise nõude esitamise õigus üksnes kahjustatud isikul endal. Puudub säte, mis oleks sarnane VÕS § 134 lg-le 3, kus on viidatud otse surmasaanu või kahjustatud isiku lähedaste isikute õigusele nõuda mittevaralise kahju hüvitist. Õiguskirjanduses on leitud, et kuna LKindIS § 23 nimetab kindlustusandja vastu esitatava nõude subjektidena kahjustatud isiku (lg 1) ja matusukulusi kandnud isiku (lg 2), siis sellest järelduks nagu kahjustatud isiku lähedastel polegi õigust esitada nõuet kindlustusandja vastu.<sup>182</sup> Euroopa Kohus on *Haasová* otsuses selgitanud, et direktiivis sätestatud liikluskindlustuse kaitse laieneb kõigile, kellel on tsiviilvastutust käsitleva siseriikliku õiguse kohaselt õigus sõidukiga tekitatud kahju hüvitamisele ning liikluskindlustuse direktiividega pole kuidagi piiratud kahjustatud isikute ringi selliselt, et liikluskindlustus hõlmaks üksnes kindlustusjuhtumisi otseselt osalejaid.<sup>183</sup> Euroopa Kohus on hiljutises asjas *HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung* lisanud, et direktiiviga 2009/103/EÜ ei ole põhimõtteliselt vastuolus riigisisised õigusnormid, mis määravad kindlaks kohustuslikud objektiivsed kriteeriumid hüvitamisele kuuluva mittevaralise kahju tuvastamiseks. Oluline on üksnes see, et tsiviilvastutuse kord ei välistaks automaatselt või piiraks ebaproportsionaalselt liiklusõnnetuses kahjustatud isikute lähedaste õigust saada hüvitist mittevaralise kahju eest kindlustusandjalt.<sup>184</sup> Seega on oluline, et kui siseriiklik õigus näeb ette kahjustatud isiku või hukkunu lähedastele õiguse saada mittevaralist kahju, siis neil peab olema võimalik seda kindlustusandjalt nõuda.

Uurides Eesti kohtupraktikat, siis Riigikohus leidis hiljutises asjas nr 1-21-3082, et hukkunu lähedastel on õigus nõuda LKindIS § 23 lg 1 p-i 1 või 2 alusel kindlustusandjalt VÕS § 134 lg-s 3 nimetatud mittevaralise kahju hüvitamist.<sup>185</sup> Seega lahendas kohus riigisisese võimaliku vastuolu direktiiviga selliselt, et ei lähtunud mitte erisättest, LKindIS §-st 32, vaid selle

---

<sup>181</sup> TrtRnKo 16.03.2022, 2-20-7042/86, p 12.3.

<sup>182</sup> Värvi, A., Luik, O.-J. Mittevaralise kahju liikluskindlustuses hüvitamise nõudeõiguslikud probleemid. *Juridica* 5/2021, lk 357.

<sup>183</sup> C-22/12, *Haasová*, p-d 51 ja 54.

<sup>184</sup> C-577/21, *HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung*, p-d 47, 48 ja 50.

<sup>185</sup> RKKKo 07.10.2022, 1-21-3082, p 26.

üldsätteks olevast LKindlS §-st 23. Sellest järeldub, et kuigi LKindlS § 24 sätestab, et LKindlS alusel kuulub hüvitamisele üksnes LKindlS-s sätestatud alustel ja ulatustes kahju, siis arvestades LKindlS § 1 lg-t 2 kuulub hüvitamisele kogu kahju, mille eest kindlustatud isik LKindlS § 23 lg-s 1 toodud alustel vastutab ning mida pole piiratud või täpsustatud LKindlS-s. Kuigi Eesti kohtupraktika kohaselt ei ole kahjustatud isiku või hukkunu lähedaste mittevaralise kahju hüvitamise nõude esitamine välistatud automaatselt või piiratud ebaproportsionaalselt ehk ei esine vastuolu Euroopa Kohtu praktikaga, siis oleks autori hinnangul õigusselguse- ja kindluse huvides korrektne viia LKindlS-i sisse täiendus, mis viitab kahjustatud isiku või hukkunu lähedaste vahetule nõudeõigusele kindlustusandja vastu.

LKindlS § 33 p 3 sätestab, et LKindlS alusel ei hüvitata raha, väärtpaberite, kunstiväärtuste ja väärismetallist esemete, välja arvatud isiklikud tarbeesemed, kahjustamisest või hävimisest tulenevat kahju. LKindlS-i kommentaaride kohaselt on selle välistuse eesmärgiks piirata kindlustusandja täitmise kohustust ebatüüpiliselt suurte kahjude puhul ning isiklike tarbeesemete all võib mõista esemeid, mida füüsiline isik kasutab väljaspool majandus- ja kutsetegevust.<sup>186</sup> Nii on maakohus asjas nr 1-20-278/22 otsustanud, et nt kõrvarõngad kuuluvad isiklike tarbeesemete hulka.<sup>187</sup> Autori hinnangul ei ole selline välistus õigustatud põhjendusega, et tuleb piirata kindlustusandja täitmise kohustust ebatüüpiliste suurte kahjude puhul, sest vastasel korral poleks direktiivi art 9 lg 1 p-s b sätestatud varakahju kindlustussummaks 1 000 000 eurot. Tulenevalt sellest, et VÕS ei sisalda kahju põhjustanud isikule sellist piirangut, st kahju põhjustanud isik vastutab tsiviilõiguslikult ka sellise kahju hüvitamise eest, siis peaks olema ka kindlusandja kohustatud hüvitama vähemalt direktiivi art 9 lg 1 p-s b sätestatud määras.

LKindlS § 33 p 5 sätestab, et LKindlS alusel ei hüvitata saamata jäänud tulu, välja arvatud surma põhjustamise, tervise kahjustamise või kehavigastuse põhjustamise tõttu saamata jäänud tulu LKindlS-s sätestatud ulatuses. Tuleb kindlaks teha, kas kahju põhjustanud isik võib vastutada LKindlS § 23 lg-s 1 toodud alus(t)el saamata jäänud tulu hüvitamise eest. Deliktiõiguse (sh VÕS § 1043 ja § 1057) alusel on esmajoones kaitstud konkreetsed õigushüved mitte vara tervikuna ning puhtmajanduslikku kahju hüvitamist üldjuhul nõuda ei saa.<sup>188</sup> Kolmandal LKindlS § 23 lg-s 1 sätestatud alusel ehk reisijaveolepingu alusel ei ole välistatud kindlustatud isiku vastutus puhtmajandusliku kahju põhjustamise korral, kui kahjustatud isik suudab tõendada, et ta oleks VÕS § 128 lg 4 mõistes tõenäoliselt tulu saanud,

---

<sup>186</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 33/2.1/c.

<sup>187</sup> TMKo 01.02.2021, 1-20-278/22.

<sup>188</sup> RKTko 30.11.2005, 3-2-1-123-05, p 24.

kui kahju põhjustanud isik poleks reisijaveolepingut rikkunud.<sup>189</sup> Seega võib näha teatud vastuolu direktiiviga, sest kindlustatud isik võib vastutada saamata jäänud tulu hüvitamise eest ka muul juhul kui LKindLS § 33 p-s 5 sätestatud erandid. Järelikult ei tohiks LKindLS § 33 p 5 selliselt sätestatult seaduses olla, sest kindlustusandja peab hüvitama kogu kahju, mille eest kindlustatud isik vastavalt siseriiklikule tsiviilvastutussüsteemile vastutab.

LKindLS § 33 p-i 6 kohaselt ei hüvita kindlustusandja VÕS § 132 lg-s 4 nimetatud kahju ehk VÕS § 132 lg 4 ls 1 kohaselt kahju, mis tekkis kahjustatud isikule põhjusel, et kahjustatud asi oli talle vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks ning tal tuli asja parandamise või uue muretsemise ajaks kanda samaväärse asja kasutamise kulusid. VÕS § 132 lg 4 ls 2 sätestab, et kui isik samaväärset asja ei kasuta, võib ta nõuda asja parandamise või uue asja muretsemise aja jooksul saamata jäänud kasutamiseeliste hüvitamist. LKindLS-i eelnõu seletuskirjast ega LKindLS-i kommentaaridest ei selgu välistuse põhjus. Autor on seisukohal, et selline välistus võib olla vastuolus kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga, sest kahju põhjustanud isik vastutab sellise kahju põhjustamise eest siseriikliku tsiviilõigussüsteemi alusel ning kindlustusandja peaks selle kahju hüvitama.

Viiendana on vastavalt kahju sisule välistatud LKindLS § 33 p-i 10 kohaselt kindlustusandja täitmise kohustus, kui kahju seisnes edasiste majanduslike võimaluste halvenemises, v.a LKindLS §-s 28 sätestatud töövõimetushüvitis osalise või puuduva töövõime korral. Nimetatud sättega on osaliselt välistatud VÕS § 130 lg-s 1 sätestatud kahju hüvitamine. LKindLS-i eelnõu seletuskirjas on selgitatud, et LKindLS-i alusel ei hüvitata kahju, mis tuleneb sellest, et kahjustatud isikul ei ole osalise töövõimetuse tõttu võimalik samas ametis jätkata või tuleb tal loobuda koolis käimisest, mis mõjutavad tulevikus tema palgataset. Põhjenduseks on toodud sellise kahju olemasolu ja suuruse hindamise keerukus, mis tooks kaasa rohkelt vaidlusi.<sup>190</sup> Autori hinnangul on selline välistus osaliselt vastuolus liidu õigusega, sest kahju põhjustanud isik vastutab sellise kahju eest vastavalt siseriiklikule tsiviilvastutussüsteemile. Kahjustatud isiku jaoks on oluline saada kahju hüvitatud sõltumata selle kindlaks tegemise keerukusest.

Kahjustatud isikul ei ole õigust esitada kindlustusandjale kahju hüvitamise nõuet LKindLS § 33 p-i 11 kohaselt, kui kahju seisneb kahjustatud asja väärtuse vähenemises, välja arvatud LKindLS § 26 lg-s 9 nimetatud juhul ehk kui sõiduk sai kindlustusjuhtumis raskelt kahjustada, mis tähendab, et sõiduki taastamise kulud ületavad 50 protsenti sõiduki turuhinnast ja

---

<sup>189</sup> HMKo 24.03.2014, 2-13-45090/18.

<sup>190</sup> Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri, 423 SE, lk 46.

taastusremont hõlmab kandevkere või raami kuju taastamist olulises ulatuses. LKindlS § 33 p-i 11 ei olnud esialgses LKindlS-i eelnõu seletuskirjas ning see lisati sinna eelnõu teisel lugemisel muudatusettepanekuga. Selgituseks toodi, et liikluskindlustuse süsteem on loodud isikukahju, töövõime kaotuse, ülalpidamise kaotuse, sõiduki tarbimisväärtuse vähenemise jm hüvitamise tagamiseks.<sup>191</sup> Küll aga ei selgu, et kui sõiduki tarbimisväärtuse vähenemine peaks olema kindlustusandja poolt hüvitisena tagatud, siis milleks on olulised lisatingimused, mille kohaselt peavad sõiduki taastamise kulud ületama 50 protsenti sõiduki turuhinnast ja taastusremont peab hõlmama kandevkere või raami kuju taastamist olulises ulatuses. VÕS-s selliseid lisatingimusi sätestatud pole, mis tähendab, et tsiviilõiguslikult vastutab kahju põhjustanud isik asja väärtuse vähenemise eest vastavalt VÕS § 132 lg 3 ls-le 1 lisa-tingimusteta. Seega võib autori hinnangul LKindlS § 33 p 11 olla vastuolus kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga ning kindlustusandja poolt peaks hüvitatav olema kogu asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju, mille eest kahju põhjustanud isik tsiviilõiguslikult vastutab.

Viimaseks kahjuliigiks, mida kindlustusandja ei pea hüvitama on vastavalt LKindlS § 33 p-le 12 kahju, mille ärahoidmine ei ole liiklusreeglite täitmise eesmärgiks, nt kahju, mis tuleneb sellest, et kahjustatud isikul jääb kindlustusjuhtumi tagajärjel täitmata kindlustusjuhtumis mitteosalenu isikuga sõlmitud leping. Antud välistuse eesmärk jääb autorile arusaamatuks, sest seda lugedes võib tekkida arusaam, et kindlustusandjal täitmise kohustuse tekkimiseks peab alati olema tuvastatav LS-i säte, mida kahju põhjustanud isik rikkus ning tekkinud kahju peab olema selline, mille ärahoidmine oli tuvastatud sätte eesmärk. Nimelt sätestab VÕS § 127 lg 2, et kahju ei kuulu hüvitamisele ulatuses, milles kahju ärahoidmine ei olnud selle kohustuse või sätte eesmärgiks, mille rikkumise tagajärjel kahju hüvitamise kohustus tekkis. Riigikohus on asjas nr 3-2-1-53-06 selgitanud, et nimetatud säte kohaldub nii lepingulise kohustuse rikkumise korral kui lepinguväliselt tekitatud kahju hüvitamise juhtudel.<sup>192</sup> Selleks, et kindlustatud isik vastutaks LKindlS § 23 lg-s 1 loetletud alustel ei eelda ükski neist nõudenormidest, et kindlustatud isik oleks rikkunud LS-i sätet. LKindlS-i rakendamisel jõutakse LS-i konkreetse sätteni üksnes juhul, kui kahjustatud isik tugineb VÕS § 1043 alusel VÕS § 1045 lg 1 p-le 7. LKindlS § 33 p-s 12 toodud näide kahjust, mis tuleneb sellest, et kahjustatud isikul jääb kindlustusjuhtumi tagajärjel täitmata kindlustusjuhtumis mitteosalenu isikuga sõlmitud leping on oma olemuselt puhtmajanduslik kahju (vt LKindlS § 33 p 5).

---

<sup>191</sup> Muudatusettepanekute loetelu liikluskindlustuse seaduse eelnõu juurde, 423 SE II, lk 10.

<sup>192</sup> RKTko 26.09.2006, 3-2-1-53-06, p 13.

Kokkuvõtvalt täheldas autor LKindlS §-i 33 puhul mitmeid võimalikke probleemkohti. Siinkohal on oluline meelde tuletada, et liidu tasandil on võetud kahjustatud isikute suhtes suund, et liikmesriigid võivad ise panna paika tsiviilvastutussüsteemi, kuid kui kahjustatud isikule tekitatakse sõiduki kasutamisel transpordivahendina kahju, mille eest kahju põhjustanud isik vastavalt siseriiklikule õigusele vastutab, siis kahjustatud isiku õigust, saada kahju hüvitatud kindlustusandja poolt, ei tohi välistada selgelt või piirata ebarproportsionaalselt.

LKindlS § § 33 p-d 1, 4 ja 7 on autori hinnangul kooskõlas liidu õigusega sellisena, nagu nad on. P-i 8 tuleks täiendada, et välistus ei kehti, kui kahju on tekitatud sõiduki omanikule kui jalakäijale, jalgratturile või muu mootori jõuta liiklejale. P-de 2 ja 9 puhul tuleb autori hinnangul kaaluda nende seadusest välja jätmist. P 2 ei ole põhjendatud, arvestades kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki, kui kahjustatud isik suudab ära tõendada põhjusliku seose. P 9 on autori hinnangul sisutühi, mille esimese poole esinemise korral pole välistuste kontrollimiseni võimalik isegi jõuda. Välistuse teine pool ei ole enam vastavalt Euroopa Kohtu praktikale erand ning selliselt põhjustatud kahju hüvitamise nõudeõigus ei tohiks olla üksnes teise sõiduki omanikul. P-i 5 puhul täheldas autor, et see ei tohiks sellisel kujul seaduses olla, sest see on osalist vastuolus liidu õigusega -- pole välistatud, et kindlustatud isik vastutab vastavalt tsiviilõigusele ka muul juhul kui selles sätestatud erandid. P-i 12 osas tuleks autori hinnangul õigusselguse huvides kaaluda selle kehtetuks tunnistamist, sest selleks, et kindlustatud isik vastutaks kindlustusjuhtumiga põhjustatud kahju hüvitamise eest ei pea olema tuvastatav liikluseaduse säte, mida kindlustatud isik rikkunud on.

Kõik ülejäänud välistused on autori hinnangul sellised, mille esinemise korral on kahjustatud isikul võimalik kahju hüvitamist nõuda üksnes otse kahju põhjustanud isikult. Seega vastutab kindlustatud isik kindlustusjuhtumi põhjustamise eest, kuid erinevatel põhjustel (nt eesmärgiga piirata kindlustusandja täitmise kohustust ebatüüpiliselt suurte kahjude puhul, kahju kindlaks tegemise keerukuse tõttu või jääb välistuse põhjus üldse arusaamatuks) pannakse kahjustatud isik olukorda, kus lõpp-astmes sõltub talle sõidukiga põhjustatud kahju hüvitamine sellest, kas kahju põhjustanud isik on üldse maksevõimeline ning koostööaldis või tuleb pöörduda kohtusse. Autori hinnangul on just selline olukord direktiiv 2009/103/EÜ art 3 lg-ga 1 vastuolus. Selle vältimiseks tuleb autori hinnangul seadusandjal need välistused kriitilise pilguga üle vaadata ning leida lahendus, kuidas kahjustatud isikule saaks hüvitatud kogu kindlustusjuhtumiga põhjustatud kahju, mille eest kindlustatud isik vastavalt tsiviilvastutussüsteemile vastutab.

## 4. KAHJUSTATUD ISIKU OSA ARVESTAMINE KAHJU TEKKIMISEL

### 4.1 Üldiselt

VÕS § 139 lg 1 sätestab, et kui kahju tekkis osaliselt kahjustatud isikust tulenevatel asjaoludel või ohu tagajärjel, mille eest kahjustatud isik vastutab, vähendatakse kahjuhüvitist ulatuses, milles need asjaolud või oht soodustasid kahju tekkimist. Sellele normile saab vastavalt LKindLS § 1 lg-le 2 ja VÕS § 521 lg-le 3 tugineda ka kindlustusandja. Riigikohus on otsuses nr 3-2-1-7-13 kinnitanud, et vastutuskindlustusandja saab tugineda VÕS §-le 139.<sup>193</sup> Antud töö kontekstis on oluline teha kindlaks, kas selliselt kahjustatud isikule makstava kahjuhüvitise vähendamine on kooskõlas direktiiviga 2009/103/EÜ ja Euroopa Kohtu praktikaga. Lisaks peab autor oluliseks tuvastada, kas direktiivi art-s 12 sätestatud kahjustatud isikute erikategooriate ehk eriti kaitsetute isikute puhul saab kohaldada VÕS §-i 139 lg-t 1 selliselt, nagu sõidukite juhtide puhul, kuivõrd õiguskirjanduses on selgitatud, et kahjustatud isiku osa kahju tekkimisel saab arvestada ka olukorras, kus tegu on nt jalakäija või kaassõitjaga.<sup>194</sup>

Õiguskirjanduses on selgitatud, et VÕS § 139 lg 1 on kohaldatav nii lepinguliste kui deliktliste varalise kahju hüvitamise nõuetele, sest mittevaralise kahju korral ei ole võimalik kahju rahalist suurust objektiivselt kindlaks määrata.<sup>195</sup> Mittevaralise kahju hüvitise puhul saab arvestada kahjustatud isiku omaosalusega tuginedes VÕS § 134 lg-le 5.<sup>196</sup> Riigikohus on lahendis nr 3-2-1-46-15 selgitanud, et kui õigustatud isik nõuab kohustatud isikult kahju hüvitamist ning pooled on kahjuhüvitise vähendamise asjaolud menetluses esitanud, siis peab kohus omalgatuslikult hindama, kas kahjustatud isiku osa kahju tekkimisel annab aluse hüvitist vähendada või mitte.<sup>197</sup>

Euroopa Liidu kohus on pidanud otsuses *Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio* selgitatu kohaselt võimalikuks kindlustusandja poolt hüvitise suuruse määramisel kahjustatud isiku osa arvestamist, kuid seda tehtud tingimustel.<sup>198</sup> Nimelt on Euroopa Kohus asjas *Delgado*

<sup>193</sup> RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13, p 27.

<sup>194</sup> Lahe, J., jt. LKindLSK § 23/2.4.2.

<sup>195</sup> Varul, P., jt. VÕSK I § 139/3 ning Lahe, J., T. Tampuu. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Märkusi võlaõigusseaduse 7. peatüki kommentaaride kohta. - Juridica 2007, nr 5, lk 330-331.

<sup>196</sup> Varul, P., jt. VÕSK I § 139/3.

<sup>197</sup> RKTko 25.05.2015, 3-2-1-46-15, p 12.

<sup>198</sup> EKO C-409/09, *José Maria Ambrósio Lavrador, Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio versus Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA*, ECLI:EU:C:2011:371, p 34.

*Mendes* selgitanud, et lepingusätted ja/või siseriiklikud normid ei tohi välistada kahju hüvitamist automaatselt või piirata seda eproportsionaalselt, sest sellised üldised ja abstraktsed kriteeriumid on vastuolus liikluskindlustuse direktiividega. Kohus lisas, et kahjustatud isiku õigust saada kindlustusandjalt hüvitist võib vähendada üksnes erandlikel asjaoludel juhtumipõhise hindamisega.<sup>199</sup> Erandlike asjaolude olemasolu ja hüvitise vähendamise proportsionaalsuse hindamine kuulub lahendi *Candolin jt* kohaselt siseriikliku kohtu pädevusse.<sup>200</sup> Autori hinnangul ei tähenda eelnev seda, et kindlustusandja peaks hüvitise vähendamisele lähenema teisiti, kui seda teeb kohus. Kui juhtumipõhisel hindamisel selgub, et õnnetus juhtus üksnes kahjustatud isiku süül, siis on Euroopa Kohus pidanud asjas *Freitas jt* võimalikuks jätta kahjustatud isik ka hüvitisest ilma.<sup>201</sup>

Eesti kohtusüsteemis on Riigikohus lahendis nr 2-19-7379 selgitanud, et VÕS § 139 lg-te 1 ja 2 alusel kahjuhüvitise vähendamisel ei ole oluline, kas kahjustatud isik oli kahju tekkimises süüdi. Küll aga peab kahjustatud isiku tegevuse ja kahju vahel esinema põhjuslik seos, et lugeda kahjustatud isiku tegevust kahjuhüvitist vähendavaks asjaoluks.<sup>202</sup> Kahjustatud isiku hooletu tegevus, mis aitas kaasa kahju tekkimisele, omab Riigikohtu otsuse nr 3-2-1-21-13 kohaselt tähtsust üksnes kahjuhüvitise suuruse määramisel. Asjaolu, et kahjustatud isik võis olla süüdi endale kahju tekitamises, ei välista kahju tekitaja süüd.<sup>203</sup> VÕS § 139 lg 3 sätestab, et isiku surma põhjustamise või tema tervise kahjustamise korral võib kahjuhüvitist VÕS § 139 lg 1 alusel vähendada üksnes juhul, kui kahju tekitamisele aitas kaasa kahjustatud isiku tahtlus või raske hooletus. Riigikohus on asjas nr 3-2-1-35-11 raskeks hooletuseks lugenud nt libedal teel piirkiiruse ületamise.<sup>204</sup> VÕS § 139 lg-t 3 lugedes võib tekkida küsimus, et kui isik ei saa surma ning ei kahjustata tema tervist, vaid ta saab kehavigastuse, siis kas antud piirang ei kehti. Riigikohus on lahendis nr 1-187833 selgitanud, et kehavigastus on välisest füüsilisest mõjutusest tingitud kehalise terviklikkuse rikkumine või kahjustamine ning tervisekahjustus on mistahes hälbe tekitamine organismi normaalse ja tavapärase seisundiga võrreldes.<sup>205</sup> Õiguskirjanduses on just VÕS § 139 lg-t 3 näitena püstitatud küsimusele vastatud, et kehavigastuse ja tervisekahjustuse mõistete eristamine ei oma VÕS-i kontekstis sisulist

---

<sup>199</sup> C-503/16, *Delgado Mendes*, p 49.

<sup>200</sup> C-537/03, *Candolin jt*, p 31.

<sup>201</sup> Ekm C-96/12, *Domingos Freitas ja Maria Adília Monteiro Pinto versus Companhia de Seguros Allianz Portugal SA*, ECLI:EU:C:2013:199, p-d 34 ja 37.

<sup>202</sup> RKTko 26.10.2021, 2-19-7379, p 24.

<sup>203</sup> RKTko 10.04.2013, 3-2-1-21-13, p 14.

<sup>204</sup> RKTko 07.06.2011, 3-2-1-35-11, p 11.

<sup>205</sup> RKKko 12.11.2019, 1-187833, p 21.

tähendust ning kui sättes on õiguslikud tagajärjed seotud vaid tervisekahjustusega, siis tuleb sätet mõista selliselt, et see laieneb ka kehavigastusele.<sup>206</sup>

Oluline on teha kindlaks, kas Eesti õiguses rakendatakse VÕS § 139 lg-t 1 kindlustusjuhtumis kahjustatud isiku osa arvestamisel (ja kindlustusandja täitmise kohustust piirates) liidu vaatest lubatud tingimustel. See on nii üksnes juhul, kui lähtutakse juhtumipõhisest hindamisest ning kahju hüvitamist ei välistata automaatselt või piirata ebaproportsionaalselt.

#### **4.2. Kahjustatud isikuks on teise sõiduki omanik**

Euroopa Kohus on otsuses *Carvalho Ferreira Santos* selgitanud, et direktiivi art 3 lg-tega 1 ja 4 ei ole vastuolus siseriiklikud normid, mille alusel kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekkinud kahju korral jagatakse vastutus selle eest proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises ning kahtluse korral vastutavad pooled kahju tekkimises võrdselt. Nimelt nägi Portugali tsiviilseadustiku säte ette, et kui kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekib kahju ning kumbki juht ei ole liiklusõnnetuses süüdi, siis jagatakse vastutus proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises. Euroopa Kohus selgitas, et direktiivi art 3 lg-st 1 nähtub, et liidu seadusandja soov ei ole määratleda liikluskindlustuse tsiviilvastutuse tüüpi ei süüliseks vastutuseks ega riskivastutuseks ning selline säte ei välista automaatselt ega piira ebaproportsionaalselt kahjustatud isiku õigust saada kahju hüvitatud kindlustusandja poolt. Säte näeb üksnes, ette, et tsiviilvastutus jagatakse proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises, mis mõjutab omakorda hüvitise suurust. Euroopa Kohtu hinnangul kinnitab eelnevat direktiivi 2009/103/EÜ art 12, mis näeb ette erikategooriasse kuuluvate kahjustatud isikute kahju hüvitamise liikluskindlustuse alusel niivõrd, kuivõrd kahjustatud isikul on õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule õigusele. Teisiti ei saa olla sõidukijuhi puhul, kes on teise sõiduki osavõtuga õnnetusjuhtumi tagajärjel tekkinud kehavigastuste tõttu kahjustatud isikuks, kuid ühtlasi ka nende tekkimise eest vastutavaks isikuks.<sup>207</sup>

Eestis on andnud Riigikohus suunised VÕS § 139 lg 1 kohaldamiseks, kui kahju põhjustaja ja kahjustatud isik on mõlemad sõidukite valdajad, asjas nr 3-2-1-7-13. Riigikohus selgitas, et VÕS § 139 lg 1 tähenduses saab hüvitise suuruse määramisel arvestada nii riskist lähtuvaid kui ka sõidukijuhtide käitumist iseloomustavaid asjaolusid. Selleks, et teha iga sõiduki otsese valdaja osalus kindlaks, tuleb hinnata kõikide põhjuste kogumit ning kui sõidukit juhtis isik,

---

<sup>206</sup> Varul, P., jt. VÕSK I § 129/4.2.

<sup>207</sup> EKO C-484/09, *Manuel Carvalho Ferreira Santos versus Companhia Europeia de Seguros SA*, ECLI:EU:C:2011:158, p-d 33, 40, 44-46.

kes polnud sõiduki omanik, siis tuleb omistada ta käitumine sõiduki omanikule kui kahjustatud isikule. Riskist lähtuvate asjaoludena saab esmalt arvestada igast liiklusõnnetuses osalenud sõidukist objektiivselt potentsiaalselt lähtuva ohu suurust (üldine käitamisrisk, mille määra saavad konkreetsed asjaolu suurendada või vähendada), mis sõltub mh sõiduki massist, mõõtudest, liikumiskiirusest, tehniliselt korrasolekust, ohutusvarustusest jms. Tegu on ohuga, mis lähtub eelduslikult igast sõidukist ning sõltumata juhi hoolsusest saab selle ohu kahju põhjusena täielikult välistada vaid erandina. Teisalt saab hinnata iga sõiduki konkreetse manöövri objektiivset iseloomu ja ohtlikkust (eriline käitamisrisk), millest tulenevalt õnnetus tekkis (nt möödasõit, pööre peateele). Sõidukijuhtide käitumist iseloomustavateks asjaoludeks saab pidada eelkõige käibes ehk antud juhul liikluses tavaliseks/vajalikuks peetava hoolsuse järgimata jätmist ning liiklusreeglite eiramist.<sup>208</sup> Kuigi Riigikohtu lahend on aastast 2013, siis lähtutakse sellest tänase päevani.<sup>209</sup>

Riigikohus on asjas nr 3-2-1-65-15 selgitanud, et kui mõlemad juhid rikkusid LS-s sätestatud ohutu liiklemise nõudeid ja nende osalus liiklusõnnetuses, arvestades nii nende käitumist kui ka nende sõidukitest lähtuvaid käitamisriske, oli enam-vähem võrdne, siis on kohtul alust VÕS § 139 lg 1 järgi vähendada kahjustatud isikule mõistetavat varalise kahju hüvitist eelduslikult 50%.<sup>210</sup> Riigikohus täiendas, et kui on tõendamata, et ohutu liiklemise nõudeid rikkusid mõlemad juhid, peab kohus ikkagi kahjustatud isiku kahjuhüvitist vähendama, arvestades tema osa kahju tekkimises üksnes poolte sõidukitest lähtunud käitamisriskide alusel.<sup>211</sup>

Õiguskirjanduses on selgitatud, et üldine käitamisrisk ei kuulu arvestamisele, kui liiklusõnnetus kujutas endast kahjustatud isiku jaoks vältimatut sündmust<sup>212</sup> ning ühe osapoole liiklusnõuete jämeda rikkumise korral peab kohtul olema võimalus jätta kogu kahju selle rikkuja kanda.<sup>213</sup> Riigikohus on asjas nr 3-2-1-7-13 selgitanud, et arvestades riskivastutuse olemust, saab hüvitise alandamine miinimumini või selle välistamine kõne alla tulla üksnes erandina. Seda eelkõige juhul, kui on tuvastatud, et avarii põhjustas ainuüksi kahjustatud isiku raske eksimus, millest tulenevalt ei olnud kahju tekitajal, kes reegleid ei rikkunud, enam

<sup>208</sup> RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13, p-d 30-32.

<sup>209</sup> Nt RKTko 07.03.2018, 2-13-11524, p 14; TrtRnKo 09.03.2020, 2-19-742/34, p 12.1 ja TMKo 05.04.2022, 2-20-16324/32, p 9.

<sup>210</sup> RKTko 26.11.2015, 3-2-1-64-15, p 11.

<sup>211</sup> *Ibidem*, p 15.

<sup>212</sup> Varul, P., jt. VÕSK I § 139/4.2.

<sup>213</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 23/2.4.5.

mõistlikult (st oodatavat hoolt rakendades) võimalik liiklusõnnetust vältida ning kahju tekitanud sõidukist tulenev risk oli kahjustatud isiku käitumise tõttu täielikult elimineeritud.<sup>214</sup>

LKindlS-i kommentaaride autorid on aga juhtinud tähelepanu, et kindlustusandjate praktikas näib eelnevalt kirjeldatud erand (hüvitise alandamine miinimumini või selle välistamine) tänapäeval olevat siiski pigem reeglisk. Juhtumi käsitlemisel püütakse enamasti leida liiklusõnnetuse pool, kes on üksnes kahjustatud isikuks ja pool, kes on täies ulatuses kahju põhjustamise eest vastutav.<sup>215</sup> Autor leiab, et see on tingitud kindlustusandjate soovist käsitleda juhtumeid võimalikult kiirelt ja lihtsalt. Õiguskirjanduses on põhjuseks peetud ka pika aja jooksul välja kujunenud praktikat, mille muutmine tekitaks esialgu ühiskonnas rohkem pahameelt kui mõistmist.<sup>216</sup> Arvestades aga liikluskindlustuse direktiivide kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki, tuleks autori hinnangul liiklejate teadlikkust tõsta, et nad enda õiguste eest seista oskaksid. Nt on ringkonnakohus nõustunud asjas nr 2-07-8695/10 maakohtu seisukohaga, et üldtuntuks asjaoluks on see, et tagant sissesõidu korral on süüdi tagumine sõitja, kuid toonitas samas, et ka tagant sissesõidu korral tuleb lähtuda liiklusõnnetuse toimumisel konkreetsetest asjaoludest. Kohus leidis, et mõlema sõiduki juhi süüaste liiklusõnnetuse toimumises ja kahju tekkimisel oli võrdne ehk 50%, sest kumbki juht ei hoidnud pikivahet endast eespool liikuva sõidukiga ning ei arvestatud kiiruse valimisel teolusid jms.<sup>217</sup> Tavainimesel puuduvad vastavad juriidilised teadmised, ettekujutus mõistest “riskivastutus” ning mida kujutab endast liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi puhul vastutuse jagunemine. Seega ringkonnakohtu praktika näitel, kuna tegu on üldtuntud asjaoluga, siis tavaelus ei oska see tagumine sõitja oma õiguste eest seista ning võib nõustuda kindlustusandja poolt läbi viidud menetluse järeldusega, et tema vastutab täielikult.

VÕS §-i 139 lg 1 kohaldamine on autori hinnangul liidu õigusega kooskõlas olukorras, kus mõlemaks pooleks on sõidukite otsesed valdajad, sest juhtide osalust hinnatakse juhtumipõhiselt ning seda arvestatakse kahju hüvitise suurust määrates proportsionaalselt tulevalt sõidukitest lähtuvatest käitamisriskidest ja juhtide käitumisest. Euroopa Kohus on asjas *Delgado Mendes* pidanud oluliseks, et kahjustatud isiku osa arvestatakse üksnes erandlike asjaolude olemasolul.<sup>218</sup> Riigikohus on seevastu lahendis nr 3-2-1-7-13 selgitanud, et

---

<sup>214</sup> RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13, p 33.

<sup>215</sup> Lahe, J., jt. LKindlSK § 23/2.4.5.

<sup>216</sup> Lahe, J. Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon: kas oodata on paradigma muutust? *Juridica* 7/2018, lk 473.

<sup>217</sup> TlnRnKo 27.11.2007, 2-07-8695/10.

<sup>218</sup> C-503/16, *Delgado Mendes*, p 49.

olukorras, kus mõlemad pooled on sõiduki valdajad, on erandlikuks olukord, kus üks pool on täielikult vastutav ja teine täielikult kahjustav isik.<sup>219</sup> Seega ei ole autori hinnangul Eesti kohtupraktikas väljendatu, et üldjuhul tuleb arvestada kahju hüvitise suuruseid määrates vähemalt sõidukitest lähtunud käitamisriske, liidu õigusega vastuolus. Lisaks pole välistatud ühe juhi kahju hüvitise vähendamist nullini, kui liiklusõnnetus kujutas endast teise juhi jaoks vältimatut sündmust.

### **4.3. Kahjustatud isikuks on kaassõitja, jalakäija või jalgrattur**

Ringkonnakohus on avaldanud seisukoha lahendis nr 2-13-26792/52, et liiklusõnnetused, mille eest kahjustatud isik osaliselt loodud ohu tagajärjel vastutab, on üldjuhul ühtlasi ka õnnetused, kus kahjustatud isik on samuti suurema ohu allika valitsejaks.<sup>220</sup> Tegelikult tuleb ette ka olukordi, kus kahjustatud isik vastutab osaliselt liiklusõnnetuse eest, olemata seejuures suurema ohu valitsejaks.

Direktiivi 2009/103/EÜ art 12 lg 1 kohaselt katab liikluskindlustus kaassõitjatele põhjustatud isikukahju. Sama art lg 3 kohaselt katab liikluskindlustus jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele isiku- ja varakahju, kellel on mootorsõiduki osalusega õnnetuse tagajärjel õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele. Nagu ptk-s 1.1.1. selgitatud, siis art 12 lg-tes 1 ja 3 viidatud isikute puhul pole tegu kahjustatud isikute ringi piiramisega, vaid tähelepanu juhtumisega eriti kaitsetutele isikutele.

Direktiivi põhjenduspunktis 22 on selgitatud, et art 12 lg-s 3 nimetatud isikute, kes on tavaliselt õnnetuse nõrgemaks osapooleks, isiku- ja varakahju peaks olema kaetud liikluskindlustusega, kui neil on vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele õigus hüvitisele. Säte ei piira aga siseriiklike õigusaktide tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust konkreetse õnnetuse korral.

Euroopa Kohus on lahendis *Gomes Oliveira* selgitanud, et isegi kui tegu on jalgratturiga, siis ei ole keelatud arvestada tema osa kahju põhjustamisel, kui seda ei vähendata automaatselt vastavalt normile/sättele, vaid seda hinnatakse proportsionaalselt tema süüga, lähtudes süü raskusastmest ja tagajärgedest.<sup>221</sup> Lisaks on Euroopa Kohus otsuses *Carvalho Ferreira Santos* selgitanud, et kahjustatud isiku paiknemine direktiivi art-s 12 lg-s 3 sätestatud kahjustatud isikute erikategoorias ei mõjuta siseriikliku õiguse alusel kahju põhjustanud isiku vastutuse

---

<sup>219</sup> RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13, p 33.

<sup>220</sup> TlnRnko 31.07.2015, 2-13-26792/52, p 38.

<sup>221</sup> EKO C-362/11, *Serafim Gomes Oliveira versus Lusitânia – Companhia de Seguros, SA*, ECLI:EU:C:2013:184, p-d 28 ja 29.

hindamist ega kahjuhüvitise suurus.<sup>222</sup> Eelnevale viitab ka direktiivi art 12 lg 3 taane 2, mille kohaselt ei piira art 12 tsiviilvastutust ega kahjusumma suurus. Euroopa Kohus on otsuses *Delgado Mendes* selgitanud, et liikluskindlustuse direktiividega on vastuolus siseriiklikud õigusnormid, mis võimaldavad võtta kaassõitjalt õiguse saada kindlustusandjalt hüvitist või piiravad seda ebalproportsionaalselt pelgalt põhjusel, et tal oli osa talle põhjustatud kahju tekkes.<sup>223</sup> Seega tohib riigisisese õigusega kaassõitja, jalakäija ning jalgratturi kui kahjustatud isiku osaga endale kahju tekkimises arvestada nii, nagu sõidukijuhtide puhul, kui seda tehakse proportsionaalselt ja juhtumipõhiselt hinnates.

Euroopa Kohtusse jõudis eelotsusetaotluse raames asi *Marques Almeida*, kus kaks sõidukit põrkasid omavahel kokku. Ühes sõidukis istunud kaassõitja turvavöö oli kinnitamata, mille tõttu paiskus ta vastu tuuleklaasi ning ta sai tõsiseid kehavigastusi. Kaassõitja esitas sõidukite juhtide vastu hagi, mis jäeti rahuldamata põhjusel, et Portugali tsiviilvastutust reguleeriva süsteemi kohaselt oli kaassõitja kahjustada saamises ise süüdi, sest ei täitnud Portugali liikluseadusest tulenevat turvavöö kinnitamise kohustust ning juhtidele polnud antud kahju tekkimises võimalik süüd omistada. Seega ei saanud täitmise kohustust tekkida ka kindlustusandjal. Kohus otsustas, et nimetatud siseriiklikud õigusnormid ei ole direktiiviga vastuolus, sest kahjustatud isiku õigust kahjuhüvitisele ei piirata mitte liikluskindlustuse normiga, vaid kindlustatud isiku tsiviilvastutust siseriiklikult reguleeriva õigusnormiga, mis ühtlasi ei välista automaatselt kahjustatud isiku õigust kahju hüvitisele üksnes tema osa tõttu kahju tekkimises.<sup>224</sup> Käsitatud lahend on hea näide ka sellest, et Euroopa Kohus ei ühtlusta erinevate riikide tsiviilvastutust reguleerivaid süsteeme, sest kui Portugali siseriiklik tsiviilõigus võimaldas arvestada kahjustatud isiku sellist hooletust, siis nt Saksamaa kohus seda suurema tõenäosusega ei arvestaks.<sup>225</sup>

Direktiivi põhjenduspunkti 23 kohaselt ei tohi siseriiklik õigusakt või kindlustuslepingus sisalduv lepingutingimus jätta kindlustuskaitse alt välja kaassõitjat põhjusel, et nad teadsid või oleksid pidanud teadma, et sõidukijuht oli õnnetuse ajal alkoholi või mõne muu joovastava aine mõju all. Nimelt ei ole selle sama põhjenduspunkti kohaselt kaassõitja tavaliselt võimeline

---

<sup>222</sup> EKo C-484/09, *Manuel Carvalho Ferreira Santos versus Companhia Europeia de Seguros SA*, ECLI:EU:C:2011:158, p-d 40, 44-46.

<sup>223</sup> C-503/16, *Delgado Mendes*, p 50.

<sup>224</sup> C-300/10, *Marques Almeida*, p 37.

<sup>225</sup> Mantrov, V. A Victim of a Road Traffic Accident not Fastened by a Seat Belt and Contributory Negligence in the EU Motor Insurance Law. *European Journal of Risk Regulation* 2014, 5(1). Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.jstor.org/stable/24323497> (25.03.2023).

õigesti hindama juhi joobeastet ning eesmärk takistada inimest joovastavate ainete mõju all sõitmast ei ole saavutatav, jättes liikluskindlustuse kaitse alt kaassõitjad välja põhjusel, et nad sellest teadsid või oleksid pidanud teadma. Põhjenduspunkt lõppeb selgitusega, et kaassõitjate kaitsmine liikluskindlustusega ei mõjuta nende vastutust, mis neil võib tekkida vastavalt kohaldatavatele siseriiklikele õigusaktidele ega kahju hüvitise suuruse määramist konkreetses õnnetuses.

Põhjenduspunkti 23 sisu kajastub direktiivi art 13 lg-s 3 ning nt Euroopa Kohtu otsuses *Liberty Seguros*.<sup>226</sup> Eesti kohtusse jõudis kaasus, kus juht sõitis teelt välja vastu puud, mille tagajärjel said tervisekahjustusi sõidukis viibinud kaassõitjad. Juht ja kaassõitjad olid enne liiklusõnnetust koos alkoholi tarbinud. Ringkonnakohus ei hinnanud otsust nr 2-09-66992/20 tehes, mis osakaalu kindlustusjuhtumi toimumisel juhi joove omas, vaid leidis üksnes, et kuna on üldtuntud, et alkoholi joove vähendab juhi reageerimisvõimet, millest johtuvalt pole joobes juhiga kaasasõitmine mõistlik, siis sellise tegevusega suurendasid kaassõitjad endale kahju tekkimise riski ehk nad aitasid kahju tekkimisele kaasa raske hooletusega VÕS § 139 lg 3 kohaselt.<sup>227</sup> Autori hinnangul ei arvestatud antud asjas kahjustatud isiku osaga juhtumipõhiselt, sest kohus lähtus üksnes sellest, et alkoholi tarvitanud sõiduki juhiga kaasa sõitmine oli raskelt hooletu käitumine kaassõitjate poolt, kuid jättis hindamata, kui tõenäoliselt oleks liiklusõnnetus toimunud ka siis, kui sõiduki juht ei oleks olnud alkoholi tarvitanud. Võimaliku vastuolu Eesti kohtupraktikas liidu õigusega lükkas ümber paar aastat hiljem Riigikohus otsusega nr 3-2-1-7-13, toonitades, et subjektiivseid asjaolusid, nagu väsimust, alkoholi joovet, lubatud piirkiiruse ületamist või juhtimisõiguse puudumist, võib arvestada hüvitise suurust määrares üksnes niivõrd, kui need faktiliselt liiklusõnnetuse tekkimisele kaasa aitasid.<sup>228</sup>

Tulenevalt sellest, et jalakäija, jalgrattur ja teised mootori jõuta liiklejad on liikluses nõrgemaks osapooleks, siis on enamasti nende osalusega kindlustusjuhtumi tagajärjeks nende kehavigastus, tervisekahjustus või halvemal juhul surm. Seega kuulub Eestis õiguse kohaselt nende osalusega liiklusõnnetuste puhul VÕS § 139 lg 1 enamasti kohaldamisele juhul, kui nad on olnud VÕS § 139 lg 3 kohaselt vähemalt raskelt hooletud (ehk lihtsalt hooletusest ei piisa). Nt ei lugenud ringkonnakohus asjas nr 1-15-7843/22 raskeks hooletuseks seda, kui jalakäija ületas sõiduteed valgustatud tänaval ülekäigurajal helkurita (st rikkudes liiklusnõudeid), vaid tegu oli lihtsalt hooletusega. Raske hooletusega oleks võinud tegu olla siis, kui tänav oleks

---

<sup>226</sup> C-375/20, *Liberty Seguros*, p 67.

<sup>227</sup> TlnRnKo 08.02.2011, 2-09-66992/20.

<sup>228</sup> RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13, p 32.



direktiivi ja Euroopa Kohtu praktikaga ka siis, kui kahjustatud isikuks on kaassõitja, jalakäia või jalgrattur. Euroopa Kohtu poolt öelduga asjas *Delgado Mendes*, et kahjustatud isiku osa arvestatakse üksnes erandlike asjaolude olemasolul<sup>234</sup> pole samuti autori hinnangul enamasti Eesti õiguses kaassõitja, jalakäija või jalgratturi osaga arvestamisel vastuolu, sest hinnates neid asjaolusid, mida kohtud on arvestanud, oleks ebamõistlik neid mitte arvestada. Vastasel juhul muutuks sõidukijuhtide jaoks liiklemine väga keeruliseks kui mitte võimatuks.

Kuigi autor järeldas, et Eesti õigussüsteemis on liiklusõnnetustes VÕS § 139 lg 1 kohaldamine kooskõlas direktiivi ja Euroopa Kohtu poolt antud juhistega, siis peab autor oluliseks, et VÕS § 139 lg 1 rakendamine kanduks rohkem üle ka igapäevastesse kahjukäsitlustesse, st mitte üksnes kohtuvaidlustesse. Nimelt toimus LKF-i pool koostatud statistika kohaselt möödunud aastal liikluskindlustusjuhtumeid kokku ~34 500<sup>235</sup>, millest ~500 olid sellised, kus sama sõiduk oli ühtlasi nii kahju põhjustajaks kui kahjustatud isikuks.<sup>236</sup> Arvestades, et liiklusõnnetustest on alla 10%-i sellised, kus osaliseks oli üksnes üks sõiduk<sup>237</sup> ning ka selliste õnnetuste puhul on vastavalt eelnevale kahjustatud isiku osa arvestamine võimalik, siis ei ole autori hinnangul võimalik, et sõidukite juhid olid lisaks kahjustatud isikutele ka kahju põhjustanud isikuteks üksnes ~1,45% juhtumitest.

---

<sup>234</sup> C-503/16, *Delgado Mendes*, p 49.

<sup>235</sup> Üksnes Eestis toimunud liikluskindlustusjuhtumite koguarv – seetõttu erineb sissejuhatuses toodud koguarvust.

<sup>236</sup> Eesti Liikluskindlustuse Fondi vastus 29.03.2023. a autori poolt tehtud päringule 15.03.2023. a (kiri autori valduses).

<sup>237</sup> Eesti Liikluskindlustuse Fondi sõiduautode ja väikeveokite statistika 2021. aasta, lk 9. Arvutivõrgus kättesaadav:

[https://www.lkf.ee/sites/default/files/S%C3%B5iduautode%20ja%20v%C3%A4ikeveokite%20statistika\\_2021.pdf?938](https://www.lkf.ee/sites/default/files/S%C3%B5iduautode%20ja%20v%C3%A4ikeveokite%20statistika_2021.pdf?938) (09.04.2023).

## KOKKUVÕTE

Töö eesmärgiks oli jõuda järeldusele, kas LKindlS-st tulenevad kindlustusandja täitmise kohustuse piirangud on Euroopa Kohtu praktikast arvestades kooskõlas liikluskindlustuse direktiivide ja kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga. Autor jõudis järeldusele, et nimetatud piirangud ei ole Euroopa Kohtu praktikast arvestades osaliselt kooskõlas direktiivide ja kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga ning sellest tulenevalt ei pidanud paika ka püstitatud hüpotees. Selleks, et LKindlS-st tulenevad kindlustusandja täitmise kohustuse piirangud oleksid tulevikus kooskõlas liikluskindlustuse direktiivide ja nende mõttega tegi autor töö jooksul erinevaid ettepanekuid LKindlS-i täiendamiseks või muutmiseks.

Autor järeldas, et LKindlS § 8 lg-te 1 ja 2 sisu on kohustada kindlustusandjat hüvitama kahjustatud isikule kahju üksnes kindlate eelduste esinemisel ning välistuste puudumisel. Kuna autor tuvastas mõned vastuolud Euroopa Kohtu praktikaga, siis võimaldavad liikluskindlustuse direktiivid kindlustusandja täitmise kohustust selliselt piirata üksnes osaliselt. LKindlS § 8 lg-s 1 sätestatud kindlustusjuhtumi eeldusi analüüsid järeldas autor, et neist esimene (kahju põhjustamine 3. isikule) ja teine (kahju tekitamine kindlustuskohustusega sõidukiga) on liidu õigusega kooskõlas. Kolmanda eelduse (kahju tekitamine sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega ja põhjuslik seos sõiduki liikumise või paiknemise ning tekitatud kahju vahel) osas täheldas autor, et sõna „liikluses“ tuleks sealt välja jätta, sest see on üleliigne ning eksitav. Seda toetab ka autori poolt järeldatu neljanda eelduse (kahju tekitamine teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal) kohta. Nimelt viitavad viimaste aastate Euroopa Kohtu lahendid ja uus direktiiv sellele, et kindlustusjuhtumi eeldusi kontrollides ei tohiks selle toimumise asukoht üldse tähtsust omada ning piisama peaks üksnes esimesest kolmest eeldusest.

LKindlS § 8 lg-s 2 sätestatud välistustest ei esine liidu õigusega vastuolu neljanda puhul (kahju põhjustamine avalikule liiklusele suletud ajal ning vahetult töösoorituse käigus), mis oma obligatoorse eelduste tõttu on kahjustatud isiku jaoks soodsam kui direktiiviga nõutu. Teisele välistusele (kahju põhjustamine paigas, mis on suletud võistluseks vms selliseks tegevuseks) tuleb vastavalt uuele direktiivile lisada täiendus, mille kohaselt peab tegevuse korraldaja või muu isik olema sõlminud alternatiivse kindlustus- või tagatiskokkuleppe, mis katab kolmandale isikule tekitatud kahju. Ülejäänud kaks välistust (kahju põhjustamine sõidukis ning avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil) on osaliselt vastuolus liidu õigusega, sest

kindlustusjuhtumi eeldusi kontrollides ei tohiks enam lugeda see, kus liiklusõnnetus toimus. Kahju põhjustamisel sõidukis omab autori hinnangul tähtsust põhjusliku seose hindamine – kas kahju põhjustamine oli sõidukis sees oleva sõiduki endaga seotud (nt süttis sõiduki elektrisüsteem – on liikluskindlustuse juhtum) või oli kahju põhjustamine tingitud välistest teguritest (nt parvlaev, mille sees sõiduk on, sõidab tormi tõttu vastu mingit objekti, sõiduk hakkab seetõttu liikuma, põhjustades nt teisele sõidukile kahju – ei ole liikluskindlustuse juhtum). Liiklusõnnetust avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil ei saa välistada kindlustusjuhtumi alt üksnes põhjusel, et õnnetus toimus sellisel territooriumil. Uue direktiivi kohaselt peab sellise välistuse kehtimiseks olema kahju põhjustatud kindlustuskohustusest vabastatud sõidukiga, mida kasutatakse üksnes sellisel territooriumil. Seega kindlustuskohustusega põhjustatud kahju sellisel territooriumil on kindlustusjuhtumiks.

LKindIS § 23 lg 1 sisu on piiritleda need õiguslikud alused, millel kindlustatud isik peab vastutama, et kindlustusandjal tekiks kahjustatud isiku ees täitmise kohustus. Liikluskindlustuse direktiivid ei takista kindlustusandja täitmise kohustust selliselt piirata, kuid kuna autor tuvastas teatud kahjustatud isikute vahetu nõudeõiguse takistamise ning ebakõla erinevate isikute ravikulude hüvitamise kohustuses, siis ei saa LKindIS § 23 lg-t 1 kui kindlustusandja täitmise kohustuse piirangut pidada täielikult kooskõlaks olevaks liidu õigusega.

Autor järeldas alustuseks töö teises ptk-s, et kuigi direktiiviga on kohustatud liikmesriike tagama, et nende territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus oleks liikluskindlustusega kaetud, siis on igal riigil õigus tsiviilvastutust reguleeriv süsteem ise kindlaks määrata. Oluline on, et riigisisised sätted ei võtaks liidu õigusnormidelt soovitatavat toimet, mille all tuleb antud töö konteksti arvestades mõista kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki. Nimetatud eesmärk seisneb peamiselt selles, et kui kahju põhjustanud isik vastutab vastavalt siseriiklikule tsiviilvastutussüsteemile põhjustatud kahju eest, siis peab kahjustatud isikul olema võimalik selle hüvitamist nõuda kindlustusandjalt. Riigisisised õigusnormid, mis selgelt või ebaproportsionaalselt seda piiravad on kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga vastuolus.

Süvenedes LKindIS § 23 lg-s 1 sätestatud kindlustatud isiku võimalikesse vastutuse alustesse tuvastas autor, et need kõik täidavad oma eesmärki – VÕS §-i 1057 alusel on võimalik omistada vastutus sõiduki otsesele valdajale, kes on võtnud riski omada sõidukit kui suurema ohu allikat, kuid seda üksnes kahju osas, mida ei välista samas §-s sätestatud välistused; delikti

üldkoosseisu alusel vastutab lisaks sõiduki otsesele valdajale ka valduse teenija ning seda ka enamuse VÕS §-s 1057 sätestatud välistuste puhul, kui lepingu olemasolu ei piira deliktulist vastutust, kuid eeldustena peavad mh olema täidetud õigusvastasus ja süü; reisijaveolepingu eesmärk on kaitsta reisijate õigusi ning võimaldada neile lihtsustatud vormis hüvitise saamine. Käsitledes võimalikke probleemkohti, mis selliselt aluste sätestamisega liidu õiguse vaatest võivad esineda tões autor, et probleemi ei ole, kui ühele isikule kuuluva sõidukiga põhjustatakse kahju teisele samale isikule kuuluvale sõidukile, st kahju põhjustaja ning kahjustatud isiku kokkulangevust ei toimu, kui kahju põhjustamise ajal realiseeruvad sõidukitele kui suurema ohu allikatele iseloomulikud riskid. Õigustanud on end LKindIS § 23 lg 1 p-s 1 VÕS § 1057 sätestamine § 1056 lg 1 asemel, sest üldjuhul ei saa sõidukiga kahju põhjustanud isikud autori hinnangul vastutada VÕS § 1056 alusel.

Vastuoluna direktiiviga täheldas autor olukorda, kus kahju põhjustatakse kindlustuskohustusest vabastatu jõustruktuuri (nt politsei- ja piirivalveamet) sõidukiga, mis on vabatahtlikult liikluskindlustusega kindlustatud (välistab kahju hüvitamise nõude esitamise LKF-le) ja mille valdaja vastutab avalik-õiguslikus suhtes põhjustatud kahju eest RVastS-i alusel. Kindlustusandja vastu on kahjustatud isikul otsenõue üksnes juhul, kui kindlustatud isik vastutab LKindIS § 23 lg-s 1 sätestatud alustel. Kuna LKindIS § 23 lg 1 ei sisalda RVastS-i sätteid, siis ei saa kahjustatud isik kasutada direktiivi art-s 18 sätestatud vahetut nõudeõigust, mis on autori hinnangul vastuolus kahjustatud isiku kaitse tagamise eesmärgiga. Seega tuleks LKindIS § 23 lg-t 1 täiendada p-ga 4, mis võimaldab esitada kindlustusandja vastu otsenõude, kui kindlustatud isik vastutab RVastS-i alusel. Teisena täheldas autor, et kuigi tegu pole liidu õigusega otsese vastuoluga, siis arvestades direktiivis sätestatud sõidukijuhi ja kaassõitjate vahekorda näib olevat ebaproportsionaalne LKindIS-s sätestatu, mille kohaselt hüvitatakse kindlustusandja poolt raviautusele kindlustusjuhtumi põhjustanud juhi ravikulud, kuid mida ei tehta kaassõitjate ravikulude puhul, kui juht saab vastutada üksnes delikti üldkoosseisu alusel (st vastutus VÕS § 1057 ja reisijaveolepingu alusel on välistatud), kuid puudub juhi süü. Seega tuleks autori hinnangul täiendada LKindIS-i selliselt, et kindlustusandja hüvitaks sõltumata kahju põhjustanud isiku süüst kaassõitjate ravikulud.

LKindIS § 33 kui kindlustusandja täitmise kohustust kõige otsesemalt piiravama sätte sisuks on määratleda konkreetselt läbi välistuste, kuhu maani kindlustusandja täitmise kohustus ulatub. St ühtlasi seda, et nimetatud §-st järeldeb, mis osa kahjust tuleb kahjustatud isikul endal otse kahju põhjustanud isikult välja nõuda olgugi, et kahju põhjustati sõiduki kasutamise

tagajärjena ning direktiivi art 3 lg 1 kohustab liikmesriike tagama, et liikluskindlustus kataks kogu selliselt põhjustatud kahju vähemalt direktiivi art-s 9 sätestatud piirmäärades. Kuna autor tuvastas suurema osa välistuse puhul vastuolu liidu õigusega, siis ei võimalda liikluskindlustuse direktiivid sellises ulatuses kindlustusandja täitmise kohustust välistada, nagu seda on tehtud LKindlS §-s 33.

Kolmandas ptk-s järeltas autor esmalt analüüsid LKindlS §-s 33 sätestatud kindlustusandja täitmise kohustuse välistusi vastavalt sellele, kellele/millele kahju põhjustati, et p-d 4 (keskkonnakvaliteedi halvenemisest tulenev kahju) ja 7 (kahju, mis on tekitatud iseendale) on liidu õigusega kooskõlas, kuid p 8 (sõiduki valdaja juhitud sõiduki omanikule tekitatud asja kahjustamisest või hävimisest põhjustatud kahju) vajaks täiendamist võimaliku vastuolu vältimiseks. Võimalik vastuolu seisneb selles, et kui sõiduki omanikule tekitatakse kahju hetkel, kui ta on jalakäija, rattur või muul moel mootorita liikleja, siis vastavalt direktiivile peab olema lisaks isikukahjule hüvitatud ka talle tekitatud varakahju, sest vastavalt VÕS-i sätetele on ta õigustatud seda saama. Seega tuleks p-i 8 täiendada selliselt, et välistus ei kehti, kui kahju on tekitatud sõiduki omanikule kui jalakäijale, jalgratturile või muu mootori jõuta liiklejale.

Välistuste osas vastavalt kahju põhjustamise viisile täheldas autor, et nii p-i 2 (kahju tekkis teel olnud kivi/muu eseme paiskumisega vastu sõidukit/muud asja) kui ka p-i 9 (kahju puhul ei ole tegemist sõiduki kui suurema ohu allikaga tekitatud kahjule iseloomuliku kahjuga, v.a sõiduki uksega teisele sõidukile tekitatud kahju) puhul esineb vastuolu kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga ning tuleks kaaluda kehtetuks tunnistamist. P 2 ei ole autori hinnangul põhjendatud, arvestades kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärki, kui kahjustatud isik suudab ära tõendada põhjusliku seose. P 9 on autori hinnangul sisutühi, mille esimese poole esinemise korral pole välistuste kontrollimiseni võimalik isegi jõuda. Välistuse teine pool ei ole enam vastavalt Euroopa Kohtu praktikale erand ning selliselt põhjustatud kahju hüvitamise nõudeõigus ei tohiks olla üksnes teise sõiduki omanikul.

Analüüsid kolmandana LKindlS §-s 33 sätestatud välistusi, mis on tingitud kahju olemusest, järeltas autor, et kasvõi osalist ei ole liidu õigusega vastuolus üksnes p 1 (kahju, mis ületab LKindlS §-s 25 sätestatud kindlustussummat), sest see on direktiivist otse üle võetud. P-i 5 (saamata jäänud tulu, v.a surma põhjustamise, tervise kahjustamise või kehavigastuse põhjustamise tõttu saamata jäänud tulu LKindlS-s sätestatud ulatuses) osas täheldas autor, et see on osalist vastuolu liidu õigusega, sest ei ole välistatud, et kindlustatud isik vastutab

vastavalt tsiviilvastutussüsteemile ka muul juhul kui selles sätestatud erandid. P-i 12 (kahju, mille ärahoidmine ei ole liiklusreeglite täitmise eesmärgiks) osas tuleks autori hinnangul õigusselguse huvides kaaluda selle kehtetuks tunnistamist, sest selleks, et kindlustatud isik vastutaks kindlustusjuhtumiga põhjustatud kahju hüvitamise eest ei pea olema tuvastatav liiklusseaduse säte, mida kindlustatud isik rikkunud on.

Neli ülejäänud välistust (p 3: raha, väärtpaberite, jms kahju; p 6: VÕS § 132 lg-s 4 nimetatud kahju; p 10: edasiste majanduslike võimaluste halvenemisest tekkinud kahju, v.a LKindlS §-s 28 sätestatud töövõimetushüvitis osalise või puuduva töövõime korral; p 11: kahjustatud asja väärtuse vähenemisest tekkinud kahju, v.a LKindlS § 26 lg-s 9 nimetatud juhul) on sellised, mille puhul on kahjustatud isikul võimalik nõuda otse kindlustatud isikult kahju hüvitamist. Autori hinnangul on direktiiv 2009/103/EÜ art 3 lg-ga 1 just see vastuolus, kui kindlustatud isik vastutab kindlustusjuhtumi põhjustamise eest, kuid erinevatel põhjustel (nt eesmärgiga piirata kindlustusandja täitmise kohustust ebatüüpiliselt suurte kahjude puhul, kahju kindlaks tegemise keerukuse tõttu või jääb välistuse põhjus üldse arusaamatuks) pannakse kahjustatud isik olukorda, kus lõpp-astmes sõltub talle sõidukiga põhjustatud kahju hüvitamine sellest, kas kahju põhjustanud isik on üldse maksevõimeline ning koostööaldis või tuleb pöörduda kohtusse. Selle vältimiseks ning kahjustatud isikute kaitse eesmärgi tagamiseks tuleb autori hinnangul seadusandjal need välistused kriitilise pilguga üle vaadata ning leida lahendus, kuidas kahjustatud isikule saaks hüvitatud kogu kindlustusjuhtumiga põhjustatud kahju, mille eest kindlustatud isik vastavalt tsiviilvastutussüsteemile vastutab.

Kuigi autor ei täheldanud liidu õigusega vastuolu LKindlS § 33 p-i 1 puhul, siis täheldas autor vastuolu Euroopa Kohtu praktikaga LKindlS § 32 lg 3 puhul, mis on aluseks mittevaralise kahju hüvitamise määramisel, sest kuigi selles on sätestatud eelduslikud summad, siis praktikas lähtutakse neist liiga tihti kui fikseeritud maksimummääradest, mis on autori hinnangul vastuolus kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga. Seega tuleks loobuda mittevaralise kahju hüvitamise suuruse määramisel LKindlS-st § 32 lg-st 3 ning lähtuda üksnes VÕS § 134 lg-st 2. Õigusselguse huvides tuleb autori hinnangul täiendada LKindlS-i sättega, mis viitab hukkunu või kahjustatud isiku lähedaste vahetule nõudeõigusele kindlustusandja vastu, sest praeguste sätete grammatiliste tõlgendamise kohaselt on mittevaralise kahju hüvitamise nõude esitamise õigus üksnes kahjustatud isikul, mis on vastuolus Euroopa Kohtu praktikaga.

Neljandas ptk-s järeldas autor, et Eesti õigussüsteemis pole kahjustatud isiku osa arvestamisel liiklusõnnetuse toimumises mindud vastuollu direktiivide ja Euroopa Kohtu praktikaga, sest

seada tehakse läbi juhtumipõhise hindamise. Autor leidis, et kuigi Euroopa Kohtu praktika kohaselt on lubatud kahjustatud isiku osa arvestada üksnes erandlikel asjaoludel, siis sellega ei ole vastuolus poolte kahju hüvitise suuruse määramisel arvestada vähemalt sõidukitest tulenevaid käitamisriske olukorras, kus mõlemad pooled on sõiduki valdajad ning liiklusõnnetus ei kujutanud endast ühe poole jaoks vältimatut sündmust. Lisaks on võimalik arvestada ka kaassõitja, jalakäija ja jalgratturi ehk direktiivi art 12 mõistes eriti kaitsetu kahjustatud isiku osaga talle kahju tekkimises hüvitise suurust kindlaks määrares. Sõiduki valdajatega võrreldes nõrgemat positsiooni omavate liiklejate osa arvestamist uurides tuvastas autor, et kuivõrd nt jalakäija/jalgratturi jaoks tähendab liiklusõnnetus tavaliselt vähemalt tervisekahjustust/kehavigastust, siis saab vastavalt VÕS § 139 lg-le 3 tema osa hüvitise vähendamisel arvestada üksnes tahtluse või raske hooletuse korral. Autor leiab, et praktikas on probleemiks see, et kindlustusandjad ei kohalda VÕS § 139 lg-t 1 ning nad määravad liiklusõnnetuse juhtumeid käsitledes üldjuhul poole, kes täielikult vastutab ja poole, kes on üksnes kahjustatud isikuks. See on autori hinnangul kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgiga vastuolus, sest kui mõlemad isikud on tegelikult ka kahjustatud isikuteks, siis ei ole ühele poolele täielikult vastutuse omistamine õiglane.

Autor tõdeb, et LKindIS-s sätestatud kindlustusandja täitmise kohustuse piirangud vajavad esimesel võimalusel, arvestades direktiive ja Euroopa Kohtu praktikat, Eesti seadusandja tähelepanu ning ajakohastamist. Seda eelkõige direktiivide kahjustatud isikute kaitse tagamise eesmärgi valguses. Seadusandja eesmärk peaks olema kahjustatud isikule võimalikult tõhus kahju hüvitamise menetlus ning vältida tuleks olukorda, kus osa kahju hüvitab kindlustusandja ning ülejäänud osa saamine sõltub kahju põhjustanud isiku maksevõimekusest ning muudest asjaoludest. Autori poolt tehtud ettepanekud võimalike lahenduste osas võiksid käsitleda direktiivi (EL) 2021/2118 ülevõtmise menetluses, arvestades, et nimetatud direktiivi järgimiseks vajalikud normid tuleb võtta vastu ja avaldada hiljemalt 23. detsembriks 2023.

# **LIMITATIONS OF INSURER'S PERFORMANCE OBLIGATION FROM MOTOR INSURANCE ACT IN VIEW OF RELEVANT CASE LAW OF THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE**

## **Abstract**

Motor insurance is the most common compulsory liability insurance in Estonia, and with good reason - in 2022, a record number of traffic accidents took place in Estonia, of which 37 088 were considered an insured event of motor insurance. As is appropriate to insurance, the insurer also plays a central role in motor insurance, who is obligated to compensate the injured person instead of the policyholder for damage to the extent and under the conditions provided by the Motor Insurance Act. The scope and limitations must be understood as the limitations of the insurer's performance obligation.

The directives of the European Union significantly influence the motor insurance regulating norms, the purpose of which is to harmonize the rules of insurance against civil liability for motor vehicle accidents in the Member States. The Motor Insurance Act regulating motor insurance in Estonia since 2014 is related to Directive 2009/103/EC, Article 3 of which obliges Member States to take measures to ensure that the civil liability arising from damage caused by all vehicles normally based in its territory is covered by insurance. In addition to Directive 2009/103/EC, Directive (EU) 2021/2118, adopted in 24.11.2021, is important in this thesis, the regulations necessary to comply with it must be adopted and published by the Member States no later than 23.11.2023. Since Directive 2009/103/EC works well as a whole, the amending directive did not change it, but supplemented it, and thus the author has drawn attention to the appropriate additions during the thesis.

The European Court of Justice has explained that the motor insurance directives have two objectives, which are to ensure the liberalization of the movement of goods and the protection of persons injured in an accident caused by a vehicle. The second mentioned objective also has a central role in this master's thesis, because since the Union legislator has constantly requested and strengthened it, it is important that the norms of the Motor Insurance Act, which have been in force in Estonia for nearly 10 years, and their interpretation are in compliance with the European Union law. No one has previously analyzed the provisions of the Motor Insurance Act limiting the insurer's performance obligation from the point of view of whether they are in

accordance with the European Union law, considering the previously mentioned objective of protecting injured persons.

As a result of the above, the aim of the author of this thesis was to come to a conclusion whether the limitations of the insurer's performance obligation derived from the Motor Insurance Act are, considering the practice of the European Court of Justice, in accordance with the motor insurance directives and the objective of protecting injured persons. In addition, the author researched whether in European Union law it is considered possible in the case of motor insurance cover to take into account the part of the injured person when they are damaged by a motor vehicle, as far as in practice it is done in Estonia based on § 139 in the Law of Obligations Act. The author hypothesized that the limitations of the insurer's obligation due to the Motor Insurance Act are in accordance with the motor insurance directives and their meaning. In order to confirm or refute this hypothesis, the author raised two research questions: (i) what is the content of the limitations of the insurer's obligation to fulfill due to the motor insurance; and (ii) do the motor insurance directives allow the insurer's performance obligation to be limited in this way?

In writing this thesis, the author mainly used the comparative research method. First, the author determined the provisions of the Motor Insurance Act, which exclude the insurer's performance obligation. Next, the author examined the motor insurance directives in force in the European Union and the current directives 2009/103/EC and (EU) 2021/2118. Having familiarized themselves the domestic and European Union legislation, the author began to work through the practice of the Supreme Court of Estonia and the European Court of Justice. In order to obtain a more complete picture, the author also worked through other legal material, which included various *Juridica* articles, law commentaries and materials analyzing the decisions of the European Court of Justice. The quantitative research method was present in this thesis as well, expressed in the use and analysis of statistical data from the Estonian Motor Insurance Bureau. The final phase included drawing conclusions by comparing the laws of Estonia and the European Union in order to survey the accordances and contradictions that should be noted by the Estonian legislator.

The established hypothesis that the limitations of the insurer's obligation due to the Motor Insurance Act are in accordance with the motor insurance directives and their meaning, was not confirmed in relation to the practice of the European Court of Justice. The author identified

that there are partial inconsistencies with the European Union law in the Motor Insurance Act, as the objective of ensuring the protection of injured persons is at times not met. In order to eliminate the inconsistencies, the author made various proposals during this thesis to supplement or amend the Motor Insurance Act. According to the Motor Insurance Act § 12, the insurer's performance obligation applies to the insurer only when damage is caused to the injured party as a result of an insured event. As a result, the first chapter of the thesis focuses on § 8 subsections 1 and 2 of the Motor Insurance Act, which stipulates the prerequisites and exclusions of an insured event. The content of the aforementioned subsections as limitations of the insurer's performance obligation is to oblige the insurer to compensate the injured party for damage only if the insured event occurs and exclusions do not occur.

The prerequisites for an insured event are, according to § 8 subsection 1 of the Motor Insurance Act: 1. causing damage to a third party; 2. causing damage with a vehicle that is subject to the insurance obligation; 3. causing damage by the realisation of the risk characteristic of the operation of the vehicle in traffic and there is a causal link between the movement or location of the vehicle and the damage caused; 4. causing damage on the road or in another area used for conventional vehicle traffic.

The author concluded that considering the development of the practice of the European Court of Justice in relation to the objective of ensuring the protection of injured persons, the last of the four prerequisites for an insured event limits the insurer's performance obligation, and the phrase "in traffic" should be removed from the third for the sake of legal clarity. Based on the decisions of the European Court of Justice in recent years and in Directive (EU) 2021/2118, the place of occurrence of an insured event is not important if the vehicle was used as a means of transport. Therefore, the verification of the assumption of an insured event should not include an assessment of whether the location of the traffic accident on a road or in another area used for conventional vehicle traffic. Consequently, it would be in accordance with the European Union law if § 8 subsection 1 of the Motor Insurance Act contained only the first three conditions, but only if the phrase "in traffic" was removed from the third prerequisite, otherwise it is possible to interpret the prerequisite in such a way that an insured event is only traffic accidents that occurred in road traffic, which the European Union has clearly denied.

According to § 8 subsection 1 of the Motor Insurance Act, the exclusions of an insured event are: 1. damage caused in a vehicle (incl. aircraft and water craft), except upon driving on or off

a ferry engaged in regular services; 2. damage caused in a place closed and separated for racing, training or another similar event; 3. damage caused in the territory of an aerodrome closed for traffic; 4. damage caused on the road or in another area used for conventional vehicle traffic at a time when the area was closed for public traffic, and if the vehicle with which the damage was caused, is used in field or construction work or another similar purpose and the damage was caused directly in the course of performance of work.

Of the exclusions, there is no conflict with the European Union law in the case of the fourth exclusion, which, due to its mandatory requirements, is more favorable for the injured party than what is required by the directive. In accordance with Directive (EU) 2021/2118, the second exclusion must be supplemented, according to which the organizer of the activity or another person must have entered into an alternative insurance or guarantee agreement that covers the damage caused to a third party. The first and third exclusions are partially contrary to the European Union law, because although according to the new directive it is possible to exempt vehicles from the insurance obligation that are only used in an area with limited access, an exclusionary circumstance cannot be the location of an insured event as such.

In the second chapter of this thesis, the author first researched whether there have come instructions from the European Union level on the civil liability of the driver who caused the insured event, as it is limited to three bases in § 23 subsection 1 of the Motor Insurance Act. Based on the analysis of the practice of the European Court of Justice, the author established that the objective of the motor insurance directives is not the harmonization of the civil liability systems, however the Member States must ensure the objective of protecting the injured persons. Domestic legislation must not clearly exclude the injured person's right to receive compensation from the insurer or disproportionately limit it.

According to § 23 subsection 1 of the Motor Insurance Act, the insurer's performance obligation is limited in such a way that if the insured person is not liable towards the injured party on the basis listed therein, the injured party may not file a claim for compensation against the insurer in the case of an insured event. Such bases are: 1. § 1057 of the Law of Obligations Act; 2. the provisions of the Law of Obligations Act regarding lawfully and wrongfully caused damage; 3. contract for the carriage of passengers.

The author concluded two problematic points regarding possible inconsistencies with the provision of the legal bases of the liability of the insured person in this way. First, in § 5 of the Motor Insurance Act the vehicles exempt from insurance obligation are military and police vehicles, whose occupiers are liable for damage caused in public relations based on the provisions of the State Liability Act. This means that in the event of a traffic accident, the Estonian Motor Insurance Bureau compensates the damage according to § 45 subsection 2 of the Motor Insurance Act, but only if the damage was caused by an uninsured vehicle. In practice, however, military and police vehicles stipulated in § 5 of the Motor Insurance Act are often insured. Thus, the injured party is in a situation where he can claim compensation only from the insured person, but not from the insurer, due to the fact that provisions of the State Liability Act have not been included in § 23 of the Motor Insurance Act as a basis for possible liability, i.e. the injured party cannot use the direct right of claim provided in Directive 2009/103/EC in Article 18. Therefore, § 23 subsection 1 of the Motor Insurance Act should be supplemented with point 4, according to which the injured party may file a claim for compensation against the insurer in the case of an insured event, if the person insured with motor insurance is liable on the basis of the State Liability Act. Second, the author observed that, although it is not a contradiction with the law of the European Union, considering the ratio of driver and passengers provided in the directive, the provisions of the Motor Insurance Act seem to be disproportionate, according to which the insurer reimburses the medical institution for the medical expenses of the driver who caused the insured event, but which is not done for the medical expenses of the passengers if the the driver is found not at fault. Thus, the author finds that the Motor Insurance Law should be supplemented in such a way that the insurer would compensate the medical expenses caused to the passengers regardless of the fault of the person who caused the damage.

In the third chapter, the author focused on § 33 of the Motor Insurance Act, where the insurer's performance obligation is the most clearly limited, this due to the 12 cases listed that are not eligible for compensation based on the Motor Insurance Act, i.e. cases where the insurer's performance obligation is excluded. Considering the aim of this thesis it was important to determine the content of these exclusions and whether the exclusion of the insurer's performance obligation in this way can be in accordance with Article 3 of Directive 2009/103/EC, according to which the damage that the insured person is liable for as a result of

the use of the vehicle must be covered by the motor insurance according to the domestic civil liability system.

To start with, the author examined the exclusions related to the question of whom/what the damage has been caused to. Such exclusions are: 1. damage arising from the worsening of the quality of the environment; 2. damage inflicted upon oneself; 3. damage or destruction of property caused to the owner of the vehicle which was driven by the possessor of the vehicle. The author noticed a partial contradiction with the directive only regarding the third exclusion, because according to Article 12, paragraph 3 of Directive 2009/103/EC, the owner of the vehicle should be compensated by the insurer for personal injuries and damage to property, if he was injured as a pedestrian, cyclist or as another non-motorised user of the roads. Therefore, according to the opinion of the author, the exclusion should be supplemented in such a way that it does not apply if the damage was caused to the owner of the vehicle while they were a user of the roads as a pedestrian, cyclist or in another non-motorised way. Secondly, the author examined the exclusions which are due to the way the damage was caused. These exclusions are: 1. damage inflicted to the vehicle or another thing by the impact of a stone or another object on the road; 2. damage that does not constitute damage characteristic of damage caused by a vehicle as a major source of danger, except for damage caused to another vehicle by a door of a vehicle. The author concluded that the first of these should be compensated by the insurer if the injured party can prove a causal connection between the damage and the use of the vehicle. The second is redundant and should be excluded from the law. The reasoning for this, firstly, is that it duplicates the content of the prerequisite of an insured event provided in § 8 subsection 1 point 2 in the Motor Insurance Act, if it is not fulfilled, it is not possible to reach the mentioned exclusion. Secondly, damage caused to another vehicle is provided as an exception to the exclusion, which according to the practice of the European Court of Justice is classified as damage caused as a result of the use of the vehicle anyway, and it is not specified that the injured party must be the owner of the other person's vehicle.

Thirdly, the author examined the exclusions provided in § 33 of the Motor Insurance Act, which are related to their nature. These exclusions are: 1. damage exceeding the sum insured specified in § 25 of the Motor Insurance Act; 2. damage arising from damage to or destruction of money, securities, works of art and precious metal objects, except personal necessities; 3. loss of income, except the loss of income due to the causing of death, health damage or a bodily injury to the extent provided for the Motor Insurance Act; 4. damage specified in subsection 4 of §

132 of the Law of Obligations Act; 5. damage arising from the deterioration of further economic opportunities, except for the compensation for incapacity for work in the event of partial work ability or no work ability specified in § 28 of the Motor Insurance Act; 6. damage arising from a decrease of the value of the damaged thing, except in the event specified in subsection 9 of § 26 of the Motor Insurance Act; 7. damage the prevention of which is not the purpose of following traffic rules, for instance damage arising from the fact that, due to the insured event, the injured party fails to perform a contract concluded with a person who was not involved in the insured event. The author did not identify a contradiction with the objective of protecting injured persons, only for the first exclusion because it is directly taken from the directive. In the case of the third exclusion, the author observed a partial contradiction with the European Union law, because it is not excluded that the insured person is liable according to the civil liability system in other cases than the exceptions provided for in it. In the author's opinion, the seventh should be invalidated for the sake of legal clarity, because in order for the insured person to be liable for the compensation of the damage caused to the injured party by the insured event, it is not necessary to identify a provision of the Traffic Act that the insured person has violated.

All other exclusions are those in which the injured party can claim damage cover directly from the insured person. In the opinion of the author, this is directly contrary to Article 3, section 1 of Directive 2009/103/EC, where the insured person is responsible for causing an insured event, but for different reasons the injured person is put in a situation where in the final stage compensation for the damage caused to him by the vehicle depends on whether the person who caused the damage is able to pay and be cooperative, or whether they have to go to court. In order to avoid this and ensure the objective of protecting injured person, in the opinion of the author, the legislator must review these exclusions with a critical look and find a solution so that the injured party can be compensated for all the damage caused by the insured event, of which the insured person is responsible for according to the civil liability system.

In addition, the author observed a contradiction with the practice of the European Court of Justice in the case of § 32 subsection 3 of the Motor Insurance Act, which is the basis for determining compensation for non-proprietary damage, because although there are stipulated presumptive amounts, in practice they are too often based on fixed maximum amounts, which, in the author's opinion, contradicts the objective of protecting injured persons. Therefore, § 32 subsection 3 of the Motor Insurance Act should be declared invalid and determining

compensation for non-proprietary damage should be based on § 134 subsection 2 of the Law of Obligations Act. In the interest of legal clarity, the Motor Insurance Law should be supplemented with a provision, that refers to the immediate right of claim of the relatives of the deceased or injured person against the insurer, because according to the grammatical interpretation of the current provisions, only the injured person has the right to submit a claim for non-proprietary damage compensation, which is contrary to the practice of the European Court of Justice.

In the last chapter, the author analyzed whether on the basis of § 139 of the Law of Obligations Act, the consideration of the injured party's share in the occurrence of an insured event when assessing the amount of compensation is in accordance with the European Union law. The author concluded that as long as it is done in proportion to the case-by-case assessment without norms that automatically exclude compensation, then there is no contradiction with the European Union law, because a Member State has the right to establish the civil liability system valid in its own country. In addition, it is in accordance with the law of the European Union to take into account the part of the passenger, pedestrian and cyclist, i.e. the particularly vulnerable injured person in the sense of Article 12 of the directive, when determining the amount of compensation in the event of damage to him.

The author hopes that this thesis will help draw attention to the problem areas regarding the limitations of the insurer's performance obligation, in which they are not fully in accordance with the European Union law. The proposals made in the work regarding possible solutions should be considered as soon as possible, but no later than when adopting Directive (EU) 2021/2118, considering that the necessary norms to comply with the said directive must be adopted and published by December 23, 2023 at the latest.

# KASUTATUD MATERJALIDE LOETELU

## Kasutatud kirjandus

1. Buckley, A. J. Passenger Liability, the MIBI and the State. – Irish Business Law Quarterly 2007/2.
2. Gürses, Ö. The Law of Compulsory Motor Vehicle insurance. Informa Law from Routledge Books: 2020.
3. Haavasalu, K. Vastutuskindlustus Eesti ja Saksa õiguses: kindlustushüvitise väljamaksmisest vabanemise alused. Juridica II/2007.
4. Kardmaa, E. Liiklemiseks kasutatava ala määratlemine liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi tuvastamisel. Magistritöö. Tartu: 2022.
5. Karon, K. Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevahalise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korra. Magistritöö. Tallinn: 2020.
6. Laaring, M. Riigivastutuse seaduse muutmisvajaduse analüüs. Justiitsministeerium: Tallinn 2009, lk 14. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.just.ee/media/451/download> (20.03.2023).
7. Lahe, J., jt. Liikluskindlustuse seadus. Komm vlj. Tallinn: Juura: 2017.
8. Lahe, J. Kohustusliku vastutuskindlustuse sfääri laienemine. Tähelepanekuid patsiendikindlustuse kohta). - Juridica 2022/8.
9. Lahe, J. Liikluskahju hüvitamise kontseptsioon: kas oodata on paradigma muutust? Juridica 7/2018.
10. Lahe J., Tampuu T. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Märkusi võlaõigusseaduse 7. peatüki kommentaaride kohta. - Juridica 2007/5.
11. Luik, O.-J., Värv, A. Mittevahalise kahju hüvitise määrad liikluskindlustuses. Juridica 2021/9.
12. Mantrov, V. A Victim of a Road Traffic Accident not Fastened by a Seat Belt and Contributory Negligence in the EU Motor Insurance Law. European Journal of Risk Regulation 2014, 5(1). Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.jstor.org/stable/24323497> (25.03.2023).
13. Mantrov, V. Clarifying the Concept of Victim in the Motor Vehicle Drivers' Liability Insurance: The ECJ's Judgment in Case C-442/10. European Journal of Risk Regulation 2012, 3(2). Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.jstor.org/stable/24323225> (07.04.2023).

14. Mantrov, V. Is 142 Euro Equal to 350 000 Euro? The CJEU Interpretation of “Personal Injury” and “Injured Party” in EU Motor Insurance Law: Case C-277/12, Vitālijs Drozdovs v Baltikums AAS, Judgment of 24 October 2013, nyr. European Journal of Risk Regulation 2014, 5(3). Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.jstor.org/stable/24323470> (05.04.2023).
15. Primorac, Ž. Normal function of a vehicle as a means of transport or a machine for carrying out work in motor third party liability insurance with special regard to the latest rulings of the court of justice of the European Union. EU and Comparative law issues and challenges series: 2018/2. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/eucmlihs2&div=17&id=&page=> (07.04.2023).
16. Reinik, T. Vastutus ja kahju hüvitamine enam kui kahe mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral. Magistritöö. 2021.
17. Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2017.
18. Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. Juricica III/2003.
19. Tera, A. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi mõiste liikluskindlustuse seaduses Euroopa Kohtu asjakohase praktika valguses. Magistritöö. Tartu: 2022.
20. Tigasson, T. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävimise ja mittevaralise kahju tekkimise korral. Magistritöö. Tartu: 2017.
21. Varul, P., jt. Asjaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2014.
22. Varul, P., jt. Võlaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2016.
23. Varul, P., jt. Võlaõigusseadus II. Komm vlj. Tallinn: Juura 2019.
24. Varul, P., jt. Võlaõigusseadus IV. Komm vlj. Tallinn: Juura 2020.
25. Värk, V. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. Juridica 2004/6.
26. Värv, A., Luik, O.-J. Mittevaralise kahju liikluskindlustuses hüvitamise nõudeõiguslikud probleemid. Juridica 5/2021.

### **Kasutatud õigusaktid**

27. Asjaõigusseadus – RT I, 23.12.2022, 5.
28. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiv 2000/26/EÜ „Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide

õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta.“ – ELT L 181/65.

29. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ “Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta” – ELT L 263/11.
30. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv (EL) 24. novembri 2021. aasta 2021/2118 “Millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta” – ELT L 430/1.
31. Liikluskindlustuse seadus – RT I, 31.03.2022, 6.
32. Liiklusseadus – RT I, 20.06.2022, 70.
33. Riigivastutuse seadus – RT I, 17.12.2015, 76.
34. Tervishoiuteenuse osutaja kohustusliku vastutuskindlustuse seadus. – RT I, 20.06.2022, 83.
35. Tsiviilseadustiku üldosa seadus – RT I, 20.06.2022, 32.
36. Võlaõigusseadus – RT I, 02.12.2022, 7.

### **Kasutatud Euroopa Kohtu praktika**

37. EKm C-158/01, *Catherine Withers versus Samantha Delaney ja Motor Insurers' Bureau of Ireland*, ECLI:EU:C:2002:580.
38. EKm C-96/12, *Domingos Freitas ja Maria Adília Monteiro Pinto versus Companhia de Seguros Allianz Portugal SA*, ECLI:EU:C:2013:199.
39. EKm C-431/18, *María Pilar Bueno Ruiz, Zurich Insurance PL, Sucursal de España, versus Irene Conte Sánchez*, ECLI:EU:C:2019:1082.
40. EKm C-375/20, *Liberty Seguros, Companhia de Seguros y Reaseguros SA – Sucursal em Portugal, anciennement Liberty Seguros SA versus DR, en présence de: Fundo de Garantia Automóvel, jt*, ECLI:EU:C:2021:861.
41. EKm C-688/20, *HG, TC versus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, ECLI:EU:C:2021:897.
42. EKo C-348/98, *Vitor Manuel Mendes Ferreira ja Maria Clara Delgado Correia Ferreira versus Companhia de Seguros Mundial Confiança SA*, ECLI:EU:C:2000:442.
43. EKo C-537/03, *Katja Candolin, jt versus Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, Jarno Ruokoranta*, ECLI:EU:C:2005:417.

44. EKo C-356/05, *Elaine Farrell versus Alan Whitty, jt*, ECLI:EU:C:2007:229.
45. EKo C-484/09, *Manuel Carvalho Ferreira Santos versus Companhia Europeia de Seguros SA*, ECLI:EU:C:2011:158.
46. EKo C-409/09, *José Maria Ambrósio Lavrador, Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio versus Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA*, ECLI:EU:C:2011:371.
47. EKo C-442/10, *Churchill Insurance Company Limited versus Benjamin Wilkinson, Tracy Evans versus Equity Claims Limited*, ECLI:EU:C:2011:799.
48. EKo C-300/10, *Vítor Hugo Marques Almeida versus Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, jt*, ECLI:EU:C:2012:656.
49. EKo C-362/11, *Serafim Gomes Oliveira versus Lusitânia – Companhia de Seguros, SA*, ECLI:EU:C:2013:184.
50. EKo C-277/12, *Vitālijs Drozdovs versus Baltikums AAS*, ECLI:EU:C:2013:685.
51. EKo C-22/12, *Katarína Haasová versus Rastislav Petrík, Blanka Holingová*, ECLI:EU:C:2013:692.
52. EKo C-162/13, *Damijan Vnuk versus Zavarovalnica Triglav d.d*, ECLI:EU:C:2014:2146.
53. EKo C-506/16, *José Joaquim Neto de Sousa versus Portuguese State*, ECLI:EU:C:2017:642.
54. EKo C-503/16, *Luís Isidro Delgado Mendes versus Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA*, ECLI:EU:C:2017:681.
55. EKo C-514/16, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade jt versus José Manuel Proença Salvador jt*, ECLI:EU:C:2017:908.
56. EKo C-334/16, *José Luis Núñez Torreiro versus AIG Europe Limited, Sucursal en España jt*, ECLI:EU:C:2017:1007.
57. EKo C-648/17, *„BTA Baltic Insurance Company“ AS versus „Baltijas Apdrošināšanas Nams“ AS*, ECLI:EU:C:2018:917.
58. EKo C-100/18, *Linea Directa Aseguradora SA versus Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, ECLI:EU:C:2019:517.
59. EKo C-383/19, *Powiat Ostrowski versus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, ECLI:EU:C:2021:337.
60. EKo C-923/19, *Van Ameyde España SA versus GES Seguros y Reaseguros SA*, ECLI:EU:C:2021:475.

61. EKo C-707/19, *K. S. versus A. B.*, ECLI:EU:C:2021:405.

62. EKo C-577/21, *LM, NO versus HUK-COBURG-Allgemeine Versicherung AG*,  
ECLI:EU:C:2022:992.

### **Kasutatud Eesti kohtute praktika**

#### Riigikohtu lahendid

- 63. RKKKo 12.11.2019, 1-187833.
- 64. RKKKo 23.09.2021, 1-20-2438.
- 65. RKKKo 07.10.2022, 1-21-3082.
- 66. RKTkm 16.10.2013, 3-2-1-103-13.
- 67. RKTko 21.11.2005, 3-2-1-111-05.
- 68. RKTko 30.11.2005, 3-2-1-123-05.
- 69. RKTko 26.09.2006, 3-2-1-53-06.
- 70. RKTko 18.04.2007, 3-2-1-27-07.
- 71. RKTko 02.03.2011, 3-2-1-161-10.
- 72. RKTko 07.06.2011, 3-2-1-35-11.
- 73. RKTko 19.03.2013, 3-2-1-7-13.
- 74. RKTko 10.04.2013, 3-2-1-21-13.
- 75. RKTko 11.03.2015, 3-2-1-173-14.
- 76. RKTko 25.05.2015, 3-2-1-46-15.
- 77. RKTko 26.11.2015, 3-2-1-64-15.
- 78. RKTko 16.12.2015, 3-2-1-150-15.
- 79. RKTko 13.12.2017, 2-16-3600/32.
- 80. RKTko 07.03.2018, 2-13-11524.
- 81. RKTko 06.06.2018, 2-16-14655.
- 82. RKTko 26.10.2021, 2-19-7379.
- 83. RKTko 20.05.2022, 2-19-19203.
- 84. RKÜkm 15.06.2010, 3-2-4-1-10.

#### Ringkonnakohtute lahendid

- 85. TlnRnKo 27.11.2007, 2-07-8695/10.
- 86. TlnRnKo 08.02.2011, 2-09-66992/20.
- 87. TlnRnKo 05.10.2012, 2-12-5891/19.

88. TlnRnKo 25.02.2015, 2-13-32678/36.
89. TlnRnKo 31.07.2015, 2-13-26792/52.
90. TlnRnKo 14.09.2015, 2-14-11781/21.
91. TlnRnKo 22.02.2016, 1-15-7843/22.
92. TlnRnKo 11.04.2017, 2-15-288/44.
93. TlnRnKo 30.01.2020, 2-16-122492/53.
94. TlnRnKo 11.11.2020, 2-19-915/62.
95. TlnRnKo 27.11.2020, 2-19-19202/30.
96. TrtRnKo 13.12.2012, 2-09-55061/38.
97. TrtRnKo 09.03.2020, 2-19-742/34.
98. TrtRnKo 16.03.2022, 2-20-7042/86.

#### Maakohtute/Halduskohtute lahendid

99. HMKo 24.03.2014, 2-13-45090/18.
100. HMKo 05.10.2015, 2-14-31614/21.
101. HMKo 23.08.2018, 2-18-7373/11.
102. HMKo 21.01.2019, 2-18-13359/20.
103. HMKo 09.03.2020, 2-18-18175/27.
104. HMKo 04.04.2022, 2-20-8060/20.
105. PMKo 14.12.2022, 1-22-4567/54.
106. TMKo 05.04.2022, 2-20-16324/32.
107. TMKo 01.02.2021, 1-20-278/22.
108. TMKo 11.03.2020, 2-19-129260.
109. TrtHKm 14.08.2019, 3-19-789/6.

#### **Muu materjal**

110. Eesti Kindlustusseltside Liit. Liikluskindlustus. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://kindlustame.ee/kindlustus/liikluskindlustus/> (08.04.2023).
111. Eesti Liikluskindlustuse Fondi liikluskindlustuse statistika 2022. aasta, lk 2. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.lkf.ee/et/statistika> (08.04.2023).
112. Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 31.03.2022, 6, lisa: “Tervisekahjustuse ja kehavigastuste liigitus raskusastmete kaupa.”

113. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu seletuskiri 423 SE. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus> (08.04.2023).
114. Eesti Liikluskindlustuse Fondi sõiduautode ja väikeveokite statistika 2021. aasta, lk 9. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.lkf.ee/sites/default/files/S%C3%B5iduautode%20ja%20v%C3%A4ikeveokite%20statistika\\_2021.pdf?938](https://www.lkf.ee/sites/default/files/S%C3%B5iduautode%20ja%20v%C3%A4ikeveokite%20statistika_2021.pdf?938) (09.04.2023).
115. Eesti Liikluskindlustuse Fondi vastus 29.03.2023. a autori poolt tehtud päringule 15.03.2023. a (kiri autori valduses).
116. Kohtunike Hannes Kirise, Indrek Koolmeistri ja Julia Laffranque'I, eriarvamus Riigikohtu üldkogu otsusele erikogu asjas nr 3-2-4-1-10.
117. Muudatusettepanekute loetelu liikluskindlustuse seaduse eelnõu juurde, 423 SE II.
118. Varblane, K. Kiire inflatsiooni tõttu tekkis uut tüüpi kindlustusvaidlusi. Eesti Liikluskindlustuse Fondi uudised ja teated: 02.02.2023. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.lkf.ee/et/kiire-inflatsiooni-tottu-tekkis-uu-tuupi-kindlustusvaidlusi> (08.04.2023).
119. Varblane, K. Mullu juhtus rekordarv liiklusõnnetusi". Eesti Liikluskindlustuse Fondi uudised ja teated: 13.01.2023. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.lkf.ee/et/mullu-juhtus-rekordarv-liiklus%C3%B5nnetusi-0> (08.04.2023).