

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Elis Kardmaa

Liiklemiseks kasutatava ala määratlemine kindlustusjuhtumi tuvastamisel

Magistritöö

Juhendaja:

Professor Irene Kull

Tartu

2022

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. KOHUSTUSLIKU LIIKLUSKINDLUSTUSEGA KAETUD SÕIDUVAHENDID	9
1.1. Sõiduki mõiste ja kindlustuskohustus	9
1.2. Sõiduki registreerimiskohustus	14
2. TEE JA MUU TAVAPÄRASEKS LIIKLEMISEKS KASUTATAV ALA	18
2.1. Tee kui tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala	18
2.2. Muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala	23
3. LIIKLEMISEKS KASUTATAVA ALA MÄÄRAMINE KAHJU PÕHJUSTAMISEL TÖÖSOORITUSE KÄIGUS	33
3.1. Sõidukiga kahju põhjustamisel kindlustusjuhtumi välistused	33
3.2. Avalikuks liikluseks suletud alad	37
3.3. Sõiduki kasutamise eesmärk	41
3.4. Sõiduki kasutusviis	42
4. LIIKLEMISEKS KASUTATAVA ALA MÄÄRAMINE UUES DIREKTIIVIS (EL) 2021/2118	49
KOKKUVÕTE	58
THE INSURED EVENT DEFINING AND EXCLUSION CAUSED FROM THE PLACE WHERE THE DAMAGE WAS CAUSED ON THE BASIS OF THE MOTOR INSURANCE ACT	63
KASUTATUD LÜHENDID	69
KASUTATUD ALLIKAD	70
Kasutatud kirjandus	70
Kasutatud õigusaktid	71
Kasutatud kohtupraktika	72
Muud allikad	73

SISSEJUHATUS

Kindlustuse eristamine toimub kindlustuslepingu sõlmimise kohustusliku või vabatahtliku iseloomu järgi.¹ Kindlustus jaguneb vabatahtlikuks kindlustuseks, kohustuslikuks kindlustuseks ja sundkindlustuseks. Kohustusliku kindlustuse definitsioon tuleneb võlaõigusseaduse² (edaspidi: VÕS) § 422¹ lg-st 1, mille järgi on kindlustusvõtja seaduses sätestatud juhul kohustatud kindlustuslepingu sõlmima. Eestis on kõige enam levinud ja seetõttu ka olulisemaiks kohustuslikuks kindlustuseks liikluskindlustus.³ Statistika järgi oli 2021. aastal Eestis liikluskindlustuse kindlustusmaksete suuruseks 86 000 000 eurot.

Liikluskindlustuse seaduse⁴ (edaspidi: LKindlS) §-st 12 tulenevalt kohustub kindlustusandja hüvitama kindlustatud isiku asemel kahjustatud isikule kahju, mis on tekkinud kindlustusjuhtumi tagajärjel. Seega on tegemist tsiviilõigusliku vastutuskindlustusega, millega hüvitatakse kindlustuskohustusega sõidukiga liikluses kolmandale isikule tekitatud kahju.⁵ Kindlustusandja hüvitamiskohustuse tekkimiseks peab tegemist olema kindlustusjuhtumiga.

Kindlustusandja täitmiskohustuse aluseks olevad eeldused on reguleeritud LKindlS-s. LKindlS § 8 lg 1 järgi on kindlustusjuhtumiks kolmandale isikule kahju tekitamine juhul, kui samal ajal esinevad järgmised tingimused: kahju on tekitatud sõidukiga, mille suhtes kehtib LKindlS-st või sõiduki põhiasukoha riigi õigusaktist tulenev kindlustuskohustus (p 1); kahju on tekitatud sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega ja esineb põhjuslik seos sõiduki liiklemise või paiknemise ning tekitatud kahju vahel (p 2) ja kahju on tekitatud teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal (p 3).

LKindlS § 8 lg-s 2 on esitatud loetelu välistustest, mille esinemise korral liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiga tegemist ei ole. LKindlS § 8 lg 2 välistab kindlustusjuhtumina kahju põhjustamise sõidukis, sealhulgas õhu- ja veesõidukis, välja arvatud liinivedu tegevale parvlaevale peale- või mahasõidul (p 1); paigas, mis on suletud ja eraldatud võistluseks, treeninguks või muuks samalaadseks ürituseks (p 2); avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil (p 3) või teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see ala on avalikule liiklusele suletud, ning kui sõidukit, millega kahju põhjustati, kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadisel eesmärgil ja kahju põhjustatakse vahetult

¹ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2017, lk 17.

² Võlaõigusseadus. – RT I, 08.12.2021, 11.

³ Eesti Kindlustusseltside Liit, Eesti Liikluskindlustuse Fond. Eesti kindlustusturg 2021. aastal. Arvutivõrgus kättesaadav: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Kindlustusturg_2021.pdf?407. (13.03.2022)

⁴ Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 13.03.2019, 14.

⁵ J. Lahe, O-J. Luik. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018: lk 171.

töösoorituse käigus (p 3). Seega ei kuulu kindlustusjuhtumi alla liikluskindlustuse tähenduses õnnetuse põhjustamine igasugusel teel ning mis tahes olukorras.

LKindLS-e normide aluseks on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ⁶ (edaspidi: Direktiiv), mis sisaldab sätteid mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuse ja sellise vastutuse kindlustamiskohustuse täitmise kohta. Euroopa Liit hakkas looma liikmesriikidele ühtset liikluskindlustuse süsteemi alates 1972. aastast, mil jõustus Euroopa Nõukogu direktiiv 72/166/EMÜ⁷. Euroopa Liidus on liikluskindlustus üks kõige enam liikmesriikide vahel harmoneeritud valdkond – liikluskindlustust peetakse oluliseks teguriks, mis aitab kaasa ühisturu korrapärasele funktsioneerimisele ning toetab isikute vaba ja turvalist liidusisest liikumist.⁸

Euroopa Liidu direktiiv on iga liikmesriigi suhtes siduv, kuid jätab vormi ja meetodite valiku selle riigi ametiasutustele.⁹ Liikmesriigid peavad täiendama oma õigust, tagamaks direktiivi eesmärgi saavutamist.¹⁰ Seega peavad LKindLS sätted olema kooskõlas Euroopa Liidu liikluskindlustust puudutavate direktiividega.¹¹ Seadust kui riigisisest õigust tuleb tõlgendada kooskõlas direktiiviga.¹² Kuna direktiiv otsesõnu kõiki olukordi reguleerinud ei ole ega saagi, peab riigisisese õiguse tõlgendamisel lähtuma ka Euroopa Liidu direktiivi eesmärkidest. Analüüsidest Eesti kohtute poolt tehtud liikluskindlustust puudutavaid lahendeid, võib väita, et Eesti kohtupraktikas ei järgita LKindLS § 8 lg 1 p 3 ja LKindLS § 8 lg 2 p 4 tõlgendamisel alati Euroopa Kohtu lahendeid, mis puudutavad liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi alt välistamist kindlustusjuhtumi toimumiskoha ja liikumise eesmärgi järgi.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16.09.2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilkindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. – ELT L 263, 07.10.2009, lk 11-31.

⁷ Euroopa nõukogu direktiiv 72/166/EMÜ, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta. – EÜT L 103, 02.05.1972, lk 1-4.

⁸ Seletuskiri liikluskindlustuse seaduse eelnõu 423 SE juurde, lk 5. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus>. (03.02.2022)

⁹ Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioon. - ELT C 326, 26.10.2012, art 288 lg 3.

¹⁰ J. Laffranque. Euroopa Liidu õigussüsteem ja Eesti õiguse koht selles. Tallinn: Juura 2006, lk 275.

¹¹ Euroopa Parlament ja nõukogu on varem võtnud vastu viis liikluskindlustust puudutavat direktiivi. 16.09.2009 võeti vastu kuues Euroopa ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, millega tühistati varasemad viis direktiivi ja liikluskindlustuse aluspõhimõtted kodifitseeriti ühte direktiivi.

¹² Vt näiteks EKo C-14/83, *Von Colson ja Kamann vs Land Nordrhein-Westfalen*, p 26; EKo C-282/10, *Dominguez*, p 23; EKo C-306/12, *Spedition Welter*, p-d 29-30.

Käesoleva töö eesmärgiks on kindlaks teha, kas LKindlS § 8 lg 1 p 3 vastab Direktiivi¹³ art 3 lg-s 1 sätestatud liikluskindlustuse tsiviilvastutuse nõuetele seoses sõidukiga kahju tekitamise kohaga. Vastavalt Direktiivi art 3 lg-le 1 võtab iga liikmesriik Direktiivi artiklit 5 arvestades tarvitusele kõik vastavad meetmed, tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustustega. Kuna LKindlS § 8 lg 1 p 3 on tihedalt seotud LKindlS § 8 lg 2 p-st 4 tuleneva välistusega, on töös analüüsitud nii LKindlS § 8 lg 1 p 3 kui ka LKindlS § 8 lg 2 p 4. Töös on välja toodud liikluskindlustust puudutava riigisisese õiguse ja Euroopa Liidu õiguse ühisosad ning vastuollu minevate sätete analüüs. Eelnevast tulenevalt on töös esitatud ettepanekuid, kuidas tõlgendada LKindlS-st nii, et see oleks kooskõlas Direktiiviga.

LKindlS § 8 lg 1 p-st 3 tulenev tingimus, et kindlustusjuhtumiga on tegemist, kui ala, millel sõidukiga kahju põhjustatakse, on liiklemiseks kasutatav ala. Seetõttu on vajalik analüüsida, millised alad on sõidukiga liiklemiseks kasutatavad alad. Seejuures tuleb arvestada, kuidas on tõlgendanud Direktiivi art 3 lg 1 Euroopa Kohus. Kuna liiklemiseks kasutatavate alade määratlemine sõltub sellest, millised sõidukid seal liikleavad, siis on esmalt vajalik kindlaks teha, milliste sõidukite puhul on tegemist „sõidukiga“ LKindlS järgi. Sõidukiga liiklemiseks kasutatavad alad on nii tee kui muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala. Leides, millised on mõlema mõiste eeldused, saab hinnata, kas need vastavad Euroopa Kohtu tõlgendusele seoses Direktiiviga. LKindlS § 8 lg 2 esinevad välistused mõjutavad kindlustusjuhtumi tuvastamist, kuna on sättest tulenevad lisatingimused, millega kitsendatakse liiklemiseks kasutatava ala mõistet. Seejuures tuleb hinnata iga punkti vastavust Direktiivi art 3 lg-le 1. Analüüsides LKindlS § 8 lg 1 p 3 ja § 8 lg 2 tõlgendamist kohtupraktikas, selgub, kas riigisisene õigus on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega, mis käsitleb kindlustusjuhtumi määratlemist tulenevalt sõidukiga kahju tekitamise kohast.

Magistritöö õigusliku probleemi lahendamiseks on kasutatud kaht erinevat meetodikat. Esiteks antakse LKindlS § 8 lg 1 p-le 3 ja lg 2 p-le 4 ning Direktiivi art 3 lg-le 1 sisu grammatilise, süstemaatilise ja teleoloogilise tõlgendamise abil. Eelnevatest tõlgendamismeetoditest võib jääda nimetatud sätete sisustamiseks väheks, mistõttu on töös kasutatud ka kohtulahendite empiirilist uurimist. Magistritöös on analüüsitud Eesti kohtute peamiselt viimase kümne aasta vastavaid lahendeid, selgitamaks, kuidas on kohtud sisustanud eelnevalt nimetatud sätteid. Kuivõrd Euroopa Liidu õigusel on oluline osa töö eesmärgi täitmisel, on lisaks riigisisesele

¹³ Kuigi töös on peamiselt viidatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/103/EÜ art 3 lg 1, siis ka varasem Euroopa nõukogu direktiivi 72/166/EMÜ art 3 on sisuliselt sama ja seetõttu varasemate (enne 16.09.2009) Euroopa kohtulahendite puhul leiab töös käsitlust.

õigusele kogutud andmeid ka Euroopa Kohtu lahenditest. Analüüsi tulemusi uuritakse võrdlevõigusliku meetodi abil, selgitamaks välja, milline osa mõistete sisustamisel eristub riigisiseses õiguses Euroopa Liidu õigusest.

Eelnevast tulenevalt on käesolev töö jaotatud kolmeks peatükiks. Töö esimeses peatükis selgitatakse, millised liiklusvahendid kuuluvad kohustusliku liikluskindlustuse alla, seda nii LKindlS-e kui Direktiivi tähenduses ning piiritletakse olukorrad, millise sõiduvahendiga põhjustatud kahju saab üldse kuuluda liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi alla LKindlS § 8 lg 1 p 1 järgi. Kui kahju on põhjustatud sõidukiga, mis kuulub LKindlS § 8 lg 1 p 1 alla, on võimalik jätkata LKindlS § 8 analüüsi, ehk võtta arvesse muid kindlustusjuhtumi eelduseid. „Sõiduki“ mõiste kaudu on võimalik määrata, mida tähendab tavapärane liiklemine ja seetõttu ka selgitada, millised on alad, kus toimub tavapärane liiklemine. Seetõttu keskendub töö eesmärgist tulenevalt teine peatükk LKindlS § 8 lg 1 p-st 3 tulenevale kindlustusjuhtumi eeldusele, mis analüüsib sõidukiga kahju tekitamist teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal. Töö teine peatükk annab hinnangu, mille alusel tuleb analüüsida kahju tekkimist sõidukiga sõltuvalt maastikuliigist, kus kahju on põhjustatud. Samuti ülevaate, kuidas on teineteisest sõltuvuses „tee“ ja „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala“.

Töö kolmas peatükk analüüsib sõidukiga kahju tekitamise välistusi LKindlS § 8 lg 2 alusel. Kuna kõik sättest tulenevad välistused on seotud sõidukiga kahju tekitamise kohaga, käsitletakse töös ka välistusi, võttes arvesse töö eesmärki. Kõige enam kattub LKindlS § 8 lg 1 p-ga 3 välistus, mis on seotud töösooritusega. LKindlS § 8 lg 2 p 4 järgi pole kindlustusjuhtumiga tegemist, kui kahju põhjustatakse sellise sõidukiga, mida on võimalik kasutada töösoorituse eesmärgil ja kui kahju põhjustatakse teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see ala on avalikule liiklusele suletud. Kolmas peatükk on jaotatud alapeatükkideks. Esmalt antakse ülevaade kõikidest LKindlS § 8 lg-s 2 nimetatud eeldustest ja nende vastavusest Direktiivi art 3 lg-le 1. Järgnevad alapeatükid keskenduvad igale LKindlS § 8 lg 2 p-s 4 toodud eeldusele – tavapäraseks liiklemiseks suletud alad, sõiduki kasutamise eesmärk ja sõiduki kasutusviis. Kuivõrd tegemist on lisatingimusega, mille alusel välistatakse kindlustushüvitise maksmine sõidukiga kahju põhjustamisel, siis on oluline kindlustusjuhtumi hindamisel ka sellele tähelepanu pöörata.

Töö neljas peatükk sisaldab analüüsi, millised muudatused ootavad lähiajal ees LKindlS-st tulenevalt uue Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2021/2118¹⁴, millega muudeti direktiivi 2009/103/EÜ norme, vastuvõtmisest. Paljud muudatused on seotud kindlustusjuhtumi määratlemisega seoses „sõiduki“ mõistega ja kahju tekkimise kohaga, seetõttu annab tööle ka uude lähenemise. Töö kokkuvõttes esitatakse järeldused, kas Eesti kohtupraktika tõlgendab liikluskindlustuse alla kuuluvaid kindlustusjuhtumeid samamoodi nagu Euroopa Kohus. Samuti antakse kokkuvõttes ülevaade, mida tuleb kindlustusjuhtumi määratlemisel arvesse võtta Direktiivist tulenevalt ja millised LKindlS sätted ei ole kooskõlas Euroopa õigusega.

Kuna töö eesmärgiks on välja tuua eeldused, mille alusel ei loeta teatud maastikel ja teatud sõidukitega liiklusõnnetuses kahju tekkimine liikluskindlustuse seaduse tähenduses kindlustusjuhtumiks, on töö põhiallikaks LKindlS koos seletuskirjaga ja Eesti kohtute lahendid vahemikus 01.07.1993 (mil jõustus esimene LKindlS Eestis) kuni 01.02.2022. Samuti on põhiallikatena käsitletavat ka Euroopa Liidu liikluskindlustust puudutavad direktiivid ja nende alusel tehtud Euroopa Kohtu lahendid. Teisest allikatena on töös kasutatud Eesti ja Euroopa Liidu liikluskindlustusõiguse alast õiguskirjandust, sealhulgas LKindlS kommentaare. Euroopa õiguse kasutamine tuleneb sellest, et LKindlS aluseks on Euroopa direktiivi normid.

Analüüsid viie Eesti suurima liikluskindlustust pakkuva kindlustusandja¹⁵ liikluskindlustuse lepingute tüüptingimusi, selgus, et kindlustusandjad ei kasuta liikluskindlustuse lepingute puhul endi koostatud seadusest erinevaid tüüptingimusi. Kindlustusandjate kodulehtedel eraldi liikluskindlustuslepingu üldtingimusi välja toodud pole, vaid viidatud on kas ainult liikluskindlustuse teabedokumendile või teabedokumendile ja LKindlS-le. Erandiks on Ergo Insurance AS, kelle liikluskindlustuslepingu üldtingimused¹⁶ on kodulehel eraldi välja toodud, kuid ka sealsed kindlustusjuhtumi osa puudutavad tüüptingimused on üks-ühele LKindlS-s sätestatust üle võetud. Vastavalt VÕS § 42 lg-le 2 ei loeta tüüptingimust ebamõistlikult kahjustavaks, kui see puudutab lepingu põhilist eset või hinna ja üleantu väärtuse suhet või kui tingimuse sisu tugineb õigusaktil, millest ei saa lepingupoolte kokkuleppel kõrvale kalduda.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2021/2118, 24.11.2021, millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. – ELT L 430/1, 02.12.2021.

¹⁵ Eesti Liikluskindlustuse Fondi ja Eesti Kindlustusseltside Liidu koostatud statistika järgi omasid 2021. aastal suurimat turuosa liikluskindlustuses - Ergo Insurance SE (20%), AB Lietuvos draudimas Eesti filiaal ehk PZU (15%), If P&C Insurance AS-i (15%), Swedbank AS (12%) ja Compensa Vienna Insurance Group, ADB Eesti filiaal ehk Seesam (10%).

¹⁶ Ergo Insurance SE. Liikluskindlustuse tingimused, KT.0939.18. Kehtivad alates 08.02.18. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.ergo.ee/files/ERGO-liikluskindlustuse-tingimused.pdf>. (15.02.2022)

Seega ei ole töös analüüsitud tüüptingimuste kehtivust kindlustusandjate pakutavates liikluskindlustuse lepingutes.

Eesti õiguskirjanduses on liikluskindlustusest kirjutatud ka varem, kuid keskendutud on kahju hüvitamise erinevatele aspektidele nagu näiteks liikluskindlustuse kindlustusandja mittevahalise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korral¹⁷, kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävitamise ja mittevahalise kahju tekitamise korral¹⁸ ning kahju hüvitamine enam kui kahe mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral¹⁹. Käesolev magistritöö keskendub kahju hüvitamise aluseks olevate mõistete defineerimisele ja sisustamisele kooskõlas Euroopa Liidu õigusega. „Mootorsõiduki“ mõiste defineerimist on käsitlenud magistritöodes A. Tuisk²⁰ ja V. Štroman²¹, kuid seda VÕS § 1057 tähenduses, mitte sõltuvalt kindlustusjuhtumi määratlemisest.

O.-J. Luik ja Villu Kõve on *Juridica* artiklis²² põgusalt analüüsinud liikluskindlustuse kaitse mittekehtivust teatud territooriumitel, kuid sisukam analüüs puudub. Samuti on artikli kirjutamisest möödunud üksteist aastat, mille jooksul on Euroopa Kohus täpsustanud kindlustusterritooriumit puudutavate sätete kohaldamist.

Käesolevat magistritööd iseloomustavad kõige enam märksõnad: kindlustus, kindlustusõigus, liikluskindlustus, kindlustuslepingud, liiklusõnnetused, mootorsõidukid.

¹⁷ K. Karon. Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevahalise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korral. Magistritöö. Tallinn: Tartu Ülikool, 2020.

¹⁸ T. Tigasson. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävitamise ja mittevahalise kahju tekitamise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool, 2017.

¹⁹ T. Reinik. Vastutus ja kahju hüvitamine enam kui kahe mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool, 2021.

²⁰ A. Tuisk. Riskivastutuse spetsiifilised eeldused mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral. Magistritöö. Tallinn: Tartu Ülikool, 2020.

²¹ V. Štroman. Riskivastutuse eeldused ja ulatus mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral. Tartu: Tartu Ülikool, 2015.

²² O.-J. Luik, V. Kõve. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? *Juridica*: 2011/4, lk 305.

1. KOHUSTUSLIKU LIIKLUSKINDLUSTUSEGA KAETUD SÕIDUVAHENDID

1.1. Sõiduki mõiste ja kindlustuskohustus

Liikluskindlustus katab isiku tsiviilõiguslikku vastutust, mis tuleneb sõidukiga kahju tekitamisest.²³ LKindlS § 8 lg 1 p 1 järgi on esmalt vaja välja selgitada, millise sõiduvahendiga tekitatud kahju loetakse kindlustusjuhtumiks. „Sõiduki“ mõiste kaudu on võimalik määrata, mida tähendab tavapärase liiklemine ja seetõttu ka selgitada, millised on alad, kus toimub tavapärase liiklemine. „Sõiduki“ mõiste määratlemisel tuleb lähtuda riigisisest õigusest, kuid see peab olema vastavuses Direktiivist tuleneva definitsiooniga. Seejärel on võimalik asuda täpsemalt selgitama, mis on „tee“ ja „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ vaheline õiguslik suhe.

„Sõiduki“ mõistet LKindlS ei defineeri. „Sõiduki“ mõiste on antud liiklusseaduse²⁴ (edaspidi: LS) § 2 p-s 73, mille kohaselt on sõiduk teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul. LKindlS § 4 määratleb sõidukid, mille puhul on kohustuslik sõlmida liikluskindlustusleping, ehk tegemist on loeteluga kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukitest. LKindlS §-s 4 on kasutatud mõistet „mootorsõiduk“, mis on kitsam mõiste „sõidukist“. Liikluses osalevad nii sõidukid kui mootorsõidukid, kuid kindlustuskohustus LKindlS alusel on ettenähtud ainult mootorsõidukitele. Kuna „sõiduki“ mõistest tulenevalt ei pea see liikuma mootori jõul, siis kuuluvad nimetatud mõiste alla näiteks jalgratas, tõukeratas, ratastool jms. LS sätestab muuhulgas liikluskorralduse Eesti teedel, liiklusreeglid, liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded. LS-st tulenevad reeglid kehtivad lisaks „sõidukitele“ ka kindlustuskohustusega „mootorsõidukitele“, seetõttu on LS-s välja toodud mõlema mõiste definitsioonid. Kuna LKindlS § 4 kohustab kindlustuslepingut sõlmima „mootorsõiduki“ suhtes, tuleb LKindlS sätete tõlgendamisel lähtuda LS-s defineeritud kitsamast mõistest „mootorsõiduk“.

Kehtiva LS § 2 p 40 järgi on „mootorsõiduk“ mootori jõul liikuv sõiduk, välja arvatud üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, jalgratas, kergliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa kuut kilomeetrit tunnis. Eelnevast tulenevalt kuuluvad lisaks tavalisele sõidu- ja veoautole ning bussile „mootorsõiduki“ mõiste alla ka näiteks troll, traktor, teehooldusmasin, kombain, mopeedauto jms.

²³ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus, lk 30.

²⁴ Liiklusseadus. - RT I, 22.12.2021, 8

„Mootorsõiduki“ mõiste alt on välistatud teatud sõidukiliigid. Üha enam on liikluses levinud sellised mootori jõul liikuvad sõidukid nagu elektrijalgratas ja –tõukeratas. Nende kvalifitseerimine LS alusel on keeruline, kuna pole selge, kas tegemist on „mootorsõidukite“ või „pisimopeedidega“. Mõistete eristamise aluseks on sõiduki võimsus, mass ja kiirus. Ühel juhul on tegemist kindlustuskohustusega sõidukitega, millega tekkinud kahju hüvitab liikluskindlustus, kuid teisel juhul pole sellise sõidukiga põhjustatud kahju kindlustusjuhtum. Elektrilise tõukeratta kvalifitseerimise probleemidest on pikemalt kirjutanud I. Sirk.²⁵ Eelnevalt tulenevalt on kindlustusjuhtumi määratlemisel oluline sõiduki kuulumine „mootorsõiduki“ mõiste alla.

Esimene LKindLS²⁶ võeti vastu 1992. aastal ja nagu J. Lahe jt on kriitikana seaduse kohta märkinud, puudus selles seaduses liikluskindlustuses oluline asjakohane terminoloogia.²⁷ Sel ajal kehtinud Eesti Vabariigi liiklusseadus²⁸ § 10 defineeris „sõiduki“ mõiste ja seaduses eristati mõistetena „sõidukit“ ja „mootorsõidukit“. Eesti Vabariigi liiklusseadus § 10 lg 2 defineeris „mootorsõidukit“ kui mootori jõul liikuvat sõidukit, kuid välistas „mootorsõidukina“ jalgratta. Järgmine LS²⁹, mis jõustus 01.02.2001, reguleeris „mootorsõidukina“ mootori jõul liikuva sõiduki (§ 12 lg 2). Sama sätte teine lause välistas „mootorsõiduki“ mõiste alt mootoriga jalgratta, mopeedi ja mootori jõul liikuva rööbassõiduki. 01.07.2011 jõustunud LS³⁰ redaktsioon defineeris „mootorsõiduki“ samal viisil nagu eelnev LKindLS, kuid jättis mootorsõiduki definitsioonist välja mootoriga jalgratta, pisimopeedi, maastikusõiduki, trammi ja sõiduki, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

Tehnoloogia arengust tulenevalt on seadusandja määratlenud järjest enam sõiduvahendeid, mis ei kuulu LS alusel mootorsõiduki käsitle alla. Kuivõrd järjest enam sõiduvahendeid, mis varem on töötanud mehaaniliselt, liiguvad tänapäeval mootori abiga, on sellest tulenenud vajadus täiustada ka õigusakte. Liikluskindlustuse vajaduse tingis mootorsõidukite suur hulk liikluses ja vajadus kaitsta kolmandaid isikuid sõiduki kui suurema ohu allikaga tekitatud kahju eest.³¹

²⁵ I. Sirk. Kas elektritõukeratas on jalakäija abivahend või sõiduk? – Õhtuleht 11.10.2019. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.oh tuleht.ee/979859/indrek-sirk-kas-elektritoukeratas-on-jalakaija-abivahend-voisoiduk>. (26.04.2022).

²⁶ Eesti Vabariigi liikluskindlustuse seadus. – RT 1992, 24, 388.

²⁷ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus, lk 19.

²⁸ Eesti Vabariigi liiklusseadus. - RT 1992, 12, 193

²⁹ Liiklusseadus. - RT I 2001, 3, 6.

³⁰ Liiklusseadus. – RT I, 17.03.2011, 21.

³¹ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne, lk 18.

Eelneva tõttu on liikluskindlustuse alla kuuluvate sõiduvahendite osas oluline hinnata, kui suur on konkreetsete sõiduvahendite osakaal liikluses ja kui suur on võimalik tekkiv kahju kolmandatele isikutele. Kui sõiduvahendiga pole võimalik tekitada suurt kahju kolmandatele isikutele, siis on mõistlik sellise sõiduvahendiga kahju põhjustamine välistada liikluskindlustuse alla kuulumisest. Sama kehtib sõiduvahendite kohta, mille osakaal liikluses on väike, kuna selliste sõiduvahenditega kahju põhjustamine on hüvitatav muude tsiviilõiguslike vahenditega.

Viimase kahekümne aasta jooksul on seadusandja pidevalt muutnud „mootorsõiduki“ mõistet, välistades sealt üha enam sõidukeid. Tehnoloogia arenemisega jätkub ka isesõitvate autode ja muude sõidukite areng, mis mõjutab senist liikluskindlustuse süsteemi. Tehnoloogiaarengust tulenevaid muutusi liikluskindlustusele ei oska me veel ette näha. Seetõttu on ka edaspidi mõistlik hinnata iga konkreetse sõiduvahendi puhul, kui suur on selle osakaal liikluses ja kui tõenäoline on selle sõiduvahendiga tekitatav kahju ja selle ulatus. Seega võib eeldada, et „mootorsõiduki“ mõiste täiendamine jätkub ning pole välistatud, et kahekümne aasta pärast on „mootorsõiduki“ mõiste midagi sellist, mida praegu kirjeldada ei oska.

Direktiivi art 1 p 1 defineerib „sõiduki“ mõiste – kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagised. Võrreldes Direktiivi „sõiduki“ mõistet LKindlS-s kasutatava terminoloogiaga, võib jõuda järelduseni, et riigisisises õiguses kasutatav mõiste „mootorsõiduk“ ja Direktiivi mõiste „sõiduk“ on põhimõtteliselt kattuvad mõisted.³² Direktiivi art 3 lg 1 lisab erinevalt liiklusseadusest „sõiduki“ mõiste alla ka haagised.

LS-s on „haagise“ mõiste defineerinud eraldi „mootorsõiduki“ mõistest. LS § 2 p 9 järgi on haagis mootorsõidukiga haakes liikumiseks valmistatud või selleks kohandatud sõiduk. Sama sätte kohaselt ei loeta haagiseks pukseeritavat seadet ega vahetatavat pukseeritavat seadeldist. Seega ei loeta haagist LS järgi „mootorsõiduki“ mõiste alla.

LKindlS § 4 annab loetelu kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukitest ehk sõidukitest, mille puhul on kohustuslik sõlmida kindlustusleping. LKindlS § 4 eristab „mootorsõidukit“ ja „haagist“. Mõlema puhul tuleb sõlmida liikluskindlustusleping. Seega hõlmab LKindlS § 4 „sõiduki“ mõiste nii „mootorsõidukit“ kui „haagist“ ja seetõttu tuleb ka edasiste LKindlS sätete puhul mõista „sõiduki“ mõiste all nii LS-s defineeritud „mootorsõidukit“ kui ka „haagist“.

³² Töö arusaadavuse huvides kasutatakse käesoleva töö edasistes peatükkides läbivalt mõistet „sõiduk“.

Euroopa Liidu direktiivist tulenev nõue, et ka haagised peavad olema kaetud kindlustuskohustusega, on täidetud LKindIS §-s 4. Haagiste kindlustamise on lahendanud Euroopa Liidu liikmesriigid erinevalt – haagised on kindlustatud mootorsõidukist eraldi lepinguga või loetakse haagisega seotud vastutus kindlustatuks veduki suhtes sõlmitud lepingu alusel.³³ Eesti on valinud lahenduse, et haagise suhtes tuleb sõlmida eraldi liikluskindlustuse leping. Selline süsteem lihtsustab haagisega toimunud liiklusõnnetuse puhul kahju tekitaja tuvastamise ning lahendab olukorrad, mil haagis ja sõiduk on registreeritud erinevates riikides.³⁴ Samuti lihtsustab eraldi kindlustuslepingu sõlmimise kohustus haagiste puhul määrata kindlustusandjatel täpsemaid kindlustusmakseid, kuivõrd erinevad haagised on erineva kahjuriskiga.

Lisaks LKindIS §-st 4 tulenevale haagise kindlustuskohustusele on kindlustuskohustusega hõlmatud ka sõiduk, mis on registreeritud või tuleb registreerida liiklusseaduse alusel loodud liiklusregistris, välja arvatud vanasõiduk ja võistlussõiduk, mida ei kasutata liikluses (p 1), Eestis väljastatud teisaldatava riikliku registreerimismärgiga sõiduk (p 3), Eestis väljastatud transiitmärgiga sõiduk (p 4) ning välisriigis, va Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis ja Šveitsi Konföderatsioonis, põhiasukohta omav sõiduk, millega kahju tekitamisest tulenev vastutus ei ole kindlustatud (p 5). Kui eelnevalt kuulusid kõik LKindIS §-s 4 nimetatud kindlustuskohustusega sõidukid varem analüüsitud „mootorsõiduki“ mõiste alla, siis LKindIS § 4 p 2 järgi tuleb liikluskindlustusleping sõlmida ka trammi suhtes.

LS § 2 p 40 välistab „mootorsõiduki“ mõiste alt selgesõnaliselt trammi. Olgu öeldud, et 1992. aasta Eesti Vabariigi liiklusseaduses loeti tramm „mootorsõiduki“ mõiste alla kuuluvaks. 1994. aastal muudeti LS „mootorsõiduki“ mõistet ja välistati sellega trammi kui rööbassõiduki kuulumine „mootorsõiduki“ mõiste alla.³⁵ „Tramm“ on sõitjate vedamiseks ettenähtud elektrikontaktliiniga ühendatud rööbashaagisega või rööbashaagiseta rööbassõiduk (LS § 2 p 87). Samuti ei kuulu tramm registreerimisele liiklusregistris nii nagu LKindIS § 4 p 1 seab selle kindlustuskohustuse aluseks teiste sõidukite puhul. Kuivõrd tramm osaleb liikluses koos teiste mootorsõidukitega ja sageli tekivad liiklusõnnetused mootorsõiduki ja trammi osalusel, siis on põhjendatud trammi suhtes kindlustuskohustuse kehtestamine.³⁶

³³ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus, lk 35.

³⁴ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus, lk 36.

³⁵ Seletuskiri Eesti Vabariigi liiklusseaduse muutmise ja täiendamise seaduse eelnõu 704 SE juurde. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/elnoud/elnou/5601001e-cc7f-3c6a-8a6e-f03559f0b2fa/Eesti%20Vabariigi%20liiklusseaduse%20muutmise%20ja%20t%C3%A4iendamise%20seadus>. (04.02.2022)

³⁶ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus, lk 39.

Nii nagu LS ei pea trammide „mootorsõiduki“ mõiste alla kuuluvaks, ei tee seda ka Direktiiv. Direktiivi art 3 lg 1 lubab igal liikmesriigil valida meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Direktiivi art 5 lg 1 kohaselt võib liikmesriik teha erandi art 3 lg 1 sättest seoses teatud avalikõiguslike või eraõiguslike juriidiliste või füüsiliste isikutega. Seega võib iga liikmesriik ise otsustada kindlustuskohustusega kaetud sõiduvahendite alla kuulumise ulatuse ehk laiendada või kitsendada „mootorsõidukite“ mõiste alla kuulumist. Seejuures on oluline, et tagatud oleks Direktiivi eesmärgi täitmine. Direktiivi eesmärk on ennekõike kaitsta kannatanuid sõidukiga põhjustatud kahju eest. Seega peavad kindlustuskohustusega olema kaetud peamised sõidukid, ning nende sõidukite puhul, mis ei ole kindlustuskohustusega kaetud, peab olema tagatud kannatanutele muul viisil kahju hüvitamine.

Euroopa Liit lubab liikmesriigil valida, milliste sõidukite suhtes on kohustus sõlmida liikluskindlustusleping, kuid tingimusel, et on tagatud liikmesriigi territooriumil ja teiste liikmesriikide territooriumitel selliste sõidukite tekitatud kahju eest hüvitise maksmine. Eestis ei ole kohustuslik kindlustada Kaitseväe, Kaitsepolitsei, Kaitseliidu ning Politsei- ja Piirivalveametite valduses olevat sõidukit, mille omanik või vastutav kasutaja on eelnimetatud asutus (LKindlS § 5 lause 1). Siiski on kohustus eelnevalt nimetatud sõidukid kindlustada, kui nendega sõidetakse Eestist välja (LKindlS § 5 lause 2). Eestis hüvitab LKindlS §-s 5 nimetatud sõidukitega põhjustatud kahju Liikluskindlustuse Fond (LKindlS § 45 lg 1). Lisaks tuleneb Direktiivist nõue kindlustuskohusteta sõidukite loetelu edastamiseks Euroopa Liidu komisjonile, kes avaldab selle omakorda teistele liikmesriikidele.

LKindlS ei defineeri „mootorsõiduki“ mõistet, seetõttu tuleb otsida selle tähendust LS-st. LS küll määratleb sõidukid, mis kuuluvad „mootorsõiduki“ mõiste alla, kuid LKindlS laiendab mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustust ka teistele sõidukitele, mis „mootorsõiduki“ mõiste alla ei kuulu. LKindlS § 4 alusel on sellisteks muudeks sõidukiteks haagis ja tramm. Nii nagu LKindlS laiendab liikluskindlustuskohustusega sõidukite loetelu, on selle alusel tehtud ka erandeid sõidukite osas, mis ei kuulu LKindlS § 4 alla. LKindlS § 5 on välja toodud sõiduki kuuluvuse järgi sõidukid, mille suhtes pole kohustus sõlmida liikluskindlustuslepingut, kui neid kasutatakse Eestis. Seejuures peab olema tagatud selliste sõidukitega kahju põhjustamisel kannatanule hüvitise maksmine riikliku garantiifondi kaudu.

1.2. Sõiduki registreerimiskohustus

Lisaks sellele, et sõiduk peab kuuluma „mootorsõiduki“ mõiste alla LKindLS tähenduses, on seejuures oluline ka, et sõiduk oleks registreeritud. Ainult mõlema eelduse täitmisel on tegemist sõidukiga, millega kahju tekitamine kuulub kindlustusjuhtumi alla. LKindLS § 4 p 1 järgi on kindlustuskohustusega sõiduk registreeritud või peaks olema registreeritud liiklusseaduse alusel loodud liiklusregistris. Sõiduki registreerimist reguleerib täpsemalt LS § 76 lg 1. Liiklusregistri eesmärk on pidada arvestust sõidukite, juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide üle.³⁷

Direktiivi art 2 lg 1 järgi kohaldub sama direktiivi art 3 lg 1 ettenähtud tsiviilvastutuskindlustuse kohustus sõidukile ainult juhul, kui sõiduki põhiasukoht on liikmesriigi territooriumil. Kui sõiduki põhiasukoht ei ole liikmesriigi territooriumil, siis ei kuulu see sõiduk „sõiduki“ mõiste alla Direktiivi art 1 p 1 tähenduses.

Eesti on täitnud selle Direktiivist tuleneva nõude LS § 76 lg 3 kaudu. Nimelt kuulub registreerimisele Eestis alaliselt elava, Eestis elamisloa saanud füüsilise ja Eestis registreeritud juriidilise isiku Eestis kasutusele võetav mootorsõiduk või selle haagis. Seega peab sõiduki omanikul või valdajal olema Eestiga mingisugune püsivam seos. Sama sätte teise lause järgi kuulub registreerimisele ka välisriigis alaliselt elava füüsilise isiku, välisriigis registreeritud juriidilise isiku ja füüsilisest isikust ettevõtja kasutusele võetud mootorsõiduk ja haagis, mis on Eestis pidevalt viibinud kauem kui üks aasta. Selle sätte eeldusest tuleneb, et sõiduki põhiasukohaks peab olema Eesti territoorium. Seega on sõiduki registreerimiskohustus seotud Direktiivi art 2 lg-ga 1.

Enne sõiduki registreerimist tuleb sellele teostada registreerimiseelne tehnonõuetele vastavuse kontroll, mille käigus tehakse otsus mootorsõiduki kehtivatele tehnonõuetele vastavuse kohta (LS § 76 lg 9). Mootorsõiduk ei vasta kehtivatele tehnonõuetele, kui sellel esineb oluline või ohtlik rike või puudus (LS § 73 lg 7¹). Seega näitab sõiduki registreerimine üldjuhul, et sõiduk on sõidukorras ja sellega võidakse osaleda teeliikluses.

Liiklusregistris oleva sõiduki puhul eeldatakse, et seda kasutatakse liikluses ja seetõttu võib see ka põhjustada kahju. Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord³⁸ (edaspidi: registreerimise kord) § 9 järgi on võimalik sõiduk liiklusregistrist ajutiselt kustutada.

³⁷ Riikliku liiklusregistri asutamine ja registri pidamise põhimäärus. – RT I 2001, 86, 516.

³⁸ Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord. – RT I, 03.09.2021, 11.

Sõiduki ajutine registrist kustutamine on sõiduki registris oleku ajutine peatamine (§ 9 lg 1) ehk sõiduk on liiklusregistris, kuid sõiduki omanikul puudub kohustus sõlmida sõiduki suhtes kindlustusleping. Registreerimise korras on määratud kindel periood, kui pikalt võib sõiduk olla registrist ajutiselt kustutatud. Selleks on vähemalt 1 kuu kuni maksimaalselt 24 kuud (registreerimise kord § 9 lg 2). Registreerimise korra § 9 lg 2 p 4 järgi on sõiduki ajutiselt kustutamise aluseks sõiduki võõrandamisest teavitamine ja sõiduki omandaja ei ole viie tööpäeva jooksul esitanud taotlust sõiduki registriandmete muutmiseks (p 1) või sõiduk on kuulutatud tagaotsitavaks (p 2). Sellisel juhul kustutakse sõiduk liiklusregistrist automaatselt.

Registreerimise korra § 9 lg-st 2 tuleneb ka võimalus ajutiselt kustutada sõiduk liiklusregistrist sõiduki omaniku taotluse alusel. Taotluse põhjuseks on eelkõige sõiduki mitte kasutamine mingil perioodil (näiteks hobisõidukid või sõidukid, mida kasutatakse kindlal aastaajal) või ka mittesõidukõlbulik sõiduk. Nii nagu automaatselt registrist ajutiselt kustutatud sõiduki puhul, lõpeb ka sõiduki omaniku taotluse alusel registrist ajutiselt kustutatud sõiduki puhul kindlustuskohustus.

Euroopa Kohus on lahendis C-688/20³⁹ kinnitanud, et mittesõidukõlbuliku sõiduki puhul ei teki sellele sõidukile kindlustuskohustust Direktiivi art 3 lg 1 tähenduses. Kohtulahendi punktist 33 nähtub, et kui sõiduk ei ole oma tehnilise seisundi tõttu sõidukorras, ei ole registreeritud ning on lisaks vastavalt liikmesriigi õigusele kasutuselt nõuetekohaselt kõrvaldatud, siis ei ole tegemist „sõidukiga“ Direktiivi art 1 p 1 tähenduses.⁴⁰ Seejuures pole oluline, kas tegemist on sõiduki ajutise või alalise registrist kustutamisega.

Kui eelnevalt nimetatud otsuse puhul on Euroopa Kohus lähtunud „sõiduki“ mõiste sisustamisel selle objektiivsest tähendusest, siis Euroopa Kohus on analüüsinud olukordi, millel on „sõiduki“ mõistele mõju subjektiivselt. „Sõiduki“ mõiste subjektiivne tähendus on sõiduki omaniku otsus konkreetset sõidukit edaspidi mitte kasutada. Näiteks on Euroopa Kohus leidnud, et sõiduki puhul, mis küll ei ole oma tehnilise seisukorra tõttu sõidukorras ning on omaniku otsusel määratud lammutamisele, kuid ei ole nõuetekohaselt kasutuselt kõrvaldatud, on siiski tegemist „sõidukiga“ Direktiivi art 1 lg 1 tähenduses.⁴¹ Seetõttu kehtib sellise sõiduki puhul ka kohustus sõlmida liikluskindlustuse leping.

³⁹ EKo C-688/20, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancjny*, ECLI:EU:C:2021:897.

⁴⁰ Sama on kinnitanud Euroopa Kohus lahendis EKo C-383/19, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancjny*, ECLI:EU:C:2021:337.

⁴¹ EKo C-383/19, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancjny*, ECLI:EU:C:2021:337.

Sarnaselt eelmisele Euroopa Kohtu lahendile jõuti ka lahendis C-80/17⁴² järeldusele, et omaniku kavatsus konkreetse sõiduki juhtimisest loobuda ning paigutada see eramaale, ei ole piisav alus, et sõidukil puuduks liikluskindlustuskohustus. Nimetatud kohtuotsuse kohaselt lõpetas mootorsõiduki omanik terviseprobleemide tõttu auto juhtimise ja pani sõiduki seisma oma hoovi, kuid ei teinud vajalikke toiminguid, et ametlikult kõrvaldada sõiduk liikluses kasutamisest. Sõiduki omaniku poeg võttis sõiduki ilma omaniku loata ja teadmata ning põhjustas liiklusõnnetuse, millega tekkis kahju. Kui varem oli ebaselge, kas sõiduk, mida pole plaanitud liikluses kasutada, on liikluskindlustuskohustusega kaetud või mitte, siis Euroopa Kohtu lahend C-80/17 määras kindlad alused, mille alusel hinnata sõiduki vastavust Direktiivi art 3 lg 1.⁴³

Eelnev registreerimiskohustuse ja kindlustuskohustusega hõlmatud sõiduki seotus tulenes LKindIS § 4 p 1. Sama sätte punktid 2-5 annavad loetelu sõidukitest, millel puudub liiklusregistris registreerimiskohustus, kuid mille omanikul on kohustus sõlmida liikluskindlustusleping. Sellisteks sõidukiteks on tramm ja troll (p 2), Eestis väljastatud teisaldatava riikliku registreerimismärgiga sõiduk (p 3), Eestis väljastatud transiitmärgiga sõiduk (p 4) ja välisriigis, välja arvatud Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis ja Šveitsi Konföderatsioonis, põhiasukohta omav sõiduk, millega kahju tekitamisest tulenev vastutus ei ole kindlustatud (p 5).

Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumiga on tegemist, kui kahju on tekitatud sõidukiga, mille suhtes kehtib kindlustuskohustus. Seega on liikluskindlustuse tsiviilõigusliku vastutuse tekkimise aluseks sõiduki kuulumine „mootorsõiduki“ mõiste alla ja LKindIS § 4 p-st 1 tulenev sõiduki registreerimiskohustus. Lisaks mootorsõidukile on registreerimis- ja kindlustuskohustus ka haagisel. Euroopa Liidu Direktiivi järgi on tsiviilvastutuskindlustuse kohustuse aluseks, et sõiduki põhiasukohaks on liikmesriigi territoorium. Vastasel juhul ei kuulu sõiduk Direktiivi art 1 p 1 mõiste alla. Seetõttu ongi Eestis põhiasukohta omavatel sõidukitel kohustus registreerida sõiduk liiklusregistris.

Liiklusregistris registreerimine eeldab, et sõiduk on töökorras, osaleb liikluses ja seetõttu võib põhjustada kahju kolmandatele isikutele. Registreerimise korra § 9 järgi on võimalik sõiduk ajutiselt registrist kustutada sõiduki omaniku taotluse alusel, kui mõni eelnevalt nimetatud eeldustest ei peaks esinema. Euroopa Kohus on seejuures öelnud, et sõiduki välistamiseks

⁴² EKO C-80/17, *Juliana*, ECLI:EU:C:2018:661.

⁴³ V. Mantrov. Motor vehicles not used in road traffic are also subject to compulsory insurance in Europe – CJEU clarification in Case C-80/17. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://ssrn.com/abstract=3351201>. (24.02.2002)

Direktiivi art 1 p 1 tuleneva “sõiduki” mõiste alt on oluline, et sõiduk ei oleks oma tehnilise seisundi tõttu sõidukorras, ei oleks registreeritud ning oleks vastavalt liikmesriigi õigusele nõuetekohaselt kasutuselt kõrvaldatud. Oluline on seejuures, et lähtutud oleks „sõiduki“ objektiivsest mõistest, mitte subjektiivsest. Sõiduki omaniku enda otsus sõidukiga edaspidi mitte sõita mis tahes põhjusel, ilma lisatoiminguid tegemata, ei mõjuta kindlustuskohustust.

Liikluskindlustuskohustusega on ka osa sõidukeid, mis ei kuulu „mootorsõiduki“ mõiste alla. Nende loetelu on antud LKindlS § 4 p-des 2-5. Samuti ei kuulu nimetatud sõidukid liiklusregistris registreerimisele.

2. TEE JA MUU TAVAPÄRASEKS LIIKLEMISEKS KASUTATAV ALA

2.1. Tee kui tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala

LKindlS § 8 lg 1 loob eeldused, mille puhul on sõidukiga kahju põhjustamisel tegemist kindlustusjuhtumiga. Lisaks sellele, et kahju tekitanud sõiduk peab kuuluma „mootorsõiduki“ mõiste alla ja olema kindlustuskohustusega kaetud (p 1) ning kahju peab olema tekitatud sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega ja esineb põhjuslik seos sõiduki liikumise või paiknemise ning tekitatud kahju vahel (p 2), peab kahju olema tekitatud teel või muul sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal (p 3).

Selleks, et analüüsida tee mõju kindlustusjuhtumi määratlemisele, on esmalt vaja välja selgitada, mida mõistetakse „tee“ all LKindlS järgi. Samuti on seejuures oluline, kuidas saab kindlustusjuhtumi määratlemist mõjutada see, kellele tee kuulub. Seadusandja mõte kindlustusjuhtumi piiritlemiseks tee kaudu on olnud, et liikluskindlustuse kindlustusjuhtum on seotud liiklusriskiga ja tavapärase liiklusrisk esineb liikluses, st teel või muul sõidukite tavapäraseks kasutataval alal.⁴⁴ Seega katab liikluskindlustus sõidukiga põhjustatud kahju, mis on tekkinud teeliikluse olukorras.

Sarnaselt „mootorsõiduki“ mõistega ei ole ka „tee“ mõistet LKindlS-s defineeritud, vaid mõiste selgitus tuleneb LS-st. LS § 2 p 81 järgi on „tee“ jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, eraldus- ja haljasribad. Lisaks eelnevale on samas sättes toodud ka tee jagunemine vastavalt selle pealiskihile, mis annab näitliku loetelu „tee“ mõiste alla kuuluvast. Katttega teeks on tsemendi, tuha või bituumeniga töödeldud materjalist katttega (asfalt-, tsementbetoon- või muu selline kate) ning kiviparketi ja munasillutisega tee. Kruusatee on kruusast, kruus- või killustikliivast või killustikusõelmetest tee. Pinnastee on põllu-, metsa- või muu selline pealiskihita tee, mis on teeks rajatud või sõidukite liikumise tulemusena selleks kujunenud.

Kehtiva LKindlS-e vastuvõtmise ajal kehtis Eestis ka teeseadus. Seetõttu on LKindlS-e eelnõu seletuskirjas viide LS asemel hoopis teeseadusele⁴⁵ (edaspidi: TeeS). Tee mõiste sisustamisel tuli algselt lähtuda TeeS §-s 2 sätestatust.⁴⁶ TeeS § 2 lg 1 järgi on tee maantee, tänav, metsatee, jalgteed ja jalgrattateed või muu sõidukite või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mis võib olla riigi või kohaliku omavalitsuse või muu juriidilise isiku või füüsilise isiku omandis. Sama

⁴⁴ Seletuskiri liikluskindlustuse seaduse eelnõu 423 SE juurde, lk 18.

⁴⁵ Teeseadus. - RT I, 12.07.2014, 24.

⁴⁶ Seletuskiri liikluskindlustuse seaduse eelnõu 423 SE juurde, lk 19.

sätte teise lõike järgi kuuluvad tee koosseisu sõidutee ning sellega külgnevale alale sissesõidu ja sealt väljasõidu tee ning kõnnitee; parkla ja puhkekoht; tunnel, sild, truup ja viadukt; liikurmasinarada; liikleja kontrollimiseks ja maksustamiseks mõeldud ala; ühissõiduki peatuseks ettenähtud ala ja ootekoda; piirikontrolli- ja tollikontrollirajatis; teepeenar; kraav, haljasala ning eraldus- või haljasriba; tee äärde liikluskahjustuse kaitseks rajatud kaitseehitis ja müratõke ning keskkonnakaitserajatis; liikluskorraldusvahend; teemärgistus- ja teevalgustusrajatis; tee ääres asetsev muu teehoiurajatis.

Varasem TeeS ei defineerinud „tee“ mõistet sõltuvalt selle pealiskihist, vaid andis loetelu tee koosseisu kuuluvatest tee osadest. Kehtivas LS-s on „tee“ mõiste pigem TeeS-s defineeritust laiem, kuna võimaldab liigitada „tee“ alla ka sellised rajatised, mis pole otseselt loodud teeliikluseks. Näiteks põllu- või metsarajad, mis on kujunenud sõidukite liiklemise tulemusena teeks. Seega on LS-ga laiendatud kindlustusterritooriumi sõidukiga kahju tekitamisel.

Ka kehtiv ehitusseadustik⁴⁷ (edaspidi: EhS) defineerib „tee“ mõiste. EhS § 92 lg 1 järgi on tee rajatis, mis on ette nähtud inimeste, sõidukite või loomade liikumiseks või liiklemiseks. Järelikult defineerib EhS „tee“ mõiste liiklemise kaudu ehk LS-st tuleneva „tee“ mõiste alusel. Kuivõrd EhS reguleerib tee ehitust ja korrashoidu, siis märgilisem tähendus EhS §-l 92 käesoleva töö kontekstis puudub. EhS §-st 103 tuleneb teeregistri pidamise nõue.

EhS § 103 lg 5 järgi koosneb teeregister riigiteede, kohalike teede ja avalikuks kasutamiseks määratud erateede andmebaasist. Sama sätte lõige 8 alusel võib kanda teeregistrisse ka need teed, mida ei ole reguleeritud EhS-s. Teeregistril on informatiivne tähendus (teeregistri põhimäärus⁴⁸ § 4) ning samuti ei ole teeregistri pidamise eesmärk seotud liikluskindlustusega, vaid mõeldud kasutamiseks vastavatele spetsialistidele, et lahendada olukordi ja teha otsuseid seoses riigi teedevõrguga.⁴⁹ Siiski võib väita, et kui tee on kantud teeregistrisse, kuulub see automaatselt ka LS-s, ja seetõttu ka LKindlS-s määratletud „tee“ mõiste alla. Seega, kui sõidukiga põhjustatakse kahju teel, mis on kantud teeregistrisse, on igal juhul tegemist sõidukiga kahju tekitamisega teel LKindlS § 8 lg 1 p 3 alusel.

1992. aasta LKindlS-s puudus sõnaselge säte selle kohta, et sõidukiga kahju põhjustamine kindlustusjuhtumi puhul peab olema toimunud teel, kuid sätestas, et liikluskahjuks on liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud aineiline kahju (LKindlS § 4 lg 1). Siiski on seaduses viidatud

⁴⁷ Ehitusseadustik. - RT I, 03.01.2022, 8.

⁴⁸ Teeregistri põhimäärus. - RT I, 12.01.2016, 1.

⁴⁹ Transpordiameti veebilehekülg. Teeregister. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.mnt.ee/et/tee/teeregister>. (01.04.2022)

mõistele „liiklusõnnetus“. 1992. aasta Eesti Vabariigi liikluseadus viitas, et liiklusõnnetusest tuleneva kindlustusjuhtumi puhul on oluline, et kahju oleks tekkinud Eesti Vabariigi teel (Eesti Vabariigi liikluseadus § 1). Eesti Vabariigi liikluseadus § 4 defineeris mõistet „tee“ kui sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks kasutatavat maanteed või tänavat koos seda moodustavate sõidu- ja kõnniteede, teepeenarde, eraldus- ja haljasribadega. Sama sätte kohaselt olid teeks ka väljakud, parklad ja puhkeplatsid. Seega oli juba 1992. aasta seaduste järgi oluline, et sõidukiga oleks kahju tekitatud just teel. Seejuures puudus viide sellele, et kindlustusjuhtumiga LKindlS-e tähenduses on tegu ka siis, kui kahju tekitati sõidukiga, mida kasutatakse tavapäraseks liiklemiseks.

Esimene Riigikohtu lahend⁵⁰, milles oli vaidlus selle üle, kas konkreetsel teel sõidukiga kahju põhjustamine kuulub kindlustusjuhtumi alla, oli 1997. aastal. Kaasuse asjaolude kohaselt tagurdas turu territooriumil üks sõiduk otsa teisele ning tekkis varaline kahju sõidukile. Kindlustusandja keeldus kindlustushüvitise maksmisest, kuna kahju tekitati linnaturul, st teega külgneval alal, mitte teel. Riigikohus leidis, et kahju tekitamise ajal kehtinud liikluseaduse ja liikluskindlustuse seaduse mõttes tuleb liiklusõnnetuse all mõista teel toimunud juhtumit, kus vähemalt ühe mootorsõiduki liikumise tagajärjel sai kannatada inimene või tekitati varaline kahju. Seega tuleb kindlustusjuhtumi puhul hinnata, kas turu territoorium on vaadeldav teena toona kehtinud Eesti Vabariigi liikluseaduse ja Eesti Vabariigi liikluskindlustuse seaduse tähenduses.

Käesolev kohtuasi käis veel korra läbi ringkonnakohtu⁵¹ ja Riigikohtu⁵², enne kui ringkonnakohus otsustas, et turu territooriumil kahju tekitamine on kindlustusjuhtum liikluskindlustuse seaduse tähenduses.⁵³ Kohus luges turu territooriumi teeks, kuna turu territooriumile tasuline sissesõit oli võrdsustav sissesõiduga parklasse. Tol ajal kehtinud LS § 4 järgi oli tee mõistega hõlmatud ka teega külgnevale alale sissesõidu või sealt väljasõidu teed, kõnniteed, parklad ja puhkekohad. Seetõttu oli juba tol ajal kehtinud LKindlS alusel turu territooriumil sõidukiga kahju tekitamine kindlustusjuhtum, mille tõttu tekkinud kahju pidi hüvitama kindlustusandja.

Kohtud on leidnud, et LKindlS § 8 lg 1 p 3 tee mõistet tuleb hinnata LS § 2 p 81 järgi. Kohtus on kinnitust leidnud, et sõidukiga kahju tekitamine teel LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 1 järgi on

⁵⁰ RKTko 3-2-1-11-97.

⁵¹ Viru RnKo 02.06.1997, II-2-130/97. – Narva Linnaarhiiv, f 4, n 2, s 1388, lk 99-101.

⁵² RKTko 3-2-1-114-97.

⁵³ Viru RnKo 29.04.1998, II-2-18/98. – Narva Linnaarhiiv, f 4, n 2, s 1388, lk 105-107.

sõidukiga kahju põhjustamine muuhulgas tänaval⁵⁴, parklas⁵⁵, maanteel⁵⁶ või raudteeülesõidukohal⁵⁷.

Direktiiv ei kitsenda kohustusliku kindlustuse ulatust välistuste kaudu ja seetõttu puuduvad Direktiivis ka mõisted „tee“ ja „teeliiklus“. Direktiivi art 3 lg-st 2 tulenevalt määrab iga liikmesriik vastutuse ulatuse ja kindlustuskaitse tingimused riigisiseses õiguses. Sätte grammatilise tõlgenduse tulemusena võib jõuda järelduseni, et riigisiseses õiguses on kindlustuskohustuse kohaldamisala kitsendamine lubatud. Siiski on Euroopa Kohus öelnud, et sellise liidu õigusnormi mõisteid, mis ei viita sõnaselgelt liikmesriikide õigusele õigusnormi tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramiseks, tuleb tavaliselt kogu Euroopa Liidus tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt ning sellise tõlgenduse andmisel tuleb arvesse võtta mitte ainult normi sõnastust, vaid ka konteksti ja selle õigusakti eesmärgi, millesse norm kuulub.⁵⁸

Direktiivi üheks peamiseks eesmärgiks on tagada kannatanule samaväärne kohtlemine, olenemata sellest, kus liidu territooriumil õnnetusjuhtum on toimunud.⁵⁹ Kui osa liikmesriike on riigisisesse õigusesse võtnud direktiivi üle lisatingimusega, et kindlustusjuhtum peab olema toimunud teeliikluse olukorras, siis ei ole tagatud kannatanu samaväärne kohtlemine igas liikmesriigis. Samuti tekiks igal liikmesriigil võimalus sisustada mõistet „teeliiklus“ või „tee“ omal viisil ja see ei pruugiks kattuda teiste liikmesriikidega. Eelnevast tulenevalt läheks selline tõlgendus, mis lubab liikmesriigil kitsendada kindlustuskohustuse ulatust, vastuollu seadusandja tahte ja tema taotletavate eesmärkidega, ehk siis – poleks tagatud kannatanu kaitse igas liikmesriigis samas ulatuses.

Teeliiklusele kui liiklusolukorrale viitamine riigisiseses õiguses kui tingimus, millisel alal kuulub sõidukiga kahju tekitamine kindlustusjuhtumi alla, võib tuleneda erinevusest Direktiivi tõlkimisel eri keeltesse. Näiteks on Direktiivi ingliskeelses, nagu ka bulgaaria-, tšehhi-, eesti-, läti-, malta-, slovaki-, sloveeni- ja soomekeelses versioonis viidatud sõidukite „kasutamise“ mõistele ilma täpsustusteta, samas kui taani-, saksa-, leedu-, ungari-, rumeenia- ja rootsikeelses versioonis on kehtestatud kohustus kindlustada tsiviilvastutus, mis kaasneb sõiduki kasutamise või töötamisega, olenemata sellest, kas kasutamine või töötamine leiab aset teeliikluse

⁵⁴ HMKo 07.02.2014, 2-13-32678.

⁵⁵ HMKo 25.01.2019, 2-18-3592.

⁵⁶ VMKo 02.02.2022, 2-21-17481.

⁵⁷ TlnRnKo 12.01.2022, 2-21-2711.

⁵⁸ EKo C-536/09, *Omejc*, punktid 19 ja 21, EU:C:2011:398.

⁵⁹ EKo C-129/94, *Ruiz Bernáldez*, punkt 13, EU:C:1996:143; EKo C-409/11, *Csonka jt*, punkt 26, EU:C:2013:512.

olukorras või mitte.⁶⁰ Tegemist võib olla pelgalt õigusnormide sõnastuse tähelepanematusesega või ka seadusandja tahte väärast tõlgendamisega, eeldades, et seadusandja on mõelnud ainult tsiviilvastutuse ulatusena kahju põhjustamist teeliikluse olukorras.

Siiski on Euroopa Kohus öelnud, et kui Euroopa Liidu õigusakti keeleversioonides on erinevusi, tuleb asjassepuutuvat sätet tõlgendada lähtuvalt selle õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, milles see säte sisaldub.⁶¹ Direktiivi eesmärk on ennekõike kaitsta kannatanuid sõidukiga põhjustatud kahju eest. Seetõttu tuleb Direktiivi eesmärki silmas pidades tõlgendada sätet pigem kannatanu kasuks.

Samale seisukohale on jõudnud ka kohtujurist Paolo Mengozzi kohtuasja number C-162/13 ettepanekus, arvates, et Euroopa Kohus on selgelt kaldunud laialt ja suuremeelselt tõlgendama sätteid, mis võivad olla soodsad kannatanule, ning kitsalt iga sätet, mille tulemusel välistatakse kohustus maksta hüvitist teatud isikute kategooriale. Seoses Direktiivi art 3 lg-ga 1 ja riigisisese õigusega on Euroopa Kohus otsesõnu öelnud, et art 3 lg-ga 1 on vastuolus sellised riigisisised õigusnormid, mis võimaldavad välistada kohustusliku kindlustuse kaitsest kahju, mis on tekkinud mootorsõiduki kasutamisel „liikluseks ebasobival“ teel või alal, välja arvatud teed või alad, mis on küll liikluses ebasobivad, kuid mis on siiski „tavapäraselt kasutatavad“.⁶²

EhS § 92 lg 5 jagab tee tulenevalt selle õiguslikust kuulumisest riigiteeks, kohalikuks teeks ja avalikuks kasutamiseks määratud erateeks. LKindlS ei viita sellele, et kindlustusjuhtumi hindamisel tuleks arvesse võtta sõidukiga kahju tekitamiskoha õiguslikku kuuluvust ehk seda, kellele kuulub tee, kus sõidukiga kahju tekitati.

Euroopa Kohus on lahendi C-162/13⁶³ punktis 35 viidanud komisjoni seisukohale, mille järgi on Euroopa Direktiivi 72/166/EMÜ art 3 lg 1 kohaldatav sõidukite kasutamisele sellest olenemata, kas neid kasutatakse transpordivahenditena või -masinatena mis tahes ruumis – nii avalikul kui eraterriitoriumil, kus võivad realiseeruda sõiduki kasutamisega kaasnevad ohud. Ka eraterriitoriumil, kus sõidukid liikleavad, võib tekkida kahju sõidukite liiklemise tõttu. Seetõttu võib kinnitada, et sõidukiga kahju põhjustamisel ei sõltu kindlustusjuhtumi määratlemine „tee“ õiguslikust kuuluvusest.

⁶⁰ Tõlkest tulenevatele erinevustele termini sisustamisel on viidatud nt kohtujuristi Paolo Mengozzi ettepanekus EKO C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

⁶¹ EKO C-300/05, *ZVK*, punkt 16, EU:C:2006:735; EKO C-22/12, *Haasová*, punkt 48, EU:C:2013:692; EKO C-277/12, *Drozdovs*, punkt 39, EU:C:2013:685.

⁶² EKO, C-334/16, *Núñez Torreiro*, ECLI:EU:C:2017:1007.

⁶³ EKO C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 1 järgi peab sõidukiga kahju põhjustamine olema tekkinud teel. Tee mõiste tuleneb LS § 2 p-st 81. Võrreldes eelneva TeeS-s defineeritud „tee“ mõistega, on seadusandja pigem laiendanud mõiste tähendust. Kui eelnevalt oli pigem problemaatiline põllu- või metsateed liigitada „tee“ mõiste alla LKindlS tähenduses, siis tuues seadusesse näitliku loetelu tee liikidest nende pealiskihist sõltuvalt, saab lugeda ka eelnevalt nimetatud teed „tee“ mõiste alla kuuluvaks. EhS-st tuleneb teeregistri pidamise nõue. Sinna kantud teed kuuluvad automaatselt LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 1 kohaldamise alla ja seetõttu on nendel sõidukiga kahju tekitamine kindlustusjuhtum varem nimetatud sätte tähenduses.

Direktiivis puuduvad mõisted „tee“ ja „teeliiklus“, seetõttu pole selles kitsendatud kohustusliku kindlustuse ulatust „tee“ välistuste kaudu nii nagu seda teeb LKindlS § 8 lg 1 p 3. Euroopa Kohtu hinnangul tuleb Direktiivi art 3 lg 1 tõlgendada kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides ühetaoliselt, võttes seejuures arvesse Direktiivi eesmärki. Lubades igas liikmesriigis sisustada LKindlS tähenduses „tee“ mõistet iseseisvalt, saaks kahjustada Direktiivi eesmärk – kaitsta kannatanuid igas liikmesriigis samas ulatuses –, kuna eri riikides oleks „tee“ mõiste teiste liikmesriikidega võrreldes erineva tähendusega. Eelneva tõttu peab olema Direktiivi art 3 lg 1 kohaldamine ühetaoline.

Kindlustusjuhtumi hindamisel LKindlS § 8 lg 1 p 3 järgi ei saa arvesse võtta tee õiguslikku kuuluvust, ehk sõidukiga kahju tekitamisel ei ole oluline see, kellele tee kuulub. Samale seisukohale on jõudnud ka Euroopa Kohus. Seega puudub vajadus LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 1 alusel hinnata, kas sõidukiga kahju tekitamine toimus teel, mis kuulub LS § 2 p 81 definitsiooni alla, kuna Euroopa Kohtu põhjenduste kohaselt pole sõidukiga kahju tekitamisel määravaks see, kus kahju põhjustati.

2.2.Muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala

LKindlS § 8 lg 1 p 3 alusel tuleb juhul, kui sõidukiga kahju tekitamine ei toimu teel, hinnata, kas tegemist võib olla muu sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutatava alaga. Riigisisene õigus ei defineeri mõistet „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala“ ning seetõttu tuleb mõiste sisu otsida kohtupraktikast. Nimetatud mõiste tõlgendamise ulatusest sõltub, kas kindlustusjuhtumi määratlemine kahju tekitamise koha alusel on kooskõlas Direktiivi art 3 lg-ga 1.

LKindlS kommentaarides on asutud seisukohale, et kui kahju on tekitatud kohas, mis ei mahu „tee“ mõiste alla, tuleb iga kord vastavalt asjaoludele otsustada, kas seda kohta kasutati

sõidukite tavapäraseks liiklemiseks.⁶⁴ Kommentaarides on näideteks toodud, et tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks muuks alaks, mis ei mahu „tee“ mõiste alla, võib olla sadama või ettevõtja territoorium (ka kinnine), samuti maja hoov, väliürituste ajaks parklaks kohandatud põld, ehitusplats, kus liigeldakse jne. Samas ei pruugi sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks olla nt metsasiht, samuti järvejää, kus ei ole avatud jäätee jne. LKindlS kommentaarides on jäetud mõiste „tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ sisustamine sõltuvaks kaasuse asjaoludest ehk iga maastiku puhul tuleb seda hinnata eraldi.

Esmalt on oluline selgitada, et LKindlS § 8 lg 1 p-st 3 tuleneva mõiste „muu sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala“ puhul ei saa tegemist olla olukorras, kui sellel alal liikleb ainult üks sõiduk. Näiteks olukorras, mil traktor sõidab üle metsaraja, kus pole kunagi varem ükski sõiduk sõitnud ja ilmselt ka tulevikus ei sõida, ei ole tegemist „sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutatava alaga“. Kui seda metsarada läbitakse ka mitme teise sõiduki poolt, siis on metsarajast kujunenud eelduslikult „muu sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala“. Seega peab LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 2 analüüsimisel olema ala kasutanud mitu sõidukit. Lõplik hinnang ala kuulumisele „muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks“ sõltub konkreetse kaasuse asjaoludest.

Eesti kohus on pidanud paaril korral analüüsima LKindlS § 8 lg 1 p-st 3 tulenevat mõistet „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala“. Kohus leidis tsiviilasjas number 2-16-122492⁶⁵, et tehnöülevaatuspunktist autoga hoonest väljudes tõsteuksele otsa sõitmine on sõidukiga kahju tekitamine muul sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal LKindlS § 8 lg 1 p 3 tähenduses. Maakohus ütles, et tehnöülevaatuspunkti ala näol on tegemist kohaga, kuhu sõidukiga sisenemiseks ja väljumiseks tuleb sõita ning kui võrd tehnöülevaatus läbimine on seadusega kohustuslik, saab viidatud kohta pidada tavapäraseks liikluses kasutatavaks alaks. Ka ringkonnakohus⁶⁶ kinnitas, et tehnöülevaatusala on tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala. Ringkonnakohus leidis, et tehnöülevaatusse- ja väljasõit on sarnane liinivedusid tegeva parvlaeva peale- ja mahaõiduga, mis ei kuulu LKindlS § 8 lg 2 p 1 järgi kindlustusjuhtumi välistuste hulka.

Maakohus tõi üheks põhjenduseks, miks on tehnöülevaatuspunkt LKindlS tähenduses muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala, et tehnöülevaatus on muude seaduste järgi sõidukitele kohustuslik. Sellega sidus maakohus mõiste „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala“

⁶⁴ J. Lahe, O.-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne, lk 50.

⁶⁵ HMKo 10.01.2019, 2-16-122492.

⁶⁶ TlnRnKo 30.01.2020, 2-16-122492.

seadusest tuleneva kohustusega, mis tuleb täita sõiduki omanikul sõiduki suhtes. Ainult sellisel viisil LKindLS § 8 lg 1 p-st 3 tuleneva mõiste sisustamine viiks ebaõiglaste tulemusteni. Kui „sõiduki kasutamise“ määratlemine sõltuks ainult seadustest tulenevatest kohustustest, mis tuleb sõiduki omanikul täita, siis saaks öelda, et iga kord, kui sõidukit kasutatakse kohas, kus ei tule täita sõiduki omanikul ühtegi seadusest tulenevat kohustust, poleks tegemist ka sõiduki tavapäraseks liiklemiseks kasutatava alaga. Näiteks puudub sõiduki omanikul seaduse järgi kohustus autot pesta, seega kui sõidukiga põhjustatakse kahju pesulas, tuleks selle loogika alusel pesulat lugeda mitte sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks. Selline tõlgendus poleks kooskõlas normi eesmärgiga.

Euroopa Kohus on analüüsinud lahendis C-162/13⁶⁷ olukorda, kus kahju põhjustati traktoriga heinapallide pööningule ladumise käigus. Kahju tekkis sõidukiga avalikule liiklusele suletud taluõues tagurdades, ehk kindlustusjuhtum ei leidnud aset teeliiklusolukorras. Euroopa Kohus leidis punktis 56, et arvestades Direktiiviga taotletavat kaitse-eesmärki, ei saa asuda seisukohale, et seadusandja on soovinud välistada Direktiivi kaitse alt sellise kahju, mis on põhjustatud sõiduki kasutamisega, kui selline kasutamine vastab sõiduki tavapärasele otstarbele. Sama kohtuasja raames kohtujuristi Paolo Mengozi ettepanekust tulenevalt peab direktiivi 72/166/EMÜ⁶⁸ art 3 lg 1 alusel sõlmitud kohustuslik kindlustus katma kahju, mis on tekkinud sõiduki kasutamisest, ja seda sõltumata asjaolust, millise õigusliku seisundi või kasutusotstarbega on maa, kus kahju tekkimine aset leidis. Seega kuuluvad Euroopa Liidu direktiivi 72/166/EMÜ alla kõik olukorrad, mil tegemist on sõiduki tavapärase kasutamisega, seda sõltumata sellest, kas kahju tekkis avalikuks liikluseks kasutataval teel või eraomandis oleval teel.

Seega laiendas Euroopa Kohus eelnevalt nimetatud lahendiga liikluskindlustuse ulatust sisuliselt kõigile sõidukitele, kaasa arvatud töö eesmärgil kasutatavatele sõidukitele, kui sõidukeid kasutatakse tavalise transpordivahendina, ja kõigile asukohtadele. Enne nimetatud kohtulahendit kattis liikluskindlustus enamus Euroopa Liidu liikmesriikides ainult kahju, mis oli tekitatud sõidukiga liiklusolukorras.⁶⁹ Nii laia Direktiivi art 3 lg 1 tõlgendamist on kritiseerinud Spliti Ülikooli õppejõud Željka Primorac, leides, et liikluskindlustus peaks katma

⁶⁷ EKo C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

⁶⁸ Enne direktiivi 2009/103/EÜ jõustumist kehtis direktiiv 72/166/EMÜ, mis direktiiviga 2009/103/EÜ kodifitseeriti ja kehtetuks tunnistati. Direktiivi 72/166/EMÜ artikkel 3 lg 1 on sisuliselt identne sätte direktiivi 2009/103/EÜ art 3 lg 1. Seetõttu sobivad direktiivi 72/166/EMÜ art 3 lg 1 analüüsivad kohtulahendid ka direktiivi 2009/103/EÜ art 3 lg 1 tõlgendamiseks.

⁶⁹ Ž. Primorac. 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 (ECLIC)*, 2, p 240. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://doi.org/10.25234/ecllc/7109>. (19.04.2022)

ainult sõidukitega põhjustatud kahju, mis on tekkinud ainult teeliiklusolukorras, kuid mitte eraomandisse kuuluvatel maadel. Käesoleva magistritöö autor ei nõustu, et kindlustusjuhtumi määratlemisel tuleks lähtuda sellest, kus sõidukiga kahju tekitati. Liikluskindlustus on suunatud kolmandate isikute kaitsele ning kolmandad isikud ei pruugi mõista, kust lõpeb avalik tee ning algab eraomanikule kuuluv ala, kus liikluskindlustus ei kohaldu. Liikluskindlustuse välistamine teatud sõidukitele on võimalik Direktiivi alusel ja sellisel juhul on kahju hüvitamine tagatud muude meetmega.

Nii tsiviilasjas number 2-16-122492 kui ka Euroopa Kohtu lahendis C-162/13 on toodud „tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ mõiste sisustamisel üheks aluseks sõiduki tavapärase kasutamine. Kõige tavapärasem sõiduki kasutamine on sellega sõitmine. Sõiduki tavapärase kasutamine on seotud LKindlS § 8 lg 1 p-st 2 tuleneva mõistega sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega. Seega on „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ hindamise puhul oluline, et tegemist oleks „sõiduki kasutamisega“.

LKindlS § 8 lg 1 p-s 2 viidatud sõiduki liikluses käitamisele iseloomulik risk on kattuv mõiste VÕS §-s 1057⁷⁰ nimetatud mootorsõiduki käitamisega. Seetõttu tuleb LKindlS-st tuleneva „sõidukile iseloomuliku riski“ mõiste sisustamisel lähtuda ka kohtupraktikast, mis on analüüsinud VÕS § 1057 mõiste „sõiduki käitamine“ tõlgendamist. VÕS kommentaaride järgi loetakse mootorsõiduki käitamiseks mis tahes mootorsõiduki sihtotstarbelist kasutamist, mille käigus võib realiseeruda mootorsõidukile kui suurema ohu allikale iseloomulik oht.⁷¹ Mootorsõidukist lähtub iseloomulik risk eelkõige selle liikumisel, kuna seda ei ole võimalik viivitamata peatada, näiteks selle suure massi või kiiruse tõttu, aga ka tehnilise defekti või juhi ebaõigete sõiduvõtete tõttu.⁷² T. Tampuu on leidnud, et VÕS § 1057 sõnastusest tulenevalt ei ole sõiduki käitamiseks käivitamata mootoriga mootorsõiduk või mootorsõiduk, mis hakkab liikuma muul põhjusel kui mootorikäivitamine.⁷³

Direktiivi art 3 lg 1 järgi tuleb liikmesriigil tagada sõidukite, mille põhiasukohaks on liikmesriigi territoorium, kasutamisel tekkinud kahju korral kindlustusega kaetus. Seega on ka Euroopa Kohus korduvalt pidanud analüüsima mõistet „sõiduki kasutamine“ Direktiivi art 3 lg 1 tähenduses. Nii nagu LKindlS ja VÕS puhul tuleb hinnata, millal on tegemist sõiduki käitamisega, tuleb sisuliselt sama asja teha ka Direktiivi mõiste „sõiduki kasutamine“ puhul.

⁷⁰ Käesoleva töö keskendub LKindlS põhimõistete sisustamisele. Seetõttu ei pöörata töö eesmärgist tulenevalt tähelepanu mootorsõiduki valdaja vastutust reguleeriv sätte muudele aspektidele.

⁷¹ I. Kull, V. Kõve, M. Käerdi, P. Varul, K. Sein. Võlaõigusseadus IV. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2020, lk 845.

⁷² RKTko 3-2-1-7-13, p 20.

⁷³ T. Tampuu. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura, 2012, lk 246.

Seega on „sõiduki käitamine“ ja „sõiduki kasutamine“ mõisted, mis peaksid kattuma tulenevalt Euroopa Liidu direktiivi siduvusest liikmesriigi õiguse suhtes. Ka Euroopa Kohus on öelnud, et mõistet „sõiduki kasutamine“ ei saa jätta iga liikmesriigi hinnata, vaid tegemist on Euroopa Liidu õiguse autonoomse mõistega, mille tõlgendamisel tuleb eeskätt arvesse võtta õigusnormi konteksti ja selle õigusakti eesmärke, millesse norm kuulub.⁷⁴

On selge, et kahe liikuva sõiduki kokkupõrkes on realiseerunud mootorsõidukile iseloomulik risk. Lisaks võib mootorsõiduki käitamisele iseloomulik oht realiseeruda ühe mootorsõiduki liikumise tulemusena. Näiteks on Riigikohus lugenud mootorsõidukile iseloomuliku ohu realiseerumiseks mootorsõiduki sõitmise killustikuvalli.⁷⁵ Võttes arvesse Riigikohtu seisukohta, võib lugeda ka sõiduki otsasõitu parkivale autole mootorsõidukile iseloomuliku ohu realiseerumiseks. Parkivale sõiduautole otsasõitu on lugenud kohus mitmel korral sõiduki käitamisele iseloomuliku ohu realiseerumiseks.⁷⁶

Riigikohus on öelnud, et mootorsõiduki käitamiseks võib olla ka sõiduki aeglane liikumine või erandlikel asjaoludel ka teel seismine.⁷⁷ Ka Euroopa Kohus on kinnitanud, et sõiduki kasutamise alla kuulub sõiduki peatumine ja seejuures ei ole määrav, kas mootor õnnetuse toimumise hetkel töötas või mitte.⁷⁸

Viimati nimetatud kohtuasjas oli aluseks Euroopa Liidu direktiiv 72/166/EMÜ ja direktiiv 84/5/EMÜ⁷⁹. Direktiivi 84/5/EMÜ art 2 lõikes 1 viidati kindlustuskohustuse ulatusele seoses „sõiduki kasutamise või juhtimisega“.⁸⁰ Euroopa Kohus on seda sätet tõlgendanud nii, et kindlustus puudutab tsiviilvastutust, mis ei tulene mitte üksnes sõiduki juhtimisest, vaid ka muudest viisidest, kuidas sõidukit võidakse kasutada.⁸¹ Selline tõlgendamine on kooskõlas Direktiivi eesmärgiga – kaitsta kannatanuid mootorsõiduki põhjustatud õnnetuses. Nagu öeldud, on seadusandja seda eesmärki pidevalt taotlenud ja tugevdanud. Seega on „sõiduki

⁷⁴ EKo C-162/13, *Vnuk*, p 42. ECLI:EU:C:2014:2146.

⁷⁵ RKTko 3-2-1-173-14, p 14.

⁷⁶ TlnRnKo 04.07.2018, 2-15-12881; HMKo 25.01.2019, 2-18-3592; TMKo 15.06.2021, 2-21-103081.

⁷⁷ RKTko 3-2-1-7-13, p 20.

⁷⁸ EKo C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.

⁷⁹ Euroopa Nõukogu teine direktiiv 85/5/EMÜ, 30.12.1983, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta. – EÜT L 8, 11.01.1984, lk 5.

⁸⁰ Nagu eelnevalt öeldud Euroopa direktiivi 2009/103/EMÜ vastuvõtmisega tühistati varasemad liikluskindlustuse direktiivid ja koondati aluspõhimõtted ühte direktiivi. Seetõttu tuleb teema käsitlemisel arvesse võtta ka enne direktiivi 2009/103/EÜ kehtinud liikluskindlustuse direktiive. Kuigi direktiivis 2009/103/EÜ puudub sõiduki kasutamisel viide „juhtimisele“, siis üldised põhimõtted ja sätte eesmärk on võrreldes varasemate direktiividega jäänud samaks.

⁸¹ EKo C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*, p 43. ECLI:EU:C:2018:917.

kasutamine“ selle igasugune kasutamine, mis vastab selle tavapärasele otstarbele, ja seetõttu on ka sõiduki parkimine sõiduki tavapärase kasutamine.

Euroopa Kohus on lahendis C-100/18⁸² veel enam täpsustanud „sõiduki kasutamist“ seoses selle parkimisega. Kaasuse asjaoludest tulenevalt süttis põlema sõiduk, mis oli seisnud üle 24 tunni eraomaniku garaažis, ning põhjustas kahju kõrval asuvale hoonele. Euroopa Kohus leidis, et sõidukit kasutatakse vastavalt tema transpordivahendina kasutamise otstarbele sõiduki liikumise ajal, kuid põhimõtteliselt ka kahe sõidu vahelisel parkimise ajal. Seejuures ei ole oluline, kas sõiduk pargib n-ö avalikus parklas või eraomandis olevas garaažis. Euroopa Kohus on lisanud, et sõiduki parkimise juures ei ole määravaks see, kui kaua ajaliselt sõiduk seisnud on. Nimetatud kohtuasjas leiti, et rohkem kui 24 tundi pargitud auto loetakse siiski „sõiduki kasutamise“ mõiste alla.

Erinevalt Euroopa Kohtu seisukohtadele on Eesti õiguskirjanduses asunud vastupidisele seisukohale. Nimelt on liikluskindlustuse seaduse kommentaarides avaldatud arvamust, et sõiduki käitamisele iseloomuliku ohu realiseerumisega pigem ei ole tegemist, kui seisva mootoriga sõiduk süttib iseeneslikult põlema ning tule levimise tõttu saab kahjustada ka kolmanda isiku sõiduk.⁸³ Selline seisukoht võib olla tekkinud sellest, et Euroopa Kohus on just viimase viie aasta jooksul selgesõnaliselt selgitanud „sõiduki kasutamise“ mõistet. Eesti õiguskirjanduses leiduvad seisukohad on välja antud enne uuemate Euroopa Kohtu lahendite avaldamist. Lisaks on Eesti kohtupraktika võtnud pigem seisukoha tõlgendada „sõiduki käitamist“ kitsalt.

Euroopa Kohus on kohtuasjas number C-648/17⁸⁴ otsustanud, et ka sõiduki ukse avamine kujutab endast sõiduki kasutamist vastavalt selle kasutusotstarbele transpordivahendina, kuna see võimaldab muuhulgas isikute peale- ja mahaminekut või selle sõidukiga juba veetud või veetavate kaupade peale või maha laadimist. Viidatud kohtuotsusest tulenevalt ei oma „sõiduki kasutamisele“ mõju ka see, kas kahju tekitas sõiduki juht või kaasreisija. LKindlS § 33 p 9 välistab hüvitamisest sellise kahju, mille puhul ei ole tegemist sõiduki kui suurema ohu allika tekitatud kahjule iseloomuliku kahjuga, välja arvatud sõiduki uksega teisele sõidukile tekitatud kahju. Sätte grammatilise tõlgenduse tulemusena võib jõuda seisukohale, et ukse avamist ei loeta sõidukile kui suurema ohu allikale iseloomulikuks kahjuks, ehk tegemist ei ole kindlustusjuhtumiga LKindlS tähenduses, kuna ei vasta LKindlS § 8 lg 1 p 2 tingimusele. Siiski

⁸² EKo C-180/17, *Línea Directa Aseguradora*. ECLI:EU:C:2019:517.

⁸³ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne, lk 49.

⁸⁴ EKo C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*, p 25. ECLI:EU:C:2018:917.

on sõiduki uksega teisele sõidukile kahju tekitamine hüvitatav, ehk seadusandja on teinud erandi LKindlS § 8 lg 1 p 2 alusel hüvitatavast kahjust.

Euroopa Kohus on leidnud, et eraparklas seisev sõiduk, millest lekib õli, ja seetõttu saab kolmas isik kahju, tuleb lugeda „sõiduki kasutamise“ mõistega hõlmatuks Direktiivi art 3 lg 1 tähenduses.⁸⁵ Kohtu põhjenduste kohaselt kuuluvad seega sõidukiga parkimiskohale sõitmine ja seal parkimine Direktiivi art 3 lg 1 nimetatud „sõiduki kasutamine“ mõiste alla. „Sõiduki“ määratlemisel Direktiivi art 1 p 1 tähenduses ei ole vaja eristada sõiduki osi ja seetõttu ei ole ka vaja tuvastada, milline osa „sõidukist“ kahju tekitab. See lahend näitab, et mõistet „sõiduki kasutamine“ tuleb Direktiivi tähenduses tõlgendada väga laialt.

Seega tuleb sõiduki mitteliikumist lugeda samuti sõiduki käitamiseks. Kui seisvast sõidukist tekib kahju, olgu selleks siis õlileke või iseeneslik süttimine, on tegemist sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega ehk kindlustusjuhtumiga LKindlS tähenduses. „Sõiduki käitamise“ laialt tõlgendamine võib viia küllatki ebaõiglase tulemuseni. Selleks, et vältida äärmiselt ebaõiglast tulemust või oleks olukord muudel põhjustel mõistlikult vastuvõetamatu, on võimalik kahju hüvitamist piirata VÕS § 140 alusel. Seda on kinnitanud ka Euroopa Kohus, et Direktiiv ei ole mõeldud reguleerima tsiviilvastutuse tekkimise tingimusi või selle ulatust, ja seetõttu kuuluvad need iga liikmesriigi riigisisese õiguse kohaldamisalasse.⁸⁶

Olgu öeldud, et LKindlS eelnõu algatamisel oli algteksti §-s 8 lisaõik, mille järgi loeti kindlustusjuhtumiks kahju tekitamine sõiduki vale peatamise või parkimise tagajärjel (p 1), sõidukilt või selle koormast eraldunud osa või muu eseme liikumise tagajärjel (p 2) ja Eesti sadamas sildunud riigisisest või rahvusvahelist liinivedu tegevale reisiparvlaevale peale- või mahasõidul (p 3).⁸⁷ Vastav lõik jäeti seadusest välja, kuna seadusandja arvates polnud nimetatud aluste esiletõstmine põhjendatud – asjaomased olukorrad on kindlustusjuhtumid nagu iga teinegi.⁸⁸ Seega viitas ka seadusandja, et kindlustusjuhtumi puhul on „sõiduki käitamiseks“ ka sõiduki peatamine või parkimine. Seda ilmselt mitte nii laias tähenduses, kui on märkinud Euroopa Parlament ja Nõukogu, kuna sättes viidati sõiduki valele peatamisele ja seismisele.

⁸⁵ EKo C-431/18, *Bueno Ruiz ja Zurich Insurance*. ECLI:EU:C:2019:1082.

⁸⁶ EKo C-431/18, *Bueno Ruiz ja Zurich Insurance*, p 47. ECLI:EU:C:2019:1082.

⁸⁷ Liikluskindlustuse seaduse eelnõu 423 SE I.

⁸⁸ Muudatusettepanekute loetelu liikluskindlustuse seaduse eelnõu juurde 423 SE II, lk 4.

„Sõiduki käitamise“ hindamine LKindlS § 8 lg 1 p 3 analüüsi juures on oluline selleks, et välja selgitada, mis on tavapärase liiklemine. Leides, et ka näiteks sõiduki parkimine on tavapärase liiklemine, on laiendatud „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ mõistet. Kui sõiduk pargib näiteks kohas, mis tegelikult ei kuulu „tee“ mõiste alla, kuid samasse kohta pargivad ka mitmed teised sõidukid, ja sõidukiga tekitatakse kahju kolmandale isikule, siis kuulub sõidukiga kahju tekitamine kindlustusjuhtumi alla, kuna kahju on tekkinud muul tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal LKindlS § 8 lg 1 p 3 tähenduses.

Ka tsiviilasjas number 2-19-19203⁸⁹ tõusetus küsimus konkreetse ala kuulumisest „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ nimetuse alla. Nimetatud kohtuasjas tagurdas traktor põllul läga laadimise käigus vastu teist traktorit. Maakohus leidis, et põld ei ole tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala LKindlS § 8 lg 1 p 3 tähenduses. Mingeid põhjendusi kohus ei toonud. Samas kohtuasjas leidis ringkonnakohus⁹⁰, et põllul tagurdamist ei saa pidada LKindlS § 8 lg 1 p 3 alusel sõiduki tavapäraseks liikluses osalemiseks, millest tekiks LKindlS tähenduses tsiviilvastutus. Ilma täiendavate selgitusteta LKindlS § 8 lg 1 p-le 3.

Nagu käesoleva magistritöö esimeses peatükis leiti, on traktor mootorsõiduk LKindlS tähenduses. LS § 2 p 81 järgi on tee jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala, muuhulgas on tee põllu-, metsa- või muu selline pealiskihita tee, mis on teeks rajatud või sõidukite liikumise tulemusena selleks kujunenud ja seetõttu kuulub põld tee kui sõidukite liikumise tulemusena teeks kujunenud ala definitsiooni alla. Isegi kui mitte lugeda põldu teeks LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 1 järgi, tuleb hinnata, kas tegemist võib olla olukorraga, mis kuulub sama sätte alternatiiv 2 alla.

Muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala hindamisel tuleb arvesse võtta, kas ka teised sõidukid alal liiklevad. Juba kaasuse asjaoludest nähtuvalt sõitis põllul ka teine traktor, ehk põllul liiklevad mitmed sõidukid. Traktor laadis põllul läga ja sõitis vastu teist traktorit. Seega on traktorit kasutatud sõiduki tavapärasel viisil. Järelikult, kui traktor tekitas kolmandale isikule kahju põllul läga laadimise käigus, on tegemist kindlustusjuhtumiga LKindlS § 8 lg 1 alusel.

Euroopa Kohus leidis lahendis C-514/16⁹¹, et „sõiduki kasutamise“ ulatus ei sõltu selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse. Tsiviilasjas number 2-19-19203 toodi ainsaks põhjuseks, miks ei kuulu põld tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks, et põld ei ole ala, mida sõidukid tavapäraseks liiklemiseks kasutavad. Euroopa Kohtu praktikast

⁸⁹ HMKo 19.05.2021, 2-19-19203 (koopia autori valduses).

⁹⁰ TlnRnKo 30.09.2021, 2-19-19203 (koopia autori valduses).

⁹¹ EKO C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.

tulenevalt ei ole „sõiduki kasutamise“ mõistega silmas peetud mitte üksnes teeliikluse olukorda. Eelnevast tulenevalt ei saa välistada põllu kuulumist muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks LKindlS § 8 lg 1 p 3 alusel.

LS § 2 p 81 andis „tee“ mõistele näitliku loetelu tulenevalt tee pealiskihist, kuid luges „teeks“ ka pealiskihita tee, mis on teeks rajatud või sõidukite liikumise tulemusena selleks kujunenud. Ka tuleks mõiste „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala“ määratlemisel lähtuda sellest, et ei saa piirata mõistet liiklemiseks kasutatava ala pealiskihist tulenevalt. Seega ei ole maastik, millel kahju põhjustati, aluseks LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 2 sisustamisel. Samale seisukohale on jõudnud ka Euroopa Kohus, kes leidis lahendis C-514/16⁹², et „sõiduki kasutamise“ ulatus ei sõltu selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse.

Eesti kohtud on lugenud muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks siloaugu⁹³. Nimetatud kohtuasjas ei vaidlustatud küll siloaugu kuulumist LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 2 alla, kuna poolte vahel puudus vaidlus selle üle, kas traktori siloaugus liiklemine tuleb lugeda traktori tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks. Lisaks siloaugule on kohtud öelnud, et ka ehitusplatsil liiklemine on muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 2 tähenduses.⁹⁴

Üheks eelduseks, mille alusel on kohus põhjendanud ala, kus sõidukiga kahju tekitati, kuulumist mitte „muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks“ oli kellaæg. Maakohus leidis tsiviilasjas number 2-18-13359⁹⁵, et kell kolm öösel ei saanud sõiduk tavapärase liiklemise käigus sattuda kinnistu kinnisesse hoovi, kus asus töökoda, millele sõidukiga kahju tekitati. Lisaks kellaajale oli kaasuse põhjendustes seejuures roll ka sellel, milline oli sõiduki kasutaja eesmärk – see polnud õueala kasutamine liiklemise eesmärgil. Liikluskindlustusega soovitakse kaitsta kannatanuid sõidukiga kahju tekitamise eest sõiduki kasutaja eesmärgist sõltumata. Samuti ei saa sõidukiga kahju tekitamine sõltuda kellaajast, kuna sõidukiga võib kahju tekitada iga kell. Hindamisel, kas tegemist oli kindlustusjuhtumiga, on oluline see, kas kahju tekkis „sõiduki kasutamise“ tõttu ja seepärast pole määrav, mis oli sõiduki kasutaja soov või mis oli kahju tekkimise ajal kellaæg.

Põld võib liigitada nii „tee“ kui ka „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ mõiste alla. LS § 2 p 81 järgi võib teeks olla põld, mis on teeks rajatud või sõidukite liikumise tulemusena

⁹² EKo C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.

⁹³ HMKo 10.02.2020, 2-19-19202.

⁹⁴ HMKo 23.08.2018, 2-18-7373.

⁹⁵ HMKo 21.01.2019, 2-18-13359.

selleks kujunenud. Seega, kui põld on sihipäraselt teeks rajatud või liiklevad põllul mitmed sõidukid, on põllu puhul tegemist teega LKindlS § 8 lg 1 p 3 tähenduses. LS § 2 p-st 81 tuleneb, et põld võib olla teeks, kui see on sõidukite liikumise tulemusena selleks kujunenud.

Järelikult hõlmab põllu määratlemisel tee mõiste LS § 2 p-st 81 juba sarnaseid eeldusi, nagu põllu määratlemisel muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks. Ainsaks erinevuseks on see, et LS § 2 p 81 on viidatud mõistele „liiklemine“, kuid „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ mõiste sisustamisel on hindamisel „liiklemine“ laiemas tähenduses, mis tähendab, et „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ hindamisel võib „sõiduki kasutamine“ seisneda ka sõiduki seismises või parkimises. Eelnevast tulenevalt peaks ka põllu mõiste liigitamisel LS § 2 p 81 alla sisustama „liiklemise“ mõiste laialt, et see hõlmaks ka „sõiduki kasutamist“ seistes või parkides. Seetõttu on sõidukiga kahju tekitamine põllul iga kord kindlustusjuhtum LKindlS § 8 lg 1 p 3 järgi, kuna kahju tekitatakse teel.

LKindlS § 8 lg 1 p 3 järgi tuleb hinnata, kas sõidukiga kahju tekitamine on toimunud teel, kui ala, kus kahju põhjustati, ei kuulu „tee“ mõiste alla LS järgi. Sellisel juhul tuleb hinnata, kas tegemist võis olla muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava alaga. LKindlS § 8 lg 1 p 3 alt 2 lisamine kindlustusjuhtumi hindamisele täidab Direktiivist ja Euroopa Kohtu praktikast tulenevat eesmärki – kaitsta kannatanuid tekitatud kahju eest, ja mitte välistada seejuures teatud kannatanute liiki sõidukiga kahju tekitamisel kindlustushüvitise saamisest.

Selleks, et hinnata, kas tegemist on sõidukiga kahju tekitamisega muul sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal, tuleb jälgida, et alal, mida analüüsitakse, liikleb või on liigelnud rohkem kui üks sõiduk ja kahju on tekkinud „sõiduki kasutamisel“. „Sõiduki kasutamine“ ei seisne ainult sõiduki liikumises, vaid selleks võib olla ka sõiduki seimine või parkimine. Vastavaid eeldusi tuleb hinnata iga kaasuse puhul eraldi. Kõige eelneva juures ei saa ainumääravaks olla see, kas sõiduki omanikul tuleneb seadusandlusest mõni sõiduki suhtes kohaldatav kohustus. Eesti kohtud on lugenud muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks muuhulgas siloaugu ja ehitusplatsi. Kui välja arvata tsiviilasi number 2-19-19203, siis puudub Eestis kohtupraktika, kus oleks vaieldud selle üle, kas üks või teine ala kuulub LKindlS § 8 lg 1 p 3 tuleneva muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala määratluse alla. Viimati viidatud kohtulahendis ei võtnud maakohus ja ringkonnakohus arvesse Euroopa Kohtu praktikast tulenevaid määratlusi, hindamaks LKindlS § 8 lg 1 p 3 kohaldamist.

3. LIIKLEMISEKS KASUTATAVA ALA MÄÄRAMINE KAHJU PÕHJUSTAMISEL TÖÖSOORITUSE KÄIGUS

3.1.Sõidukiga kahju põhjustamisel kindlustusjuhtumi välistused

Kui on leitud sõidukiga kahju tekitamisel, et sõiduki puhul on tegemist mootorsõidukiga LKindlS § 8 lg 1 p 1 tähenduses ning kahju tekitati sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega ja esineb põhjuslik seos sõiduki liikumise või paiknemise ning tekitatud kahju vahel LKindlS § 8 lg 1 p 2 alusel, siis on tegemist kindlustusjuhtumiga. Nagu eelmises peatükis selgus, siis LKindlS § 8 lg 1 p 3 alusel pole vajadust hinnata kahju tekkimise asukohta, kuna igasugusel alal põhjustatud kahju kuulub kindlustusjuhtumi alla LKindlS tähenduses. Kindlustusjuhtumi korral on kindlustusandja kohustatud hüvitama kindlustusjuhtumiga tekitatud kahju (VÕS § 422 lg 1). Kindlustusandja vabaneb kindlustushüvitise maksmise kohustusest, kui esinevad LKindlS § 8 lg 2 esinevad välistused, mis on asukohaspetsiifilised. Kuivõrd kindlustusjuhtumi välistused on seotud sõidukiga kahju tekitamise kohaga, siis on Euroopa Kohtu kindlustuskohustuse ulatuse tõlgendusel mõju ka LKindlS § 8 lg-s 2 nimetatud välistustele. Seetõttu tuleb hinnata kindlustusjuhtumit välistavate sätete kooskõla Euroopa õigusega.

LKindlS § 8 lg 2 p 1 järgi ei ole tegemist kindlustusjuhtumiga sõidukis, sealhulgas õhu- ja veesõidukis, välja arvatud liinivedu tegevale parvlaevale peale- või mahasõidul (p 1); paigas, mis on suletud ja eraldatud võistluseks, treeninguks või muuks samalaadseks ürituseks (p 2); avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil (p 3) või teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal ajal, mil see ala 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 (p 4). Kõik sätestatud välistused on seotud sõidukiga kahju tekitamise asukohaga, ehk on seotud LKindlS § 8 lg 1 p-ga 3.

Kindlustusjuhtumiga pole tegemist, kui sõiduk paikneb teises sõidukis, kuna sellisel viisil ei kujuta sõiduk tavapärast ohtu teistele liiklejatele.⁹⁶ Võttes arvesse käesoleva töö teises peatükis „sõiduki kasutamisega“ seonduvat ja Euroopa Kohtu praktikat, on kaheldav, kas LKindlS § 8 lg 2 p 1 vastab Direktiivi art 3 lg-le 1. Euroopa Kohus on öelnud, et sõiduki kasutamise alla kuuluvad ka olukorrad, mil sõiduk on peatunud või parkinud, kuna seismine ja parkimine on

⁹⁶ J. Lahe, O.-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus, lk 50.

osa sõiduki transpordivahendina kasutamises.⁹⁷ Lisaks ei sõltu „sõiduki kasutamise“ ulatus selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse.⁹⁸

LKindlS kommentaaride autorid leidsid, et mootorsõiduki sõidukis paiknemine ei kujuta tavapäraselt ohtu teistele mootorsõidukitele, kuid tõdesid, et sõidukiga kahju tekkimine sellises olukorras pole välistatud. Käesoleva magistritöö autori arvates on võimalus sõidukiga kahju tekkimiseks sellises olukorras küllatki sarnane tavalikliusega. Eelduslikult on sellises liiklusolukorras tegemist mitme mootorsõidukiga (näiteks laeva autotekil viibivad mootorsõidukid, autotreileril olevad sõiduautod või rongiga transporditavad mootorsõidukid), ehk säilib ohu tekkimise risk samas ulatuses nagu tavalikliuses. Samuti pole sõidukis tekkiva mootorsõidukiga kahju põhjustamine erinev näiteks parklas seisvast mootorsõidukist, mille tõttu võib tekkida kahju kolmandatele isikutele (näiteks mootorsõiduki iseeneslik süttimine või veerema hakkamine). Võttes aluseks Direktiivi art 3 lg 1 laia tõlgendamist, on kindlustusjuhtumiks ka sõidukis, sealhulgas õhu- ja veesõidukis kahju tekitamine. Seega ei ole LKindlS § 8 lg 2 p 1 kooskõlas Direktiiviga.

Kui mootorsõiduk paikneb sõidukis, siis lisaks „sõiduki kasutamise“ kaasnevatele ohtudele võivad kahju tekkimisele avaldada mõju ka välised tegurid. Näiteks sõiduautod, mis viibivad laevatekil, võivad liikuma hakata ka tormi tõttu või rongil olev mootorsõiduk saab kahjustusi, kuna rong satub liiklusõnnetusse. Kindlustusjuhtumi määratlemisel peaks andma hinnangu ka välistele teguritele. Kui kindlustusjuhtum toimus ainult välisteguri mõjul, siis poleks tegemist liikluskindlustusjuhtumiga. Näidetena toodud õnnetuste korral oleks tegemist kahju hüvitamisega vastavalt kas laeva või rongi kindlustusandja poolt.

LKindlS § 8 lg 2 p 2 välistab kindlustusjuhtumina kahju, kui see on tekitatud paigas, mis on suletud ja eraldatud võistluseks, treeninguks või muuks samalaadseks ürituseks. Sellises paigas suureneb olulisel määral risk sõidukiga kahju tekitamiseks ja suurte kiiruste juures suureneb ka tekkiva kahju ulatus kolmandatele isikutele. LS § 1 lg 4 ei käsitle liiklusena liikumist ja paiknemist teel, mis on suletud liikluseks võistluste ja massiürituste läbiviimiseks, Politsei- ja Piirivalveameti ning Päästeameti korraldusel või teehoiu või muul sellisel eesmärgil.

Sõidukiga võistlemise ja treenimise puhul on tegemist sõiduki kasutamise, kuna eelduslikult kasutatakse selleks liikuvat sõidukit. LS § 1 lg-st 4 tulenev erisus kitsendab „sõiduki kasutamise“ mõistet. Euroopa Kohus on öelnud, et sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab

⁹⁷ EKo C-100/18, *Línea Directa Aseguradora*. ECLI:EU:C:2019:517.

⁹⁸ EKo C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.

sõiduki tavapärasele otstarbele, on liikluskindlustusega kaetud.⁹⁹ Seega ei ole LS § 1 lg 4 kooskõlas Direktiivi eesmärgiga. Ka sõidukitega toimuvate võistluste ja treeningute puhul on tegemist liiklusega, kuna sõidukeid kasutatakse vastavalt nende otstarbele transpordivahendina.

Käesoleva magistritöö teises peatükis viidatud Euroopa Kohtu lahend C-162/13¹⁰⁰, mis käsitleb tee õigusliku kuuluvuse mõju kindlustusjuhtumile, on käsitletav ka olukorras, kus on vaja avalikule liiklusele suletud ala¹⁰¹ hinnata kindlustusjuhtumi välistusena. Euroopa direktiivi 72/166/EMÜ art 3 lg 1 on kohaldatav sõidukite kasutamisele mis tahes ruumis – nii avalikul kui eraterriitoriumil –, kus võivad realiseeruda sõiduki kasutamisega kaasnevad ohud. Seetõttu ei oma sõidukiga kahju põhjustamisel tähendust, kellele kuulub liiklemiseks kasutatav ala, kui tegemist on sõiduki kasutamisega.

Euroopa Kohtus kohtuasjas C-334/16¹⁰² oli arutluses kaasus, kus sõjaväemaastur¹⁰³ rullus üle katuse, põhjustades inimesele tervisekahjustuse alal, mis oli mõeldud ainult roomikutega sõidukitele ja suletud teistele ratastega sõidukitele. Ka viidatud kohtuasjas toimus õnnetus sõjaväeõppustel, ehk treeningu ajal. Euroopa Kohus leidis, et liikluskindlustuskohustuse ulatuse piiramine riigisisises õiguses maastiku omadustest tulenevalt ei ole Direktiivi art 3 lg 1 mõttega kooskõlas. Seega ei ole Euroopa Liidu õigusega kooskõlas kindlustusjuhtumi välistamine LKindlS § 8 lg 2 p 2 alusel.

On mõistetav, et võistluste, treeningute ja muude samalaadsete ürituse puhul on kindlustusrisk tunduvalt suurem, kui seda on risk tavaliikluses. Jõudmine seisukohale, et ka võistlustel, treeningutel ja muudel samalaadsetel üritustel sõidukiga kahju tekitamine „sõiduki kasutamisel“ tuleb lugeda kindlustusjuhtumiks LKindlS tähenduses, võib tekitada kindlustusandjatele ülemääraseid kulusid praeguse kehtiva LKindlS-ga võrreldes. Selleks, et tagada sellistes olukordades kaitse ka kindlustusandjatele, on erinevaid viise. Üheks variandiks on, et kindlustusandjatel on võimalik suurendada kindlustusmakseid sõidukitele, mis osalevad võistlustel, treeningutel või muudel samalaadsetel üritustel.

Teiseks võimaluseks on, et seadusandja vabastab võistlustel, treeningutel või muudel samalaadsetel üritustel osalevad sõidukid kindlustuskohustusest. Sellisel juhul on tagatud

⁹⁹ EKo C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁰⁰ EKo C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁰¹ „Avalikule liiklusele suletud ala“ mõistet on pikemalt käsitletud peatükis 3.2. Kuna eelduslikult on LKindlS § 8 lg 2 p-des 2, 3 ja 4 nimetatud mõiste sama tähendusega.

¹⁰² EKo, C-334/16, *Núñez Torreiro*, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁰³ Eestis ei loeta sõjaväemaasturit kindlustuskohustusega sõidukiks LKindlS § 5 tulenevalt, kuid hindamaks, kas kahju põhjustamine teel, mis on teatud sõidukitele liikluseks suletud, saab Euroopa Kohtu lahendit C-334/16 aluseks võtta.

kannatanule kindlustamata sõidukiga põhjustatud kahju hüvitamine, kuna kindlustusjuhtumi põhjustamisel kindlustamata sõidukiga hüvitab kahju Liikluskindlustuse fond (LKindIS § 45 lg 2). Vastavalt LKindIS § 4 p-le 1 pole Eestis kindlustuskohustust vana- ja võistlussõidukitel. Seda siiski tingimusel, et vastavaid sõidukeid ei kasutata liikluses. Praegusel juhul ei ole ka Liikluskindlustuse fondil hüvitamiskohustust LKindIS § 45 lg 2 alusel, kuna nimetatud sõidukid ei kuulu LKindIS § 5 alla. Sarnase lahenduse on välja pakkunud ka Euroopa Komisjon.¹⁰⁴ Lisaks eelnevale on ühe lahendusena pakutud, et võistlusautode puhul võiks kahju hüvitamine tulla eraldi fondist, mille tasusid peavadki maksma ainult võistlusautode omanikud.¹⁰⁵

Ka sõidukiga kahju tekitamine avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil ei ole kindlustusjuhtum liikluskindlustuse tähenduses (LKindIS § 8 lg 2 p 3). Sarnaselt LKindIS § 8 lg 2 p-ga 2 on sättes viidatud mõistele „avalikule liiklusele suletud ala“. Ka siin tuleks lähtuda Euroopa Kohtu lahendist C-162/13, mille järgi sõidukiga kahju põhjustamisel pole oluline, kas kahju tekitati avalikul või erateritooriumil, kui kahju on tekkinud sõiduki kasutamisel. Järelikult ei ole ka LKindIS § 8 lg 2 p 3 kooskõlas Euroopa õigusega.

Käesoleva tööga seondub enim LKindIS § 8 lg 2 p 4, mille järgi kindlustusjuhtumiks ei ole kahju põhjustamine teel või muul sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal ajal, mil see on avalikule liiklusele suletud, ning kui sõidukit, millega kahju põhjustati, kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadisel eesmärgil ja kahju põhjustatakse vahetult töösoorituse käigus, kuna sätte sõnastus kattub osaliselt LKindIS § 8 lg 1 p-ga 3. Enne kehtivat LKindIS-t puudus LKindIS-s vastav säte, mis välistaks kindlustusjuhtumina sõidukiga kahju põhjustamise, kui kahju on tekkinud töösoorituse käigus. Seadusandja on lähtunud vastava välistusega sellest, et liikluskindlustus on seotud liiklusriskiga ning töö tegemisel tekkivale kahjule – isegi kui see on sooritatud sõidukiga – on kohaldatavad muud vastutuse alused ja seetõttu ka muud tsiviilõiguslikud kaitsevahendid.

LKindIS § 8 lg 2 p-st 4 tuleneb mitu eeldust, mis peavad esinema koos, ehk tegemist on obligatoorsete eeldustega. Tsiviilasjas number 2-19-19203¹⁰⁶ leidis ringkonnakohus, et LKindIS § 8 lg 2 p-s 4 toodud välistused ei pea esinema samaaegselt. Kohtu põhjenduste kohaselt muutuks juhul, kui põllutöödel kasutatavate sõidukite puhul nõutaks tingimata kõigi

¹⁰⁴ European Commission. Refit review of the Motor Insurance Directive. 24.07.2017. Ares (2017) 3714481. Arvutivõrgus kättesaadav: [REFIT review of the Motor Insurance Directive \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/transport/policies/motor/refit-review-of-the-motor-insurance-directive_en). (10.04.2022)

¹⁰⁵ European Commission. Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance. 08.06.2016. Arvutivõrgus kättesaadav: https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf. (10.04.2022)

¹⁰⁶ TlnRnKo 30.09.2021, 2-19-19203 (koopia autori valduses).

tingimuste samaaegset esinemist, sätte kohaldamine selliste sõidukite suhtes sisuliselt võimatuks. Seega on kolleegiumi hinnangul piisav kindlustusjuhtumi välistamiseks, kui tuvastatakse, et sõidukit, millega kahju põhjustati, kasutatakse põllutöödel põllul, mis juba oma olemuselt ei ole liiklusele avatud, ja kahju põhjustatakse vahetult töösoorituse käigus. Ringkonnakohus on LKindIS § 8 lg 2 p 4 valesti tõlgendanud, kuna tegemist on obligatoorsete eeldustega juba tulenevalt sätte sõnastusest. Ka LKindIS kommentaaride autorid on asunud seisukohale, et ühe eelduse mitte täitmisel ei saa rääkida kindlustusjuhtumi välistamisest.¹⁰⁷

Kõikide LKindIS § 8 lg 2 sätestatud välistuste puhul on tegelikult kahju hüvitamine võimalik ka muude kindlustuslepingute alusel. Näiteks on ehitusplatsi puhul tegemist ohutsooniga, millel tekkiva kahju hüvitamine on eelduslikult tagatud ehitusettevõtja vastutuskindlustuslepinguga. Samuti on üldjuhul kindlustatud ka teised sõidukid, mis ei kuulu „mootorsõiduki“ mõiste alla – näiteks laevakindlustus, ehk kui mootorsõidukile tekib kahju laevas ainult väliste tegurite tõttu, siis hüvitab tekkinud kahju laevakindlustus, mitte liikluskindlustus.

LKindIS alusel on võimalik välistada sõidukiga kahju tekitamine teatud eeldustel, mis on reguleeritud LKindIS § 8 lg-s 2. Kõik kindlustusjuhtumi välistused on seotud kohaga, kus sõidukiga kahju põhjustati. Sätetes esinevad eeldused on obligatoorsed ja seetõttu peavad esinema samaaegselt, et oleks võimalik sõidukiga kahju tekitamine kindlustusjuhtumina välistada.

Kehtiva LKindIS alusel ei ole tegemist liikluskindlustusjuhtumiga, kui mootorsõiduk viibib sõidukis, sh õhu- ja veesõidukis, ning mootorsõidukiga põhjustatakse seal kahju. Euroopa Kohtu praktikast tulenevalt kuuluvad „sõiduki kasutamise“ alla ka olukorrad, mis on osa sõiduki transpordivahendina kasutamisest, sealhulgas seismine ja parkimine. Lisaks pole kindlustusjuhtumi hindamisel oluline see, kus kahju tekkis, kuna „sõiduki kasutamise“ ulatus ei sõltu selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse. Euroopa Kohtu praktikast tulenevalt ei ole LKindIS § 8 lg 2 p-des 1-3 sätestatud kindlustusjuhtumi välistused kooskõlas Euroopa Liidu õigusega.

3.2.Avalikuks liikluseks suletud alad

LKindIS § 8 lg 2 p 4 järgi ei ole kindlustusjuhtumiks kahju põhjustamine teel või muul sõidukite tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal ajal, mil see ala on avalikule liiklusele suletud, ning kui sõidukit, millega kahju põhjustati, kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul

¹⁰⁷ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne, lk 51.

samalaadisel eesmärgil ja kahju põhjustatakse vahetult töösoorituse käigus. Nii nagu eelmises peatükis välja toodud, on tegemist obligatoorsete eeldustega, mis peavad esinema koos, et kindlustusjuhtum oleks välistatud LKindlS § 8 lg 2 p 4 alusel.

Esimeseks obligatoorseks eelduseks on, et kahju põhjustamine peab toimuma ajal, mil kahju põhjustamise koht on suletud avalikule liiklusele. Avaliku liikluse definitsioon ei tulene ühestki seadusest. Avalik liiklus võiks tähendada, et igal sõidukil on vaba juurdepääs alale. Avalikule liiklusele suletud ala võib olla suletud kõikidele sõidukitele või ka ainult teatud sõidukite grupile. Näiteks on traktorite võidusõidulal liiklemine lubatud ainult traktoritele, kuid suletud liiklemiseks sõiduautodega või muude sõidukitega.

LS § 12 lg 1 järgi on avalikult kasutatava tee omanikul õigus ajutiselt või alaliselt piirata jalakäijate liiklemist, sõidukite liiklemist lähtuvalt massist, teljekoormusest, mõõtmetest, kategooriast või keelata liiklemine liiklejate ohutuse tagamiseks, teehoiutööde tegemiseks, tee ja teerajatiste kahjustamise vältimiseks, looduskeskkonda kahjustava mõju vähendamiseks või rahvatervise seaduse tähenduses elukeskkonna tagamiseks.

Kui võtta LS § 12 lg 1 aluseks, et välja selgitada asjaolu, kas mingi konkreetne ala on avalikule liiklusele avatud või mitte, võib jõuda järelduseni, et igal avalikult kasutatava tee omanikul on õigus ise otsustada, kas temale kuuluval teel liikluskindlustus kehtib, ehk sõidukite liiklemise piiramisel kohaldub LKindlS § 8 lg 2 p 4 ning tegemist ei ole enam kindlustusjuhtumiga. Seda eeldusel, et esinevad ka teised LKindlS § 8 lg 2 p-s 4 nimetatud tingimused. Avalikule liiklusele tee või muu tavapäraselt liiklemiseks kasutatava ala piiramine võib tekkida ka looduslikest teguritest (näiteks pinnase sulamine, tormi-, vihmakahjustused või muu selline mõju) või teistest erakorralistest asjaoludest. Kui tegemist pole eelnevalt nimetatuga, on teomanik või piirangu kehtestaja kohustatud tagama liiklejate juurdepääsu liikluspiirangualasse teiste teede kaudu, muu liikumisvõimalusega või teisel ajaperioodil (LS § 12 lg 2).

Avalikult kasutatava tee omanikul või piirangu kehtestajal tekib õigus ise otsustada, millistele sõidukitele temale kuuluval teel liikluskindlustus kehtib, ehk millise sõidukiga tekitatud kahju loetakse kindlustusjuhtumiks LKindlS alusel ja millise sõidukiga tekitatud kahju välistatakse LKindlS § 8 lg 2 p 4 alusel. Olukorras, mil maa omanik sulgeb talle kuuluva tee avalikule liiklusele, kuid lubab seal teatud sõidukitega liiklemise ja nende sõidukitega põhjustatakse kahju, liikluskindlustus ei kohalduks, kuna maa on avalikule liiklusele suletud.

Euroopa Kohtu lahend C-162/13¹⁰⁸, mis käsitleb tee õigusliku kuuluvuse mõju kindlustusjuhtumile, omab mõju ka hindamaks mõistet „avalikule liiklusele suletud ala“. Euroopa direktiivi 72/166/EMÜ art 3 lg 1 on kohaldatav sõidukite kasutamisel mis tahes ruumis – nii avalikul kui eraterriitoriumil –, kus võivad realiseeruda sõiduki kasutamisega kaasnevad ohud. Seetõttu ei oma sõidukiga kahju põhjustamisel tähendust, kellele kuulub liiklemiseks kasutatav ala, kui tegemist on sõiduki kasutamisega.

Ka Eesti kohtud on paaril korral pidanud lahendama küsimuse, kas üks või teine tee oli õnnetuse toimumise ajal avalikule liiklusele suletud või mitte. Nimetatud õiguslikku küsimust on põhjendanud kohtud erinevalt. Näiteks on maakohus tsiviilasjas number 2-19-19202¹⁰⁹ lugenud siloaugu avalikule liiklusele suletuks üldtuntud asjaoluna tsiviilkohtumenetluse seadustiku (edaspidi: TsMS) § 231 lg 1 alusel.

Nimetatud kohtuasjas tagurdas traktor siloaugus otsa teleskooplaadurile, mis sai avarii tagajärjel kahjustusi. Siloaugu lugemist avalikule liiklusele suletud teeks toetab kohtulahendi kohaselt ka see, et siloauku kasutab üldjuhul üksnes konkreetse kinnisasja omanik või valdaja või talle kuuluvad sõidukid. Ringkonnakohus¹¹⁰ leidis, et maakohus tõlgendas valesti TsMS § 231 lg 1, kui luges siloaugu „avalikule liiklusele suletud alaks“ üldtuntud asjaoluna. Ringkonnakohtu hinnangul tuli avalikule liiklusele suletud ala vastavust LKindlS § 8 lg 2 p-le 4 hinnata LS alusel, kuna piirangud avaliku liikluse sulgemiseks on sätestatud liiklusseaduses. Ringkonnakohtu otsusest tulenevalt on asjaolu, kas mingi konkreetne ala on avalikule liiklusele avatud või mitte, fakti küsimus, mille puhul tuleb lähtuda selle ala asukohast ja võimalikest juurdepääsupiirangutest. Asjaolude tuvastamisel tuleb lähtuda LS § 1 lg-st 4 ja LS § 12 lg-st 1.

Nagu eelnevalt analüüsitud, viiks LS § 12 lg 1 alusel LKindlS § 8 lg 2 p-s 4 nimetatud avalikuks liiklemiseks suletud ala hindamine ebaõiglase tulemuseni, kuna isikud saaksid põhimõtteliselt ise otsustada liikluskindlustuse kehtivuse üle. Seetõttu on ringkonnakohus lahendis 2-19-19202 kohaldanud LKindlS § 8 lg 2 p 4 valesti, lugedes siloaugus kahju põhjustamise selle eraomandisse kuulumisest tulenevalt kindlustusjuhtumit välistavaks asjaoluks.

Tsiviilasjas number 2-18-7373¹¹¹ on kohus leidnud, et juhul kui ehitusplatsil kraanalt kukub noole otsast maha traavers ja kahjustab ehitusplatsile pargitud sõidukit, ei ole tegemist kindlustusjuhtumiga LKindlS § 8 lg 2 p 4 alusel. Kohtu põhjenduste kohaselt on ehitusplats

¹⁰⁸ EKO C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁰⁹ HMKo 10.02.2020, 2-19-19202.

¹¹⁰ TlnRnKo 27.11.2020, 2-19-19202.

¹¹¹ HMKo 23.08.2018, 2-18-7373.

avalikule liiklusele suletud ala. Täpsemad põhjendused, mis puudutaksid avalikule liiklusele suletud ala, puuduvad.

Tsiviilasjas number 2-18-13359¹¹² sõitis ilma numbrimärkideta ja registreerimata sõiduk läbi vitriinakna motosalong-töökotta kell kolm öösel. Kaasuse asjaolude kohaselt ümbritsesid hoonet piirdeaia väravad, mis olid öisel ajal suletud. Esmalt välistas kohus sõidukiga kahju tekitamise kindlustusjuhtumina, kuna olukord ei vastanud LKindlS § 8 lg 1 p-s 2 sätestatule.¹¹³ Kohus käsitles ka avalikule liiklusele suletud ala temaatikat. Kohtu hinnangul on aiaga piiratud kinnistu puhul tegemist liiklemiseks ettenähtud alaga ainult siis, kui väravad on avatud. Kui väravad on suletud, siis ei ole tegemist liiklemiseks avatud alaga. Kohtu hinnangul võiks olla tegemist kindlustusjuhtumiga, kui sõiduk oleks paiskunud hoovi liiklusõnnetuse käigus läbi suletud värava, aga mitte olukorras, kus sõiduk väravast sisse sõidab kell kolm öösel.

Nimetatud kohtulahend ilmestab hästi, millise tulemuseni võiks viia olukord, mil maa omanik saab iseseisvalt otsustada, kas tema maal kehtib liikluskindlustus või mitte – väravate sulgemise korral poleks enam tegemist sõidukiga kahju tekitamisega LKindlS tähenduses. Kui maaomaniku vara või tervis pole kindlustatud mõne muu kindlustuslepingu alusel, tekiks olukord, mil kannatanule jääks kahju hüvitamata, kuigi kahju põhjustati sõidukiga. Selline tõlgendus ei ole kooskõlas Direktiivi eesmärgiga – kaitsta kannatanut sõidukiga põhjustatud kahju eest.

Avalikule liiklusele suletus on olukord, mil kõikidel sõidukitel puudub juurdepääs alale või on see lubatud ainult teatud sõidukitele. Avalikule liiklusele suletud ala üle otsustab maa omanik LS § 12 lg 1 järgi. Avalikku liiklust võib sulgeda alal ka piirangu kehtestaja. Järelikult otsustab teomanik või piirangu kehtestaja, kas konkreetsel alal sõidukiga kahju tekitamisel on tegemist kindlustusjuhtumiga või kuulub see LKindlS § 8 lg 2 p 4 välistuse alla.

Eesti kohus on LKindlS § 8 lg 2 p 4 alusel lugenud sõidukiga kahju tekitamise siloaugus avalikule liiklusele suletud alaks, tulenevalt selle kuuluvusest eraomandisse. Sarnaselt eelmisele viidatud kohtulahendile on kohus leidnud, et kui kinnistut piirab aed, siis värava sulgemise tõttu on see suletud ka avalikule liiklusele. Kui sellises olukorras tekitatakse sõidukiga kahju, pole tegemist kindlustusjuhtumiga LKindlS tähenduses. Selline tõlgendus läheb vastuollu Direktiivi eesmärgiga, kuna nimetatud direktiivi art 3 lg 1 on kohaldatav sõidukite tavapärasel kasutamisel mis tahes ruumis – nii avalikul kui eraterriitoriumil.

¹¹² HMKo 21.01.2019, 2-18-13359.

¹¹³ Pikemalt on analüüsitud konkreetse kohtuasja lahendusest seoses sõiduki kasutamisega peatükis 2.1.

3.3.Sõiduki kasutamise eesmärk

Kindlustusjuhtumi välistamiseks LKindlS § 8 lg 2 p 4 alusel peab teise obligatoorse eeldusena olema täidetud tingimus, et kahju tekitati sõidukiga, mida kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil. Enne kindlustusjuhtumi välistuste juurde jõudmist on selgeks tehtud, et sõiduk, millega kahju põhjustati, kuulub „mootorsõiduki“ mõiste alla ja omab kindlustuskohustust LKindlS § 8 lg 1 p 1 järgi. LKindlS § 8 lg 2 p 4 analüüsini jõutakse olukorras, mil tegemist on sõidukiga, mida võidakse kasutada töö tegemise eesmärgil.

Töö tegemise eesmärgil kasutatavatel sõidukitel on teatud omadused, mille alusel on neid võimalik kasutada töö tegemiseks. Metsa-, põllu- või ehitustöödel kasutatavate sõidukite puhul on tõenäosus, et neid kasutatakse töö tegemiseks, suurem kui muude sõidukite puhul. Sellisteks sõidukiteks on näiteks metsaveohaagis, kombain, traktor, kraana jms. Muul samalaadsel eesmärgil kasutatavateks sõidukiteks võib olla lumesahk, mida kasutatakse ka peamiselt töö tegemise eesmärgil – lume lükkamiseks teedelt.

Ka tavapärased „mootorsõidukid“ – nagu sõiduauto ja veoauto – on kasutatavad töösoorituse tegemiseks. Näiteks on tavaline, et veoautot kasutatakse ettevõtte majandus- ja kutsetegevuses kauba transpordiks ja sõiduautot reisijate veoks või samuti kaubaveoks. Kauba- ja reisijatevedu reguleerib ka muu õiguslik raamistik – lisaks riigisisesele õigusele tuleb arvestada samuti rahvusvaheliste konventsioonidega.

Nagu teises peatükis öeldud, ei piira Direktiiv kohustusliku liikluskindlustuse ulatust välistuste kaudu. Sellest tulenevalt puudub Direktiivis ka viide teatud liiki sõidukitele nende omadustest lähtuvalt. Euroopa Kohus on kinnitanud, et „mootorsõiduki“ mõiste sisustamisel ei oluline see, kuidas asjaomast sõidukit kasutatakse või võidakse kasutada.¹¹⁴ Näiteks asjaolu, et metsaveotraktorit võidakse kasutada metsatöödel või kombaini põllutöödel, ei mõjuta nende määratlemist Direktiivi art 1 p-st 1 tulenevale mõistele „sõiduk“. Seetõttu ei tohiks ka LKindlS § 8 lg 1 p 1 sisustamisel arvesse võtta sõiduki omadusi selle kasutamise eesmärkidest sõltuvalt.

Samuti on Euroopa Kohus viidanud, et kui sõidukeid on võimalik kasutada ka tavalise transpordivahendina, siis ei oma tähtsust, milleks neid sõidukeid võib veel tulenevalt nende omadustest kasutada.¹¹⁵ Seetõttu kuulub Direktiivi art 1 p 1 alla igasugune mehaaniline sõiduk, mis on mõeldud sõitmiseks maismaal ja mida saab kasutada tavalise transpordivahendina.

¹¹⁴ EKo C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹¹⁵ EKo C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.

Oluline on seejuures, et sõiduki põhiasukohaks oleks liikmesriik ja liikmesriik ise ei oleks riigisisese õiguse kaudu välistanud selliseid sõidukeid kindlustuskohusest.¹¹⁶ Seega on LKindlS § 8 lg 2 p-s 4 kindlustusjuhtumi välistamine sõiduki töö eesmärgist tulenevalt tarbetu, kuivõrd kindlustusjuhtumina ei saa välistada kahju tekitamist ainuüksi seetõttu, et sõiduk, millega kahju põhjustati, on kasutatav muuhulgas ka metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil.

Kui kahju on põhjustatud sõidukiga, mida võidakse kasutada metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil, võib kindlustusjuhtumina kahju põhjustamine olla välistatud LKindlS § 8 lg 2 p 4 alusel. Direktiivis puuduvad mõisted, mis kitsendaksid liikluskindlustuse ulatust. Euroopa Kohus on kinnitanud, et Direktiivi art 1 p 1 alla kuuluvad kõik mootorsõidukid, mis on mehaanilised ja mõeldud sõitmiseks maismaal, olenemata sellest, kuidas sõidukeid kasutatakse või võidakse kasutada. Kui sõidukit on võimalik kasutada ka transpordivahendina, siis tuleb sõiduk lugeda mootorsõidukiks, millega kahju põhjustamine on liikluskindlustusega kaetud. Euroopa õigusest tulenevalt on riigisisese õiguse säte, mis välistab kohustusliku liikluskindlustuse alt sõidukid, mida võidakse kasutada töö tegemise eesmärgil, vastuolus Direktiivi eesmärgiga.

3.4. Sõiduki kasutusviis

Selleks, et välistada kahju põhjustamine kindlustusjuhtumina, on vajalik lisaks hinnata, kas kahju tekkis töösoorituse käigus. LKindlS § 8 lg 1 p 2 järgi on kindlustusjuhtumiks kolmandale isikule kahju tekitamine juhul, kui kahju tekitati sõiduki liikluses käitamisele iseloomuliku riski realiseerumisega ning esinevad muud samas lõikes olevad eeldused. Kuivõrd LKindlS § 8 lg 2 p 4 välistab kindlustusjuhtumina kahju tekkimise töösoorituse käigus, on tegemist vähemalt osaliselt kattuvate sätetega. Sätte kommentaarides on leitud, et töösoorituse puhul eeldatakse, et kahju tekkimine ei olnud omane liikluses osalemisele.¹¹⁷ Ka LKindlS § 33 p 9 kordab põhimõtet, et hüvitamisele ei kuulu kahju, mille puhul ei ole tegemist sõiduki kui suurema ohu allika tekitatud kahjule iseloomuliku kahjuga. Eelnevast tulenevalt ei ole sõiduki käitamisega tegemist olukorras, mil kahju tekitati töösoorituse käigus.

Sõiduki käitamisele iseloomuliku riski mõistet hinnati pikemalt käesoleva töö teises peatükis. Sõiduki käitamise alla kuulub lisaks sõiduki liikumisele ka sõidukiga seismine ja parkimine.

¹¹⁶ LKindlS §-s 5 on loetelu kindlustuskohusest vabastatud sõidukitest.

¹¹⁷ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne, lk 50.

Peamiseks küsimuseks LKindLS § 8 lg 2 p 4 hindamisel on see, kas töösooritus on kaetud mõistega „sõiduki kasutamine“.

Tsiviilasjas number 2-13-32678¹¹⁸ kaasuse asjaoludest tulenevalt toimus tänaval juhtum, mille käigus sõideti tundmatu liiklusvahendiga otsa ettevõttele kuuluva hoone kiviseinale ja selle tagajärjel kukkus nimetatud kivisein ümber. Hageja väitel oli tegemist kindlustusjuhtumiga, mille põhjustas tundmatu sõiduk, kuid eelduslikult lumesahk lumekoristuse käigus. Kostja vastuväidete kohaselt oli hagejale küll kahju tekkinud, kuid kiviseinal puudusid liiklusõnnetusele iseloomulikud vigastused ja seetõttu kukkus kivisein kokku amortiseerumise tõttu. Kuigi põhirõhk vaidluses seisnes selles, kas kahju sai tekkida seinale sõidukiga otsasõidu tõttu, ja kes peaks kindlustusjuhtumi eelduseid tõendama, analüüsis samas kohtuasjas ringkonnakohus põgusalt ka LKindLS § 8 lg 2 p 4 kohaldamist. Ringkonnakohus¹¹⁹ leidis, et kui seina ümberkukkumine oleks põhjustatud lumekoristustööde käigus, siis ei oleks tegemist liikluskindlustuse kahjujuhtumiga vastavalt LKindLS § 8 lg 2 p-le 4, kuna kahju oleks tekitatud töösoorituse käigus.

Nii Eesti kohtud kui Euroopa Kohus on öelnud, et mootorsõiduki kasutamine transpordivahendina on eelkõige selle liikumine. Kui viidatud kohtuasjas oleks tõendamist leidnud, et kivisein kukkus ümber lumesahaga otsasõidu või riivamise tõttu, siis oleks kahju tekkinud sõiduki liikumise tulemusena. Seega oleks küll kahju tekkinud töösoorituse käigus, kuid sõiduki kasutamisenä transpordivahendina. LKindLS kommentaarides on viidatud olukorrale, kui lumesahk põhjustab kahju, ja leitud, et tegemist on kindlustusjuhtumiga, kuna kahju põhjustati küll töösoorituse raames, kuid liiklusele avatud alal.¹²⁰

Käesoleva töö peatükis 3.2. leiti, et kindlustusjuhtumi hindamisel ei saa mõju avaldada see, kas sõidukiga kahju põhjustamine toimus avalikule liiklusele suletud alal või mitte. Selline tõlgendus läheks vastuollu Direktiivi art 3 lg-ga 1, kuna nimetatud säte kohaldub sõidukite kasutamisel mis tahes ruumis, kui sõidukit kasutati tavapäraselt, ehk sõidukit kasutati liikumiseks. Seega on oluline hinnata üksnes sõidukiga kahju tekkimist töösoorituse käigus, kuid kui kahju põhjustati küll töösoorituse käigus, aga ikkagi sõiduki liikumise tulemusena, ei oma määravat tähendust asjaolu, et kahju tekkis töösoorituse tõttu.

¹¹⁸ HMKo 07.02.1014, 2-13-32678.

¹¹⁹ TlnRnKo 25.02.2015, 2-13-32678.

¹²⁰ J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne, lk 50.

Tsiviilasja number 2-19-19202¹²¹ kaasuse asjaoludest tulenevalt tagurdas traktor siloaugus otsa teleskooplaadurile, mille tagajärjel tekkis teleskooplaadurile kahju. Poolte vahel seisnes vaidlus selles, kas siloauk on avalikule liiklusele suletud alaks või mitte¹²² ja kas kahju tekitati vahetult töösoorituse käigus. Maakohus leidis, et LKindlS § 8 lg 2 p 4 eesmärgipäraselt tõlgendades tuleb järeldada, et kahju põhjustamine töösoorituse käigus ei ole sõltuvuses sõiduki liikumisest, vaid eesmärgist, milleks konkreetset sõidukit kasutatakse. Ühestki õigusaktist ei tulene keeldu ega arusaama, nagu ei võiks sõiduk töösooritust tehes liikuda. Kirjeldatud kaasuses leidis maakohus, et siloauku sõitmine peaks toimuma üksnes töö tegemise eesmärgil, mistõttu saab ka siloaugus tagurdamise tagajärjel tekkinud kahju lugeda põhjustatuks vahetult töösoorituse käigus, ehk siloaugus kahju tekkimine saabki kõne alla tulla üksnes töösoorituse tõttu.

Samas kohtuasjas leidis ringkonnakohus¹²³, et siloauk on traktorite tavapäraseks liiklemise kohaks ja seetõttu saab selles kohas toimuda ka traktorite tavaline liiklus, mitte üksnes töösoorituse tegemine. Ka ringkonnakohus kinnitas, et kahju põhjustamine töösoorituse käigus ei ole sõltuvuses sõiduki liikumisest, vaid eesmärgist, milleks konkreetset sõidukit kasutatakse. Kohtu hinnangul võib töösoorituse tegemine hõlmata ka olukorda, kus põllumajanduses kasutatav traktor küll liigub, kuid ei ole seejuures peamise kasutamise eesmärgi poolest transpordivahend, vaid tööprotsessi lahutamatu osa. Seejuures tuleb arvestada, millises asukohas toimub põllutööde tegemiseks kasutatava sõiduki liikumine, nagu käesolevas kohtuasjas tekkis kahju siloaugus, mis oma olemuselt on põllutöödega otseselt seotud. Tegemist on esimese kohtulahendiga, mis viitab ka Euroopa Kohtu praktikale seoses Direktiivi art 3 lg-ga 1.

Euroopa Kohtus oli arutluses ka kohtuasi C-162/13¹²⁴, kus heinapallide ladumisel küüni pööningule lükkas haagist vedav traktor haagise küüni manööverdamise käigus taluõues tagurdades ümber redeli, millel olnud isik kukkus ja sai tervisekahjustusi. Euroopa Kohus leidis, et traktoriga tagurdamine konkreetsele kohta võib vastata selle tavapärasele otstarbele, mis on hõlmatud „sõiduki kasutamise“ mõistega Euroopa Liidu direktiivi 72/166/EMÜ art 3 lg 1 tähenduses. Lisaks on mõiste „sõiduki kasutamine“ hõlmatud sõiduki kasutamisega mis tahes viisil, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele.

¹²¹ HMKo 10.02.2020, 2-19-19202.

¹²² Käesoleva magistr töö autor analüüsis tsiviilasjas number 2-19-19202 osa, mis puudutas avalikule liiklusele suletud ala problemaatikat, pikemalt peatükis 3.2.

¹²³ TlnRnKo 27.11.2020, 2-19-19202.

¹²⁴ EKo C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

Viimati nimetatud tsiviilasjas ja Euroopa Kohtu lahendis olid tehjolud küllaltki sarnased. Mõlemal juhul oli tegemist traktoriga ja kahju põhjustati sõidukiga tagurdamisel. Euroopa Kohus analüüsis traktori tagurdamist küüni „sõiduki kasutamise“ tähenduses ilma, et oleks hinnanud sõidu eesmärki ajada küüni haagis heinapallide ladustamiseks, ehk kohus ei hinnanud sõiduki tagurdamist töösoorituse kontekstis. Põhjuseks võib olla kohtujuristi Paolo Mengozzi järgnev ettepanek: kui kahju tekkimine toimub sõiduki tagurdamise tõttu, siis on kahju tekkimise põhjuseks sõiduki kasutamine, ilma et kohtuasja lahendamiseks oleks tarvilik täiendavalt uurida, millised on sõiduki kui masina kasutamise võimalikud tagajärjed kindlustuskohustuse kohaldamisala suhtes.¹²⁵

Kohtujurist Paolo Mengozzi on viidanud ka sellele, et esineb juhtumeid, kus siseriiklik kohus jätab tähelepanuta direktiivid üle võtnud õigusnormide sõnastuse selleks, et laiendada või vastupidi kitsendada kindlustuskohustuse kohaldamisala.¹²⁶ Näiteks on osad kohtud otsustanud, et sõidukiga seotud õnnetused, mis leidsid aset põllumajandusmaal või niinimetatud suletud territooriumil, ei ole kaetud kohustusliku kindlustusega. Eraldi selliste näidete välja toomine näitab, et kohtujuristi hinnangul ei ole direktiivi 72/166/EMÜ eesmärgiga kooskõlas see, et kindlustuskohustuse ulatust välistatakse tulenevalt selle kasutamiseviisist. Kohtujuristi põhjenduste kohaselt tuleb lähtuda õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, mille osa see säte moodustab.¹²⁷

Kohtujurist Paolo Mengozzi ettepaneku tõttu ei toonud Euroopa Kohus õiguslikus analüüsis välja, et kindlustusjuhtumi hindamisel tuleks täiendavalt analüüsida seda, kas kahju võis tekkida töösoorituse käigus. Kaasuse asjaoludest ilmneb, et tegemist oli töö tegemisega, kuna traktor tekitas kahju heinapallide küüni ladustamisel. Järelikult ei leidnud Euroopa Kohus, et traktori tegevus heinapallide küüni ladumise käigus oleks mingil moel erinev toiming võrreldes „sõiduki kasutamisega“ Direktiivi 72/166/EMÜ art 3 lg 1 järgi.

Euroopa Kohtu asjas number C-514/16¹²⁸ seisis traktor tasasel pinnasteel töötava mootoriga, et hoida töös traktorile kinnitatud umbrohtõrjevahendi pritsi pumpa. Traktori mass ning mootori ja pritsi väljalaskepumba põhjustatud rappumine tugeva vihmajärgel päeval tekitasid maalihke, mis viis traktori kaasa. Traktor kukkus terassilt alla ja paiskus ümber, tabades põllul olevaid töötajaid, kes said tervisekahjustusi ja üks neist suri. Euroopa Kohtu hinnangul tuleb sõidukite, mida võib lisaks tavapärasele transpordivahendina kasutamisele teatud juhtudel kasutada

¹²⁵ EKO C-162/13, *Vnuk*, kohtujurist Paolo Mengozzi ettepanek, p 44. ECLI:EU:C:2014:2146.

¹²⁶ EKO C-162/13, *Vnuk*, kohtujurist Paolo Mengozzi ettepanek, p 28. ECLI:EU:C:2014:2146.

¹²⁷ *Samas*, p 29.

¹²⁸ EKO C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.

tööseadmena, puhul kindlaks teha, kas sellise sõidukiga toimunud õnnetuse ajal kasutati seda sõidukit peamiselt transpordivahendina. Kui õnnetuse hetkel oli sõiduk kasutusel peamiselt transpordivahendina, kuulub see mõiste „sõiduki kasutamine“ alla Direktiivi art 3 lg 1 tähenduses. Kui õnnetuse hetkel oli sõiduk peamiselt kasutusel tööseadmena, siis ei kuulu see „sõiduki kasutamise“ mõiste alla. Kaasuse asjaoludes olnud traktorit kasutati energiaallikana traktorile kinnitatud umbrohutõrjevahendi pritsi pumba töös hoidmiseks. Sellises olukorras kasutatakse sõidukit peamiselt tööseadmena, mitte transpordivahendina, ja seetõttu ei ole see hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“.

Kui asjas number C-162/13 viitas kohtujurist, et „sõiduki kasutamise“ hindamisel puudub vajadus analüüsida lisaks töösooritust, siis Euroopa Kohtu otsusest number C-514/16 tulenevalt peab siiski hindama, kas sõiduk oli õnnetuse tekkimise hetkel kasutusel peamiselt transpordivahendina või tööseadmena. Kuigi kohtuotsuste tegemise vahele jääb kõigest kolm aastat, tuleks ikkagi lähtuda viimasest. Lisaks oli asjas number C-162/13 tegemist kohtujuristi ettepanekuga, mille osas Euroopa Kohus selget seisukohta ei võtnudki. Seega nähtub Euroopa Kohtu otsusest, et lisaks sellele, et kahju peab olema tekitatud „sõiduki kasutamisel“, tuleb hinnata ka seda, kas sõiduk oli peamiselt kasutusel tööseadmena või mitte. Järelikult on võimalik kindlustusjuhtumi alt välistada sõidukiga kahju tekitamine, kui kahju tekkimise hetkel oli sõiduk kasutusel töösoorituse tegemise eesmärgil.

Tsiviilasjas number 2-19-19203¹²⁹ tagurdas traktor põllul läga laadimise käigus otsa teisele traktorile, mille tulemusena sai teine traktor kahjustada. Pooled vaidlesid selle üle, kas tegemist on kindlustusjuhtumiga LKindIS tähenduses. Maakohus leidis, et traktori tagurdamine läga laadimise käigus on töösooritus, mitte traktori kasutamine transpordivahendina. Sõidukiga tekkis kahju töösooritusele iseloomuliku riski, mitte sõiduki tavapärasele liiklemisele iseloomuliku riski tõttu ja seepärast pole tegemist kindlustusjuhtumiga LKindIS § 8 lg 1 p 3 ja § 8 lg 2 p 4 tähenduses.

Samas kohtuasjas leidis ringkonnakohus¹³⁰, et tuvastamaks, kas kahju põhjustati töösoorituse käigus, ei saa lähtuda üksnes sõiduki liikumise suunast, vaid tuvastada tuleb eesmärk, milleks konkreetset sõidukit kasutati. Käesolevas kohtuasjas ei olnud traktori liikumise eesmärgiks liiklemine, vaid sõiduki tagurdamise eesmärgiks oli vajadus teha teatud töösooritus. Seega realiseerus kohtu hinnangul töösooritusele iseloomulik risk.

¹²⁹ HMKo 19.05.2021, 2-19-19203 (koopia autori valduses).

¹³⁰ TlnRnKo 30.09.2021, 2-19-19203 (koopia autori valduses).

Euroopa Kohtu suunistest tulenevalt peab sõidukiga kahju tekitamisel hindama, kas õnnetuse ajal oli sõiduk kasutusel peamiselt transpordivahendina või tööseadmena. Seejuures ei anna Euroopa Kohus mingeid juhiseid, kuidas hinnata sõiduki kasutamist transpordivahendina. Ringkonnakohus on viimati viidatud tsiviilasjas võtnud hindamise aluseks liikumise eesmärgi. Kui võtta sõiduki kasutamise hindamisel transpordivahendina või tööseadmena ainsaks aluseks liiklemise eesmärgi, võib jõuda äärmiselt ebaõiglaste tulemusteni. Näiteks, nagu eelnevalt selgitatud, võib ka sõidu- või veoteenuseid osutav sõiduauto põhjustada kahju töösoorituse käigus, kui transpordib klienti ühest punktist teise. Taksojuhi eesmärk on toimetada klient sihtkohta ja selle eest raha teenida, ehk sõidukiga liiklemise eesmärgiks on töösooritus.

Praegusel juhul kuulub taksoga kahju põhjustamine kindlustusjuhtumi alla LKindIS tähenduses, kuna LKindIS § 8 lg 2 p 4 sätestab lisaeldused, mida on analüüsitud käesolevas töös varem, ja täidetud pole tingimus, et kahju peab olema tekkinud avalikule liiklusele suletud alal. Sõidukiga kahju põhjustamise välistamine avalikule liiklusele suletud ala tõttu ei ole kooskõlas Direktiivi eesmärgiga ja seetõttu ei saa seda töösoorituse hindamisel arvesse võtta. Seega oleks taksoga kahju tekitamine ka välistatud kindlustusjuhtumina, kui lähtuda töösoorituse hindamisel ainult liiklemise eesmärgist.

Hindamaks, kas tegemist on töösooritusega, võiksid kohalduda järgmised eeldused:

1. mootorsõiduki tugijalad on kinnitatud maapinnale ja seetõttu on välistatud mootorsõiduki liikumine;
2. mootorsõiduk kasutab konkreetsele sõidukile omaseid eriomadusi mingi soorituse tegemiseks;
3. sarnasel alal teevad sarnaseid sooritusi teised samaliigilised mootorsõidukid, seejuures ei ole oluline, et teised mootorsõidukid teeksid seda samal ajal konkreetse mootorsõidukiga.

Sõidukiga kahju tekitamist ei saa välistada selle järgi, kas see on toimunud avalikule liiklusele suletud alal või mitte, ja seetõttu ei oma see ka tähendust töösoorituse hindamisel. Samuti ei ole oluline tuvastamiseks, kas sõidukit kasutati tööseadmena, see, kus sõidukiga kahju tekitati – kas teel või muul sõidukite tavapäraselt liiklemiseks kasutataval alal. Tööseadmena võib sõidukit kasutada nii teel, nagu oli asjas number C-514/16, kus traktor seisis tasasel pinnasteel, kui muul sõidukite tavapäraselt kasutataval alal, näiteks kui sama traktor oleks olnud energiaallikaks umbrohutõrjepritsile hoopis põllul.

Kui võtta aluseks käesoleva magistritöö välja pakutud eeldused, siis tsiviilasjas number 2-19-19202 esinevate tehilolude, kus traktor tekitas kahju põllul läga laadimise käigus, korral on tegemist kindlustusjuhtumiga LKindIS-e tähenduses. Traktorit kasutati põllule läga laadimisel peamiselt transpordivahendina. Traktor ei olnud nii-öelda ühendatud maapinnaga, vaid oli liikumises. Traktoril puudusid eriomadused, mille tõttu võiks läga laadimist pidada töösoorituse tegemiseks LKindIS tähenduses.

LKindIS § 8 lg 2 p 4 järgi peab kindlustusjuhtumi välistamiseks tegemist olema ka töösooritusega. Seega tuleb hinnata, kas „sõiduki kasutamine“ hõlmab ka sõidukiga töösoorituse tegemist. Seda eelkõige sõidukite puhul, mida kasutatakse põllu-, metsa- ja ehitustöödel. Euroopa Kohtu otsustest tulenevalt ei ole Direktiivi art 3 lg-ga 1 kooskõlas kindlustusjuhtumi määratlemine tulenevalt kahju tekkimise kohast. Seega tuleb hinnata ainult töösoorituse tegemist, mitte aga seda, kus kahju tekitati. Ka Euroopa Kohus on kinnitanud, et „sõiduki kasutamine“ all Direktiivi art 3 lg 1 tähenduses ei ole sõiduk, millega kahju tekitati töösoorituse käigus.

Eesti Kohtud on leidnud, et töösooritus ei ole sõltuvuses sõiduki liikumisest. Euroopa Kohtu seisukoht seejuures on ebaselge. Euroopa Kohus on leidnud, et traktoriga tagurdamise käigus heinapallide küüni ladumisel kahju tekkimine on „sõiduki kasutamine“ ja seetõttu kindlustusjuhtum. Euroopa Kohus on tõlgendanud mõistet „sõiduki kasutamine“ laialt ning lugenud mõiste alla kuuluvaks ka sõiduki seismise ja parkimise, seetõttu ei peaks ka töösoorituse hindamisel lähtuma sellest, kas sõiduk liikus või mitte. Eesti Kohtud on leidnud, et töösooritusega on tegemist, kui kahju tekkis lumesahaga lumekoristamise käigus, traktoriga siloaugus tagurdades, traktoriga põllul läga laadimise käigus.

Euroopa Kohus ei ole andnud täpsemaid suuniseid, mille alusel hinnata, kas sõiduk on kasutusel peamiselt tööseadmena või transpordivahendina. Eesti kohtud on hinnanud töösooritust üksnes sõiduki kasutamise eesmärgist tulenevalt, kuid ainult kasutamise eesmärgist lähtuv hindamine, viiks ebaõiglaste tulemusteni. Töösoorituse hindamisel võiksid kohalduda muuhulgas järgmised eeldused: sõiduki tugijalgade kinnitumine maapinnale, eriomaduste kasutamine töösoorituse tegemiseks ja muude samaliigiliste sõidukite kasutamine sarnasel alal.

4. LIIKLEMISEKS KASUTATAVA ALA MÄÄRAMINE UUES DIREKTIIVIS (EL) 2021/2118

Euroopa Liidus on peamiseks liikluskindlustust reguleerivaks õigusaktiks Direktiiv. Viis aastat pärast Direktiivi jõustumist tegi Euroopa Kohus esimese suurema tähendusega kohtulahendi C-162/13¹³¹, millega algas kohustuslikku liikluskindlustust puudutavate sätete märgiline muutumine. Iga edasise kohtulahendiga on Euroopa Kohus järjest enam tugevdanud Direktiivi eesmärgi täitmist ehk laiendanud kindlustuskohustuse ulatust. Seetõttu tekkis vajadus muuta Direktiivi norme.¹³² 24.11.2021 võeti vastu uus Euroopa Liidu direktiiv 2021/2118 (edaspidi: uus direktiiv), millega muudeti Direktiivi norme. Selleks, et hinnata, milline on uue direktiivi muudatustest tulenev mõju hetkel kehtivale LKindlS-le, tuleb analüüsida uue direktiivi sätete sisu ja ulatust.

Peamiselt on kohtulahendid määratlenud täpsemalt „sõiduki kasutamise“ mõistet ja selgitanud kindlustuskohustuse ulatuse sõltuvust sõidukiga kahju tekitamise kohast Direktiivi art 3 lg 1 tähenduses. Kohtuasjas number C-162/13¹³³ tulenes, et Direktiivi art 3 on kohaldatav sõiduki mis tahes kasutamisele, mis vastab sõiduki „tavapärasele otstarbele“, seejuures ei ole oluline, kas sõidukit kasutati. Kohtuasjas number C-334/16¹³⁴ kinnitati, et sõidukiga kahju põhjustamise puhul ei ole oluline see, missugusel maastikul liiklusõnnetus toimus, kui sõidukit kasutati tavapärase transpordivahendina. Euroopa Kohus otsustas kohtuasjas number C-514/16¹³⁵, et sõidukiga kahju põhjustamisel tuleb hinnata, kas sõidukit kasutati peamiselt töövahendina või transpordivahendina, seda just nende sõidukite puhul, mida kasutatakse ka põllumajandustöökaks. Kohtuasjad number C-80/17¹³⁶ ja C-100/18¹³⁷ selgitasid „sõiduki kasutamise“ mõiste tõlgendamisel, et liikluskindlustuse tsiviilvastutusega on kaetud ka olukorrad, kus tegemist on seisva või parkiva sõidukiga.

Euroopa Kohtu praktika on tekitanud palju ebakindlust nii kindlustusandjates kui kindlustusvõtjates.¹³⁸ Eelneva põhjuseks on see, et Direktiivi regulatsioonide ulatus on

¹³¹ EKo C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹³² Vt Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta, lk 7. Brüssel, 24.05.2018. COM (2018) 336 final, 2018/0168 (COD).

¹³³ Samas.

¹³⁴ EKo, C-334/16, *Núñez Torreiro*, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹³⁵ EKo C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.

¹³⁶ EKo C-80/17, *Juliana*, ECLI:EU:C:2018:661.

¹³⁷ EKo C-100/18, *Línea Directa Aseguradora*. ECLI:EU:C:2019:517.

¹³⁸ J. Marson, K. Ferris. For the want of certainty: *Vnuk, Juliana and Andrade and the obligation to insure*. *Modern Law Review*. 23.08.2019. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2230.12466>. (15.04.2022)

ebamäärane – nii kindlustusandjate kui ka kindlustusvõtjate jaoks on ebaselge, millised olukorrad sõidukiga kahju tekitamisel kuuluvad kindlustusjuhtumi alla. Lisaks ilmnes Direktiivi toimimise tulemuslikkuse ja tõhususe hindamiseks läbi viidud mõju-uuringust¹³⁹, et teatud sõidukiliikide esindajad ei nõustu Euroopa kohtupraktikast tulenevate muudatustega. Motospordi sidususrühmad taotlesid kõnealuse sektori väljajätmist Direktiivist. Sama palusid ka mitmed elektrijalgratate tootmisharu esindavad ühendused, kuna liikluskindlustuse nõue võib elektrijalgratate kasutusele võtmist kahjustada.¹⁴⁰

Euroopa Komisjoni poolt välja töötatud ettepaneku kohaselt on Direktiivi muutmise eesmärk kohandada liikluskindlustuse direktiivi, et see kajastaks praegust õiguslikku, majanduslikku ja tehnoloogilist tegelikkust ja väljakutseid. Peamised valdkonnad, mida on peetud asjakohaseks muuta, on järgmised: liiklusõnnetuses kahjustatud isikutele hüvitise maksmine kindlustusandja maksejõuetuse korral, kindlustuskaitse kohustuslikud miinimumsummad, sõidukite kindlustuskontroll liikmesriikide poolt ja kindlustusvõtja kahjunõuete ajaloo tõendite kasutamine uue kindlustusandja poolt.¹⁴¹ Lisaks tuleneb Direktiivi muutmise vajadus Euroopa Kohtu kohtupraktikast tingitud „sõiduki kasutamise“ mõiste täpsustamisega ja tehnoloogiaarengust tingitud „sõiduki“ mõiste muutmisega. Eelneva tõttu võeti 24.11.2021 vastu uus direktiiv, millega tahetakse tagada liikluskindlustust puudutava direktiivi ja Euroopa Kohtu kohtupraktika ühetaoline rakendamine liikmesriigi õiguses.

Direktiivi art 1 p 1 järgi on sõidukiteks kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel. Samuti kuuluvad „sõiduki“ mõiste alla ühendatud või ühendamata haagised. Pärast Direktiivi jõustumist on toimunud ulatuslik tehnoloogiaareng, mistõttu on turule tulnud arvukalt uut tüüpi mootorsõidukeid, mille kasutamine liikluses on väga levinud. Näiteks elektrijalgrattad, elektritõukerattad ja isesõitvad autod. Seetõttu tuleks muuta Direktiivi art 1 p-s 1 antud „sõiduki“ definitsiooni.

Uue direktiivi art 1 p 1 järgi on „sõiduk“ igasugune üksnes mehaanilise jõuallikaga maismaasõiduk, mis ei sõida rööbastel ja mille valmistajakiirus on üle 25 km/h või suurim netomass on üle 25 kg ja valmistajakiirus üle 14 km/h. Lisaks säilib ühendatud või ühendamata haagiste kuulumine „sõiduki“ mõiste alla. Erinevalt Direktiivi art 1 p-st 1, mis ei välistanud ühegi mootorsõiduki kuulumist Direktiivi kohaldamisalasse, on uues direktiivis välistatud ratastoolisõidukid, mis on mõeldud üksnes füüsilise puudega inimeste jaoks. Valmistajakiiruse

¹³⁹ European Commission. Refit review of the Motor Insurance Directive. 24.07.2017. Ares (2017) 3714481. Arvutivõrgus kättesaadav: [REFIT review of the Motor Insurance Directive \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017R0371). (15.04.2022)

¹⁴⁰ Samas, lk 8.

¹⁴¹ Samas, lk 1.

ja netomassi lisamine Direktiivi ja selle kaudu teatud sõiduki liikide välistamine liikluskindlustuse kohaldamisalast tuleneb sellest, et tegemist on väiksemate sõidukitega, millest tekkiva kahju ulatus ei ole nii suur kui teiste sõidukite puhul. Samuti takistaks teatud sõidukite liikluskindlustusega kohustamine uuemate sõidukite kasutuselevõttu ja innovatsiooni.¹⁴²

Tulenevalt LKindIS-st ja LS-st on „mootorsõiduki“ mõiste piiratud sõidukite puhul, mille valmistajakiirus ei ületa 6 km/h. Samuti ei kuulu „mootorsõiduki“ mõiste alla muuhulgas pisimopeed ja üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk. „Pisimopeedi“ definitsioon tuleneb LS § 2 p-st 56, mille järgi on pisimopeed vähemalt kaherattaline istekohaga sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sise põlemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 km/h.

Nagu esimeses peatükis leitud, sõltub LKindIS-e alusel „mootorsõiduki“ mõiste alla kuulumine ka sellest, kas sõiduk on registreerimiskohustusega. Samuti on jäetud LKindIS-s võimalus sõiduk liiklusregistrist ajutiselt või alaliselt kustutada, kui sõiduk pole sõidukõlbulik, on hooajaliselt kasutatav või mõnel muul põhjusel. Uus direktiiv on arvesse võtnud Euroopa kohtupraktikat ning näinud Direktiivi art 5 lg 3 lisamisega ette sõnaselge võimaluse välistada ajutiselt või alaliselt registrist kustutatud sõidukite kindlustuskohustus. Seejuures peab olema tagatud selliste sõidukitega kahju tekitamisel kannatanule kahju hüvitamine.

LKindIS § 45 lg 1 järgi on kindlustamata sõidukiga põhjustatud kindlustusjuhtumi korral hüvitamiskohustus Liikluskindlustuse fondil. Liikluskindlustuse fond hüvitab kannatanule tekitatud kahju samas ulatuses ja korras kui kahju põhjustaja kindlustusandja (LKindIS § 35 lg 4). Seega on täidetud uuest direktiivist tulenev nõue, et kahju tekkimisel peab looma riikliku organi, mis hüvitab registrist kustutatud ja seetõttu kindlustuskohustuseta sõidukiga tekitatud kahju. Eelneva tõttu võib jõuda järelduseni, et puudub vajadus muuta riigisisest õigust, kuna see juba vastab uuest direktiivist tulenevale muudatusele seoses Direktiivi art 1 p-ga 1.

Uue direktiivi art 1 p 1b järgi lisatakse Direktiivi artikkel, millega selgitatakse mõiste „sõiduki kasutamine“ ulatust. Sätte lisamine Direktiivi on Euroopa kohtupraktika otsene mõju. Direktiivi art 1 p 1a järgi on „sõiduki kasutamine“ sõiduki igasugune kasutamine, mis on toimumise hetkel kooskõlas selle sõiduki transpordivahendina kasutamise otstarbega, sõltumata sõiduki omadustest, maastikust, millel mootorsõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või

¹⁴² Samas, lk 2.

liigub. Nagu käesolevas töös analüüsitud, siis on Eestis „sõiduki kasutamist“ tõlgendatud pigem kitsalt. Eelnevast tulenevalt on Direktiivi art 1 p-1 1a mõju just Eesti kohtupraktikale, kuna LKindlS § 8 lg 1 p 2, mis reguleerib kahju tekitamist sõiduki käitamisel, ei sätesta lisapiiranguid sätte kohaldamisele. Seetõttu puudub vajadus LKindlS-e sõnastust muuta, kuid Direktiivis sätestatud „sõiduki kasutamise“ mõistet tuleb arvesse võtta sätte tõlgendamisel.

Direktiivi art 1 p 1a lisamine omab mõju ka LKindlS § 8 lg-le 2, mille järgi on teatud juhtudel välistatud sõidukiga kahju põhjustamine. „Sõiduki kasutamise“ mõiste reguleerimise aluseks oli muuhulgas kohtulahend number C-334/16¹⁴³, kus leiti, et traktoriga kahju põhjustamine, kui traktorit kasutati masina töös hoidmiseks energiaallikana, ei ole „sõiduki kasutamine“ Direktiivi art 3 lg 1 tähenduses. Samast kohtulahendist tulenes, et kindlustusjuhtumi määratlemisel tuleb hinnata, kas sõidukit kasutati kahju tekitamise hetkel transpordivahendina või mitte.

LKindlS § 8 lg 2 p 4 välistas kindlustusjuhtumina sõidukiga kahju tekitamise, kui kahju tekkimine tulenes töösooritusest. Direktiivi ei kohaldata, kui õnnetuse toimumise ajal oli sellise sõiduki tavapärane funktsioon „kasutamine muul otstarbel kui transpordivahendina“.¹⁴⁴ Sellised olukorrad võivad tekkida eelkõige, kui kahju tekkis sõidukiga, mida kasutati õnnetuse hetkel peamiselt töösoorituse eesmärgil. Seetõttu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega välistada kindlustusjuhtumina olukord, kui sõiduki peamine eesmärk ei olnud kahju tekkimise hetkel olla transpordivahend, vaid tööseade.

Lisaks LKindlS § 8 lg 2 p-le 4 on uuel direktiivil mõju ka LKindlS § 8 lg 2 p-le 2. Kui Direktiivi art 3 lg 1 järgi on sõidukiga kahju põhjustamine võistlustel, treeningutel või muul samalaadsel üritustel kindlustusjuhtum, kuna tegemist on „sõiduki kasutamisega“, siis uue direktiivi art 2 p b lisab Direktiivi art 3 lg 1 juurde uue lõigu, millega välistatakse Direktiivi kohaldamine sõidukite kasutamise suhtes motospordiüritustel ja –tegevustes, mis hõlmavad võidusõite, võistlusi, koolitust, katsetusi ja esitlusi. Samast sättest tuleneb lisatingimus, et üritus peab toimuma piiratud ja tähistatud alal. Ka LKindlS § 8 lg 2 p-st 2 tuleneb sama lisatingimus.

Oluline on seejuures, et liikmesriik tagaks, et tegevuse korraldaja või mis tahes muu isik on sõlminud alternatiivse kindlustus- või tagatiskokkuleppe, mis katab mis tahes kolmandale isikule, sealhulgas pealtvaatajatele ja muudele kõrvalseisjatele tekitatud kahju, kuid mitte

¹⁴³ EKO, C-334/16, *Núñez Torreiro*, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁴⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2021/2118, 24.11.2021, millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. – ELT L 430/1, 02.12.2021, lk 2.

tingimata osalevatele juhtidele ja nende sõidukitele tekitatud kahju. Eelneva tõttu on LKindlS § 8 lg 2 p 2 kooskõlas Direktiivi art 3 lg 1 lausega 2, kui on tagatud muu alternatiivne kindlustus- või tagatiskokkulepe ürituse korraldaja poolt.

Nagu eelnevalt käesolevas töös leiti, on õnnetuse oht motosporti üritustel palju suurem kui tavaliikluses. Samuti võib tekkiv kahju olla palju ulatuslikum. Seetõttu on põhjendatud kindlustusjuhtumi välistamine motosporti- või muudel samalaadsetel üritustel. Pannes kohustuse motosportüritustel tekkiva kahju kindlustamiseks muudel kindlustusalustel, on ka kindlustusandjal parem võimalus hinnata üritusega kaasnevaid riske, et määrata võimalikult õiglane kindlustusmakse. Sellisel juhul on tagatud ka kindlustusandjate huvi kindlustada selliseid üritusi.

Euroopa Parlament ja nõukogu on soovinud, et alternatiivne kindlustusleping tagaks kannatanutele, kelle alla ei pea kuuluma üritusel osalevad juhid ja nende sõidukid, kahju hüvitamise kooskõlas Direktiiviga.¹⁴⁵ Direktiivi art 9 lg-s 1 on sätestatud minimaalsed hüvitamise määrad. Sama sätte lõige 2 järgi muudetakse summasid iga viie aasta järel sõltuvalt Euroopa tarbijahinnaindeksist.

Kõige olulisem muudatus käesoleva töö tähenduses kaasneb uue direktiivi art 1 p-st 4 tuleneva Direktiivi art 5 lg 4 lisamisega. Sättega kehtestatakse liikmesriigile õigus vabastada kohustuslikust liikluskindlustusest teatud sõidukid, mida kasutatakse üksnes piiratud juurdepääsuga aladel. Piiratud ala puhul peab olema tagatud, et tavaliiklus, inimesed ja kõik isikud, kes ei ole selle tegevusega seotud, ei satu ega saa sellele alale sattuda.¹⁴⁶ Uues direktiivis on toodud sellisteks näideteks asukohaspetsiifilised piirkonnad ning seadmetega varustatud alad sadamates ja lennujaamades.¹⁴⁷

LKindlS § 8 lg 2 p-d 1-3 on ära toodud kõik asukohaspetsiifilised piirkonnad, mille välistamine uue direktiivi art 5 lg 4 alusel peaks olema võimalik. LKindlS § 8 lg 2 p-s 2 nimetatud kindlustusjuhtumi välistus, mis on seotud motosportüritusega, sh võistluse ja treeninguga, ei kuulu uue direktiivi art 2 p-st b muudatusest tulenevalt Direktiivi art 3 lg 1 järgi liikluskindlustuse kohaldamisalasse, seetõttu Direktiivi art 5 lg-l 4 puudub oluline mõju sellistele sõidukitele. LKindlS § 8 lg 2 p-st 3 tulenev kindlustusjuhtumi välistus, millega ei loeta avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territooriumil sõidukiga tekitatud kahju, ei ole hetkel

¹⁴⁵ Samas, lk 3.

¹⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2021/2118, 24.11.2021, millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. – ELT L 430/1, 02.12.2021, lk 3.

¹⁴⁷ Samas, lk 3.

kehtiva Direktiivi art 3 lg-ga 1 kooskõlas. Direktiivi art 5 lg 4 lubab liikmesriigil välistada sellises asukohas, nagu selleks on avalikuks liikluseks suletud lennuvälja territoorium, sõidukiga tekitatud kahju.

LKindlS § 8 lg 2 p 1 järgi sõidukis, sealhulgas õhu- ja veesõidukis, välja arvatud liinivedu tegevale parvlaevale peale- või mahasõidul, mootorsõidukiga kahju tekitamine ei ole kindlustusjuhtum. Direktiivi art 5 lg-st 4 tulenev liikmesriigi õigus välistada teatud juhtudel sõidukiga kahju põhjustamine kindlustusjuhtumina võiks kohalduda ka sõidukis liiklusõnnetuse põhjustamise korral. Direktiivi art 5 lg 4 järgi on välistamise tingimuseks see, et tegemist peab olema piiratud alaga, millele puudub ligipääs tavaliiiklusel. Näiteks õhu- ja veesõiduki puhul on tagatud, et kõrvalised isikud, eelkõige ilma piletita isikud, sõidukile ei pääse. Samuti on tegemist väga piiritletud alaga, kuhu tõenäosus tavaliiiklusolukorras sattuda on küllaltki väike. Seetõttu võiks LKindlS § 8 lg 2 p 1 olla kooskõlas uue direktiiviga. Siiski on sõidukis sees mootorsõidukiga liiklemine „sõiduki kasutamine“ selle kõige tavapärasemas tähenduses. Direktiivi art 5 lg 4 täpsem mõju riigisisesele õigusele ja seetõttu ka LKindlS § 8 lg 2 p-le 1 selgub Euroopa Kohtu praktikas.

Lisaks võimaldab Direktiivi art 5 lg 4 välistada kindlustusjuhtumina LKindlS-e tähenduses sellise sõidukiga tekitatud kahju, mida kasutatakse töösoorituse käigus metsa-, põllu- või ehitustöödel või muul samalaadsel eesmärgil. See tähendab, et kui hetkel kehtiva Direktiivi järgi tuleks hinnata ainult seda, kas sõidukiga kahju tekitamise hetkel oli sõiduk kasutusel peamiselt transpordivahendina või tööseadmena, siis Direktiivi art 5 lg 4 alusel on võimalik välistada sõidukiga kahju tekitamisel ka teatud sõidukiliigid, mida kasutatakse ainult suletud territooriumitel ja tavaliiikluses ei osale. Direktiivi art 5 lg 4 kohaldamisalasse võiksid jääda need sõidukid, mida kasutataksegi ainult kindlatel territooriumitel – näiteks langetustraktor, väljaveotraktor, lintkopp, ekskavaator jms.

Sõidukiga kahju põhjustamise välistamine kindlustusjuhtumina on Euroopa õiguse järgi võimalik ainult olukorras, kui on tagatud kahju hüvitamine isikutele muudel alternatiivsetel alustel. Uue direktiivi art 1 p 4, millega lisatakse Direktiivi art 5 lg 5, järgi peab selliste erandite tegemisel liikmesriik tagama, et neid sõidukeid koheldakse samal viisil kui sõidukeid, mille puhul ei ole liikluskindlustus kohustuslik. Seega peab olema tagatud, et kõigi sõidukite puhul, mis kuuluvad Direktiivi art 1 p 1 järgi „sõiduki“ mõiste alla, kuid ei pea olema kindlustatud, oleks ikkagi tagatud kannatanutele kahju hüvitamine, kui sellise sõidukiga kahju põhjustatakse.

Erinevalt Direktiivi art 5 lg-st 1 jäetakse Direktiivi art 5 lg-ga 6 liikmesriigile õigus teha erandeid ka kahju hüvitamisel selliste sõidukite puhul, mida ei ole lubatud kasutada üldkasutatavatel teedel, eelkõige sõidukite puhul, mida kasutatakse aladel, mis on liikmesriigi õigusaktidega määratletud või füüsiliste piirangute tõttu ei ole üldsusele juurdepääsetavad. Sellisel juhul ei pea liikmesriik tagama, et sellise sõidukiga kahju tekitamisel oleks kahju hüvitamine tagatud muudel alternatiivsetel alustel või muu organi poolt.

Igal liikmesriigil on õigus valida, millistel alustel nad sõidukid Direktiivi kohaldamisalast välistavad. Direktiivi art 5 lg-te 1 ja 2 alusel välistatud sõidukite puhul tuleb liikmesriigil tagada, et sõidukiga tekitatud kahju hüvitab riigi loodud organ. Eestis on selliseks organiks Liikluskindlustuse fond (LKindIS § 45 lg 2). Direktiivi art 5 lg 3 järgi on võimalik välistada kindlustusjuhtumina kahju tekitamine sellise sõidukiga, mis on ajutiselt või alaliselt kasutusest kõrvaldatud ja mille kasutamine on keelatud. Ka Direktiivi art 5 lg 3 alusel on liikmesriigil kohustus tagada, et selliste sõidukitega kahju põhjustamine oleks hüvitatav samadel alustel, nagu kindlustuskohustusega sõidukite puhul. Direktiivi art 5 lg 4 järgi võib välistada liikmesriik kindlustuskohustusest sellised sõidukid, mida kasutatakse üksnes piiratud juurdepääsuga aladel. Seejuures on võimalik liikmesriigil välistada selliste sõidukitega tekitatud kahju hüvitamine muudel riigi poolt tagatud alustel.

Kõikide art-s 5 välistatud sõidukite kohta peab liikmesriik koostama nimekirja ja teavitama sellest Euroopa Komisjoni. Lisaks peab sõidukitest, millega kahju tekitamine on välistatud seetõttu, et neid võidakse kasutada ainult piiratud aladel või on need ajutiselt või alaliselt kasutusest kõrvaldatud, esitama ka rakendamise korra, et oleks selge, kuidas konkreetses liikmesriigis selliste sõidukitega kahju põhjustamine hüvitatakse või ei hüvitata.

Uue direktiiviga tehtud muudatused annavad liikmesriigile võimaluse määratleda liikluskindlustusega kaetud kindlustusjuhtumeid palju suuremas ulatuses kui seni kehtinud Direktiiv. Seejuures on oluline sõidukiliikide määratlemine, ehk liikmesriigil on õigus valida, millised sõidukid kuuluvad kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukite alla ja millised mitte. Uus direktiiv ei muuda Direktiivist tulenevat nõuet lugeda kindlustusjuhtumiks sõidukiga kahju põhjustamine igasugusel alal. Seetõttu pole määravaks ka edaspidi, kas sõidukiga tekitati kahju teel või muul tavapäraseks liiklemiseks mõeldud alal. Sellega on tagatud suurem õiguskindlus LKindIS-e kohaldamisel, kuna sõidukid, mis ei kuulu LKindIS-e tähenduses „sõiduki“ mõiste alla, on täpselt määratletud ja sõidukiga kahju hüvitamine ei sõltu sellest, kus kahju tekkis.

Uue direktiiviga antakse liikmesriigile tunduvalt suurem otsustusõigus määratleda sõidukeid, millele kohalduvad liikluskindlustust reguleerivad õigusaktid. See omab suurt mõju omakorda kindlustusseltside praktikale, kuna kindlustusandja majandustulemused on tugevalt seotud riigi poolt ettenähtud liikluskindlustuse ulatusega.¹⁴⁸ See omakorda võib mõjutada ka kindlustusmaksete suurust tarbijatele.

Uue direktiiviga ettenähtud liikluskindlustust puudutavad normid peavad liikmesriigid vastu võtma hiljemalt 23. detsembriks 2023 (uue direktiivi art 2 lg 1). Uute normide mõju liikluskindlustusele saame näha järgnevat aastate jooksul, kui kohtud peavad neid sätteid tõlgendama. Kuigi näiliselt on tegemist ainult definitsiooni puudutavate sätetega, on mõju liikluskindlustusele palju suurem.

Pärast Direktiivi vastuvõtmist on Euroopa Kohtu praktikast tulenenud järjest enam täpsustusi Direktiivi sätete kohta. Samuti on tehnoloogiaarengu tõttu tulnud liiklusesse mitmeid uut tüüpi sõidukeid, mille kuulumine kindlustuskohustuse alla on ebaselge. Eelneva tõttu tegi Euroopa Komisjon ettepaneku muuta kehtivat Direktiivi, et kaasajastada liikluskindlustust puudutav direktiiv ja viia see vastavusse Euroopa Kohtu praktikaga. Direktiivi art 1 p 1, mis käsitleb „sõiduki“ definitsiooni, lisatakse valmistajakiiruse ja netomassi piirang. Samuti välistatakse „sõiduki“ mõiste alt üksnes füüsilise puudega isiku jaoks mõeldud ratastoolisõidukid. LS-s on välistatud „mootorsõiduki“ mõiste alt muuhulgas piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk ja pisimopeed. Pisimopeedi välistamine on oluline, kuna pisimopeedi definitsioonist tuleneb mootorsõiduki mõiste piiritlemine valmistajakiiruse alusel. Pärast Direktiivi „sõiduki“ mõiste täiendamist vastab LS-s „mootorsõiduki“ mõiste Euroopa Liidu õigusele.

Direktiivi on lisatud art 5 lg-ga 3 liikmesriigile õigus välistada ajutiselt või alaliselt registrist kustutatud sõidukite kindlustuskohustus, kuid tingimusel, et selliste sõidukitega kahju tekitamisel peab olema tagatud kannatanutele kahju hüvitamine. LKindLS alusel on võimalik sõiduk ajutiselt või alaliselt liiklusregistrist kustutada ning kui sellise sõidukiga ikkagi kahju tekitatakse, siis hüvitab tekkinud kahju Liikluskindlustuse fond. Seega ei avalda Direktiivi art 5 lg 3 mõju riigisisesele õigusele.

Direktiivi lisatakse art 1 lg 1a, kus selgitatakse mõistet „sõiduki kasutamine“. LKindLS-s grammatilisi muudatusi pole vajadust teha, kuna see juba sisaldab mõistet „sõiduki käitamine“.

¹⁴⁸ M. Kosiorowski. What is „use of a motor vehicle,“ and what does it mean to the insurance industry? 10.02.2022. Arvutivõrgus kättesaadav: [What is “use of a motor vehicle,” and what does it mean to the insurance industry? | In Principle \(codozasady.pl\)](#). (15.04.2022)

Siiski tuleb Direktiivi art 1 lg 1a arvesse võtta LKindlS § 8 lg 1 p 2 tõlgendamisel. Siiani on Eesti kohtud sätet tõlgendanud pigem kitsalt ja jätnud normi kohaldamisalast välja seisvad ja parkivad sõidukid. Direktiivi „sõiduki kasutamise“ definitsiooni tuleb edaspidi sätte tõlgendamisel arvesse võtta ning tõlgendada seda kooskõlas Euroopa Kohtu praktikaga.

Suurim mõju uue direktiivi järgi on LKindlS-e välistustele. Kui hetkel kehtiva Direktiiviga olid LKindlS välistused vastuolus Euroopa Õigusega, siis direktiivi uute sätetega on kooskõlas välistada sõidukiga kahju tekitamise hüvitamine motosportiüritustel, kui on tagatud kahju hüvitamine alternatiivsel kindlustus- või tagatiskokkuleppel. Samuti kindlustusjuhtumina sõidukiga kahju tekitamise välistamine sõidukis, avalikule liiklusele suletud lennuvälja territooriumil ja liiklusele suletud aladel, sh ehitusplatsid, sadam, metsaraie alad. Oluline on määratleda sõidukid, millele liikluskindlustuskohustus ei laiene, ja vastav loetelu esitada Euroopa Komisjonile avaldamiseks. Eelneva tõttu on Direktiivi muudatused rohkem kooskõlas kehtiva LKindlS-ga kui seda on õigusakt hetkel kehtiva Direktiiviga.

KOKKUVÕTE

LKindlS § 8 lg 1 p 3 näeb ette, et kindlustusjuhtum peab toimuma teel või muul tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal. Euroopa Kohtu praktikast tulenevalt ei mõjuta ala, kus sõidukiga kahju tekitatakse, kindlustusjuhtumi määratlemist. Analüüsid Euroopa Kohtu sõidukiga kahju tekitamise lahendeid, võib väita, et Euroopa Kohus taotleb Direktiivi kohaldamisega üha suuremat kannatanute kaitset, kuigi Eesti kohtupraktika on jäänud selles osas pigem tagasihoidlikuks ning kindlustusjuhtumi määratlemise eeldusi tõlgendatakse kitsalt.

Töö eesmärgiks oli kindlaks teha, kas LKindlS § 8 lg 1 p 3 vastab Direktiivi art 3 lg-s 1 sätestatud liikluskindlustuse kohustuse ulatusele. Seejuures on oluline hinnata ka LKindlS § 8 lg-st 2 tulenevaid välistusi seoses Direktiivi eesmärgiga ja Euroopa kohtupraktikaga. Riigisisese õiguse kohaldamisel peavad kohtud arvesse võtma Euroopa Liidu õiguse tõlgendamist. Vastuolulised kohtulahendid kindlustusjuhtumi määratlemisel tulenevalt sõidukiga kahju tekitamise kohast põhjustavad ebakindlust nii kindlustusandjates kui kindlustusvõtjates.

Liiklemiseks kasutatavate alade määratlemine sõltub sellel liiklevatest sõidukitest, seetõttu tuli kindlaks teha, millised sõidukid kuuluvad „mootorsõiduki“ mõiste alla. Mitte iga sõidukiga kahju tekitamine ei ole kindlustusjuhtum. Sõiduk peab kuuluma „mootorsõiduki“ mõiste alla ning olema kindlustuskohustusega. LKindlS järgi on eranditeks tramm ja haagis, mis ei kuulu küll „mootorsõiduki“ mõiste alla, kuid on kindlustuskohustusega ja seetõttu võib nendega kahju tekitamine olla kindlustusjuhtum.

Kindlustuskohustuse eelduseks on, et sõiduk peab olema registreeritud liiklusregistris. Liiklusregistris sõiduki registreerimisega on tagatud Direktiivist tulenev nõue – sõiduki põhisasukohaks peab olema liikmesriigi territoorium. Sõiduki registrist kustutamisel, kas ajutiselt või alaliselt, lõpeb sõiduki kindlustuskohustus. Seejuures peavad olema täidetud objektiivsed eeldused – sõiduki registrist kustutamine ja nõuetekohane kasutuselt kõrvaldamine. Lähtuda ei saa sõiduki omaniku enda kavatsusest konkreetset sõidukit tulevikus mitte juhtida. Seega, kui sõiduki liiklusest eemaldamise tingimused ei ole täidetud, on sõiduk kindlustuskohustusega ja sellega põhjustatud kahju on kindlustusjuhtum LKindlS tähenduses.

Direktiivist tulenev „sõiduki“ definitsioon on küllaltki sarnane LKindlS-ga, kuid selles puuduvad välistused teatud sõidukiliikidele. Direktiiv on jätnud liikmesriikidele õiguse laiendada või kitsendada kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukeid. Seega on „mootorsõiduki“ määratlemine kooskõlas Euroopa õigusega.

Töös on leitud, et sõiduki määratlemisel on oluline, et sõiduk kuuluks „mootorsõiduki“ mõiste alla, oleks kindlustuskohustusega, omaks põhiasukohta liikmesriigi territooriumil ning poleks nõuetekohaselt registrist eemaldatud. Mõistes, millised sõidukid on „mootorsõidukid“ LKindlS tähenduses, on nende kaudu võimalik määratleda, kuidas defineerida tavapärasest liiklemist, ja seetõttu ka seda, mis on liiklemiseks kasutatav ala.

Sõidukiga liiklemiseks kasutatav ala võib LKindlS § 8 lg 1 p 3 järgi olla, kas tee või muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatav ala. Sarnaselt „sõiduki“ mõistega tuleb ka „tee“ definitsioon LS-st. LS defineerib tee liiklemise kaudu ning annab näitliku loetelu sõltuvalt tee pealiskihist. Seadusandja on „tee“ mõistet laiendanud - varem kehtinud TeeS selgitas „tee“ mõistet tee koosseisu kuuluvate osade kaudu, kuid LS võimaldab liigitada „tee“ mõiste alla ka rajatised, mis pole otseselt määratud teeliikluseks (näiteks põllu- ja metsarajad).

EhS-st tuleneb teeregistri pidamise nõue. Teeregistrisse kantud teedel sõidukiga kahju tekitamine on automaatselt kindlustusjuhtum, ehk tegemist on „teega“ LS tähenduses. Kohtus on kinnitust leidnud, et kui sõidukiga tekitatakse kahju tänaval, parklas, maanteel või raudteeülesõidukohal, siis on tegemist teega LKindlS § 8 lg 1 p 3 tähenduses. Direktiivis puuduvad mõisted „tee“, „teeliiklus“ vms, seetõttu puudub Direktiivist tulenev kindlustusterritooriumi piirang.

Lisaks teele võib sõidukiga kahju tekitamine olla kindlustusjuhtum ka juhul, kui see on tekitatud „muul tavapäraseks liiklemiseks kasutataval alal“. Sõiduki „tavapärase liiklemine“ on kattuv mõistega „sõiduki käitamine“, mis tuleneb LKindlS § 8 lg 1 p-st 2. „Sõiduki käitamise“ mõiste ulatust on hinnanud kohus ka VÕS § 1057 tõlgendamisel. Sõiduki käitamine on eelkõige sõiduki liikumine. Eesti kohtud on tõdenud, et ka sõiduki aeglane liikumine või erandlikel asjaoludel seismine võib olla „sõiduki käitamine“.

Erinevalt Eesti kohtutest on Euroopa Kohus leidnud, et „sõiduki kasutamine“ on ka sõiduki parkimine või seismine, kuna „sõiduki kasutamisega“ on tegemist ka kahe sõidu vahelisel ajal, mil sõiduk pargib. Töös on jõutud järeldusele, et Eesti kohtute „sõiduki käitamise“ kitsas tõlgendamine ei ole kooskõlas Euroopa Kohtu seisukohtadega, mille järgi tuleks mõistet tõlgendada laialt, kuna vaid sellisel juhul täidab säte Direktiivi eesmärki.

„Sõiduki käitamise“ lai tõlgendamine toob omakorda kaasa „muu tavapäraseks liiklemiseks kasutatava ala“ sisu laiendamise, kuna nimetatud ala alla võivad kuuluda ka parkimise tulemusel kujunenud alad. Eesti kohtupraktika on lugenud „muuks tavapäraseks liiklemiseks kasutatavaks alaks“ siloaugu ja ehitusplatsi. Muudel juhtudel ei ole kohtupraktikas arvesse

võetud Direktiivi art 3 lg 1 tõlgendamist Euroopa Kohtu poolt. Töös tehakse ettepanek tõlgendada „sõiduki käitamist“ laialt, nii, et see arvestaks ka sõidukiga kahju tekitamist sõiduki parkimisel ja seismisel. Sellisel juhul oleks sõidukiga liiklemiseks kasutatavad alad kindlustusjuhtumi määratlemisel kooskõlas Euroopa Liidu õigusega, kuna hõlmaksid sõidukiga kahju tekitamist igal liiklemiseks kasutataval alal.

Liiklemiseks kasutatav ala määratlemisel tuleb arvesse võtta ka LKindlS § 8 lg 2 esinevaid välistusi. Sättes nimetatud välistused on asukohaspetsiifilised ja seetõttu on neil seos kindlustusjuhtumi määratlemisel tulenevalt kahju tekkimise kohast. Direktiiv ei piira kindlustuskohustuse ulatust ühestki maastikuliigist tulenevalt. Ainsaks kriteeriumiks kindlustusjuhtumi hindamisel on lisaks sellele, et sõiduk peab kuuluma „sõiduki“ mõiste alla, see, et kahju peab olema tekkinud „sõiduki kasutamise“ käigus.

Töös leiti, et LKindlS § 8 lg 2 p-des 1-3 kirjeldatud olukorrad on kindlustusjuhtumid ning nende välistamine kindlustusjuhtumina ei ole Euroopa Kohtupraktikaga kooskõlas. Seetõttu on nendes tingimustes sõidukiga kahju tekitamisel kindlustusandjal kohustus hüvitada tekkinud kahju. Ka ei oma kindlustusjuhtumi tuvastamisele mõju sõidukiga kahju tekitamise ala õiguslik kuuluvus ehk tingimus, et kahju peab olema tekkinud avalikule liiklusele suletud alal. Direktiivist tuleneb õigus välistada teatud sõidukiliikidega tekkinud kahju, kuid mitte kahju tekkimine asukoha põhised.

LKindlS § 8 lg 2 p 4 on spetsiifilisem säte, mis välistab kindlustusjuhtumina sõidukiga kahju tekitamise lisaks tekkekoha põhised ka selle kaudu, et sõidukit võidakse kasutada töö tegemise eesmärgil ja kahju on tekkinud vahetult töösoorituse käigus. Tegemist on obligatoorsete eeldustega, mis peavad kindlustusjuhtumi välistamiseks esinema samaaegselt. LKindlS § 8 lg 2 p 4 kohaldub eelkõige juhul, kui tegemist on sõidukitega, mida kasutatakse metsa-, põllu- või ehitustöödel. Sõidukiliigist tulenevalt ei ole oluline see, kuidas sõidukit võidakse tema eriomadustest tulenevalt kasutada, kui kahju tekitatakse „sõiduki kasutamisel“. Seetõttu on töös leitud, et ei erine sõidukid, mida on võimalik töösoorituse tegemiseks kasutada, teistest sõidukitest, mida töö tegemise eesmärgil kasutada ei saa.

LKindlS § 8 lg 2 p 4 kohaldamisel on eelduseks ka see, et kahju tekkis vahetult töösoorituse käigus. Seega tuleb hinnata, kas „sõiduki kasutamine“ hõlmab ka sõidukiga töösoorituse tegemist. Euroopa Kohus on kinnitanud, et töösoorituse alusel kindlustusjuhtumi välistamine on kooskõlas Euroopa õigusega. Selliste sõidukite, mida on võimalik lisaks tavapärasele transpordivahendina kasutamisele teatud juhtudel kasutada ka tööseadmena, puhul peab

kindlaks tegema, kas sellise sõidukiga toimunud õnnetuse ajal kasutati seda peamiselt transpordivahendina või tööseadmena. Näiteks on Euroopa Kohus leidnud, et traktor, millega heinapalle küüni laotakse ja tagurdamise käigus kahju tekitatakse, täidab peamiselt transpordifunktsiooni, kuid traktor, mis on energiaallikaks teisele masinale ja selle käigus kahju tekitatakse, on tööseade ja seetõttu ei kohaldu liikluskindlustus.

Euroopa Kohus ei ole andnud täpsemaid suuniseid, kuidas hinnata seda, kas kahju tekkimise hetkel oli sõiduk kasutuses peamiselt transpordivahendina või tööseadmena. Töösoorituse hindamise ainsaks eelduseks ei saa olla see, mis oli sõiduki kasutamise peamine eesmärk, kuna selline analüüs võiks viia ebaõiglaste tulemusteni. Töös on tehtud ettepanek hinnata töösooritust muuhulgas järgmistel eeldustel: kas mootorsõiduki tugijalad on kinnitatud maapinnale ja seetõttu on välistatud mootorsõiduki liikumine; kas mootorsõiduk kasutab konkreetsele sõidukile omaseid eriomadusi mingi soorituse tegemiseks; ja kas sarnasel alal teevad sarnaseid sooritusi teised samaliigilised mootorsõidukid, seejuures ei ole oluline, et teised mootorsõidukid teeksid seda samal ajal. Järelikult on töösoorituse alusel sõidukiga kahju tekitamine kindlustusjuhtumina lubatud Euroopa õiguse järgi, kuid Eesti kohtud on hinnanud töösooritust liiga ühekülgest arvestamata seejuures Direktiivi eesmärke.

Tehnoloogiaarengust ja Euroopa Kohtu laiast Direktiivi tõlgendusest tekkis vajadus muuta hetkel kehtivat Direktiivi. Seetõttu lisatakse uue direktiiviga Direktiivi sätteid, mis peaksid ajakohastama liikluskindlustuse norme ning tagama Direktiivi ühetaolise tõlgendamise kõigis liikmesriikides. Direktiivi lisatava „sõiduki kasutamise“ mõiste järgi peavad edaspidi Eesti kohtud tõlgendama seda laiemalt kui siiani. Lisaks muutuvad Direktiivi lisasätetega LKindLS-s toodud välistused kooskõlla Euroopa Liidu õigusega, kuna uute normide järgi ei kohaldu liikluskindlustus motosportiüritustel sõidukiga kahju tekitamisel, nii nagu seda teeb LKindLS § 8 lg 2 p 2, ning liikmesriigil on õigus välistada kindlustusjuhtumina kahju tekitamine avalikule liiklusele suletud territooriumitel, nii nagu seda teevad LKindLS § 8 lg 2 p-d 1 ja 3.

Kokkuvõtlikult võib seega asuda seisukohale, et kindlustusjuhtumi hindamine kahju tekitamise kohast tulenevalt on tarbetu, kuna Direktiivi järgi on kindlustusjuhtumi määratlemisel oluline see, kas kahju tekitati sõidukiga, mis vastab „sõiduki“ mõistele ja kas kahju tekkis „sõiduki kasutamise“ käigus. Ei saa öelda, et LKindLS § 8 lg 1 p 3 oleks vastuolus Direktiiviga, kuid Eesti kohtud on kohaldanud sätet liiga kitsalt ja selline tõlgendamine ei vasta Direktiivi eesmärgile. LKindLS § 8 lg 2 p-des 1-3 toodud kindlustusjuhtumi enamus välistused on vastuolus Euroopa Liidu õigusega. Direktiivi järgi on ainus võimalus välistada sõidukiga kahju

tekitamine kindlustusjuhtumina, kui sõiduk oli kahju tekitamise ajal kasutusel peamiselt tööseadmena.

Kohtud peavad arvesse võtma Euroopa Kohtu praktikat ja tõlgendama riigisisest õigust kooskõlas Euroopa õigusega. Uue direktiivi vastu võtmisega on lubatud liikmesriikidel välistada sõidukiga kahju tekitamine kindlustusjuhtumina, kui kahju tekkis piiratud juurdepääsuga alal. Seetõttu on peale ülevõtmise aja möödumist LKindIS § 8 lg-s 2 sätestatud välistused kooskõlas Euroopa Liidu õigusega. Seda vähemalt seni, kui Euroopa Kohus täpsemaid tõlgendusi Direktiivi uutele sätetele ei anna.

THE INSURED EVENT DEFINING AND EXCLUSION CAUSED FROM THE PLACE WHERE THE DAMAGE WAS CAUSED ON THE BASIS OF THE MOTOR INSURANCE ACT

Summary

The motor insurance is the most common compulsory insurance in Estonia. A motor insurance is a liability insurance that ensures compensation for the damage caused by a vehicle to an injured party. Compensation for the damage is based on the fact that causing damage to a vehicle is an insured event. Under § 8 (1) of the Motor Insurance Act (hereinafter: MIA) the insured event means the causing of a damage to a third party when 3) the damage has been caused on the road or in another area used for conventional vehicle traffic. The same paragraph subsection 2 of the MIA provides a list of exclusions in the case of which it is not an insured event. In the European Union, motor insurance is one of the most harmonised areas between Member States and therefore MIA is based on the European Union Directive 2009/103/EC (hereinafter: Directive).

The law as a national law must be interpreted in compliance with the Directive. Analysing the judgments concerning motor insurance issued by Estonian courts, it can be argued that the Estonian Courts do not always follow the decisions of the European Court of Justice (hereinafter: CJEU) concerning the exclusion of motor insurance from the area of the insured event under the location of the insured event and the purpose of movement when interpreting the clause 3 of § 8 (1) and the clause 4 of § 8 (2).

The purpose of this thesis is to determine whether the clause 3 of § 8 (1) of the MIA meets the requirements for civil liability for motor insurance provided for in Article 3 (1) of the Directive. In compliance with the Article 3 (1) of the Directive, each Member State shall, in the light of Article 5 of the Directive, take all appropriate measures to ensure that civil liability is covered by insurance when using vehicles of which main place of use is in its territory.

In order to solve the legal problem of the thesis, it is necessary to first assess which vehicles are covered by the motor insurance. Through the concept of “vehicle”, it is possible to determine what normal driving means and, therefore, to explain what the areas are where normal traffic takes place. The definition of 'vehicle' must be based on national law but must comply with the definition of the Directive. Then it is possible to clarify in more detail what is the legal relationship between a “road” and “other area used for conventional vehicle traffic”. It is also argued what conditions must be met for both concepts. As with the concept of a “vehicle”, the

definition of those concepts must be based on the case-law of the Court of Justice of the European Union and the purpose of the Directive.

The exclusions of the insured event are depending on the location and therefore are connected with the clause 3 of § 8 (1) of the MIA. As this is the case for the definition of an insured event of additional conditions, the admissibility of the application of exclusions must also be assessed in accordance with the European law and the provision must be interpreted in accordance with the purpose of the Directive. The European Commission has proposed to include provisions in the Directive that would modernise the legislation. Therefore, the thesis will also assess the impact of the new provisions on MIA. In order to achieve the objectives of the thesis, the clause 3 of § 8 (1) and (2) of the MIA have been analysed by the means of grammatical, systematic and teleological interpretation. These methods of interpretation may not be enough to achieve the purpose of the thesis, and therefore empirical examination of court judgments has also been used. Court judgments are examined, applying a comparative legal method in order to determine which part of the content of concepts differs from European Union law in national law.

In order for it to be deemed a vehicle, it must comply with the definition of a “motor vehicle” under the Road Traffic Act and it must be subject to an insurance obligation. Paragraph 4 of the MIA provides for an insurance obligation in addition to their vehicles, which are covered by the concept of “motor vehicle” also for trailers and trams. The definition of a “vehicle” under the Directive covers the same vehicles as the Road Traffic Act but excludes a tram from being considered as a motor vehicle. The Directive allows the scope of insurance obligations to be expanded and restricted thus the inclusion of a tram in motor insurance is permitted pursuant to the European law.

The insurance obligation is based on the vehicle’s registration in the Estonian motor register. Vehicles that have been temporarily or permanently deleted from the motor register are not subject to insurance obligations. Pursuant to the case-law of the CJEU, the termination of an insurance obligation is based on the removal of the vehicle from the register and the official withdrawn form use of the vehicle. It is important that the objective prerequisites are met. The vehicle owner's own intention not to drive a particular vehicle in the future without the performance of objective prerequisites is not decisive in assessing whether the vehicle falls within the definition of 'vehicle' under the Article 1 (1) of the Directive. If the conditions for removing the vehicle from traffic are not met, the vehicle is subject to an insurance obligation and the damage caused thereby is an insured event within the meaning of the MIA.

Consequently, when defining a vehicle, it is important that the vehicle falls within the definition of a “motor vehicle”, is subject to the obligation of insurance and therefore has a principal place of use in the territory of a Member State and is not properly removed from the register.

Under the clause 3 of § 8 (1) of the Motor Insurance Act, the damage has been caused on the road or in another area used for conventional vehicle traffic. Like the concept of “vehicle”, the definition of “road” comes from the Road Traffic Act. The Road Traffic Act defines the road by traffic and gives an illustrative list depending on the top layer of the road. The legislator has expanded the concept of “road” - the previously valid Road Act explained the concept of ‘road’ through parts of the road, but the Road Traffic Act also allows for the classification of structures that are not directly considered road traffic (for example agricultural and forest trails) as the concept of "road".

The Building Code provides for the requirement to maintain a road register. Causing damage to a vehicle on roads entered in the road register is automatically considered an insured event, thus it is a “road” within the meaning of the Road Traffic Act. It has been confirmed in court that if damage is caused by a vehicle on the street, in a parking lot, on a highway or at a level crossing, it is a road within the meaning of the clause 3 of § 8 (1) of the MIA. The Directive does not contain the terms “road” or “road traffic” therefore there is no restriction on the insurance territory arising from the Directive.

The CJEU has explained that upon the interpretation of the Directive, it must be taken into account not only the wording of the rule, but also its context and purpose. The main objective of the Directive is to ensure equal treatment for victims in each Member State. By denying each Member State the right to furnish the terms “road” or “road traffic” itself, the uniform application of the Directive and the objective of the protection of victims, which the CJEU has increasingly sought by its decisions, would be excluded. In addition, the definition of an insured event does not depend on the legal affiliation of the road. It is therefore contrary to European law to define an insured event in the national law on the basis of the place where the damage is caused to the vehicle.

In addition to causing damage to the road or vehicle, an insured event is also an insured event if it has been caused “in another area used for conventional vehicle traffic driving”. In the case of “other area used for conventional vehicle traffic”, it is important to define what “conventional vehicle traffic” means. The “conventional driving of the vehicle” coincides with the term “operation of the motor vehicle”, which arises from the clause 2 of § 8 (1) of the MIA. The

scope of the concept of “operation of a vehicle” has also been assessed by the court when interpreting § 1057 of the Law of Obligations Act. The operation of a vehicle is primarily the movement of the vehicle. Estonian courts have found that slow movement of a vehicle or standing in exceptional circumstances can also be “operating of a vehicle”. Unlike Estonian courts, the CJEU has found that “use of a vehicle” is also the parking or standing of a vehicle, since “use of a vehicle” is also involved in the time between two trips when the vehicle is parked. The narrow interpretation of the “operation of the vehicle” of the Estonian courts is not in accordance with the positions of the CJEU, according to which the concept should be interpreted broadly, since only in such a case does the provision serve the purpose of the Directive. In turn, a broad interpretation of “vehicle operation” leads to the expansion of “other area used for conventional vehicle traffic”, as this area may also include areas formed as a result of parking.

An important condition for assessing the concept of “other area used for conventional vehicle traffic” is also that the location should be used or is used by a number of vehicles. The traffic of one vehicle in the area does not yet make it a “other area used for conventional vehicle”. It is not decisive whether or not these are vehicles of the same type. Estonian case law has considered the silo hole and construction site to be “other area used for conventional vehicle traffic”. In other cases, the case law does not take into account the interpretation of the Directive by the CJEU.

Subsection 8 (2) of the MIA precludes damage caused by a vehicle in certain areas as an insured event. Therefore, location-specific exclusions have a link in the definition of an insured event based on where the damage occurred. The Directive does not limit the scope of insurance obligations due to any type of landscape. The only restriction for assessing an insured event is, in addition to the fact that the vehicle must fall within the definition of “vehicle”, that the damage must have occurred during the “use of a vehicle”. Therefore, the exclusions provided for in clauses 1 to 3 of § 8 (2) of the MIA are still insured events, and upon causing damage with such a vehicle, the insurer must compensate for the damage caused. Nor is it valid whether the area where the damage occurred was closed to public traffic, as the Court has said that it does not matter whether the damage occurred in public or private territory when causing the damage. The opposite position would give the landowner the right to determine for himself whether or not motor insurance is valid on his territory. The Directive gives rise to the right to exclude damage caused by certain types of vehicles, but not damage on the basis of location.

The clause 4 of § 8 (2) of the MIA is a more specific provision which precludes as an insured event causing damage to a vehicle, in addition to the place of origin, also through the fact that the vehicle may be used for the purpose of performing work and the damage has occurred directly in the course of performance of work. These are obligatory prerequisites, which must occur simultaneously in order to exclude an insured event. The clause 4 of § 8 (2) of the MIA applies primarily in the case of vehicles used in forest, field or construction works. Pursuant to the CJEU, it is irrelevant how a vehicle may be used on the basis of its specific characteristics if the damage is caused “using of a vehicle”. Therefore, vehicles that can be used for performance are no different from other vehicles that cannot be used for occupational purposes.

The last prerequisite for applying the clause 4 of § 8 (2) of the MIA is that the damage occurred directly in the course of performance of work. It is therefore necessary to assess whether the “use of a vehicle” also includes performance with the vehicle. The CJEU has stated that, in the case of vehicles which, in addition to normal use as a means of transport, can in certain cases also be used as a working device, to determine whether, at the time of an accident involving such a vehicle, it was mainly used as a means of transport or as a working device. For example, the CJEU has held that the tractor by which hay bales are placed in a barn and damage is caused during reversing mainly performs a transport function, but that the tractor which is the source of energy for another machine and is damaged in the process is a working device and therefore motor insurance does not apply.

The CJEU has not given any further guidance on how to assess whether, at the time of the damage, the vehicle was chiefly in use as a means of transport or as a working device. The only prerequisite for an assessment of performance cannot be what was the main purpose of using the vehicle, as such an analysis could lead to unfair results. The performance of the work could be assessed, among other things, on the following prerequisites: whether the supporting legs of the vehicle are attached to the ground and therefore the movement of the vehicle is excluded; whether a vehicle uses the specific characteristics inherent in a particular vehicle for performance of work and whether other vehicles of the same type perform similar performance of work in a similar area, whereas it is not important that other vehicles do it at the same time.

Technological developments and the case-law of the CJEU gave rise to the need to amend the directive currently in force. Therefore, the provisions of the Directive are added, which should update the rules on motor insurance and ensure uniform application of the Directive in all Member States. Pursuant to the concept of “use of a vehicle” annexed to the Directive, in the future the court will have to interpret it more broadly than it has been so far. Above all the

exclusions set out in the MIA by the additional provisions of the Directive will become in conformity with European law, since, according to the new rules, motor insurance does not apply to causing damage to a vehicle at motorsport events and the Member State has the right to exclude as an insured event in territories closed to public traffic.

In summary, it can therefore be considered that the assessment of an insured event on the basis of the place where the damage was caused is unnecessary, since under the Directive, when defining an insured event, it is important whether the damage was caused by a vehicle which corresponds to the concept of “vehicle” and whether the damage occurred during the “use of a vehicle”. It cannot be said that the clause 3 of § 8 (1) of the MIA is in conflict with the Directive, but the Estonian courts have applied the provision too narrowly and therefore are in conflict with the European law. Most of the exclusions of an insured event specified in the clauses of 1 to 3 of § 8 (2) of the MIA are in conflict with the European law. According to the Directive, the only way to exclude damage to a vehicle as an insured event is possible if the vehicle was mainly used as a working device at the time of the damage. With the adoption of amendments to the Directive most of the current exclusions of the insured event will become in conformity with the European law, at least before the European Court provides more precise interpretations.

KASUTATUD LÜHENDID

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

EhS - ehitusseadustik

EKo – Euroopa Kohtu otsus

HMKo – Harju Maakohtu otsus

LKindlS – liikluskindlustuse seadus

LS – liiklusseadus

RKTKo – Riigikohtu tsiviilkolleegiumi otsus

RnKo – ringkonnakohtu otsus

TeeS – teeseadus

TlnRnKo – Tallinna Ringkonnakohtu otsus

TsMS – tsiviilkohtumenetluse seadustik

Uus direktiiv – Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2021/2118

TMKo – Tartu Maakohtu otsus

VMKo – Viru Maakohtu otsus

VÕS – võlaõigusseadus

KASUTATUD ALLIKAD

Kasutatud kirjandus

1. A. Tuisk. Riskivastutuse spetsiifilised eeldused mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral. Magistritöö. Tallinn: Tartu Ülikool, 2020.
2. I. Kull, V. Kõve, M. Käerdi, P. Varul, K. Sein. Võlaõigusseadus IV. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2020..
3. J. Lahe, O-J. Luik, M. Merila. Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2017.
4. J. Lahe, O-J. Luik. Kindlustusõigus. Tallinn: Juura 2018.
5. J. Laffranque. Euroopa Liidu õigussüsteem ja Eesti õiguse koht selles. Tallinn: Juura 2006, lk 275.
6. J. Marson, K. Ferris. For the want of certainty: Vnuk, Juliana and Andrade and the obligation to insure. *Modern Law Review*. 23.08.2019. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2230.12466>. (15.04.2022)
7. K. Karon. Liikluskindlustuse kindlustusandja mittevahalise kahju hüvitise alused ja ulatus tervisekahjustuse ja surma korral. Magistritöö. Tallinn: Tartu Ülikool, 2020.
8. M. Kosiorowski. What is „use of a motor vehicle,“ and what does it mean to the insurance industry? 10.02.2022. Arvutivõrgus kättesaadav: [*What is “use of a motor vehicle,” and what does it mean to the insurance industry? | In Principle \(codozasady.pl\)*](#). (15.04.2022)
9. O.-J. Luik, V. Kõve. 18 aastat liikluskindlustuse seaduse kehtimist Eestis. Kuidas edasi? *Juridica*: 2011/4, lk 235.
10. Ž. Primorac. 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 (ECLIC)*, 2, pages 235-250. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://doi.org/10.25234/ecllc/7109>. (19.04.2022)
11. T. Reinik. Vastutus ja kahju hüvitamine enam kui kahe mootorsõidukiga vastastikuse kahju tekitamise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool, 2021.
12. T. Tampuu. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura, 2012.
13. T. Tigasson. Liikluskindlustuse kindlustusandja kahju hüvitamise kohustuse ulatus asja kahjustamise või hävitamise ja mittevahalise kahju tekitamise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool, 2017.

14. V. Mantrov. Motor vehicles not used in road traffic are also subject to compulsory insurance in Europe – CJEU clarification in Case C-80/17. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://ssrn.com/abstract=3351201>. (24.02.2002)
15. V. Štroman. Riskivastutuse eeldused ja ulatus mootorsõidukiga kahju põhjustamise korral. Tartu: Tartu Ülikool, 2015.

Kasutatud õigusaktid

16. Eesti Vabariigi liikluskindlustuse seadus. – RT 1992, 24, 388.
17. Eesti Vabariigi liiklusseadus. - RT 1992, 12, 193.
18. Ehitusseadustik. - RT I, 03.01.2022, 8.
19. Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioon. - ELT C 326, 26.10.2012.
20. Euroopa nõukogu direktiiv 72/166/EMÜ, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta. – EÜT L 103, 02.05.1972.
21. Euroopa Nõukogu teine direktiiv 85/5/EMÜ, 30.12.1983, mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta. – EÜT L 8, 11.01.1984.
22. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/103/EÜ, 16.09.2009, mootorsõidukite kasutamise tsiviilkindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. – ELT L 263, 07.10.2009.
23. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2021/2118, 24.11.2021, millega muudetakse direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. – ELT L 430/1, 02.12.2021.
24. Liikluskindlustuse seadus. – RT I, 13.03.2019, 14.
25. Liiklusseadus. - RT I 2001, 3, 6.
26. Liiklusseadus. – RT I, 17.03.2011, 21.
27. Liiklusseadus. - RT I, 22.12.2021, 8.
28. Liikluskindlustuse seaduse eelnõu 423 SE I.
29. Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord. – RT I, 03.09.2021, 11.
30. Muudatusettepanekute loetelu liikluskindlustuse seaduse eelnõu juurde 423 SE II.
31. Riikliku liiklusregistri asutamine ja registri pidamise põhimäärus. – RT I 2001, 86, 516.
32. Teeregistri põhimäärus. - RT I, 12.01.2016, 1.
33. Teeseadus. - RT I, 12.07.2014, 24.

34. Võlaõigusseadus. – RT I, 08.12.2021, 11.

Kasutatud kohtupraktika

Riigikohtu lahendid

- 35. RKTko 3-2-1-11-97.
- 36. RKTko 3-2-1-7-13.
- 37. RKTko 3-2-1-173-14.
- 38. RKTko 3-2-1-7-13.
- 39. RKTko 3-2-1-114-97.

Ringkonnakohtu lahendid

- 40. TlnRnKo 25.02.2015, 2-13-32678.
- 41. TlnRnKo 04.07.2018, 2-15-12881
- 42. TlnRnKo 30.01.2020, 2-16-122492.
- 43. TlnRnKo 30.09.2021, 2-19-19203 (koopia autori valduses).
- 44. TlnRnKo 12.01.2022, 2-21-2711.
- 45. Viru RnKo 02.06.1997, II-2-130/97. – Narva Linnaarhiiv, f 4, n 2, s 1388.
- 46. Viru RnKo 29.04.1998, II-2-18/98. – Narva Linnaarhiiv, f 4, n 2, s 1388.

Maakohtu lahendid

- 47. HMKo 07.02.2014, 2-13-32678.
- 48. HMKo 23.08.2018, 2-18-7373.
- 49. HMKo 10.01.2019, 2-16-122492.
- 50. HMKo 21.01.2019, 2-18-13359.
- 51. HMKo 25.01.2019, 2-18-3592.
- 52. HMKo 10.02.2020, 2-19-19202.
- 53. HMKo 19.05.2021, 2-19-19203 (koopia autori valduses).
- 54. TMKo 15.06.2021, 2-21-103081
- 55. VMKo 02.02.2022, 2-21-17481.

Euroopa Kohtu lahendid

- 56. EKo C-80/17, *Juliana*, ECLI:EU:C:2018:661.
- 57. EKo C-100/18, *Línea Directa Aseguradora*. ECLI:EU:C:2019:517.
- 58. EKo C-129/94, *Ruiz Bernáldez*. EU:C:1996:143.

59. EKo C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.
60. EKo C-162/13, *Vnuk*, kohtujurist Paolo Mengozzi ettepanek. ECLI:EU:C:2014:2146.
61. EKo C-180/17, *Línea Directa Aseguradora*. ECLI:EU:C:2019:517.
62. EKo C-688/20, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, ECLI:EU:C:2021:897.
63. EKo C-383/19, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, ECLI:EU:C:2021:337.
64. EKo C-536/09, *Omejc*. EU:C:2011:398.
65. EKo C-409/11, *Csonka jt.* EU:C:2013:512.
66. EKo C-300/05, *ZVK*. EU:C:2006:735.
67. EKo C-22/12, *Haasová*. EU:C:2013:692.
68. EKo C-277/12, *Drozdovs*. EU:C:2013:685.
69. EKo, C-334/16, *Núñez Torreiro*, ECLI:EU:C:2017:1007.
70. EKo C-514/16, *Rodrigues de Andrade*. ECLI:EU:C:2017:908.
71. EKo C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*. ECLI:EU:C:2018:917.
72. EKo C-431/18, *Bueno Ruiz ja Zurich Insurance*. ECLI:EU:C:2019:1082.
73. EKo C-14/83, *Von Colson ja Kamann vs Land Nordrhein-Westfalen*. ECLI:EU:C:1984:37.
74. EKo C-282/10, *Dominguez*. ECLI:EU:C:2012:33.
75. EKo C-306/12, *Spedition Welter*. ECLI:EU:C:2013:650.

Muud allikad

76. Eesti Kindlustusseltside Liit, Eesti Liikluskindlustuse Fond. Eesti kindlustusturg 2021. aastal. Arvutivõrgus kättesaadav: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Kindlustusturg_2021.pdf?407. (13.03.2022)
77. Ergo Insurance SE. Liikluskindlustuse tingimused, KT.0939.18. Kehtivad alates 08.02.18. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.ergo.ee/files/ERGO-liikluskindlustuse-tingimused.pdf>. (15.02.2022)
78. Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta. Brüssel, 24.05.2018. COM (2018) 336 final, 2018/0168 (COD).
79. European Commission. Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance. 08.06.2016. Arvutivõrgus kättesaadav: https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf. (10.04.2022)

80. European Commission. Refit review of the Motor Insurance Directive. 24.07.2017. Ares (2017) 3714481. Arvutivõrgus kättesaadav: [REFIT review of the Motor Insurance Directive \(europa.eu\)](#). (10.04.2022)
81. I. Sirk. Kas elektritõukeratas on jalakäija abivahend või sõiduk? – Õhtuleht 11.10.2019. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.ohtuleht.ee/979859/indrek-sirk-kas-elektritoukeratas-on-jalakaija-abivahend-voi-soiduk>. (26.04.2022).
82. Seletuskiri Eesti Vabariigi liiklusseaduse muutmise ja täiendamise seaduse eelnõu 704 SE juurde. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/5601001e-cc7f-3c6a-8a6e-f03559f0b2fa/Eesti%20Vabariigi%20liiklusseaduse%20muutmise%20ja%20t%C3%A4iendamise%20seadus>. (04.02.2022)
83. Seletuskiri liikluskindlustuse seaduse eelnõu 423 SE juurde. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e0f1d5b-ea7e-497d-b54a-9ba467f6884d/Liikluskindlustuse%20seadus>. (03.02.2022)
84. Transpordiameti veebilehekülg. Teeregister. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.mnt.ee/et/tee/teeregister>. (01.04.2022)