

Asendusauto kulude või kasutuseelise hüvitamine METOODIKA

DOKUMENDI AJALUGU

Versioon	Kes	Millal	Selgitus
0.1	Lauri Potsepp	04.11.2022	Alustatud dokumendi koostamist.
0.11	Lauri Potsepp	18.09.2024	Üle vaadatud enne LKF-i juhatuses kinnitamist. Kinnitatud juhatuses.
0.15	Lauri Potsepp	11.11.2025	Muudatused kinnitatud juhatuses.

Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi korral tuleb kahju tekitamise eest vastutava sõidukijahi liikluskindlustuse kindlustusandjal või seaduses sätestatud juhtudel Eesti Liikluskindlustuse Fondil (LKF) maksta võlaõigusseaduse (VÕS) § 132 lõikes 4 nimetatud samaväärse asja kasutamise kulude või kasutuseelise hüvitist.

VÕS § 132 lg 4. Kui kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks, hõlmab kahjuhüvitist ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul. Kui isik samaväärset asja ei kasuta, võib ta nõuda asja parandamise või uue asja muretsemise aja jooksul saamata jäänud kasutamiseeliste hüvitamist.

Metoodika kirjeldab VÕS § 132 lõikes 4 nimetatud hüvitise maksmist üksnes juhul, kui kindlustusjuhtumis sai kahjustada või hävis sõiduauto. Kirjeldatud on hüvitise arvutamist ja maksmist enamlevinud juhtudel. Kui olukord on siin kirjeldatust erinev, siis rakendatakse metoodikas kirjeldatud reegleid lähtuvalt õigusaktides sätestatud kahju hüvitamise põhimõtetest. Võimalusel võib siintoodud metoodikat vajalike muudatustega kohaldada ka siis, kui sai kahjustada või hävis muu asi.

SISUKORD

1	Terminid.....	2
2	Metoodika kasutusala	2
3	Üldpõhimõtted.....	3
4	Millal on kahju tekkinud ja hüvitist tuleb maksta?	5
5	Hüvitise maksmise periood.....	6
6	Hüvitise suurus	7
6.1	Asendusauto kulu hüvitise suurus.....	7
6.2	Kasutuseelise hüvitise suurus	9
7	Hüvitist saama õigustatud isikud	10
8	Metoodika tähendus ja ajakohasena hoidmine	11

1 TERMINID

Asendusauto kulu hüvitis	Hüvitis, mida on mõeldud võlaõigusseaduse § 132 lõike 4 esimeses lauses: „Kui kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks, hõlmab kahjuhüvitis ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul.“
Kannatanu	Isik, kellele on õigus nõuda asendusauto kulu või kasutuseelise hüvitamist, vt p 7.
Kasutuseelise hüvitis	Hüvitis, mida on mõeldud võlaõigusseaduse § 132 lõike 4 teises lauses: „Kui isik samaväärset asja ei kasuta, võib ta nõuda asja parandamise või uue asja muretsemise aja jooksul saamata jäänud kasutamiseeliste hüvitamist.“ TsÜS-is ja kohtupraktikas kasutatakse samas tähenduses sõna kasutuseelis. Võlaõigusseaduses on samas tähenduses sõna kasutamiseelis.
Kindlustusandja	Liikluskindlustuse kindlustusandja, kes on kindlustanud kahju tekitamise eest vastutava sõiduki valdaja tsiviilvastutuse liikluskindlustuse seaduses toodud tingimustel. Siin dokumendis peetakse kindlustusandjana silmas seda kindlustusandjat, kellel on kõnealusel juhtumil kahju hüvitamise kohustus. Juhul, kui liikluskindlustuse seaduse kohaselt on selle juhtumi puhul kahju hüvitamise kohustus kindlustusandjana LKF-il, kehtib siintoodu ka LKF-i kohta.
Liikluskindlustuse kindlustusjuhtum	Liikluskindlustuse kindlustusjuhtum vastavalt liikluskindlustuse seaduses toodud definitsioonile. Siin dokumendis kasutatakse sünonüümidenä kindlustusjuhtum, juhtum, õnnetus, liiklusõnnetus, avari.
Sõiduauto	Sõitjate vedamiseks ettenähtud auto, milles on lisaks juhikohale kuni kaheksa istekohta. Liiklusregistris registreeritud sõiduki puhul on sõiduauto kategooria M1 ja M1G. Siin dokumendis kasutatakse sünonüümidenä sõiduk, auto.

2 METOODIKA KASUTUSALA

Metoodika järgi saab samaväärse asja kasutamise kulude või kasutuseelise hüvitist arvutada juhul, kui

- arvutatakse samaväärse sõiduauto kasutamise kulude (edaspidi asendusauto kulu) või kasutuseelise hüvitist
- kindlustusjuhtum leidis aset 1. detsembril 2024 või hiljem

Kui juhtum toimus enne 1. detsembrit 2024, siis sellele rakendatakse sel ajal kehtinud liikluskindlustuse seadust ning vastava kahju hüvitamine oli välistatud. Näiteks 30. novembril 2024 kehtinud liikluskindlustuse seaduse § 33 p 6 kohaselt ei kuulunud hüvitamisele võlaõigusseaduse § 132 lõikes 4 nimetatud kahju.

- juhtumile kohaldatakse Eesti õigust, st hüvitis arvutatakse Eesti seaduse järgi

Üldreeglina kohaldatakse hüvitise arvutamisele õnnetuse toimumiskoha seadust. Samas näiteks juhul, kui Eesti kannatanule tekitab välismaal kahju Eesti sõidukiga teine Eesti inimene, siis kohaldatakse Eesti seadust.

Siintoodud metoodika on kasutatav ka juhul, kui kannatanu sõidukikindlustuse kindlustusandja on kannatanule sõidukikindlustuse lepingu alusel hüvitanud asendussõiduki kulu ja esitab hiljem vastava tagasinõude kahju tekitajale või tema liikluskindlustuse kindlustusandjale.

Vabatahtlikus sõidukikindlustuse lepingus kokkulepitud asendussõiduki üürimise kulu hüvitamise reeglid võivad olla siintoodust erinevad. Seega sõidukikindlustuse kindlustusandja esitatud tagasinõude rahuldamise üle otsustamisel lähtutakse sellest, mida saab kahju tekitajalt nõuda.

Liikluskindlustuse seaduse § 41 lõige 1 kohaselt saab kahjustatud isik nõuda oma liikluskindlustuse kindlustusandjalt sõiduki hävimisest või kahjustamisest põhjustatud kahju. Seega saab seda metoodikat kasutada ka juhul, kui kahju hüvitamist nõutakse oma kindlustusandjalt.

3 ÜLDPÕHIMÕTTED

Hüvitise arvutamisel tuleb lähtuda kahju hüvitamise üldisest eesmärgist asetada kannatanu võimalikult lähedasse olukorda sellega, milles ta oleks olnud, kui liiklusõnnetust ei oleks toimunud (VÕS § 127 lg 1).

Hüvitamisele kuulub asendusauto kulu ja/või kasutuseelis, st kannatanu võib nõuda üht või teist või ka ühe perioodi eest asendusauto kulu ja teise perioodi eest kasutuseelist. Sama perioodi eest ei saa nõuda mõlemat, st nii asendusauto kulu kui ka kasutuseelise hüvitamist.

Näiteks juhul, kui nõude esitaja lepib oluliselt odavamaga asendussõidukiga kui see, mis kindlustusjuhtumisel kahjustada sai, ei tähenda see, et kannatanu võiks nõuda lisaks asendusautole tehtavatele kulutustele kasutuseelise hüvitamist.

Näiteks, kui liikluskindlustuse juhtum toimus 02.05.2025 ja sõiduk sai taastatud 30.06.2025, siis ei saa kannatanu nõuda kogu selle perioodi eest asendussõiduki kulu hüvitamist ja ka kasutuseelise hüvitamist. Küll aga on võimalik, et hüvitatakse näiteks perioodi 02.05.2025 kuni 31.05.2025 eest asendusauto kulu ja perioodi 01.06.2025 kuni 30.06.2025 kasutuseelis.

Näiteks võiks eeltoodud kombinatsioon kõne alla tulla lühirendi sõiduki (Bolt, CityBee, ElmoRent vmt) kulu hüvitamisel ja lisaks sellele kasutuseelise hüvitamist päevade eest, mil ta lühirendisõidukit ei kasuta.

Eeldatakse, et kombinatsioonis hüvitamisel on ajaühikuks päev, mitte tunnid või minutid.

Kasutuseelised on eseme kasutamisest saadavad eelised¹.

Asendusauto kulu hüvitamise puhul on enamikel juhtudel paratamatu, et esmalt kannab asendusauto kulu kannatanu sõidukikindlustuse (kaskokindlustus) kindlustusandja või selle puudumisel kannatanu ise. Paratamatus tuleb sellest, et liikluskindlustuse kindlustusandjal kulub nõude saamisest mõistlik aeg, et oma hüvitamiskohustus ja selle ulatus välja selgitada. Ei saa nõuda liikluskindlustuse kindlustusandjalt hüvitise maksmist enne, kui vastavad toimingud on tehtud.

Kannatanul tuleb arvestada paratamatusega, et enne, kui kindlustusandja ei ole teinud oma hüvitamiskohustust ja selle ulatust selgeks, ei saa olla kindlust, et kindlustusandja kannab asendusauto üürimise kulu. Näiteks võib kindlustusandja otsustada, et tegu ei ole liikluskindlustuse juhtumiga või et kannatanul oli oma osa õnnetuse tekkimises. Samuti võib käsitluse käigus selguda, et antud juhul ei ole kannatanul õigus asendusauto kulu hüvitisele, näiteks olukord, kus sõiduk ei olnud kannatanule vajalik ega kasulik.

Kui kannatanu kahjustatud asja parandamise või hävimise või kaotsimineku korral uue muretsemise aja jooksul teist samaväärset asja ei kasuta (nt ei üüri asendusautot, vaid käib jala või kasutab ühistransporti), siis annab § 132 lg 4 teine lause kahjustatud isikule õiguse nõude nn normatiivse kahjuna saamata jäänud kasutuseelise hüvitamist.²

Seega valik, kas nõuda asendusauto kulu hüvitamist või kasutuseelise hüvitist, on kannatanu teha. Juhul, kui kannatanu avaldab soovi saada asendusauto hüvitise asemel kasutuseelise hüvitis, makstakse kasutuseelise hüvitis.

VÕS § 132 lg 4 teises lauses toodud fraasi „ei kasuta“ tuleb mõista laialt, st üksipuha, mis põhjusel ei kasuta, sh näiteks ei saa kasutada. Näiteks, kui auto omanik on haiguslehel ega vaja sel ajal autot, tuleb ikkagi kasutuseelis hüvitada eeldusel, et täidetud on muud hüvitise saamise tingimused.

Seega näiteks, kui kannatanu peale õnnetust ei üüri asendusautot, siis ei saa ta hiljem nõuda asendusauto kulu hüvitamist mineviku perioodi eest. Näiteks, kui juhtum toimub 05.02.2025, kannatanu asendusautot ei üüri, selts teeb auto taastamiskulu osas otsuse 15.02.2025, siis ei saa kannatanu perioodi 05.02.2025 kuni 15.02.2025 eest tagantjäreli asendusauto kulu hüvitist nõuda. Eeldusel, et muud tingimused on täidetud, saab selle aja eest nõuda kasutuseelise hüvitamist.

Kindlustusandja hüvitab asendusauto kulu võttes arvesse ka näiteks säästetud kulusid või kannatanu oma osa õnnetuse tekkimises. Seega ei hüvita kindlustusandja üldjuhul kogu autorendi kulu. Kui kannatanul endal ei ole võimalust säästetud kulude osa kanda ja ta seetõttu autot ei rendi, kuulub hüvitamisele kasutuseelis.

¹ TsÜS § 62 lg 1.

² Varul, P.; Kull, I.; Kõve, V.; Käerdi, M.; Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016, lk 703

Kuivõrd Saksa õigus on VÕS § 132 lg 4 sättest oluliselt erinev, st Saksa vastavas seaduses puuduvad olulised kitsendavad tingimused, mis Eesti õiguses on olemas – asi peab olema kasulik või vajalik – siis ei ole Saksamaa kohtupraktika üldiselt Eesti nõuete puhul kohaldatav.

Eelkõige tuleb erinevus sellest, kas hüvitist tuleb üldse maksta või mitte. Saksamaal tuleb igal juhul hüvitada asendusautoga seotud kulu, Eestis vaid siis, kui auto oli isikule vajalik või kasulik. Sellest erinevusest võib tuleneda ka erinevus selles, mis on samaväärne sõiduk, vt täpsemalt tagapool.

Üldiselt ei sõltu siin meetodikas kirjeldatud reeglid (millal on kahju tekkinud, mis perioodi eest hüvitist makstakse, kellel on nõudeõigus) sellest, kas hüvitatakse asendusauto kulu või kasutuseelist. Üksnes hüvitise suuruse arvutamise valem on erinev.

Näiteks Riigikohtu lahendi 3-2-1-19-13 punktis 14: „VÕS § 132 lg 4 esimese lause kohaselt, kui kahjustatud asi oli isikule vajalik või kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks, hõlmab kahjuhüvitis ka samaväärse asja kasutamise kulusid kahjustatud asja parandamise või uue muretsemise aja jooksul. Selle sätte kohaldamise üheks eelduseks on järelikult see, et asi oli isikule vajalik või kasulik. Kolleegium selgitab, et see asjaolu on ka VÕS § 132 lg 4 teise lause kohaldamise eelduseks.“

Seega juhul, kui auto ei olnud isikule kasulik ega vajalik, siis ei saa ta nõuda ei asendussõiduki kulu hüvitamist ega ka kasutuseelist.

Kui hüvitatakse asendusauto kulu, siis võib kindlustusandja ise üürida kahjustunud või hävinud sõidukiga samaväärse sõiduki ja pakkuda seda kannatanule kasutamiseks. Kannatanu ei saa sellest keelduda, v.a juhul, kui soovib asendusauto kulu hüvitamise asemel kasutuseelise hüvitamist.

Üheks erandiks eeltoodud näite puhul võib olla ka olukord, kus kannatanu kasutas asendusautot oma sõidukikindlustuse lepingu kaitse alt, kuid tal tuli selle eest tasuda omavastutus. Sel juhul võiks liikluskindlustuse kindlustusandja hüvitamiskohustust jaguneda nii, et esmalt arvestatakse kannatanu nõuet omavastutuse osas ja teises järjekorras sõidukikindlustuse kindlustusandja tagasinõuet. Liikluskindlustuse kindlustusandja hüvitamiskohustust kokku ei ületa käesoleva meetodika järgi arvutatud summat.

Asendusauto kulu hüvitamisel peab kannatanu asendusauto teenust kasutama, st kannatanu ei või nõuda asendusauto kulu hüvitist oma pangakontole nii, et ta ei esita tõendit asendusauto kulu kandmise kohta.

VÕS § 132 lg 4 viimases lauses toodud põhimõte – kui isik samaväärset asja ei kasuta, võib ta nõuda kasutuseeliste hüvitamist.

Kuigi VÕSi kõnealuse sätte esimene lause märgib üksnes asja kahjustumist, siis tuleks sätet tervikuna tõlgendada ikkagi nii, et kannatanul on õigus nõuda samaväärse asja kasutamise kulu või kasutuseelise kadumise hüvitist siis, kui asi on kahjustunud või hävinud.³

Ebaselge on kas ja mis ulatuses tuleb kõnealune kahju hüvitada juhul, kui kahjustada saab või hävib asi, mille puhul vastav hüvitis võib olla ülisuur, näiteks kui kahjustada saab väga kallis erisõiduk vms.

Pigem võiks eelmises lõigus toodud näite puhul arvata, et täidetud ei ole kahju ettenähtavuse reegel – kahju hüvitamist ei saa nõuda, kui selle kahjulik tagajärg ei olnud mõistlikule isikule ettenähtav. Riigikohtu lahend 3-2-1-53-06 p 13: „VÕS § 127 lg-t 2 tuleb kohaldada ka lepinguväliselt tekitatud kahju hüvitamise juhtudel. See tähendab, et vaatamata põhjusliku seose olemasolule kostja teo ja hageja kahju vahel (VÕS § 127 lg 4), ei pruugi kostja kahju tekitamise eest lõppkokkuvõttes deliktiõiguslikult vastutada juhul, kui õigusvastase teo tegemise keelu eesmärgiks ei olnud sellise kahjuliku tagajärje ärahoidmine, nagu hagejal esines. Seejuures tuleb keelu eesmärgi kindlakstegemisel muuhulgas arvestada sellega, kuivõrd ettenähtav oli kahjulik tagajärg mõistlikule isikule.“ ja

„Kuigi VÕS § 127 lg 3 ei kohaldu deliktilise vastutuse juhtudel, võib kahjuliku tagajärje ettenähtavus õigusvastase teo toimepanemise ajal omada tähtsust delikti üldkoosseisul põhineva (s.o süülise) vastutuse korral (VÕS §-d 1045 - 1050). Nimelt saab õigusvastase teo toimepannud isik vastutusest vabanemiseks VÕS § 1050 lg-te 1 ja 2 järgi muu hulgas tõendada, et talle ei saa hooletut käitumist ette heita, kuivõrd mõistlikult võttes ei olnud tal võimalik ette näha põhjuslikku seost oma teo ja kahju vahel.“

³ Vt Riigikohtu lahend 3-2-1-19-13 p 14. Kohus käsitleb hüvitise küsimust olukorras, kus sõiduk on hävinud.

Kindlustusandja eeldab, et hüvitise taotleja esitab andmed, mida kindlustusandja küsib. Seni kuni hüvitise taotleja ei ole vajalikku teavet andnud, ei saa kindlustusandja hüvitist arvutada ega maksta.

Sama mõtte on ka VÕS § 448 lõike 2.

4 MILLAL ON KAHJU TEKkinUD JA HÜVITIST TULEB MAKSTA?

Asendusauto kulu või kasutuseelise hüvitamist saab nõuda üksnes siis, kui kindlustusjuhtumist kahjustada saanud või hävinud sõiduk oli kannatanule vajalik ja kasulik.

Arvestades, et Riigikohus on lahendi 3-2-1-90-14 punktis 14 leidnud: „VÕS § 132 lg 4 esimene lause ei hõlma üldjuhul isiku soovi kasutada kahjustatud asja oma harrastustega tegelemiseks. Selle sätte tähenduses peab kahjustatud asi olema isikule tarvilik või tulus majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel.“ Seega võiks arvata, et hüvitise saamise eelduseks on üks kahest:

- asi on kannatanule vajalik, st tarvilik. See tähendab, et ilma asja kasutamisetä kuidagi ei saa hakkama (see tingimus tuleb kõne alla tavaliselt füüsilisest isikust kannatanute puhul) või
- asi on kannatanule kasulik, st tulus. See tähendab, et asi aitab saada majanduslikku kasu

Teine oluline eeldus hüvitise saamise õiguse olemasoluks on see, et kahjustada saanud või hävinud sõidukit kasutati majandus- või kutsetegevuseks või tööks või eelnimetatuga võrreldaval põhjusel.

Samas näiteks ei kuulu eelnevas lõigus nimetatud töö alla vajadus kasutada autot üksnes töökohale, näiteks kontorisse, sõitmiseks.

Asendusauto kulu hüvitise maksmise eelduseks on vastavate kulude põhjendatus.

Näiteks on Ringkonnakohtu lahendis 2-20-18907 nõustatud Maakohtu põhjendustega: „Asendussõiduki kulude väljamõistmisel peab kohus hindama, kas kulud on põhjendatud. Kahjuhüvitise väljamõistmiseks on vaja tuvastada, kas kahjustatud sõiduk oli hagejale tema majandustegevuseks või tööks vajalik ja kasulik ning kas samaväärse auto üürimine oli põhjendatud.“

Täidetud peavad olema ka muud hüvitise saamise õiguse tingimused. Näiteks on hüvitise saamise õiguse tingimuseks muu hulgas see, et kahjustunud sõidukit ei saa teatud aja jooksul kasutada.

Nii näiteks ei ole hüvitise saamise õigust juhul, kui kahjustus on nii väike, et kannatanu seda ei taastagi, st kasutab sõidukit edasi ilma seda taastamata. Samuti ei ole hüvitise saamise õigust näiteks õnnetuse ja remondi alguse ajavahemiku eest, kui sel ajal saab sõidukit kasutada.

Kui aga sõidukit ei saa kasutada ja kannatanu otsustab sõidukit mitte taastada, siis on kannatanul õigus asendusauto või kasutuseelise hüvitisele.

Kui kannatanu ei kasutanud sõidukit majandus- või kutsetegevuseks ega tööks, siis tuleb hinnata, kas kannatanu jaoks oli auto vajalik või kasulik majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel. Selliseks võrreldavaks põhjuseks ei ole näiteks harrastusega tegelemine.

Mõlemad nõuded eeldavad, et hävinud, kaotsiläinud või kahjustunud asi oli isikule vajalik või kasulik (viide lahendile 3-2-1-19-13 p 14). Säte ei välista küll nt kahjustunud sõiduki vajalikkust või kasulikkust muul põhjusel kui kahjustatud isiku majandus- või kutsetegevus või töö, kuid sõiduk peab siiski olema isikule tarvilik või tulus majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel ning mitte pelgalt oma harrastusega tegelemiseks (viide lahendile 3-2-90-14 p 14).⁴

Seega, kui autot ei kasutatud majandus- või kutsetegevuseks ega tööks, tuleb asendusauto kulu või kasutuseelise hüvitamine kõne alla vaid erandlikel asjaoludel. Näiteks võiks selline erandlik olukord olla siis, kui inimesel ei ole muul viisil (pere teise autoga, ühistranspordiga vms) võimalik tööl käia ning töökohal käimist ei saa kuidagi asendada kaugtöoga.

Kui sõidukit ei kasutatud majandus- ja kutsetegevuseks ega tööks, peab kannatanu tõendama kahju tekkimist, st et sõidukit kasutati majandus- või kutsetegevuse või tööga võrreldaval põhjusel.

⁴ Varul, P.; Kull, I.; Kõve, V.; Käerdi, M.; Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016, lk 702

Näiteks ei saa asendusauto kulu või kasutuseelise hüvitamist nõuda, kui

- liikluskindlustuse juhtumis hävis või sai kahjustada hobisõiduk

Hobisõiduk ei saa üldjuhul olla käesolevas kontekstis vajalik ega kasulik.

- kannatanul on mitu sõidukit (näiteks bussi- või autopark) ja kahjustunud või hävinud sõidukit saab asendada teise olemasoleva autoga

Kahju sellest, et üht sõidukit ei saa kasutada ei teki, sest sama tulu teenitakse teise sõidukiga.

- perel on mitu sõidukit, nii et tegevused mõistlikult ümber korraldades ning taludes mõistlikus ulatuses ebamugavusi on kannatanul võimalik hädavajalikud liikumised teha pere teise autoga

Ka sel juhul ei ole sõiduk vajalik käesolevas kontekstis, vaid pigem mugavuse pärast.

- sõidukit ei kasutatud majandus- ja kutsetegevuseks ega tööks ning kannatanu saab kasutada sõitudeks oma teist autot, kellegi teise autot või ühistransporti

Hindamisel, kas kannatanu saab mõistlikku ebamugavaust taludes ühistransporti kasutada või mitte, tuleb hinnata, kas ajalisel vaates on see võimalik, näiteks kas kannatanu jõuab töötaja alguseks tööle, nii, et ka hommikused muud hädavajalikud käigud saavad tehtud.

Näiteks võiks arvata, et kui transpordi aeg pikeneb ühistranspordi kasutamise tõttu näiteks 60 minutit päeva kohta võrreldes ajaga, mis kuluks isiklikus kasutuses oleva autoga selle vahemaa läbimiseks, siis see ei ole mõistlik ning võib arvata, et kannatanu ei saa oma sõitudeks kasutada ühistransporti.

- Näiteks ei saa pidada mõistlikuks ühistranspordi kasutamist, kui autoga veetakse asju, mida ühistranspordis ei saa vedada või see on väga ebamugav. tegu on hooajaliselt kasutatava või muul põhjusel mitte igapäevaselt kasutatava sõidukiga, mida parandamise või uue hankimise aja jooksul ei oleks nagunii kasutatud

Näiteks, kui ettevõtte kahjustunud autot kasutati üksnes jõuluperioodil suurenenud nõudluse tõttu kaupade laiali vedamiseks, siis ei saa muu perioodi eest hüvitist küsida.

Näiteks, kui tegu on sõidukiga, mida sai oma omadustest tingituna kasutada vaid suvel, siis ei saa sügise või talveperioodi eest hüvitist nõuda ka siis, kui seda sõidukit sügisel ja talvel remonditakse.

Näiteks, kui tegu on müügiesindaja autoga, mida kasutatakse vaid tööpäevadel, siis ei saa hüvitist puhkepäevade eest.

5 HÜVITISE MAKSMISE PERIOOD

VÕS § 132 lg 4 kohaselt tuleb hüvitist maksta aja eest, mil kahjustatud asja parandati või hävinud asja asemel uut muretseti.

Sõiduki kahjustumisel või hävimisel liikluskindlustuse juhtumis arvutatakse perioodi tavaliselt järgnevalt:

- periood algab kindlustusjuhtumi toimumise kuupäevaga juhul, kui sõidukit ei saa juhtunu tõttu kasutada

Üldiselt võiks tavaline olla, et kõnealuse kahju hüvitamisel ei lähtuta minutitest ega tundidest, vaid aega arvestatakse päeva täpsusega. Kuigi õnnetus toimub ööpäeva juhuslikul kellaajal, siis võiks terve õnnetuse päeva lugeda ajaperioodi sisse, mil hüvitist makstakse.

- periood algab sõiduki remonti viimise päeval, kui sõiduk on kahjustunud, kuid seda saab enne remonti viimist liikluses kasutada
- kui sõiduk sai kindlustusjuhtumis kahjustada, siis lõppeb periood päevaga, mil sõiduki taastamine lõpetati (sõiduki remont oli valmis ja remondiettevõtte oli valmis sõiduki kannatanule üle andma). Kui kannatanu otsustas sõidukit mitte taastada, siis lõppeb periood päevaga, mil maksti välja kindlustushüvitis sõiduki remondikulu eest

Näiteks ka juhul, kui sõiduki taastamise töö oli ebakvaliteetne ja kannatanu ei võtnud seetõttu sõidukit remondi tegijalt vastu, lõppeb hüvitise maksmise periood päevaga, mil sõiduki taastamine lõpetati. Edasine viivitus sõiduki taaskasutamisel ei ole põhjustatud liikluskindlustuse juhtumist, vaid

ebakvaliteetsest remonditööst. Remondilepingu sõlmivad omavahel tavaliselt kannatanu ja remondiettevõtte.

- kui sõiduk hävis kindlustusjuhtumis, siis lõppeb periood kolm päeva peale seda, kui kindlustusandja maksis hüvitise sõiduki hävimise eest

Kuivõrd hüvitist tuleb maksta aja eest, mil uut muretseti, võiks arvata, et tavaliselt on võimalik kolme päeva jooksul peale hüvitise maksmist hankida uus sõiduk. Kannatanu saab uue sõiduki valimist alustada varem. Kui sarnast sõidukit ei ole võimalik vaatamata mõistlikele jõupingutustele hankida kolme päeva jooksul, nt sõiduk tuleb hankida välismaalt, sõidukile tuleb paigaldada vajalik lisavarustus või kohanda erisõidukiks (nt õppesõiduk), siis asendussõiduki hüvitamise periood pikeneb selle aja võrra.

Erandlikus olukorras, kus samaväärse sõiduki hankimine ei ole võimalik (kahju hüvitatakse VÕS § 132 lg 2 järgi), siis lõppeb periood hüvitise väljamaksmise päeval.

Eeltoodu puhul tuleb kindlasti arvestada, et kannatanul on kahju vähendamise kohustus. Seega, kui periood pikeneb kannatanust tulenevate asjaolude tõttu, siis tuleb vastavalt ka perioodi lühendada.

Näiteks, kui kannatanu ei vii sõidukit esimesel võimalusel remonti või ei too seda kohe ära, kui remont valmis on, siis lüheneb periood päevade võrra, mis on tingitud kannatanust.

Samuti lüheneb periood siis, kui kannatanu viivitab kahjunõude esitamisega või viivitab nõude käsitlemisel vajaliku teabe andmisega.

Tähtsust omab ka remondikoha valik. Kui kannatanu valib remondikoha, kus on pikk ootejärjekord, kuid samas on olemas sama kvaliteediga remondiettevõtte, kus saaks töö kiiremini ette võtta, siis tuleb päevade arvestamisel lähtuda kiiremat tähtaega lubavast remondiettevõttest.

Samas, kui remontimisel tuleb tellida varuosa, mille tarneaeg on väga pikk, siis see ei ole kannatanust tulenev viivitus ning ka selle aja eest tuleb hüvitist maksta.

Kui kindlustusjuhtumi kohta on algatatud tsiviilkohtu-, kriminaal- või väärteomenetlus ja menetluses tuvastatavatel asjaoludel on oluline tähtsus kahju hüvitamise kohustuse olemasolu või ulatuse seisukohalt ning kindlustusandja kahju hüvitamise otsuse tegemine seetõttu viibib kindlustusandjast mittetulenevate asjaolude tõttu, siis tuleb vastavate päevade eest asendusauto kulu või kasutuseelise hüvitis maksta, kui kindlustusandjal on sõiduki kahjustumise või hävimise läbi tekkinud kahju hüvitamise kohustus.

Sel juhul makstakse hüvitis tagantjäre, st liikluskindlustuse kindlustusandjalt saab seda hüvitist nõuda pärast seda, kui vastavates menetlustes on asjaolud tuvastatud ning seltsil on kahju hüvitamise kohustus.

Mõnel juhul võib asendusauto kulu hüvitamisel olla periood ka teistsugune. Näiteks, kui asjaolusid arvestades on võimalik kahju hüvitada nii, et asendusauto renditakse teatud lühikesteks perioodideks, mil kannatanu autot vajab. Samuti näiteks punkti 3 lõpus toodud hooajaliselt kasutatavad või muul põhjusel mitte igapäevaselt kasutatavad sõidukid.

Juhul kui asendusauto kulu hüvitise (või kasutuseelise hüvitise) ja remondikulu summa on sõiduki väärtusest suurem, siis tuleb lugeda sõiduk hävinuks ning hüvitada sõiduki väärtus.

Näiteks, kui sõiduki remont maksab 10 000 eurot, lähtuvalt varuosa tarnest on remondiaeg pikk ja asendusauto kulu on eeldatavalt 4 000 eurot, kuid samaväärse sõiduki saaks soetada 12 000 euro eest, siis saab lugeda sõiduki hävinuks ning hüvitada samaväärse sõiduki soetamise kulu ja asendusauto kulu alates õnnetusest kuni kolm päeva peale hüvitise maksmist.

6 HÜVITISE SUURUS

6.1 Asendusauto kulu hüvitise suurus

Kui hüvitatakse asendusauto kasutamise kulu, siis on hüvitiseks liiklusõnnetuses kahjustada saanud või hävinud sõidukiga samaväärse auto üürimise mõistlik kulu, millest on tavaliselt maha arvatud kannatanu poolt säästetud kulud, mis tulenevad sellest, et kannatanu samal ajal enda autot ei kasutanud.

Kahjustatud asjaga samaväärse asja kasutamise kulude hüvitamisel VÕS § 132 lg 4 esimese lause järgi tuleb kahjuhüvitisest maha arvata kulud, mida isik säästis seetõttu, et ta ei saanud enda asja kasutada

(VÕS § 127 lg 5), vt lahend 3-2-1-90-14 p 15. Nii peab asendusauto üürimise korral kahjustatud isik laskma maha arvestada selle, mille ta säästab, kuna ei kasuta oma autot.⁵

Mõistlikuks tuleb üldjuhul pidada samaväärse auto üürimise kulu, mis sisaldab näiteks ka kaskokindlustust, mille kaitse on sarnane üldlevinud kaskokindlustuse kaitsega (sõiduki klaasid ja rehvid kaitse all, omavastutus tavaline, mida näiteks liisinguautole pakutakse).

Kui asendussõiduki kulu hüvitatakse seetõttu, et auto oli kannatanule kasulik, eelkõige tema majandus- või kutsetegevuseks või tööks, siis tuleb samaväärsuse hindamisel lähtuda funktsionaalselt sarnase sõiduki kulust.

Lahendi 2-20-11264 punktis 53 tõdeb kohus: „Kohus ei nõustu hagejaga, et VÕS § 132 lg 4 esimese lause järgse nõude puhul tuleb asja samaväärsus kindlaks teha asja rahalise väärtuse alusel, sest antud nõude puhul saab kahjustatud asja omaniku huvi olla suunatud oma majandustegevuses vajaliku funktsionaalselt sarnase asja kasutamisele, mistõttu ei saa kahjuhüvitis ületada VÕS § 132 lg 4 tähenduses samaväärse asja kasutamise kulusid. Neid ületavad kulud jäävad kahjustatud isiku enda kanda (vt ka Tallinna Ringkonnakohtu 29.09.2021 otsust asjas nr 2-1913678, p 28.2). Vastupidisel korral ei oleks väga kallite luksusklassi kuuluvate sõidukite asendustasu hüvitamine keskmise sissetulekuga isiku/tagasihoidliku kasumiga äriühingu puhul võimalik.“

Kui asendussõiduki kulu hüvitatakse muul põhjusel, siis lähtutakse hindamisel, milline on kahjustunud või hävinud sõidukiga samaväärne sõiduk, tavaliselt samast praktikast, mida kasutavad autorendifirmad autode kategoriseerimisel.

Näiteks võib kasutada ACRISS jaotust, vt <https://www.acriss.org/car-codes/>, mida kasutades võiks sõidukid jagada lihtsustatult näiteks nii <https://www.acriss.org/file/?D=MjAyMTA5MzAxMTlyMzU>.

Juhul, kui kahju hüvitamise ajal ei ole saada õnnetusse sattunud autoga samaväärset või vähemalt sarnast sõidukit ning kannatu ei ole nõus näiteks kehvema klassi sõiduki kulu hüvitisega, siis makstakse kasutuseelise hüvitis ja asendusauto kulu ei hüvitata.

Näiteks kui õnnetusse satub eriline sõiduk, mille sarnast ei ole võimalik mõistlikult üürida ning kannatanu ei nõustu tavalisema asendusauto kulu hüvitisega, siis saabki nõuda vaid kasutuseelise hüvitis.

Hüvitamisele kuuluvad üksnes samaväärse asja kasutamise kulud, neid ületavad kulud jäävad kahjustatud isiku enda kanda.⁶

Asendusauto kulu hüvitis arvutatakse valemiga

$$Hüvitis_{AA} = RP \times PA \times KAV\% - SK$$

$Hüvitis_{AA}$ – asendusauto kulu hüvitis

RP – samaväärse asendusauto rendi hind päevas (kui kannatanu saab oma kuludelt käibemaksu riigilt tagasi või selle riigiga tasaarveldada, siis on see käibemaksuta summa)

PA – päevade arv, vt p 4.

$KAV\%$ – kindlustusandja vastutuse ulatuse protsent. Kindlustusandja ei vastuta täies mahus kahju hüvitamise eest, kui kannatanul oli enda osa kahju tekkimises või selle suurus. Näiteks, kui kannatanu enda osa õnnetuse tekkimises oli 20%, siis määratakse valemis seltsi vastutuse ulatuseks 80%. Samas kui olukord on selline, et inimesele tekitatud kahju eest vastutavad kahe sõiduki juhid ja sellest tulenevalt kaks eri kindlustusandjat, siis sel juhul tuleks siin valemis jätta vastutuse ulatuse määraks 100% ning jagada kahe seltsi vahel kogu hüvitis.

SK – säästetud kulud⁷, st kannatanu poolt säästetud kulud, mis tulevad sellest, et kannatanu samal ajal enda autot ei kasutanud. Riigikohus on lahendi 3-2-1-90-14 punktis 15 rõhutanud kasu mahaarvamise

⁵ Varul, P.; Kull, I.; Köve, V.; Käerdi, M.; Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016, lk 702

⁶ Varul, P.; Kull, I.; Köve, V.; Käerdi, M.; Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016, lk 702

⁷ VÕS § 127 lg 5. Kahjuhüvitisest tuleb maha arvata igasugune kasu, mida kahjustatud isik sai kahju tekitamise tagajärjel, eelkõige tema poolt säästetud kulud, välja arvatud juhul, kui kasu mahaarvamine oleks vastuolus kahju hüvitamise eesmärgiga.

põhimõtet. Selles asjas jõustunud kohtulahendis (2-13-3378) jäi jõusse Maakohtu esialgses otsuses olnud hinnang, et asendussõiduki kasutamisel on sellised säästetud kulud 15% asendussõiduki üürist.

Kuivõrd eeltoodud otsus on ammu tehtud ja põhineb üsna ammusel Saksamaa kohtupraktikal ja autode kasutusega on pikenenud, siis on LKF-i hinnangul säästetud kulude mõistlikuks määraks tavaliselt 6% asendussõiduki üürist. 6% on vastav määr ka Soome liikluskindlustuse kahju hüvitamise reeglistikus⁸. Saksamaa viimase aja kohtupraktikas on see vahemik 3 kuni 10%.

Säästetud kuludega arvestatakse tavaliselt hüvitise suuruse leidmisel ka juhul, kui hüvitatakse asendusauto kulu sõiduki hävimise puhul. Asendussõiduki hüvitise suurus ei tohiks sõltuda sellest, kas hüvitatakse sõiduki hävimise või kahjustumise läbi tekkinud kahju.

Näiteks, kui

- liiklusõnnetuses saab kahjustada 2015. aastal esmaregistreeritud Opel Astra, siis tuleb esmalt leida samaväärse sõiduki rendi hind. Näiteks, kui samasugust Opelit pakutakse rendihinnaga 21 eurot päev
- autot ei saanud kasutada nelja nädala jooksul ning sõiduk oleks olnud kannatanule kasulik kõikidel nendel päevadel
- kindlustusandja vastutuse ulatus on 100%
- säästetud kulude hindamisel võiks arvestada eeltoodud määra – 6% üürikulust

tuleb asendusauto kulu hüvitiseks

$$552,72 \text{ eurot} = 21,00 \text{ eurot} \times 28 \text{ päeva} \times 100\% - 21 \times 28 \times 6\%$$

Juhul, kui eeltoodud näite puhul oleks õnnetus olnud selline, kus kannatanul oli oma osa õnnetuse tekkimises 50% ja muud asjaolud oleks samad, siis oleks hüvitis:

$$258,72 \text{ eurot} = 21,00 \text{ eurot} \times 28 \text{ päeva} \times 50\% - 21 \times 28 \times 6\%$$

6.2 Kasutuseelise hüvitise suurus

Kasutuseelise väärtus peaks näitama, kui palju on asja kasutusvõimalus mingi perioodi jooksul majanduslikult väärt. Asja kahjustumise tõttu saamata jäänud tulu hüvitamist asja omanik seevastu nõuda ei saa. Viide lahendile 3-2-1-36-15 p 26.⁹

Universaalse valemi kohaselt arvutatakse kasutuseelise väärtus, jagades asja soetusmaksumuse asja eeldatava kasutusajaga.¹⁰

Autode puhul tuleb arvestada, et nende eeldatava eluea määrab eelkõige sõiduki läbisõit ning seega ei arvutata nende eeldatavat kasutusega mitte ajaliselt, vaid läbisõidetud kilometraaži alusel. Selliselt arvutatud kasutuseelise väärtuseks on 0,4 – 1% auto soetushinnast iga 1000 läbisõidetud kilomeetri kohta.¹¹

Näiteks, tavalise sõiduauto kasutuseaks võiks tänapäeval pidada läbisõitu 200 000 km või ka 250 000 km. Sel juhul oleks kasutuseelise väärtus vastavalt 0,5% või 0,4% auto soetushinnast iga 1000 läbisõidetud kilomeetri kohta.

Seetõttu peab LKF mõistlikuks tavaliseks kasutuseelise väärtuseks sõiduautode puhul 0,5% auto soetushinnast iga 1000 läbisõidetud kilomeetri kohta.

⁸ vt p 16.5 <https://www.liipo.fi/media/liikennevakuutuksen-korvausohjeet-2025.pdf>

⁹ Varul, P.; Kull, I.; Kõve, V.; Käerdi, M.; Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016, lk 703

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

Kasutuseelise hüvitis arvutatakse valemiga

$$Hüvitis_{KE} = 0,5\% \times ASM \times \frac{Läbisõit}{1000} \times KAV\%$$

Hüvitis_{KE} – kasutuseelise hüvitis

0,5% - eelkirjeldatud konstant, mis näitab auto kasutusressurssi, st kui mitu kilomeetrit on ette nähtud, et sõidukiga saab läbida enne, kui selle eluiga on läbi

ASM – auto soetusmaksumus inflatsiooni arvestamata. Arvesse võetakse sarnase auto ostuhind Eestis sõiduki esmaregistreerimise ajal. Kui see ei ole võimalik, siis sõiduki hind välismaal, näiteks Saksamaal. Kui arvesse võetakse välismaa hind, siis tuleb vajadusel arvestada sellega, et auto hinnale lisanduvad maksud võivad olla riigiti erinevad ja mõjutada märkimisväärselt uue auto hinda. Kui kannatanu saab oma kuludelt käibemaksu riigilt tagasi või selle riigiga tasaarveldada, siis on see käibemaksuta summa.

Läbisõit – hinnang, mitu kilomeetrit oleks sõidukit kasutatud kõnealuse aja jooksul

KAV% – kindlustusandja vastutuse ulatuse protsent, vt täpsemalt p 6.1

Siintooduga sarnast valemist on kasutatud ka Maakohtu lahendi 2-20-17413 punktis 45.

Näiteks, kui

- liiklusõnnetuses saab kahjustada 2015. aastal esmaregistreeritud Opel Astra, siis tuleb esmalt leida selle sõiduki soetusmaksumus. Kui kannatanu soetas sõiduki kasutatuna, siis tuleks abi otsida internetist. Antud näite puhul võiks aluseks võtta näiteks lehel <https://www.carscoops.com/2015/09/all-new-opel-astra-priced-from-17260-in/> toodud teabe – näiteks eeldame, et tegu oli bensiinimootoriga autoga, seega on arvestuslikuks soetusmaksumuseks 18 000 eurot
- autot ei saanud kasutada nelja nädala jooksul ning sõiduk oleks olnud kannatanule kasulik kõikidel nendel päevadel
- kindlustusandja vastutuse ulatus on 100%
- Transpordiameti avalikest andmetest on näha, et seda autot kasutati kahe tehnoloogilise vahetuse vahel nii, et läbisõit oli 20 000 km aasta kohta, seega nelja nädala kohta 1538 km.

tuleb kasutuseelise hüvitiseks

$$138,42 \text{ eurot} = 0,5\% \times 18000 \times \frac{1538}{1000} \times 100\%$$

7 HÜVITIST SAAMA ÕIGUSTATUD ISIKUD

Asendusauto kulu või kasutuseelise kahju hüvitamist saab nõuda isik, kes jäi õnnetuse tõttu ilma võimalusest autot kasutada ja kes kandis auto juhusliku hävimisega seotud riski. Näiteks

- auto omanik, kui ta ise autot enne õnnetust kasutas

Auto omanik saab kõnealust kahju hüvitamist nõuda ka siis, kui ta õnnetuse ajal ise roolis ei olnud. Siin tuleks kasutamise all silmas pidada eelkõige seda, et põhiliselt kasutas autot selle omanik ja seda ei muuda näiteks see, kui lubas sellega vahetevahel sõita oma pereliikmetel ja sõpradel. See tuleb sellest, et selle näite puhul ei kanna pereliikmed ja sõbrad auto juhusliku hävimise riski

- auto rendileandja, kui rendilevõtja ei kanna auto juhusliku hävimise riski

Näiteks, kui õnnetuse ajal oli valdaja lühiajalise rendilepingu alusel kasutaja (näiteks Bolti, CityBee, ElmoRendi lühirendisõiduk), siis ei ole üürnikul õigust nõuda asendusauto kulu või kasutuseelise kahju hüvitamist, sest ta ei kanna auto juhusliku hävimise riski. Seda vaatamata sellele, et rendiauto kasutaja vastutab rendileandja ees enda tekitatud kahju eest.

- liisinguauto puhul liisinguvõtja, sõltumata liisingulepingu tüübist

Kuivõrd liisingusõiduki puhul kannab auto juhusliku hävimise riski liisinguvõtja, siis liisinguauto puhul ei ole liisinguandjal õigust nõuda asendusauto kulu või kasutuseelise kahju hüvitamist. Seda võib teha üksnes liisinguvõtja.

Valdaja huvi on saada hüvitatud tema valduse ja sellega kaasneva kasutamise ja tarbimise võimaluse (kasutuseelis TsÜS-i § 62 lg 1 tähenduses), millest ta õigusvastase teo (sh lepingurikkumise) tõttu ilma jääb või mida kitsendatakse, väärtus. Erand kehtib siiski juhul, kui valdaja kannab juhusliku hävimisega seotud riske (üürnik, liisinguvõtja, ostja, kui ta veel omanikuks ei ole saanud, kuid müüa on oma üleandmiskohustuse täitnud) – sel juhul saab valdaja esitada samasuguseid kahju hüvitamise nõudeid nagu omanik. Riigikohtu kriminaalkolleegium on seetõttu põhjendatult leidnud, et § VÕS 132 lg-s 4 nimetatud nõudeid saab esitada ka liisinguvõtja kui asja valdaja (viide lahendile 3-1-1-117-12 p 11.3)¹².

8 METOODIKA TÄHENDUS JA AJAKOHA SENA HOIDMINE

Metoodika on koostanud LKF. Metoodika esimese avaldatud versiooni vaatas ja arutas läbi töögrupp, kuhu kuulusid Jüri Aava (LKF-i jurist), Kaspar Kaur (Swedbanki sõidukikahjude kahjukäsitle allosakonna juht), Taavi Kruus (If-i sõidukikahjude grupi juht), Martti Merila (LKF-i õigusvaldkonna juht), Toomas Pajo (LKF-i kahjukäsitle aluse juht), Rasmus Parve (Seesami sõidukikahjude valdkonnajuht), Lea Pau (ERGO jurist), Lauri Potsepp (LKF-i juhatuse liige), Marko Privoi (Gjensidige sõidukite kindlustuse tootejuht), Jaanus Tanne (PZU kahjukäsitle aluse osakonna juhataja), Holly Fleur Ulm (If-i jurist).

LKF ei võta selle metoodikaga vastutust kindlusandja otsuse õigsuse eest.

Metoodika eesmärk on kindlustuspraktika kujundamiseks selgitada kooskõlas võlaõigusseaduse, liikluskindlustuse seaduse ja kohtupraktikaga kahju hüvitamise põhimõtteid, hüvitatava kahju ulatust ja kahju hüvitamise viisi. Metoodika koostamisel on arvestatud õiguskirjanduses väljendatud seisukohtadega ja *mutatis mutandis* teiste riikide praktikaga. Tegemist on soovitusliku dokumendiga, mis selgitab kahju hüvitamise põhimõtteid ja kahjuhüvitamise arvutamise metoodikat. See on meie parim teadmine, kuidas tõlgendada seaduste vastavaid sätteid.

LKF jälgib seaduste muutmist ja kohtupraktikat ning vajadusel algatab metoodika muutmise. Vähemalt kord aastas veendub LKF, et seadus ega kohtupraktika selles küsimuses ei tingi vajadust metoodika muutmiseks.

¹² Varul, P.; Kull, I.; Kõve, V.; Käerdi, M.; Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016, lk 697