

Auto väärtuse vähenemise hüvitamine METOODIKA

DOKUMENDI AJALUGU

Versioon	Kes	Millal	Selgitus
0.1	Lauri Potsepp	04.10.2023	Alustatud dokumendi koostamist.
0.6	Lauri Potsepp	21.02.2024	Metoodika on valmis LKF-i juhatuses kinnitamiseks.
0.7	Lauri Potsepp	18.09.2024	Üle vaadatud enne LKF-i juhatuses kinnitamist. Kinnitatud juhatuses.

Liikluskindlustuse kindlustusjuhtumi korral tuleb kahju tekitamise eest vastutava sõidukijuhi liikluskindlustuse kindlustusandjal või seaduses sätestatud juhtudel Eesti Liikluskindlustuse Fondil (LKF) maksta võlaõigusseaduse (VÕS) § 132 lõikes 3 nimetatud asja võimaliku väärtuse vähenemise läbi tekkinud kahju hüvitis.

VÕS § 132 lg 3. Kui asja on kahjustatud, hõlmab kahjuhüvitis eelkõige asja parandamise mõistlikud kulud ning võimaliku väärtuse vähenemise.

Metoodika kirjeldab asja väärtuse vähenemise hüvitise maksmist üksnes juhul, kui kindlustusjuhtumis sai kahjustada auto ja see taastatakse peale juhtumit. 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 kohaldada vajalike muudatustega ka siis, kui muu asi sai kahjustada või hävis.

SISUKORD

1	Terminid	2
2	Metoodika kasutusala	2
3	Üldpõhimõtted	2
4	Millal on kahju tekkinud ja hüvitist tuleb maksta?	3
5	Hüvitise suurus	4
5.1	Sõiduki kahju klass	5
5.2	Elmist kahjustuste mõju ja muid mõjusid arvestav tegur	5
6	Hüvitist saama õigustatud isikud	6
7	Metoodika tähendus ja ajakohasena hoidmine	6

1 TERMINID

Auto väärtuse vähenemise hüvitis	Hüvitis, mis sõiduki kahjustumisel katab kahju, kui õnnetusse sattunud ning peale seda kvaliteetselt ja nõuetekohaselt taastatud auto turuväärtus on väiksem kui samasugusel sõidukil, mis ei ole liiklusõnnetuses kahjustada saanud.
Kannatanu	Isik, kellel on õigus nõuda auto kahjustumise läbi tekkinud kahju hüvitamist, vt p 6.
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.

2 METOODIKA KASUTUSALA

Metoodika järgi saab auto väärtuse vähenemise hüvitist arvutada juhul, kui

- kindlustusjuhtum leidis aset 1. detsembril 2024 või hiljem

Kui juhtum toimus enne 1. detsembrit 2024, siis sellele rakendatakse sel ajal kehtinud liikluskindlustuse seadust. Auto väärtuse vähenemise kahju hüvitamine oli siis osaliselt välistatud.

- 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.

- nõutakse auto väärtuse vähenemise hüvitist, kui peale avariid kvaliteetselt ja nõuetekohaselt taastatud auto turuväärtus on väiksem kui samasugusel sõidukil, mis ei ole liiklusõnnetuses kahjustada saanud

Metoodika ei ole kohaldatav olukorras, kus nõutakse auto kordategemise kulude asemel väärtuse vähenemise hüvitist, vt Riigikohtu lahend 3-2-1-121-08 p 17.

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).

Auto väärtuse vähenemine võib olla tingitud kahest asjaolust:

- sõidukit ei saa tehniliselt taastada sellisesse seisukorda, nagu see oli enne liikluskindlustuse juhtumit

See olukord on väga harv, sest tavaliselt saab sõiduki taastada vähemalt samasse tehnilisse seisukorda, nagu see oli enne õnnetust. Kui see siiski ei ole võimalik, siis arvutatakse hüvitise suurus selle järgi, mis on taastatud auto ja samasuguse, kuid õnnetusse mitte sattunud auto väärtuse vahe.

Kuna kõnealune olukord on väga harv, siis ei ole seda olukorda metoodikas rohkem käsitletud.

- sõiduki turuväärtus hoolimata sõiduki kvaliteetsest ja nõuetekohasest taastamist on väiksem võrreldes sõiduki turuväärtusega enne õnnetust ning selle väärtuse vähenemise põhjus on fakt, et sõiduk on osalenud liikluskindlustuse juhtumis

Riigikohus on lahendis 3-2-1-121-08 märkinud: „Praegusel juhul on tulekahju tagajärjel hävinud suurem osa kinnistul olevast elamust (hävinud on katusekonstruktsioonid, katusekorruse siseviimistlus ja vahelaed, samuti on kannatada saanud esimene korrus). VÕS § 132 lg 3 kohaselt oli hagejatel õigus nõuda kahjuhüvitisena eelkõige asja, s.o kinnisasja parandamise mõistlikke kulusid (kinnistu oluliseks osaks oleva ehitise endise olukorra taastamise kulud) ja selle kõrval kinnisasja võimaliku väärtuse vähenemise hüvitamist. Seetõttu ei tule üldjuhul hüvitada mitte isiku vara väärtuse vähenemine, vaid kahju, mis seisneb endise olukorra taastamiseks vajalikes kuludes. Võimaliku väärtuse vähenemise hüvitamise all mõeldakse siinkohal üldjuhul olukorda, kus kahjustatud asja väärtus jääb pärast kordategemist väiksemaks võrreldes vääрусega, mis oli asjal enne selle kahjustamist.

Sellisest väärtuse vähenemisest võib rääkida nt vallasasjade puhul (avarii läbi teinud, kuid parandatud sõiduk võib olla väiksema väärtusega kui samasugune mitte-avariiline sõiduk) või nt kinnisasjal asuva arhitektuurimälestise kahjustamisel, pidades silmas sellise objekti kultuuri- ja ajaloo väärtust.“

Auto väärtuse vähenemise hüvitist saab nõuda üksnes siis, kui auto on liikluskindlustuse juhtumis saanud kahjustada, st makstakse võlaõigusseaduse § 132 lg 3 hüvitist. Kui auto on hävinud, st makstakse võlaõigusseaduse § 132 lg 1 või 2 nimetatud hüvitist, siis ei saa nõuda auto väärtuse vähenemise hüvitamist.

Kui sõiduki mõistlike remondikulude hüvitise, asendusauto kulu hüvitise ja sõiduki väärtuse vähenemise hüvitise summa ületab sõiduki hävimise läbi tekkinud kahju hüvitist, siis loetakse sõiduk hävinuks ning makstakse vastav hüvitis.

Auto väärtuse vähenemise hüvitist saab nõuda koos sõiduki kahjustumise läbi tekkinud kahju hüvitisega. Seega sõiduki väärtuse vähenemise hüvitise nõude esitamiseks ei pea ootama seni, kuni tekib plaan sõiduk müüa.

Väärtuse vähenemine kuulub hüvitamisele sõltumata sellest, kas kahjustatud isikul oli kavatsus asi võõrandada, mistõttu ta väärtuse vähenemist reaalse varalise kahjuna ei tajugi: kogu § 132 rakendusalas arvestatakse kahju abstraktse kahjuna.¹

Auto väärtuse vähenemist hüvitatakse abstraktse kahjuna, seega ei saa kindlustusandja kahju hüvitamisel nõuda kannatanult kahju hüvitise suuruse tõendamist. Küll saab kindlustusandja nõuda kannatanult teavet, mille alusel kindlustusandja saab kindlaks teha kahju suuruse.

4 MILLAL ON KAHJU TEKINUD JA HÜVITIST TULEB MAKSTA?²

Auto väärtuse vähenemise hüvitist saab nõuda siis, kui on täidetud kõik kolm allnimetatud tingimust

- kannatanu saab nõuda kindlustusjuhtumis kahjustatud auto taastamise hüvitist
- sõiduki turuväärtus on peale sõiduki nõuetekohast ja kvaliteetset taastamist väiksem, kui oli selle sõiduki turuväärtus enne kindlustusjuhtumit
- sõiduki eelnimetatud turuväärtuse vähenemine on tingitud sellest, et autoga osaleti liikluskindlustuse juhtumis

¹ Varul, P.; Kull, I.; Kõve, V.; Käerdi, M.; Sein, K. Võlaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2016, lk 700

² Käesoleva metoodika punktid 4 ja 5 on kaastatud tuginedes metoodikale, mille järgi arvutati auto väärtuse vähenemise hüvitist 01.10.2014 kuni 01.12.2024 kehtinud liikluskindlustuse seaduse alusel. Selle metoodika koostas LKF võttes arvesse teiste riikide sarnast metoodikat

Näiteks on tavaline, et sõiduki turuväärtus ei vähene liiklusõnnetuses osalemise tõttu:

- üle viie aasta vanusel sõidukil

Märkimisväärne osa üle viie aasta vanustest sõidukitest on osalenud liiklusõnnetuses. Üle viieaastaste sõidukite turuhind on kujunenud olukorras, kus ostja ei saa kontrollida nende liiklusõnnetuses osalemist. Seetõttu ei saa liiklusõnnetuses osalemine ka sõiduki väärtust olulisel määral mõjutada.

Aga näiteks kui kahjustada saab kogu oma ajaloo vältel Eesti registris olnud sõiduk ja sõiduki omanik esitab teabe, et sõiduki kere ei ole varem remonditud. Sel juhul ei saa ka üle viie aasta vanuse sõiduki puhul väita, et üksnes vanusest tingituna ei ole auto turuväärtus õnnetuses osalemise tõttu vähenenud.

- sõidukil, mille läbisõit on üle 100 000 km

Selgitus, vt üle viie aasta vanuste sõidukite selgitust.

- kui sõiduk oli juba enne seda kindlustusjuhtumit olnud ulatuslikult kahjustatud

- kui sõiduki kindlustusjuhtumis saadud kahjustused on väikesed³

Metoodika koostajate hinnangul on kindlustusjuhtumi läbi tekkinud kahjustused väikesed näiteks siis, kui kahjustuste remont piirneb üksnes stange vahetuse, tule vahetuse, auto plekkdetailide (näiteks ukse, tiivad, katus) taastamisega. Seda isegi siis, kui kõik need tööd tehti samas juhtumis tekkinud kahjustuste kõrvaldamiseks.

Samuti võib arvata, et auto kahjustused saab lugeda väikesteks siis, kui remondi kulu ei ületa 50% sõiduki väärtusest.

Sõiduki kahjustused ei ole väikesed siis, kui kahjustuste taastamiseks tuleb kasutada kerevenituspinkki või muud remondimetoodikat, millega taastatakse olulises osas sõiduki kere geomeetria.

- kui sõidukit on kasutatud lühirendi sõidukina, taksona, alarmsõidukina vms, mis oluliselt vähendab keskmise ostja hinnangul selle väärtust

Selliste sõidukite väärtus on nende kasutusviisi tõttu juba oluliselt vähenenud ja kahjujuhtum ei vähenda nende väärtust.

- veoauto, bussi ja teiste ainult tööülesannete täitmiseks kasutatavate sõidukite puhul

Sellist sõidukit ostes lähtutakse peamiselt sõiduki kasutusomadustest ja tehnilisest seisukorrast.

5 HÜVITISE SUURUS

Sõiduki väärtuse vähenemise hüvitise suurus oleneb mitme teguri koosmõjust. Selle kahju suuruse hindamiseks võib kasutada Saksamaal väljatöötatud valemit:

$$VV = \frac{TV \times (KK - MF)}{100} \times EK \times KAV\%$$

VV – sõiduki väärtuse vähenemine

TV – sõiduki turuväärtus enne kindlustusjuhtumit

KK – sõiduki kahju klass vahemikus 4,5 kuni 8,0, vt p 5.1. Erandina võib see väärtus olla ka alla 4,5.

MF – sõiduki müüdavuse faktor. Eesti turu väiksuse ja alusandmete väikse hulga tõttu on müüdavusfaktori väärtus 0

EK – eelmiste kahjustuste mõju ja muid mõjusid arvesse võttev tegur vahemikus 0 kuni 1, vt p 5.2

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

³ Näiteks enne 1. detsembrit 2024 kehtinud liikluskindlustuse seaduse kohaselt hüvitati sõiduki väärtuse vähenemine üksnes juhul kui sõiduki taastamise kulud ületasid 50% sõiduki väärtusest ning taastusremont hõlmas kandevkere või raami kuju taastamist olulises ulatuses.

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.

5.1 Sõiduki kahju klass

Ekspert määrab kahju klassi sõiduki kahjustuste ulatuse järgi:

- väärtus on vahemikus 4,5 kuni 6,0, kui taastati raami või põrandapindade kuju ja sealjuures kasutati kerevenituspink. Soovituslik jaotus, kui kerevenituspingi abil kõrvaldati kahjustused:
 - sõiduki ühes piirkonnas, sh kuni ühel pikitalal või piilaril – 4,5
 - sõiduki ühes piirkonnas, sh mitmel pikitalal või piilaril – 5,0
 - sõiduki kahes või enamas piirkonnas, sh kuni ühel pikitalal või piilaril piirkonna kohta – 5,5
 - sõiduki kahes või enamas piirkonnas, sh vähemalt ühes piirkonnas mitmel pikitalal või piilaril – 6,0
- Väärtus on vahemikus 6,5 kuni 8,0, kui eelmises punktis nimetatule lisandus ka raami või põrandapinna detailide vahetamine. Soovituslik jaotus, kui kerevenituspingi abil kõrvaldati kahjustused:
 - sõiduki ühes piirkonnas, sh vahetati üks pikitala või piilar – 6,5
 - sõiduki ühes piirkonnas, sh vahetati mitu pikitala või piilarit – 7,0
 - sõiduki kahes või enamas piirkonnas, sh vahetati kuni üks pikitala või piilar piirkonna kohta – 7,5
 - sõiduki kahes või enamas piirkonnas, sh vahetati vähemalt ühes piirkonnas mitu pikitala või piilarit – 8,0

Kui esinevad erandlikud asjaolud ja kõnealust hüvitist makstakse siis, kui sõiduki kahjustuste kõrvaldamiseks ei kasutatud kerevenituspink, on kõnealuse teguri väärtus vahemikus 1 kuni 4,4. Teguri väärtuse määrab ka sel juhul ekspert sõiduki kahjustuste ulatuse järgi.

5.2 Eelmiste kahjustuste mõju ja muid mõjusid arvestav tegur

Teguri arvutamise aluseks on alltoodud tabelis olev teave:

Asjaolu	Hinnang	EK tegur	Selgitus
Sõiduki üldine seisukord	hea	1,0	Sõiduk on korrektselt hooldatud, müügihinda mõjutavaid kahjustusi ei esine.
	rahuldav	0,8	Ostuhinda võivad mõjutada väiksemad kahjustused sõiduki kerel või salongis.
	halb	0,5	Suuremad, detailide remonti või vahetust eeldavad kahjustused, salongipolstrid tugevalt määrdunud või katki
Varasem kahjuajalugu	kuni üks kindlustusjuhtum	1,0	Varasemate kindlustusjuhtumite puhul arvestatakse üksnes juhtumeid, kus sõidukile tekkisid kergemad kahjustused, mis taastati kvaliteetselt. Ulatuslike kahjustuste puhul sõiduki väärtuse vähenemist ei teki.
	2-3 kindlustusjuhtumit	0,9	
	üle kolme kindlustusjuhtumi	0,8	
	kindlustusjuhtumite arvu ei saa kontrollida	0,8	

Kui esineb mitu eelolevas tabelis olevat asjaolu, siis tegurid korrutatakse. M1 ja M2 kategooria tarbesõidukite puhul korrutatakse eeloleva tabeli põhjal saadud tegur omakorda 0,8.

6 HÜVITIST SAAMA ÕIGUSTATUD ISIKUD

Auto väärtuse vähenemise hüvitist saab nõuda see, kes saab nõuda sõiduki kahjustamise läbi tekkinud kahju hüvitist. Tavaliselt on hüvitise saamise õigus

- sõiduki omanikul ja
- sõiduki suhtes liisingulepingu sõlminud liisinguvõtjal eeldusel, et liisinguvõtja kannab sõiduki juhusliku hävimise ja kahjustamise riisikot

Eeltoodu aluseks on Riigikohtu otsus 2-16-3600 p 12.3, mille kohaselt tuleb kahjustatud isikuks lisaks liisinguandjale kui asja omanikule pidada ka liisinguvõtjat kui asja valdajat, kes kannab selle asja hävimise ja kahjustamise riisikot ning keda tuleb seetõttu selles küsimuses käsitada omanikuga samasugust nõudeõigust omava isikuna.

Liisinguvõtjat ja liisinguandjat saab käsitada solidaarvõlausaldajatenä, kellel on õigus nõuda kahju hüvitamist vaid üks kord.

7 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), Martti Merila (LKF-i õigusvaldkonna juht), Toomas Pajo (LKF-i kahjukäsitle luse juht), Lauri Potsepp (LKF-i juhatuse liige).

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.