

# *Lõpparuanne* Varalise kahjuga liiklusõnnetuse kahjukäsitluse erasektorile delegeerimise mõjuanalüüs

Siseministeerium

27. detsember 2017



Euroopa Liit  
Euroopa  
Regionaalarengu Fond



Eesti  
tuleviku heaks

Projekt on rahastatud „Valdkondliku teadus- ja arendustegevuse tugevdamise (RITA)“ tegevuse 2 raames Euroopa Regionaalarengu Fondist.



Veiko Kommusaar  
Siseministeerium  
Pikk 61  
15065 Tallinn

27. detsember 2017

Austatud Veiko Kommusaar

Käesolev „Varalise kahjuga liiklusõnnetuse kahjukäsitluse erasektorile delegeerimise mõjuanalüüs“ on koostatud AS PricewaterhouseCoopers Advisors (“PwC”) poolt Siseministeeriumile vastavalt Siseministeeriumi ja PwC vahel 21. augustil 2017 sõlmitud lepingule (“Leping”) ning selle sisu on rangelt konfidentsiaalne.

Käesoleva dokumendi näol on tegemist lõpparuandega.

Oleme Projekti raames teostanud kokkulepitud tööd ajavahemikus 21. august 2017 – 21. detsember 2017. Meie töö hõlmas dokumendianalüüsi, uurimisintervjuude läbi viimist, mõjuanalüüsi läbiviimist võimalikust muudatusest mõjutatud osapooltega ning mõjude koondanalüüsi.

Aruandes sisalduv info pärineb mitmest aruandes detailsemalt kirjeldatud allikast ja me ei ole projekti raames hinnanud nende infoallikate usaldusväärsust ega testinud sealt pärineva info tõepärasust. Meie töö näol pole tegu kindlustandva audiitorteenusega ja selles sisalduvat finants- ega muu info õigsuse osas pole läbi viidud kontrollprotseduure, välja arvatud eraldi sätestatud juhtudel. Seetõttu ei vastuta PwC aruande täpsuse ega täielikkuse osas.

Aruande lõppversioon on koostatud võttes arvesse teie kommentaare meie 17. novembril ning 13. ja 22. detsembril esitatud aruande versioonidele.

Käesoleva aruande sisu pole lubatud teha kättesaadavaks teistele isikutele, välja arvatud Lepingus sätestatud juhtudel ning vastavatel tingimustel. PwC kannab aruandega seoses õiguslikku vastutust Lepingus sätestatud ulatuses üksnes Siseministeeriumi ja mitte ühegi teise osapoole ees, kes võib oma otsustes olla tuginenud selles aruandes sisalduvale teabele või seisukohtadele.

Aruannet puudutavates küsimustes võtke palun ühendust Erki Mägiga, erki.magi@pwc.com.

Täname Teid ja Siseministeeriumi töötajaid meeldiva koostöö eest.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/  
Teet Tender  
AS PricewaterhouseCoopers Advisors

### **Oluline teadaanne isikutele, kes ei ole aruande adressaadid**

Isikud, kes ei ole käesoleva aruande adressaadid ja seda aruannet loevad, loetakse nõustunuks alljärgnevate tingimustega:

1. Aruannet lugev isik võtab teadmiseks, et AS PricewaterhouseCoopers Advisors on selle koostanud vastavalt oma kliendilt saadud juhistele.
2. Aruannet lugev isik tunnistab asjaolu, et ta pole selle aruande adressaat ning vastamaks tema huvidele ja vajadustele oleks võinud aruande koostamiseks osutada vajalikuks läbi viia teistsuguseid või täiendavaid töid.
3. Lugejal pole vastuväited asjaolule, et AS PricewaterhouseCoopers Advisors, selle juhtorganid, töötajad ega esindajad ei vastuta mingil kujul kahju ega saamata jäänud tulu eest, mis õigusvastaselt aruandega tutvunud isikule sellega seoses kaasneda võivad.

# Sisukord

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Sissejuhatus</b> .....   | <b>5</b>  |
| Analüüsi taust ja eesmärk .....   | 5         |
| Analüüsi metoodika.....   | 5         |
| <b>Teiste riikide praktika</b> .....  | <b>7</b>  |
| Rootsi .....  | 7         |
| Holland.....  | 8         |
| Peamised järeldused Eesti jaoks.....  | 9         |
| <b>Eesti olukorra kaardistus</b> .....  | <b>10</b> |
| Ülevaade politsei ja kindlusandja teenusest .....   | 10        |
| Ülevaade liiklusõnnetuste statistikast Eestis .....   | 16        |
| Liikluskindlustuse turu ülevaade .....  | 18        |
| Liikluskindlustuse hind.....  | 20        |
| Ülevaade liikluskindlustuste vaidlustest .....  | 21        |
| <b>Kaalutav lahendusvariant ja toetavad meetmed</b> .....   | <b>22</b> |
| Võimalik lahendusvariant muudatuse korral .....   | 23        |
| <b>Hinnatud mõjud</b> .....   | <b>26</b> |
| Mõjude hindamise kokkuvõte.....   | 64        |
| <b>Ülevaade PPA ja Häirekeskuse varalise kahjuga liiklusõnnetustega seonduvatest kuludest</b> ..... | <b>65</b> |
| Politsei.....   | 65        |
| Häirekeskus .....   | 67        |
| Muudatusega kaasnev kokkuhoid ja täiendav kulu.....   | 68        |
| <b>Kokkuvõte</b> .....  | <b>70</b> |
| <b>Lisad</b> .....  | <b>73</b> |

# Sissejuhatus

## *Analüüsi taust ja eesmärk*

Käesoleva varalise kahjuga liiklusõnnetuse kahjukäsitluse teenuse erasektorile delegerimise mõjuanalüüsi eesmärk on uurida, kas ja mil moel oleks võimalik politsei tegevuste vähendamine ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuste juures. Ainult varalise kahjuga on sellised liiklusõnnetused, kus inimkannatanuid ei ole.

Mõjuanalüüsi läbiviimise vajadus lähtub eesmärgist vähendada dubleerimist ja suurendada tõhusust riigivalitsemises. Sealjuures otsib riik võimalusi politsei otsustest sekkumist mittenoeldavate ülesannete vähendamiseks ja üleandmiseks erasektorile või kolmandale sektorile. Muudatuse eesmärk on muuhulgas vähendada politsei varalise kahjuga õnnetuste sündmuskohale sõitmist ja varalise kahjuga õnnetuste menetlemist. Nagu 2016. aastal läbi viidud valitsussektori asutuste juriidiliste vormide ja ülesannete uuringu käigus leiti, on liiklusõnnetuse vormistamine põhimõtteliselt hästi piiritletud ja kergesti standardiseeritav ülesanne, mille nõudlus on prognoositav ning mille kohaseid teadmisi saab koolitustega edasi anda.<sup>1</sup>

Praegu kehtivate õigusaktide kohaselt on osapooled kohustatud politsei kutsuma olukordades, kus ei jõuta kokkuleppele liiklusõnnetuse põhjustamise vastutuse küsimuses. Politsei varalise kahjuga liiklusõnnetuste menetlemise eesmärk on liiklusõnnetuse sündmuskohal asjaolude lahendamine ja selgitustöö tegemine. Otsust muud vajadust politsei sündmuskohale sõitmiseks ei ole. Laiemalt võttes tegeleb praegu ühe varalise kahjuga liiklusõnnetuse menetlemisega dubleerivalt kaks paralleelset süsteemi: politsei ja kindlustusandjad.

Siseministeeriumi algatusel kaalutakse käesoleva mõjude analüüsi raames võimalikku muudatust, mis juriidiliselt tähendaks liiklusseaduse §-i 223 osalist dekriminaliseerimist – seda osas, milles mootorsõiduki-, maastikusõiduki- või trammijuhi poolt varalise kahju tekitamine on väärtegu. Edaspidi oleks väärtegu vaid ettevaatamatusest tervisekahju tekitamine. Samuti muudetakse liiklusseaduse § 169 selliselt, et enam ei pea liiklusõnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saajad olema juhtumi põhjusi hinnates kahju tekitamise vastutuse küsimuses ühel meelel ehk süü küsimus ei pea lahenema kohapeal.

See tähendab, et pooled ei ole enam kohustatud kokkuleppele mitte jõudes politseid kutsuma ning patrulli ootama, vaid saavad sündmuskohalt kiiremini lahkuda. Kahjujuhtumi korral toimuks edaspidi tõendite kogumine ja õnnetuse asjaolude selgitamine inimeste enda poolt. Õnnetuse asjaosaliste nõustamine võib tulevikus olla näiteks võimaliku avatava liiklusõnnetuse nõustamisliini või liikluskindlustuse pakkuja ülesanne, kuna tegemist pole teenusega, mille osutamine peaks kuuluma politsei ainupädevusse.

## *Analüüsi meetodika*

Planeeritud muudatusega kaasnevad olulised mõjud erinevatele osapooltele, sealhulgas liikluskindlustuse teenust pakkuvatele ettevõtetele ja teistele riigiasutustele. Enne oluliste otsuste langetamist on oluline kaardistada muudatustega kaasnevad võimalikud mõjud erinevatele osapooltele. Mõjuanalüüsi käigus viidi läbi dokumendianalüüs, intervjuueeriti võimalike muudatustega seotud osapooli ning viidi osapooltega läbi laiem mõjude hindamine. Samuti on kasulike soovitude leidmiseks uuritud Hollandi ja Rootsi politsei tegevust ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuste juures, kus politsei roll taoliste õnnetuste käsitlemisel on oluliselt väiksem kui Eestis.

Täpsemalt koosnes analüüsi läbi viimine kaheksast etapist:

<sup>1</sup> Allikas: Valitsussektori asutuste juriidiliste vormide ja ülesannete uuring  
[https://www.rahandusministeerium.ee/system/files\\_force/document\\_files/vs\\_asutuste\\_analuusimeetodika.pdf?download=1](https://www.rahandusministeerium.ee/system/files_force/document_files/vs_asutuste_analuusimeetodika.pdf?download=1)

1. Dokumendianalüüs (sh liiklusõnnetusi puudutav statistika politseilt ja Eesti Liikluskindlustuse Fondilt (LKF), Häirekeskuse liiklusõnnetusele ohuhinnangu andmise kriteeriumid, politsei liiklusõnnetuse registreerimise ja teatamise juhendid jms materjalid);
2. Välisriikide praktika analüüs (sh Rootsi ja Hollandi materjalidega tutvumine ja intervjuud riikide seotud asutuste esindajatega);
3. Intervjuud võimalikest muudatustest mõjutatud riigiasutustega (PPA ja Häirekeskus);
4. Intervjuud LKFi ning nelja liikluskindlustusseltsiga, sh kaks suurema (Ergo, If) ja kaks väiksema (Inges, Compensa) liikluskindlustuse turuosaga ettevõtet;
5. Intervjuude tulemuste analüüs, võimaliku lahendusvariandi koostamine ning riskide ja probleemkohtade kaardistamine;
6. Võimalike mõjude koondamine ja mõjude hindamise läbiviimine seotud osapooltega (erinevad riigiasutused, LKF, kõik liikluskindlust pakkuvad kindlustusandjad);
7. Mõjude hinnangute analüüs ja koondmõjude arvutamine;
8. Analüüsi lõpparuande koostamine.

# Teiste riikide praktika

Käesolev peatükk annab ülevaate välisriikide praktikast ja olulisematest õppepunktidest Eesti jaoks. Mõjuanalüüsi lähteülesande juurde kuulus kahe teise riigi, Rootsi ja Hollandi praktika uurimine. Riikide valiku aluseks oli Eestile sarnase õigusruumi olemasolu ning riigi teadaolev politsei väiksem tegevusmaht ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuste juures.

Rootsi ja Hollandi kogemuse uurimise eesmärgiks oli saada ülevaade, kuidas on neis kahes riigis korraldatud õnnetustes osalejate, kindlustusseltside ja politsei ülesanded ning omavaheline koostöö ja mida kasulikku oleks sellest võimalik õppida Eesti jaoks. Rootsi ja Hollandi olukorra uurimiseks viisime läbi dokumendianalüüsi nii riikliku kui rahvusvahelise olukorrakirjelduse ja statistika osas, samuti teostasime intervjuud mõlema riigi kindlustuse või politsei valdkonna ekspertidega.



## Rootsi

Rootsis on registreeritud ligikaudu 4,7 miljonit sõiduautot<sup>2</sup>, seega on pea 10 miljoni elanikuga riigi liikluses ühe inimese<sup>3</sup> kohta ligikaudu 0,5 autot. (Võrdluseks, Eestis on registreeritud ligi 700 000 sõiduautot, mis samuti teeb elaniku kohta umbes 0,5 autot). Rahvusvahelises statistikas on riikide lõikes võrreldav ainult liikluses vigastatud inimeste ja hukkunute arv. Rootsis on liikluses hukkunuid võrreldes teiste riikidega äärmiselt vähe, aastas tuhande elaniku kohta 2,8 inimest<sup>4</sup> ning riigi ametlik poliitika on jõuda mitte ühegi liiklusrmani aastas<sup>5</sup>. Võrdluseks, Eestis hukkab tuhande elaniku kohta aastas keskmiselt 7 inimest.

Rootsis üldjuhul politsei ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohale ei lähe. Hädaabinumbrile helistanud inimestele selgitatakse, et juhul, kui tekkinud on ainult varaline kahju, pole politsei kohustatud sündmuskohale sõitma, ning soovitakse õnnetuse asjaoludest teavitada kindlusandjat. Sealjuures on politseil õigus mõjuva põhjuseta sündmuskohale minemisest keelduda. Politsei otsustab iga õnnetuse sündmuskohale sõitmise üle konkreetse juhtumi põhjal. Teatud juhtudel võib politsei sündmuskohale siiski minna, näiteks siis, kui õnnetusega seoses on tekkinud suur ummik.<sup>6</sup>

Rootsis ei ole osapooltel kohustust lahendada õnnetuse asjaolud kohapeal. Mitme Rootsi kindlusfirma liiklusõnnetuse olukorra käitumisjuhises rõhutatakse, et õnnetuse osapooled ei peaks sündmuskohal asuma vaidlusesse ega konflikti süü osas, vaid vastutuse küsimust lahendavad kindlustusseltsid hiljem omavahel<sup>7</sup> <sup>8</sup>. Samuti tuletavad juhised meelde, et võimalusel tuleks panna kirja õnnetuse tunnistajate kontaktid. Seega toimib praktika, kus ka õnnetuses osalejad ise saavad tunnistajate poole pöörduda ja selleks ei ole vajalik politsei kaasamine.

Rootsis saavad inimesed liiklusõnnetuse sündmuskohal enamasti ise hakkama ja tulevad toime liiklusõnnetuse vormi täitmisega<sup>9</sup>. Rootsis pole eraldiseisvat liiklusõnnetuse nõustamisliini, kuhu inimesed saaksid õnnetuse olukorras küsimustega pöörduda. Teadaolevalt ei eksisteeri Rootsis eraõiguslikku teenusepakkujat, keda saaks

<sup>2</sup> Allikas: Rootsi transpordiamet <https://www.trafa.se/en/road-traffic/vehicle-statistics/>

<sup>3</sup> Allikas: Rootsi statistikaamet <http://www.scb.se/en/>

<sup>4</sup> Allikas: WHO globaalne liiklusohutuse raport [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/)

<sup>5</sup> Vision Zero: <http://www.visionzeroinitiative.com/>

<sup>6</sup> Allikas: Kirjavahetus Rootsi politsei esindajaga

<sup>7</sup> Allikas: Stockholmli kindlustusühistu koduleht [lansforsakringar.se/stockholm/privat/forsakring/anmal-skada/rad-vid-skada/trafikolycka/](http://lansforsakringar.se/stockholm/privat/forsakring/anmal-skada/rad-vid-skada/trafikolycka/)

<sup>8</sup> Allikas: Rootsi liikluskindlustusseltsi Dina koduleht [dina.se/kundservice/rad-vid-skada/skada-pa-fordon/kollision.html](http://dina.se/kundservice/rad-vid-skada/skada-pa-fordon/kollision.html)

<sup>9</sup> Allikas: Intervjuu PwC Rootsi töötajaga

soovi korral sündmuskohale tellida, samuti ei käi õnnetuskohal kindlustusseltsid. Politsei sõidab üldjuhul alati sündmuskohale siis, kui õnnetuses on inimkannatanuid.

Rootsi kindlustusseltside liidu liiklusõnnetuse olukorra käitumisjuhises selgitatakse, et osapooltel tuleb võimalikult põhjalikult koguda olukorrakirjeldus ja tõendusmaterjalid, kuna see on aluseks õiglase kindlustushüvitise saamiseks ja aitab kahjukäsitluse otsuse teha kiiremini. Liiklusõnnetuse vorm tuleb osapooltel sündmuskohal ühiselt täita, kuid kui see pole mingil põhjusel võimalik, on lubatud ka vormi täitmine eraldiseisvalt vahetult pärast õnnetust<sup>10</sup>.

Rootsi liiklusseaduse kohaselt saab karistada liiklusõnnetuses ka ainult varalise kahju põhjustanud isikut juhul, kui kahju on põhjustatud väga hooletust käitumisest või tahtlikult<sup>11</sup>. Samuti on karistatav sündmuskohalt lahkumine. Sündmuskohaks lahkumiseks loetakse näiteks ka olukorda, kui üks osapool keeldub teisele oma kontaktandmeid jagamast.



## Holland

Hollandis on registreeritud ligi 8 miljonit autot<sup>12</sup>, mis ligi 18 miljoni elanikuga riigis teeb 0,5 autot ühe elaniku<sup>13</sup> kohta sarnaselt Rootstile ja Eestile. Liiklussurmade arv on samuti riikide võrdluses üpris madal - 3,4 inimest 1000 elaniku kohta<sup>14</sup>, mis on pea kaks korda vähem kui Eestis.

Hollandis kehtiv seadusandlus ei välista politsei sündmuskohale tulemist ainult varalise kahjuga õnnetuse korral ja regulatsioon on selles osas paindlikum kui Rootsis<sup>15</sup>. Politsei kutsumine ei ole kohustuslik ka siis, kui tekkinud on kehavigastused, aga need on silmnähtavalt väga kerged. Politsei võib sündmuskohale kutsuda, kui kahjud on väga suured või osapooled ei jõua asjaoludes kokkuleppele.

Hädaabinumbrile tuleb helistada siis, kui õnnetus on toimunud kiirteel ja sõidukid segavad liiklust. Sündmuskohalt ei tohi lahkuda ilma oma kontaktide jagamiseta teisele osapoolele.<sup>16</sup> Inimestele pannakse südamele olukorda hinnata ja helistada politseisse ainult siis, kui see on tõepoolest vajalik. Politsei soovitakse kutsuda näiteks juhtudel, kui teine osapool on käitub ohtlikult või tekib kahtlus tema kaines olekus või juhulubade olemasolus, samuti siis, kui teine osapool on väga oluliselt ja jämedalt rikkunud liiklusseadust.<sup>17</sup>

Levinud praktika on see, et ainult varalise kahjuga õnnetuste puhul lahendatakse olukord ilma politsei abita. Õnnetuse korral käitumise juhised soovitavad osalistel täita liiklusõnnetuse vorm, koguda tunnistajate kontaktandmed ning teha olukorrast fotod. Juhiste kohaselt peaksid osapooled sündmuskohal leppima kokku õnnetuse põhjustamise vastutuse küsimuses ja allkirjastama vastavalt liiklusõnnetuse teate vormi. Rõhutatakse, et inimesed ei tohiks kirjutada alla paberile ega võtta vastutust millegi eest, millest nad lõpuni aru ei saa, kuna see võib tuua kaasa hilisemaid probleeme<sup>18</sup>. Peamine põhjus, miks kergema varalise kahjuga õnnetuste puhul ei pea inimesed vajalikuks politseid kutsuda on see, et sündmuskohal saadakse ise hakkama. Politsei ootamine võib Hollandis võtta väga kaua aega, eriti näiteks siis, kui õnnetus on toimunud tippunni ajal.

<sup>10</sup> Allikas: Rootsi kindlustusseltside liidu koduleht <https://www.tff.se/sv/Skada/Skadeanmalansblankett/>

<sup>11</sup> Allikas: Rootsi liiklusseadus (1951:649): [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1951649-om-straff-for-vissa-trafikbrott\\_sfs-1951-649](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1951649-om-straff-for-vissa-trafikbrott_sfs-1951-649)

<sup>12</sup> Allikas: Hollandi Statistikaamet <download.cbs.nl/pdf/2015-transport-and-mobility.pdf>

<sup>13</sup> Allikas: Hollandi Statistikaamet [cbs.nl/en-gb/visualisaties/population-counter](https://cbs.nl/en-gb/visualisaties/population-counter)

<sup>14</sup> Allikas: Hollandi liiklusohutuse instituut [swov.nl/en/facts-figures/factsheet/road-deaths-netherlands](https://swov.nl/en/facts-figures/factsheet/road-deaths-netherlands)

<sup>15</sup> Allikas: Intervjuu Hollandi PwC kindlustuse valdkonna eksperdiga.

<sup>16</sup> Allikas: Rootsi politsei [politie.nl/themas/aanrijding.html](https://politie.nl/themas/aanrijding.html)

<sup>17</sup> Allikas: Kindlustusfirma AG koduleht <https://www.aginsuranc.be/Retail/nl/mobiliteit/auto/Paginas/politie-ongeval.aspx&usg=ALkJrhfhExhsnI74v-uUhT4Og3p3GVpqJg>

<sup>18</sup> Allikas: [angloinfo.com/how-to/netherlands/transport/driving/road-accidents](https://angloinfo.com/how-to/netherlands/transport/driving/road-accidents)



Hollandis võeti riigi eestvedamisel ning koostöös kindlustusseltsidega kasutusele liiklusõnnetusest teatamise digirakendus<sup>19</sup>, mis töötab nii telefonis, tahvelarvutis kui arvutis. Digirakendus juhendab inimesi õnnetuse olukorras, võimaldab GPSi abil määrata toimumiskoha, panna digitaalselt kirja osapoolte andmed ja olukorrakirjelduse, salvestada sündmuskohal tehtud fotod ja esitada kogu informatsioon otse kõigi osapoolte kindlustusfirmale. Digirakendus osutus ülimalt populaarseks – ligi 80% toimunud liiklusõnnetusest teatatakse läbi rakenduse.

## *Peamised järeldused Eesti jaoks*

Järgnevalt toome välja olulisemad järeldused Rootsi ja Hollandi kogemuse arvestamisel:

- Rootsi ja Hollandi praktikad näitavad, et inimesed on võimelised ise sündmuskohal hakkama saama, asjaolusid kirja panema ja tõendeid koguma. See tähendab, et sündmuskohal ei pea tingimata viibima politseiametnik. Uuritu põhjal pole alust kartuseks, et inimesed oleksid ainult varalise kahjuga õnnetuste sündmuskohal abitud või paanikas, pigem nähtus, et inimesed on harjunud ilma politseita toime tulema ja tegutsevad sündmuskohal ise. Samuti pole Rootsis ja Hollandis kogetud, et seoses liiklusõnnetuse sündmuskohal hakkama saamisega oleks langenud politsei maine või et olukorrast oleks muul moel tekkinud kriitiline probleem avalikkuses.
- Rootsi praktika näitab, et mõistlikult võib toimida selline lahendusvariant, kus inimesed ei pea õnnetuse põhjustaja küsimuses sündmuskohal kokku leppima. Sealjuures hoiatatakse inimesi sündmuskohal vaidlusesse ja konflikti laskumise eest. Oluline on põhjalikult panna kirja õnnetuse asjaolud, teha fotod ja võimalusel panna kirja pealtnägijate kontaktid. Vastutuse küsimust menetlevad kindlustusseltsid hiljem omavahel. Selline lahendus võib aidata kaasa objektiivsemale käitumisele sündmuskohal, kus inimeste jaoks on prioriteetne registreerida võimalikult täpselt see, mis juhtus, mitte asuda vaidlema süüdlase üle.
- Välisriikide praktikast selgus, et Rootsis käsitletakse liiklusõnnetuse sündmuskohalt lahkumisena ka seda, kui üks osapool ei jaga teise oma kontakte. Sellega seoses tekkis ettepanek kaaluda sarnase regulatsiooni sisseviimist Eestis. See tähendab kaalumist, kas lisaks tänasele sündmuskohalt lahkumise süüteona käsitlemisele võiks lahkumisega sarnaselt reguleerida ka seda, kui õnnetuse üks osapool keeldub oma kontaktandmeid teise osapoolega jagamast või lahkub andmeid jagamata. Eelduslikult võiks selline regulatsioon suurendada osapoolte omavahelist koostöövalmidust sündmuskohal.

---

<sup>19</sup> Allikas: [mobielschademelden.nl](http://mobielschademelden.nl)

# Eesti olukorra kaardistus

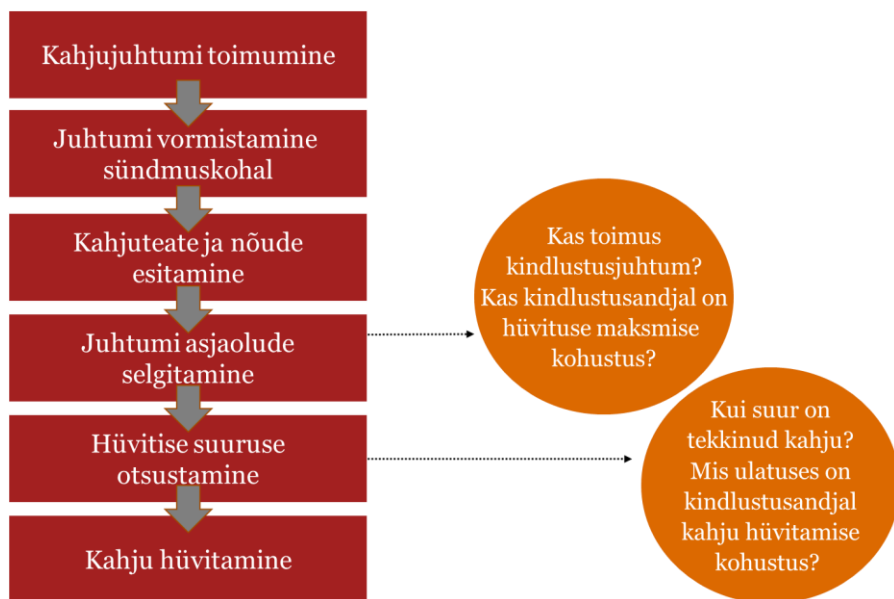
Liikluskindlustus on kohustuslik vastutuskindlustus. Sellega kindlustatakse kahju, mida sõiduki valdaja tekitab sõidukiga kolmandale isikule. Liikluskindlustuse leping tuleb sõlmida kõigile sõidukitele, mis on registreeritud liiklusregistris. Liikluskindlustuse kindlustusjuhtum on kolmandale isikule kahju tekitamine kahju on tekitatud sõidukiga, mis peab olema kindlustatud ja kahju on tekkinud sõiduki liikluses osalemise või sõiduki liikumise või paiknemise tõttu ja kahju on tekitatud teel või muul sõidukite tavapäraseks liikluseks kasutataval alal.

## Ülevaade politsei ja kindlusandja teenusest

### Kindlustusandja teenus varalise kahjuga liiklusõnnetuse kahjukäsitlemisel

Käesolev alapeatükk annab ülevaate liikluskindlustusandja teenusest õnnetusjuhtumi korral ning kohustusest kindlustusvõtja suhtes. Tegemist on üldise ülevaatega, mis on koostatud Eesti Liikluskindlustuse Fondi / Eesti Kindlustusseltside Liidu (LKF) kodulehel toodud Kindlustamise tavade ülevaate<sup>20</sup> ning Liikluskindlustuse seaduse<sup>21</sup> põhjal. Mitmetes seaduse poolt reguleerimata punktides on teenuse osutamise detailsed praktikad kindlustusettevõtete lõikes erinevad.

Liikluskindlustuse kahjunõude käsitlemise tavapärane protsess näeb välja järgmine:



Joonis 1. Kahjunõude käsitlemise tavapärane protsess. Allikas: LKF<sup>22</sup>

Kindlustusandjat tuleb juhtunust teavitada esimesel võimalusel. Juhtumist peavad teavitama nii kahju põhjustaja kui ka kahju kannatanu. Pärast kahjuteate ja nõude esitamist on tavalisemad sammud on järgmised:

- kindlustusandja palub kliendil valida oma koostööpartnerite hulgast remondiettevõtte, kus juhtunut selgitada ja esitada nõue või

<sup>20</sup> Allikas: <https://www.lkf.ee/et>

<sup>21</sup> Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/LKindlS>

<sup>22</sup> Allikas: <https://lkf.ee/et/kindlustamise-tavad/s%C3%B5idukikahju-n%C3%B5ude-k%C3%A4sitlemine>

- kindlustusandja palub kliendil edastada kahjuteate ja selgitused veebilehe kaudu või e-postiga ning saadab edasised juhised või
- kindlustusandja palub esitada kahjuteate ja nõude oma kontoris.

Olenemata teavitamise viisist on lõpptulemiks see, et klient peab esitama kindlustusandjale või teda esindavale remondiettevõttele kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis teate ja muu teabe juhtunu kohta ning kahjustatud või hävinud sõiduki ülevaatuses. Kui klient on kindlustusjuhtumist kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis teatanud, on sellega ühtlasi esitatud kahju hüvitamise nõue.

Kindlustusandja teeb esitatud teabe põhjal selgeks, kas tegu on liikluskindlustuse juhtumiga ning kas kindlustusandjal on kohustus kahju hüvitada. Kui vaja, küsib kindlustusandja kahjustatud isikult või kahju põhjustajalt lisateavet, et selgitada juhtumi asjaolusid. Samuti uurib kindlustusandja, mis kahju tekkis ja kui suures ulatuses peab kindlustusandja kahju hüvitama.

Kindlustusandja on kohustatud vajalikud toimingud tegema mõistliku aja jooksul, kuid kõige hiljem 30. kalendripäeval kindlustusjuhtumist teatamisest arvates. Kui kindlustusandjal ei ole võimalik kõiki toiminguid teha 30 kalendripäeva jooksul alates juhtumist teatamisest, peab ta seda kahju kannatanule teatama ja selgitama, milles mõjuv põhjus seisneb, ning näitama ära toimingute lõpetamise eeldatava tähtaja.

Sõiduk loetakse hävinuks, kui selle remont ei ole võimalik või remont ei ole majanduslikult otstarbekas. Kui sõiduk taastatakse, siis hindab kindlustusandja mõistlike remondikulude suuruse. Kui kindlustusandja on teinud selgeks juhtumi asjaolud ja kahju suuruse, hüvitab ta viivitamata kahju või teavitab kahju kannatanut, et ta keeldub kahju hüvitamast. Kahju hüvitamise eesmärk on taastada võimaluste piires olukord, mis valitses enne kindlustusjuhtumit. Kindlustusandja hüvitab kulud, mida on vaja selleks, et viia sõiduk endisse seisukorda. Kahju suurust hinnatakse taastamiskulude kohta esitatud andmete ja tõendite alusel.

Kahjustatud isikul on võimalik kahju hüvitamist nõuda nii enda kui õnnetuse teise osapoole sõiduki kindlustusandjalt. Mõlemal kindlustusandjal on kindlustusjuhtumiga seotud asjaolude väljaselgitamiseks sarnased õigused ja kohustused. Kui kannatanu esitab nõude oma kindlustusandjale, siis käsitleb see nõuet ja maksab välja kindlustushüvitise. Hiljem arveldavad kindlustusandjad omavahel. Erandina ei hüvita oma kindlustusandja kahju näiteks siis, kui kindlustushüvitise summa ületab eeldatavalt 10 000 eurot või kindlustusjuhtumi asjaolud ei ole selged, muuhulgas juhul, kui kahjustatud isik, kindlustusvõtja, kindlustatud isik või kindlustusandjad ei saavuta kokkulepet selles, kes vastutab kahju põhjustamise eest. Kui kannatanu ei ole oma kindlustusandja otsusega rahul, pole tal õigust pöörduda sama nõude hüvitamiseks kahju põhjustaja kindlustusandja poole. Sama kehtib ka teistpidi: kui kahju põhjustaja kindlustusandja on teinud kahju hüvitamise või sellest keeldumise otsuse, siis ei saa esitada nõuet oma kindlustusandjale.

LKFi kodulehel avaldatud **kindlustuse hea tava**<sup>23</sup> kohaselt lähtub kindlustusandja oma tegevuses muuhulgas järgmisest olulisematest põhimõtetest:

- Kindlustusandja kohtleb kliente **võrdselt ja õiglaselt** suhtudes klienti austavalt ja lugupidavalt.
- Kindlustusandja vastab kõikidele kliendi küsimustele, soovidele ja nõuetele asjatundlikult ning viivitamata.
- Kindlustusteenust osutades arvestab ja mõistab kindlustusandja kindlustuse **sotsiaalset rolli ühiskonnas**.
- Hüvitisotsuse viivitusteta tegemiseks pingutab kindlustusandja omalt poolt, et juba kahjunõude esitamisel selgitada nii palju kui võimalik välja kindlustusjuhtumi asjaolud.
- Kindlustusjuhtumi korral nõuab kindlustusandja kliendilt tõendite esitamist niivõrd, kuivõrd kliendilt võib nende esitamist **mõistlikult oodata**.
- Kindlustusandja teeb hüvitisotsuse ja maksab hüvitise välja mõistliku aja jooksul, tarbetult viivitamata. Kindlustusandja teavitab kindlustusvõtjat hüvitamist takistavatest asjaoludest, vajalikest toimingutest ja eeldatavast ajast, mis kulub otsuse tegemiseks. Kui kindlustusandja on hüvitamisega põhjendamatult viivitanud, siis maksab kindlustusandja kindlustusvõtjale viivist.

<sup>23</sup> Allikas: [https://lkf.ee/sites/default/files/Kindlustus\\_heatava%2810%29\\_o.pdf](https://lkf.ee/sites/default/files/Kindlustus_heatava%2810%29_o.pdf)

- Kindlustusjuhtumi lahendus ja hüvitis peavad põhinema kehtival õigusel ja kindlustuslepingul, kusjuures mitmeti tõlgendatavaid asjaolusid **tõlgendatakse kliendi kasuks**.
- Kui kindlustusandja vähendab kindlustushüvitist või keeldub hüvitise maksmisest, siis tagab kindlustusandja kliendile teabe otsuse vaidlustamise korra kohta. On tavaline, et esmalt palub kindlustusandja esitada vastuväited otsusele, klient ja kindlustusandja püüavad vaidlust omavahel lahendada. Kui läbirääkimised ei õnnestu, on kliendil võimalus pöörduda kindlustuse vaidluskomisjoni või lepitusorgani poole.

## *Politsei teenus varalise kahjuga liiklusõnnetuse registreerimisel ja menetlemisel*

Käesolev alapeatükk annab ülevaate politsei teenusest ja kohustustest varalise kahjuga liiklusõnnetustega seoses. Politsei tegevusi varalise kahjuga liiklusõnnetuse juures reguleerib Liiklusseadus<sup>24</sup> ning Vabariigi Valitsuse määrus „Liiklusõnnetusest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord“<sup>25</sup>.

Praeguse regulatsiooni kohaselt juhul, kui liiklusõnnetuse tagajärjel tekkis ainult varaline kahju ning kui õnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saaja on juhtumi põhjuste hindamisel ja vastutuse küsimuses ühel meelel, ei ole vaja politseile õnnetusest teatada. Väljavõte Liiklusseadusest:

§ 169. Juhi tegutsemine liiklusõnnetuse korral:

**(4) Liiklusõnnetusest ei ole vaja politseile teatada, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:**

- 1) inimesed liiklusõnnetuses vigastada ei saanud või liiklusõnnetuses osalenud inimesed ei nõua ise oma tervise kontrolli;
- 2) liiklusõnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saajad on juhtumi põhjusi hinnates varalise kahju tekitamise vastutuse küsimuses ühel meelel;
- 3) hilisemat identifitseerimist võimaldaval viisil on loetletud kõikide liiklusõnnetuses osalenud inimeste andmed;
- 4) nimetatud on varalise kahju tekitamise eest vastutav isik;
- 5) liiklusõnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saajad on punktides 2–4 loetletud asjaolud kirjalikult vormistanud ja sellele alla kirjutanud.

Kui liiklusõnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saaja on juhtumi põhjuste hindamisel ja vastutuse küsimuses eriarvamusel või juhul, kui kahju saaja ei ole teada, peab juht liiklusõnnetusest teatama politseile ja tegutsema politseilt saadud korralduse kohaselt.

Politsei sündmuskohale sõitmise vajaduse hindamine on täpsemalt kokku lepitud Häirekeskuse ja politsei liiklusõnnetusele ohuhinnangu andmise kriteeriumites. Sündmuskohale sõitnud politseipatrull vormistab olenevalt asjaoludest kas liiklusõnnetuse teate või liiklusõnnetuse akti. Liiklusõnnetuse vormistamisel järgitakse liiklusõnnetuse sündmuskoha vaatluse ja dokumenteerimise metoodikat, mis on kinnitatud PPA peadirektori käskkirjaga (nr 12) 1. jaanuar 2010.

**Liiklusõnnetuse teade** vormistatakse siis, kui liiklusõnnetuse tagajärjel on sündmuse asjaolud üheselt selged, puuduvad täiendavad asjaolud väärteo - või kriminaalmenetluse alustamiseks ning osapooled on võimelised jõudma õnnetuse asjaoludes kokkuleppele. Teade liiklusõnnetusest peab sisaldama järgmisi andmeid liiklusõnnetuse kohta:

- 1) liiklusõnnetuse teate registreerimisnumber;
- 2) liiklusõnnetuse toimumise aeg: kuupäev, kuu, aasta, kellaaeg;
- 3) liiklusõnnetuse toimumise koht: maakond, vald ja linn, tee nimi ja koht teel (kilomeeter), asulas tänava nimi ja lähima maja number või nimi;
- 4) liiklusõnnetuse lühikirjeldus;

<sup>24</sup> Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021>

<sup>25</sup> Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/26858>

- 5) andmed varalise kahju kohta: kahju rahaline suurus ja kahju saaja andmed: kahju saaja nimi ja aadress;
- 6) andmed tunnistajate kohta (nimi ja elukoht);
- 7) andmed sõidukiomanike kohta: ees- ja perekonnanimi (juriidilise isiku nimi), isikukood (registrikood), elu- või asukoha aadress (riik, maakond, vald, linn, tänav), telefoninumber;
- 8) andmed liiklusõnnetuses osalenud juhtide kohta: ees- ja perekonnanimi, isikukood, selle puudumisel sugu ja sünniaeg, elukoht või aadress (riik, maakond, vald, linn, tänav);
- 9) andmed liiklusõnnetuses osalenud sõiduki kohta (mark, mudel, registreerimismärk, kohustusliku liikluskindlustuse poliisi number ja kehtivusaeg);
- 10) liiklusõnnetuses osalenud juhi juhiloa andmed: juhiloa number, kategooria, väljaandja, kehtivus;
- 11) liiklusõnnetuse toimumise põhjuslikud asjaolud ja liiklusõnnetuse toimumise koha skeem;
- 12) teate koostamise kuupäev;
- 13) teate koostajad: nimed ja allkirjad.

**Liiklusõnnetuse akt** vormistatakse politsei poolt, kui on alust arvata, et liiklusõnnetuse üheks põhjuseks on seaduses sätestatud normide rikkumine, millele järgneb seaduse alusel väär- või kriminaalmenetlus. Liiklusõnnetuse akt peab sisaldama järgmisi andmeid liiklusõnnetuse kohta:

- 1) liiklusõnnetuse akti number;
- 2) liiklusõnnetuse toimumise aeg: kuupäev, kuu, aasta, kellaaeg;
- 3) liiklusõnnetuse toimumise koht: maakond, vald ja linn, tee nimi ja koht teel (kilomeeter), maantee number (kui see on olemas) vastavalt teeregistrile, asulas tänav nimi ja lähedal asuva maja number või nimi;
- 4) andmed liiklusõnnetuse kohta: liiklusõnnetuse lühikirjeldus ja põhjus, liiklusõnnetuse liik ja tüüpskeemi kood;
- 5) liiklusõnnetuse toimumise koha skeem fikseerituna koos mõõtudega lähedal asuva püsiobjekti suhtes;
- 6) andmed liiklusõnnetuse sündmuskoha liikluskorralduse ja kiirusrežiimi kohta;
- 7) andmed liiklusõnnetuse sündmuskoha asustatuse kohta: asula olemasolu (liikluseeskirja seisukohast), tee liik;
- 8) andmed teekatte liigi ja seisundi ning tee sõidutingimuste kohta liiklusõnnetuse toimumise kohas;
- 9) andmed ilmastikutingimuste ja liiklusõnnetuse toimumise koha valgustatuse kohta (pimed aeg, valge aeg);
- 10) andmed liiklusõnnetuse toimumise koha tee-elementide ja -rajatiste kohta;
- 11) andmed liiklusõnnetuses osalenute liikide (jalakäija, sõiduk) ja nende arvu kohta;
- 12) andmed iga liiklusõnnetuses osalenud isiku kohta: liiklusõnnetuses osalenu liik (jalakäija, juht), tema ees- ja perekonnanimi, isikukood, selle puudumisel osalenu sugu ja sünniaeg, osalenu elukohariik, maakond, vald, linn ja tänav; andmed osalenu joobeseisundi kohta; osaleja seos liiklusõnnetuse põhjustamisega;
- 13) andmed osalenud sõiduki ja haagise kohta: sõiduki mark, mudel, registreerimismärk, liikluskindlustuspoliisi olemasolu ja andmed, andmed osalenud sõiduki tehnikke kohta;
- 14) andmed osalenud juhi kohta: juhiloa number, kategooria, väljaandja, kehtivus, juhi juhistaaz ja juhi sõiduka puhkeajad kellaajaliselt liiklusõnnetusele eelnenud 24 tunni jooksul tundides ja minutites;
- 15) osalenud sõiduki tuvastatud kiirus liiklusõnnetuse hetkel või vahetult enne seda ja sõidumeeriku näit (kui see on olemas);
- 16) liiklusõnnetuses hukkunute arv. Hukkunu on inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuse tagajärjel liiklusõnnetuse sündmuskohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust;
- 17) liiklusõnnetuses vigastatute arv. Vigastatu on inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi;
- 18) andmed iga liiklusõnnetuses kannatada saanu kohta: kannatanu ees- ja perekonnanimi, isikukood, selle puudumisel kannatanu sugu ja sünniaeg, kannatanu elukohariik, maakond, vald, linn ja tänav; isiku seisund (hukkunud või vigastatud) ja tunnus (mootorsõiduki juht, jalakäija, jalgrattur, mopeedijuh, sõitja sõiduautos, sõitja muus sõidukis jm), kannatanu asukoht (näidata sõiduk, muu asukoht) ja kannatanu seos liiklusõnnetuse põhjustamisega, õnnetuse liik (tööõnnetus, mittetööõnnetus);
- 19) andmed kannatanu poolt turvavahendite (turvavöö, laste turvavarustus, motokiiver, helkur jms) kasutamise kohta;
- 20) andmed tunnistajate kohta: tunnistaja ees- ja perekonnanimi, isikukood, selle puudumisel tunnistaja sugu ja sünniaeg, tunnistaja kontaktandmed;
- 21) akti koostamise kuupäev;
- 22) akti koostaja: nimi ja allkiri.

## Kindlustusandja ja politsei teenuste kattuvus

Politsei teenuse puhul on nende poolt koostatava liiklusõnnetuse teate ja liiklusõnnetuse akti kohta Vabariigi Valitsuse määruses „Liiklusõnnetusest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord“<sup>26</sup> paika pandud, millise informatsiooni peab patrull sündmuskohalt talletama (vt. detaile eelnevast alapeatükist).

Kindlustusandjate kahjukäsitluse protsessi juures ei ole õigusaktidega detailselt sätestatud, millise informatsiooni täpselt peab kindlustusselts välja selgitama ja fikseerima. Kindlustusandjad täna sündmuskohal ei käi ning ise faktilisi asjaolusid kohapeal ei fikseeri, kuid õnnetuses osalejate jaoks on koostatud vastavasisuline liiklusõnnetuse teate blankett. Õnnetuse osalejate poolt täidetav liiklusõnnetuse teade on dokument, mille kohta kehtib soovitus, et see blankett võiks igas sõidukis olemas olla, ning mida saab hankida kas kindlustusandjalt või tanklatest.

**LIIKLUSÕNNETUSE TEADE**

1. Juhtumi kuupäev: \_\_\_\_\_ Kellaeg: \_\_\_\_\_ Õnnetuse koht: Kohit: \_\_\_\_\_ Riik: \_\_\_\_\_ Isikukahju: ei  jah

4. Asjakahju: sõidukikahju teata sõidukile A ja B ei  jah  muu asjakahju peale sõidukikahju ei  jah

Tunnistajad: nimed, aadressid, telefonid: \_\_\_\_\_

| SÕIDUK A  |  | 12. ASJAOLUD  | SÕIDUK B  |  |
|---|--|---|---|--|
| 6. Kindlustusvõtja (vt kindlustuslepingut)<br>NIMI: _____<br>Eesnimi: _____<br>Address: _____<br>Sihtnumber: _____ Riik: _____<br>Tel või e-post: _____   |  | Skeemi selgitamiseks märkige ristiga õiged raudlud<br>A B<br><input type="checkbox"/> 1 'pargitud/peatunud' <input type="checkbox"/> 1<br><input type="checkbox"/> 2 'alustas liikumist/avast uks' <input type="checkbox"/> 2<br><input type="checkbox"/> 3 sõitis parkimiskohale <input type="checkbox"/> 3<br><input type="checkbox"/> 4 väljus parklast, metsateelt vmt teega külgnevalt alalt <input type="checkbox"/> 4<br><input type="checkbox"/> 5 sõitis parklasse, metsateele vmt teega külgnevale alale <input type="checkbox"/> 5<br><input type="checkbox"/> 6 sõitis ringistikule <input type="checkbox"/> 6<br><input type="checkbox"/> 7 sõitis ringistikul <input type="checkbox"/> 7<br><input type="checkbox"/> 8 sõitis tagant otas samas suunas ja samal real liikuvale sõidukile <input type="checkbox"/> 8<br><input type="checkbox"/> 9 sõitis kõrvalrajal samas suunas <input type="checkbox"/> 9<br><input type="checkbox"/> 10 vahetas rada <input type="checkbox"/> 10<br><input type="checkbox"/> 11 sõitis mööda <input type="checkbox"/> 11<br><input type="checkbox"/> 12 pööras paremale <input type="checkbox"/> 12<br><input type="checkbox"/> 13 pööras vasakule <input type="checkbox"/> 13<br><input type="checkbox"/> 14 tagurdas <input type="checkbox"/> 14<br><input type="checkbox"/> 15 sõitis vastassuunaõnds <input type="checkbox"/> 15<br><input type="checkbox"/> 16 lähenes paremalt (ristmikul) <input type="checkbox"/> 16<br><input type="checkbox"/> 17 ei järginud teadmiskohustust või foortulid <input type="checkbox"/> 17<br><input type="checkbox"/> Ristiga märgistatud raudlute arv | 6. Kindlustusvõtja (vt kindlustuslepingut)<br>NIMI: _____<br>Eesnimi: _____<br>Address: _____<br>Sihtnumber: _____ Riik: _____<br>Tel või e-post: _____   |  |
| 7. Sõiduk<br>Sõiduk: _____ HAAGIS: _____<br>Mark, mudel: _____<br>Reg. märk: _____<br>Registreerimise riik: _____   |  |   | 7. Sõiduk<br>Sõiduk: _____ HAAGIS: _____<br>Mark, mudel: _____<br>Reg. märk: _____<br>Registreerimise riik: _____   |  |
| 8. Kindlustusandja (vt kindlustuslepingut)<br>NIMI: _____<br>Polisi nr: _____<br>Rohelise kaardi nr: _____<br>Kindlustusperioodi või rohelse kaardi kindlustusperioodi alates: kuni: _____<br>Vahendaja (agent või maakler): _____<br>NIMI: _____<br>Address: _____<br>Riik: _____<br>Tel või e-post: _____<br>Kas sõiduki suhtes on sõidukiindlustuse leping? ei <input type="checkbox"/> jah <input type="checkbox"/> |  |   | 8. Kindlustusandja (vt kindlustuslepingut)<br>NIMI: _____<br>Polisi nr: _____<br>Rohelise kaardi nr: _____<br>Kindlustusperioodi või rohelse kaardi kindlustusperioodi alates: kuni: _____<br>Vahendaja (agent või maakler): _____<br>NIMI: _____<br>Address: _____<br>Riik: _____<br>Tel või e-post: _____<br>Kas sõiduki suhtes on sõidukiindlustuse leping? ei <input type="checkbox"/> jah <input type="checkbox"/> |  |
| 9. Sõiduki juht (vt juhtloa)<br>NIMI: _____<br>Eesnimi: _____<br>Isikukood/Sünniaeg: _____<br>Address: _____<br>Riik: _____<br>Tel või e-post: _____<br>Juhiloa nr: _____<br>Kategorია (A, B, ...): _____<br>Juhiluba kehtib kuni: _____  |  |   | 9. Sõiduki juht (vt juhtloa)<br>NIMI: _____<br>Eesnimi: _____<br>Isikukood/Sünniaeg: _____<br>Address: _____<br>Riik: _____<br>Tel või e-post: _____<br>Juhiloa nr: _____<br>Kategorია (A, B, ...): _____<br>Juhiluba kehtib kuni: _____  |  |
| 10. Tähistage sõiduki A kokkupõrke koht noolega →   |  |   | 10. Tähistage sõiduki B kokkupõrke koht noolega →   |  |
| 11. Sõiduki A nähtavad vigastused:  |  |   | 11. Sõiduki B nähtavad vigastused:  |  |
| 14. Märkused:   |  |   | 14. Märkused:   |  |
| 15. Sõiduki juhtide allkirjad   |  |   | 15. Sõiduki juhtide allkirjad   |  |

MÕLEMAD juhid peavad allkirjastama

13. Liiklusõnnetuse skemaarv

13. Liiklusõnnetuse skemaarv

Joonis 2. Liiklusõnnetuse teate vorm

Liiklusõnnetuse asjaolude selgitamise juures on politsei ja õnnetuste osapoolte sündmuskohalt kogutav informatsioon dubleeriv, sest nii politsei kui liiklusõnnetuse osapooled peavad sündmuskohal vormistama liiklusõnnetuse teate, milles sisalduv info on sarnane. Kaks teadet ja selles sisalduv informatsioon ei ole küll täies mahus kattuvad, aga suurem osa talletatavast informatsioonist on kattuv.

<sup>26</sup> Allikas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/26858>

Liiklusseadusega on juba praegu hästi reguleeritud erinevate osapoolte koostöö liiklusõnnetuste registreerimisel ning LKF esitab riigile regulaarselt täpseid andmeid kõigi liikluskindlustuse kahjujuhtumite kohta. Seega pole politsei poolt andmete kogumine ja töötlemine otseselt vajalik ka liiklusõnnetust puudutava statistika kogumise kontekstis, sest andmed laekuvad riigile läbi LKFi aruandekohustuse.

Kokkuvõtlikult võib öelda, et:

- Politsei ja õnnetuses osalejate tegevus on kattuv osas, mis puudutab mõlema poole liiklusõnnetuse teate vormistamist, st õnnetuse asjaolude selgitamist ja talletamist sündmuskohal;
- Politsei ja kindlustusandjate tegevus on kattuv osas, mis puudutab politsei liiklusõnnetuse menetlemist ja kindlustuse kahjukäsitlust – dubleerivalt teostatakse tegevusi, mida teostatakse täiendatavate tõendite kogumiseks, nende analüüsimiseks ja asjaolude selgitamiseks.

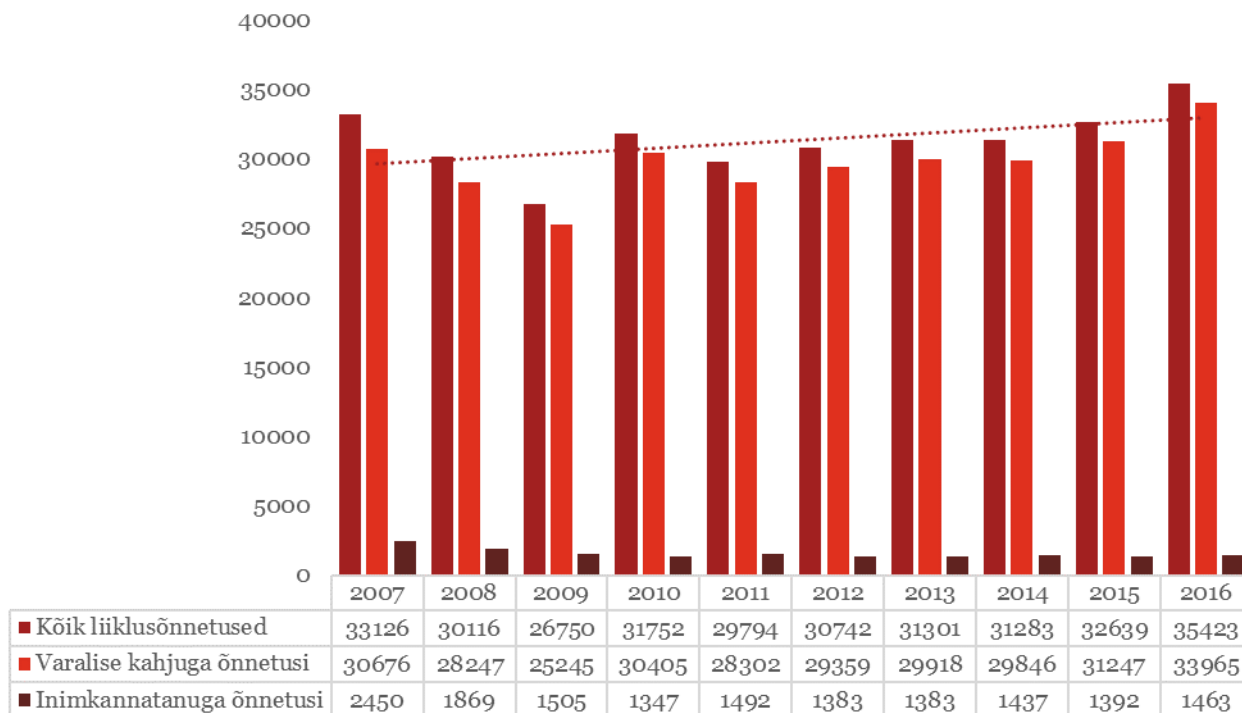
Seega võib järeldada, et ühte ja sama õnnetust nii registreeritakse kui (vajadusel) ka menetletakse paralleelselt nii politseis kui kindlustuses. Ühiskonna vaatest on tegevus dubleeritud ning ressursikasutus sellest tingituna suuresti ebamõistlik.

Inimeste vajadust teenuse järele kirjeldab järgnev peatükk Ülevaade liiklusõnnetuste statistikast Eestis.



## Ülevaade liiklusõnnetuste statistikast Eestis

Käesolev peatükk annab ülevaate liiklusõnnetuste statistikast Eestis. Järgnev joonis toob välja liiklusõnnetuste arvu muutusest viimase 10 aasta jooksul:



Joonis 3. Liiklusõnnetuste arv Eestis 2007-2016. Allikas: LKF<sup>27</sup>

Nagu jooniselt näha, on viimastel aastatel kõigi liiklusõnnetuste arv Eestis järk-järgult tõusnud. Varalise kahjuga õnnetused moodustavad suure enamuse ja inimkannatanuga õnnetusi on kõigist liiklusõnnetustest keskmiselt ainult 5%.

2016. aastal toimus Eestis kokku **35 423 liiklusõnnetust**, millest inimkannatanuga õnnetusi oli 1 463. Häirekeskus sai toimunud liiklusõnnetuste kohta **24 669 kõnet**. Number väljendab kõnede arvu, mille esmase põhjusena registreeriti liiklusõnnetuse toimumine, seega tegemist ei ole täpse õnnetuste arvuga. Näiteks pole välistatud, et ühe liiklusõnnetuse kohta on Häirekeskusele laekunud mitu kõnet. Täpse õnnetuste arvu kajastamine Häirekeskuse andmete põhjal ei ole võimalik. Siiski väljendab toodud arv üsna hästi Häirekeskusele teatatud õnnetuste arvu. Sellest tulenevalt järeldub, et vähemalt 10 754 õnnetusjuhtumit lahendasid osapooled sündmuskohal omal käel ning hädaabinumbri ei helistanud.

Liiklusõnnetustele reageerinud politseipatrullide arv oli **8 940**. Oluline on tähele panna, et tegemist on väljakutsele sõitnud patrullide, mitte õnnetuste arvuga. Näiteks võib õnnetuskohale sõita rohkem kui üks patrull, seega toodud arv on tõenäoliselt veidi suurem õnnetuste arvust. Õnnetuste arvu eristamine patrullide arvust ei ole politsei andmete põhjal võimalik.

Seega võib järeldada, et ligikaudu 15 000 juhul polnud Häirekeskusele teatatud õnnetuse puhul vajalik politsei sõitmine sündmuskohale. Siia hulka kuuluvad näiteks õnnetused, mille asjaoludes olid osapooled ise kokkuleppele saanud, aga pidasid igaks juhuks vajalikuks ka hädaabinumbri helistamist ja õnnetusest teada andmist. Samuti sisaldab arv näiteks neid juhtumeid, kus Häirekeskuse töötaja soovitas kõnes kuuldu põhjal

<sup>27</sup> LKF, 2016. aasta liikluskindlustuse majandustulemused  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2016\\_4Q%28v2%29.pdf?545](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2016_4Q%28v2%29.pdf?545)



ainult varalise kahjuga õnnetuse juures asjaosalistel ise kokkuleppele jõuda ning ei pidanud politsei välja sõitmist vajalikuks.

Kuna 2016. aastal toimus inimkannatanutega õnnetusi kokku 1 463, siis käis sündmuskohal ainult varalise kahjuga õnnetuste puhul kokku **7 649 patrulli**. Õnnetuste täpset arvu pole eristada võimalik, aga võib oletada, et see on sündmuskohal käinud patrullide arvust mõnevõrra väiksem. Veidi enam kui pooltel juhtudel ehk ligi 4 500 õnnetuse puhul said osapooled vastutuse küsimuses sündmuskohal kokkuleppele politsei abiga ja 3 107 selliste õnnetuste arv, kus sündmuskohal asjaoludes ka politsei abiga kokkuleppele ei saadud ning mille kohta politsei alustas menetlust.

Kirjeldatud 2016. aasta liiklusõnnetuste statistikast annab ülevaate järgnev joonis:



Joonis 4. 2016. aasta liiklusõnnetuste näitlikustatud statistika

Statistikat jälgides on oluline tähele panna, et väga suur osa kõigist liiklusõnnetusest lahendatakse juba praegu ilma politsei abita. 2016. aasta andmete põhjal näeme, et vähemalt 10 754 oli selliseid õnnetusi, mille puhul asjaosalised hädaabinumbrile ei helistanud ning omakorda ligi 15 000 oli selliseid õnnetusi, mille sündmuskohale politsei ei sõitnud. Seega kõigist 35 423 õnnetusest vähemalt **25 700 juhtumit** ehk enam kui **70%** lahendatakse juba praegu politsei sekkumiseta.

Täpsema ülevaate viimase kolme aasta (2014 - 2016) liiklusõnnetuste statistikast annab järgnev koondtabel.

Tabel 1. Liiklusõnnetuste statistika 2014 – 2016. Allikas: LKFi ja PPA statistika

| Kirjeldus  | 2014   | 2015   | 2016   |
|--|--------|--------|--------|
| Kõigi liiklusõnnetuste arv   | 31 283 | 32 639 | 35 423 |
| Kõnede arv Häirekeskusele, esmane põhjus liiklusõnnetus                          | 22 940 | 22 514 | 24 669 |
| Kõigi liiklusõnnetuste sündmuskohale sõitnud politseipatrullide arv              | 9 463  | 7 485  | 8 940  |
| - varalise kahjuga liiklusõnnetuste sündmuskohale sõitnud politseipatrullide arv | 8 419  | 6 650  | 7 649  |
| Inimkannatanuga liiklusõnnetuste arv   | 1 437  | 1 373  | 1 463  |

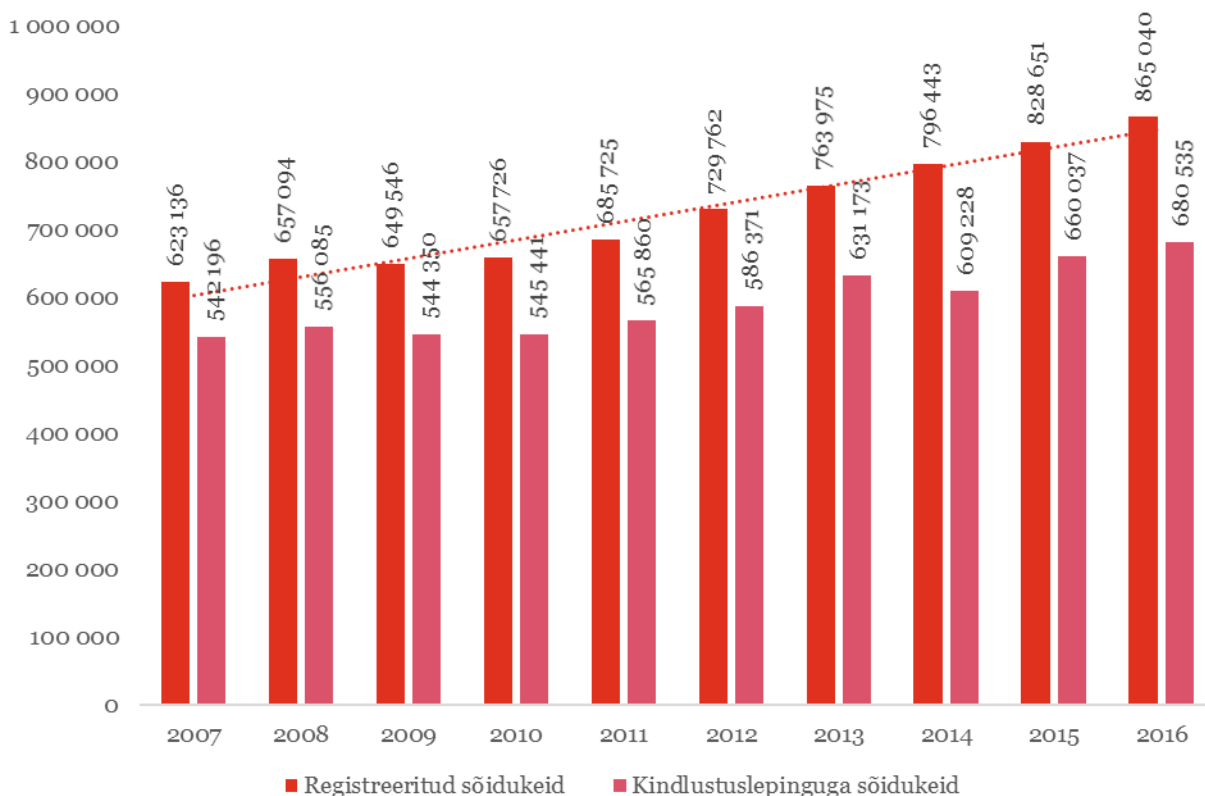
Liiklusõnnetuse statistika põhjal võib öelda, et politsei ja Häirekeskuse töökoormust ainult varalise kahjuga õnnetustega tegelemise arvelt saaks vähendada kolmel tasandil:

- Häirekeskusele saabuvate kõnede hulk
- Ainult varalise kahjuga õnnetuse sündmuspaigale sõitnud politseipatrullide hulk
- Politseis ainult varalise kahjuga õnnetustega seotud menetluste hulk

Politsei ja Häirekeskuse töömahu vähendamise võimalusi analüüsitakse järgnevates peatükkides.

## Liikluskindlustuse turu ülevaade

Järgnev peatükk annab ülevaate liikluskindlustuse turu olukorrast Eestis. Sõidukite hulk on viimase kümne aasta jooksul järk-järgult kasvanud. Kui 2007. aastal oli arvel pisut enam kui 623 000 sõidukit, siis 2016. aastaks on see arv kasvanud 865 000-ni. Seega on liikluskindlustuse turg ja klientide arv on aasta-aastalt suurenenud. Täpsemat registreeritud sõidukite ning kindlustuslepinguga sõidukite hulka illustreerib allolev joonis:



Joonis 5. . Sõidukite ja kindlustuslepingute hulk 2007-2016. Allikas: LKF<sup>28</sup>

2017. aasta juuli seisuga pakub Eestis liikluskindlustuse teenust 10 ettevõtet, lisaks Eesti Liikluskindlustuse Fond (LKF), mis hüvitab tuvastamata sõidukite poolt tekitatud kahju või kindlustuslepinguta sõidukitega põhjustatud juhtumid. Alljärgnev tabel annab ülevaate ettevõtetest ja nende liikluskindlustuste turuosast:

Tabel 2. Liikluskindlustuse ettevõtted ja nende turuosad. Allikas: LKF<sup>22</sup>

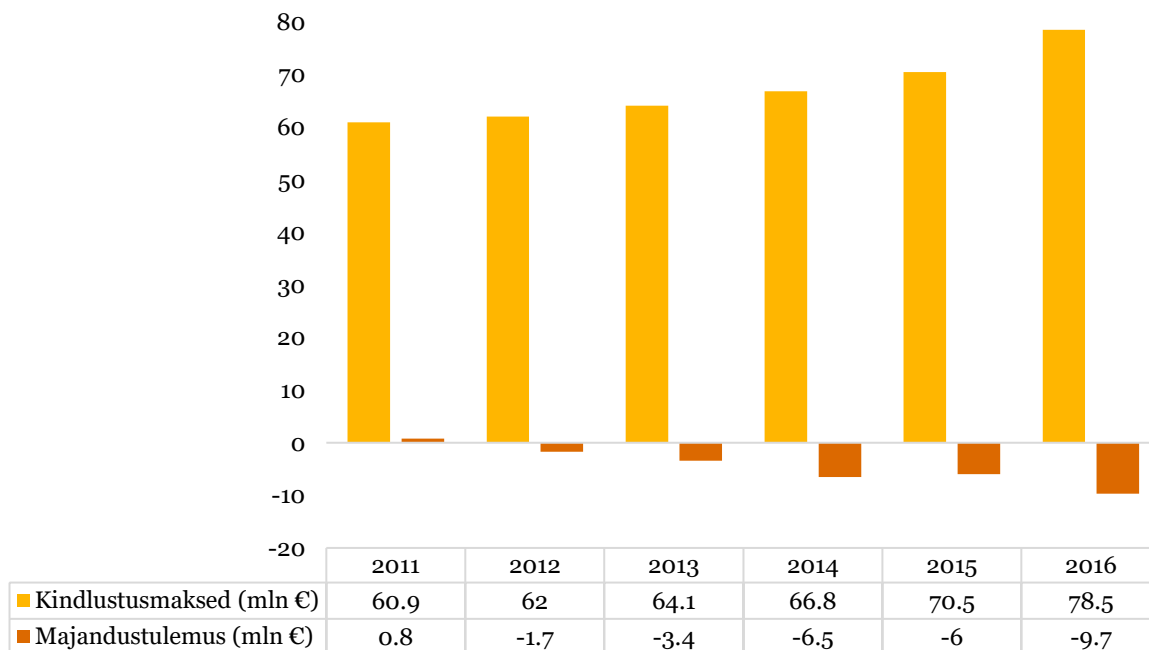
| Liikluskindlustuse ettevõtte | Ettevõtte turuosa (%) |
|------------------------------|-----------------------|
| ERGO                         | 22%                   |
| If                           | 20%                   |
| PZU                          | 15%                   |

<sup>28</sup> LKF, Liikluskindlustuse statistika 2017. aasta 6 kuud  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2017\\_2.pdf?943](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2017_2.pdf?943)

|            |    |
|------------|----|
| Seesam     | 8% |
| Swedbank   | 8% |
| Salva      | 7% |
| Inges      | 6% |
| BTA        | 6% |
| Gjensidige | 5% |
| Compensa   | 2% |
| LKF        | 1% |

Nagu tabelist näha, on suurima liikluskindluse turuosaga ERGO (22%) ja If (20%). Väikseima turuosaga ettevõtte on Compensa (2%), kes on turul ühtlasi üsna uus teenusepakkuja – nende liikluskindlustuse teenust alustati 2016. aastal. LKFil tuleb korvata ligikaudu 1% ulatuses kahjujuhtumeid.

Liikluskindlustuste maksete summa on viimastel aastatel järjest kasvanud. Kui 2011. aastal oli kindlustusmaksete kogusumma 60,9 mln eurot siis 2016. aastaks oli see kasvanud 78,5 mln euroni. Alates 2012. aastast on liikluskindlustus tervikuna kindlustussektori jaoks kahjumlik. Täpsema ülevaate liikluskindlustuse kasvust ja kindlustusandjate liikluskindlustuse tulemist annab järgnev joonis:



Joonis 6. Kindlustusmaksete ja majandustulemuste ülevaade 2011 - 2016. a. Allikas: LKF<sup>29</sup>

Kui 2012. aastal oli kindlustusandjate kahjumi kogusumma 1,7 miljonit eurot, siis 2016. aastaks oli kogukahjum kasvanud 9,7 mln euroni aastas.

<sup>29</sup> LKF, Liikluskindlustuse statistika 2017. aasta 6 kuud  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2017\\_2.pdf?943](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2017_2.pdf?943)

## Liikluskindlustuse hind

Vaadates liikluskindlustuse keskmist aastamakse klienti jaoks näeme, et summa on viimaste aastate lõikes püsinud sarnane:

Tabel 3. Liikluskindlustuse keskmine aastamakse 2011 - 2016. a. Allikas: LKF<sup>30</sup>

| Aasta                                  | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Keskmine liikluskindlustuse aastamakse | 107€ | 104€ | 102€ | 102€ | 105€ | 112€ |

Kuigi keskmine aastamakse on viimase paari aasta jooksul summaarselt veidi tõusnud, ei ole liikluskindlustuse kallinemine kaugeltki katnud liikluskindlustusega seotud väljamaksete kasvu. Kui 2011. aastaga võrreldes on kindlustusmakse kasvanud ligikaudu 5%, siis liikluskindlustuse sektori majandustulemus on liikunud väikesest kasumist (0,8 mln €) enam väga suurde kahjumisse (-9,7 mln €). Kindlustusandjad on kahjumiga seoses olukorda kommenteerinud, et teiste kindlustustoodete kasum aitab sisuliselt käigus hoida liikluskindlustuse teenust<sup>31</sup>.

Hinna muutust jälgides tuleb arvesse võtta, et toodud perioodil on toimunud järk-järguline elukalliduse tõus. Tõenäoliselt on kasvanud ka kindlustatud sõidukite väärtus – kasutatakse ja kindlustatakse aina hinnalisemaid sõidukeid, mille kindlustusmakse on kõrgem. Neid asjaolusid arvestades võib öelda, et kindlustuse keskmine aastamakse on suhteliselt muutunud isegi veidi soodsamaks. Erinevad ettevõtted kasutavad kindlustusmakse arvutamiseks eri meetodikaid, seega võib olenevalt sõiduki margist, juhi elukohast, varasemate intsidentide olemasolust ja muudest näitajatest liikluskindlustuse hind olla sama kliendi jaoks eri teenusepakujate juures oluliselt erinev.

Võib eeldada, et liikluskindlustuse ulatusliku kahjumiga seoses võib kliente tulevikus puudutada hinnatõusu olenemata käesoleva mõjuanalüüsi tulemusel tehtavatest otsustest. Samas valitseb liikluskindlustuse turul tihe konkurents, kuna klientidele pakub teenust 10 eri ettevõtet. Liikluskindlustuse näol on tegemist kohustusliku ning standardiseeritud teenusega, mille puhul teeb klient täna sageli valiku ainult hinna alusel.

Käesoleva võimaliku muudatusega seoses on kindlustused intervjuude käigus potentsiaalset hinnatõusu kommenteerinud selliselt, et juhul, kui muudatusega kaasneks hinnatõus, siis tõenäoliselt hakataks küsima kõrgemat hinda kõigilt klientidelt. Seda põhjusel, et klientide andmete põhjal poleks võimalik mõistlikult arvutada välja näiteks selliseid spetsiifilisi riskigruppe, kelle liiklusõnnetuse sündmuskohalt oleks läinud tarvis politsei registreeritud andmeid või kelle õnnetuse asjaolude menetlemine osutub kahjukäsitlejate jaoks väga ajamahukaks.

2017. aasta liikluskindlustuse majandustulemuste<sup>32</sup> põhjal näha, et aasta keskmine kindlustusmakse on märgatavalt tõusnud. Aasta esimese 9 kuu jooksul on keskmine aastamakse hind 126 eurot võrreldes 2016. aasta 9 kuu keskmisega, mis oli 110€. Seega on kahe võrdlusperioodi vahel toimunud keskmiselt ligi 15% hinnatõus. Samuti on 2017. a esimese 9 kuu jooksul liikluskindlustuse kahjumlikkus võrreldes mitme eelneva aastaga märgatavalt vähenenud. Kui 2016. a septembri lõpuks oli kahjumi suurus 8,3 mln eurot, siis 2017. a 1,5 mln eurot. Seega on märgatav hinnatõus ja liikluskindlustuse kahjumlikkuse vähenemine 2017. aasta 3 kvartali lõpuks juba toimunud.

<sup>30</sup> LKF, 2016. aasta liikluskindlustuse majandustulemused  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2016\\_4Q%28v2%29.pdf?545](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2016_4Q%28v2%29.pdf?545)

<sup>31</sup> PwC intervjuu liikluskindlustuse ettevõttega.

<sup>32</sup> Allikas: LKF Liikluskindlustuse statistika, 2017. aasta 9 kuud  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2017\\_3Q\\_v2.pdf?77](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2017_3Q_v2.pdf?77)

## Ülevaade liikluskindlustuste vaidlustest

Kohtuväliste liikluskindluse vaidluste lahendamiseks tegutseb Eesti Liikluskindlustuse Fondi juures liikluskindlustuse lepitusorgan. Liikluskindlustuse lepitusorgan alustas tööd oktoobris 2014. Järgnev tabel annab ülevaate lepitustest 2015. ja 2016. aastal:

Tabel 4. Liikluskindlustuse vaidluste statistika 2015 - 2016. a. Allikas: LKF<sup>33</sup>

|                                | 2015 | 2016 |  | 2015 | 2016 |
|--------------------------------|------|------|--|------|------|
| Alustatud lepitusi             | 131  | 145  | -> sh vaidluseid hüvitise saamise osas | 61   | 54   |
| Kokkuleppega lõppenud lepitusi | 85   | 98   | -> sh vaidluseid hüvitise suuruse osas | 56   | 68   |
| Edutuid lepitusi               | 36   | 47   | -> sh vaidluseid seoses tagasinõudega  | 9    | 12   |
| Lõpetamata lepitusi            | 10   |      | -> muud vaidlused                      | 5    | 11   |

Lepitusorganis statistika puudutab nii inimkannatanuga kui varalise kahjuga õnnetusi. Nagu ülalolevast tabelist näha, on lepitusorganisse esitatud ligi 150 vaidlust aastas, millest enamik lahendatakse kokkuleppega. Täpsemalt alustati 2015. aastal 131 lepitust, millest edutult lõppes 36. 2016. aastal võeti töösse 145 lepitust, millest edutult lõppes 47. Seega õnnestub lepitusorganil lahendada keskmiselt ligi 70% vaidlustest.<sup>34</sup> Kindlustuse otsusega rahuolematul kliendil võimalik lepitusorgani võimalust mitte kasutada ning pöörduda otse kohtusse, aga selliseid juhtumeid esineb äärmiselt harva, tõenäoliselt kuni paaril-kolmel korral aastas.

Suurem osa vaidluseid toimub kas hüvitise saamise või hüvitise suuruse kohta, mis jagunevad peaaegu võrdselt. Väiksem osa vaidluseid toimub seoses makse tagasinõudega ning vähesel määral on muid vaidluseid. Arvuliselt oli 2016. aastal kõige rohkem kindlustusvaidlusi sõiduki väärtuse üle, kuivõrd sõiduki omanik hindab tihti oma sõidukit kõrgemalt, kui kindlustusandja. Selliseid vaidlusi on suhteliselt lihtne lahendada lepitaja abiga ning hüvitise suuruse tuvastamiseks on võimalik kasutada eksperthindajate abi.

Politsei varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohale väljasõitude vähendamise üks võimalik mõju võib olla liikluskindlustuse vaidluste arvu kasvamine. Kui liikluskindlustuse kahjukäsitluse protsessi käigus ei saa enam kasutada politsei sündmuskohal käimise raames kogutud infot, tuleb kahjukäsitlajal langetada otsus vähemate tõendite alusel ning otsus võib sõltuda rohkem ainult õnnetuse osapoolte ütlustest. See võib tuua kaasa inimeste usalduse languse kindlustusandja otsuste suhtes. Vaidluste arvu suurenemine on negatiivne, sest kasvatab nii kindlustuse kui kliendi halduskoormust ning suurendab lepitusorgani töökoormust.

Vaadates liiklusõnnetuste koguarvu tuleb tähele panna, et vaidluste võimalik kasv puudutab 2016. aasta statistika põhjal kõigest 35 423 õnnetusest ainult ligikaudu 7 600 ehk umbes 20% juhtumeid, kui politsei on sõitnud ainult varalise kahjuga õnnetuste sündmuskohale.

2016. aastal tuvastati Eestis kokku 451 kindlustuskelmuse juhtumit. Enam kui kolmandik ehk pisut üle 150 pettusjuhtumi puudutavad liikluskindlustust. Enamasti seisneb liikluskindlustuste pettus selles, et kindlustusklient üritab jätta mulje õnnetusest, mida tegelikult pole toimunud.<sup>35</sup> See tähendab, et enamike seniste kindlustuspettuste juhtumi sündmuskohal pole politsei kohal käinud. Niisiis ei mõjutaks senist liikluskindlustuse pettuste struktuuri tulevikus tõenäoliselt suurel määral politsei sündmuskohal mitte käimine.

<sup>33</sup> Allikas: LKF, Kindlustusvaidluste statistika 2017. aasta 3. kvartali seisuga

[https://lkf.ee/sites/default/files/Vaidlused\\_statveebis\\_2017\\_3kv.pdf?47](https://lkf.ee/sites/default/files/Vaidlused_statveebis_2017_3kv.pdf?47)

<sup>34</sup> Allikas: Kindlustuse lepitusorgani 2016. aasta aruanne [https://lkf.ee/sites/default/files/Lepitusorgan\\_aruanne\\_2016%288%29.pdf](https://lkf.ee/sites/default/files/Lepitusorgan_aruanne_2016%288%29.pdf)

<sup>35</sup> Allikas: LKF, <https://lkf.ee/et/kindlustuskelmuste-arv-aastaga-kasvanud-%C3%BCle-30-protsendi>

# Kaalutatav lahendusvariant ja toetavad meetmed

Käesolevas peatükis antakse ülevaade kaalutava muudatuse lahendusvariantidest ning võimalikest muudatusega kaasnevatest toetatavatest meetmetest.

Optimaalseima võimaliku lahendusvariandi väljatöötamiseks kaaluti mitmeid alternatiivseid valikuid ning võeti arvesse üldisi suuniseid, milles turuosalised on valdavalt ühel meelel. Selle tulemusel välistati edasisest analüüsist teatud alternatiivsed variandid, mis osapoolte ühise arvamuse kohaselt ei ole eesmärgipärased või praktikas reaalselt rakendatavad. Nii lahendusvariandi kirjeldus kui tuvastatud potentsiaalsed mõjud on koostatud erinevate osapooltega läbi viidud seitsme intervjuu tulemuste ja analüüsitud välisriikide praktika põhjal. Intervjueeritavateks olid Politsei, Häirekeskuse, LKF-i ning nelja liikluskindlustust pakkuva kindlustusseltsi esindajad (If Eesti, Ergo, Inges ja Compensa). Kolm intervjuud viidi läbi grüpiintervjuuna 2-3 intervjueeritava osalusel ja neli vestlust individuaalintervjuuna. Täiendavalt saadi optimaalseima võimaliku lahendusvariandi väljatöötamisel sisendit välisriikide praktikast.

Muuhulgas olid alternatiivide väljatöötamisel kaalutluseks järgmised võimalused:

- **Kas mõne sõltumatu osapoolte reageerimine sündmuskohale on tingimata vajalik?** Teisisõnu, kas ka muudatuse korral peaks hakkama sündmuskohale sõitma mõni teine osapool politsei asemel (näiteks kindlustusandjad, munitsipaalpolitsei või turvafirmad)? Turuosalised leidsid, et politsei asemel mõne muu teenusepakkuja sündmuskohale sõitmine oleks ebamõistlik ja tooks kaasa mitmeid olulisi probleeme – sealhulgas näiteks politseiga paralleelse reageerimisvõimekuse arendamise kõrgeid kulud ja raskused kogu Eesti territooriumi katmisel piisavalt kiire ja professionaalse reageerimisüksusega (pideva valmisoleku tagamine). Samuti selgus teiste riikide praktikast uurides, et Rootsis või Hollandis ei sõida ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohale mõni teine üksus ning politsei reageerib vaid vajaduspõhiselt erandlike juhtumite korral. Teiste riikide praktika tulemusel võib järeldada, et politsei sündmuskohale sõitmine ainult varalise kahju korral ei ole tingimata vajalik ning liiklejad suudavad ka ilma politsei sekkumiseta protsessi lõpule viia.
- **Kas politsei sekkumine teatud varalise kahjuga liiklusõnnetuste puhul on jätkuvalt vajalik?** Osapooled leiavad, et politsei mittesekkumise eranditult kõigi varalise kahjuga liiklusõnnetuste korral ei ole põhjendatud ning tooks kaasa olulisi riske. Politsei peaks minimaalselt menetlema õnnetusi, kus teine osapool on teadmata, kuna sel juhul on politseil võrreldes kindlustusseltsidega parem võimekus vastava uurimise läbi viimiseks ja võimaliku teise osapoolte selgitamiseks. Samuti tuleb politseil endiselt reageerida nende liiklusõnnetuste sündmuskohale, kus tegemist on kahtlustega näiteks joobes või juhtimisõigusega sõitmisega. Täiendavalt oleks vajalik uuendada Häirekeskuse liiklusõnnetusele ohuhinnangu andmise kriteeriumeid nn hallide kaasuste puhul, kus politsei sõidaks endiselt sündmuskohale teatud objektiivsetel põhjustel (nt tugev vajadus tagada avalikkule korda või liiklusõnnetuste osapoolte põhjendatud vajadus kolmanda osapoolte abile sündmuskohal, näiteks ühe õnnetuse osapoolte liikumispuue).
- **Kas vastutuse küsimuses kokku leppimine osapoolte pool vahetul sündmuskohal on tingimata vajalik?** Sellise nõude kaotamine elimineeriks paljudel juhtudel vajaduse sündmuskohale reageeriva kolmanda osapoolte järele, kes peab tegema selgitustööd ja olema abiks lahenduse leidmisel. Samuti võib sündmuskohal kokkuleppe saavutamise nõudmisest loobumine vähendada pingeid õnnetuse osapoolte vahel ning võimaldab vaidluste asemel keskenduda võimalikult kvaliteetsele asitõendite kogumisele. Taolise lahenduse korral kaaluks ja otsustaks kindlustusselts kogutud tõendite alusel õnnetuse põhjustamises vastutuse jagamise küsimuse ise. Välispraktika analüüsi najal võib järeldada, et sündmuskohal süüdlase isikus kokkuleppimise kohustuse puudumine ei takista edasist kindlustusjuhtumi menetlemist.

Eeltoodust tulenevalt teostati mõjuhinnang kahele alternatiivile, kõrvutades analüüsivat lahendusvarianti tänase olukorraga jätkumisega ilma muudatusi tegemata.

## Võimalik lahendusvariant muudatuse korral

- Liiklusseadusesse viidaks sisse muudatus, mille kohaselt **poleks politsei teavitamine** ainult varalise kahjuga õnnetuse puhul **enam vajalik**. Varalise kahju tekitamine ettevaatamatusest liiklusseaduse kontekstis dekriminaliseeritaks, seega politsei lõpetaks ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuse põhjal väärtegude menetlemise.
- Osapoolte **vastutuse küsimuses kokku leppimine** sündmuskohal poleks enam kohustuslik. Piisaks sellest, kui osalejad koguvad ja talletavad kirjalikult piisavalt informatsiooni õnnetuse toimumise kohta ning teineteise kontaktandmed, mille põhjal saaks kindlustusseltsid ise kahjukäsitluse protsessis õnnetuse asjaolusid kaaluda ja otsuse langetada (vajadusel kolmandate osapoolte käest lisainformatsiooni, näiteks – turvakaamera salvestused, tunnistajate ütlused jms kogudes).
- **Politsei reageeriks väljasõiduga sündmuskohale endiselt** kõigi õnnetuste korral, mis pole ainult varalise kahjuga, näiteks inimkannatanuga õnnetused, samuti näiteks joores juhtimise või juhtimisõigusega sõitmise kahtlustuse korral. Politseipatrull sõidaks endiselt õnnetuskohale, kui seal on vaja täiendavalt tagada liiklusohutust või avalikku korda või toetada õnnetuses osalejaid, kes tulenevalt oma abitust seisundist (näiteks liikumispuue, alaealisus vms) pole võimelised ise olukorras toime tulema. Taoliste nn hallide kaasuste nimekiri määratletakse Häirekeskuse liiklusõnnetusele ohuhinnangute kriteeriumites. Õnnetuskohale sõitmise vajaduse otsuse teeks Häirekeskuse töötaja iga konkreetse juhtumi põhjal eraldi.
- Eelduslikult **menetleks politsei ka edaspidi** neid varalise kahjuga õnnetusi, mille puhul osapool on teadmata. Sündmuskohalt lahkumine ka varalise kahjuga õnnetuse puhul oleks jätkuvalt väärtegu.
- Kindlustusfirmadele jääks võimalus **pöörduda politsei poole tõendite vahendamiseks** väga keeruliste õnnetuste puhul - näiteks siis, kui turvakaamera salvestusele pole kindlustusel võimalik muul moel ligi pääseda.

**Toodud lahendusvariandile lisaks on kaalumisel mitmete võimalike toetavate meetmete rakendamine:**

## Teavituskampaania korraldamine

Toetava tegevusena on kaalumisel teavituskampaania korraldamine, mis selgitaks elanikele muutunud olukorda, mh seda, et ainult varalise kahjuga õnnetuse puhul poleks enam vaja politseid teavitada ning üldjuhul patrull õnnetuse sündmuskohale ei tule. Samuti tutvustataks kampaaniaga võimalikku uut avatavat nõustamisliini ja digirakendust (juhul, kui need ellu viiakse).

Teavituskampaania korraldamise osas konsulteeriti käesoleva analüüsi raames PPA kommunikatsioonijuhiga, kes pidas kampaania läbi viimist kindlasti vajalikuks. Taolise kampaania maksumuseks hindab PPA kommunikatsioonijuht umbes 200 000 eurot, mille juures oleks võimalik kvaliteetse loovlahenduse väljatöötamine ning meediakampaania poole aasta kuni aasta vältel. Lisaks kampaaniale oleks vajalik ametkondade ning kindlustusandjate poolne teavitustegevus.

Muudatuse elluviimise korral on kommunikatsioonikampaania ja järjepidev informeerimine kindlasti vajalik, ilma sellega ei täidaks muudatus suure tõenäosusega oma eesmärgi. Seega on toetavate meetmete juures oluline, et kommunikatsioonitegevused saaksid ellu viidud.

## Liiklusõnnetuse nõustamisliini avamine

Toetava tegevusena on kaalumisel varalise kahjuga liiklusõnnetuste telefoninõustamise numbri avamine, kuhu Häirekeskusel ja kindlustustel oleks võimalik paluda helistajatel pöörduda. Liini eesmärk oleks abistada



õnnetuses osalejaid, sealhulgas selgitada ohutusnõudeid ja vajalikke tegevusi õnnetuskohal. Nõustamisliini peaks vähendama sündmuskohale sõitmise vajadust ja tegema vajalikku selgitustööd telefoni teel. Intervjuudest kindlustusseltsidega selgus, et ka nemad on seisukohal, et politsei täna õnnetuskohal tehtav selgitustöö oleks väljasõidu asemel suurel määral võimalik ära teha telefonitsi. Samuti mainis mitu kindlustusseltsi oma huvi nõustamisliini olemasolu osas, kuna sel juhul saaksid õnnetused telefoni teel registreeritud ja sedasi talletatud õnnetuse vahetud asjaolud. Taolise info olemasolu võib aidata kaasa kahjukäsitluse otsuse tegemisele ja aidata vältida võimalikke pettuseid ning vaidluseid. Telefonitsi talletatava info jagamine kindlustusseltsiga vajab eraldi töökorralduse ja tehnilise lahenduse läbi mõtlemist, aga on eeldatavasti mõistlikult võimalik.

Häirekeskuse hinnangu põhjal on vajalik, et nõustamisliinil oleks tagatud piisav ööpäevaringne kõnede teenindamise võimekus. Vastasel juhul laekuvad õnnetuste asjaosaliste kõned ikkagi hädaabinumbri. Häirekeskuse hinnangul peaks nõustamisliinil pidevalt olema tagatud 2-3 töötaja valmisolek. Juhul, kui vahetuses on pidevalt 3 inimest, oleks nõustamisliini vajalik koosseis 13 töötajat. Samas oleks võimalik liini opereerimine ka kahe pidevalt liinil oleva nõustajaga ning kokku 9 töötajaga. Töötaja puhul on vajalik eesti ja vene keele, võimalusel ka inglise keele oskus. Häirekeskuse päästekorraldaja keskmine bruto töötasu on 979 eurot, seega tööandja kulu ühe töötaja puhul aastas oleks ligikaudu 16 000 eurot.

Lühinumbril ülesseadmise ja haldamisega seotud tehnilised kulud on minimaalsed. Iga-aastane neljakohalise lühinumbril ülalpidamiskulu on 1500 eurot. Uute telefoniaparaatide kasutuselevõtmise ühekordne alusnumbril litsents 70 eurot, ühekordne telefoniaparaadi litsents 200 eurot, iga-aastane litsentsitasu telefoniaparaadi/numbril ülalpidamise eest 7 eurot. Kõnejaotustarkvara ühekordne kulu on 600 eurot iga kasutaja lisamisel ning iga-aastane ülalpidamiskulu 60 eurot. Kõnesalvestusprogrammi iga-aastane ülalpidamiskulu on 200 eurot iga töökoha kohta.

Toodud kuludele lisandub tööruumide kasutamise maksumus. Tallinna kesklinnas maksab umbes 80m<sup>2</sup> heas korras kontoripinna rentimine kuni 1000 eurot kuus, aga võimalik on oluliselt soodsamate ruumide leidmine. Seega oleks 13 (st kolme pidevalt liinil oleva) töötajaga nõustamisliini avamise kulud esimesel aastal kokku ligi 225 000 eurot. 9 (st kahe pidevalt liinil oleva) töötajaga nõustamisliini kulud oleksid aastas kokku umbes 160 000 eurot. Kuludele lisanduks veel vajaliku muu inventari hankimine (töölauad, toolid jne), töötajate koolitamise kulud ja muud üldkulud.

Kaaludes meetme rakendamist on oluline silmas pidada et juhul, kui liiklusõnnetuse nõustamisliini mingil põhjusel ei avataks, tähendaks see suuremat koormust hädaabinumbri ning võimalik, et ka kindlustusandjate telefoninumbritele.

## Liiklusõnnetuse registreerimise ja kahjudest teatamise rakenduse loomine

Toetava tegevusena on kaalumisel liiklusõnnetuse registreerimise veebis ja mobiiltelefoniga kasutatava digirakenduse arendamine, mida õnnetuses osalejad saaksid sündmuskohal iseseisvalt kasutada. Rakendus annaks kasutajale vajalikud käitumisjuhised liiklusõnnetuse olukorras. Rakendus juhendaks samm-sammult õnnetuses osalejaid ohutuse tagamisel ja tõendusmaterjali kogumisel, registreeriks GPSi abil õnnetuse toimumiskoha, võimaldaks digitaalselt salvestada olukorrajelduse, osapoolte kontaktid ja fotod sündmuskohalt ning esitada informatsiooni otse liiklusõnnetuste registrisse ja kindlustusfirmale.

Lisaks võiks toetava tegevusena olla kaalumisel liiklusõnnetuse registri välja arendamine selliselt, et kindlustusseltsid pääsevad mugavalt ligi liiklusõnnetuse teadetele. See peaks vähendama nii kahjukäsitlejate kui politsei töökoormust õnnetuste kohta andmete vahetamisel. Üks mõjude hindamises osaleja tõi välja, et üks toetav IT lahendus võiks olla selline, mis võimaldaks politsei sündmuskohal tehtud fotode kaustadele ligipääsu kindlustusseltsidele, mis omakorda vähendaks sellekohaste päringute arvu kindlustusseltsidelt politseile.

Rakenduse võimaliku maksumuse uurimiseks saadeti käesoleva mõjuanalüüsi raames potentsiaalsed hinnapäringud neljale tarkvaraarenduse ettevõttele. Rakenduse loomise lähteülesanne sisaldas järgneva tingimusi. Rakendus peaks:



- Töötama nii telefonis, tahvelarvutil kui arvutis;
- Juhendama õnnetuse järgselt inimesi (samm-sammult kuvama ekraanile asjakohaseid teateid);
- Määrama õnnetuse toimumise aeg ja GPSiga õnnetuse asukoht;
- Võimaldama mugavalt täita seadmes Liiklusõnnetuse vormil oleva info;
- Võimaldama teha vormi juurde õnnetuskohalt fotod ja lisada need muule infole;
- Võimaldama autonumbrit pildistades kuvada ja taotlusele lisada Maanteeameti sõidukite registris oleva info;
- Esitama täidetud info liiklusõnnetuse registrisse ja kindlustusseltsidele (st vastavate infosüsteemidega ühildamine ja/või nt sisestatud info põhjal kliendi kindlustusseltsile automaatselt e-kirja koostamine koos manustega-piltidega).

Vastuseks saadi kahelt ettevõttelt hinnaprognosid, mille põhjal võib öelda, et rakenduse loomise maksumus võib jääda potentsiaalselt vahemikku 65 – 190 000 eurot. Maksumus sõltuks muuhulgas sellest, kui keerukad tehnoloogilised lahendused otsustatakse kasutusele võtta. Tööde kõige kulukamaks osaks oleks näiteks liidestused Maanteeameti sõidukite registri ning liikluskindlustuste infosüsteemidega. Rakenduse ülalhoidmise ja uuendamise kuludeks võib aastas prognoosida umbes 10-20% loomise hinnast.

Intervjuudest kindlustusandjatega selgus, et toetavatest meetmetest oli kõige tagasihoidlikum huvi digirakenduse suhtes. Intervjueeritavad tõid välja, et paljudel inimestel ei pruugi rakendus telefonis olemas olla või nad ei oska seda kasutada. Samuti on üksikud kindlustusfirmad katsetanud rakendusi oma klientidele ning teadaolevalt pole proovitud lahenduse väga hästi vastu võetud.

Siiski on oluline tähele panna, et just mobiilirakendus võib kõige rohkem aidata kaasa sündmuskohal piisavate ja kvaliteetsete tõendite kogumisele sündmuskohalt. Juhendav äpp annab inimestele teada, millist infot, fotosid ja pilte tuleks neil salvestada. Seega võiks tänu rakendusele olla kahjukäsitluse ostuste tegemine lihtsam ja kiirem ning osapoolte poolt kogutud info aitaks vältida vaidluseid. Samuti tagaks rakendus liiklusõnnetuse infole parema ligipääsu võrreldes praeguse liiklusõnnetuse registriga. See tähendab, et kui inimesed ise salvestavad ja esitavad sündmuskohal kogutud materjalid otse kindlustusandjale, jääks ära politsei ja kindlustuste omavaheline suhtlus ja teabepäringute esitamine.

Rakendus annaks kasutajale kindlustunde, et kui kõik sammud on edukalt läbitud ja info esitatud, tohivad nad sõidukeid liigutada ja sündmuskohalt ära minna. Samuti võib rakendus aidata kaasa liiklusõnnetuste statistika kogumisele, sest keskselt oleks eri osapooltele (politsei, Maanteeamet ja kindlustusfirmad) kättesaadav info, millal, kus, millistes ilmastikuoludes ja liiklustingimustes toimus liiklusõnnetus.

# Hinnatud mõjud

Peatükis antakse detailsem ülevaade kõigist hinnatud mõjudest koos nende kohta kaastatud osapooltelt laekunud hinnangute ja kommentaaridega. Iga mõju hindamise järel on toodud lühike analüüs. Peatükk lõppeb mõjude hindamise üldise kokkuvõttega. Läbi viidud uurimisintervjuude tulemuste põhjal koondati kõik muudatusega kaasnedavad potentsiaalsed mõjud, võttes arvesse eelmises alapeatükis toodud lahendusvariandi kirjeldust. Mõjude välja toomisel on lähtutud Justiitsministeeriumi mõjude hindamise metoodika üldpõhimõtetest<sup>36</sup>.

Mõjud on kategoriseeritud valdkondadesse ning hindamiseks tuvastati 12 majanduslikku mõju, 4 sotsiaalset mõju, 5 mõju (sise)julgeolekule, 1 mõju elukeskkonnale ja 8 mõju riigiasutuste töökorraldusele. Kuna mõjude tuvastamisel on võetud arvesse erinevate osapoolte arvamusi ja eesmärk oli kajastada võimalikke tagajärgi laiapõhjaliselt, siis võivad mõjud kohati olla vastandlikud. Näiteks töid kindlustusseltsid välja, et muudatuse korral võib kahjukäsitluse protsess muutuda keerulisemaks ja pikemaks, aga üks kindlustusselts leidis, et protsess võib muutuda praegusest hoopis kiiremaks ja lihtsamaks.

Mõjude hindamises osalesid kõigi Eestis liikluskindlustust pakkuva kümne ettevõtte (Swedbank, If, BTA, Compensa, ERGO, Gjensidige, PZU, Salva, Seesam, Inges) ja Eesti Liikluskindlustuse Fondi esindajad, samuti Siseministeeriumi, Politsei, Häirekeskuse, Rahandusministeeriumi ja Justiitsministeeriumi esindajad. Täpsem mõjude hindamises toodud isikute nimekiri on toodud Lisa 2. Mõjude hindamises osalejad.

Hindamises osalejatel paluti igat mõju hinnata kahes kategoorias. Esiteks „mõju esinemise tõenäosus“ ehk kui tõenäoline on antud mõju esinemine. Teiseks „mõju tagajärgede ulatus“ ehk kui suure ulatusega on konkreetse mõju tagajärjed kõigile osapooltele.

Mõju tõenäosuse hindamiseks kasutati allolevat skaalat:

X - ei oska öelda;

0 - mõju ei esine kindlasti (tõenäosus on 0%)

1 - mõju esinemine on vähetõenäoline (ligikaudne tõenäosus on kuni 30%);

2 - mõju esinemine on keskmise tõenäosusega (ligikaudne tõenäosus on 30-60%);

3 - mõju esinemine on suure tõenäosusega (ligikaudne tõenäosus on 60-100%).

Mõju tagajärgede ulatuse hindamiseks kasutati allolevat skaalat:

X - ei oska öelda;

0 - mõju tagajärjed puuduvad;

1 - mõju tagajärjed on väikesed;

2 - mõju tagajärjed on keskmise ulatusega;

3 - mõju tagajärjed on suured.

Mõjude kirjeldamisel on eraldi välja toodud kahe erinevate osapoolte grupi koondhinded. Esiteks 10 kindlustusandja ja LKFi aritmeetiline keskmine hinnang kokku teiseks kõigi riigiasutuste aritmeetiline keskmine hinnang kokku. Hinnete arvutamisel paistis silma, et LKFi hinded on kindlustusseltside keskmisest võrdlemisi erinevad, kuna LKF on suhteliselt kõrgemaks hinnanud negatiivseid mõjusid (erinevus kindlustusseltside keskmisega on 0,2 punkti) ja madalamalt hinnanud positiivseid mõjusid (erinevus kindlustusseltside keskmisega 1,2 punkti). Siit võib järeldada, et LKFi hinnangud pigem ei peegelda niivõrd turul tegutsevate kindlustusandjate vaadet (Kindlustusseltside Liidu roll), vaid pigem enda kui kindlustusseltsi vaadet (sundkindlustus, piirikindlustus, registreerimata/tuvastamata liikluskahjud), kus LKF omab 1% liikluskindlustuse turuosa.

Mõju skoori saamiseks on korrutatud kahe hindajate grupi aritmeetiline keskmine hinne nii mõju tõenäosuse kui tagajärgede ulatuse osas. Lõpliku koondhinnangu saamiseks on kummagi grupi mõju skoorist kokku võetud omakorda aritmeetiline keskmine. Hinnete kajastamise täpsus on 1 koht pärast koma.

<sup>36</sup> Allikas: [https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/elfinder/article\\_files/mojude\\_hindamise\\_metoodika.pdf](https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/elfinder/article_files/mojude_hindamise_metoodika.pdf)

Mõjude koondhinnangute tõlgendamiseks on 3- palline hindamisskaala jaotatud neljaks võrdseks osaks. Negatiivsete mõjude koondhinnetele on omistatud tähendused ja värvid järgnevalt:

| Hinnang   | Selgitus           |
|-----------|--------------------|
| 2,4 – 3   | Mõju on suur       |
| 1,6 – 2,3 | Mõju on keskmine   |
| 0,8 – 1,5 | Mõju on väike      |
| 0 – 0,7   | Mõju on ebaoluline |

Järgnev tabel kajastab kõiki hinnatud **negatiivseid mõjusid**. Mõjud on järjestatud mõjuhindamise koondhinnangute alusel.

| Mõju nimetus   | Mõju liik                  | Koondhinnang |
|--|----------------------------|--------------|
| 1. Kahjukäsitluse otsuste tegemine võib muutuda keerulisemaks  | Majanduslik                | 2,4          |
| 2. Muudatusega kohanemine võib nõuda kindlustusseltsidelt täiendavat ressursi  | Majanduslik                | 2,4          |
| 3. Kindlustusvaidluste arv võib kasvada  | Majanduslik                | 2,3          |
| 4. Leibkondade kulutused liikluskindlustusele võivad kasvada   | Sotsiaalne                 | 2,2          |
| 5. Liiklusõnnetuste sündmuskohal avaliku korra ja liikluskorralduse tagamine võib halveneda  | Sisejulgeolek              | 2,1          |
| 6. Kahjukäsitluse protsess võib muutuda töömahukamaks ja kulukamaks  | Majanduslik                | 2,1          |
| 7. Mõnedel juhtudel võivad inimesed õiglase suurusega kahjuhüvitisest ilma jääda   | Sotsiaalne                 | 2,0          |
| 8. Teatud ühiskonna liikmete hakkama saamine liiklusõnnetuse olukorras võib halveneda  | Sotsiaalne                 | 1,9          |
| 9. Liikluskindlustuse hüvitiste väljamaksete hulk ja suurus võivad tõusta  | Majanduslik                | 1,9          |
| 10. Kohtute töökoormus võib tõusta kasvavate vaidluste arvelt  | Riigiasutuste töökorraldus | 1,9          |
| 11. Liiklusõnnetuste sündmuskohal prügi või reostuse likvideerimise kiirus ja kvaliteet võivad halveneda                             | Elukeskkond                | 1,8          |
| 12. Uues korralduses võivad tekkida politsei nn valereageerimised sündmuskohale, mis olid ajendatud helistava isiku teadlikust vales | Riigiasutuste töökorraldus | 1,8          |
| 13. Politsei maine ja elanike turvatunne võivad langeda  | Sisejulgeolek              | 1,7          |
| 14. Häirekeskuse töötajaid tuleb teatud määral ümber koolitada ainult varalise kahjuga õnnetustele vastamise osas                    | Riigiasutuste töökorraldus | 1,7          |
| 15. Kindlustuspettuste arv võib kasvada  | Majanduslik                | 1,6          |
| 16. Kindlustuseta sõidukite hulk võib tõusta   | Sisejulgeolek              | 1,3          |
| 17. Liiklusõnnetuste hulk võib kasvada   | Sisejulgeolek              | 1,1          |
| 18. Uue süsteemiga kohanemise raskuste tõttu võivad mõned ettevõtted liikluskindlustuse pakkumise Eestis lõpetada                    | Majanduslik                | 0,7          |

**Positiivsete mõjude** koondhinnetele on omistatud tähendused ja värvid järgnevalt:

| Hinnang          | Selgitus           |
|------------------|--------------------|
| <b>2,4 – 3</b>   | Mõju on suur       |
| <b>1,6 – 2,3</b> | Mõju on keskmine   |
| <b>0,8 – 1,5</b> | Mõju on väike      |
| <b>0 – 0,7</b>   | Mõju on ebaoluline |

Järgnev tabel kajastab kõiki hinnatud positiivseid mõjusid. Mõjud on järjestatud mõjuhindamise koondhinnangute alusel.

|     | Mõju nimetus   | Mõju liik                  | Koondhinnang |
|-----|--|----------------------------|--------------|
| 1.  | Politsei töömaht väheneb ainult varalise kahjuga õnnetuste sündmuskohale sõitmise arvelt   | Riigiasutuste töökorraldus | 2,3          |
| 2.  | Politsei töömaht väheneb ainult varalise kahjuga õnnetuste menetlemise arvelt  | Riigiasutuste töökorraldus | 2,1          |
| 3.  | Häirekeskus säästaks ressursse varalise kahjuga liiklusõnnetuses osalejate nõustamise arvelt   | Riigiasutuste töökorraldus | 2,0          |
| 4.  | Võib tekkida nõudlus liiklusõnnetuse teate vormistamise veebi- või mobiilirakenduse järele (infoühiskonna areng)   | Majanduslik                | 2,0          |
| 5.  | Politsei vabanenud ressursi arvelt võib olla võimalik tegeleda rohkem prioriteetsete ülesannetega  | Riigiasutuste töökorraldus | 2,0          |
| 6.  | Kodanike iseseisev õnnetuse olukorras hakkama saamise võime võib paraneda  | Sisejulgeolek              | 1,8          |
| 7.  | Leibkonnad võivad teatud juhtudel liikluskindlustuse hüvitise varasemast kiiremini kätte saada   | Majanduslik                | 1,8          |
| 8.  | Liiklusõnnetuse osalejad ei pea politsei kohale jõudmist ootama ja säästavad aega  | Majanduslik                | 1,8          |
| 9.  | Võib tekkida nõudlus eraõigusliku ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohale reageeriva teenusepakkuja järele (turu arendus uue teenuse näol) | Majanduslik                | 1,5          |
| 10. | Kahjukäsitluse protsess võib muutuda sujuvaks ja kiiremaks   | Majanduslik                | 1,5          |
| 11. | Leibkonnad võivad teatud juhtudel liikluskindlustuse hüvitise varasemast kiiremini kätte saada   | Sotsiaalne                 | 1,4          |
| 12. | Kaskokindlustuse klientide arv võib kasvada  | Majanduslik                | 1,1          |

Kõik mõjud koos selgituse ja pikema kommentaariga on esitatud alljärgnevates seksioonides, grupeerituna mõju liikide järgi: majanduslik, sotsiaalne, julgeolek, elukeskkond, riigiasutuste töökorraldus. Igas seksioonis on langevas olulisuse järjekorras esitatud nii negatiivsed kui positiivsed mõjud.

## Mõjud majandusele

### Negatiivsed mõjud majandusele

|  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Kahjukäsitluse otsuste tegemine võib muutuda keerulisemaks.</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>2,4</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Muudatuse korral võivad inimesed muutuda tõrksamaks õnnetuse asjaoludes kokku leppimise ja vastutuse võtmise küsimuses. Praegune liiklusseadus ja sündmuskohal käiv politseipatrull suunavad inimesi vastutuse osas kokkuleppele jõudma. Väärteomenetlus ja trahvi saamise risk paneb inimesi kriitilisemalt järele mõtlema, äkki nad on tõepoolest õnnetuse põhjustanud ja peaksid vastutuse võtma. Seadusemuudatuse korral (kui varalise kahju põhjustamine ettevaatamatusest poleks enam väärtetu) võib suureneda selliste juhtumite arv, kus inimesed igal juhul keelduvad vastutusest, moonutavad või varjavad õnnetuse täielikke asjaolusid. See võib muuta kindlustusotsuste tegemise keerulisemaks ja suurendada väljamakstavate kahjuhüvitiste mahtu.</p>   |  |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   | Riigiasutuste keskmine hinnang:                                    |                                    |
| <b>2,9</b>   | <b>2,0</b>   |                                    |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   | Riigiasutuste keskmine hinnang:                                    |                                    |
| <b>2,9</b>   | <b>1,9</b>   |                                    |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„Kindlasti neid olukordi tuleb ette, kuid ka juba täna on enamusi inimesi varalise kahjuga liiklusõnnetustes vastutuse osas teise osapoolega kokkuleppe saavutanud ja politseid sündmuskohale ei kutsuta. Ei pea seda väga tõenäoliseks, et nüüd muudatusega peaks hakkama mõttemaailm inimestel muutuma.“</p> <p>„Kindlasti, andmeid ei ole, otsuse üle vaieldakse.“</p> <p>„Protsess muutub kannatanu jaoks kindlasti keerulisemaks ja aeganõudvamaks, lisaks suureneb surve nõrgemale ja ebakindlamale liiklusõnnetuse osapoolele. Praegu on üsna sage olukord, kus nõrgemat osapoolt survestatakse võtma vastutust kahju põhjustamise eest. Praegu laheneb olukord, kui sündmuskohale kutsutakse politsei. Eraorganisatsiooni esindajal puudub vajalik autoriteet ja võimalus vaidlus lahendada.“</p> |  |                                    |

2016. aasta andmete põhjal on näha, et politsei käis 7 649 varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohal, millest menetlus alustati 3 107 juhul ehk ainult ligikaudu 40% juhtudest. See tähendab, et liiklusõnnetuse sündmuskohal püüab politsei osapooli lepitada, et kohapeal sünniks kokkuleppe liiklusõnnetuse põhjustaja osas ning politseil poleks põhjust vastavat menetlust alustada.

Kindlustusseltside intervjuudel kirjeldati politsei käitumist liiklusõnnetuse sündmuskohal nii negatiivsest kui positiivsest aspektist. Negatiivne aspekt on, et mõnel juhul võib olla politsei asjaosalisi kokkuleppele jõudmiseks liigselt survestanud. Näiteks on kindlustuste kahjukäsitlejad korduvalt puutunud kokku juhtumitega, kus klient esitab allkirjastatud liiklusõnnetuse teate ja ütleb, et sündmuskohal käinud politsei soovitas tal kui õnnetuse põhjustajal teate selliselt allkirjastada. Samas konkreetse õnnetuse asjaoludega tutvudes hindab kahjukäsitleja vastutuse jagunemist teistsuguselt. Taolistel juhtudel pole allkirjastatud liiklusõnnetuse teade kahjukäsitluse otsuse jaoks siduv, seega kindlustustel on vabadus asjaolusid ümber hinnata ja teistsugune otsus langetada.

Positiivselt poolelt tõi üks kindlustusselts välja, et politsei tegutsemine sunnib liiklusõnnetuses osalejaid vajadusel õigustatult vastutust võtma ning tänu sellele jäävad ära hilisemaid keerukad vaidlused inimestega, kes pole nõus oma süüid tunnistama.

|   |  |                              |
|---|--|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>   | <b>Muudatusega kohanemine võib nõuda kindlustusseltsidelt täiendavat ressursi.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,4</b> |
| <b>Selgitus:</b> Tulenevalt planeeritavast muudatusest võib kindlustusseltside jaoks olla vajalik panustada ressursse töökorralduse muutmisesse, näiteks kujundada ümber kahjukäsitluse protsessi või koolitada töötajaid.  |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,8</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,1</b>                                      |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,6</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,9</b>                                      |                              |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |  |                              |
| <i>„Sissejuhatuses on loetletud erinevad muudatused, kui mõeldakse siin ainult politsei väljasõitude ära jätmist, siis on nii [muudatuse mõju hinne on 2]. Kui mõeldakse, et kindlustusseltsid peaksid ise finantseerima ka ööpäevaringset kõnekeskust, siis on tagajärgede ulatus 3.“</i>  |  |                              |
| <i>„Vaidluste arv suureneb, sellega seoses ajakulu ja ressursikulu suureneb nende lahendamiseks.“</i>   |  |                              |
| <i>„Inimesed ei oska ise tõendeid korralikult koguda. Kui inimesed annavad puudulike tõendite korral vastuolulisi selgitusi asjaolude kohta, siis vaidluste hulk kasvab.“</i>   |  |                              |
| <i>„Töökorralduse ümberkorraldamine on hädavajalik, sest kindlustus peaks olema valmis operatiivselt sündmusel 24/7 reageerima juhul, kui osapooled ei saa kokkuleppele, või muude kindlustusseltside lahendamise pädevusse jäävate olukordade puhul. Vastasel korral laekuvad kõned endiselt 112-le ja hakatakse politseid kohale "nõudma".“</i>   |  |                              |
| <i>„Mingi mõju sellel kindlasti on, kuna täna esineb juhtumeid, kus kindlustused ei kasuta kõiki neid võimalusi, mis neil oleks juhtumi lahendamiseks. Suhteliselt nende poolse menethuse alguses pöörduakse erinevate päringutega politsei poole. Sellest saan ma tõlgendada seda, et tänased kahjukäsitlejad ei tunne ennast kindlalt ning sellega seonduvalt on vaja edaspidi nende pädevust/professionaalsust tõsta.“</i> |  |                              |
| <i>„Selline mõju on väga tõenäoline ja kajastub suure tõenäosusega kindlustuse hinnas. Kogu Eesti peab olema kaetud kahjukäsitlejate võrgustikuga, kes on valmis reageerima ja kohapeale minema. See võib omakorda kaugemates maapiirkondades ooteaegasid oluliselt pikendada.“</i>   |  |                              |
| <i>„Muudatus toob kaasa selle, et paljud politseinikud, kes praegu menetlevad varalise kahjuga liiklusõnnetusi, lähevad tööle kindlustusseltsidesse, sest seal on töötasu kindlasti kõrgem.“</i>  |  |                              |

Muudatused puudutaksid tõenäoliselt kõige enam kahjukäsitlejate tegevusi olukordades, kus varem pöörduiti info saamiseks politsei poole. Samuti võivad vajada muutmist näiteks klienditeeninduse telefoninumbrile vastava töötaja juhised selles osas, et enam pole kindlustusseltsidel võimalik kliendile soovitada politsei sündmuskohale kutsumist ning liiklusõnnetuse nõustamisliini avamise korral ja/või rakenduse loomise korral saavad nad kliente vastavate toetavate võimaluste juurde suunata.

Nagu kommentaaridest näha, oleneb kindlustusandjate tööprotsesside muutmise vajadus muuhulgas sellest, kuidas riik ja kindlustusseltsid lepivad kokku võimalike toetavate meetmete (liiklusõnnetuse nõustamisliini, digirakendus) rahastamises ja juhtimises. Täiendavalt rõhutame, et kindlustusandjate poolt sündmuskohale sõitmine ei oleks ka muudatuse läbiviimisel korral tõenäoliselt vajalik ning sellist reageerimisvõimekust kindlustusandjatel ei oodata.

|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Kindlustusvaidluste arv võib kasvada.</b>   | <b>Koondhinnang:<br/>2,3</b> |
| <b>Selgitus:</b> Kui politsei enam sündmuskohale ei tule, võib õnnetuses osalenute kindlustunne tõendite kogumise ja kahjukäsitluse protsessi osas langeda. Sellest tulenevalt võib suurened kindlustusvaidluste arv. Seega võib tekkida suurem koormus liikluskindlustuse lepitusorgani töös. |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,9</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,0</b>  |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,9</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang :<br><b>1,6</b> |                              |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |  |                              |
| <i>„Pean seda tõenäoliseks, vähemalt ülemineku alguses. Hiljem ilmselt see väheneb, kuna ka kindlustusseltsid muutuvad ajaga professionaalsemaks.“</i>   |  |                              |
| <i>„Suurenevad ka kohturessursid, sest juhtumeid jõuab rohkem kohtusse. Halduskoormus tõuseb. Kuna politsei kohale ei lähe ja kindlustus ei ole kliendi jaoks alati pädev, pööratakse kohtusse.“</i>   |  |                              |
| <i>„Kui kogu süsteem saadakse koheselt toimima selliselt nagu ettenähtud (operatiivne reageerimine, kahjukäsitluse protsess), siis võib sellega inimeste usaldusväärsus ja kindlustunne antud teenusesse tõusta.“</i>  |  |                              |
| <i>„Mitte "võib kasvada", vaid kasvab täiesti kindlalt ja väga suurel hulgal, kuivõrd kindlustusseltsil puudub hilisemalt võimalus sündmustikku ja teeolusid rekonstrueerida, kuna sündmuskohalt on lahkunud ja sündmuskohta fikseeritud ei ole.“</i>  |  |                              |
| <i>„Suureneb vaidluste hulk nii seltsides kui lepitusmenetluses, lisaks seltside omavahelised vaidlused.“</i>  |  |                              |

Liikluskindlustuse ettevõtted näevad vaidluste kasvu olulise negatiivse mõjuna. Samas tuleb arvesse võtta, et võimalik mõju puudutab ainult selliseid varalise kahjuga õnnetusi, kus seni on politsei kohal käinud. 2016. aastal käis politsei kõigest 35 423 liiklusõnnetusest vaid 7 649 õnnetuse sündmuskohal, seega mõju puudutab potentsiaalselt üldse vaid ligikaudu viiendikku (20%) kõigest õnnetustest.

Liikluskindlustuse lepitusorgan võttis 2015. aastal töösse 131 lepitust ning 2016. aastal 145 lepitust. See tähendab, et aastas enam kui 30 000 liiklusõnnetusest jõuab vaidluste lepitusorganisse vähem kui 0,005% kõigest õnnetustest. Umbes 2/3 vaidlustest jõuavad edukalt lepituseni.

Ligikaudu pooled vaidlused puudutavad kindlustushüvituste suurust. Intervjuudest kindlustusseltsidega on teada, et hüvitiste suurust puudutavate vaidluste lahendamise on võrdlemisi lihtne, kuna otsus langetatakse kolmanda osapoole ehk eksperdi hinnangu põhjal. Politsei informatsiooni olemasolu on seega seotud umbes poolte vaidlustega, kus küsimuseks on õnnetuse põhjustamise vastutus.

Palume vaadata ka täiendavaid kommentaare ning hinnanguid, mis on antud riigiasutuste töökorralduse mõjule „Kohtute töökoormus võib tõusta kasvavate vaidluste arvelt“.



|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Kahjukäsitluse protsess võib muutuda töömahukamaks ja kulukamaks.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,1</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Kindlustusseltside töömaht õnnetuse asjaolude selgitamisel võib kasvada, kuna muudatuste tulemusena pole enam võimalik kasutada politsei infot õnnetuse kohta. Seega võib kahjukäsitluse protsess muutuda pikemaks ja kulukamaks.</p>  |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,7</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,6</b>                            |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,5</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang :<br><b>1,5</b>                           |                              |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |  |                              |
| <p>„Siin sõltub palju toetavate tegevuste rakendamises. Tooks eraldi välja, et politseile peaks sellisel juhul panema kohustuseks seltsidele täiendava tõendusmaterjalide hankimise ja edastamise (nt turvasalvestised, ka politsei omad) ja seda olulise ajalise piiranguga (nt 3 tööpäeva).“</p>   |  |                              |
| <p>„Tänane olukord, kus kasutatakse politsei poolt kogutud/fikseeritud infot, on kindlustusseltside mugavus ja "õpitud abitus". Kui sündmusega peabki tegelema ainult kindlustusselts, siis on ka tema kohustus tõendeid koguda (sündmuskoha fikseerimine sündmuskohale minnes või vastav digirakendus osapoolle sündmuskoha fikseerimiseks vms tegutsemisviis, mis on kindlustusseltside poolt aktsepteeritud). See missuguseks kujuneb edasine menetlus isiku ja kindlustusseltsi vahel, sõltub juba konkreetsest sündmusest, ning politsei roll puhtalt asjaolude fikseerimise vaates ei ole argument, et politsei ära langemisel kasvab kindlustusseltside töömaht.“</p> |  |                              |
| <p>„Alguses see võib nii olla, kuid kõik edasine sõltub juba kindlustusseltsist endast. Sõltub ka sellest, mis tasemel ja mahus nad on seda teinud täna ise vs küsinud infot esimesel võimalusel politseilt. Kui nad on täna ise tegelema maksimaalselt ja kui enam ilma politseilt abi küsimata ei saada hakkama, ning alles siis on pöördunud politsei poole, peaks üleminek olema suhteliselt valutu. Kui täna on "elatud" politsei tehtud tööst, siis kindlasti keerulisem ja ka kulukam.“</p>   |  |                              |

Kindlustusseltside intervjuudest tuli välja arvamusi mõlemalt poolt – kahjukäsitluse protsess võib mõne ettevõtte arvates muutuda pikemaks ja keerukamaks või hoopis lühemaks ja lihtsamaks.

Kindlustusseltside praktikad on erinevad selles osas, kas ja millal pöördutakse politsei poole õnnetuse kohta andmete saamiseks. Näiteks üks kindlustusselts kirjeldas, et kliendi käest küsitakse alati, kas politsei käis sündmuskohal ning kui käis, vaadatakse alati liiklusõnnetuse teate andmeid. Teine kindlustusselts rääkis, et pöördub politsei poole info saamiseks ainult keerulisemate kaasuste puhul, kus otsuse langetamine vaid kindlustusele teadaolevate andmete põhjal oleks väga raske.

Kindlustusseltsid kontrollivad politsei informatsiooni üldjuhu alati siis, kui üks õnnetuse osapool on teadmata. Ei kindlustusseltsidel aga LKFi pole statistikat sellel kohta, millal, miks ja kui palju on kahjukäsitlejad küsinud või vaadanud politsei andmeid liiklusõnnetuste kohta. Seega pole võimalik kvantitatiivselt hinnata, kui suur hulk informatsiooni jääks kindlustustel saamata ja milline on seonduv ajakulu.



|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Liikluskindlustuse hüvitiste väljamaksete hulk ja suurus võivad tõusta.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,9</b>           |
| <p><b>Selgitus:</b> Kindlustuste jaoks võib suureneda selliste juhtumite arv, mille asjaolusid pole võimalik lõpuni välja selgitada. Kui kindlustusselts ei saa täpset sündmust ja vastutavat osapoolt tõestada, võib järgneda mõnevõrra rohkem lahendusi, millega kahjud korvatakse suures mahus mõlema osapoole jaoks (näiteks 100% - 100% või 50% - 50% lahendid).</p>  |  |  |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |  |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   | 2,5  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br>1,4 |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |  |
| Kindlustuste keskmine hinnang;   | 2,4  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br>1,5 |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„Samas on selge, et kuigi ühest küljest võib juhtuda, et inimene saab rohkem hüvitist kui vaja, tekib ka olukord, kus inimene jääb ilma hüvitisest, milleks tal õigus on, sest ta ei saa enam oma õigust tõestada.“</p> <p>„Siin peab arvestama ka riskiga, et kaskokindlustuseta klient võib jääda hüvitisest üldse ilma, kui ei tuvastata konkreetset süüdlast. Ehk süüdlane põhimõtteliselt eitab täielikult osalust antud LÕs. Või kaskokindlustusega klient kaotaks hüvitisest omavastutuse osa, samas kui tal liikluskindlustuse alt oleks võimalik saada 100 % hüvitist.“</p> <p>„Küsimus ei ole ainult liikluskindlustuse seaduse muutmisel, vaid menetlusõiguse andmises. Sealhulgas koguda andmeid samadel alustel, mis politseil kui menetlusasutusel. Lahendamata või pooleldi lahendatud juhtumid loovad soodsa pinnase kindlustuskelmusteks. Puudulik otsus süü jagunemisel võib kahjustada kannatanu huve. Mis saab liiklusõnnetuse uurimisel tuvastatud väär- ja süüteost? Mis hetkel lõpevad kindlustusseltsi õigused uurimistoimingute tegemiseks? Millised menetlustoimingud on lubatud? Kuidas tagatakse liiklusõnnetuse asjaolude tuvastamiseks vajaliku liiklustehnilise ekspertiisi tellimine Kohtuekspertiisi instituudilt?“</p> <p>„Olen arvamusel, et see sõltub paljuski sellest, kuidas ja kas osapooled sündmuskoha fikseerivad (pildid) ja kuidas õnnestub kindlustusseltsidel saada turvakaamerate salvestusi. Alguses on mõju suurem, kuid edaspidi peaks see vähenema. Äärmiselt oluline on selle juures ka professionaalse kahjukäsitlaja roll.“</p> <p>„Tõendite vähesuse korral võivad kohtud kindlustusandjalt hüvitisi välja mõista, mistõttu hüvitised suurenevad. Kindlustusandjal puuduvad mõjutusvahendid mõjutamaks õnnetuse osapooli juhtumi asjaolude kohta tõtt rääkima.“</p> <p>„50%/50% lahendused suurendavad eelduslikult nii lepitusorgani kui ka kohtute tööd ning sellega seoses võib muutuda hüvitamise protsess pikemaks.“</p> |  |  |

Mõju tuleneb liikluskindlustust pakkuvate kindlustusandjate murest, et juhul, kui politsei enam varalise kahjuga sündmuste õnnetuskohale ei sõida ja liiklusõnnetuse teates asjaolusid ei fikseeri, oleks kindlustuse kahjukäsitlajatel tulevikus vähem informatsiooni, mille põhjal otsus langetada. Probleem puudutab kõige rohkem keerulisemaid õnnetusi, mille asjaolud on segased ja/või mille osapooled on väga erineval seisukohal õnnetuse asjaolude suhtes ning mille kohta täna on politsei suure tõenäosusega algatanud menetluse (st politseil pole kohapeal õnnestunud osapooli lepitada). Seega kui politsei enam taolisi õnnetusi ei menetle, pole kindlustustel võimalik teha teabepäringuid politseile näiteks saamaks informatsiooni menetluse tulemuse kohta. Kui kindlustustel on õnnetuste kohta vähem infot, võib suureneda selliste juhtumite arv, kus õnnetuse tõeseid asjaolusid pole võimalik lõpuni välja selgitada ning kahjud korvatakse teatud mahus mõlema poole jaoks.

|  |   |                                  |
|--|---|----------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Kindlustuspettuste arv võib kasvada.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,6</b>     |
| <b>Selgitus:</b> Kuna politseil menetlusinfot kahjukäsitluse otsuse tegemisel kasutada teha ei saa, võib tõusta kindlustuspettuste arv, kuna kindlustusseltsid ei suuda õnnetuse täielikke või tõeseid asjaolusid välja selgitada. |   |                                  |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |   |                                  |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   | 2,3   | Riigiasutuste keskmine hinnang:  |
|  |   | 0,9                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |   |                                  |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   | 2,3   | Riigiasutuste keskmine hinnang : |
|  |   | 1                                |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |   |                                  |
| <i>„Kindlasti, sest puudub kontrolliv organisatsioon.“</i>   |   |                                  |
| <i>„Pettureid on alati olnud ja on tõenäoliselt ka edaspidi. Kui kahjukäsitlejad on professionaalid ja valdkonnas orienteeruvad, siis ei pea pettuste tõusu väga tõenäoliseks.“</i>  |   |                                  |
| <i>„Valeandmete esitamine hüvitise saamise eesmärgil suureneb.“</i>  |   |                                  |
| <i>„Arvan, et kindlustusseltsid peaksid olema 100% pädevad, et õnnetuse asjaolusid välja selgitada. Vastasel korral tekib üldse küsimus, milleks kindlustusseltse vaja on.“</i>  |   |                                  |

Juhul kui politsei kogutud informatsiooni pole enam võimalik kasutada, sõltub kahjukäsitluse otsus suuremal määral tõenditest, mida õnnetuse osapooled on ise sündmuskohal kogunud. See tähendab, et teoreetiliselt võib osapooltel olla suurem võimalus esitada valeinfot, mida kindlustusseltsidel on raskem kontrollida. Muudatus ei mõjuta eelduslikult neid kindlustuspettusi, mis on mõlema liiklusõnnetuse osapoolte poolt kokku lepitud, kuna sellistel juhtudel ilmselt ka täna osapooled politseid kohale ei kutsu. Kindlustuste kommentaaride põhjal ongi enamik pettuste juhtumeid pigem sellised, kus politsei pole sündmuskohal käinud. Oluline osa pettustest on ka sellised, kus liiklusõnnetust tegelikult ei toimunud. Ülejäänud kindlustuspettuste juhtumite puhul on teine õnnetusse sattunud osapool sõltumatu ning tema tunnistused ja selgitused oleksid praegusega sarnaselt pettuseriski maandatavaks faktoriks. Samuti võivad pettuste riski vähendada eelmises peatükis kirjeldatud toetavad meetmed – kõnede registreerimine liiklusõnnetuste nõustamisliinil ning digirakenduse kasutamine.

Avastatud liikluskindlustuse pettuseid esineb aastas umbes 150. Liikluskindlustusega seonduvad pettused moodustavad kõigist kindlustuskelmustest umbes kolmandiku. Arvestades kõigi aastas toimuvate liiklusõnnetuste arvu (enam kui 30 000), moodustavad pettused kõigist juhtumitest väga väikese osa. Ka LFK on oma 2017. aasta pressiteates välja toonud, et „Eesti kindlustusturul hüvitatakse igal aastal üle 150 tuhande kahjunõude kogusummas üle 220 miljoni euro. Ehkki kasvavas trendis, ei ole kelmuste arv hüvitatud kahjunõuete arvuga võrreldes märkimisväärne.“<sup>37</sup> Samuti on märgitud, et pettuste osas on kasvamas pigem elektroonikaseadmeid ja reisikindlustust puudutavate kelmuste arv.

<sup>37</sup> Allikas: <https://lkf.ee/et/kindlustuskelmuste-arv-aastaga-kasvanud-%C3%BCle-30-protsendi>

|   |   |                              |
|---|---|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>   | <b>Uue süsteemiga kohanemise raskuste tõttu võivad mõned ettevõtted liikluskindlustuse pakkumise Eestis lõpetada.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>0,7</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Kuna muudatusega kohanemine võib nõuda ettevõttelt täiendavat ressursi ja välja makstavate kahjuhüvitiste kogumaht võib tõusta, siis võivad mõned kindlustusandjad liikluskindlustuse pakkumisest loobuda. Halvemal positsioonil võivad olla väiksemad kindlustusandjad, kellel on vähem ressursse muutunud olukorraga kohanemiseks.</p>  |   |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>0,6</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>0,7</b>   |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>0,6</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1</b>   |                              |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„Kuna kahjukäsitlusseltsidel on kohustuslik pakkuda liikluskindlustust, on võimalus hind väga kõrgeks ajada, kuid on vähetõenäoline, et keegi tegevuse lõpetab. Prognoosime väga suurt hinnatõusu. Soovitame vaadata praegust liikluskindlustuse "tulust".“</p> <p>„Ei pea seda eriti tõenäoliseks. Pigem kajastuvad kaasnevate ümberkorralduste kulud ja kahjuhüvitiste suurenemine kindlustuse hinnas.“</p> <p>„See puudutab pigem väiksema turuosaga ettevõtteid ja küsimus on pigem suhtumise muutmine kahjukäsitlusprotsessi.“</p> <p>„Tõenäosus 50/50 ja otsus teenus lõpetada ei pruugi tulla ainult väikestelt seltsidelt.“</p> <p>„Seda tõenäoliseks ei pea. Samas kui see nii peaks minema, siis kindlasti see mingit mõju ühiskonnale ka tekitab, kuna väiksem konkurent võimaldab ka hindu tõsta.“</p> |   |                              |

Nagu erinevate osapoolte hinnangutest näha, ei lõpetaks muudatuse tulemusena tõenäoliselt ükski praegune liikluskindlustust pakkuv ettevõtte turul tegutsemist. Seega oleks konkreetne negatiivne mõju praktiliselt olematu.

Liikluskindlustuse äri üldisemat konteksti arvestades on kindlustusettevõtetel kõrge motivatsioon liikluskindlustuse pakkumiseks, sest see võimaldab haarata ning hoida kliendiportfelli, kellele ka teisi kindlustustooteid pakkuda. Kõneledes liikluskindlustuse majandustulemi üldisest kahjumlikkust ja sellest, et teenuse hind pole viimastel aastatel oluliselt kasvanud (eriti arvestades elukalliduse tõusu tempot) (vt täpsemalt peatükist Liikluskindlustuse turu ülevaade) tuleb silmas pidada, et kindlustusettevõtetel on käesoleva mõjuanalüüsiga mitte seotud põhjustel nagunii surve teenuse hindade tõstmiseks. Seega on turuosalistel eeldatavasti kõrge motivatsioon liikluskindlustuse teenuse pakkumist jätkata ning võimalik hinnatõus puudutab pigem laiemalt teisi põhjuseid, kui käesolev mõju.

## Positiivsed mõjud majandusele

|   |   |                                 |
|---|---|---------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>   | <b>Võib tekkida nõudlus liiklusõnnetuse teate vormistamise veebi- või mobiilirakenduse järele</b> (infoühiskonna areng) | <b>Koondhinnang: 2,0</b>        |
| <p><b>Selgitus:</b> Muudatusega võib kaasneda vajadus liiklusõnnetuse teate veebi/mobiilirakenduse arendamise järele. Rakendus juhendaks osalejaid õnnetuse olukorras, võimaldaks digitaalselt dokumenteerida õnnetuse asjaolud (sh määrata asukoht, teha fotod, panna kirja olukorra kirjeldus ja osalejate kontaktid) ning edastada info otse kindlustusfirmale. Veebi/mobiilirakenduse loomine aitaks kaasa paberivabale asjaajamisele ja infoühiskonna arengule.</p>  |   |                                 |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |   |                                 |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  | 1,4   | Riigiasutuste keskmine hinnang: |
|   | 2,5   |                                 |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |   |                                 |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  | 1,5   | Riigiasutuste keskmine hinnang: |
|   | 2,6   |                                 |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„Kindlasti peab saama lahenduse küsimused: 1) kuidas teave mobiiliäpist jõuab inimeseni nii, et tal on peale õnnetust meeles äppi kasutada; 2) seni ei ole ükski eraettevõtte saanud hakkama sellise kahjuteate äpiga, mis oleks klientide poolt kasutusse võetud. Lisaks on selge, et on hulk inimesi, kes ei ole digimaailmas piisavalt kogenud, et see lahendus töötaks. Tuleb ju arvestada, et peale õnnetust on inimene keskmisest enam närvis.“</p> <p>„Rakendus võiks olla, kuid see peab olema lihtne ja kahjuks ei saa eeldada, et enamus inimesi seda kasutama hakkavad.“</p> <p>„See on loomulik asjade käik, ei ole otseselt seotud kõnealuse protsessiga.“</p> <p>„Seda on siin seal proovitud, kuid sellel ei ole piisavalt mõju, et see ka reaalselt kasumlikult rakenduks. Kindlustusseltsid tegelevad sellega niigi erinevates vormides. Juhul, kui see oleks universaalne rakendus, siis oleks suurem tõenäosus, et seda hakatakse kasutama ja seltsid saaks siis edasi mõelda juba liidestamise peale.“</p> <p>„Inimene, kes on õnnetuses osalenud on paanikas ja ei suuda tihti isegi oma nime meenutada, äpi allalaadimisest ja kasutamisest rääkimata. Samuti eeldab see kahe osapoole koostööd ja mõlemapoolset võimekust äpi kasutamise osas.“</p> <p>„Need rakendused on juba olemas.“</p> <p>„See võiks saada väljaarendatud juba praegu.“</p> <p>„Vajadus on pigem teavituskampaania järele. Õnnetuse toimumisel ei käitu paljud juhid adekvaatselt ning nad ei suuda leida mingisugust spetsiaalset mobiilirakendust, veel vähem suudavad nad sündmuskohal mobiiliga mingisugust internetis leiduvat avaldust täita. Avaldusi täidetakse kodus, kui tõendeid enam talletada pole võimalik.“</p> <p>„Mõtlen, et sellise veebirakenduse loomine oleks kindlasti hädavajalik (konkreetselt mõju tagajärge ei oska etteantud selgituse järgi välja tuua).“</p> <p>Puudub igasugune analüüs selle kohta, kui palju see rakendus võib maksma minna, kes selle rakenduse eest tasub, kas riik või arendaja ise.</p> |   |                                 |

Mobiilirakendus juhendaks asjaosalisi põhjalikumalt ja kvaliteetsemalt tõendeid koguma, see aitaks kaasa kahjukäsitluse otsuse tegemisele. Samuti aitaks rakendus kaasa sellele, et kindlustusseltsid saaksid kiiremini kätte vahetud tõendid õnnetuse sündmuskohalt ning jääks ära suhtlus ja teabepäringute tegemine politseile, mis omakorda vähendaks nii kahjukäsitlejate kui politseiametnike töökoormust. Kolmandaks võimaldaks rakendus liiklusõnnetuste kohta paremat statistika kogumist, millega saavad arvestada nii riik kui näiteks kindlustusandjad oma riskikalkulatsioonide koostades.

Kindlustusseltsid hindavad rakenduse loomise vajadust pigem keskmiselt, riigiasutused näevad selle vajadust ja positiivset mõju suuremana. Digirakenduse loomise idee on pärit Hollandist, kus 80% liiklusõnnetuste kahjuteadetest vormistatakse läbi rakenduse. Rakenduse kõrval jääksid alles teised liiklusõnnetuse tõendite kogumise ja kahjudest teatamise võimalused (sh e-kiri, paberdokumentatsioon). Ühe kindlustusseltsi intervjuust tuli välja, et eelistatud oleks ainult rakenduse mobiiliversioon, kuna hiljem vormi arvutis täitmise korral võivad inimesed õnnetuse asjaolusid moonutada.

Rakenduse või vastava seadme olemasolu probleemi leevendab asjaolu, et põhimõtteliselt on vajalik kahe osapoole kohta vaid ühe seadme ja rakenduse olemasolu. Samuti on võimalik kaaluda digirakenduse sidumist muu autojuhtide seas kasutava rakendusega, näiteks Waze.

Käesolev uuring ei tegelenud rakenduse tellimise ja selle eest tasumise vastutuse jagamise temaatikaga. Võimaliku muudatuse rakendamise korral tuleb toetavate meetmete elluviimise osas sõlmida kokkulepped riigiasutuste (sh Politsei, Siseministeerium, Rahandusministeeriumi kindlustuspoliitika osakond), kindlustusseltside ja Eesti Liikluskindlustuse fondi/Kindlustusseltside Liidu vahel.

|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>  | <b>Liiklusõnnetuse osalejad ei pea politsei kohale jõudmist ootama ja säästavad aega</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,8</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Politsei jaoks on varalise kahjuga liiklusõnnetused madala prioriteediga ning politsei kohale jõudmist võib olla tarvis pikalt oodata. Muutuse korral saavad õnnetuse osapooled ise vahetada kontakte, panna kirja juhtunu asjaolud, teha fotod ning seejärel lahkuda, hoides kokku oma aega.</p>  |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,5</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,3</b>  |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,4</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,1</b>  |                              |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„See mõju on umbes sama, et kui kiirabi enam haige juurde ei sõida, siis säästab haige aega, sest ei pea kiirabi ootama.“</p> <p>„Liiklusõnnetuses osalejad ei pea ka täna politseid tavajuhul kohale kutsuma.“</p> <p>„Kokkuleppel on ju ka praegu võimalik tegutseda. Politsei ju kutsutakseegi ainult sel juhul, kui ei ole saavutatud kokkulepet. Seega ei ole antud väide asjakohane.“</p> <p>„Kui eelneb väga põhjalik eeltöö. Selline teavitustöö on aga väga kulukas.“</p> <p>„Aja kokkuvõid ei ole raha kokkuvõid ja tõendamatus korral on kahju kannatanu tõenäosus hüvitist saada oluliselt väiksem.“</p> <p>„Jah, aega säästavad. Küll ei pruugi ajasäästuga kaasneda kahjude hüvitamine kannatanule kuna osapooled vaidlevad ja kindlustusel pole ainest otsuste tegemiseks.“</p> <p>„Politsei kohale jõudmist oodatakse kaua ikkagi ainult siis kui on oluline vaidlus õnnetuse asjaolude kohta, kus sündmuskohal vajab fikseerimist või kus on oht, et kellegi tervis on saanud kahjustada. Enamus juhtumeid lahendatakse täna ikkagi politsei osaluseta, mistõttu eeldatav mõju jääb väikeseks.“</p> <p>„Kui politsei sündmuskohale enam ei tule, siis peavad inimesed ise ikka mingid tegevused tegema ning see võtab ka aega. Seega ajalist kokkuvõidu siin ei näe.“</p> <p>„Ei saa aru, kuidas see erineb tänasest olukorrast. Ka täna on olukord selline, et kui liiklusõnnetuse tagajärjel tekkis ainult varaline kahju ning kui õnnetuses osalenud juhid või juht ja varalise kahju saaja on juhtumi põhjuste hindamisel ja vastutuse küsimuses ühel meelel, ei ole vaja politseile teatada.“</p> |  |                              |

Õnnetuse osalejate ajaline kokkuvõid on oluline laiemal ühiskondliku mõju vaates kõigile osapooltele. Välisriikide praktikad uurides selgus, et üks põhjus, miks inimesed sündmuskohal ilma politseita hakkama saavad on see, et politseid tuleks väga pikalt oodata. Aja kokkuvõidule õnnetuskohal võiks toetatavatest meetmetest aidata kaasa nii liiklusõnnetuse nõustamisliin kui digirakendus.

Nagu hinnangutest näha, hindavad õnnetuse osapoolte aja säästmist tõenäolisemaks ja olulisemaks pigem riigiasutuste esindajad, kindlustuste hinnang selle mõju tähtsuse osas on pigem madal.

|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>  | <b>Kahjukindlustuse protsess võib muutuda sujuvamaks ja kiiremaks.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,5</b> |
| <b>Selgitus:</b> Muudatuste tulemusena pole kindlustustel enam tarvis küsida ja oodata politsei menetlusinfot. Juhul kui muudatus jõustub nii, et nõustamisliin registreerib õnnetusi telefoni teel, liiklusõnnetuse teade on kindlustustele infosüsteemist kohe kättesaadav ja keerukate juhtumite korral politsei toetab vajadusel kahjukäsitluse protsessi asitõendite (nt turvakaamerate videote) kätte saamisega, võib kahjukäsitluse protsess muutuda lihtsamaks ja kiiremaks. |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>0,8</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,3</b>                          |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>0,9</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,9</b>                          |                              |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |  |                              |
| <i>„Täna küsib kindlustusandja politseilt teavet vaid siis, kui selleks on vajadus ehk olukordades, kus vastava teabe saamise võimalus on vaid politseil. Kui tulevikus politseilt teavet ei saa, siis ei tähenda see, et seda teavet ei peaks hankima - see hankimine saab olema töö- ja ajamahukam.“</i>   |  |                              |
| <i>„Taas, see toimiks, kui politseile pannakse kohustus toetada operatiivselt ja seda koos ajalise piiranguga.“</i>  |  |                              |
| <i>„Politseilt küsitakse täna andmeid siis, kui esineb mingisuguseid küsitavusi õnnetuse asjaolude või kahjude ulatuse osas. Sujuvamaks võib mõnel juhul muutuda käsitlus ainult siis, kui kindlustusandjal on vahetu ligipääs õnnetuse kõnesalvestistele või videosalvestistele.“</i>   |  |                              |
| <i>„Võib, kui tehakse vastavad parandused andmekaitseesaduses, vääртеomenetluse seadustikus. Koostakse ja võetakse vastu eradetektiivse seaduse ja litsentseerimise kord, mis sätestab piirid, annab õiguse info kogumiseks ja infoallikate kaitseks ning sätestab vastutuse rikkumisel.“</i>  |  |                              |
| <i>„Utoopilised mõtted. Olukord, et vääртеomenetluse ära jätmise kiirendaks ja lihtsustaks hüvitise saamise protsessi, ei ole võimalik.“</i>   |  |                              |
| <i>„Praegu ei oota seltsid politsei otsust, kui kõik liiklusõnnetuse asjaolud on selged. Kui edaspidi politseilt ebaselgete juhtumite korral infot ei saa, siis tuleb otsus teha olemasoleva materjali põhjal, pluss koguda lisateavet võimalikelt tunnistajatelt, võtta seletuskirju liiklusõnnetuses osalenud juhtidelt jne, mis ei kiirenda protsessi kuidagi, pigem vastupidi.“</i>  |  |                              |
| <i>„Kindlasti muutub see arusaadavamaks, kuna edaspidi oleks kodanikul üks koht, kes tegeleb kõigega. See osa on täna pigem väike, kui oodatakse põhjendatult politsei poolt infot ning seetõttu nende menetlus seisab. Nõustamisliin ju ka täna on paljudel kindlustusseltsidel olemas, seega sellest ma mingit eraldi suurt panust ei oota.“</i>   |  |                              |

Kliendi vaatest muutub kahjukäsitluse protsess muutuks kiiremaks ja lihtsamaks nende osapoolte jaoks, kelle puhul tänase korra alusel menetlevad varalise kahjuga liiklusõnnetust nii politsei kui kindlustusandja. See tähendab, et inimestel kaoks vajadus külastada kahe asutust – kui politsei varalise kahju tekitamist liiklusõnnetuse olukorras enam ei menetleks, siis kaob vajadus suhelda politseiga ja asjaajamine toimub ainult kindlustusega.

Kahjukäsitluse protsessi kindlustuse vaatest lühemaks muutumise tõenäosuse poolt räägib asjaolu, et kindlustustel pole enam võimalust ega vajadust saata politseile infopäringuid ja oodata vastuseid. Juhul kui politsei infot ei saa enam kasutada, pole kindlustusseltsidel olulisel määral võimalik sama informatsiooni enda

pikema tööprotsessiga välja uurida. Pigem sõltub kahjukäsitlus rohkem õnnetuse osapoolte kogutud tõenditest ja juhul, kui rohkem tõendeid pole võimalik hankida, tuleb otsus langetada olemasoleva informatsiooni põhjal.

Kindlustusseltsid töid välja, et kahjukäsitluse protsess kiireneks, kui neil oleks võimalik lihtsasti pääseda ligi liiklusõnnetuste teadetele liiklusõnnetuste registris. Praegused tehnilised lahendused ei võimalda seda ja kõik kindlustusseltsid mainisid intervjuude käigus, et ootavad politseilt liiklusõnnetuste registri arendamist selle osas.

Mitu kindlustusseltsi tõi välja, et isegi siis, kui politsei enam sündmuskohal ei käi, võiks alles jääda liiklusõnnetuse registreerimise kord telefoni teel – praegusel kujul Häirekeskusele laekunud kõne, tulevikus võimalusel liiklusõnnetuse nõustamisliini vastu võetud kõne. Helistamise teel registreeritud liiklusõnnetuse kontrollimist pidasid kindlustused vajalikuks, sest kõnes fikseeritud detailid võivad aidata kaasa kahjukäsitluse otsuse langetamisele ja hoida ära kindlustuspettuseid. Üks kindlustus tõi näiteks olukorra, kus õnnetuse osapooled üritavad kindlustusele väita, et õnnetus toimus tegelikult ajast hiljem (liikluskindlustuse leping oli sõlmitud alles pärast õnnetuse toimumist ning seejärel pöörduakse kindlustuse poole kompensatsiooni saamiseks). Häirekeskuse kõnede põhjal oli antud juhul võimalik tuvastada õnnetuse tegelik toimumise aeg ning pettus oli võimalik ära hoida. Seega ootaksid kindlustusseltsid lihtsat ligipääsu muuhulgas neile liiklusõnnetuste teadetele, mis on koostatud telefoni teel.



|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>  | <b>Võib tekkida nõudlus eraõigusliku ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohale reageeriva teenusepakkuja järele (turu arendus uue teenuse näol).</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,5</b> |
| <b>Selgitus:</b> Kuna muudatuse tagajärjel politsei üldjuhul sündmuskohale ei sõida (v.a erandjuhud), võib tekkida vajadus erasektori teenusepakkuja järele, kes sõidab vajadusel õnnetuspaigale osalisi nõustama. Sellega tekiks turule uus erasektori teenus.  |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,2</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,1</b>  |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,3</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,6</b>  |                              |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„Politsei teenust ei saa asendada eraettevõtte - eraettevõttel ei saa kunagi olema sama autoriteeti, õigusi ega võimalusi. Kui ka teenusepakkujaid tekiks, on küsimus, kas keegi seda teenust tellida soovib. Kui ka soovib, siis ei saa olla kuidagi positiivne see, et senise tasuta teenuse asemel tekib inimese jaoks teenus, mille eest ta peab maksma.“</p> <p>„Tagajärg on suur eelkõige märkimisväärse kaasneva kulu tõttu.“</p> <p>„See mõju ei ole positiivne, sest tähendab täiendavat kulu klientidele.“</p> <p>„Tekib, aga kas see on õigustatud? Ei tundu mõistlik. Neil puuduvad politseil olevad õigused. Vaidluste jaoks peaks olema nt nõuandetelefon, kui kokkuleppele ei saada, läheb sündmuskohale politsei.“</p> <p>„Kindlustusseltside ja klientide jaoks on sellel pigem negatiivne mõju iseloom, sest hetkel on see tagatud politsei poolt ja maksumaksja rahade eest. Uue teenuse loomisel tuleb see klientidel täiendavalt kinni maksta.“</p> <p>„Kindlustuspolitseid ei saa tekkida, kuivõrd rahakulu tagamaks 24/7 võimekust nii Hiiumaal kui ka Narvas puudub. See jätab aga kaugemate piirkondade kodanikud veelgi rohkem abitusse olukorda.“</p> <p>„Sisuliselt nn kindlustuspolitsei loomine. Majanduse elavnemist võib ju olla, kuna on vaja luua tervet Eestit 24h kattev struktuur. Esiteks on sellise üksuse loomine kallid. Suureneb seltside kulu liikluskindlustusele ja kinni maksab selle LK tarbija - kindel surve hinnatõusule. Teiseks võetakse ilmselt ühe vähesed praegu politseis töötavad asjatundjad. Seega nõrgeneks politsei kompetents raskemate, politsei kaasamist vajavates juhtumistes.“</p> <p>„Erasektori vastav teenus on oluliselt kulukam. Kui sellist teenust osutaks mõne kindlustusandja esindaja, siis tekib õnnetuse osapooltel küsimus tõendite kogumise erapooletuses.“</p> <p>„Miks on vajalik uus erasektori teenus ning kindlustusseltsid ei võiks seda teenust ise osutada? Mina näeksin, et teenust osutabki kindlustusselts.“</p> <p>„Kui tekib, siis pigem suurematesse linnadesse ning sõltub ka kindlasti inimeste majanduslikust käekäigust, kuna see saab olema kindlasti tasuline.“</p> <p>„Taaskord näen, et personali hakatakse värbama politsei hulgast. Selle tulemusena riik kaotab.“</p> |  |                              |

Kindlustusandjad ei pea oluliseks õnnetuse sündmuskohale reageerimise erateenuse tekkimise tõenäosust ja mõju. Riigiasutused hindavad, et taoline teenus võib küll tekkida, aga selle tagajärgi ei nähta väga olulisena.

Varasemalt on taolist teenust pakkunud näiteks eraettevõtte Roheline laine (greenwave.ee). Teenuse all on peetud silmas võimaluse loomist, et õnnetuse osalised võivad soovi korral kutsuda kohale kolmanda osapoole, kas aitab õnnetuse asjaolusid selgitada ja tõendeid koguda. See tähendab, et kui isikud arvavad, et vajavad varalise kahjuga õnnetuse puhul nõustamist ja on valmis teenuse eest tasuma, võib taoline teenus turul välja areneda. Alternatiivne võimalus on, et õnnetuse lahendamise teenuse kohale kutsumine kuulub näiteks liikluskindlustuse lisateenuste (või kaskokindlustuse paketi) hulka ning kui kliendid taolise teenuse võimalust soovivad, on neil võimalus selline pakett valida. Senised taolise teenuse pakujad pole saanud piisavalt nõudlust, kuna sisuliselt on politsei osutanud sama teenust tausta. Alternatiivne variant oleks osapooltel ise teenuse eest tasumine –näiteks lisanõudega, et kulud kannab osapool, kes osutub õnnetuse põhjustamise süüdlaseks. See võiks motiveerida osapooli enne täiendava abi kutsumist tõsiselt kaaluma, kas nad on õnnetuse põhjustanud ning võiksid teenuse eest maksmise asemel kokkuleppega nõustuda.

Erateenuse nõrkus võib olla regionaalne piirang, mis tähendab, et teenus toimiks tõenäoliselt suuremates linnades ja poleks kättesaadav 24h kõigis Eesti piirkondades. Samas praegu pakutakse kaskokindlustuse klientidele ööpäevaringset puksiiriabi teenuse võimalust. See tähendab, et üleriigiline 24h erateenuse võrgustik on olemas ning selle juurde võib nõudluse korral arendada ka õnnetuse nõustamise teenuse.

Teine piirang võib olla, et erateenuse osutajal poleks politseiga sarnast autoriteeti ja volitusi. Selle piirangu vastu räägib asjaolu, et täna on juba mitmed korrakaitsega seotud teenused delegeeritud näiteks turvafirmadele või munitsipaalpolitseile, kes oma tegevuse piires saavad ülesannete täitmisega hakkama. Samuti soovitatakse näiteks Rootsi liiklusõnnetuse käitumisjuhistes inimestel ise pöörduda sündmuskohal võimalike tunnistajate poole ja panna kirja nende kontaktid. Seega pole sündmuskohal vajalike toimingute teostamine piiratud politsei õiguste või väljaõppe olemasoluga.

|   |  |                              |
|---|--|------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>   | <b>Kaskokindlustuse klientide arv võib kasvada</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,1</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Kuna inimeste enesekindlus õnnetuskohal omal käel politseita tegutsemise osas võib olla piiratud, võivad mõned inimesed otsustada täiendava kaskokindlustuse kasuks. Samuti võivad kaskokindlustuse täiendavalt valida need kliendid, kes saavad õnnetuses osalemise kogemuse ja soovivad oma turvatunnet suurendada. Tulemuseks on suurem riskikate turul.</p>   |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>0,8</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,3</b>      |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>0,9</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang :<br><b>1,2</b>     |                              |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„Kindlasti tuleb arvestada, et ka kaskokindlustuse juhtumi lahendamisel on täna vajalik teatud juhtudel politsei poolt ühiskonnale pakutav teenus.“</p> <p>„Võib kaasneda ka kaskokindlustuse hinnatõus, kaskokindlustuse juhtumite arv võib tõusta.“</p> <p>„Need kellel ei ole raha praegu kaskot sõlmida, ei oma seda raha kindlasti ka hiljem, kui politsei keeldub kohale tulemast. Selline samm muudab aga halval järjel olevate isikute varalise seisuga veelgi halvemaks.“</p> <p>„Ei usu. Liisitud ja uuematel sõidukitel on kasko niigi pea kohustuslik. Vanemate sõidukite kindlustusmaks on enamasti tavakliendile liiga kõrge. Pealegi kaotab sellisel juhul liikluskindlustus oma mõtte.“</p> <p>„See on nii subjektiivne ja sõltub inimesest, kas tehakse täiendav kaskokindlustus või mitte, ja seda ei tehta kindlasti mitte ainult liiklusõnnetuste tõttu.“</p> <p>„Suures ulatuses kindlasti see uusi kliente kaskokindlustusele ei too. Kindlasti on seltse, kes proovivad läbi selle muudatuse oma tooteid müüa, kuid paljuski sõltub selle edukus sellest, kui asjalikult suudavad seltsid varakahudega liiklusõnnetusi professionaalselt lahendada.“</p> <p>„Ei saa täpselt aru, kuidas see tänase olukorraga võrreldes erinev olukord on ehk kuidas kaskokindlustus aitab liiklusõnnetuse kontekstis enesekindlust suurendada ehk kuidas see on seotud võimaliku muudatusega, et politsei enam õnnetuskohale ei tule.“</p> |  |                              |

Kaskokindlustusega on Eestis kaetud ligi kolmandik sõidukitest<sup>38</sup>. Täiendava kaskokindlustuse ostmise olemine ühelt poolt pehmemad meede inimeste jaoks, kes muretsevad liiklusõnnetuse sündmuskohal hakkama saamise pärast muutunud olukorras, kus politsei ainult varalise kahju korral üldjuhul välja ei sõida. Kindlustusandjatele oleks võimalik mõju majanduslikus mõttes positiivne ning tagaks suurema riskikatte turul.

Nagu hinnangutest näha, ei usu kindlustusseltsid, et muudatuse korral kasvaks oluliselt kaskokindlustuse klientide arv. Ka riigiasutuste esindajad hindavad seda võimalust pigem tagasihoidlikuks.

<sup>38</sup> Allikas: <https://tarbija24.postimees.ee/3848129/eestlane-kindlustab-pigem-oma-auto-kui-kodu>

## Sotsiaalsed mõjud

### Negatiivsed sotsiaalsed mõjud

|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Negatiivne mõju:</b>   | <b>Leibkondade kulutused liikluskindlustusele võivad kasvada.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,2</b>                  |
| <b>Selgitus:</b> Muudatuse tagajärjel võib liikluskindlustuse makse tõusta. Mõnede leibkondade jaoks võib hinnatõusuga kohanemine olla keeruline ja toimetulek võib halveneda.  |   |   |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |   |   |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,6</b>  |   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,7</b> |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |   |   |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,5</b>  |   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,0</b> |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |   |   |
| <i>„Kuna kulud kindlustussektorile suurenevad, mistõttu suurenevad ka maksed.“</i>  |   |   |
| <i>„Siinkohal tekib küsimus, miks peaks üldse kindlustusmakse tõusma? Kas mitte tänane makse ei peaks/võiks antud teenust sisaldada.“</i>   |   |   |
| <i>„Usutavasi neid seltse on, kes muudatuse põhjendusel hindasid tõsta soovivad. Kui sellega kõik seltsid kaasa lähevad, siis hinnatõus paratamatu.“</i>  |   |   |
| <i>„Üks olulisemaid mõjusid. Liikluskindlustuse hinna tõusul ja liikluskindlustuseta sõidu vahel on otsene seos. Seda tuleks kindlasti analüüsida ja arvestada, et kindlustuseta sõitmine võib sagedana, millega omakorda kaasnevad mõjud.“</i> |   |   |

Liikluskindlustuse hinnatõusu on vastajad pidanud kõige negatiivsemaks sotsiaalseks mõjuks. Samas on teada, et kuna liikluskindlustuse keskmine makse on viimastel aastatel püsinud sarnase taseme juures, aga kindlustuse majandustulemus on olulises kahjumis, võiks arvata, et kindlustusseltsidel on paratamatult vajadus mõningaseks hindade tõstmiseks (2016. aasta andmete kohase 9,7 miljoni euro suurust sektori kahjumi katmiseks oleks vaja liikluskindlustuse keskmist hinda tõsta 12%). Seega võimalik hinnatõus võib, aga ei pruugi olla esmatähtsalt seotud käesoleva mõjuanalüüsi temaatikaga. Samal ajal on selge, et 10 konkureeriva ettevõttega liikluskindlustuse turul on võrdlemisi tugev hinnakonkurents, sest liikluskindlustus on standardne teenus, mille ostu puhul teeb klient täna sageli valiku peamiselt madalama hinna alusel.

Vaadeldes liikluskindlustuse kulustruktuuri<sup>39</sup>, siis selgub, et kindlustusseltside kahjuhüvitiste suhe saadud kindlustusmaksetesse on ligikaudu 80%. Kui lihtsustatult eeldada, et see suhe (80% hüvitised ja 20% muud kulud) on aastate peale tasandatud stabiilne ning pikaajaliselt ei saa sektor olla kahjumlik, siis 80 miljoni kogutud liikluskindlustusmaksete puhul oleks sektori koguhüvitised 64 miljonit eurot ning tegevuskulud 16 miljonit eurot.

<sup>39</sup> LKF, 2016. aasta liikluskindlustuse majandustulemused  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2016\\_4Q%28v2%29.pdf?545](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2016_4Q%28v2%29.pdf?545)  
 FI kahjukindlustuse kahjusuhted [http://www.fi.ee/koond/kahju\\_suhted.php](http://www.fi.ee/koond/kahju_suhted.php)

Hetkel ei ole võimalik usaldusväärset hinnata, kas ja kui suures ulatuses kindlustusandjate kulud või liikluskindlustushüvitiste ebaõiged väljamaksete võimaliku muudatuse tagajärjel kasvaksid. Mõjuhinnangute keskmise tulemusena hinnati kindlustusseltside kulude kasvu skooriga 2,4 (sh kindlustusseltside hinnang 2,7) ja hüvitiste väljamaksete kasvu skooriga 1,9 (sh kindlustusseltside hinnang 2,4)<sup>40</sup>.

Kindlustusseltside täiendav kulu liikluskindlustuste hüvitiste väljamaksetest saab tekkida ainult pettuse juhtumite suurenemise ning selliste süüdlast tuvastamata lahenduste korral, kus mõlemale liiklusõnnetuse osapoolle makstakse kahjud suures ulatuses välja. Olukorrad, kus hüvitis makstakse välja valele osapoolle ning kannatanule hüvitis jääb välja maksmata, ei mõjuta oluliselt väljamaksete kogusummat. Võimalike pettuste suurenemise või topelt-väljamaksete rahalist mõju ei ole võimalik usaldusväärset hinnata.

Kindlustusseltside täiendav tegevuskulu saab tekkida ühekordsetest protsessi ümberkorralduste kuludest (koolitus, IT lahendused vms) ning jooksev kulu lisanduvatest tegevustest. Rõhutame taaskord, et muudatus ei eelda kindlustusseltside poolt sündmuskohale väljasõitu ning vastava valmisoleku tagamiseks kallite struktuuride ülesehitamist. Samuti mõjutab muudatus suuresti vaid kahjukäsitluse protsessi tegevuskulusid, mitte kogu liikluskindlustusega seotud tegevuskulusid tervikuna (nt müügitgevus, finants jms). Tegevuskulude kasvu rahalist mõju ei ole võimalik usaldusväärset hinnata.

Seega saame liikluskindlustuse võimalikku kallinemist vaid näitlikustatud numbritega modelleerida. Kui näiteks eeldada, et liikluskindlustuses on pettuslike väljamaksete maht täna 1%<sup>41</sup> ning muudatuse tagajärjel pettuste maht suureneks 20% võrra, siis oleks täiendav väljamaksmisele minev liikluskindlustushüvitis suurusjärgus 1% x 20% x 64 miljonit eurot ehk **0,1 miljonit eurot**. Kui eeldada, et kahjukäsitluse kulud moodustavad näiteks 30% kogu liikluskindlustuse tegevuskuludest ning muudatus toob kahjukäsitlusprotsessile kaasa 10% täiendavat ajakulu, siis oleks täiendav tegevuskulu suurusjärgus 30% x 10% x 16 miljonit eurot ehk **0,5 miljonit eurot**.

Ülaltoodud illustratiivse näite puhul suureneks kindlustusandjate kogukulu **ligikaudu 0,6 miljoni euro võrra** aastas, mille katmiseks oleks vaja ligikaudu 0,8% liikluskindlustuse hinnatõusu. Rõhutame, et tegemist on illustreeriva näitega, mille ainsaks eesmärgiks on anda edasi võimalike muutuste mõju ulatust kindlustusseltside kogukuludele.

Lisaks ei moodusta liikluskindlustuse kulu leibkondade väljaminekutest olulist osa – 2016. aasta keskmine liikluskindlustuse makse suurus oli 112€ aastas. Illustreerivalt tähendaks ülaltoodud 0,8% hinnatõus liikluskindlustuse väljaminekute suurenemist ca 0,9€ aastas, mis moodustab keskmisest netopalgast vähem kui 0,01%.

<sup>40</sup> Detailsemad tulemused on kajastatud mõjude „Muudatusega kohanemine võib nõuda kindlustusseltsidelt täiendavat ressursi“ ning „Liikluskindlustuse hüvitiste väljamaksete hulk ja suurus võivad tõusta“ all.

<sup>41</sup> Ühendkuningriikide kindlustussektori hinnangul tuvastatakse kindlustuspettustest ligikaudu 50% (<https://www.abi.org.uk/products-and-issues/topics-and-issues/fraud/>). Eestis tuvastatakse liikluskindlustuste pettuseid ligikaudu 150 juhtumit aastas. Kasutades sama 50% tuvastusmäära, võib eeldada, et aastas pannakse toime ca 300 pettust. See moodustab kogu liikluskahju juhtumitest ca 1%. Seega kasutame ka oma indikatiivses näites sarnast 1% määra.

|   |   |                              |
|---|---|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>   | <b>Mõnedel juhtudel võivad inimesed õiglase suurusega kahjuhüvitisest ilma jääda.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,0</b> |
| <b>Selgitus:</b> Juhul kui inimesed ei kogu sündmuskohal piisavalt tõendeid ja kontaktinfot, ei suuda vastaspoole ebaõigele argumentatsioonile vastu seista või lepivad kokku vales ja endale ebasoodsas lahenduses, võivad teatud inimesed jääda ilma õiglase suurusega kahjuhüvitisest. |   |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,9</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,1</b>   |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,6</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,5</b>   |                              |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |   |                              |
| <i>„Süülisuse selgitamine on keerulisem, mistõttu ei pruugi kannatanu saada hüvitist õiglates mahus.“</i>   |   |                              |
| <i>„Mitte võivad vaid kindlasti jäävad.“</i>  |   |                              |
| <i>„Kui faktilised asjaolud jäävad välja selgitamata või on tõendid olulises osas vastuolus, siis väärinfo (eksklike tõendite) tõttu ei saa õigustatud isikud hüvitist.“</i>  |   |                              |
| <i>„Täna on inimesed samasuguses olukorras, seega eraldi mõjuna välja ei tooks. Lisaks peaks sündmuskoha fikseerimine osapoolte poolt (äpi lahendus, kindlustusblanketi täitmine) minimeerima antud võimalust, et hilisem lahendus kujuneb inimesele ebasoodsaks.“</i>                    |   |                              |
| <i>„Võib nii juhtuda, kui enda eest ei seista ja kõiki loodud variante otsusega mittenõustumisel ei kasutata.“</i>  |   |                              |
| <i>„Mõju oleneb ilmselt sellest, kas eraõiguslikult hakatakse pakkuma alternatiive ehk kas kindlustusandja/partner on võimalik sündmuskohale kutsuda.“</i>  |   |                              |

Kaalutava muudatuse korral põhineksid kahjukäsitluse otsused suuremal määral sellel, milliseid asitõendeid on sündmuskohal kogunud õnnetuse osapooled. Näiteks Rootsi käitumisjuhistes liiklusõnnetuse osalejatele rõhutatakse, et osalejatel tuleb sündmuskohal koguda võimalikult palju informatsiooni, sest see on nende enda huvides, kuna aitab kaasa kiirema kahjukäsitluse otsuse tegemisele ning õiglase hüvitise saamisele.

Toodud mõju realiseerumine on teatud ulatuses võimalik, aga sellist riski on võimalik maandada, muuhulgas näiteks tehes selgitustööd, miks on inimeste enda huvides võimalikult põhjalik asjaolude dokumenteerimine ja tõendusmaterjali kogumine ning kuidas seda parimal moel teha. Nagu hindajate kommentaaridest näha, siis praktilises mõttes võib sündmuskohal tõendite kogumisele ja salvestamisele aidata kaasa võimaliku muudatust toetava meetmena loodav nutirakendus.

|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Teatud ühiskonna liikmete hakkama saamine liiklusõnnetuse olukorras võib halveneda.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,9</b> |
| <p><b>Selgitus:</b><br/>Kuna politsei sündmuskohale kutsumise võimalus oleks piiratum, peavad inimesed rohkem tõestama, et politsei reageerimine on hädavajalik. Seega võib halveneda nende inimeste olukord õnnetuse situatsioonis, kes küll objektiivselt vajavad politsei abi ja kellele jääb endiselt politsei kutsumise võimalus (nt liikumispuudega juht), aga näiteks ei tea oma õiguseid ja kohustusi või ei suuda olukorda piisavalt kirjeldada.</p>  |  |                              |
| <p><b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b></p>  |  |                              |
| <p>Kindlustuste keskmine hinnang:</p> <p style="text-align: center;"><b>2,4</b></p>  | <p>Riigiasutuste keskmine hinnang:</p> <p style="text-align: center;"><b>1,5</b></p>       |                              |
| <p style="text-align: center;"><b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b></p>   |  |                              |
| <p>Kindlustuste keskmine hinnang:</p> <p style="text-align: center;"><b>2,4</b></p>  | <p>Riigiasutuste keskmine hinnang:</p> <p style="text-align: center;"><b>1,5</b></p>       |                              |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p>  |  |                              |
| <p>„Lisaks vajavad kindlasti abi osalised, kes teineteise keelt ei mõista ega tunne meie kombeid - peamiseks riskirühmaks on siin lisaks kommentaaris välja toodule välismaalased.“</p> <p>„Mõju ulatus oleneb sellest, kui hästi töötab plaanitav tugiliin. Kui trahvi saamise oht ära kaob, siis mis on need head argumendid süülisuse tunnistamiseks, ma hetkel ei tea.“</p> <p>„Kindlasti. Täna ei saa paljud aru, mis on liikluskindlustus ja mida see katab.“</p> <p>„Inimesed võivad pärast õnnetust olla sellises ärevusseisundis, kus nad ei suuda adekvaatselt reageerida.“</p> <p>„Siinkohal ma ei näeks probleemi, et osapooled ei suuda olukorda piisavalt kirjeldada, sest nii 112 kui nõuandeliin peavad sündmuse asjaolude väljaselgitamiseks esitama vastavaid küsimusi, mis suunava inimest olukorda kirjeldama. Kui nt üks osapool on oma puudest tulenevalt abitus seisundis, siis see tuleb ka kõne menetlemisel kõne käigus välja. Siinkohal on kindlasti oluline vastastikune info liigutamine suunal 112-nõuandeliin, ning teadlikkus kriteeriumitest, millal on tegemist politseisündmusega ja millal nõuandeliini pädevusse jääva teatega. Kui väljatoodud näite põhjal (osapool puudega) peaks laekuma nõuandeliinile, siis suunatakse kõne 112-le. Samamoodi ka vastupidises olukorras, kus teade, mis ei kuulu politseipädevusse suunatakse 112 poolt nõuandeliinile.“</p> <p>„Tänasega võrreldes tuleks osapooltel edaspidi paljuski ise hakkama saada ning muudatuse alguses kindlasti ka harjumus suurem teha mida iganes, et politsei siiski tuleks sündmuskohale. Usutavasti oleks tegemist alguse nähtusega.“</p> |  |                              |

Toodud riski on võimalik maandada, tehes liikluskindluse klientidele põhjalikumad selgitustööd, millised on nende kohustused ja õigused õnnetusejärgses olukorras. Samuti jääks kavandatava muudatuse korral alles politsei reageerimine sellistele õnnetuskohtadele, kus osalejad tulenevalt objektiivsetest asjaoludest (näiteks füüsiline puue) pole ise võimelised asjaolusid lahendama.

Juhul kui kaob nõue õnnetuse asjaoludes kokku leppimiseks sündmuskohal, võib pingete tase õnnetuskohal pigem väheneda. Osapooled poleks sel juhul niivõrd konfliktises olukorras, vaid saaksid vaidluse lahendamise asemel keskenduda asjaolude registreerimisele ja tõendite kogumisele. Mõju on seotud ka positiivse aspektiga, et võimaliku muudatuse tulemusena võib inimeste iseseisev õnnetuse olukorras hakkama saamine paraneda.



## Positiivsed sotsiaalsed mõjud

|   |  |                                    |
|---|--|------------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>   | <b>Leibkonnad võivad teatud juhtudel liikluskindlustuse hüvitise varasemast kiiremini kätte saada.</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>1,4</b> |
| <b>Selgitus:</b> Kuna kindlustusseltsid ei suhtle enam info vahetamiseks politseiga, võib kindlustusotsuste tegemine kiireneeda. Asjaajamist võib inimeste jaoks olla vähem, kuna politseiga menetluse osas suhtlemine jääb ära. Õnnetuste tagajärgede likvideerimine, sh näiteks sõiduki töökorda saamine võib kiireneeda. |  |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  | <b>0,8</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
|   |  | <b>2,0</b>                         |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  | <b>0,9</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
|   |  | <b>2,0</b>                         |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |  |                                    |
| <i>„Otsuse vaidlustamise korral pikeneb käsitlemise aeg märgatavalt, õiglase hüvitise saamise eesmärgil võib protsess pikeneda.“</i>  |  |                                    |
| <i>„Politseiga suhtlemise ajakulu on olematu võrreldes selle ajakuluga mis kaasneks siis, kui peaks kõiki tõendeid ise koguma hakkama. Seda enam et kindlustusselts ei saa sündmust taas-rekonstrueerida kui sündmuskohal ei ole piisavalt tööd tehtud ja tõendeid kogutud.“</i>  |  |                                    |
| <i>„Politsei menetleb juhtumit siis, kui osapooled ei jõua kokkuleppele. Kui kokkulepet ei saavutata, siis on osapooled asjaoludes eriarvamusel. Erimeelsuste ületamine on keeruline ning teinekord võimatu - emb-kumb õnnetuse osaline vaidlustab siis kindlustusandja otsuse.“</i>  |  |                                    |
| <i>„See saab tulla üksnes seetõttu, et seltsid teavad, et neil ei ole võimalust enam politseilt mingeid täiendavaid tõendeid küsida/saada ning seetõttu teevad otsuse lihtsalt kiiremini.“</i>  |  |                                    |
| <i>„Pigem eeldaks, et kahjukäsitluse aeg võib pikeneda.“</i>  |  |                                    |

Nagu hinnangutest näha, siis riigiasutuste hinnangud sellele, et kahjukäsitluse protsess võib muutuda kiiremaks, on keskmiselt positiivsed. Kindlustusandjad hindavad positiivset mõju madalaks.

Kahjukäsitluse protsessi võivad kiiremaks ja lihtsamaks muuta kaalumisel olevad toetavad meetmed. Näiteks nutirakenduse kasutamise korral võiksid kindlustusettevõtted saada oma kliendilt otse fotod, videod ja muud kirja pandud tõendid sündmuskohalt ning jääks ära teabepäringute esitamine ja infovahetus politseiga. Samuti võib mõne kindlustusseltsi puhul otsuse tegemist kiirendada kahjukäsitluse protsessipõhimõtteline muutmine lühemaks ja lihtsamaks, kuivõrd intervjuudest kindlustusseltsidega tuli välja, et mõne ettevõtte hinnangul on osade turuosaliste kahjukäsitlus täna ebamõistlikult pikk ja ajamahukas.

## Mõjud sisejulgeolekule

### Negatiivsed mõjud sisejulgeolekule

|                         |   |                              |
|-------------------------|---|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b> | <b>Liiklusõnnetuste sündmuskohal avaliku korra ja liikluskorralduse tagamine võib halveneda</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,1</b> |
|-------------------------|---|------------------------------|

**Selgitus:** Kuna Häirekeskuse teavitamiste arv muudatuste tulemusel väheneb ja politsei sündmuskohale reageerimiste arv väheneb, siis võib tekkida rohkem ohuolukordi liiklusõnnetuste sündmuskohal. See tähendab, et õnnetuse tagajärjel tekkinud konfliktid või probleemid liikluskorralduses võivad tuua kaasa ohu avaliku korra tagamisele sündmuskohal, kus politsei ei saa ohust teada või jõuab kohale oluliselt hiljem.

#### MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:

Kindlustuste keskmine hinnang:

**2,8**

Riigiasutuste keskmine hinnang:

**1,4**

#### MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:

Kindlustuste keskmine hinnang:

**2,6**

Riigiasutuste keskmine hinnang:

**1,6**

#### Hindajate kommentaarid:

„Kui osalised ise hakkavad liiklust korraldama, on väga suur oht, et tekib täiendav kahju.“

„Kui osapooled süülisuses kokkuleppele ei saa ning teavad, et ka hiljem kindlustuses jutud lahknevad, võivad osapooled seetõttu omavahel veelgi suurema tõenäosusega füüsilisse konflikti sattuda.“

„Usun, et selliseid olukordi kindlasti leiab aset, kuid mingit massi sellega ei kaasneks.“

„Jah. Politsei jõuab sündmuskohale operatiivsõiduki eeliseid kasutades. Erafirmal selline õigus puudub ja kui on ummik tekkinud, siis ei pruugi ta kohale saadagi.“

„Siinkohal ei looks seost politsei teavitamise ja liiklusõnnetuse ohuolukordade näol. Kui osapoolte vahel tekib konflikt, siis teatakse väga hästi, kuhu helistada. Lisaks võib helistajaks alati olla ka mööduja, kes häirivast/ohulikust sõnelusest teada annab.“

Hinnangutest paistab, et riigiasutuste esindajad hindavad negatiivset mõju oluliselt madalamalt kui kindlustusandjad. Siinkohal tasuks pidada oluliseks sisejulgeoleku tagamisega vahetult seotud asutuste, politsei ja Siseministeeriumite hinnanguid, kes moodustavad riigiasutuste poolsetetest hindajatest suurema osa Justiitsministeeriumi ja Rahandusministeeriumi hindajate kõrval.

Toodud risk võib küll realiseeruda, aga puudutaks tõenäoliselt pigem üksikuid olukordi. Seda põhjusel, et politsei jääks ka kavandatava muudatuse korral reageerima neile sündmuskohtadele, kus on vajalik avaliku korra tagamine ning liikluse ümberkorraldamine. See tähendab, et Häirekeskuse ja politsei hea koostöö korral saaksid keerulised olukorrad liiklusõnnetuse sündmuskohal endiselt tänasega võrdselt politsei tähelepanu.

|  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Politsei maine ja elanike turvatunne võivad langeda</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>1,7</b> |
| <b>Selgitus:</b> Kuna politsei reageerimine varalise kahjuga liiklusõnnetustele väheneb, võib tõusta kodanike rahuolematust, halveneda turvatunne ning usaldus politsei vastu.   |  |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |  | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>2,6</b>   |  | <b>0,9</b>                         |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |  | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>2,5</b>   |  | <b>1,0</b>                         |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |  |                                    |
| „Politsei ülesanne liikluses on ära hoida õnnetusi. Kui õnnetuse aset leidmisel loobub politsei inimeste aitamisest, mõjutab see ääretult negatiivselt politsei kuvandit ning süvendab arvamust, et politsei on riigi poolt ellu kutsutud üksnes trahviraha kogumiseks.“   |  |                                    |
| „Ei saa enam toetuda sellele, mis seadusega ette nähtud on. Tugevama õigus võib hakata rolli mängima.“   |  |                                    |
| „Sõltub pigem kommunikatsioonist.“   |  |                                    |
| „Kui ühiskond teab, et politsei enam sellistele sündmustele ei reageeri, siis ma ei näe et siinkohal usaldus politsei vastu langeks. Lisaks jääb inimesele ju alati võimalus politsei kohale "nõuda".“   |  |                                    |
| „Kindlasti neid inimesi on, kelle silmis maine langeb. Kuid kui suudetakse selle võrra rohkem panustada kuhugi mujale kuis "pigistab", siis ei ole mõju suur.“   |  |                                    |
| „Enne võimalikku süsteemi kardinaalset muutmist tuleks alternatiivsete võimalustena kaaluda mõjude osas välja toodud positiivse mõjuna hinnatud meetmete integreerimist tänasesse süsteemi, eesmärgiga politsei aega kokku hoida (nt nõustamisliin, veebi/mobiilirakendus, Häirekeskuse töötajate koolitamiseni ning juhendmaterjalide väljatöötamine).“ |  |                                    |

Negatiivse mõju hinnang on keskmine, sealjuures hindavad kindlustusandjad mõju olulisust mitu korda suuremaks, kui riigiasutuste esindajad.

Tõenäoliselt sõltub riski realiseerumine inimeste muutusest teavitamise tulemuslikkusest. Juhul kui elanikkond on planeeritava muudatusega kursis ja see on hästi põhjendatud võib arvata, et politsei usaldusväärsus võib jääda sama heale tasemele. Politsei maine võib küll langeda üksikute inimeste silmis, kelle silmis oleks politsei väljasõit nende liiklusõnnetuse sündmuskohale olnud vajalik.

|   |   |                              |
|---|---|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>   | <b>Kindlustuseta sõidukite hulk võib tõusta</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,3</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Kuna muudatusega võivad tõusta leibkondade kulutused liikluskindlustusele, võib hinnatõus vähendada teatud inimeste võimalusi või valmisolekut tasuda kohustusliku liikluskindlustuse eest.</p>   |   |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,5</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,0</b>   |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,6</b>  | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,2</b>   |                              |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p> <p>„Olenevalt kindlustusmaksest ja selle mõjust leibkonna sissetulekule.“</p> <p>„Kordan eeltoodut - milleks peaks liikluskindlustusmaks üldse tõusma.“</p> <p>„Eks kõik sõltub sellest, mis osas hinnatõus tuleb (kui üldse tuleb) ning tõhustada järelevalvet (mitte politseilist).“</p> <p>„Üks olulisemaid mõjusid meie hinnangul.“</p> |   |                              |

Liikluskindlustuseta sõidukite hulga suurenemine oleks mõjuva hinnatõusu korral võimalik. Käesoleva analüüsi kohaselt oleks kaalutava liikluskindlustuse hinnatõus pigem väga väikese mahuga (vt täpsemalt mõju Leibkondade kulutused liikluskindlustusele võivad kasvada.) Arvutuste kohaselt oleks kindlustusandjate võimaliku muudatusega kaasnevate kulude kasvuga seotud hinnatõus kliendile ainult ligikaudu 0,9 eurot aastas, mis moodustab keskmisest netopalgast vähem kui 0,01%. Seega võib arvata, et käesoleva muudatuse raames poleks hinnatõusust tulenev liikluskindlustuseta sõidukite osakaalu tõus tõenäoline.

|   |   |                                    |
|---|---|------------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>   | <b>Liiklusõnnetuste hulk võib kasvada</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>1,1</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Kui varalise kahju põhjustamine liiklusõnnetuse kontekstis poleks enam väärtetu, võib teatud inimestes tekkida karistamatuse tunne, kes suurenenud riskikäitumise tagajärjel hakkavad põhjustama rohkem varalise kahjuga õnnetusi. Liiklusõnnetuste hulk võib tõusta ning ühiskonna kogukulud õnnetustele võivad kasvada. Liiklusohutus või tajutav liiklusohutus võivad halveneda.</p>   |   |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |   |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |   | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>1,4</b>  |   | <b>0,4</b>                         |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |   |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |   | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>1,6</b>  |   | <b>1,0</b>                         |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |   |                                    |
| <p>„Mõju on pigem vähe tõenäoline, küll aga võivad omakasupüüdlikud kliendid aktiveeruda, sest keegi ei tule neid sündmuskohale kontrollima.“</p> <p>„Inimestel võib tekkida karistamatuse tunne. Politsei sanktsioonihirm on see, mis mõjutab liiklejaid õiguskõlalt käituma.“</p> <p>„Ei näe põhjust, miks peaks liiklusõnnetusi selle muudatuse järgselt rohkem toimuma hakkama.“</p> <p>„Ei pea sellise mõju esinemist väga tõenäoliseks. Esiteks on liikluskindlustus vastutuskindlustus ehk hüvitamisele ei kuulu enda sõidukile põhjustatud varaline kahju, kui isik on õnnetuses ise süüdi. Teiseks tuleb arvestada, et liikluskindlustuse seaduse § 53 lõige 1 sätestab, et kindlustusandjal on õigus esitada tagasinõue sõidukijuhile vastu, kui sõidukijuht põhjustas kindlustusjuhtumi tahtlikult.“</p> |   |                                    |

Kindlustusettevõtete esindajad on mõju hinnanud keskmiseks, riigiasutuste esindajad aga madalaks. Kokkuvõttes on mõju koondhinnang madal. Liiklusõnnetuste arvu mõjutavad käesoleva mõjuanalüüsi temaatikast pigem rohkem muud tegurid, muuhulgas näiteks teede ja teehoolduse kvaliteet, ilmastikuolud, liiklejate käitumisharjumused ja teised asjaolud, mis pole seotud käesoleva kaalutava muudatusega. Seega ilmselt ei kasvaks võimalike muudatusega seoses liiklusõnnetuste arv.

## Positiivne mõju sisejulgeolekule

|  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>  | <b>Kodanike iseseisev õnnetuse olukorras hakkama saamise võime võib paraneda</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>1,8</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Kuna inimesed peavad hakkama sündmuskohal rohkem iseseisvalt politsei juhendamiseta toime tulema, võib teavitustöö tulemusena paraneda inimeste teadlikkus oma kohustustest ja õigustest ning üldine ohuolukorras hakkama saamise võime. (Sarnane näide on tuua teiste riikide praktikast, näiteks Hollandis kutsuvad inimesed liiklusõnnetuse korral palju vähematel juhtudel politsei, sest saavad sündmuskohal ise hakkama).</p>  |  |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |  | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>1,1</b>   |  | <b>2,6</b>                         |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |  | Riigiasutuste keskmine hinnang :   |
| <b>1</b>   |  | <b>2,6</b>                         |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |  |                                    |
| <p>„Välisriigi praktika näite toomine ei ole asjakohane. Enamik Eesti elanikkonnast on kujunenud nõukogude ajal, mil struktuuride abi sellistes juhtumites oli iseenesest mõistetav - ei saa nõuda kiiret ümberkasvamist.“</p> <p>„Kui eelneb väga põhjalik eeltöö. Selline teavitustöö on aga väga kulukas.“</p> <p>„Sanktsiooni kaotamine ei suurenda hakkamasaamisvõimet. Politsei saabub sündmuskohale ikkagi ainult siis kui osapooled ei jõua kokkuleppele või kui tekkinud on isikukahju. Sanktsioonihirm sunnib õnnetuse osalistel oma tegevust adekvaatselt hindama ja kahju põhjustajal tunnistama oma süüid. Kui sanktsioonihirmu enam ei ole, siis kokkulepet ei saavutatagi.“</p> |  |                                    |

Nagu vastajate hinnangutest näha on võimalik, et kaalutava muudatusena tulemusena muuhulgas inimeste iseseisev toimetulek õnnetuse olukorras paraneb. Selle positiivse mõju realiseerumise juures mängib olulist rolli inimeste teavitamine liiklusõnnetuse olukorras käitumise nõuetest. Samuti võib õnnetuskohal omal käel toimetulekut parandada toetava meetmena kaalutav liiklusõnnetuse rakendus, mis abistaks ja juhendaks osalisi ning annaks kindluse, et pärast asjaolude fikseerimist ja tõendite esitamist tohivad nad sõidukeid liigutada ning sündmuskohalt ära sõita.

## Mõju elukeskkonnale

### Negatiivne mõju elukeskkonnale

|   |  |                                 |
|---|--|---------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>   | <b>Liiklusõnnetuste sündmuskohal prügi või reostuse likvideerimise kiirus ja kvaliteet võivad halveneda.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,8</b>    |
| <b>Selgitus:</b> Kui Häirekeskust enam varalise kahjuga liiklusõnnetustest ei teavitata ja/või politsei sündmuskohale ei lähe, võib langeda teadlikkus võimalikust keskkonnareostuse ohust ja sellele reageerimise kiirus. Samuti võib viibida õnnetusest tekkinud prügi koristamine (nt sõidukite osad, klaasikillud) ja sellest tekkida täiendavalt ohtlikke olukordi teistele liiklejatele.  |  |                                 |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |  |                                 |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |  | Riigiasutuste keskmine hinnang: |
| <b>2,5</b>  |  | <b>1,1</b>                      |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |  |                                 |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |  | Riigiasutuste keskmine hinnang: |
| <b>2,3</b>  |  | <b>1,3</b>                      |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |  |                                 |
| „Kui info liigub, siis ei tohiks midagi muutuda. Inimesi tuleb julgustada teavitama, ka siis, kui ei ole ise olnud selles osaleja kuidas kui näed, et see võib tekitada kellelgi kahju.“  |  |                                 |
| „Jah, sest politsei ei organiseeri sinna enam kedagi nagu praegu.“  |  |                                 |
| „Nii 112-l kui nõuandeliinil peavad olema teada selged kriteeriumid, millal on tegemist politseisündmusega ja, millal nõuandeliini pädevusse jääva teatega ning kuidas nõuandeliin antud teatega edasi tegeleb (info edastamine vastavatele asutustele/üksustele). Ja siinkohal taaskord vastastikune info liigutamise. Kui nõuandeliinile laekub teade, kus liiklusõnnetuse tagajärjel on reostus, siis tuleb kõne suunata 112-le; Olukord, kus osapooled ei helista mingil põhjusel ei nõuandeliinile ega 112-le ja tegemist on võimaliku reostusega-samas olukorras võime ka täna olla.“ |  |                                 |

Ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuste puhul pole suure prügi või keskkonnareostus tekkimine sageli tagajärjeks, pigem on tegemist kergemate õnnetustega, kus risk elukeskkonna halvendavate mõjude tekkimiseks on väike. Toodud riski maandamisel on muuhulgas oluline roll selgitustööl, kuidas ja kuhu tuleb liiklusõnnetuse osalistel ja teistel liiklejatel teatada (sh Keskkonnainspektsiooni valvetelefon 1313 ja Kohalike omavalistuste abitelefon 1345), kui teel on ohtlik prügi või tekkinud on võimalik oht keskkonnale.



## Mõju riigiasutuste töökorraldusele

### Negatiivsed mõjud riigiasutuste töökorraldusele

|  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Kohtute töökoormus võib tõusta kasvavate vaidluste arvelt</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>1,9</b> |
| <b>Selgitus:</b> Kohtute töökoormus võib tõusta seoses varalise kahjuga liiklusõnnetusi puudutavate vaidluste võimaliku kasvuga. |  |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |  | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>2,4</b>   |  | <b>1,6</b>                         |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |  | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>2,3</b>   |  | <b>1,4</b>                         |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |  |                                    |
| „Vaidluste arv kindlasti kasvab.“  |  |                                    |
| „Kui politsei enda töökoormust kahandab, siis on selge, et kohtute oma suureneb. See on aga riigile kallid lahendus.“            |  |                                    |

Liikluskindlustuse lepitusorgani tööst on teada, et lepitust on tulnud rakendada enam kui 30 000 liiklusõnnetuse juures aastas keskmiselt vaid umbes 150 juhul ehk vähem kui 0,005% õnnetustest. Teadaolevalt puudutab enamik lepitusi varalise kahjuga liiklusõnnetusi. Osapooled võivad pöörduda ka otse kohtusse ilma, et lepitusorgani poole pöördutakse. Edutute lepituste puhul pole täpselt teada, kui paljude puhul jätkati vaidlust kohtus. Kuna lepituse otsus pole osapoolte jaoks siduv, pole võimatu, et kohtusse võivad pöörduda ka lepituseni jõudnud pooled. Teadaolevalt on selliseid liikluskindlustuse hüvitist puudutavaid kohtuvaidluseid, kus vaidlus toimuks süü jagunemise osas äärmiselt vähe, ainult üksikutel juhtudel aastas. Teist tüüpi kohtuvaidlusi on küll liikluskindlustuse hüvitise suuruse või võimaliku kindlustuspettuse osas, aga need jäävad käesoleva mõjude analüüsi ulatusest välja.

Ligikaudu pooled lepitusorgani vaidlused puudutavad hüvitise suurust, mille üle vaidlemine on pigem hõlpsasti lahendatav kolmandast osapooltest eksperdi hinnangu kaasamisega. 2015. aastal alustati 131 lepitust, millest edutult lõppes 36. 2016. aastal võeti töösse 145 lepitust, millest edutult lõppes 47. Seega õnnestub lepitusorganil lahendada keskmiselt ligi 70% vaidlustest. Hinnanguliselt puudutab enamik vaidluseid selliseid juhtumeid, kus politsei pole sündmuskohal käinud.

Vaidluste kasvu hindamise juures on teada, et juhul, kui vaidluste arv peaks suurenema, saab see puudutada väikest osa kõigist liiklusõnnetustest. Seda põhjusel, et käesolev mõjuanalüüs käsitleb ainult neid varalise kahjuga liiklusõnnetusi, mille sündmuskohal on käinud politsei, seega umbes 20% kõigist liiklusõnnetustest. Samuti on varasemast praktikast teada, et lepitusse jõuab liiklusõnnetustest vaid väike osa ning nendest umbes 2/3 lahendatakse lepitusorganis. Seega on võimalik, et vaidluste arv tõuseb, kuid kasvu täpsem prognoosimine on äärmiselt keeruline. Võttes arvesse, et liikluskindlustuse süü jagunemist puudutavaid kohtuvaidlusi esineb üksikudel juhtudel aastas, ei saa kohtuvaidluste kasv olla kuigi suure mõjuga.

Konkreetse mõju hindamises osas pöörduti eraldi hinnangu andmise palvega ka kohtute poole. Kirja ning täiendava meeldetuletuse hinnangu edastamiseks said kõik maakohud (Harju, Viru, Tartu, Pärnu). Harju

maakohus loobus hindamises osalemisest ning Tartu maakohtult vastust ei laekunud. Oma hinnangu konkreetse mõju osas andsid kohtunikud Viru ja Pärnu maakohtutest.

Üks maakohtunik on teemat kommenteerides hinnanud, et võimalike muudatuse korral kohtute töökoormus vaidluste lahendamisel tõenäoliselt ei kasvaks. Seda põhjusel, et politsei osalemine juhtumis võib vaidluseid muuta veel keerukamaks. Näiteks juhtum, kus politseinik märgib oma menetluskäikides sõidukite nähtavad välised vigastused. Hiljem (näiteks auto põhjalikumal uurimisel töökojas) selgub, et vigastusi on oluliselt rohkem ja kahju suurem. Vastaspool aga viitab politseimaterjalidele ja keeldub rohkemat hüvitamast. Sellist liiki vaidlusi oleks vähem, kui politsei poleks taolisi väliseid vigastusi üles märkinud. Teine kohtunik on kohtuvaidluste võimalikku kasvu tõenäosust ja mõju hinnanud keskmiseks („2“).

Kohtute töökoormuse hindamisel on oluline panna tähele, et juhul, kui politsei enam suuremat osa varalise kahjuga liiklusõnnetustest ei menetleks, jääksid ära need juhtumid, mille raames süüdi mõistetud osapool pöördub politsei otsuse või oma karistuse määra vaidlustamiseks kohtusse. Taoliste vaidluste arvu näitlikustamiseks on võimalik kasutada Politsei Põhja prefektuuri andmeid, mis puudutavad juhtumeid Harjumaal ja Tallinnas. Kuna suurem osa liiklusõnnetusi toimub selles piirkonnas, siis annavad arvud vaidluste hulgast üldise ettekujutuse kogumahust – tegelikult on üle Eesti taoliste kohtuvaidluste arv igal aastal suurem. 2016. aastal esitati Põhja prefektuuris kohtuvälise menetleja otsuse peale vaidlusi kohtusse liiklusõnnetuste osas 162 korral, neist karistuse kergendamist taotleti 64 ja tühistamisi 98 korral. Need kohtuvaidlused jääksid muudatuse rakendamise korral ära.

Kokkuvõtteks võib öelda, et kuigi vastajad on hinnanud võimalikku kohtuvaidluste kasvu olulise mõjuna, võib kõigi liiklusõnnetusi puudutavate tsiviilmenetluse arv tõenäoliselt enam-vähem sarnasele tasemele jääda – ühest küljest küll liiklusõnnetuse süüdlase selgitamise vaidluste arv või mõnevõrra kasvada, kuid teisalt jääksid ära politsei menetlusotsuseid puudutavad kohtuvaidlused.

|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Uues korralduses võivad tekkida politsei nn valereageerimised sündmuskohale, mis on näiteks ajendatud helistava isiku teadlikust valest</b> | <b>Koondhinnang:<br/>1,8</b> |
| <p><b>Selgitus:</b> Kodanikud võivad muudatuse järel politsei sündmuskohale saamiseks kasutada valelikke võtteid nagu alusetud väited kehavigastustest või joobeseisundist. Valelik käitumine võib halvema stsenaariumi korral saada laialt levinud praktikaks, mis ei täida politsei eesmärki vähendada sündmuskohal käimiste ja õnnetuste menetlemise töömahtu.</p>                              |  |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,1</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,4</b>  |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,9</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,6</b>  |                              |
| <p><b>Hindajate kommentaarid:</b></p>  |  |                              |
| <p>„On väga tõenäone, et selline praktika tekibki, sest inimesed on väga leidlikud, kui nad abi vajavad. Näiteks järjekordadest möödasaamiseks arstiabis valetavad inimesed juhtunu asjaolusid ja üritavad leida lahenduse erakorralise meditsiini osakonna kaudu.“</p>  |  |                              |
| <p>„Sotsiaalmeedia vahendusel võib levima hakata ka selline "nõu" andmine, et politsei sündmuskohale tulemiseks ning menetluse alustamiseks tuleb olukorda kirjeldada halvemini kui see tegelikult on.“</p>  |  |                              |
| <p>„Kui ühiskonnas on selge, et politsei sellistele teadetele enam ei reageeri, siis ma ei näe põhjust, miks inimesed peaksid valelikke võtteid kasutama hakkama, sest politsei sündmuskohale tulemine ei ole kodaniku vaates omaette eesmärk. Siinjuures mängib olulist rolli usaldusväärsus kindlustusseltside töö osas; vastasel korral võivad inimesed valelikke võtteid kasutama hakata.“</p> |  |                              |
| <p>„Tuleb arvestada, et telefoni teel ei olegi alati võimalik kõiki asjaolusid selgeks teha, seega ei pruugi tingimata olla tegu "valelike võtetega", vaid nõ piiripealsete juhtumitega. Nt joobeseisundit pole võimalik välisel vaatlusel tõsikindlalt tuvastada jne.“</p>  |  |                              |
| <p>„Tekivad mõttetus vaidlused selles osas, kas peab kohale minema või mitte. Riik versus eraisik, kellel õnnetus on juhtunud. Riik ei tohiks käituda vastutustundetult ning lähtuda vaid politsei huvidest.“</p>  |  |                              |

Intervjuust Häirekeskusega selgus, et ka näiteks kiirabi kutsumisel on mõned inimesed, kes oskavad kasutada ära oma meditsiinalaseid teadmisi, et garanteerida kõrge prioriteediga kiirabi väljakutse. See aga ei vähenda perearsti nõustamistelefoni 1220 otstarbekust ja tõhusust, mis on ühelt poolt aidanud hoida kontrolli all kiirabi väljakutsete arvu ning teiselt poolt muutnud tervishoiu alase nõustamisteenuse inimestele kättesaadavamaks.

Sarnast mõtet võib rakendada käesoleva analüüsi teemaatikale – osad politsei valeväljakutsed võivad alles jääda, aga suures plaanis ei tähenda see, et politsei tegevuste ümber vaatamist või toetatavate meetmete rakendamist võiks pidada kasutuks. Riski maandava meetmena võib näiteks kaaluda sanktsioonide kehtestamist olukorras, kus inimene on teadlikult Häirekeskusele valeinfot esitanud, et politsei kohaletulekut tagada.

Samuti on politsei esindajad öelnud, et tungiva vajaduse korral on patrullid endiselt valmis sündmuskohale reageerima, käesoleva analüüsi kontekstis on politsei jaoks peamiseks positiivseks mõjuks menetluste hulga vähenemine. Ka politsei kulude hindamisel (vt täpsemalt peatükk Ülevaade PPA ja Häirekeskuse varalise kahjuga liiklusõnnetustega seonduvatel kuludel) on arvestatud, et osa (kokku ligi 40%) praeguseid sündmuskohale reageerimise väljasõite jääks alles.

|  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
| <b>Negatiivne mõju:</b>  | <b>Häirekeskuse töötajaid tuleb teatud määral ümber koolitada ainult varalise kahjuga õnnetustele vastamise osas</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>1,7</b> |
| <b>Selgitus:</b> Häirekeskusega tuleb kokku leppida uuendatud ohuhinnangute kriteeriumid ning töötajaid muudatuste teemal koolitada.   |  |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2,2</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,6</b>  |                                    |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,7</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,4</b>  |                                    |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |  |                                    |
| <p>„Kui neid oleks koolitatud, ei ole seda probleemi, millega praegu tegeleme. Kui Häirekeskus oleks kursis, mida peab tegema liiklusõnnetuse korral (suunaks kodulehele vms), siis see juba vähendaks politsei väljasõitude arvu.“</p> <p>„Ei tooks seda otseselt negatiivse mõjuna välja. Ainus nüanss on inimeste põhjalik koolitamine ja kindlustunde sisendamine ohuhinnangu andmisel, et need teated, mis varasemalt olid politsei reageerida lähevad nüüd nõuandeliinile, kes tagab kokkulepitud tööprotsessi.“</p> |  |                                    |

Konkreetselt mõjuga kõige paremini kursis olev Häirekeskuse esindaja arvas, et päästekorraldajate töökorraldust tuleks muudatuse korral mõninga määral muuta, aga muudatus pole tõenäoliselt väga suur ega ulatuslik.

Nagu vastajate kommentaaridest näha, pole vähemalt ühe kindlustusseltsi esindaja kursis, et Häirekeskusele laekuvatest kõnedest enamike liiklusõnnetuste sündmuskohale politsei ei sõida. 2016. aastal sai Häirekeskus kõigi liiklusõnnetuste kohta 24 669 kõnet ning liiklusõnnetuse sündmuskohale sõitis kokku 8 940 patrulli, seega enam kui 60% kõnedele ei järgne politsei väljasõite. Seetõttu on võimalik, et mõned vastajad on mõningasest teadmatust tulenevalt hinnanud konkreetsed mõju negatiivsemalt.

## Positiivsed mõjud riigiasutuste töökorraldusele

|   |  |                                    |
|---|--|------------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>   | <b>Politsei töömaht väheneb ainult varalise kahjuga õnnetuste sündmuskohale <u>sõitmise</u> arvelt</b> | <b>Koondhinnang:</b><br><b>2,3</b> |
| <b>Selgitus:</b> Aastas on varalise kahjuga õnnetustele väljasõite ligi 7000 (ei kajasta õnnetuste, vaid reageerinud patrullide arvu). Reageerimiste arv väheneks. (Politseile jääks need väljasõidud, kus on vaja tagada liiklusohutust või avalikku korda, aidata abituid õnnetuses osalejaid jms).   |  |                                    |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |  | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>2,1</b>  |  | <b>2,6</b>                         |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |  |                                    |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |  | Riigiasutuste keskmine hinnang:    |
| <b>2</b>  |  | <b>2,3</b>                         |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |  |                                    |
| <p>„Et ära hoida tarbetuid väljasõite LÕ sündmuskohtadele, on võimalik pakkuda juhtumile reageerimist ka ainult telefoni teel. Ehk, nõustamist või suunamist kindlustusseltsi võivad pakkuda peale Häirekeskuste töötajate ka nt patrullpolitseinikud (avariikorrapidajad jne) ise, kellele suunatakse kõne (millega vabastatakse Häirekeskuse liin) ja kes peale telefoni teel kogutud info hindamist nõustavad osapooli, ilma, et sõidaksid sündmuskohale või teostaksid muid menetlustoiminguid.“</p> <p>„Jah, aga koormus kandub mujale.“</p> <p>„Oleneb teavitustööst ning inimeste praktilisest "iseseisvumisest".“</p> |  |                                    |

Nagu hinnangutest näha, on kõik osapooled positiivset mõju hinnanud üsna suureks. Tegemist on ühtlasi kõige olulisema koondhinnanguga positiivse mõjuga analüüsitava muudatuse kontekstis.

Politsei võimalikku kulude kokkuhoidu sündmuskohale sõitmise arvelt on detailsemalt analüüsitud peatükis „Ülevaade PPA ja Häirekeskuse varalise kahjuga liiklusõnnetustega seonduvatest kuludest“ ning leitud, et ligikaudu 60% tänastest väljasõitudest võiks tulevikus jääda ära.

|  |   |                                  |
|--|---|----------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>  | <b>Politsei töömaht väheneb ainult varalise kahjuga õnnetuste <u>menetlemise</u> arvelt</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,1</b>     |
| <b>Selgitus:</b> Aastas ligi 3200 juhtumi menetlemine kaoks suures ulatuses, v.a erandjuhtudel, näiteks õnnetuste puhul, kus kahju põhjustaja on teadmata. |   |                                  |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |   |                                  |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |   | Riigiasutuste keskmine hinnang:  |
| <b>1,9</b>   |   | <b>2,6</b>                       |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |   |                                  |
| Kindlustuste keskmine hinnang:   |   | Riigiasutuste keskmine hinnang : |
| <b>1,9</b>   |   | <b>2,3</b>                       |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |   |                                  |
| <i>(puuduvad)</i>  |   |                                  |

Kuigi koondhinnangu kohaselt on mõju olulisuselt teisel kohal, siis politsei jaoks on väljasõitude vähenemise kõrval isegi olulisem menetluste arvu vähenemine.

Politsei võimalikku kulude kokkuhoidu õnnetuste menetlemise arvelt on detailsemalt analüüsitud peatükis „Ülevaade PPA ja Häirekeskuse varalise kahjuga liiklusõnnetustega seonduvatest kuludest“. Nagu arvutustest näha, oleks tulevikus võimalik jätta ära ligi 60% tänastest menetlustest, mis aitaks kokku hoida väga olulisel määral politsei tööaega ja kulusid. Seega kulude vaatest on menetluste vähenemine samuti oluliselt suurema mõjuga kui väljasõitude hulga vähenemine.

|   |   |                                  |
|---|---|----------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>   | <b>Politsei vabanenud ressursi arvelt võib olla võimalik tegeleda rohkem prioriteetsete ülesannetega.</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,0</b>     |
| <b>Selgitus:</b> Politseil tekib võimalus tööd ümber korraldada nii, et tegeleda rohkem prioriteetsete ülesannetega, muuhulgas näiteks ennetusega.  |   |                                  |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>  |   |                                  |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |   | Riigiasutuste keskmine hinnang:  |
| <b>1,7</b>  |   | <b>2,5</b>                       |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>   |   |                                  |
| Kindlustuste keskmine hinnang:  |   | Riigiasutuste keskmine hinnang : |
| <b>1,7</b>  |   | <b>2,6</b>                       |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>  |   |                                  |
| „Mõju ei pruugi olla suurem, kuna muu järel-uurimine (kelmused jms) võtavad tulevikus rohkem ressursse. St tavapatrull hoiab aega kokku, aga uurijate jm kõrgepalgaliste aega on rohkem vaja.“  |   |                                  |
| „Kui ei toimu ametikohtade ümberjagamist ja eelarvelist säästupoliitikat. Juba täna tegelevad riskihindamise ja kahjude ennetusega rohkem kindlustusseltsid ja LKF kaardistades ohtlike ristmikke ja teelõike ning teavitades tuvastatud kelmustest. Lahendamata on siiani LS rikkumiste tuvastamisel põhjustajate väärteokorras karistamine või näiteks ummiku trahvi tasumise kohustus liiklusõnnetuse põhjustajal. Reeglina jääb riigil saamata 100 miljoneid eurosid trahviraha ja ettevõtetel liiklusseisakutest sama palju tootmis- , teenus- või kaubandustulu. Sealhulgas maksavad teised liikluskindlustuse kasutajad kinni kõik kahjud, kus põhjustaja on tuvastamata või on maksevõimetu.“ |   |                                  |
| „Mõju oleneb sellest, palju ressursi reaalselt vabaneb.“  |   |                                  |
| „Väga häirib see jutt, kus räägitakse kogu aeg politsei puhul põhjendusena tegelemisest prioriteetsemate ülesannetega. Mis need prioriteetsed ülesanded siis on, kogu aeg tahetakse ülesandeid ära anda, väärteomenetlust lihtsustada.“   |   |                                  |

Politsei esindajad on käesoleva mõjuanalüüsi kontekstis öelnud, et võimaliku muudatuse eesmärk poleks töötajate arvu vähendamine, vaid olemasoleva ressursi suunamine teistsuguste ja prioriteetsemate ülesannete juurde. Võttes arvesse, et 2016. aastal viis politsei läbi ligi 3 100 menetlust ja keskmiseks menetluse ajakulaks on politsei hinnangul 8 tundi, siis on menetluste aasta ajakulu ligi 25 000 töötundi, millest umbes 60% oleks tõenäoliselt käesoleva võimaliku muudatuse rakendamisega võimalik vähendada. Väljasõitude ajakulu on ligikaudu 7 600 tundi, millest 70% oleks võimalik ära jätta. Seega võiks politsei teiste ülesannetega tegelemiseks võita ligikaudu 20 000 töötundi aastas, mida rakendada teiste, kõrgema prioriteediga ülesannetega tegelemiseks.



|  |   |                              |
|--|---|------------------------------|
| <b>Positiivne mõju:</b>  | <b>Häirekeskus säästaks ressursse varalise kahjuga liiklusõnnetuses osalejate nõustamise arvelt</b> | <b>Koondhinnang:<br/>2,0</b> |
| <b>Selgitus:</b> Juhul, kui avatakse 24h saadaolev liiklusõnnetuse nõustamisliin, tekib Häirekeskusel võimalus ainult varalise kahjuga liiklusõnnetusega seotud helistajatel paluda pöörduda teisele numbrile. See võimaldaks optimeerida Häirekeskuse töökoormust ja hoida liinid avatud kriitilisemate väljakutsete jaoks.   |   |                              |
| <b>MÕJU ESINEMISE TÕENÄOSUS:</b>   |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>2</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>2,4</b>   |                              |
| <b>MÕJU TAGAJÄRGEDE ULATUS:</b>  |   |                              |
| Kindlustuste keskmine hinnang:<br><b>1,9</b>   | Riigiasutuste keskmine hinnang:<br><b>1,9</b>   |                              |
| <b>Hindajate kommentaarid:</b>   |   |                              |
| <i>„Teise numbri asemel oleks mõistlik koolitada Häirekeskuse vastavaid töötajaid andma head nõu, kuidas õnnetuse korral käituda. Täiendavate numbrite ellu kutsumine on vastu töötamine olukorrale, mille poole riik aastate jooksul ühiskond on püüelnud - koondada kõik abiliinid ühe numbri taha. Uue numbri asemel on mõistlik see töökoht luua Häirekeskuses ja suunata vajadusel kõne vastavale inimesele.“</i> |   |                              |
| <i>„Kui nõustamisliin on samuti riigi poolt loodav/toetatud, siis on ju küsimus ainult ressursi ümberjagamises.“</i>   |   |                              |
| <i>„Inimene helistab neile ikka (vähemalt esimesed kümme aastat, sest inimesed on harjunud helistama).“</i>  |   |                              |
| <i>„Mingi osa kõnedest jääb paratamatult alles, eelkõige esimese kontakti näol.“</i>   |   |                              |
| <i>„Ei ole pädev kommenteerima Häirekeskuse tööd, kuid nõustamistelefoni loomine tundub hea mõte olevat. Ainuüksi pädeva ja hea nõustamisega on tõenäoliselt võimalik vähendada politsei õnnetuse sündmuskohale sõitmise vajadust.“</i>  |   |                              |
| <i>„Kui kõne laekub 112-le siis ohuhinnangu andmise vaade jääb endiselt alles; Hk töökoormuse vähendamise mõistes jääks ära isikute ja sõidukite andmete pärimine ja sisestamine sündmuse juurde (see tegevus peaks jääma siis nõuandeliinile).“</i>   |   |                              |
| <i>„Sellisel juhul peaks toimuma otse suunamine Häirekeskusest.“</i>   |   |                              |
| <i>„Kui tegemist on lihtsalt teisele numbrile suunamisega, ei anna see riigist küll mingil juhul head muljet. Näen pigem siinkohal olulist negatiivset mõju.“</i>  |   |                              |

Intervjuudest kindlustusseltsidega selgus, et nõustamisliini avamist peetakse heaks mõtteks. Mitu intervjuueeritavat märkis, et politsei sündmuskohale sõitmisele järgneva nõustamise töö saaks hästi teha ära pädeva ja rahuliku telefoninõustamise teel ning paljudel juhtudel poleks kohale sõitmine vajalik.

Nõustamisliini avamisega on seotud terve hulk praktilisi küsimusi. Esiteks see, kas nõustamist ei võiks teha Häirekeskuse töötajad 112 numbrile vastates ise. Kuigi see võiks olla kuluefektiivsem lahendus kui eraldi nõustamisliini ülalpidamine, ei oleks see mõistlik kuna selline ülesanne ei lähe kokku Häirekeskuse põhiülesandega vahendada õnnetuskohale kiiret ja vältimatut abi. Ka praegu on riigis mitmeid nõustamise lühinumbrereid, mis on spetsiifilisema suunitlusega, näiteks perearsti nõuandetelefon 1220, kohalike omavalitsuste abitelefon 1345 (erinevad ohuolukorrad, tehnosüsteemide rikked) või keskkonnainspektsiooni infotelefon 1313 (hukkunud metsloomad, keskkonnareostus).

Teiseks on tõstatatud küsimus, kas Häirekeskus ei võiks kõnesid teisele numbrile ise suunata. Ilmselt poleks see mõistlik, kuna nõustamisliini teenuse arusaadavuse ja toimivuse huvides on parem, kui inimene peab helistama uuele telefoninumbrile. Nii saab helistaja aru, et ta ei kõnele enam Häirekeskusega vaid nõustamisliiniga, tekib

põhjendus olukorra selgitamiseks algusest peale ning arusaam, et nõustamisliin ei saada sündmuskohale politseid või muud reageerimisüksust. Täpsem nõustamisliini teenuse disainimine vajab edaspidi konkreetsemat analüüsimist.

Häirekeskus on märkinud, et tehnilise lahenduse poolelt võiks Häirekeskuse, nõustamisliini, politsei ja teiste osapoolte kasutuses olla üks liiklusõnnetuste register. See võimaldaks näiteks nõustamisliini töötajal jätkata Häirekeskuse poolt alustatud liiklusõnnetuse teate täitmist ning politseil ja kindlustusandjatel pääseda ligi kogu märgitud infole. Mitme paralleelse infosüsteemi kasutamise korral tekiks informatsiooni dubleerimine ja suureneks vigade oht.

Intervjuudest ja mõjude analüüsist selgub, et erasektori ja riigiasutuste vahel valitseb erinev arusaam sellest, kes peaks katma nõustamisliiniga seonduvad kulud. Vastav teema vajab tulevikus läbirääkimisi ja kokkulepete sõlmimist.

## Mõjude hindamise kokkuvõte

Kõige olulisema negatiivse mõjuna tuvastasid vastajad, et kaalutava muudatuse korral võib **kahjukäsitluse otsuste tegemine muutuda keerulisemaks** (koondhinnang 2,4), muudatusega kohanemine võib nõuda **kindlustusseltsidelt täiendavat ressursi** (2,4) ning **kindlustusvaidluste arv võib kasvada** (2,3).

Kõige olulisemad positiivsed mõjud on, et **politsei töömaht väheneb** varalise kahjuga liiklusõnnetuste sündmuskohale sõitmise arvelt (koondhinnang 2,3) ja vastavate õnnetute menetlemise arvelt (2,1) ning politsei ressursi vabaneb võimalike **prioriteetsemate ülesannetega** tegelemiseks. (2,0)

Välja toomist väärrib asjaolu, et mitmed negatiivsed mõjud pälvisid oodatust oluliselt madalama koondhinnangu. Näiteks pole tõenäoline, et muudatuse mõjul võiksid mõned ettevõtted liikluskindlustuse pakkumise Eestis lõpetada (0,7). Samuti ei pidanud hindajad oluliseks tõenäosust, et kohustusliku liikluskindlustuseta sõidukite hulk võiks tõusta (1,3) või et liiklusõnnetuste arv võiks kasvada (1,1).

Intervjuudest kindlustusseltsidega ning mõju hindamise juurde lisatud kommentaaridest on näha, et kindlustusseltside hulgas on mitmes politsei tööd või võimalikku muudatust puudutavas küsimuses teadmatus või kohatine valearusaam. Näited selle kohta on järgmised:

- Kindlustusseltsid ootavad liiklusõnnetuste registri arendamist sellisel, et liiklusõnnetuse teate infole oleks kahjukäsitlejatele lihtsasti ligipääsetav. Seda ootust väljendasid kõik neli intervjuueeritud kindlustusseltsi ning LKF. Ettevõtted teavad, et vastav soov on politseile edastatud ega saa aru, miks vastavas küsimuses pole arenguid toimunud.
- Mõned kindlustusseltsid ei saa aru, miks nõuab politseilt õnnetuste kohta informatsiooni saamine andmepäringute täitmist. Teadmised ning arusaam andmekaitse nõuetest on piiratud.
- Mitmele kindlustusseltsile tuli üllatusena, et politsei käib aastas vaid ligi 7000 varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohal – eeldati, et see arv on suurem. Sellest nähtub, et kindlustusseltsid ei pruugi aduda, et kaalutav muudatus puudutab ainult viiendikku kõigist liiklusõnnetustest, ning tajuvad muudatuste ulatust tegelikust suuremana.
- Võimaliku muudatusega seoses on läinud liikvele valearusaam, nagu nõuaks see kindlustusseltsidelt sündmuskohal käima hakkamist ning paralleelse õnnetuskohale sõitva struktuuri loomist, nn „kindlustuspolitsei“ tekkimist.
- Üks kindlustusselts tõi välja, et politsei võiks hakata karistama kindlustusele valeinfo esitamist.

Toodud näidete põhjal saab anda soovitusi, et Politsei ning Siseministeerium teeksid kindlustusseltside hulgas selgitustööd ning informeerida ettevõtteid põhjalikult nii käesoleva korralduse põhjustest ja piirangutest kui kaalutava muudatuse ulatusest.

Mitme mõju juures on hindajad ennustanud, et muudatuse korral hakkavad kindlustused oma kahjukäsitlejaid värbama politsei töötajate hulgast ning võimaliku liiklusõnnetuse sündmuskohale reageeriva erateenuse tekkimisel võib politsei samuti kaotada töötajaid. Selle mõju olulisust vähendab asjaolu, et ka praegu on turul hulk korra tagamisega tegelevad eraettevõtteid, kelle tegevus on politsei töötajaskonda küll mõjutanud, kuid see pole kaugeltki põhjutanud kõigi töötajate lahkumist. Juhul kui politsei peab taolist mõju tõenäoliseks ja oluliseks, on tulevikus võimalik täiendavalt tellida vastav personali- ja palgauuring.

# Ülevaade PPA ja Häirekeskuse varalise kahjuga liiklusõnnetustega seonduvatest kuludest

## Politsei

### Ülevaade kuludest

Järgnev alapeatükk annab ülevaate politsei ainult varalise kahjuga liiklusõnnetustega tegelemisega seotud kuludest. Nagu eelpool peatükis “Ülevaade liiklusõnnetuste statistikast Eestis“ kirjeldatud, siis 2016. aastal tegi politsei 7 649 väljasõitu varalise kahjuga liiklusõnnetuse sündmuskohale ja menetles 3 107 varalise kahjuga õnnetust.

#### Väljakutsed varalise kahjuga liiklusõnnetuste sündmuskohale

Aasta jooksul on varalise kahjuga õnnetuste sündmuskohale väljakutsetega seotud ligi 15000 politsei inimkontakti, kuivõrd õnnetuskohal käiakse reeglina kaheliikmelise patrulltoimkonnana. Ühe patrullkoosseisu moodustab grupp, mis koosneb kahest politseiametnikust või politseiametnikust ja abijõust ning keda juhib patrulltoimkonna vanem<sup>42</sup>. Mõne liiklusõnnetuse sündmuskohale sõidab rohkem kui üks politseipatrull. Keskmine ühele väljakutsele kuluv politsei tööaeg on ligikaudu 1 tund. Väljasõidu tunnihinnaks on arvestatud ca 29 eurot, mis sisaldab väljakutsetega seotud otsekulusid: politseiametnike palka, sõidukitega ja töövarustuse ning -vormi kulusid. Seega arvestades 2016. aasta väljasõitude arvu (7 649), keskmist ajakulu (1 tund) ja tunni hinda (29 eurot), oli varalise kahjuga liiklusõnnetuste väljakutsete teenindamise välitöö otsekulu ligikaudu 222 000 eurot. Liites otsekuludele ka teenuse kaudsed kulud (mh nt tööruumide kulud, tugipersonal, koolitused jms) hinnanguliselt ca 40% ulatuses, võib öelda, et kokku kulub praegu varalise kahjuga õnnetuste väljasõitudele ligikaudu 311 000 eurot aastas.

#### Varalise kahjuga liiklusõnnetuste menetlemine

Politsei Põhja prefektuuris tegeleb ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuse menetlemisega täistööajaga 11 väärtemenetlejat. Teistes prefektuurides viivad väärtemenetlusi läbi avariipolitseinikud ise. Ligi 70% liiklusõnnetustest menetletakse Põhja prefektuuris, ülejäänud 30% mujal üle Eesti. Põhja prefektuuris, kus varalise kahjuga liiklusõnnetuse menetlemisele on spetsialiseerunud kindlad ametnikud, kulub ühe õnnetuse menetlemiseks keskmiselt 6-7 tundi. Arvestades seda, et teistes prefektuuris on konkreetsele ülesandele spetsialiseerumine väiksem ja ametnike tööaeg eri ülesannete vahel rohkem killustunud, võib arvestada, et keskmine menetlusaeg ühe varalise kahjuga õnnetuse kohta võib mujal Eestis ulatuda ligikaudu 9-10 tunnini. Seega arvestame, et riigis kulub ühe varalise kahjuga liiklusõnnetuse menetlemiseks keskmiselt 8 tundi politsei tööaega.

Politsei esitatud kulude põhjal on ühe menetlemiseks kuluva töötunni hind ligikaudu 11 eurot, mis sisaldab otseseid kulusid: ametniku töötasu ja töövahendite, sh vormi ja menetluslike IT süsteemide kulu. Seega

<sup>42</sup> Allikas: Politsei- ja Piirivalveameti patrullide analüüsipõhise väljapaneku mudeli väljatöötamine, tagamaks „Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“ [https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/TOF/TOF\\_uuringud/66\\_ppa\\_raport.pdf](https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/TOF/TOF_uuringud/66_ppa_raport.pdf)

arvestades 2016. aasta menetluste arvu (3 107), tööaja kulu (keskmiselt 8 tundi õnnetuse kohta) ja tunni hinda (11 eurot), võib öelda, et aastane menetlusega seonduv otsekulu on ligikaudu 274 000 eurot. Võttes täiendavalt arvesse teenuste kaudseid kulusid (mh nt tööruumide kulud, tugipersonali, juhtkond jms) eelduslikult täiendava 40% määraga, kulub hetkel kokku varalise kahjuga õnnetuste menetlemiseks umbes 384 000 eurot aastas.

**Niisiis on politsei kogukulud varalise kahjuga liiklusõnnetuse väljakutsete teenindamiseks ja menetlemiseks kokku ligikaudu 700 000 eurot aastas.**

## Võimalik kulude kokkuvõtte muudatuse korral

Järgnev lõik annab ülevaate nendest liiklusõnnetustest, kus üks osapool on teadmata. Selliste õnnetuste arvu analüüsimine on oluline, kuna kaalutava lahendusvariandi korral oleks liiklusõnnetuse sündmuskohalt lahkumine endiselt väärtegu ning tõenäoliselt menetleks politsei ka pärast võimalikku muudatust jätkuvalt neid õnnetusi, kus rikkuja isik on teadmata. Seega ka kavandatava muudatuse korral selliste õnnetuste arvelt suure tõenäosusega politsei töökoormus ei väheneks.

Allolev tabel kajastab Liiklusseaduse § 223 rikkumiste osa politseis algatatud menetluste põhjal **väärtegude arvu**, kus rikkuja isik on teadmata. Ühe õnnetusega seoses võidakse alustada mitu menetlust, seega õnnetuste arv võib olla mõnevõrra väiksem.

| Sündmuse liik  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Politseis registreeritud kõigi liiklusõnnetuste arv, mille suhtes alustati menetlust | 4 395 | 4 652 | 4 725 | 4 569 |
| - neist varalise kahjuga   | 3 022 | 3 227 | 3 351 | 3 107 |
| - neist isikukahjuga   | 1 373 | 1 425 | 1 374 | 1 463 |
| LS § 223 rikkumised, kus rikkuja isik puudub (väärtegude arv)                        | 1 722 | 1 856 | 1 854 | 1 573 |
| - neist varalise kahjuga   | 1 417 | 1 616 | 1 600 | 1 320 |
| - neist isikukahjuga   | 199   | 159   | 181   | 177   |
| - kahju liik teadmata  | 106   | 81    | 73    | 76    |

2016. aasta andmete põhjal näeme, et politsei alustas varalise kahjuga liiklusõnnetustega seoses 3 107 menetlust, millest 1 320 menetluse puhul ehk ligikaudu 40% õnnetustest oli rikkuja isik teadmata. **Seega võiks politseil tulevikus olla võimalus jätta ära umbes 60% menetlustest.**

Vaadates politsei väljasõitude arvu, siis, 2016. aastal sõitis varalise kahjuga liiklusõnnetustele sündmuskohale 7 649 politseipatrulli, millest 1 320 juhul (ehk 17%) tuleks politseil jätkuvalt teha väljasõite ka muudatuse rakendamise korral, kuna õnnetuses on rikkuja isik teadmata.

Politsei jääks kavandatava muudatuse korral endiselt sündmuskohal käima nende õnnetuste puhul, kus osapooled pole tulenevalt oma abitusest või muudest asjaoludest (näiteks füüsiline puue, alaealisus) võimelised ise asjaolusid lahendama. Sellised nn hallid kaasused määratakse politsei ja Häirekeskuse omavahelistes ohuhinnangute kriteeriumites ning iga konkreetse juhtumi puhul otsustatakse politsei sündmuskohale sõitmine eraldi. Politseil tuleb edaspidi endiselt reageerida ka õnnetustele, kus on vajalik tagada avalikkule korda või kus liiklus vajab ümberkorraldamist. Taoliste õnnetuste kohta eraldi statistikat kogutud pole ja nende arvu tuvastamine pole võimalik. Püüdes hinnata politsei võimalikku kokkuvõtte muudatuse korral, võime arvutuste tegemiseks võtta näiteks eelduseks, et selliste nn hallide kaasuste arv ulatub kuni 10-15%-ni tänastest väljakutsetest. Politsei töös jääks seega kokku alles hinnanguliselt 30% senistest varalise kahjuga õnnetustele

sõitmistest (17% rikkujate isik teadmata ning kuni 13% nn hallid kaasused, kus politsei abi õnnetuses osalenutele on sisuliselt vajalik). **Seega võiks politsei tulevikus teha ligikaudu 70% tänasest vähem väljasõite.**

Olemasoleva info põhjal on võimalik teostada ligikaudsed arvutused PPA rahalise kokkuhoiu kohta kaalutava muudatuse rakendamisel. Võimaliku kokkuhoiu kalkulatsioon on indikatiivne ja põhineb mitmetel ülalpool kirjeldatud eeldustel. Samuti põhinevad arvutused eeldusel, et õnnetuste hulk on edaspidi sarnases suurusjärgus ning et järgmistel aastatel on varalise kahjuga liiklusõnnetustele sõitnud politseipatrullide arv, varalise kahjuga menetluste arv ning tuvastamata rikkujatega õnnetuste proportsioon praegusega sarnased.

Võttes arvesse, et 2016. aastal oli varalise kahjuga liiklusõnnetuste väljakutsete teenindamise kogukulu kulu u 311 000 eurot ning eelpool toodud analüüsi, et teoreetiliselt oleks võimalik vähendada 70% politsei väljakutsetest varalise kahjuga õnnetustele, saame tulemuseks, et politseil oleks võimalik väljasõitude arvelt hoida kokku ligikaudu 218 000€ aastas.

Arvestades, et 2016. aastal oli varalise kahjuga liiklusõnnetuste menetlemise kogukulu kulu u 384 000 eurot ning tulevikus oleks võimalik jätta ära ligikaudu 60% menetlustest, võiks politsei tulevikus menetluste arvelt hoida kokku ligi 230 000 eurot aastas.

**Seega võimaliku muudatuse tulemusena võiks politsei aastas kokku säästa ligikaudu 450 000 eurot aastas.**

## **Häirekeskus**

Häirekeskus võttis 2016. aastal vastu 24 669 kõnet seoses liiklusõnnetustega, millest ligikaudu 23 000 puudutasid ainult varalise kahjuga õnnetusi. Kui tulevikus poleks enam kohustust teavitada politseid ainult varalise kahjuga õnnetustest (ka siis, kui osapooled asjaoludes kokkuleppele ei jõua), tuleks Häirekeskusel vastata tuhandetele kõnedele vähem. Täpset kõnede arvu vähenemist prognoosida on äärmiselt raske, see sõltub kodanike teavitamiskampaania tulemuslikkusest ja mitmetest muudest faktoritest. Muuhulgas mõjutab kõnede vähenemise võimalikku mahtu ka näiteks see, kui hästi tulevad inimesed muutunud korruga kahjustest teavitamisel kaasa. Tõenäoliselt hakkab kõnede arv vähenema järk-järgult, kui inimesed ajapikku uue korruga harjuvad.

Häirekeskuse andmete põhjal kulub keskmiselt varalise kahjuga liiklusõnnetuste puudutava teate menetlemiseks keskmiselt 5 minutit. Kui arvestada, et Häirekeskusel jääks ideaalsetes tingimustes saamata ligikaudu 23 000 ehk kõik varalise kahjuga liiklusõnnetusi puudutavat kõnet aastas, aitaks see kokku hoida ligi 1900 päästekorraldajate töötundi. Täistööajale taandatuna tähendab see umbes ühe päästekorraldaja töökoormust aastas. Arvestades ka tavapärase nn ooteajaga (päästekorraldaja ei ole 100% ajast kliendikontaktis) on tegelik sääst mõnevõrra suurem kui ühe täistööajaga koha maht.

Samas tuleb arvestada, et isegi juhul, kui avatakse ühe toetava meetmena kaalutav varalise kahjuga liiklusõnnetuse nõustamisliin, tuleb Häirekeskusel tõenäoliselt siiski vastata suurele hulgale kõnedele. Kui päästekorraldaja tuvastab, et tegemist on ainult varalise kahjuga õnnetusega, tekib võimalus paluda inimestel helistada nõustamisliinile. Selle võrra oleks Häirekeskuse kõne oluliselt lühem ja menetlusaeg väiksem.

Võtame näiteks eelduseks, et Häirekeskusele laekub tulevikus 23 000 asemel umbes 10 000 kõnet aastas, mis on seotud varalise kahjuga liiklusõnnetustega. Samuti eeldame, et selliste kõnede menetlemiseks kulub edaspidi oluliselt vähem tööaega, ligikaudu 1 minut. Selle aja jooksul peaks päästekorraldaja tegema selgeks, kas õnnetuskohal on vigastatuid või on tegemist ainult varalise kahjuga ja helistajal saab paluda pöörduda nõustamisliini poole. Kalkulatsioon näitab, et 10 000 kõne menetlemisel 1 minutiga kuluks Häirekeskusel aastas siiski ligi 170 töötundi taolistele kõnedele vastamiseks. Seega eelpool toodud arvutus, et Häirekeskus saaks aastas hoida kokku ligi 1 inimese tööaja, on tegelikult mõnevõrra väiksem, kuna endiselt tuleb tegeleda mõnedele kõnedele vastamise ja helistajate juhendamisega helistamiseks liiklusõnnetuse nõustamisliinile. Häirekeskuse võimalik tööaja kokkuhoid sõltub ka sellest, kuidas korraldataks tulevikus liiklusõnnetuse teate täitmise kord, st kas ja mil määral hakkaks õnnetusteadet täitma päästekorraldaja ning nõustamisliini töötaja.

Häirekeskuse hinnangul oleks mõistlik lahendusvariant, kus erinevad osapooled (Häirekeskus, liiklusõnnetuse nõustamisliin, politsei ja kindlustusseltsid) kasutaksid ja omaksid ligipääsu ühele liiklusõnnetuste registrile, kus toimub teadete täitmine ja vaatamine. See tähendab näiteks, et isegi kui Häirekeskuse töötajal tuleb liiklusõnnetuste teate täitmist jätkata ka varalise kahjuga õnnetuste puhul, oleks nõustamisliinile laekuva kõne puhul võimalik töötajal jätkata sama teate täitmist või täiendamist. Ühe liiklusõnnetuse teadete süsteemi haldamine on eeldatavasti kuluefektiivsem, kui mitme süsteemi haldamine. Samuti aitab ühe süsteemi kasutamine tagada informatsiooni parema kättesaadavuse ja vältida võimalikke vigu, kus näiteks Häirekeskuse päästekorraldaja ja nõustamisliini töötaja on ühe õnnetuse kohta märkinud infosüsteemidesse erineva teabe. Näiteks võib kahe süsteemi kasutamine panna kindlustusseltsi olukorda, kus ühe ja sama õnnetuse kahjude käsitlemise juures on neil kahest allikast kättesaadav erinev või isegi vastukäiva sisuga informatsioon.

Isegi kui Häirekeskuse töötaja ning kulude kokkuhoiu maht ei ole suur, võib see ühiskondlikus plaanis siiski olla olulise tähtsusega, kuna hädaabinumbri peamine ülesanne on võtta vastu kõnesid kriitilist ja vältimatut abi vajavate ohuolukordade kohta. See tähendab, et varalise kahjuga liiklusõnnetuste menetlemise asemel võib vabaneda päästekorraldajate ressursid, tänu millele on võimalik kiiremini reageerida näiteks inimkannatanuga õnnetusjuhtumitele. Kui pidada silmas Häirekeskuse töö peamist eesmärki vahendada kiiret vältimatut abi, võib öelda, et tulevikus ei pruugi varalise kahjuga õnnetuste menetlemine päästekorraldajate poolt enam mõistlik olla ega lähe kokku Häirekeskuse peamise funktsiooniga, kuna sündmuskohale ei saadeta kiirabi ja enamikel juhtudel ka mitte politseid.

Kokkuvõtteks võib öelda, et muudatuse tagajärjel tõenäoliselt ei oleks Häirekeskuse kulude kokkuhoid märkimisväärne. Ideaalilähedases olukorras saaks Häirekeskus aastas tööaega kokku hoida umbes ühe täistööajaga töötaja arvelt. Häirekeskuse andmetel on ühe päästekorraldaja keskmine bruto kuutasu 979 eurot. See tähendab, et tööandja kuluna **võiks Häirekeskus rahaliselt hoida aastas kokku ligikaudu 16 000 eurot**, koos hinnanguliste kaudkuludega (+30%) **ligikaudu 21 000 eurot**.

Muudatuse tagajärje olulisem positiivne mõju võib olla see, et varalise kahjuga liiklusõnnetusega tegelemise asemel saab **kiiremini vältimatut abi mõni teine inimkannatanuga õnnetusjuhtum**. Selle võimaliku positiivse muudatuse mõju hindamine rahalises vääringus ei ole võimalik.

## ***Muudatusega kaasnev kokkuvõtte ja täiendav kulu***

Siinkohal anname ülevaate potentsiaalsest kokkuhoiust ja lisanduvatest kuludest, mis kaalutava muudatuse rakendamise tõenäoliselt kaasneksid. Arvestatud on sellised kulud, mis on seotud olulisemate negatiivsete ja positiivsete mõjudega (mõjud koondhinnanguga vähemalt 2,0). Sealjuures on oluline tähele panna, et kulude arvutused on indikatiivsed ja põhinevad mitmetel eeldustel. Eriti hinnangulised on need arvutused, mis puudutavad võimalikke lisanduvaid kulusid.

### **Potentsiaalne kulude kokkuvõtte kavandatava muudatuse korral**

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| Politsei (liiklusõnnetuste väljasõitude ja menetluste vähendamine) | Ligikaudu 0,45 mln eurot aastas |
|--|---------------------------------|

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| Häirekeskus (liiklusõnnetuste registreerimiste ning nõustamise vähendamine) | Ligikaudu 0,02 mln eurot aastas |
|---|---------------------------------|

|  |  |
|--|--|
| <b>Võimalik kulude kokkuvõtte aastas kokku</b> | <b>Ligikaudu 0,5 miljonit eurot aastas</b> |
|--|--|

Mitterahalised / hetkel teadmata rahalise mõjuga kasud kavandatava muudatuse rakendamise korral:

- Politsei ressursid vabaneb prioriteetsemate ülesannete täitmiseks.
- Hädaabiin võib varalise kahjuga liiklusõnnetuse lahendamise arvelt olla kiiremini kättesaadav suuremate kahjudega õnnetusele reageerimise jaoks.
- Politsei ei pea enam tegelema menetlusõigusest tulenevate kohtuvaidlustega (ressursikulu, mille suurus on hetkel teadmata).



Potentsiaalsed **lisanduvad kulud** kavandatava muudatuse korral

**Ühekordsed kulud:**

|  |  |
|--|--|
| Liiklusõnnetuse teate digirakenduse loomise kulu | Ligikaudu 0,1 mln eurot (ühekordne kulu) |
| Teavituskampaania maksumus                       | Ligikaudu 0,2 mln eurot (ühekordne kulu) |
| <b>Lisanduvad ühekordsed kulud kokku</b>         | <b>Ligikaudu 0,3 miljonit eurot</b>      |

Mitterahalised / hetkel teadmata rahalise mõjuga kulud kavandatava muudatuse rakendamise korral:

- Kindlustusseltside / politsei / Häirekeskuse protsesside ümberkorralduse ja töötajate koolitus (ressursikulu, mille suurus on hetkel teadmata)

**Iga-aastased kulud:**

|  |  |
|--|--|
| Indikatiivne kulude kasv kindlustusandjate jaoks (lühiajaline mõju)<br>-> liikluskindlustusmaks hinnatõus tarbijale (pikaajaline mõju) | Ligikaudu 0,6 mln eurot aastas <sup>43</sup> |
| Liikluskindlustuse nõustamisliini ülalhoid   | Ligikaudu 0,2 mln eurot aastas               |
| Liiklusõnnetuse teate digirakenduse uuendamise ja ülalhoidmise kulu  | Ligikaudu 0,02 mln eurot aastas              |
| <b>Lisanduvad kulud aastas kokku</b>   | <b>Ligikaudu 0,82 miljonit eurot aastas</b>  |

Mitterahalised või hetkel teadmata rahalise mõjuga kulud kavandatava muudatuse rakendamise korral:

- Liiklusõnnetuste sündmuskohal avaliku korra ja liikluskorralduse nõrgenenud tagamise mõju;
- Mõnedel juhtudel väiksema hulga informatsiooni pealt tehtud väära hüvitisotsuste mõju (õiglase hüvitise mittemaksmine inimestele)

Seega kokku säästaks politsei aastas muudatuse tulemusena ligikaudu 0,5 mln eurot aastas. Kindlustuste täiendavad kulud muudatuse tulemusena võivad olla umbes 0,6 mln eurot aastas. Liiklusõnnetuse nõustamisliini ülalhoidmise kulud oleksid kuni 0,2 mln eurot ja digirakenduse ülalhoidmise kulu 0,02 mln eurot. Ühekordsed kulud muudatuse elluviimise toetamiseks on 0,3 mln eurot, mis sisaldavad digirakenduse loomise kulu ja teavituskampaania korraldamist.

<sup>43</sup> Tegemist on näitlikustatud arvestusega, kuna usaldusväärsed sisendandmed arvutuste tegemiseks puuduvad. Vaata täpsemalt mõjuhinnangu „Leibkondade kulutused liikluskindlustusele võivad kasvada“ alt.

# Kokkuvõte

## Analüüsi olulisemad tulemused on kokku võetavad järgmiselt:

- Eestis toimus 2016. aastal ligikaudu 35 000 liiklusõnnetust, millest politsei käis sündmuskohal ca 7 600 korral. Võttes arvesse, et käesolev muudatus puudutab ainult umbes 20% kõigist liiklusõnnetusest, mis aasta jooksul toimuvad, ja 80% õnnetustest lahendatakse juba praegu ilma politsei osaluseta, võiks öelda, et käesoleva muudatuse võimalik mõju on piiratud ja puudutab kõigist õnnetustest ainult viiendikku. Samuti on teada, et enamik liiklusõnnetustest lahendatakse juba praegu ilma politsei osalemiseta.
- Rootsi ja Hollandi praktikaid uurides selgus, et teiste riikide näitel saab toimida lahendus, kus inimestel pole kohustust ainult varalise kahjuga liiklusõnnetuse puhul politseid teavitada, politsei ei sõida sündmuskohale ega menetle varalise kahju põhjustamist süüteona.
- Võimaliku muudatusega seoses on läinud liikvele valearusaam, nagu nõuaks see kindlustusseltsidelt sündmuskohale sõitma hakkamist ning paralleelse õnnetuskohale sõitva struktuuri loomist, nn „kindlustuspolitsei“ tekkimist, mis tegelikult nii ei ole. Kaalutava lahendusvariandi kohaselt ei peaks ükski osapool tingimata liiklusõnnetuse sündmuskohale sõitma. Võimalik on lahendusvariant, et osapooltel kaob kohustus õnnetuse põhjustamise vastutuse küsimuses kohapeal kokkuleppele jõuda ning vastutuse küsimust lahendaksid kindlustused hiljem kahjukäsitluse protsessis.
- Samuti on oluline rõhutada, et muudatuse korral jääks teatud juhtudel politseile jätkuvalt kohustus sündmuskohale sõita (näiteks kui õnnetuses on erivajadustega osalejad, on oluline vajadus tagada ohutu liikluskorraldus vms). Politsei menetleks jätkuvalt neid õnnetusi, kus üks osapool on teadmata.
- Kõige olulisemate võimalike negatiivsete mõjudena tuvastasid hindajad, et kaalutava muudatuse korral võib kahjukäsitluse otsuste tegemine muutuda keerulisemaks, muudatusega kohanemine võib nõuda kindlustusseltsidelt täiendavat ressursi ning kindlustusvaidluste arv võib kasvada.
- Kõige olulisemateks positiivseteks mõjudeks hinnati, et politsei töömaht väheneb varalise kahjuga liiklusõnnetuste sündmuskohale sõitmise arvelt ja vastavate õnnetute menetlemise arvelt ning politseil ja Häirekeskusel vabaneb ressursi varalise kahjuga liiklusõnnetustega tegelemise arvelt.
- Mitmed negatiivsed mõjud pälvivad hindajatelt oodatust oluliselt madalama koondhinnangu. Näiteks pole tõenäoline, et muudatuse mõjul võiksid mõned ettevõtted liikluskindlustuse pakkumise Eestis lõpetada või et kohustusliku liikluskindlustusega sõidukite hulk võiks tõusta ning et liiklusõnnetuste arv võiks muudatusega seoses kasvada.
- Liikluskindluse ettevõtete praktikad on erinevad selles osas, kas ja millal on seni kahjukäsitluse protsessis pöördunud politsei poole informatsiooni saamiseks. Vastavate päringute kohta pole osapooled andmeid kogunud. Politsei hinnangul on võimalik, et kindlustusseltsid küsivad turvakaamerate videomaterjale valdajatelt otse (mis on osaliselt juba täna rakendatud praktika) ja tegelevad vajadusel ise õnnetuse pealtnägijalt ütluste kogumisega.
- Muudatuse negatiivsete mõjude maandamiseks tuvastati kolm peamist meetet: elanike teavituskampaania, liiklusõnnetuse nõustamisliini avamine, liiklusõnnetusest ja kahjudest teatamise digirakenduse loomine. Olulist osa võimalike negatiivsete mõjude realiseerumisest mõjutab teavituskampaania läbi viimise edukus, kuna vastasel juhul oleks inimeste käitumist ja reageeringuid liiklusõnnetuse korral väga keeruline muuta.
- Vaidlused ja pettused puudutavad täna väikest osa liiklusõnnetustest. Aastas tegeletakse liikluskindlustuse lepitusorganis umbes 150 juhtumiga. Sarnases suurusjärgus on kindlustusseltside poolt aastas tuvastatud liikluskindlustuse kelmuste arv. Kohtuvaidlusi liiklusõnnetuse vastutuse jagunemise osas on teadaolevalt aastas ainult üksikutel juhtudel. Kuigi muudatuse jõustamise korral politsei mittesekkumine võib vaidluste arvu kasvatada, puudutaksid need vaidlused eelkõige süülisuse

tuvastamist (mitte kindlustushüvitise suurust). Muudatuse tulemusel jääksid täiendavalt ära kõik sellised kohtuvaidlused, kus inimene vaidlustab politsei menetlusotsuse. Seega on võimalik, et kindlustusvaidluste arv lepitusorganisi ja/või kohtus küll kasvab, aga kohtuvaidluste hulk liiklusrikkumiste osas tervikuna jääks samale tasemele või isegi langeks.

- Politsei kogukulud varalise kahjuga liiklusõnnetuste väljakutsete ja menetlustega seoses on ligikaudu 0,7 miljonit eurot aastas, millest muudatuse korral oleks võimalik hoida kokku kuni 0,5 mln eurot. Häirekeskuse kulude kokkuvõtte oleks väike, umbes 0,02 mln eurot aastas.
- Arvestades seda, et muudatuse korral ei menetleks politsei enam liiklusõnnetuse käigus varalise kahju tekitamist väärteona, kaob inimese jaoks vajadus suhelda paralleelselt kahe asutusega ehk nii kindlustuse kui politseiga. Taoliseid varalise kahjuga liiklusõnnetusi puudutavaid menetlusi on aastas umbes 1800 (välja on jäetud need menetlused, kus õnnetuse üks osapool on teadmata). Võttes eelduseks, et keskmiselt kulutab kumbki õnnetusse sattunud osapool eeltöö tegemiseks (regulatsiooni lugemine, menetluskäigust arusaama omandamine) ja menetluse asjus politseiga suhtlemiseks (sh sõit politseijaoskonda, ooteaeg, suhtlus politseiga) ligikaudu 2 tundi, tähendaks muudatus ka õnnetuses osalenud inimestele enam kui 7 200 tunni kokku hoidmist aastas.
- Näitlikustatud arvutuste põhjal võiks politsei hoida varalise kahjuga liiklusõnnetuste sündmuskohale sõitmise ja menetluste vähendamise arvelt kokku ligi 0,5 mln eurot aastas. Kalkuleeritud kulusäästu kõrval on oluline võtta arvesse mitmeid mitterahalisi või teadmata hinnaga positiivseid mõjusid, mis muuhulgas on näiteks järgmised:
  - Politseil tekiks muudatuse tulemusena võimalus suunata tööjõude varaliste liiklusõnnetuste arvelt teiste, prioriteetsemate ülesannete täitmiseks.
  - Häirekeskuse liinid võivad olla kiiremini kättesaadavad tõsisemale, inimkannatanuga õnnetustele reageerimiseks.
  - Liiklusõnnetuse osalejad ei peaks enam politseid õnnetuse sündmuskohal ootama, see võib kokku hoida inimeste aega.
  - Kuna kohtuvaidlused politsei varalise kahju tekitamise väärteomenetluse osas jääks tulevikus ära, hoitaks sellega seoses täiendavalt kokku nii politsei, kohtute kui inimeste aega.
- Muudatus tooks eelduslikult kaasa mõningase kulude kasvu kindlustusseltsidele. Täpsed sisendandmed usaldusväärsete hinnangute tegemiseks puuduvad, aga eelduslike kalkulatsioonide kohaselt võiks kulude kasv seoses kahjukäsitluse tööprotsessi muudatuste ning pettuste võimaliku kasvuga ulatuda umbes 0,6 miljoni euroni aastas.
- Kindlustusandjate kulude kasvu kataksid pikemas ajaperspektiivis eelduslikult kindlustusvõtjad läbi liikluskindlustuse hinnatõusu. Võimaliku muudatusega seonduv hinnatõus tarbija jaoks oleks lihtsustatud kalkulatsioonide kohaselt äärmiselt väike, jäädes alla hinnasurvele, mida põhjustab hetkel liikluskindlustuse turu kui terviku kahjumlikkus. Samuti tuleb tähele panna, et 2017. aasta esimese 9 kuu jooksul on juba liikluskindlustuse keskmise makse osas toimunud märgatav hinnatõus, mis ei saa olla seostatav konkreetse mõjuanalüüsiga, vaid muude põhjustega. Kasutatud baaseelduste paikapidavuse korral oleks muudatusest tulenev hinnasurve alla 1% ehk keskmise liikluskindlustuse lepingumakse (112 eurot) kohta vaid 0,9 eurot aastas, mis moodustab keskmisest netopalgast vähem kui 0,01%. Sellest tulenevalt ilmselt ei realiseeruks hinnatõusuga seonduvad riskid, mh näiteks mõju, et liikluskindlustuseta sõidukite arv võiks oluliselt kasvada.
- Muudatus nõuab erinevate seotud osapoolte tihedat koostööd. Muuhulgas on vajalik liikluskindlustuse ettevõtete informeerimine võimaliku muudatuse täpse sisu ja ulatuse osas. Samuti on vajalik erinevate osapoolte vaheliste kokkulepete saavutamise muudatuse elluviimist toetavate meetmete rakendamise otstarbekuse ning finantseerimise osas (digirakenduse loomine, teavituskampaania, nõustamisliini sisseseadmine jms). Toetavate meetmete rakendamisega seotud ühekordsed kulud oleksid ligikaudu 0,3 miljonit ning iga-aastased kulud umbes 0,22 miljonit eurot.

Kokkuvõttes on käesoleva mõjuanalüüsi tulemusel võimalik valida kolme alternatiivse tegevusplaani vahel:

- **Esimene variant: ühtegi väljapakutud muudatust ellu ei viida ning jätkatakse praeguse süsteemi ja töökorraldusega.** Selle valiku korral jääksid alles tänased probleemid ega realiseeruks analüüsitud positiivsed mõjud, kuid samas hoitaks ära võimalike negatiivsete riskide realiseerumise võimalus.
- **Teine variant: ellu viidaks kirjeldatud lahendusvariant koos toetavate meetmetega.** See variant hõlmaks käesolevas analüüsis toodud mõjusid ja võimalike riskide maandamise meetmeid terviklikult, võimaldades maksimeerida hinnatud positiivseid mõjusid ning minimeerida võimalikke riske. Toetavaid tegevusi analüüsides on selgunud, et kõik meetmed (kommunikatsiooni-kampaania, liiklusõnnetuse nõustamisliini avamine ja digirakenduse loomine) vähendavad oluliselt negatiivseid võimalikke mõjusid. Samas nõuab täismahus muudatuse rakendamine nii ühekordseid investeeringuid ning võib ka toetavate meetmete rakendamisel siiski kaasa tuua kaardistatud negatiivsete mõjude realiseerumise.
- **Kolmas variant: ellu viidaks mõningad muudatused ja/või toetavad meetmed, aga väljapakutud lahendusvarianti ei rakendata täies mahus.** Käesolev analüüs annab ülevaate igast mõjust eraldi, seega ka lahendusvariantide osalise rakendamise mõjusid oleks teatud määral võimalik ette näha ning juhtida. Samas hindame, et väljatöötatud lahendus koos toetavate meetmetega on erinevate osapoolte panustamisel sündinud optimaalseim alternatiiv tänasele olukorrale, mistõttu vaid osalise muudatuste rakendamise korral ei pruugi kõik oodatud positiivsed mõjud avalduda.

# Lisad

## Lisa 1. Läbi viidud intervjuud

| Nr | Asutus      | Intervjueeritavad  | Aeg ja koht                        |
|----|-------------|--|------------------------------------|
| 1. | PPA         | Sirle Loigo (arendusosakonna ennetus ja süüteo menetlusbüroo juhtivkorra kaitseametnik), Hannes Kullamäe (korra kaitsebüroo liiklusjärelvalvekeskus juht), Tanel Pajumaa (liiklusjärelvalvekeskuse avariigrupi välijuht) | PPA kontor, 22. september 2017     |
| 2. | Häirekeskus | Krislin Tigase (arendusosakonna ekspert)   | PwC kontor, 27. september 2017     |
| 3. | LKF         | Toomas Pajo (kahjukäsitluse juht)  | LKF kontor, 25. september 2017     |
| 4. | If Eesti    | Reet Veilberg (liikluskindlustuse tootejuht)   | If kontor, 27. september 2017      |
| 5. | Ergo        | Caterina Lepvalts (kahjukäsitlusvaldkonna juht)  | Ergo kontor, 5. oktoober 2017      |
| 6. | Inges       | Elar Tamme (jurist)  | PwC kontor, 10. oktoober 2017      |
| 7. | Compensa    | Indrek Petter (kahjukäsitluse juht)  | Compensa kontor, 12. oktoober 2017 |

## Lisa 2. Mõjude hindamises osalejad

| Nr  | Organisatsioon       | Osalenud isikud  |
|-----|----------------------|--|
| 1.  | Siseministeerium     | Veiko Kommusaar (korra kaitse- ja kriminaalpoliitika osakonna juhataja), Liisa Abel korra kaitse- ja kriminaalpoliitika osakonna nõunik)   |
| 2.  | PPA                  | Sirle Loigo (arendusosakonna ennetus ja süüteo menetlusbüroo juhtivkorra kaitseametnik), Hannes Kullamäe (korra kaitsebüroo liiklusjärelvalvekeskus juht), Tanel Pajumaa (liiklusjärelvalvekeskuse avariigrupi välijuht) |
| 3.  | Häirekeskus          | Krislin Tigase (arendusosakonna ekspert)   |
| 4.  | Justiitsministeerium | Einar Hillep (kriminaalpoliitika osakonna karistusõiguse ja menetluse talituse nõunik)   |
| 5.  | Rahandusministeerium | Andres Lehtmets (kindlustuspoliitika osakonna nõunik)  |
| 6.  | LKF                  | Toomas Pajo (kahjukäsitluse juht)  |
| 7.  | If Eesti             | Reet Veilberg (liikluskindlustuse tootejuht)   |
| 8.  | Ergo                 | Caterina Lepvalts (kahjukäsitlusvaldkonna juht)  |
| 9.  | Seesam               | Ly Jõhvik (kahjukäsitluse osakonna juhataja)   |
| 10. | Swedbank             | Rasmus Parve (varakindlustuse kahjukäsitluse allosakonna juhataja)   |
| 11. | Salva                | Urmas Kivirüüt (kindlustusdirektor)  |
| 12. | BTA                  | Elisa Elias (kahjukäsitluse ja klienditeeninduse osakonna juhataja asetäitja)  |

---

|                |   |
|----------------|---|
| 13. PZU        | Jaanus Tamme (sõidukikahjude grupi juht)        |
| 14. Inges      | Elar Tamme (jurist)                             |
| 15. Compensa   | Indrek Petter (kahjukäsitluse juht)             |
| 16. Gjensidige | Janek Ljäkin (kahjukäsitluse osakonna juhataja) |

***www.pwc.ee***