



ÕIGUSKANTSLER

Adressaat
Aadress

Teie 16.03.2011 nr
Õiguskantsler 23.05.2011 nr 6-1/110477/1102616

Vastuolu mittetuvastamine

01.07.2011.a jõustavas liiklusseaduses sätestatud mopeedi suhtes liikluskindlustuslepingu sõlmimise ning mopeedi registreerimise ja mopeedil riikliku registreerimismärgi kandmise kohustuste põhiseaduspärasuse kontrollimise asjas

Austatud

Pöördusite minu poole alates 01.07.2011. a mopeedi suhtes tekkiva kohustusliku liikluskindlustuse lepingu sõlmimise ning mopeedi registreerimise ja riikliku registreerimismärgi kandmise kohustuste põhiseaduspärasuse asjus. Täpsemalt palusite mul kontrollida, kas 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus on neis küsimustes kooskõlas õiguspärase ootuse põhimõttega.

Kirjutasite, et soetasite mõned aastad tagasi endale motorrolleri (mopeedi) teadmises, et selle sõiduki ülalpidamise kulud on võrreldes mootorsõidukitega muu hulgas kindlustusmakse võrra väiksemad. Alates 01.07.2011. a hakkab aga kehtima liiklusseadus, mille järgi laienevad mopeedidele kohustusliku liikluskindlustuse sõlmimise ning mopeedi registreerimise ja riikliku registreerimismärgi kandmise nõuded. Leidsite, et seadusandja on rikkunud selliselt tegutsedes Eesti Vabariigi põhiseadusest tulenevat õiguspärase ootuse põhimõtet ning palusite mul kontrollida 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 264 lõike 11 põhiseaduspärasust kahest järgnevast aspektist lähtudes: a) mopeedi suhtes liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustuslikuks muutmise ning b) mopeedi suhtes kehtestatud registreerimismärgi kandmise kohustuse aspektist.

Teie vaidlustatud 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 264 lg 11 lause 2 sätestab, et mopeed ja mopeediga võrdsustatud sõiduk ei pea olema registreeritud, kui mopeedijahi alaline elukoht ei ole Eestis. Nähtuvalt selle sätte sõnastusest ei reguleeri see säte kohustust sõlmida mopeedi suhtes liikluskindlustuse leping ega kohustust mopeed registreerida ja paigaldada sellele riiklik registreerimismärk. Kõnealuseid kohustusi reguleerib hoopis liikluskindlustuse seaduse § 4 lg 1 ja 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 76 lg 1 lause 1. Neist esimesena nimetatud sätte järgi tuleb liikluskindlustuse leping sõlmida mootorsõiduki ja selle haagise suhtes, mis on registreeritud või mis kuulub registreerimisele liiklusseaduses sätestatud liiklusregistris. Teisena nimetatud sätte järgi peavad mootorsõiduk ja selle haagis olema kehtestatud korras registreeritud ning neil peavad

Õiguskantsleri Kantselei

Kohtu 8, 15193 TALLINN. Tel 693 8404. Faks 693 8401. info@oiguskantsler.ee www.oiguskantsler.ee

olema riiklikud registreerimismärgid. Mõlemal juhul sõltub asjaomane kohustus sellest, kuidas seadusandja on sisustanud mootorsõiduki mõiste. Seepärast analüüsin Teie tõstatatud küsimusi neist sätetest, mitte aga 01.07.2011.a jõustuva liiklusseaduse § 264 lg 11 lausest 2 lähtuvalt. Loodan, et selliselt valitud analüüsi lähtekoht sobib Teile.

Järgnevalt kirjeldan Teie tõstatatud küsimustest lähtuvalt kehtivat õigust ja tulevikus kehtima hakkavat õigust ning toon välja nende vahelised erinevused. Teen seda selleks, et selgitada välja, kas Teie tõstatatud küsimustes esineb Teie õiguste riive.

1. Liiklusseaduse (edaspidi LS) § 16 lg 1 järgi kuulub sõiduk kohustuslikule kindlustamisele vastavalt liikluskindlustuse seadusele. Tulenevalt liikluskindlustuse seaduse (edaspidi LKindlS) § 4 lõikest 1 tuleb liikluskindlustuse leping sõlmida mootorsõiduki ja selle haagise suhtes, mis on registreeritud või mis kuulub registreerimisele liiklusseaduses sätestatud liiklusregistris. Vastavalt LS § 13 lõikele 2 tuleb liiklusregistris registreerida mootorsõiduk ja selle haagis. Mootorsõidukiks on nähtuvalt LS § 12 lõikest 2 mootori jõul liikuv sõiduk, v.a mootoriga jalgratas, mopeed ja mootori jõul liikuv rööbassõiduk. Seejuures on nimetatud sõidukitest mopeed vastavalt liiklusseaduse lisale 1 kahe- või kolmerattaline sõiduk, mille sisepelemismootori töömaht ei ületa 50 cm³ ja valmistajakiirus ei ületa 45 km/h.

2. Kuna eespool esitatust selgub, et liiklusseaduse järgi pole mopeed mootorsõiduk, siis seda liiklusregistris registreerima ei pea. Viimasest järeldub nähtuvalt LKindlS § 4 lõikest 1 omakorda see, et LKindlS § 4 lg 1 ei kohusta mopeedi suhtes kohustuslikku liikluskindlustuse lepingut sõlmima.

3. Ka 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus näeb ette sõiduki suhtes kohustusliku liikluskindlustuse lepingu sõlmimise. Täpsemalt sätestab selle seaduse § 81 lg 1, et sõiduki suhtes tuleb sõlmida liikluskindlustuse leping liikluskindlustuse seaduses sätestatud tingimustel. Nagu öeldud, kohustab LKindlS § 4 lg 1 liikluskindlustuse lepingut sõlmima mootorsõiduki ja selle haagise suhtes, mis on registreeritud või mis kuulub registreerimisele liiklusseaduses sätestatud liiklusregistris. 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 76 lg 1 lause 1 nõuab sarnaselt LS § 13 lõikele 2 liiklusregistris mootorsõiduki ja selle haagise registreerimist. Seevastu defineerib 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus võrreldes kehtiva liiklusseadusega mootorsõiduki mõiste teisiti: 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 2 p 40 järgi on mootorsõiduk mootori jõul liikuv sõiduk, v.a mootoriga jalgratas, pisimopeed¹, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis. Seega loeb 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus mopeedi mootorsõidukiks. Seda järeldust kinnitab kõnealuse seaduse § 2 p 42, mille järgi on mopeed kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus on üle 25, kuid mitte üle 45 kilomeetri tunnis ja mille töömaht sädesüütega sisepelemismootori korral ei ületa 50 kuupsentimeetrit või muu sisepelemismootori korral suurim kasulik võimsus ei ületa nelja kilovatti või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral on üle 0,25 kilovati, kuid ei ületa nelja kilovatti. Mopeediks loetakse ka eelnimetatud tingimustele vastavat kerget neljarattalist mootorsõidukit, mille tühimag ei ületa 350 kilogrammi. Neljarattalise kerge elektrisõiduki korral ei arvestata akude massi tühimagi hulka.

4. Kirjeldatust järeldub, et 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus põhjustab olukorra, kus liikluskindlustuse seadus kohustab mopeedi suhtes sõlmima kohustusliku liikluskindlustuse

¹ 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 2 p 56 järgi on pisimopeed vähemalt kahe rattaline sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sisepelemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 km/h.

lepingu. Ühtlasi järeldeb eespool toodust, et 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus on võrreldes kehtiva liiklusseadusega sellest aspektist nt mopeedi omaniku jaoks ebasoodsam.

5. Mis puutub enne 01.07.2011. a soetatud mopeedi, siis nähtuvalt 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 264 lõikest 6 peavad enne selle seaduse jõustumist kasutusel olnud mopeedid², v.a pisimopeedid, olema registreeritud ühe aasta jooksul selle seaduse jõustumisest arvates. Seonduvalt selle sättega tõusetub küsimus, kas enne 01.07.2011. a soetatud mopeedi, mis kuulub küll registreerimisele liiklusregistris, ent mille peab registreerima ühe aasta jooksul, suhtes tuleb liikluskindlustuse leping sõlmida 01.07.2011. a või pärast mopeedi liiklusregistris registreerimist.

6. Minnes mopeedi registreerimisnõude ja riikliku registreerimismärgi kandmise nõude juurde, siis nähtuvalt LS § 13 lõikest 2 peavad mootorsõiduk ja selle haagis olema kehtestatud korras registreeritud ja omama vastavat riiklikku registreerimismärki. Seega kuna mopeed kehtiva õiguse järgi mootorsõiduk pole, siis ei pea mopeed registreeritud olema. Samuti ei pea mopeed kandma riiklikku registreerimismärki. 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 76 lg 1 järgi peavad mootorsõiduk ja selle haagis olema kehtestatud korras registreeritud ning neil peavad olema riiklikud registreerimismärgid. Kuna 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse järgi loetakse mopeed mootorsõidukiks, siis peab ka see olema registreeritud ja kandma riiklikku registreerimismärki. Seega on seadusandja oma meelt selles küsimuses muutnud.

7. Miks liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse osas seadusandja mopeedi omaniku suhtes sellise ebasoodsama lahenduse kasuks otsustas, 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse seletuskirjadest ei selgu. Ka ei selgu neist seletuskirjadest see, miks on seadusandja 01.07.2011. a jõustuva liiklusseadusega mopeedi registreerimise ja riikliku registreerimismärgi kandmise kohustuste kehtestamise kaudu kehtestanud mopeedi kasutamise piirangu. Teadmata, mis põhjusel seadusandja kehtestas mopeedi suhtes liikluskindlustuse lepingu sõlmimise ning mopeedi registreerimise ja riikliku registreerimismärgi kandmise kohustuste, ei saa hinnata asjaomaste sätete põhiseaduspärasust. Seepärast palusin Teie teadmisel asjaomased selgitused anda majandus- ja kommunikatsiooniministril kui 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse eelnõu koostajal. Täpsemalt palusin ministril mulle anda selgitusi järgnevas:

- 1) miks arvab 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus mopeedi mootorsõidukite hulka;
- 2) millistest kaalutlustest tulenevalt on alates 01.07.2011. a mopeedi suhtes ette nähtud kohustusliku liikluskindlustuse lepingu sõlmimine ning millist eesmärki püütakse sel teel saavutada ja kas see kohustus on võrreldes taotletava eesmärgiga proportsionaalne;
- 3) milline on mopeediga põhjustatud liiklusõnnetuste statistika,
- 4) kui suurt kahju mopeedi kui suurema ohu allika valdajad on keskmiselt teistele isikutele põhjustanud,
- 5) milline on mopeedi kui suurema ohu allika valdajate teistele isikutele tekitatud kahju hüvitamise statistika,
- 6) millal tuleb enne 01.07.2011. a soetatud mopeedi suhtes liikluskindlustuse leping sõlmida;
- 7) miks kehtiv õigus ei kohusta mopeedi registreerima ja riiklikku registreerimismärki kandma;
- 8) miks peavad 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse järgi mopeedid kandma registreerimismärki ning kas selline kohustus kujutab endast proportsionaalset omandipõhiõiguse riivet.

² 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse § 264 lg 5 sätestab, et kuni § 264 lõikes 6 nimetatud tähtpäevani kasutusel olnud mopeedid, millel puuduvad sõiduki maaletoomise ja tollivormistuse lõpetamist tõendavad dokumendid ja/või sõiduki seaduslikku omandamist ja valdamist tõendav dokument, registreeritakse omaniku kirjaliku kinnituse alusel sõiduki seadusliku omandamise kohta, kui nimetatud dokumentide taastamine ei ole võimalik.

8. Majandus- ja kommunikatsiooniminister vastas neile küsimustele järgnevalt:

- 1) mopeed nagu mootorrattaski on mootori jõul liikuv sõiduk, mida saab lugeda suurema ohu allikaks. Seejuures mopeedi ja mootorratta eristamine mootori kubatuuri järgi on tinglik. Tehnoloogia on arenenud selliselt, et kaasaegsed mopeedid on erivõimsuse, kiirenduse ja muude omaduste poolest sageli võrreldavad vanemate väiksema võimsusega mootorrattastega. Kasutatavate mopeedide hulk on võrreldes varasema ajaga oluliselt tõusnud. Neil põhjustel oli mõistlik reguleerida mopeedide tehnoseisundit, mopeedijuhtide kvalifikatsiooni, mopeedide ohutusnõudeid ja põhjustatud kahjude hüvitamist sarnaselt mootorrattastega;
- 2) Euroopas, sh Eestiga sarnase kliimaga Põhjamaades, on mopeedide liikluskindlustus tavapärane. Liikluskindlustuse kui sellise eesmärk on kindlustusjuhtumise kahjustatud isikule tekkinud kahju kiire ja täielik hüvitamine ning kahju põhjustaja kaitsmine ootamatute rahaliste nõuete eest. Kui mopeedi juhi tekitatud kahju tuleb hüvitada mopeedi juhil endal, ei anna see kahjustatud isikule kindlust, et talle tekitatud kahju hüvitatakse, sest praktikas pole märkimisväärsel hulgal mopeedi juhtidel materiaalselt võimalik tekkinud kahju hüvitada. Muu hulgas toob viimane kaasa selle, et mopeedijuhi ja kaasreisijate ravikulud maksab kinni Eesti Haigekassa. 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus tagab selle, et kõnelaused ravikulud maksab kinni kindlustusandja. Ajakirjanduse andmetel on mopeedi keskmine liikluskindlustuse suurusjärgus 60 eurot aastas.³ Seda eeldusel, et mopeedi kasutatakse aastas kuu kuu jooksul;
- 3) kuna mopeedide kasutamine Eestis on reguleeritud vähesel määral, puuduvad andmed, kui palju põhjustasid mopeedijuhid liiklusõnnetusi. Maanteeameti andmetel toimus Eestis 2009. a 90 ja 2010. a küll 89 liiklusõnnetust mopeedidega, ent need arvud ei kajasta objektiivselt seda, kui palju toimus mopeedijuhtide põhjustatud liiklusõnnetusi. Seda põhjusel, et need arvud kajastavad vaid juhtumeid, kus inimene sai vigastada või hukkus, kuna liiklusõnnetuste andmebaasi ei kanta liiklusõnnetusi, milles süüdlaseks oli mopeedijuht ning inimene ei saanud vigastada või ei hukkunud. Teisalt on teada, et tavapäraselt moodustavad vigastatute ja hukkunute liiklusõnnetused *ca* 5-10 % kõigist liiklusõnnetustest. Soomes, kus on Eestiga sarnane kliima, põhjustasid mopeedijuhid 2008. a 3725 liiklusõnnetust ja tekitasid kogukahju üle 20 miljoni euro. Mopeedijuhtide põhjustatud liiklusõnnetused moodustasid seal toimunud 119 912 liiklusõnnetusest 3,1 %. Kõigi liiklusõnnetuste arv Eestis 2010. a oli 34 288. Analoogiliselt Soomega võis seega Eestis mopeedijuhtide põhjustatud liiklusõnnetusi olla *ca* 1000-1100;
- 4) Eesti kohta puuduvad täpsed andmed, kui suurt kahju mopeedi kui suurema ohu allika valdajad on keskmiselt teistele isikutele põhjustanud. Soomes oli aga keskmine mopeedijuhtide põhjustatud varaline kahju 38 % väiksem kõikide sõidukite juhtimisest põhjustatud varalisest kahjust ning isikukahju 44 % väiksem. Kuna Eestis oli keskmine varaline kahju 2010. a *ca* 1100 eurot ja keskmine isikukahju *ca* 950 eurot, siis võib Soome näite eeskujul arvata, et mopeedide põhjustatud keskmine kahju Eestis jäi 2010. a vahemikku 500-700 eurot ning mopeedijuhtide poolt tekitatud kahjude kogumaht võis olla suurusjärgus 500 000-770 000 eurot;
- 5) kuna mopeedide suhtes liikluskindlustuse lepingu sõlmimine pole veel võimalik, siis liikluskindlustuse andjad mopeedide põhjustatud kahjusid hüvitavad pole. Puudub ka ametlik statistika selle kohta, kui suures ulatuses nõudeid kahju põhjustanud mopeedijuhtide vastu on esitatud;

³ R. Murde. Motorollerid tuleb peagi arvele võtta ja kindlustada. Eesti Päevaleht, 30.10.2010. a, kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.epl.ee/artikkel/586306>.

- 6) liikluskindlustuse leping tuleb sõlmida kohe pärast mopeedi registreerimist. Enne 01.07.2011. a soetatud mopeedi ei tohi kasutada ilma seda registreerimata ja liikluskindlustuse kaitseta alates 01.07.2012. a. Viimasena nimetatud kuupäev on kõige hilisem kuupäev, mil liikluskindlustuse leping peaks hakkama kehtima;
- 7) 90-ndatel aastatel polnud mopeedi kasutamine laialt levinud, mistõttu puudus vajadus mopeedide registreerimiseks. Seoses mopeedide tehnilise arenguga ning nende arvukuse tõusuga on olukord muutunud ja valdkond vajab reguleerimist. Euroopa Liidu liikmesriikides, aga ka teistes riikides, on mopeedide kasutamine liiklusvahendina aga kasvanud kiiresti, millest tingituna on hakatud mopeede registreerima. Eesti lähiriikidest on nii mopeedi registreerimine kui ka kindlustamine kohustuslik Soomes, Rootsis, Taanis ja Leedus. Lätis on seevastu mopeedide registreerimine kohustuslik, ent liikluskindlustuse sõlmimine on jäetud vabatahtlikuks. Ka Eestis on muutunud probleemiks mopeedidega juhtuvad õnnetused: mopeediõnnetuste osakaal hakkas kasvama 2006-2007. a ning viimased kolm aastat on see püsinud stabiilselt 6-7 % piirimail. Nii moodustasid inimkannatanutega liiklusõnnetused, milles üks osapool oli mopeedijuht, 2010. a 7 % kõigist inimkannatanutega liiklusõnnetustest (neis hukkus üks ja vigastada sai 104 inimest). Võrdluseks: aastatel 2001-2005 moodustasid inimkannatanutega õnnetused, milles osales mopeedijuht, 1-3 % õnnetuste üldarvust. Kõige sagedamini satuvad liiklusõnnetustesse alaealised mopeedijuhid ja alaealised kaassõitjad (nt 2010. a moodustasid nad kõigist kannatada saanud mopeedijuhtidest ja -sõitjatest 42 %);⁴
- 8) mopeedide registreerimise ja registreerimismärgi kandmise nõuded on olulised esiteks põhjusel, et Euroopa Liidus on kehtestatud mopeedidele ühtsed tehnonõuded, mis peavad tagama mopeedide ohutuse liiklusele ja keskkonnale.⁵ Analoogselt autodega on mopeedide puhul kohustuslik registreerimine üheks võimaluseks tagada nende vastavus tehnonõuetele. Teiseks on need nõuded olulised seepärast, et varastatud mopeedi kasutuselevõtmine muutub keerulisemaks. Kolmandaks on need nõuded olulised, sest need lihtsustavad liiklusõnnetuses või -reeglite rikkumises osalenud mopeedijuhi tuvastamist.

9. Ülalesitatud majandus- ja kommunikatsiooniministri kirjas esitatud selgitused saab kokku võtta nii, et mopeedi suhtes liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse sätestamise 01.07.2011. a jõustavas liikluseaduses on tinginud seoses mopeedide üha suureneva kasutuselevõtu ja mopeedijuhtide põhjustatud varalise ja isikukahjuga ühelt poolt vajadus, et mopeedijuhi kui suurema ohu allika valdaja põhjustatud kahju saaks kahjukannatanule tegelikult ja kiirelt hüvitatud. Teiselt poolt on sellise kohustuse kehtestamise tinginud aga vajadus hoida kokku Eesti Haigekassa raha. Mopeedi registreerimisnõude ja riikliku registrimärgi kandmise kohustuse on aga seadusandja sätestanud mopeedi tehnonõuetele vastavuse kontrollimise, varastatud mopeedide kasutuselevõtu raskendamise ning liiklusõnnetuses või -reeglite rikkumises osalenud mopeedijuhi tuvastamise lihtsustamise eesmärkidel.

10. Leian, et kuna Teie tõstatatud küsimus puudutab nii kahjuhüvitamist kui ka omandikaitset, tuleb asjaomaste sätete põhiseaduspärasuse analüüsimise aluseks võtta Eesti Vabariigi põhiseaduse (edaspidi PS) § 25, PS § 32. Tulenevalt sellest, et olete palunud mul hinnata nende sätete vastavust ka PS §-le 10, mis sätestab õiguspärase ootuse põhimõtte, tuleb mul analüüsida, kas see õiguskorras aset leidev muudatus on kooskõlas õiguspärase ootuse põhimõttega.

⁴ Vt statistikat täpsemalt Maanteeameti kodulehelt, kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.mnt.ee/index.php?id=11624>.

⁵ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 18.03.2002. a direktiiv 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ.

11. Järgnevalt selgitan Teile lähemalt eespool viidatud PS § 25, PS § 32 ning PS § 10 sisu ja nendes paragrahvides sätestatud põhiõiguste piiramise tingimusi. Teen seda selleks, et teaksite, millest lähtuvalt ma Teie tõstatatud küsimusele vastust otsin.

12. PS § 25 sätestab igäihe õiguse nõuda talle ükskõik kelle poolt õigusvastaselt tekitatud moraalise ja materiaalse kahju hüvitamist. Teisisõnu annab PS § 25 igäihele, kellele on tekitatud kahju,⁶ õiguse, mitte aga kohustuse,⁷ nõuda talle tekitatud kahju hüvitamist talle õigusvastaselt kahju tekitanud isikult või isikult, kes vastutab kahju tekitaja eest⁸. Sellele nõudeõigusele vastab igäihe põhikohustus hüvitada teisele isikule tekitatud kahju.⁹ Et kahju kannataja saaks teise isiku tekitatud kahju eest tegelikult hüvitist, peab riik astuma selleks samme.¹⁰ Näiteks võib riik sel eesmärgil kohustada teatud kõrgema riskiga valdkondades, milleks on muu hulgas liiklus, isikuid sõlmima vastutuskindlustuse lepingu.¹¹

13. PS §-s 32 on sätestatud omandipõhiõigus. PS § 32 lg 2 järgi on igäihel õigus oma omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada. Seda niivõrd kui võrd seadus omandi valdamist, kasutamist või käsutamist ei kitsenda. Seejuures peab seadus, mis omandi kasutamist kitsendab, olema kitsendusega taotletava eesmärgi suhtes vastavalt PS §-le 11 proportsionaalne ehk sobiv, vajalik ja mõõdukas.

14. PS §-st 10 tuleneb õiguspärase ootuse põhimõte. Riigikohus on seonduvalt selle põhimõttega öelnud järgnevat: „Õiguspärase ootuse põhimõtte kohaselt peab igäihel olema võimalus kujundada oma elu mõistlikus ootuses, et õiguskorraga talle antud õigused ja pandud kohustused püsivad stabiilsetena ega muutu rabavalt isikule ebasoodsas suunas.“¹² Öeldust ei tasu aga teha järeldust, et õigusaktide muudatused, sh isiku õigusi ja kohustusi ebasoodsalt mõjutavad muudatused, oleksid absoluutselt lubamatud. Nimelt on Riigikohus märkinud sedagi, et seadusandja võib õigussuhteid vastavalt muutunud oludele ümber kujundada ning sellega paratamatult halvendada mõnede ühiskonnaliikmete olukorda.¹³ Õigussuhete ümberkujundamisel pole seadusandja siiski päris vaba. PS § 10 kohustab seadusandjat asjaomase muudatuse tegemisel kaaluma, kas isiku mõistlik ootus õigusliku olukorra püsimisse kaalub üles avaliku huvi ümberkorralduse järele.¹⁴

15. Eespool esitatud põhiseaduse sätete põhjal võib järeldada, et olukorras, kus mopeedi kasutada sooviv isik ei saa vabalt otsustada, kuidas oma rahaga ringi käia, vaid peab seadusandja tahtel osa rahast loovutama kindlustusseltsile, on käsitatav omandipõhiõiguse piiramisena. Selline omandipõhiõiguse piirang on nähtuvalt PS §-st 25 kahju kannatanud isiku huve silmas pidades põhimõtteliselt lubatav. Seda aga siis, kui kõrgema ohu allika valdajale liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse pealepanemine ei osutu eba-proportsionaalseks omandipõhiõiguse riiveks. Teisisõnu on seadusandja PS §-st 25 tulenevalt õigustatud kehtestama liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse kui omandipõhiõiguse piirangu siis, kui see kohustus on, arvestades liikluskindlustuse lepingu sõlmimise kohustuse eesmäärke, proportsionaalne.

⁶ P. Roosma, I. Pilving. Kommentaarid §-le 25. - Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Teine, täiendatud väljaanne, 2008, kommentaarid §-le 25, komm 2.3.1.

⁷ Samas, komm 3.4.

⁸ Samas, komm 2.3.2.

⁹ Samas, komm 1.

¹⁰ Samas, komm 2.3.3.

¹¹ Samas.

¹² RKPJKo 02.12.2004. a, nr 3-4-1-20-04, p 13.

¹³ RKPJKo 02.12.2004. a, nr 3-4-1-20-04, p 14.

¹⁴ M. Ernits. Kommentaarid §-le 10. - Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Teine, täiendatud väljaanne, 2008, kommentaarid §-le 10, komm 3.4.3.2.

16. Ka võib eespool esitatust järeldada, et mopeedi registreerimise ja mopeedile riikliku registreerimismärgi paigaldamise kohustus on käsitatav omandipõhiõiguse riivena, kuna selle kohustuse täitmine on mopeedi seadusliku kasutamise eelduseks. Taoline riive on lubatav siis, kui mopeedi registreerimise ja mopeedile riikliku registreerimismärgi paigaldamise kohustuse isikule pealepanemine on selle kohustuse kehtestamise eesmärgi suhtes proportsionaalne.

17. Mis puutub õiguspärasesse ootusesse, siis nähtuvalt esitatud kirjeldusest on mopeedi kasutaval isikul õiguspärane ootus, et liikluskindlustuslepingu sõlmimist ning mopeedi registreerimist ja sellele riikliku registreerimismärgi paigaldamist ei muudeta kohustuslikuks siis, kui isiku asjaomast ootust saab pidada mõistlikuks ning kui tema mõistlik ootus õigusliku olukorra püsimisse kaalub üles avaliku huvi ümberkorralduse järele.

18. Järgnevalt analüüsin, kas mopeedi suhtes liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse ning mopeedi registreerimise ja mopeedile riikliku registreerimismärgi paigaldamise kohustus on nende kehtestatud kohustuste eesmärkide suhtes proportsionaalsed ehk kas need kehtestatud kohustused on taotletavaid eesmarke arvestades sobivad, vajalikud ja mõõdukad. Lisaks analüüsin, kas seadusandja on kõnealustes küsimustes 01.07.2011. a jõustuvat liiklusseadust kehtestades järginud õiguspärase ootuse põhimõtet.

19. Nagu öeldud, peab nii liikluskindlustuslepingu sõlmimise kui ka mopeedi registreerimise ja sellele riikliku registreerimismärgi paigaldamise kohustus olema proportsionaalsed võrreldes nende kohustuste kehtestamisega seatud eesmärkidega.

20. Majandus- ja kommunikatsiooniministrilt saadud selgituste järgi on 01.07.2011. a jõustavas liiklusseaduses mopeedi suhtes liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse sätestamise tinginud ühelt poolt vajadus, et mopeedijuhi kui suurema ohu allika valdaja põhjustatud kahju saaks kahjukannatanule tegelikult ja kiirelt hüvitatud, teiselt poolt aga vajadus hoida kokku Eesti Haigekassa raha. Mopeedi registreerimisnõude ja riikliku registreerimismärgi kandmise kohustuse on aga seadusandja sätestanud mopeedi tehnonõuetele vastavuse kontrollimise, varastatud mopeedide kasutuselevõtu raskendamise ning liiklusõnnetuses või – reeglite rikkumises osalenud mopeedijuhi tuvastamise lihtsustamise eesmärkidel.

21. Leian, et nii liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse kui ka mopeedi registreerimise ja sellele riikliku registreerimismärgi paigaldamise kohustused on nende kohustuste kehtestamisega taotletavate eesmärkide suhtes proportsionaalsed ning seetõttu põhiseaduspärased. Samuti leian, et kõnealuste kohustuste kehtestamisel 01.07.2011. a jõustavas liiklusseaduses pole seadusandja rikkunud mopeede kasutavate isikute õiguspärast ootust. Põhjendan oma seisukohta järgnevalt.

22. Seadusandja on liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse kehtestanud selleks, et kahju kannatanud isikud saaksid vastavalt PS §-le 25 kahjuhüvitise tegelikult, sh kiirelt ja täielikult. Sellise kohustuse täitmisel on mopeedijuhi põhjustatud liiklusõnnetuse korral kahju kannatanud isikul tõepoolest võimalik kahjuhüvitist tegelikult saada, sest kahjuhüvitise maksmine ei sõltu mopeedijuhi suvast või majanduslikust olukorrast. Liikluskindlustuslepingu sõlmimise kohustuseta seatud eesmärgi aga teiste, mopeedi kasutada sooviva isiku omandiõigusesse vähem intensiivsemalt sekkuvate, ent eesmärgi sama tõhusalt täitvate meetmetega, saavutada pole minu hinnangul võimalik. Seejuures pole seadusandja liikluskindlustuse sõlmimise kohustuse kehtestamisel sugugi käitunud meelevaldselt: seadusandja on arvestanud elulise asjaoluga, et mopeedide kasutuselevõtt Eestis on võrreldes kehtiva liiklusseaduse kehtestamise ajaga

märgatavalt tõusnud ning sellega seonduvalt on ka mopeedijuhtimisest põhjustatud teistele isikutele kahju tekitamise tõenäosus oluliselt suurenenud. Viimasest johtuvalt on selge, et tõenäoliselt on tõusnud ka nende juhtumite arv, mil kahju kannatanud isikutel on olnud võimatu või väga raske saada kohast kahjuhüvitist. Seega on seadusandja kaalunud erinevate põhiõiguste riiveid põhiseaduse mõttest ja sätetest lähtuvalt ning kõnealuses küsimuses riivanud mopeedi kasutada sooviva isiku omandipõhiõigust kooskõlas põhiseadusega mõõdukalt.

23. Mopeedi registreerimisnõude ja riikliku registreerimismärgi kandmise kohustuse on seadusandja sätestanud mopeedi tehnonõuetele vastavuse kontrollimise, varastatud mopeedide kasutuselevõtu raskendamise ning liiklusõnnetuses või –reeglite rikkumises osalenud mopeedijuhi tuvastamise lihtsustamise eesmärkidel. Kõnealust kohustust täites on neid eesmärke võimalik saavutada. Samu eesmärke on arvatavasti võimalik saavutada küll teiste meetmetega (nt saab mopeedi tehnonõuetele vastavust kontrollida pistelise kontrollimise teel), ent seda sugugi mitte sama tõhusalt, kui mopeedi registreerimisnõude ja mopeedile riikliku registreerimismärgi paigaldamise kohustuse kehtestamisega. Seejuures tuleb märkida, et mopeedi registreerimine ja sellele riikliku registreerimismärgi paigaldamise kohustusega ei riiva seadusandja mopeedi kasutada sooviva isiku omandipõhiõigust intensiivselt. Seda eriti seatud eesmärkide valguses, milleks on kaitsta selliseid õigushüvesid nagu elu ja tervis ning omandi puutumatus ja kahju hüvitamine. Seepärast leian, et mopeedi tehnonõuetele vastavuse kontrollimise, varastatud mopeedide kasutuselevõtu raskendamise ning liiklusõnnetuses või –reeglite rikkumises osalenud mopeedijuhi tuvastamise lihtsustamise põhjused kaaluvad üles mopeedi registreerimise kohustusest ja mopeedil riikliku registreerimismärgi kandmisest tuleneva mopeedi kasutada sooviva isiku omandipõhiõiguse riive. Ühtlasi leian, et tõstatatud küsimuses on seadusandja mopeedi kasutada sooviva isiku omandipõhiõigust riivanud kooskõlas PS §-ga 11 mõõdukalt.

24. Eespool esitatud kehtiva liiklusseaduse ja 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse võrdlusest (selle kirja p-d 1–6) selgub, et seadusandja on otsustanud liikluskindlustuslepingu sõlmimise ning mootorsõiduki registreerimiskohustust ja mootorsõidukil riikliku registreerimismärgi kandmise kohustust laiendada mopeedidele. Seega kehtiv liiklusseadus ja 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus selles küsimuses erinevad. Kõnealune erinevus mõjutab mopeede juba kasutavaid isikuid ebasoodsalt, sest muudatuse tulemusel tuleb neil hakata tasuma liikluskindlustusmaksed, teha kulutusi mopeedi registreerimiseks, sh riiklikule registreerimismärgile, ning hoiduda liikluskindlustuskatet omamata mopeedi kasutamast või registreerimata mopeedi kasutamisest. Kirjeldatud ebasoodsast mõjutusest olenemata leian, et mopeedi omava isiku ootust, et need kohustused kunagi mopeedi suhtes ei laiene, ei saa pidada mõistlikuks. Viimast eriti olukorras, kus mopeedide kasutuselevõtt on märgatavalt suurenenud ning sellega seonduvalt on kasvanud mopeedijuhtimisest põhjustatud kahjujuhtumite arv ning aktuaalseks on saanud mopeedidele seatud tehnonõuete rikkumise ja mopeedide varguste küsimused. Lisaks on seadusandja andnud isikutele, kes on soetanud mopeedi enne 01.07.2011. a, piisavalt pika aja uute nõuetega kohandamiseks (kuni 01.07.2012. a). Seepärast leian, et kõnealustes küsimustes puudub vastuolu 01.07.2011. a jõustuva liiklusseaduse ja PS §-st 10 tuleneva õiguspärase ootuse põhimõtte vahel.

25. Neil põhjendustel leiangi, et Teie tõstatatud küsimustes 01.07.2011. a jõustuv liiklusseadus ei riku PS §-des 25, 32 ja 10 sätestatut.

Loodan, et minu analüüs veenis Teid vaidlusaluste sätete põhiseaduspärasuses. Kui Teie hinnangul peaksid aga need sätted siiski olema põhiseadusvastased, nendin, et sellisel juhul tuleb Teil lõpliku töö teadasaamiseks leida õiguslik võimalus konkreetse normikontrolli algatamiseks kohtus.

Täna Teid veel kord pöördumise eest.

Austusega

Indrek Teder

Teadmiseks: majandus- ja kommunikatsiooniministeerium (isikuandmete edastamiseta)

Kärt Muller
e-post: kart.muller@oiguskantsler.ee