

# Ülemaailmne turustandard (RGL+PA) vs. liikluskindlustus

Selged, võrreldavad ja nähtavad erinevused õnnetuste vaates.....	3
Keskkonna ja sotsiaalne mõju: tõukerattad vs autod.....	5
Potentsiaalsete kahjude võrdlus.....	6
25 kg elekritõukeratas.....	6
1,5-tonnine sõiduauto.....	7
Võrdlus 1.5 tonnise sõiduauto ja tõukeratta vahel.....	8
Erinev kindlustus Euroopa Liidu riikides.....	9
Kohustuslik mootorsõidukikindlustus (MTPL).....	10
Bolti vabatahtlik vastutus- ja õnnetusjuhtumikindlustus (RGL+PA).....	11
Üldine vastutuskindlustus (RGL):.....	11
Õnnetusjuhtumikindlustus (PA):.....	11
Konkreetsed argumendid olemasoleva vabatahtliku kindlustuse kasuks.....	12
Kokkuvõte.....	13

## Selged, võrreldavad ja nähtavad erinevused õnnetuste vaates

### Õnnetuste määr:

Mootorsõidukitega toimub Eestis ligikaudu 8 korda rohkem õnnetusi ühe miljoni kilomeetri kohta kui tõukerastega (125 vs 15,4).

2023. aasta statistika näitab, et liiklusõnnetuste arv on püsinud kõrgel tasemel ning surmajuhtumite vähenemine on sisuliselt peatunud.

Samas on tõukerastete õnnetuste tase madal ja stabiilne, näidates väiksemat ohtu teistele ja kasutajale endale.

### Surmajuhtumite määr:

Mootorsõidukitega seondub **4,925 surmajuhtumit iga miljoni läbitud kilomeetri kohta**.

Tõukerastete puhul on see näitaja **vaid 0,05** – see tähendab, et mootorsõidukid on umbes **100 korda surmavamad** kui tõukerattad.

### Keskmine kahju juhtumi kohta:

Mootorsõidukiõnnetus põhjustab keskmiselt **€2 500 kahju**, samal ajal kui tõukerattaõnnetuse puhul jääb kahju keskmiselt **€325** juurde. **See on üle 7 korra suurem finantsiline koormus iga juhtumi kohta.**

### Kogukahjud:

Kolme aasta jooksul on mootorsõidukite õnnetused põhjustanud Eestis hinnanguliselt **üle €240 miljoni kahjusid**.

Sama perioodi jooksul on kogu Bolti tõukerastega seotud kahjusumma vaid **€102 493**. **Mootorsõidukite kogukahju on seega ligi 2 350 korda suurem.**

### Kindlustuskatte tüüp:

Mootorsõidukitele on seadusega ette nähtud **kohustuslik liikluskindlustus (MTPL)** – see peegeldab nende kasutamisega kaasnevat kõrget riski. Tõukerastatel on hetkel kasutusel turu standardiks olev **vabatahtlik vastutuskindlustus ja õnnetusjuhtumikindlustus**, kuna nende liiklusrisi tase on tunduvalt madalam.

Liiklusohutuse poolest on autod palju ohtlikumad kui e-tõukerattad

**Kõrgem surmajuhtumite arv autode puhul:** mootorsõidukid põhjustavad liiklusõnnetustes palju raskemaid tagajärgi kui e-liikurid. Ainuüksi 2022. aastal hukkus liiklusõnnetustes kogu ELis üle **20 000 inimese** ([Liiklusohutuse statistika ELis – Euroopa Komisjon](#)), enamik neist autode õnnetustes, samas kui e-tõukerattaga seotud surmajuhtumite arv on absoluutarvudes **väga madal**. Näiteks märgib Euroopa Komisjoni aruanne, et „*e-tõukerattaga seotud surmajuhtumite arv on väga madal*“. Enamik e-tõukerattaga seotud vigastusi ei ole eluohtlikud (alla 1% on surmaga lõppenud, sarnaselt jalgratastele) ([Safer Micromobility: Technical Background Report](#)).

**Reisi kohta arvutatud riski võrdlus:** OECD/ITF analüüsi kohaselt on ühiskasutatava e-tõukerattaga surmajuhtumite risk sama suurusjärgus kui jalgrattaga ja palju madalam kui mootorrattaga. *Andmed näitavad, et miljardi sõidu kohta on umbes 100 e-tõukeratta surmajuhtumit, võrreldes 257 jalgrataste puhul (erineb linnade lõikes) ja 1164 mootorratta sõidu puhul* ([Safe Micromobility](#)). Teisisõnu, mootorrattad ja autod kujutavad endast oluliselt suuremat

ohtu. Oluline on see, et harvadel juhtudel, kui toimub surmaga lõppev e-tõukeratta õnnetus, on **üle 80%** neist seotud kokkupõrkega suurema mootorsõidukiga ([Safer Micromobility: Technical Background Report](#)). (Võrdluseks: 93–96% jalgratturite surmajuhtumitest on seotud kokkupõrkega mootorsõidukiga. See rõhutab, et **suurim oht liikluses on autod**, mitte mikromobiilsuse vahendid ise. Reguleerivad asutused ja ohutuse eksperdid rõhutavad, et tuleb keskenduda ohu allikale, näiteks piirata linnatänavatel autode kiirust 30 km/h, mitte ülemäära reguleerida kergeid sõidukeid. Üldiselt on **autoõnnetuste ühiskondlikud kulud** (meditsiinilised, õiguslikud, varalised jne) tohutud. Euroopas ligikaudu **130 miljardit eurot** aastas, samas kui e-tõukerattadega seotud õnnetused moodustavad sellest koormusest vaid murdosa.

	<b>Mootorsõidukid</b>	<b>Tõukerattad (Bolt)</b>
<b>Õnnetuste määr (1M km kohta)</b>	125 õnnetust / 1M km	15,4 õnnetust / 1M km
<b>Surmajuhtumite määr (1M km kohta)</b>	4,925 surmajuhtumit / 1M km	0,05 surmajuhtumit / 1M km
<b>Keskmine kahju per juhtum</b>	€2 500	€325
<b>Kogukahjud 3 aasta jooksul</b>	~€240 miljonit (€80M/aasta)	€102 493 (€34 164/aasta)
<b>Keskmine juhtumite arv aastas</b>	~33 700 juhtumit / aastas	105 juhtumit / aastas
<b>Kindlustuskatte tüüp</b>	Kohustuslik MTPL	Vabatahtlik vastutuskindlustus + PA juhile

## Keskkonna ja sotsiaalne mõju: tõukerattad vs autod

- **Süsinikdioksiidi heitkogused:** E-tõukerattad (ja muud mikromobiilsusvahendid) tekitavad **palju väiksema CO<sub>2</sub> jalajälje** kilomeetri kohta kui autod. Rahvusvahelise Transpordifoorumi analüüs näitab, et mikromobiilsuse kogumõju keskkonnale on „*võrreldes autode mõjuga väike ja ligikaudu võrreldav ühistranspordi mõjuga*“ ([Greener Micromobility](#)). Näiteks viimase põlvkonna jagatavate e-tõukerattade CO<sub>2</sub> heitkogus oli hinnanguliselt umbes 60 g km kohta (või vähem, kui tõukerattade eluiga jätkuvalt pikeneb), samas kui tüüpiline erasõiduauto heitkogus on mitu korda suurem. Mikromobiilsuse seadmed on kerged ja elektrilised, seega isegi tootmise ja laadimise arvestades on nende **süsinikdioksiidi heitkogused autode** (eriti sise põlemismootoriga autode) kõrval tühised. Lühidalt öeldes aitab iga autosõidu asendamine e-tõukeratta või e-jalgrattaga vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid.
- **Õhu- ja müra saaste:** Erinevalt autodest, eriti bensiini- ja diiselmootoriga autodest, ei tekita elektrilised rulad kasutamise ajal **heitgaase**. Nad töötavad peaaegu **hääletult**, kõrvaldades mootorimüra, mis suurendab linnamüra. Maailma Majandusfoorum märgib, et e-rulad ja e-jalgrattad „*võivad vähendada meie linna vaevavat liiklusummikut, heitkoguseid ja müra*“. Liiklusmahu vähendamise ja vaiksuse tõttu muudab mikromobiilsus tänavad elamiskõlblikemaks. Euroopa linnades on maanteeliiklus (kus domineerivad autod, veoautod ja mootorrattad) peamine kahjulike NO<sub>x</sub>-heitmete, tahkete osakeste heitmete ja müra allikas; mikromobiilsuse osakaalu suurendamine aitab neid probleeme otseselt lahendada ([Mikromobiilsus on puhas ja vaikne – kuidas seda laialdaselt kasutada? | Maailma Majandusfoorum](#)).
- **Energia- ja ressursitõhusus:** Mikromobiilsus kasutab vaid murdosa autode ehitamiseks ja käitamiseks vajalikust materjalist ja energiast. Rula või jalgratas kaalub alla 15–20 kg ja suudab inimest vedada vaid väikese aku abil, samas kui auto kaalub sageli üle 1300 kg ja vajab suurt mootorit või akut. OECD/ITF on märkinud, et **jalgrattad on kõigist liikumisviisidest keskkonnale kõige vähem kahjulikud** ja jagatavad e-tõukerattad „*tekitavad vähem süsinikdioksiidi*“, kuna tööstus parandab sõidukite vastupidavust ja töökindlust ([Greener Micromobility](#)). Iga liikluses olev tõukeratas või jalgratas tarbib palju vähem ressursse kui auto, aidates kaasa kliima- ja õhukvaliteedi eesmärkide saavutamisele ilma autode poolt tekitatud väliskuludeta.

## Potentsiaalsete kahjude võrdlus

### 25 kg elektritõukeratas

- Mass: 25 kg + juht (nt 70 kg) = kokku ~95 kg liikumisel.
- Tüüpiline kiirus: 20–25 km/h (mõned mudelid kiiremad).
- Kahju ulatus:
  - Inimesega kokkupõrkel: luumurrud, peavigastused, sinikad. Väga tõsiste vigastuste risk olemas, kuid surmajuhtumid on haruldased.
  - Vara kahjustamine: mõlk kraapimised, jalgrattad, väikesed kahjud autole (nt kriimustus, mõlk), väiksemas ulatuses.

Kahjutüüp	Realistlik kahjusumma	Märkused
<b>Kriimustatud auto või ese</b>	300–1000 €	Väiksemad kahjustused, nagu kriimustused või mõlgid.
<b>Inimese kergem vigastus</b>	1000–5000 €	Näiteks sinikad, nihestused või kerged luumurrud.
<b>Tõsine kehavigastus</b>	5000–12 000 €	Raskemad vigastused, mis nõuavad operatsiooni või pikaajalist ravi.
<b>Surmaga lõppev õnnetus</b>	20 000–80 000 € (väga haruldane)	Eestis ei ole seni teadaolevaid juhtumeid, kus elektritõukerattaga põhjustatud õnnetus oleks lõppenud teise isiku surmaga.
<b>Avaliku vara kahjustamine</b>	1000–5000 €	Näiteks liiklusmärgid, pingid või muud avalikud rajatised.

Eestis ei ole seni olnud väga suuri elektritõukeratta õnnetusi, mille kahjusummad oleks ulatunud sadadesse tuhandetesse eurodesse. Enamasti on tõukerattaga seotud kahjud väiksemad (keskmiselt 325 eurot juhtumi kohta). Suurimad teadaolevad kahjud Eestis on olnud umbes 8000–12 000 euro piires tõsisemate kehavigastuste korral. Miks see vahe autoga nii suur on? Auto on lihtsalt füüsika seadustest tulenevalt kordades ohtlikum – energia, mis

kokkupõrkel koondub, on proportsionaalne massi ja kiiruse ruuduga. Auto mass on 60x suurem ja kiirus võib olla 2–3x suurem. See tähendab, et kokkupõrkel vabaneb sadu kuni tuhandeid kordi rohkem energia

## 1,5-tonnine sõiduauto

- Mass: suur, ~1500 kg + reisijad.  
Tüüpiline kiirus: 30–90 km/h linnas ja maanteel.
- Kahju ulatus:
  - Inimesega kokkupõrkel: surmaga lõppevad õnnetused või rasked vigastused (luumurrud, siseorganite kahjustused, halvatuse risk jne) on väga tõenäolised isegi madalatel kiirustel.
  - Vara kahjustamine: muud autod, hooned, teed, tänavavalgustus, tihti suured remondi- või asenduskulud.
  - Kehaline kahju juhile endale
  - Rahaliselt: kahjusummad võivad olla kümnetes tuhandetes kuni sadades tuhandetes eurodes (raskete isikukahjude korral isegi miljonitesse – näiteks eluaegsed hoolduskulud invaliidistunud inimesele).

Kahjutüüp	Sõiduauto (1500 kg) – realistlik kahjusumma	Märkus
Kriimustatud auto või ese	500–5000 €	Väiksem plekimõlkimine, parklaõnnetus
Kokkupõrge teise autoga	5000–30 000 €	Suuremad keretööd, kindlustuse maksed
Inimese kergem vigastus	5000–20 000 €	Luu murd, peapõrutus, taastusravi
Tõsine kehavigastus	50 000–500 000 €	Eluaegne töövõimetus, suured ravikulud
Surmaga lõppev õnnetus	200 000–1 000 000+ €	Valuraha, lähedastele kahjuhüvitis, elatise kaotus
Avaliku vara kahjustamine	10 000–100 000 €	Valgustuspostid, sillad, hooned

## Võrdlus 1.5 tonnise sõiduauto ja tõukeratta vahel

Kahjutüüp	Tõukeratas (25 kg) kahjusumma	Sõiduauto (1500 kg) kahjusumma	Märkus
Kriimustatud auto või ese	200–1000 €	500–5000 €	Auto puhul tihti suuremad paranduskulud (andurid, metalltööd)
Kokkupõrge teise liiklejaga	500–3000 €	5000–30 000 €	Auto puhul väga suur potentsiaalne varakahju (teine auto, mootorratas, surm)
Inimese kergem vigastus	1000–5000 €	5000–20 000 €	Mõlemal juhul haiglaravi ja töövõimetus, aga auto puhul suurem vigastuste risk
Tõsine kehavigastus	5000–12 000 €	50 000–500 000 €	Auto tekitab kordades tõsisemaid kehavigastusi (nt halvatud inimene)
Surmaga lõppev õnnetus	20 000–80 000 €	200 000–1 000 000+ €	Tõukerattal väga haruldane, autol reaalne ja tavaline suurkahju
Avaliku vara kahjustamine	100–3000 €	10 000–100 000 €	Auto võib lõhkuda valgusfoore, sildu, maju, jne

Kineetiline energia 25 km/h kokkupõrke puhul on järgmine:

Tõukeratas (25 kg + 70 kg juht): umbes **2,291 džauli (J)**

VW Golf 1.4 TSI (2021) pooliku paagiga (~1,282.5 kg + 70 kg rider): Umbes **32,612 džauli (J)**

Saame järeldada, et VW Golf tekitab oluliselt rohkem kineetilist energiat kokkupõrke puhul (**~14 korda rohkem**) kui tõukeratas sama kiirusega. Selleks, et kokkupõrke puhul tekkinud kineetiline energia tõukeratta ja VW vahel oleks sama peaks VW Golf sõitma kiirusel **6.63 km/h**.

## Erinev kindlustus Euroopa Liidu riikides

Paljud ELi riigid on teadlikult **vabastanud madala riskiga e-tõukerattad kohustuslikust liikluskindlustusest**, tunnistades nende madalamat ohtlikkust. Liiklusohutuse uurijate (FERSI) 2020. aasta uuringus leiti, et **13 15-st** Euroopa riigist **ei** nõudnud e-tõukeratturitelt vastutuskindlustust tüüpiliste väikeste e-tõukerattade jaoks. See on tavaliselt tingimuseks, et sõiduk vastab jalgrattale sarnastele kriteeriumidele (nt maksimaalne kiirus ~20–25 km/h ja piiratud võimsus), käsitledes neid sisuliselt jalgratastena, mitte mootorratastena. Näiteks:

- **Belgia:** Kohustuslik kindlustus ei kehti „mootoriga mikrosõidukitele“, mille **kiirus ei ületa 25 km/h**. Teisisõnu, selle kiiruse alla jäävad e-tõukerattad on mootorsõidukite kindlustuskohustusest *vabastatud*.
- **Rootsi:** Jalgratta kategooriasse kuuluvad e-tõukerattad (kiirus kuni 20–25 km/h, madal võimsus) ei vaja *vastutuskindlustust*. Kindlustust vajavad ainult võimsamad „mopeediklassi“ tõukerattad.
- **Holland:** Nende liikuvuspoliitika kohaselt käsitletakse enamikku e-tõukerattaid jalgratastena või need on keelatud, kui neid ei ole spetsiaalselt heaks kiidetud, seega kehtivad traditsioonilised jalgrattaeeskirjad – väikestele tõukerattadele ei ole üldist liikluskindlustuse nõuet.
- **Saksamaa:** Need riigid nõuavad e-liikuritele liikluskindlustust, klassifitseerides need mootorsõidukitena. Saksamaal peab e-liikuritel olema kindlustusmärk/number. See ei ole aga kogu Euroopas norm – nagu eespool näidatud, on enamik riike otsustanud kerged e-tõukerattad vabastada, käsitledes neid pigem jalgratastena kui autodena. Arvatakse, et ELi liikluskindlustusdirektiivi muudatus sai võimalikuks tänu Saksamaa autotööstusele.

**ELi tasandi poliitika:** Isegi ELi õigusaktide tasandil tunnistatakse, et üldine liikluskindlustus on kergete mikromobiilsete sõidukite jaoks liigne. Muudetud ELi liikluskindlustusdirektiivis (vastu võetud 2021. aasta oktoobris) välistati selgesõnaliselt e-jalgrattad ja väga madala kiirusega sõidukid ELi kindlustusnõudest ([Renew Europe esitab muudetud direktiivi peamised punktid – Renew Europe](#)). Liikmesriikidele anti õigus välistada muud väikesed sõidukid, kui nad seda vajalikuks peavad. Direktiivis kinnitati, et kergete ja madala riskiga sõidukite (nagu pedalecid ja e-liikurid) kasutuselevõttu ei tohiks takistada koormavad kindlustusnõuded. See erinev kord – kõrge riskiga maantee sõidukitel peab olema liikluskindlustus, samas kui *kergem mikromobiilsus on sageli vabastatud* – on juba kehtestatud sellistes riikides nagu Belgia, Taani, Holland jne. See peegeldab *proportsionaalset regulatiivset lähenemisviisi*, keskendudes kindlustusnõuetele seal, kus need on tõesti vajalikud. Kohustusliku liikluskindlustuse laiendamine kõikidele e-tõukerattadele, sõltumata nende suurusest/kiirusest, oleks vastuolus hea usu, parimate tavade ja tulemusena koheldaks 20 kg kaaluvat ja 25 km/h kiirusega liikutavat tõukerattast samamoodi kui 1,5-tonnise autot, hoolimata nende väga erinevast riskiprofiilist.

- Direktiivi 2021/2118 eesmärk on defineerida, milliseid liiklusvahendeid tuleks käsitleda "sõidukina" liikluskindlustuse mõttes, ehk siis EL-i tasandil ei loeta Bolti tõukerattaid sõidukiteks. (*Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices*, Publications Office of the European Union, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>)

## Kohustuslik mootorsõidukikindlustus (MTPL)

Kohustuslik mootorsõidukikindlustus (MTPL) Eestis põhineb range vastutuse põhimõttel (**strict liability**), mis tähendab, et kahjude hüvitamiseks ei ole vaja tõendada juhi süüd. Siiski on MTPL süsteem tõukerataste kontekstis koormav ja ebavajalik.

Eelkõige on probleemiks kindlustuskohustuse laiendamine tõukeratastele, kuna see suurendab halduskoormust, loob täiendava bürokraatliku kihi ning **ei paku lisaväärtust peale Eesti Liikluskindlustuse Fondi (LKF) tulude suurendamise.**

Tõukeratastega seotud kahjude puhul, mis on reeglina väiksemad kui autodega seotud kahjud, ei õigusta kindlustuskohustus nende tegelikku riski ega kahjutaset. Tõukerataste keskmine kahju on **325 eurot, mis on ligi 7 korda väiksem kui autode puhul**, ja tõukerataste õnnetuste tagajärjed on kordades kergemad.

**Oluline on ka fakt, et MTPL ei kata mootorsõiduki juhi enda vigastusi ega isiklikku varakahju, erinevalt praegu tõukerataste jaoks kasutusel olevast vabatahtlikust kindlustusest (RGL+PA), mis kaitseb nii kolmandaid osapooli kui ka tõukeratta kasutajat ennast.** Seega MTPL-i rakendamine tõukeratastele ei loo reaalselt lisakaitset ega ohutust.

Lõpuks rõhutab Euroopa Liidu kogemus, et kohustusliku kindlustuse nõue kergetele sõidukitele, nagu tõukerattad, on ebaproportsionaalne ja ebavajalik. Enamik EL-i riike on otsustanud, et väikese riskiga mikromobiilseid sõidukeid ei peaks käsitlema samamoodi kui autosid, mis on statistiliselt tõendatud kordades ohtlikumad ja kallimad.

- **Kindlustuslimiidid Eestis (2024/2025):**
  - Varakahju kuni 1 300 000 eurot juhtumi kohta
  - Isikukahju kuni 6 450 000 eurot juhtumi kohta.

Liikluskindlustus ei kata mootorsõiduki juhi enda vigastusi ega isiklikku varakahju!

## Bolti vabatahtlik vastutus- ja õnnetusjuhtumikindlustus (RGL+PA)

Oluline on märkida, et turustandardiks olevad ning **juba kehtivad elektritõukerataste kindlustuse raamistikud on osutunud tõhusaks** ja katavad kõik asjakohased riskid, ilma et iga kasutaja peaks sõlmima individuaalset liikluskindlustust, seda usuvad ja toetavad maailma juhtivad kindlustusseltsid (Allianz, AXA, HDI, Apollo). Üleminek liikluskindlustusele on koormaks nii kindlustus- kui ka liikuvusturule. Kindlustusandjad ei soovi, et kerged sõidukid oleksid kohustuslikult liikluskindlustatud toote ülereguleeritud olemuse tõttu. Suured mikromobiilsuse operaatorid (Bolt, Lime, TIER, Dott jne) on oma teenuste korralikuks toimimiseks vaikimisi sõlminud **üldise vastutuskindlustuse ja õnnetusjuhtumikindlustuse**. Kõik teised mikromobiilsuse-operaatorid pakuvad oma sõitjatele **kolmanda isiku vastutuskindlustust** mis tahes vigastuste või varakahjude eest, mida nad võivad teistele tõukeratta kasutamisel tekitada, ning **õnnetusjuhtumikindlustust** sõitjatele endile – kõik „*lisatasuta, operaatori sõlmitud kindlustuspoliisi kaudu*“. Praktikas tähendab see, et kui kasutaja vigastab kogemata jalakäijat või kahjustab kellegi vara, hüvitab operaatori kindlustus kolmandale isikule kahju (nagu seda teeks liikluskindlustuspoliis). Samamoodi märgib Bolt, et „*pakub kasutajatele kindlustust isikliku kahju ja kolmandate osapooltele suunatud vastutuse vastu...*“ ([Tõukerataste ja e-jalgrattade kindlustus | Lisateave | Bolt Support](#)). See ei ole mootorsõidukikindlustuse näidetes sätestatud. Need kindlustuspoliisid on tavaliselt tagatud suurte kindlustusandjate poolt (mitte Eesti turul toimetavad kindlustajad) ja neil on piisav kogemus, teadmine ning oskus seada kindlustussumma ühe juhtumi kohta, nii et kahjunõudeid saavad alati rahuldatud.

### Üldine vastutuskindlustus (RGL):

- Katab kolmandatele isikutele tekitatud varalise ja isikukahju.
- Kindlustuslimiit 1 000 000 eurot juhtumi kohta
- Välistatud on kasutamine joobes olekus, mitte tingimustekohane ja kommerts-kasutamine.

### Õnnetusjuhtumikindlustus (PA):

- Kaitseb tõukeratta juhti isikliku vigastuse või surma korral.
- Kindlustushüvitis 50 000 eurot surma puhul ning lõpmatuseni püsiva puude puhul.
- Välistatud on omavoliline kasutamine ning kahju, mis ei tulene liiklusõnnetusest.

Õnnetuse liik	Bolti elektriliste tõukerataste kehtivad kindlustused	Elektriliste tõukerataste MTPL kindlustus (direktiivi järgi kohustuslik üle 25 kg kaaluval elektrilisel tõukeratal)
Tõukerattaga otsa sõitmise teel kahjustatud auto või ese (nt otsasõit autole)	✓	✓
Avaliku vara kahjustamine	✓	✓
Teise inimese kergem vigastus (nt otsasõit jalakäijale)	✓	✓
Teise inimese tõsisem vigastus (nt otsasõit jalakäijale)	✓	✓
Teise inimese surmaga lõppev õnnetus (nt otsasõit jalakäijale)	✓	✓
Renditõukeratta kasutaja enda vigastus	✓	✗
Renditõukeratta kasutaja enda surmaga lõppev õnnetus	✓	✗
Renditõukeratta kasutaja vara kahjustumine (nt seljakotis olnud sülearvuti)	✗	✗

## Konkreetsed argumendid olemasoleva vabatahtliku kindlustuse kasuks

- **Strict liability ei ole märkimisväärne eelis:**
  - Strict liability põhimõttel **ei ole märkimisväärset praktilist eelist, kuna lõplik vastutus kahjude eest jääb ikkagi kahju põhjustajale.** Bolti kindlustuse välistused (nt joove, alaealisus) ei ole sisulised takistused kahjude edukale sissenõudmisele, sest kindlustus viitab konkreetsete tõenditega vastutava osapoole süüle. See tagab, et kahjunõude esitamine iseseisvalt toimiks piisavate tõendite olemasoluga.
- **Bolti kindlustus on alati taganud kahjude hüvitamise:**
  - Bolti praktikas **ei ole ükski põhjendatud, alusega ning argumenteeritud kahju jäänud ilma hüvitiseta.** Kõik nõuded on alati lahendatud või suunatud õigele kahju põhjustajale. Ühiskondlikul tasandil on süsteem töötanud, sest praktikas ei ole kahju saanud isik jäänud kunagi ilma kompensatsioonita. Kahjude väljamaksed toimuvad kiiresti ja efektiivselt.
- **Kohustusliku kindlustuse limiite ei ole kunagi ületatud:**
  - Tõukerattaõnnetustega seotud kahjud on alati olnud kordades väiksemad kui kohustusliku mootorsõidukikindlustuse limiidid (liikluskindlustuse sätestatud isikukahju kuni 6,45 miljonit eurot vs tõukerataste tegelik ~325 eurot juhtumi kohta). **Lisaks sellele, ei kata liikluskindlustus juhi enda kehalisi vigastusi, mis sisuliselt muudab vabatahtliku katte laiaulatuslikumaks kui liikluskindlustus.**
- **25 kg erisus Euroopa Liidu tasemel:**
  - Euroopa Liidus on selgelt eristatud kuni 25 kg kaaluvaid sõidukeid, millele kohustuslik liikluskindlustus ei ole vajalik ega põhjendatud. Seda on kirjeldatud kompromissina, mille **peamiseks vaidluskohaks oli <25kg tõukerataste ning 1.5 tonniste sõidukite samastamine** seaduse ning koormamise vaates. Direktiivi 2021/2118 eesmärk on defineerida, milliseid liiklusvahendeid tuleks käsitleda "sõidukina" liikluskindlustuse mõttes; Eesti on direktiivi siseriiklikkusse õigusesse üle võtnud sama sõnastusega nagu direktiiv ise sätestab, hoides liikmesriikidega sarnast seisukohta
- **Ebavajalik halduskoormus:**
  - Tõukerataste kindlustamine kohustusliku MTPL-iga on ebavajalik halduskoormus, mis ei loo lisandväärtust peale LKF-i tulude kasvatamise. Eestis kehtib kindlustuspreemia maks (IPT) 0%, seega oleks kohustuslik kindlustamine puhtalt kindlustusandjate tulude teenimise eesmärgil.
- **Keskkonna- ja sotsiaalse ühiskonna kasuks:**
  - Tõukerataste keskkonnamõju on kordades väiksem kui mootorsõidukitel, aidates vähendada linnade liikluskoormust ja saastetaset. Ülereguleerimine tõstab toote hinda ning piirab kättesaadavust.
- **Riskide selge erinevus:**
  - Euroopa riikide praktikas kasutatakse vabatahtlikke või piiratud kohustuslikke kindlustuslahendusi madala riskiga sõidukitele (sh tõukerattad), tunnistades nende märgatavalt madalamat ohtlikkust.

## Kokkuvõte

Kõik tõendid näitavad, et autod ja muud rasked mootorsõidukid on ühiskonnale oluliselt ohtlikumad ja kulukamad kui e-tõukerattad – nii vigastuste, surmajuhtumite kui ka väliste kulude poolest. E-tõukerattad on riskiprofiililt sarnased jalgratastele ja toovad kasu, vähendades autosõite, heitkoguseid ja müra.

Euroopa parimad tavad on selle reaalsuse omaks võtnud, eristades eeskirju: kõrge riskiga sõidukitele kehtivad rangemad nõuded (litsents, kindlustus jne), samas kui madala riskiga mikromobiilsus on sageli vabastatud või kergelt reguleeritud.

Selle asemel, et laiendada kohustuslikku liikluskindlustust kõikidele ruladele, võivad poliitikakujundajad säilitada proportsionaalse lähenemisviisi: jätkata infrastruktuuri ja jõustamise parandamist kõigi liiklejate jaoks, tagada, et operaatorid pakuvad kindlat kindlustuskatet, ning keskenduda tegelikule ohule – kokkupõrgetele, millesse on kaasatud kiired ja rasked mootorsõidukid.

Seda tasakaalustatud strateegiat toetavad rahvusvahelised uuringud ja mitme EL-i riigi kogemused ning see väldib **jätkusuutlike liikumisvõimaluste piiramist tarbetute kuludega.**

**Lühidalt öeldes ei ole 25 km/h kiirusega e-tõukeratta käsitlemine regulatiivses mõttes 120 km/h kiirusega autonoomne teaduslikult põhjendatud ega avaliku poliitika seisukohast mõistlik.**

Sihotstarbeline, tõenditel põhinev lähenemisviis päästab elusid ja soodustab keskkonnasõbralikku liikumist, saavutades ohutuseesmärgid mikromobiilsuse revolutsiooni pidurdamata. Kokkuvõttes põhjustavad mootorsõidukid mitte ainult enamiku liiklusõnnetustest ja surmajuhtumitest, vaid tekitavad ka suuremaid keskkonna- ja müügikuluseid ühiskonnale. E-tõukerattad ja muud kerged elektriseadmed aitavad linnadel vähendada süsinikdioksiidi heitkoguseid ja saastet ning liiklusummistust. Tehnika tn kell 17:30 kinnitab seda seisukohta.

Õiglane, tõenditel põhinev poliitika võtab neid erinevusi arvesse, selle asemel et kohelda tõukerattaid autode võrdväärseks. Kokkuvõtvalt ei ole kohustuslik mootorsõidukikindlustus tõukerattade puhul põhjendatud ega proportsionaalne, arvestades oluliselt madalamat õnnetusriskide taset, väiksemat rahalist kahju ja olemasolevat vabatahtlikku kindlustuskatet, mis juba tagab kõigi kahjunõuete hüvitamise. Euroopa praktika ja Eesti statistika toetavad selgelt Bolti praeguse kindlustusmudeli piisavust ja efektiivsust.

**Allikad**

- OECD/ITF – „Safe Micromobility“ (2020) ([Safe Micromobility](#));
- „Safer Micromobility“ (2024) ([Safer Micromobility: Technical Background Report](#))
- Euroopa Komisjoni liiklusohutuse aruanne isikliku liikuvuse vahendite kohta (2022).
- FERSI uuring e-tõukerattade õigusaktide kohta Euroopas (2020).
- GFIA (Global Federation of Insurance Associations) – „E-tõukerattad: kindlustus ja ohutus“ (2021).
- ELi liikluskindlustusdirektiiv – Renew Europe pressiteade (21. oktoober 2021) ([Renew Europe esitab muudetud direktiivi peamised elemendid... – Renew Europe](#)).
- Rahvusvaheline Transpordifoorum – „Rohelisem mikromobiilsus“ (2022) ([Greener Micromobility](#)).
- Maailma Majandusfoorum – „Mikromobiilsus on puhas ja vaikne“ (2022) ([Micromobility is clean and quiet – how can it be widely used? | World Economic Forum](#)).
- Lime Micromobility – sõitja kindlustuse üksikasjad ([Kindlustus | Lime Micromobility | Lime Micromobility](#)).
- Crawford & Co. – „E-tõukerattaga seotud kindlustusnõuded“ (2022).
- Euroopa Komisjon – liiklusohutuse statistika 2022 ([Liiklusohutuse statistika ELis – Euroopa Komisjon](#)) ja
- SWOV Instituudi andmed ([Liiklusohutus Euroopas – Wikipedia](#)).