

**TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL**

Majandusteaduskond

Õiguse instituut

Kelli Veski

**VARASTATUD SÕIDUKI HEAUSKNE OMANDAMINE NING  
SELLEGA SEONDUVAD ÕIGUSLIKUD PROBLEEMID**

Magistritöö

Juhendaja: Evelin Pärn-Lee, LL.M

Tallinn 2020

Deklareerin, et olen koostanud lõputöö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele selle koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 15 121 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni

Kelli Veski .....

12. mai 2020

Üliõpilase kood: 178825HAJM

Üliõpilase e-posti aadress: [kelli\\_lampe@hotmail.com](mailto:kelli_lampe@hotmail.com)

Juhendaja Evelin Pärn-Lee, LL.M

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri,kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

# SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE.....	5
SISSEJUHATUS.....	6
<b>1. ASJA OMANDAMISE ÜLDREGLID .....</b>	<b>9</b>
1.1. Asjaõiguseadus .....	11
1.1.1 Kasutusõigus.....	12
1.1.2 Omandamisõigus.....	12
1.1.3 Rahvusvaheline eraõigus .....	12
1.2. Euroopa Liidu õigus.....	14
1.3. Rahvusvaheline koostöö.....	17
<b>2. OMANDI ÜLEMINEK .....</b>	<b>22</b>
2.1. Eeldused .....	22
2.1.1. Valdus .....	23
2.1.2. Igamine .....	25
2.2. Heauskne omandamine.....	26
2.2.1. Vargus.....	31
2.2.2. Valduse murdmine.....	33
2.3. Teoreetilised võimalused omandi kaitseks .....	35
2.4. Tsiviilõiguslik probleem.....	39
2.5. Haldusõiguslik probleem .....	41
<b>3. KOHTU PRAKTIKA .....</b>	<b>45</b>
3.1. Vallasomandi tekkimine .....	45
<b>4. Ettepanekud kehtivate õigusaktide täiendamiseks .....</b>	<b>48</b>
<b>KOKKUVÕTE.....</b>	<b>51</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>55</b>
<b>KASUTATUD KIRJANDUS .....</b>	<b>57</b>
<b>LISAD .....</b>	<b>62</b>
Lisa 1. Lihtlitsents .....	62

## LÜHIKOKKUVÕTE

Käesolevas töös keskendub autor varstatud sõidukite omastamisele ja sellega seonduvale omandi üleminekule. Seega on käesoleva magistritöö eesmärgiks analüüsi raames selgitada välja, kas heauskne omandamine on varastatud vallasasja puhul võimalik, kuidas oleks võimalik seda paremini reguleerida ning kuidas saaks varastatud sõidukite ostu-müügi tehinguid riigi kaasabiga vältida või vähendada.

Töö peamiseks ülesandeks on kinnitada autori poolt seotud hüpoteesi, et Eestis kehtivate õigusaktide kohaselt on varastatud asja puhul eelistatud olukorras võrreldes heauskse omandajaga varastatud eseme esialgne omanik, ehk teisisõnu varastatud asju ei ole võimalik kehtivale õigusele tuginedes omandada. Hüpoteesi testimiseks on autor seadnud töö eesmärgiks leida vastused küsimustele, kuidas on vallasasja omandamine Eestis reguleeritud ning millised tingimused on heauskse omandamise eelduseks ja kas nende täitmine tagab heauskse omandamise ka varastatud asja puhul. Samas toob autor töös välja ka võimalikud täiendused olemasolevate õigusaktide täiendamiseks, et ostu-müügi tehingu puhul oleksid kaitstud kõikide osapoolte huvid, sealhulgas ka heauskse omandaja juhul kui selgub, et ostetud on varastatud sõiduk.

Läbiviidud uurimistöö raames jõuab autor järeldusele, et kasutatud sõidukite turg on jätkuvalt suur ja oht, et keegi heauskselt varastatud sõiduki endale ostab on kõrge ning seega on vajalik, et sellises olukorras oleks õiguskindlus kehtivate õigusaktidele tuginedes tagatud võrdselt nii heausksele omandajale kui ka selle eseme esialgsele omanikule. Samas jõuab autor töö käigus järeldusele, et Eestis ei ole erinevalt mõnest Euroopa Liidu riigist võimalik varastatud asju heauskselt omandada, mistõttu saab kinnitust püstitatud hüpotees ning hetkel kehtivad õigusaktid vajaksid spetsiifilisemat regulatsiooni antud probleemi lahendamiseks.

Võtmesõnad: vallasasi, varastatud sõiduk, heauskne omandaja, karistusseadustik, asjaõigusseadus, omandiõigus

## SISSEJUHATUS

Paratamatult on turul liikumas ebaseaduslikke tooteid või müüakse asju, mis tegelikult müüjale ei kuulu. Seetõttu on käesolevas töös autor võtnud uurimiseks ostu-müügi tehingu ja varastatud esemete soetamise puhul heauskse omandamise. Kuna asjade ostmine ja müümine kuulub tänapäeval igapäevaste tegevuste hulka ning üheks olulisemaks vahendiks on sõiduk, uurib autor käesolevas magistris töös kas on võimalik varastatud sõidukeid heauskselt omandada, kuidas on võimalik heausksel omandajal enda õiguste eest seista ning kuidas saab varastatud sõidukite turule tuleku vastu võitlemisel abiks olla riik.

Kuna uued sõidukid on kallimad kui kasutatud sõidukid, on nende turg suur. Kuigi kasutatud sõidukit on võrreldes uueväärsega odavam soetada on sellel ka omad miinused, sest endiselt on levinud probleemiks asjade vargus ning nende edasimüümine nii riigisiselt kui ka rahvusvahelisel tasandil. Varastatud asjade müük on enim levinud just sõidukite valdkonnas, kuid on laialdaselt levinud ka teistes valdkondades. Varastatud asja puhul üldjuhul ei ole asja edasine omandamine toimunud esialgse omaniku tahtekohaselt, sellistel juhtudel on oluline, et riik tagaks kaitse mitte ainult esialgsele omanikule vaid ka neile, kes soovisid heauskselt asja omanikuks saada. Kuna üldjuhul on tagantjärele asja varastanud isikuid keeruline kindlaks teha, seda eriti kui asi on käinud läbi mitme omaniku käest, jääb tuginedes AÕS kehtestatud sätetele antud juhtudel kaotajapooleks ikkagi viimane ostja. Seda seetõttu, kuna üldjuhul varastatud asi tuleb tagastada esialgsele omanikule, kellelt asi varastati ning arvestada kahjuga mis on võrdne vähemalt asja ostuhinnaga, olenemata sellest kas tegemist oli hea- või pahauskse omandamisega. Juhul kui tegemist on piiriülese vargusega ja edasimüügiga on oluline riikide ja erinevate organisatsioonide vaheline koostöö, et varastatud asjad oleks kiirelt ja lihtsalt kõigile potentsiaalsetele ostjatele tuvastatavad. Seega uuritakse lõputöös põgusalt ka, kuidas ja kas piiriüleste varguste puhul aitab rahvusvaheline koostöö kaasa omandiõiguste tagamisele ning kuidas on reguleeritud piiriüleised ostu-müügi tehingud ning omandi üleminek müüjalt ostjale.

Töö eesmärgi saavutamiseks käsitleb autor sügavuti asja omandamise mõistet, seejuures uurides erinevaid võimalusi omandi üleminekuks ning tuues võrdlusi kinnis- ja vallasasjade omandamise juures. Töös defineeritakse heauskne omandamine ning selle seos varastatud esemete omandamisega, et oleks võimalik välja selgitada, kas heauskse omandamise sätted rakenduvad ka varastatud sõiduki omandaja puhul. Lisaks eelnevale hindab autor töös kui efektiivsed on hetkel Eestis kasutusel olevad meetmed sõidukite ajaloo kindlaks tegemisel ning varastatud

sõidukitega edasiste tehingute tegemiste vältimiseks. samuti millised probleemid seoses varastatud sõidukite omandamisega ja hiljem omandiõiguse kaitsmisega ähvardada võivad. Töö tulemuste põhjal on võimalik teha ettepanekuid õigusaktide täiendamiseks.

Magistritöö eesmärgi saavutamiseks on autor püstitanud järgmised uurimisküsimused:

1. Millistel tingimustel on tegemist heauskse omandamisega ja kas heauskne omandamine on võimalik varastatud asja puhul?
2. Kuidas ja kas on võimalik heausksel omandajal omandiõigusi vaidluse tekkimisel kaitsta?
3. Millised on võimalused heauskse omandamise paremaks reguleerimiseks, kasutades selleks olemasolevaid õigusakte?

Töö peamiseks ülesandeks on siiski kinnitada autori poolt seotud hüpoteesi, et Eestis kehtivate õigusaktide kohaselt on varastatud asja puhul eelistatud olukorras võrreldes heauskse omandajaga varastatud eseme esialgne omanik. Selleks, et hüpotees saaks kas tõendatud või ümberlükatud otsitakse töös vastuseid eelnevalt püstitatud küsimustele.

Uurimuses kasutatakse kvalitatiivset uurimismeetodit. Töö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse analüütilist ning võrdlevat uurimismeetodit. Autor valis seesugused meetodid eesmärgiga võrrelda vallas- ja kinnisasjade omandamise erisusi ning nendele rakenduvaid kehtiva õiguse sätteid seejuures tuginedes erinevate riikide ja Eesti Vabariigi õigusaktidele ning kohtute praktikale. Lisaks kasutab autor töös ka erinevaid valdkonda puudutavaid artikleid, kuna värske kirjandus antud teema kohta autorile teadaolevalt on minimaalne, siis on peamiselt töös kasutatud vanemat kirjandust.

Käesolev magistritöö on jaotatud neljaks peatükiks, mis omakorda jagunevad alapeatükkideks. Töö esimeses peatükis käsitleb autor teemat teoreetiliselt, andes ülevaate asja omandamise üldreeglitest, sellega seonduvatest Euroopa Liidu õigusaktidest ning Eesti Vabariigi õigusaktidest. Töö teine osa keskendub omandi üleminekule, mis hõlmab endas erinevaid omandi ülemineku viise, sealhulgas ka selleks vajaminevaid eeldusi ning ka omandi kaitse võimalusi tuginedes hetkel kehtivatele õigusaktidele. Töö kolmandas peatükis analüüsib kohtu praktikat selleks, et välja selgitada, millised õiguslikud probleemid seoses heauskse

omandamisega vajaksid korrektsemat reguleerimist. Sellest kas neid on võimalik lahendada kasutades olemasolevaid õigusakte või on vajadus uute regulatsioonide järele, kirjutab autor käesoleva töö neljandas peatükis.

# 1. ASJA OMANDAMISE ÜLDREEGLID

Eesti Vabariigi Põhiseaduse § 32 kohaselt on igäühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud. Omandit võib omaniku nõusolekuta võõrandada ainult seaduses sätestatud juhtudel ja korras, üldistes huvides ja kohese hüvituse eest. Igäühel on õigus enda omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada ning sellekohased kitsendused sätestab seadus.<sup>1</sup>

1993. aastal vastu võetud Asjaõiguseseadus (AÕS) asendas varasemalt omandiõiguse küsimusi reguleerinud Eesti NSV tsiviilkoodeksi (TsK). Asjaõiguse peamine eesmärk on kaitsta asja omaniku huve, sealhulgas käsitleb AÕS ka heauskset omandamist. Põhimõtted on seoses heauskse omandamisega jäänud läbi aegade praktiliselt muutmata. 1993. aasta AÕS § 95 lg 4 sedastas, et omanikult varastatud, kadunud või muul viisil tema tahte vastaselt tema valdusest välja läinud asja omandamine toimub igamisega. Sama seaduse § 110 kohaselt vallasomand tekib igamisega, kui isik valdab vallasasja viie aasta jooksul heauskselt ja katkematult, just nii nagu seda teeks asja omanik.<sup>2</sup> 2003. aastal vastu võetud Asjaõiguseaduse, kinnisturaamatuseaduse ja nendega seonduvate seaduste muutmise seadusega tunnistati aga eelnevalt mainitud lõige kehtetuks. Kuigi hetkel kehtiva AÕS § 110 lg 1 kohaselt tekib samuti vallasomand igamisega samadel tingimustel st. valdab asja katkematult viie aasta jooksul, on antud punkt eraldatud heauskset omandamist puudutavast paragrahvist.<sup>3</sup> Seletuskirja, miks selline seadusemuudatuse otsus sai vastu võetud autor ei tuvastanud. Kuid siin kohal võib eeldada, et üheks põhjuseks muudatuse läbiviimiseks võis olla nii nagu ka Rootsis ja Ameerika Ühendriikides asjaolu, et varastatud asjade heauskne omandamine üleüldiselt soodustab varastatud asjadega kauplemist, mis omakorda viib musta turu laienemiseni ja varguste suurenemiseni.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Põhiseadus. RT I, 15.05.2015, 2.

<sup>2</sup> Asjaõiguseseadus. RT I, 09.06.1993, 590.

<sup>3</sup> Varul, P. (1993). Omand: üldsätted. - *Juridica*. No. 4, 78-80

<sup>4</sup> Kama P. (2016). Valduse ja kohtuliku registri kande publitsiteet Eesti Eraõiguses. (Väitekiri). Tartu Ülikool, Õigusteaduskond, Tartu, 56.



Kaks peamist omandi liiki AÕS kohaselt:

- Vallasomand
- Kinnisomand

Tsiviilseadustiku üldosa seadus (TsÜS) § 50 kohaselt on kinnisasi maapinna piiritletud osa ning mis ei ole kinnisasi on vallasasi.<sup>5</sup> Näiteks kinnisasi on maatükk koos sellel asuvate oluliste osadega. Seejuures oluliste osade alla kuuluvad nii ehitised kui ka mets ja taimed.<sup>6</sup> TsÜS § 53 lg 2 sedastab, et kinniasja puhul ei saa olla maatükil ja selle juurde kuuluvatel olulistel osadel erinevad omanikud. Kui vallasasjade puhul tekib omand eelkõige asja valduse üleandmisega omandajale siis kinnisasja puhul tekib omand kinnistusraamatusse kandmisega. Kinnisturaamat on riigi poolt hallatav avalik register, mida peetakse kinnisasjade ja nendega seonduvaste asjaõiguste kohta.<sup>7</sup> Käesoleva töö kontekstis on oluline ka 1994. a maikuus võeti vastu Eesti riikliku autoregistri asutamise määrus, mille kohaselt asutati riiklik autoregister<sup>8</sup>, kuivõrd töös käsitletakse heauskselt omandatud ning varastatud sõidukitega seotud küsimusi. Varastatud sõidukitega seonduvaid omandiõiguse probleeme käsitletakse, sest sõidukid on liikuvad esemed, nende varastamine on võrreldes teiste esemetega lihtsam kuna jäävad üldjuhul mitmeteks tundideks järelvalveta ning viimaseks kuna kasutatatud autode turg on suur just seetõttu, et uued sõidukid ei ole üldjuhul inimestele taskukohased.<sup>9</sup>

Kui tänapäeval võivad seadused olla kirja pandud nii, et tavainimesele jääb sätestatu segaseks või võib seda kaheti mõista, siis Rooma õigusele olid omased täpsed ja lühikesed definitsioonid – mis omakorda tähendab, et normid olid konkreetsed ja seaduste sõnastus arusaadav ka lihtrahvale. Rooma õiguses andis asjaõigus vahenditu võime ühe kindla asja peale – see tähendab, et näiteks ostu-müügi tehingu puhul oli omanikul vahenditu õigus asjale ning ostjal tekkis müüja vastu isiklik nõue asja üleandmiseks, kuid seejuures ei saanud takistada müüjal asja üleandmist kolmandale isikule. Seega Rooma õiguse kohaselt on asjaõigused suunatud kõikide kolmandate isikute vastu selleks, et kaitsta omaniku huve. Rooma õiguses jagunevad asjaõigused

---

<sup>5</sup> Tsiviilseadustiku üldosa seadus. RT I, 30.01.2018, 6.

<sup>6</sup> Kask, S. (1995) Asjaõigus tsiviilseadustiku üldosa seaduse rahvusvahelise eraõiguse sätetes. - *Juridica*. No. 6, 234-237.

<sup>7</sup> *Kinnis- ja vallasasjadest*. Notarite koda. Kättesaadav: <https://www.notar.ee/523>, 6. märts 2019.

<sup>8</sup> Eesti riikliku autoregistri asutamine. RT I, 1994, 35, 543.

<sup>9</sup> Iwan, D. (1994). Wrongful dispositions of motor vehicles in England: A US Certificate of title solution. – *Anglo-American Law Review*. Vol. 23, No. 4, 462.

kolmeks – omandiõigus ja õigused võõrale asjale ning valdus.<sup>10</sup> Ka tänapäeval võib omandiõigust puudutavate sätete puhul jõuda samale järeldusele, sest konfliktis kaaluvad omaniku huvid üle kolmandate isikute huvid.

## 1.1. Asjaõigusseadus

Omandile sätestab kitsendusi erinormina Asjaõigusseadus (AÕS), mille peamine eesmärk on eraomandi kaitse. Asjaõiguse kohta sätestatud õigusnormid reguleerivad asjaõiguste tekkimist, nende sisu, üleandmist, lõppemist jm. Asjaõiguse puhul on tegemist subjektiivsete õigustega, mis tähendab, et isikul on õigus kas lubada oma asja kasutada, keelata mingit tegu oma asja suhtes või hoopis ise vallata, kasutada või käsutada enda või võõrast asja. Asjaõigus kuulub varaõiguse valdkonda, kuigi varaõigus üldiselt reguleerib nii kehalisi kui ka mittekehalisi esemeid, siis asjaõigus üldjuhul reguleerib ainult kehalisi esemeid. Mittekehalisi esemeid reguleerib näiteks intellektuaalse omandi õigus.<sup>11</sup> Lisaks AÕS-ile reguleerivad asjaõigust ka mitmed teised seadused, nagu näiteks: Kinnisturaamatuseadus (KRS), Täitemenetluse seadustik (TMS) ja Tsiviilkohtumenetluse seadustik (TsMS).<sup>12</sup> Varastatud asjade puhul mängib olulist rolli omandiõigust puudutavates küsimustes ka Karistusseadustik (KarS), kus täpsemalt käsitletakse varastatud vara tagasiandmist selle esialgsele omanikule, sõidukite puhul vastutavale hoiule jätmise küsimust ja palju muud. Seetõttu ei keskendu autor käesolevas töös mitte ainult asjaõigusseaduses sätestatud vaid viib läbi ka karistusõigust puudutava analüüsi, mis omabki õiguste tagamiseks heausksele omandajale olulist tähendust.

Kui võlaõiguses on pooltel lepinguvabadus, mis tähendab, et pooled võivad kokku leppida lepingutüübis ning ka lepingu sisu osas muudatusi teha, siis asjaõiguses pooltel sellist võimalust ei ole. Asjaõiguste liigid on piiratud seaduses sätestatud liikidega ning asjaõiguste sisu ei või pooled muuta, erandiks on seaduses ettenähtud juhud (*numerus clausus*).<sup>13</sup> Seisukohale, et pooled ei saa lepingu raames muuta seaduses sätestatud asjaõiguse põhisisu, on jõudnud oma otsuses ka Riigikohtu Tsiviilkolleegium.<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> Ilus, E., (1969). *Rooma eraõiguse alused*. 2. tr. Tartu: Tartu Riiklik Ülikool, 8.

<sup>11</sup> Kull, I., Kõve, V., Käerdi, M., Puri, T., Varul, P. (2014). *Asjaõigusseadus I kommenteeritud väljaanne*. Tallinn: Juura, 1.

<sup>12</sup> *Ibid.*, lk 9.

<sup>13</sup> *Ibid.*, lk 11-12.

### **1.1.1 Kasutusõigus**

AÕS teine jagu sedastab, et isikliku kasutusõigusega on võimalik koormata kinnisasja selle isiku kasuks kellele on kasutusõigus seatud. See tähendab, et isikul on õigus kinnisasja teatud viisil kasutada või teostada selle suhtes õigust, mis oma sisult vastab reaalservituudile ning lisaks kohalduvad isiklikule kasutusõigusele ka kasutusvalduse sätted, juhul kui kasutusõigus on seotud valdamisega.<sup>15</sup> Seega annab kasutusõigus kasutajale õiguse asja või selle osa vallata. Kasutusõigust rakendatakse ka vallasasjade puhul. Näiteks on võimalik omanikul sõiduk Eestis arvele võtta ning registreerimistunnistusele märgitakse ka vastutav kasutaja, kes ei pea olema omanik, kuid vastutab asja kasutamise eest ning sellega antakse sellele isikule ka kasutusõigus kas siis tasu eest või tasuta. Kasutusõigusega ei kaasne omandiõigusi.

### **1.1.2 Omandamisõigus**

AÕS kohaselt tekib vallasomand vallasasja üleandmisega, ehk võõrandaja annab asja valduse üle seda omandada soovivale isikule ning nende vahel tekib kehtiv kokkulepe, et omand läheb üle omandajale. Omandamisõigus kui piiratud asjaõigus hõlmab endas erinevaid piiranguid nagu näiteks ostueesõigus, hõivamine ning leidja õigus. Kuna eelnevalt mainitud piirangud otseselt käesoleva töö eesmärgi täitmisel olulist rolli ei oma, siis töö raames neid lähemalt ei uurita. Oluline omandamisõiguse juures on asjaolu, et tänasel päeval kehtib siiani üldtuntud reegel, et asja omand läheb üle koos vallasasja üleandmisega teisele isikule, välja arvatud erandjuhud, kus näiteks asja eest makstakse tasu mitmes osas. Sellisel juhul läheb omandiõigus üle ostjale siis, kui asja eest kogusumma on tasutud.

### **1.1.3 Rahvusvaheline eraõigus**

Asjaõiguse puhul tuleb silmas pidada aga seda, et Rahvusvahelise eraõiguse seaduse (REÕS) § 18 kohaselt määratakse asjaõiguse tekkimine ja lõppemine asja asukoha riigi järgi.<sup>16</sup> See tähendab, et kui asi asub Eestis siis kohaldub asjaõigusele AÕS-es sedastatu. Eestis kehtestatud asjaõiguse sätted ei kohaldu juhul kui kokkuleppe sõlmise hetkel asub asi teises riigis, kus on

---

<sup>15</sup> Asjaõigusseadus. RT I, 29.06.2018, 7.

<sup>16</sup> Rahvusvahelise eraõiguse seadus. RT I, 26.06.2017, 31.

kehtestatud täiendavad sätted asjaõiguste tekkimise või lõppemise kohta.<sup>17</sup> Erinevused kehtivad teel olevate asjade puhul (kehtib sihtkohariigi õigus) ning transpordivahenditele, mille puhul kohaldatakse päritoluriigi õigust.<sup>18</sup> Kinnisasjade puhul on pandi seadmine üheselt selge, rakendub asukohariigi seadus. Keerulisem on näiteks veolepingust tuleneva pandi kohaldamine veosele. Eestis üks kõnekamaid kohtulahendeid on 3-2-1-165-12, mis käsitles vedaja (kostja) õigust teostada kaupadele pandiõigust, et rahuldada nõue mis tal tellija (hageja) vastu tekkinud oli. Veoleping on võlaõiguslik leping, ning sellele kohalduv õigus ei määra kindlaks sellest tulevaid või sellega kaasnevaid asjaõiguslikke tagajärgi. Seejuures tuleb silmas pidada, et kui asjaga on seotud mitu riiki, näiteks asukoha riik ja sihtkoha riik, tulenevad asjaõigusele kohalduvad sätted REÕS-ist. Kui REÕS § 18 kohaselt tuleb hinnata pandiõiguse tekkimist selle riigi õiguse järgi, kus asi vedaja poolt peale võeti siis samaaegselt tuleb arvestada ka REÕS § 18 lg 2 järgi asjaoluga, et asjaõigust ei saa teostada, kui see on vastuolus asja asukohariigi õiguse oluliste põhimõtetega. Seega antud kohtuasjas lahendini jõudmiseks, tuli kohtul hinnata, kas ja millises ulatuses on Saksamaa õiguse järgi tekkinud asjaõigus vastuolus Eesti õiguse põhimõtetega. Kuna nii nagu ka Saksamaal, tunnustab pandiõigust ka Eesti õigus (Võlaõigusseadus (VÕS) § 803 lg 1 ja lg 2), tuli ka välisriigis tekkinud pandiõigust Eestis tunnustada.<sup>19</sup>

Nagu eelpool mainitud kohtulahendist nähtub, on liikuvate asjade puhul asjaõiguse rakendamine keerulisem, ning võib tekkida olukord kus Eestis peab pandipidaja oma õigusi tagama välisriigi seaduste kohaselt. Sellise olukorra vältimiseks, peaksid pooled lepingut sõlmides kokku leppima, millise riigi seadusi kohaldatakse. Kui pooled ei ole sellist kokkulepet sõlminud siis kohaldatakse selle riigi seadusandlust, kus kaup peale võetakse, olenemata sellest kas pandiõiguse tekkimise hetkel on kaup juba Eestis või mitte.<sup>20</sup>

Tuginedes eelnevale võib leida seoses ka välismaalt ostetud sõidukitele rakendatava õiguse küsimuses. Sõiduki puhul, mis Eestis kehtivate õigusaktide kohaselt on defineeritud kui liikuv vallasasi, tuleks välismaalt ostes silmas pidada ka asjaolu, et omandiõiguse üleminek toimub jällegi asukohariigis (see riik kus sõiduk on ostu hetkel registreeritud) sätestatud õiguse alusel.

---

<sup>17</sup> Veidebaum, S. (2013). *Kus asi, sealt õigus*. Kättesaadav: <https://triniti.ee/kus-asi-sealt-oigus/>, 7. Märts 2019.

<sup>18</sup> Rahvusvahelise eraõiguse seadus. RT I, 26.06.2017, 31.

<sup>19</sup> RKTKo 3-2-1-165-12.

<sup>20</sup> Malmberg, K., Raig, T. (2014) *Vedajatele anti väljapressimisõigus*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2014/03/29/vedajatele-anti-valjapressimisoigus>, 07.03.2019.

Mis omakorda paneb ebasoodsasse olukorda ostja, kes üldjuhul ostu hetkel ei oska sellele ilmselt tähelepanu pöörata.

Kui välisriigis kehtestatud seadused on ostjale soodsamad kui tema enda koduriigis siis on tegemist ühise seadusandluse puudumise näol positiivse asjaoluga, kuid autor leiab, et ühtlustatud asjaõigus vähemalt Euroopa Liidu piires aitaks ära hoida olukordi, kus ühe riigi kodanikud on eelistatumas seisus kui teised.

## 1.2. Euroopa Liidu õigus

Kaupade vaba liikumine on üks neljast põhivabadusest EL-us. Koos inimeste, teenuste ja kapitali vaba liikumisega moodustub nendest vabadustest ühtne turg. Ühtse turu üheks eesmärgiks on alati olnud majanduskasvu ja konkurentsivõime toetamine, läbi mille edeneb liikmesriikides ka tööhõive ning heaolu. Üheks olulisemaks asjaoluks ühtse turu juures on see, et kui toode on EL seaduslikult müüdnud, siis peab see liikmesriikide vahel edaspidi liikuma ilma kaubandustõketeta ning minimaalse halduskoormuseta.<sup>21</sup> Kaupade vaba liikumise aluseks olevale Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) Artikli 29 kohaselt loetakse kaubad liikmesriigis vabas ringluses olevaks, kui on täidetud impordiformaalsused ning tasutud tollimaksud või muud sama toimega maksud mida muidu selles liikmesriigis tuleb maksta. Kui kaubad on vabas ringluses siis liikmesriikide vahel on keelatud küsida täiendavaid makseid samaväärsete toimingute eest. Samuti käsitleb ELTL õigusala koostööd liikmesriikide vahel tsiviil- ja kriminaalasjades. Kuigi ELTL artikkel 118 kohaselt sätestatakse siseturu rajamise või selle toimimise raames meetmeid selleks, et luua Euroopa intellektuaalomandi õigused, mis tagaksid õiguste ühetaolise kaitse kogu liidus, siis asjaõigust ELTL eraldi käsitletud ei ole.<sup>22</sup>

Võrreldes lepinguõigusega, on EL tasandil omandiõigusega seotud sätete ühtlustamine pigem puudulik. Eelkõige kuna erinevalt lepinguõigusest, kus paljudel liikmesriikide õigussüsteemidel on ühine pärand või neid on arendatud aja jooksul sarnases suunas, on igas liikmesriigis kehtestatud omandiõigust reguleerivad õigusaktid püsinud muutmata kujul või tehtud

---

<sup>21</sup> *Free movement of goods withing the EU single market*. Euroopa Parlament. Kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2018\)615638](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)615638), 6. märts 2019.

<sup>22</sup> Euroopa Liidu Toimimise Lepingu konsolideeritud versioon. 26.10.2012 ELT C 326/47, art 18.

muudatused ei ole aidanud kaasa omandiõigust reguleerivate sätete ühtlustamiseks EL tasandil.

23

Kuigi ühtset õigusakti, mis reguleeriks omandiõigust kõikides liikmesriikides üksikasjalikult EL tasandil ei ole, on olemas erinevaid õigusallikaid, millele liikmesriigid saavad oma seadusandlust arendades tugineda. Üheks neist on Euroopa Liidu Põhiõiguste Harta artikkel 17, kus on kirjeldatud õigust omandile, mille kohaselt on igal inimesel õigus vallata, kasutada, käsutada ja pärandada seaduslikult saadud omandit. Samuti, et omandiõigust võib reguleerida seadusega, kui see on vajalik üldistes huvides. Täpsemaid sätteid omandiõiguse reguleerimiseks EL põhiõiguste Harta endas ei käsitle ning jätab selle liikmesriikide haldusalasse.<sup>24</sup> Omandiõigus on kõikides liikmesriikide põhiseadustes ühtne põhiõigus.<sup>25</sup> Lisaks EL Põhiõiguste Hartale on omandiõiguse puhul oluliseks osaks olevat vara kaitse küsimust käsitletud ka Euroopa Inimõiguste Konventsiooni 1952. aasta protokollis. Artikkel 1 kohaselt on igal füüsilisel ja ka juriidilisel isikul õigus oma omandit segamatult kasutada. Samuti käsitleb artikkel 1 omandi võõrandamist, mis on konventsiooni kohaselt lubatud avalikes huvides ja seaduses ettenähtud tingimustel, see juures tuginedes rahvusvahelise õiguse üldpõhimõtetele.<sup>26</sup> 2012. aastal oli artikkel 1 Euroopa Inimõiguste Konventsiooni teine kõige sagedamini kasutatav artikkel oma õiguste kaitseks. Ning Euroopa Inimõiguste kohus on leidnud, et selle artikli rakendamisega tagatakse omandiõiguse õigus oma vara rahumeelselt kasutada ja vallata, seejuures tagades õiguse nii materiaalsete kui ka immateriaalsete varade suhtes.<sup>27</sup> Kuigi nii EL Põhiõiguste Harta kui ka Euroopa Inimõiguste Konventsioon, mõlemad käsitlevad omandiõigust, siis pigem suunavad mõlemad õigusaktid täpsustavates küsimustes vastuste leidmiseks siseriiklike seaduste poole.

Alates 1989. aastast on üritatud EL liikmesriikide eraõigust ühtlustada. Selleks loodi ka 1998. aastal Euroopa tsiviilkoodeksi töögrupp, mille eesmärgiks oli Euroopa varaõiguse, sealhulgas ka omandiõiguse, põhiprintsiipide kogumiku koostamine. Sellest arenes 2007. aastal välja ühtse tugiraamistiku akadeemiline kavand - *Draft Common Frame of Reference*, lühendatult DCFR. DCFR ühendab endas erinevaid Euroopa eraõiguse põhimõtteid, definitsioone ja mudelnorme.

---

<sup>23</sup> Akkermans, B. (2001) *The European Union Development of European Property Law*. Kättesaadav: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1888294](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1888294), 6. märts 2019. lk 2.

<sup>24</sup> Euroopa Liidu Põhiõiguste Harta, 26.10.2012, ELT C 326/391, art 17.

<sup>25</sup> *Article 17- Right to property*. European Union Agency. Kättesaadav: <https://fra.europa.eu/en/charterpedia/article/17-right-property>, 6. märts 2019.

<sup>26</sup> Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon. RT II 2000, 11, 57.

<sup>27</sup> Escarcena, L. S. (2012). Interferences with property under European Human Rights law. – *Florida Journal of International Law*, Vol. 24, No. 3, 516-517.

Kuigi DCFR on peamiselt keskendunud lepinguõigusele ja selle reguleerimisele, siis ei puudu sellel seos ka asjaõigusega. Näiteks on tugiraamistikus käsitletud ka vallasasjade omandi ülemineku küsimusi.<sup>28</sup> Lisaks teistele, võib raamistikust leida definitsioone ka omandi, omaniku/valdaja ning ka piiratud õigusega valdaja kohta.<sup>29</sup> Kuigi DCFR-i puhul on tegemist akadeemilise tekstiga, mitte EL poolt vastu võetud õigusaktiga, annab see võimaluse kasutada raamistikku insipratsiooniallikana siseriikliku õiguse kujundamisel. Seda, et raamistik on EL kasutusel laialdaselt näitab asjaolu, et sellele on viidatud ka vastuvõetud direktiivides ning Euroopa Kohtule esitatud kohtujuristi ettepanekutes.<sup>30</sup> Seoses heauskse omandamisega on oluline välja tuua asjaolu, et erinevalt paljudes omandiõigust käsitlevates riiklikes õigusaktides Euroopas, DCFR ei pea heauskseks omandamiseks asja valduse olemasolu võõrandajal oluliseks. Mudelnormide koostajate selgituste kohaselt ei kaota see ära valduse olemasolu tähtsust vaid pigem annab sellele kaasaegsema vormi. Tuginedes seejuures asjaolule, et võrreldes varasemaga on e-kaubandus ja muude kaubamüügi vormide kasutamine elavnenud. Kaugmüügi puhul on võõrandaja valduse olemasolu omandajale nähtamatu seega ei saa see omada õiguspärast funktsiooni omandi saamiseks.<sup>31</sup>

Kaugmüügi alla kuuluvad ka näiteks sõidukid mida müüakse välismaa portaalides, mille puhul võivad ostja ja müüja kokku leppida erinevates tingimustes, kuidas sõiduki eest tasutakse, see kohale toimetatakse ja dokumendid üle antakse. Näiteks võib ostja tasuda müüjale ettemaksu, mille laekudes müüja saadab ostjale auto dokumendid ning seejärel saab ostja sõiduki ümber registreerida oma riigi registrisse. Samal ajal realselt sõiduki üle valdust omamata ja võib-olla ka sõidukit nägemata. See aga omakorda kahandab ostjal võimalusi sõiduki ajalooga tutvumiseks ning dokumentide vastavuse kontrolliks. Sellisel viisil sõiduki registreerimine Eestis peetavas registris on võimalik juhul kui tegemist on sõidukiga mis on varasemal EL registreeritud. Kui sõiduk tuleb kolmandast riigist tuleb see siiski enne registreerimist vastavasse asutusse kontrolli saata. Sellel hetkel aga kui isikul on juba sõiduk kolmandast riigist toodud, on ta selle eest ka ilmselt tasunud ja kui kontrolli käigus tuleb ilmsiks, et tegemist on varastatud sõidukiga on selle

---

<sup>28</sup> *Lepinguõiguse ühtlustamine Euroopa Liidus*. Riigikogu Kantselei õigus- ja analüüsiosakond. Kättesaadav: [https://www.riigikogu.ee/v/failide\\_arhiiv/Teemaleht\\_6\\_2011\\_Lepinguõiguse%20ühtlustamine%20Euroopa%20Liidus.pdf](https://www.riigikogu.ee/v/failide_arhiiv/Teemaleht_6_2011_Lepinguõiguse%20ühtlustamine%20Euroopa%20Liidus.pdf), 07.03.2019.

<sup>29</sup> Clive, E., Schulte-Nölke, H., Von Bar, C. (2009). *Principles, Definitions and model Rules of European Private Law: DCFR, Outline Edition*. Munich: Sellier, 558-561.

<sup>30</sup> Riigikogu Kantselei õigus- ja analüüsiosakond, *supra nota* 47.

<sup>31</sup> Salomons, A. (2013). Purpose and Coherence of the Rules on Good Faith Acquisitive Prescription in the Draft Common Frame of Reference: A Tale of Two Gatekeepers. – *European Review of Private Law*, Vol. 21, No. 3, 856-857.

ostu sooritanud isik väljapääsmatuna näivas olukorras. Nimelt Eestis kehtivate õigusaktide kohaselt tuleb see tagastada omanikule, juhul kui omanik on teada. Selleks, et selliseid olukordi, kus ostja jääb sõiduki kahtlase päritolu tõttu kehvemasse olukorda kui selle müüja, tuleks probleemi lahendamist alustada juba enne kui isik ostu-müügi tehingu sooritab. Seetõttu leiab autor, et sõidukite ajalugu puudutav informatsioon peaks olema tavakodanikele lihtsamini kättesaadav, sest liigne bürokraatia ja läbi mitmete ametiasutuste päringute tegemine erinevatele institutsioonidele nõuab rohkelt aega ning paraku üldjuhul on kurjategijad kiiremad ning sõidukite vargused avastatakse siiski alles hiljem. Ligipääs informatsioonile aitaks vähendada riske varastatud sõiduki ostmise korral.

### 1.3. Rahvusvaheline koostöö

Iga aastaga süveneb globaliseerumine üha enam, mille tõttu on kõik maailma riigid üha tihedamalt lõimunud ja seda eelkõige majanduslikult, kuna rahvusvahelised tehingud on üha lihtsamini teostatavad. Globaliseerumine avaldab kõigile elu- ja ühiskonna valdkondadele nii positiivset kui ka negatiivset mõju. Tänu kaubanduse arengule ning teenuste ja kaupade liikumisele ülemaailmselt, on tehtud olulise tähendusega muutusi ka liikumispiirangute kaotamiseks.<sup>32</sup> Globaliseerumine on viinud piiride kaotamiseni rahvuste vahel, ning maailm hakkab muutuma ühtseks riigiks. Samuti on see viinud probleemide tekkimiseni, mis tähendab ka, et kuritegevus on üha enam globaalne nähtus. Tänu globaliseerumisele, ei täida siseriiklikud õigusaktid enam oma eesmärki, ehk teisisõnu ei saa oma vähese ulatuse tõttu aidata kaasa rahvusvaheliste probleemide lahendamisel. Näiteks rahvusvaheliselt organiseeritud kuritegevus kahjustab oluliselt avalikku julgeolekut ning takistab riikide suveräänsust, kuna riigid sõltuvad üha enam välistest jõududest ning kõrgemast autoriteedist.<sup>33</sup>

Kuna on selge, et globaliseerumise tõttu ei saa kuritegevusega võidelda ainult siseriiklikul tasandil siis on riikidel rahvusvahelise koostöö tagamiseks vajalik sõlmida erinevaid kokkuleppeid. Eriti võttes arvesse asjaolu, et kurjategijad on pidevas liikumises ning toime

---

<sup>32</sup> *Globaliseerumine*. Euroopa Nõukogu. Kättesaadav: <https://www.coe.int/et/web/compass/globalisation>, 6. märts 2019.

<sup>33</sup> Patru A.D. (2015). Considerations regarding cross-border crime and institutional cooperation. – *Journal of Law and Administrative sciences*, Vol. 4, 206-207



pannakse kuritegusid rohkem kui ühes riigis, on riikidevaheliste kokkulepete sõlmimine selle takistamiseks või ennetamiseks loomulik tulemus.<sup>34</sup>

Lisaks EL poolt kehtestatud õigusaktidele, on varavastaste kuritegude vältimiseks vajalik liikmesriikide ja ka erinevate organisatsioonide vaheline koostöö. Erinevalt seadustest, ei tunne pettus riigipiire ning seetõttu jääb piiriüleste varguste ja pettuste puhul siseriiklikust seadusandlusest väheks ning tuleb vaadata üldisemat pilti.

Kuigi ühtne turg on üheks olulisemaks EL tunnusteks, tuleb siiski arvesse võtta asjaolu, et piiride puudumine ühenduse siseselt loob paremaid võimalusi varastatud esemete toimetamiseks teistesse riikidesse. Käesoleva töö raames keskendub autor rahvusvahelises mõttes ühest riigist varastatud ja teisel riigil käibesse läinud sõidukeid ja sellest tulenevaid omandiõigust käsitlevaid probleeme. Piiriülene sõidukitega seotud kuritegevus on näide, et kuritegevus on üha kasvav just rahvusvahelisel tasandil ning seejuures on koostöö riikide vahel veel olulisem kui see oli varasemalt. Kui koostöö riikide ja organisatsioonide vahel on piisav, siis see on ainuke võimalus piirata piiriülest kuritegevust, millest tulenevalt kahaneks ka omandiõiguste riivamine. Selleks, et riigid saaksid teha vajalikul määral koostööd on tarvis erinevaid rahvusvahelisi organisatsioone, nii valitsuse kui ka valitsusevälisel tasandil.<sup>35</sup>

Rahvusvaheline koostöö on oluline oma positiivsete aspektide kohalt. Nimel on koostöö raames võimalik vähendada või ära hoida organite ja institutsioonide pädevuse dubleerimist ning seetõttu väheneb ka rahalise ressursi kasutamine. Teiseks oluliseks aspektiks on asjaolu, et rahvusvahelise koostöö raames on võimalik koordineerida tegevust nii ülemaailmsel kui ka piirkondlikul tasandil. Samuti edendab riikidevaheline koostöö tegevuse optimeerimise ning tõhususe küsimusi ning pakub lahendust vajavatele probleemidele mitmekülgseid lahendusi.<sup>36</sup> Kuigi üheks rahvusvahelise koostöö puuduseks on aeglased protseduurid ning vaevaliselt kulgev riikide õigusaktide ühtlustamine, on siiski riikide koostöö oluline. Peamisteks põhjusteks miks rahvusvaheline koostöö ei ole niisugune on erinev keel ja bürokraatia.<sup>37</sup>

Toimingute aeglane loomus avaldab autori arvates mõju ka sõidukite mustale turule. Nimelt kuna hetkel ei ole võimalik isikul, kes soovib sõidukit osta esitada päringuid rahvusvaheliste

---

<sup>34</sup> Patru A.D. (2015), *supra nota* 33.

<sup>35</sup> Wegrzyn, J. (1997). Cross-Border Vehicle crime. – *The Police Journal*, 302.

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> Vaik, L. (2011). Euroopa Prokuratuuri probleemid ja perspektiivid. – *Juridica*, No. 8, 573-574.

organisatsioonidele, et saada infot selle kohta, kas sõiduk mida soovitakse osta on puhta minevikuga või on tegemist kahtlase päritoluga sõidukiga on oht osta varastatud sõiduk suurem. Seega siinkohal ei aita ainult siseriiklikust reguleerimisest vaid, tuleb selle probleemi lahendamiseks minna kaugemale kui siseriiklikud õigusaktid, sest siseriiklikul tasandil uue regulatsiooni loomine, mis annaks võimaluse esitada infopäringuid tol hetkel veel kellegi teise omandis oleva vara kohta ei tagaks siiski ligipääsu rahvusvaheliste organisatsioonide andmebaasidele.

Seetõttu ühe ettepanekuna näeb autor ette võimaluse, et kui mitte rahvusvahelise tasandil siis vähemalt Euroopa Liidu tasandil tuleks kehtestada sõidukitootjatele kohustus pidada registrit, kust on võimalik ka tavainimesel kontrollida, kas see tootja on sellise VIN koodiga sõiduki üldse tootnud või mitte.

Eelpool mainitud juhul tuleks enne ostu-müügi tehingu sooritamist välja võimalikud kerenumbritega manipuleerimised ning varastatud sõidukite ostmise hulk väheneks, mis omakorda võib-olla pikemaks perspektiivis vähendaks ka varguste hulka, sest ostjal on lihtsam sõiduki ajalugu kontrollida.

Täiendust vajaks see just seetõttu, et hetkel kasutusel olevad andmebaasid nii need millele pääseb ligi tavaisik kui ka ametiasutustele mõeldud andmebaasides tehakse keelumärke asjaõiguslike toimingute tegemiseks siiski selle VIN koodiga sõidukile mis on varastatud aga kui lasta andmebaasist läbi muudetud VIN koodiga sõiduk, saab infopäringu tegija vastuseks, et kõik on korras kuna sellel VIN koodil keelumärked puuduvad.

Eelpool mainitud täiendusel oleks positiivne mõju omandiõiguste tagamisele ainult juhul kui iga omanikuvahetus kajastuks ka tootja poolt hallatavas registris. Samas on täiendusel ka oma miinuspool, nimelt kui tootja läheb pankrotti või lõpetab tegevuse siis, kes edaspidi tema poolt hallatavat registrit peaks korrastama ja haldama on hetkel lahtine. Samuti ei ole autor antud täienduste majanduslikku poolt uurinud eelkõige seetõttu, et tegemist on tehnilise küsimusega ning see ei ole käesoleva töö eesmärgi täitmiseks oluline. Selleks, et välja selgitada kas antud muudatuste läbiviimine oleks otstarbekas, tuleks läbi viia vastavasisuline uuring.

Varastatud sõiduki tuvastamine on tavainimese jaoks keeruline, seda näitab ka asjaolu, et Interpolis on loodud eraldi töörühm, mis koolitab riiklike politseinike ja ametnike välisoperatsioonide raames varastatud sõidukeid tuvastama. Kuigi tänapäeval on igal pool leitav informatsioon, mida isik peaks kasutatud autot ostes arvesse võtma ning kindlasti kontrollima, on raske palja silmaga kindlaks teha kas sõiduki VIN-koodi (*vehicle identification code*) on muudetud või mitte. Üheks lihtsamaks viisiks on kasutada internetis saadaolevaid andmeid. Katsetades erinevaid autorile kättesaadavaid VIN- koode selgus, et nendel veebilehtedel saadav info ei pruugi olla tõene. Näiteks sisestades 2016. aastal valmistatud sõiduki VIN koodi otsingumootorisse, oli tulemuseks info, et tegemist on 1985. aasta sõidukiga, samas tootjariik vastas tõele. Samuti ei tuvastanud otsing tootjat. Siinkohal on oluline pöörata tähelepanu asjaolule, et veebileht kus katsetusi läbi viidi on soovitatud Interpoli poolt, viited otsingumootorile on leitavad organisatsiooni veebilehelt. Seega ka parima tahtmise juures on tavainimesel sõiduki päritolu kontrollimine raskendatud. Kuna nii Interpoli kui ka Schengeni infosüsteem põhineb iga riigi poolt sisestatud infost ning ka ligipääs teistes riikides sisestatud infole on ainult selleks volitatud siseriiklikel asutustel, tuleb andmete kontrollimiseks nende poole pöörduda. Seega jällegi eelpool mainitud katsetus näitab, et tegelikult vajaksid tänapäeva ühiskonnas, kus interneti teel ostude sooritamine on üldlevinud, andmebaasid täiendust ning siinkohal leiab autor, et ühe suure ülemaailmse andmebaasi asemel täidaks oma eesmärgi, varastatud sõidukite turgu vähendada, ka tootjapõhine andmebaas. Eeldusel, et sellele ligipääsemiseks ei ole tarvis läbida bürokraatia kadalippu.

Tehnoloogia areng on samuti tohutult aidanud kaasa riikide võimele koguda, salvestada ja jagada vajalikku infot karistusregistrite, esemete jm kohta. Riikidevaheline info jagamine on oluline, kuna inimeste ränne liigub siiani tõusvas suunas, mis omakorda tekitab suurema väljakutse nii politsei kui ka piirivalveorganitele ning seetõttu suureneb ka vajadus juurdepääs piiri ületavate inimeste ja sõidukeid puudutavale teabele. Interpol on olnud aktiivne ning loominguuline uute tehnoloogiate arendamisel mis võimaldavad ulatuslikku rahvusvahelist andmete jagamist.<sup>38</sup> Interpoli süsteemide toimimiseks on aga oluline riikide osalus, kuna Interpolil kui organisatsioonil puudub pädevus uurimiste läbiviimiseks või iseseisvalt nendesse sekkuda. See

---

<sup>38</sup> Jacobs, J. B., Dimitra, B. (2008). Sharing Criminal Records: The United States, the European Union and Interpol Compared. – *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, Vol. 30, No.2, 125-127.

ülesanne on jäänud riikide politseiasutustele ning Interpoli organisatsioon on nende jaoks rahvusvahelise koostöö platvorm, mis vahendab suhtlust erinevate riikide vahel.<sup>39</sup>

Kui Schengeni raames loodud andmebaasi SIS sõiduki kohta “varastatud” märke sisestamine riivab omandiõiguseid peamiselt selle käsutamise poolest siis Interpoli süsteemi puhul on riive lisaks teooriale ka praktiline ja seda eelkõige selletõttu, et Interpol teeb tihedalt koostööd riiklike politseiasutustega ning ühiste jõududega on olukordi kus varastatud esemed tuleb heauskselt omandajalt ära võtta. Selle tagajärjeks on aga asja valdamise takistamine ning jällegi heauskse omandaja õiguskindluse nõrgestamine seoses asjaoludega, et varastatud sõiduki heauskne omandamine näiteks EL riikides on üldjuhul varastatud asjade ,sealhulgas ka registreeritud vallasasjade, omandamine välistatud.

---

<sup>39</sup> Schöndirf-Haubold, B. (2008). The Administration of information in International Administrative Law – The example of Interpol. – *German Law Journal*, Vol. 9, No. 11 , 1719-1720.

## 2. OMANDI ÜLEMINEK

### 2.1. Eeldused

Omandi tekkimiseks on erinevaid viise, üheks võimaluseks on selle tekkimine tehingu tagajärjel ning teiseks seadusjärgselt. Juhul kui tegemist on seadusjärgse omandamisega siis omandi tekkimise aluseks ei ole tehing. Kõige levinumaks omandi tekkimise viisiks on tehing. Tehingu sõlmimiseks on erinevaid viise kuid tavapäraselt kasutatakse selleks osapoolte vahel lepingu sõlmimist. Seadusjärgselt saab omand tekkida mitmel viisil, näiteks pärides pärandaja vara või igamisega.<sup>40</sup> Üldiselt on inimeste hulgas levinud arvamus, et kui asi on mulle antud siis selle teoga ehk asja üleandmisega ja vastuvõtmisega tekib ka omandiõigus antud eseme üle. Tegelikult asi aga nii üheselt mõistetav ei ole ning seetõttu järgnev peatükk käsitleb erinevaid viise kuidas omand asja saajale ehk teisisõnu valdajale siiski üle ei lähe.

Kui kinnisasja omandi tekkimiseks on tingimuslikult vaja kannet kinnisturaamatus siis vallasomandi tekkimise tähtsaimaks aluseks on asja üleandmine. Lisaks lihtsalt asja üleandmisele eeldatakse ka sellekohast kokkulepet omandi ülemineku kohta. Asja ostmise puhul on selleks üldsusele tuntud ostu-müügileping. Kuid on ka erandeid, näiteks sõiduki rendilevõtjale võtmete üleandmine ei anna talle omandiõigust kuid sellega annab sõiduki omanik üle talle õiguse seda vallata.<sup>41</sup>

Omandi ülemineku hetk on reguleeritud AÕS § 92 kohaselt asja üleandmisega võõrandaja poolt omandajale juhul kui pooled on kokku leppinud, et koos üleandmisega läheb üle ka omand.<sup>42</sup> Siinkohal on jälle oluline, et kokkulepe oleks poolte vahel selgelt mõistetav, sest kui kokkulepe puudub siis ei ole tegemist asja omandamisega vaid valdamisega. Nagu eelnevalt mainitud korterivõtmete üleandmise puhul üürnikule.

---

<sup>40</sup> Kull, Kõve, Käerdi, Puri, Varul (2014), *supra nota* 16, lk 286.

<sup>41</sup> Pärna, P. (1993) Vallasomand. – *Juridica*, No. 4, 80.

<sup>42</sup> Asjaõigusseadus. RT I, 29.06.2018, 7.

Selleks, et omand saaks ühelt isikult teisele üle minna on oluline, et eeldused oleks täidetud. Seetõttu käsitletakse käesolevas peatükis erinevaid viise, mis on omandi üleminekule iseloomulikud. Eestis on omandi üleminekut käsitletud AÕS-es, kuid olulised põhimõtted pärinevad juba varasemast. Nimelt on asjaõiguste reguleerimise puhul oluline roll Rooma õigusel, mille sätteid ja definitsioone ka alljärgnevas alapeatükkides kasutatakse.

### 2.1.1. Valdus

Kui omandi puhul on tegemist täieliku võimuga asja üle siis valduse puhul on tegemist tegeliku võimuga asja üle. Kuigi valdust kui sellist ei käsitleta õigusena, tulenevad seadusest valdajale subjektiivsed õigused mida on võimalik vajadusel rakendada.<sup>43</sup>

Valdus võib olla nii kaudne kui ka otsene. Otseseks valdajaks loetakse isikut, kes teostab tegelikku võimu asja üle mingil kindlal ajaperioodil, näiteks üürnikuna, rentnikuna jt. Kaudne valdaja on teine isik, üldjuhul on tegemist ka omanikuga kuid see ei ole alati nii. Näiteks üürikorteri puhul on üürniku puhul tegemist otsese valdajaga ehk tegelik võim asja üle kuulub talle, kuid omanik on kaudne valdaja. Kui üürileping osapoolte vahel lõpetatakse eeldatakse, et üürnik kolib välja ja lõpeb tema valdus antud korteri üle. Samas tuleb silmas pidada, et valdus ei lõpe juhul kui tegemist on mööduva takistuse või katkestusega tegeliku võimu teostamises.<sup>44</sup> Samas on Riigikohus jõudnud oma otsuses nr. 3-2-1-148-01 järeldusele, et kui omanik annab oma korteri üürile lõpeb tema otsene valdus selle korteri üle, ning ta ei saa olla korteri valdaja ainuüksi seetõttu, et üürile antud korteri võtmed on tema käes.<sup>45</sup> Kuigi eelnevalt mainitud kohtlahend käsitleb kinnisasjaga seonduvat valduse omamist ja selle üleminekut on võimalik loetu põhjal leida seoseid ka vallasasjade puhul sarnaste tingimuste rakendamisel. Näiteks kui korteri asemel oleks tegemist sõidukiga ning selle võtmete andmisega teisele isikule, kehtib tegelikult sama reegel, omanik kaotab sõiduki üle otsese valduse jäädes seejuures ise kaudseks valdajaks. Siinkohal ei mängi olulist rolli ka asjaolu, kui sõiduki varuvõtmed jäävad siiski omaniku valdusesse. Kuna hetkel autorile teadaolevalt ei ole antud teemal vallasasjadega seoses kohtulahendeid jõustunud, leidsis autor, et otsese ja kaudse valduse ning selle kohtu seisukoha

---

<sup>43</sup> Kull, Kõve, Käerdi, Puri, Varul (2014), *supra nota* 16, lk 24.

<sup>44</sup> Brambring, G., Böhringer, W., Krönert, O., Müller, A. (2001). *Eraõigus*. 2. Osa Abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse eraõiguse õppegrupile. Tallinn: Justiitsministeerium, 10-14.

<sup>45</sup> RKTko 3-2-1-148-01 .

selgitamiseks on parim viis kasutada näidet seoses kinnisasja valdamisega. Vallasasjade valdamist puudutavates küsimustes tuleb aga siiski vaadelda teisi AÕS sedastatud sätteid.

AÕS § 36 kohaselt omandatakse valdus siis, kui omandaja saab võimu asja või abinõude üle mille tõttu on tal võimalik omada tegelikku võimu asja üle.<sup>46</sup> Antud paragrahvi juurde võib tuua näite elust enesest, kus üks isik annab oma autovõtmed sõbrale. Kui see isik aga autovõtmeid ise sõbrale ei anna vaid võtab need tema tahte vastaselt ja läheb lõbusõitu tegema, on tegemist õigusvastase teoga kuna asja tegelik valdaja kaotab valduse oma tahte vastaselt. Seejuures rakendub juba AÕS § 45 ning valdajal on õigus nõuda valduse taastamist isikult, kes on omavoliliselt võtnud tema vara enda valdusesse.<sup>47</sup> Juhul kui sõiduki võtmed annab sõbrale selle omanik ning sõber müüb sõiduki maha kolmandale isikule, ei saa eelnevalt mainitud AÕS paragrahvile tuginedes vara valduse taastamist sõbralt, sest sõiduk on omaniku valdusest välja läinud tema tahte kohaselt.

Kui valduse mõistet, selle omandamist ja lõppemist reguleerib AÕS § 32-39 siis vallasasjade puhul tuleb tähelepanu pöörata ka AÕS § 90-le. Selle kohaselt kehtib vallasasja valdaja puhul eeldus, et tegemist on ka asja omanikuga, kuni ei ole tõestatud vastupidist.<sup>48</sup> Seega selleks, et vastupidist väita peab asja omanik tõestama, et asja üleandmisega ei läinud valdajale üle omandiõigus ning talle kehtib omandireservatsioon. Omandireservatsiooni kasutatakse tänapäeval laialdaselt. Eriti on see levinud ostu-müügi tehingute puhul, kus asi antakse ostjale üle enne kui selle eest on tasutud. Läbi omandireservatsiooni on müüjal võimalik tagada olukorras, kus ostja muutub maksejõuetuks, talle kuuluva asja edasimüümise kolmandale isikule.<sup>49</sup> Teoorias asi toimib, kuid tegelikult praktikas on juhtumeid, kus asi müüakse enne ära kolmandale isikule, kui omandiõigus on asja üle tekkinud. Näiteks võib tuua olukorra, kus isik ostab järelmaksuga ühelt sõbralt auto, ning otsustab selle vahepeal müüa edasi kolmandale isikule. Kui nüüd see isik, kes esialgselt järelmaksu võttis jätab mõned korrad oma igakuised maksed maksmata on järelmaksu andjal õigus nõuda sõiduki tagastamist, kasutades selleks omandireservatsiooni sätteid. Seejuures on kolmas isik, kes sõiduki endale ostis sunnitud auto tagastama, sest talle müünud isik ei olnud omandiõigust sõiduki üle saanud ning seega ei saanud omandiõigused ka kolmandale isikule üle minna. Kui sa näed, et isik kasutab, käsutab ja valdab

---

<sup>46</sup> Asjaõigusseadus. RT I, 29.06.2018, 7.

<sup>47</sup> Kull, Kõve, Käerdi, Puri, Varul (2014), *supra nota* 11, lk 231.

<sup>48</sup> Asjaõigusseadus. RT I, 29.06.2018, 7, § 90.

<sup>49</sup> *Omandireservatsioon*. Advokaadibüroo Eipre & Partnerid. Kättesaadav: <https://eipre.ee/omandireservatsioon/>, 6. Märts 2019.

asja just nii nagu omanik ei teki kahtlust, et omandiõigus tal asja üle puudub. Silmas tuleb pidada ka asjaolu, et ainult valduse omamine asja üle ei anna isikule omandiõigusi seoses vallatava asjaga.<sup>50</sup>

### 2.1.2. Igamine

Kui üheks omandi ülemineku eeldusteks on asja enda valdusse saamine siis teiseks eelduseks võib olla asja omandamine igamise teel. Igamine tuleneb Rooma õigusest ning selle kohaselt saab isik asja omanikuks siis, kui ta on seda asja pikema aja jooksul vallanud. Rooma õiguses on igamine tuntud väljendina *usucapio*. Igamine annab asja vallanud isikule kindluse, et ühel hetkel tekivad tal asja üle omaniku õigused isegi kui see muul juhul võiks olla välistatud. Seda eelkõige siis, kui omanik ei ole pikema aja jooksul teada või ei ole näidanud üles huvi asja omandamise vastu. Rooma õiguses omandas igamine olulist tähendust olukordades, kus asja omandamine toimus tühise tehinguga või ei olnud võõrandaja asja tegelik omanik. Hiljem täiendati iganemise tingimusi kahe olulise põhimõttega, nimelt pidi valdus tekkima õiguslikul alusel ning valdaja pidi olema heauskne.<sup>51</sup>

Ka Eestis on igamine seotud asjaõigusega ja asjade omandamisega. Täpsemalt reguleerib igamist ja sellest tulenevat tekkivat omandiõigust AÕS § 110 lg 1, mille kohaselt saab vallasomand igamisega tekkida juhul kui isik valdab vallasasja katkematult viie aasta jooksul nagu seda teeks asja omanik. Sama seaduse kohaselt on igamine välistatud, kui tegemist on pahauskse valdajaga. Pahauskne on valdaja, kes on valduse saamisel teadlik või pidi teadma, et valduse saamisega ei omandatud asja või ta on saanud sellest teada enne igamistähataja möödumist. AÕS § 124 kohaselt on võimalik igamise teel omandada ka kinnisasja, kui isik on 30 aastat katkematult vallanud kinnisasja, mida ei ole kantud kinnistusraamatusse või mille omanik ei ole teada.<sup>52</sup> Sarnane loogika võiks olla kasutusel ka sõidukitega, kuid arvestades sõiduki lühikest eluiga oleks 30 aastane katkematu valdamine ilmselgelt liig, seega kui võiks ühe näitena sõiduki puhul kehtida 5 aastat katkematu valdamise reegel, et see igamise sättele tuginedes omandada.

---

<sup>50</sup> Swartz, E. M. (1962). The Bona Fide Purchaser Revisited: A Comparative Inquiry. – *Boston University Law Review*. Vol42. No 4., 406.

<sup>51</sup> Ilus, E. (1969), *supra nota* 10, lk 112-113.

<sup>52</sup> Asjaõigusseadus. RT I, 29.06.2018, 7, § 110.



## 2.2. Heauskne omandamine

Esimest korda tuli päevakorda heauskne omandamine siis, kui tootjad hakkasid kasutama vahendajaid kauba müümiseks lõpptarbijale. Sellega tekkis müügikanal, mille kaudu vahendajad võtsid kauba vastu ja müüsid edasi lõpptarbijale, seejuures sellist süsteemi kasutades eeldas tootja, et kauba eest saadud tulu läheb tootjale ja vahendaja saab vahendamise eest komisjonitasu.<sup>53</sup> Kui vahendaja aga tulu tootjale ei andnud, siis oli tegemist olukorraga kus müüdi edasi asi mille üle võõrandajal tegelikult omandiõigust ei olnud, kust tõstatas aga küsimus milline osapooltest kannab kahju? Sellist käitumist vahendaja poolt täna kehtestatud AÕS kohaselt nimetatakse valduse murdmiseks ning käesoleva peatüki alapunktis 2.2.2. käsitletakse seda põhjalikumalt.

Tänapäeval on üha levinumaks viisiks aga asjade ostmine interneti teel. Selleks kasutatakse erinevaid e-poode ja foorumeid. Seega ei ole enam inimene sunnitud minema poodi või saama isiklikult kokku isikuga kes soovitud eset müüb. Millest tulenevalt on raske kindlaks teha, kas asi mida interneti teel müüakse kuulub ikka sellele isikule, kellelt seda osta soovitakse. Lisaks muudele igapäevastele tarbeesemetele ostetakse väga palju interneti teel ka sõidukeid ja seda nii Eestist kui ka välismaalt. Ostu sooritamisel sõlmitakse osapoolte vahel ka asjaõigust käsitlev leping, mille kohaselt müüja õigused lähevad üle ostjale. Seejuures on oluline teise osapoole usaldus ning uskumine, et mõlemad pooled sõlmivad tehingu heas usus. Samas tuleb aga tõdeda, et paraku see alati nii ei ole ning seetõttu on peamiselt kõigi riikide seadustes käsitletud ka heauskset omandamist. Suurel määral on seadustes eelkõige kaitstud esialgse omaniku huvid. Heas usus kaupade omandamise probleem tekib kolme osapoole olemasolul olukorras, kus müüja on näiteks omaniku eksitamise teel saanud asja oma valdusesse ning seejärel müüb need edasi ostjale. Sellises olukorras kerkib õhku küsimus, kas heauskne ostja omandab asja ning kas tal on võimalus seista oma õiguste eest, kui esialgne omanik soovib asja tagastamist.<sup>54</sup>

Tsiviilseadustiku üldosa seadusest tulenevalt tuleb heausksust eeldada, kui seadus seob õiguslikud tagajärjed heausksusega ning seadusest ei tulene teisiti. Heausksuse määratlemine ei

---

<sup>53</sup> Gilmore, G. (1981). The Good Faith Purchase Idea and the Uniform Commercial Code: Confessions of a Repentant Draftsman. – *Georgia Law Review*, Vol. 15, No. 3, 608-610.

<sup>54</sup> The Good Faith Purchase of Goods and Entrusting to a Merchant under the Uniform Commercial Code: Section 2-403 (1963). – *Indiana Law Journal*, Vol. 38, No. 4, 675.

ole aga mitte ainult tänapäeval problemaatiline vaid on jäänud kohtuotsustes napisõnaliseks ka varasemalt.<sup>55</sup> Seega tuleb heausksuse määratlemisel lähtuda üldtuntud reeglitest ja normidest

Vallasasjade puhul kehtib üldjuhul reegel, et asja valdaja on ka asja omanik ning sellest tulenevalt tekib ka heausksus, et müüja ehk asja valdaja on selle omanik ja võib asjaõiguslikke tehinguid antud varaga teha. Tulenevalt kehtivast õigusest on heausksus välistatud juhul kui omandaja teadis või pidi teadma, et võõrandajal ei olnud õigust omandit üle anda ehk näiteks kui asi on varastatud ja ostja seda ostutehingu sooritamise hetkel teab. Seega mis puudutab sõidukeid ja vallasasju, siis heausksust tuleb küll eeldada, kuid eeldatakse ka seda, et isik kes sõidukit osta soovib teeb ise eeltööd ning uurib selle päritolu kohta. Seega kui uuringu tulemusel ei nähtu, et tegemist oleks ebaseadusliku asja valdamisega siis on omandaja heausklik. Seda, kas ostja ostu sooritamise hetkel teadis, et tegemine on varastatud eseme või sõidukiga on tagantjärele üldjuhul raske tõendada kuid samas võib antud olukorras kasutada teadatuntud ütlust, et seaduse mittetundmine ei vabasta kohustuste täitmisest ja karistusest.

Kuigi erinevates riikides on heauskset omandamist siseriiklikes õigusaktides käsitletud, ei ole sellekohased sätted nii Euroopa liidu liikmesriikide vahel ega ka EL välistel riikidel ühesed ning on lähenetud põhimõttele, et keegi ei saa üle anda rohkem õigusi kui tal endal on (*nemo plus iuris ad alium transferre potest quam ipse habet*) erinevalt.<sup>56</sup>

EL võib liikmesriigid jagada heauskse omandaja kaitse poolest kolme erinevasse kategooriasse, esimesse neist kuuluvad näiteks Hispaania ja Portugal. Nendes riikides on reeglina esialgsel omanikul igal juhul võimalus heauskselt omandajalt asi tagasi nõuda. Teise kategooriasse kuuluvad näiteks Itaalia ja varasemalt ka Rootsi. Teises kategoorias on heauskne omandamine võimalik juhul kui asi on läinud esialgse omaniku valdusest välja tema tahte kohaselt ning samuti kui asi on läinud valdusest välja tema tahte vastaselt. Eesti kuulub kolmandasse kategooriasse, kus on esialgsel omanikul võimalik heauskselt omandajalt asi tagasi nõuda juhul kui asi on läinud tema valdusest välja tema tahte vastaselt.<sup>57</sup> Lisaks Eestile on kolmandas

---

<sup>55</sup> Ilkson, A. S, Gregory C. (1982). Bona Fide purchasers of lost and stolen securities: Meeting the good Faith and Notice requirements. – *George Mason University Law Review*, Vol. 5, No. 1, 105

<sup>56</sup> Stoyanov, D. (2015). The conflict between the legal interests of the original owner and the good faith acquirer of movables- a comparative overview of the solutions. – *Lex ET Scientia International Journal*, Vol. 22, No. 1, 93.

<sup>57</sup> Kama P. (2016), *supra nota* 4, 40.

kategoorias ka näiteks Saksamaa, Austria, Prantsusmaa ja Šveits.<sup>58</sup> Kuigi ühe kategooria riigid on liigitatud sama grupi alla, ei tähenda see veel seda, et nende seadused seoses heauskse omandamisega oleksid identsed, kuid nendel riikidel on ühtne viis vaidluste lahendamiseks esialgse omaniku ning heauskse omandaja vahel.<sup>59</sup>

Esimesse kategooriasse kuuluvate riikide seadused üldjuhul kinnitavad esialgse omaniku omandiõigust. See tähendab, esialgsel omanikul on õigus temale kuuluv asi tagasi nõuda igal juhul, kui ta on selle leidnud. Sama kehtib ka juhul kui see on jõudnud heauskse omandajani. Kui Portugali seadused ei tunnusta heauskset omandamist üldse siis näiteks Itaalias 1942. aastal kehtestatud tsiviilkoodeksi kohaselt ei tehtud vahet heausksel ja pahausksel omandamisel ning omandaja õigusi kaitsti seega mõlemal juhul. Eelduseks oli asjaolu, et isikul oli asja üle ka valdus. Isegi olukorras, kus võõrandaja andis üle rohkem õigusi kui tal endal oli, sai läbi tehingu uus omandaja endale nii asja valduse kui ka omandiõiguse. Sellel juhul esialgse omaniku õigused asja üle kadusid.<sup>60</sup>

Kuigi Prantsusmaal kehtestatud tsiviilkoodeksi kohaselt ei saa heauskset omandamist toimuda, kui asi on läinud esialgse omaniku valdusest välja tema tahte vastaselt, on heauskne omandaja siiski osaliselt kaitstud. Artikkel 2277 Prantsuse tsiviilkoodeksi kohaselt on kadunud või varastatud asja puhul selle valdajalt õigus nõuda asja tagastamise eest esialgsele omanikule, asja eest makstud tasu juhul, kui asi on ostetud turult, avalikust müügist või sarnaseid asju müüvalt kaupmehelt.<sup>61</sup> Kui üks isik müüb kaupa avalikul turul, ei tule ostjale isegi pähe, et tegemist võiks olla kaubaga mis tegelikult müüjale ei kuulugi. Seega sooritab ostja ostu toetudes müüja väidetele ja käitumisele.

Näitena Rootsis kehtestatud heauskset omandiõigust reguleerivate sätete kohta saab kasutada Rootsi Ülemkohtu poolt vastu võetud kohtuotsustest. Esimene kaasus käsitles A poolt ostetud mopeedi, mis hiljem osutus varastatuks. Omanik, kellelt mopeed varastati oli selle kindlustanud ning seega kuna kindlustus hüvitas omanikule selle väärtuse läksid omandiõigused üle

---

<sup>58</sup> Kama, P. (2012). Evaluation of the Constitutionality of Good-Faith Acquisition. - *Juridica international*, Vol. 19, 23.

<sup>59</sup> Stoyanov, D. (2015), *supra nota* 67, lk 94.

<sup>60</sup> *Ibid.*, lk 94-97.

<sup>61</sup> *Ibid.*, lk 99

kindlustusele. Millest tulenevalt tekkis kindlustusel õigus nõuda A-lt ostetud mopeed tagasi.<sup>62</sup> Lisaks eelnevale kohtuotsusele on Rootsis sarnaseid lahendeid veelgi, mistõttu võib väita, et ka Rootsis on seaduseandja otsustanud varastatud vara omaniku kaitsta. Kaitse esialgsele omanikule tuleneb 2003. aastal tehtud seadusemuudatusest, mis jätab heausksele omandajale suurema kohustuse tõendamaks, et ostja tegi piisavat eeltööd müüja omandiõiguse kindlakstegemisel. Seadusemuudatuse üheks põhjuseks oli asjaolu, et varasemalt oli esialgsel omanikul väga raske, kui mitte võimatu varastatud vara tagasi saada või saada selle eest hüvitist kui vara oli juba edasi müüdnud.<sup>63</sup>

Selline reguleerimine tekitab aga pingeid nii müüja kui ostja vahel, sest paratamatult tekib olukord kus ostja peab igalt müüjalt hakkama nõudma omandiõigust tõendavaid dokumente, selleks, et vältida varastatud või muul viisil omaniku valdusest välja läinud asjade ostmist. Jah, üldjuhul sõidukite registreerimisdokumentide küsimine on tavapärane kuid täiendavate dokumentide küsimine, mis näitaks kuidas käesolev vara jõudis müüja omandisse tundub pigem umbusaldusena müüja suhtes. Kui võtta kasvõi tänapäeva olukord kus tavainimene läheb poodi endale arvutit ostma, ei saa ju eeldada, et kassapidaja esitab talle arve ja maksekorralduse millega tõendab, et selle arvuti omandiõigus on tõesti tootjalt arvutit müüvale ettevõttele üle läinud. Seega autor leiab, et suurema kohustuse panemine heausksele ostjale tõendamaks piisava eeltöö tegemist on ebaproportsionaalne.

Usaldus on ühiskonna toimimiseks üks olulisemaid aspekte. Kui puuduks usaldus, siis ühiskond ei saaks nii toimida nagu ta tänapäeval toimib. Ka Eesti PS-st võib tuletada, et umbusaldus on justkui eksimus, kui selleks ei ole alust. Täpsemalt puudutab see küll asjaolu, et kedagi ei tohi pidada kuriteo toimepanijaks, kui selle isiku kohta ei ole jõustunud süüdimõistvat kohtuotsust, siis tegelikult tuleneb juba Eesti PS asjaolu, et inimeste vaheliste suhete aluspunktiks peab eelkõige eksisteerima usaldus. Käies restoranis, juuksuris, või tänapäeval toidupoes iseteeninduskassas oste sooritamas. Kõik need võimalused on tekitatud tarbijale teenusepakkuja usalduse näol, et klient teda ei peta. Selline käitumine on ühiskonnale kasulik ja aitab arendada nii inimeste vahelist usaldust kui ka majandust. Seega on lisaks inimeste omavahelisele suhtlusele usaldusel väga oluline koht ka turul. Mistõttu tuleks oluliselt rohkem keskenduda ka

---

<sup>62</sup> Persson, A. H. (2012). Bona Fide Acquisition of Cars and other Motor Vehicles. – *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 57, 279.

<sup>63</sup> *Ibid*, lk 274-282.

heauskse omandaja õiguste kaitsmisele, sest kui ostud jääks tegemata ainuüksi seetõttu, et ostja ei saa olla oma õigustes kindel, mõjutab see ka majandust.

On olukordi, kus ei ole võimalik antud lubadustest kinni pidada. Kuid pigem tuleks neid olukordi vaadata üksikjuhtumitena ning seoses olukorraga langetada otsus, kas tegu oli taunitav või mitte. Riik on see, kes kaudselt läbi seaduste suunab oma kodanike ja nende käitumisviisi. Seega on oluline, et avaliku võimu kandja ei jätaks unarusse usalduse kuritarvitamise reguleerimist. Hetkel Eestis kehtivate regulatsioonidele tuginedes võib väita, et olukorras kus heauskse omandaja usaldust on kuritarvitanud, ei ole tema õigused kaitstud.<sup>64</sup> Selline olukord tekib just siis, kui inimene, keda heauskne omandaja usaldab ning seetõttu temaga lepingu sõlmib, ei ole olnud juba varasemalt aus. Tuginedes eelnevale võib väita, et teorias on asjad korras, ehk seadus kaitseb esialgse omaniku huve nii nagu on mitmetes õigusaktides ette nähtud, kuid praktikas riivavad esialgse omaniku õiguste kaitsmiseks kehtestatud sätted heauskse omandaja võimalust ostetud või saadud asja kaitsta. Selleks, et näha kuidas heauskse omandaja võimalused seoses asja kaitsmisega on piiratud, tuleb uurida erinevaid teguviise, läbi mille vara on heauskse omandajani jõudnud.

Heausket omandamist puudutavate õigusaktide riikidevaheline erinevus koos suurenenud varastatud kaupade turuga tekitab kulukaid ja tarbetuid nii siseriiklike kui ka rahvusvahelisi kohtuvaidlusi. Viimase kahekümne aasta jooksul on esialgsete omanike ja heausksete ostjate vahel toimunud vaidluste arv märkimisväärselt suurenenud.<sup>65</sup>

Kui üldjuhul omandiõigus kaitseb esialgse omaniku õigusi siis AÕS § 95 tuleneb ka heauskse omandamise üldreegel, mille kohaselt saab heauskne omandaja heas usus tehtud tehingu alusel asja omanikuks ning esialgsel omanikul seejuures omandiõigused asja üle kaotavad kehtivuse.<sup>66</sup> Kuigi eelnevalt mainitud seaduse kohaselt tundub heauskne omandamine justkui lihtne ning vaidlust antud küsimuses osapoolte vahel ei teki, kehtivad siiski heausksele omandamisele ka erinormid ning seda millistel juhtudel heauskne omandamine on raskendatud või lausa välistatud Eestis kehtivate õigusaktidele tuginedes käsitlevad alljärgnevad peatükid.

---

<sup>64</sup> Kama P. (2016). Usaldus kui õigusliku kaitset vääriv fenomen. – *Juridica*, Vol. 8, 552-553.

<sup>65</sup> Schwartz, A., Scott, R.E. (2011). Rethinking the laws of Good faith Purchase. – *Columbia Law Review*, Vol. 111, No. 6, 1337-1338.

<sup>66</sup> Toomela, T. (2004). Vallasasjade heauskse omandamise regulatsioon: muudatused ja probleemid. – *Juridica*, Vol. 8, 530.

### 2.2.1. Vargus

Vargus on teisele kuulva omandi ebaaus äravõtmine, seejuures eesmärgiga võtta see ära jäädavalt.<sup>67</sup> Varavastased kuriteod moodustavad suurema osa Eestis registreeritud kuritegudest. Ainuüksi 2018. aastal registreeriti 7403 vargust, mida on küll 230 varguse võrra vähem kui eelneval aastal, kuid siiski on varguste osakaal varavastaste kuritegude puhul kõrge – 71 %.<sup>68</sup> Kuigi varguste osakaal on suur, siis ühe suurema kindlustusseltsi andmetel varastati 2017. aastal Eestist 5 autot, millest kolm saadi kätte Leedust. Siit tuleb ilmsiks ka asjaolu, et varavastased kuritegusid ei panda toime ainult riigi piirides vaid varastatud esemed liiguvad siseturu piirides kiirelt ning vabalt. Kui Eestist varastati 5 autot, siis näiteks Läti kindlustusseltsi Balta andmetel kasvas neil varastatud autode hulk võrreldes eelnevate aastatega lausa 55%. Seejuures tõdeb kindlustusselts, et kergemaks saagiks on varastele kontaktivabade võtmetega lukustatavad autod.<sup>69</sup> Siinkohal tasub mõelda, kas tehnika areng toob meile pigem kahju või kasu, kuna aga käesolev töö tehnikaküsimusi ei lahka siis töö raames seda ei uurita. Kuna eeltoodust nähtub, et varastatud sõidukite arv on siiski aastast aastasse kasvamas, tähendab see ka seda, et varastatud sõidukite ostmise võimalus on läbi aegade siiski suurenenud.

Üks näide, mis seostub heauskse omandamisega just sõidukite puhul on võimalik tuua aastast 2012. Nimelt A otsis 2009. aasta sügisel autot, mille leidis ja käis vaatamas ja ostis. Eesti reeglite kohaselt vormistati A registris auto omanikuks. Mõne aja möödudes nii nagu iga sõiduki puhul, oli tarvis minna sõidukiga tehnoulevaatusele. A üllatuseks tuli aga välja asjaolu, et tema 3 aastat tagasi soetatud auto on Schengeni infosüsteemis tagaotsitavate autode nimekirjas. A jaoks oli kõige üllatavam uudise juures see, et selline info tuleb peale mitmekordset tehnoulevaatuse külastamist. Kohale kutsuti ka politsei, kes esialgu A-d autovargaks pidasid, kuid kuna A-l olid olemas kõik ostudokumendid mis tõestasid, et tema on selle sõiduki Eestis seaduslikult ostnud ning tal puudusid kuni käesoleva hetkeni teadmised selle tumeda mineviku kohta, süüdistusest

---

<sup>67</sup> Bogg, A. L., Stanton-Ife, J. (2003). Protecting the vulnerable: legality, harm and theft. – *Legal Studies*, Vol 23, No. 3, 402.

<sup>68</sup> *Varavastased kuriteod*. Politsei- ja piirivalveamet. Kättesaadav: [https://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/krimipoliitika/files/elfinder/dokumendid/peatukk\\_10.pdf](https://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/krimipoliitika/files/elfinder/dokumendid/peatukk_10.pdf), 6. märts 2019.

<sup>69</sup> *Võtmevaba autoga tasub olla Lätis ettevaatlik*. Äripäev. Kättesaadav: <https://www.logistikauudised.ee/uudised/2018/04/12/votmevaba-autoga-tasub-olla-latis-ettevaatlik>, 6. märts 2019.

loobuti peagi. A pidi siiski toimetama oma auto politseijaoskonda ning talle anti üle dokumendid, kust selgus, et auto oli varastatud juba 2007. aastal Rootsist.<sup>70</sup>

Eelpool mainitud juhtum leidis aset ainult aasta pärast uue riikidevahelise ühise infosüsteemi kasutuselevõtmist, ning tol ajal selgitati, et seetõttu ei tulnud asjaolu auto varguse kohta välja varem kui mõne aasta möödudes. Kuna mitme aasta tagustele vargustele on raske jälile saada on sellistel juhtudel kannatajapooleks heauskne omandaja, kui tugineda Eestis kehtivale AÕS-le. Nimelt sedastab AÕS § 95 lg 3, et heauskset omandamist ei toimu, kui asi on varastatud. Samas on autoril endal kogemusi palju värskema juhtumiga ning sel juhul ei saa tugineda enam asjaolule, et varastatud sõiduki ajalugu ei tulnud Eestis registreerimise käigus koheselt ilmsiks ainuüksi selletõttu, et kasutatav infosüsteem oli värskes.

Eestis välismaalt toodud sõiduki registreerimiseks tuleb esitada lisaks erinevatele dokumentidele sõiduk ka registreerimiseelsele tehnoülevaatusel. Kus kõigi eelduste kohaselt peaks välja tulema ka asjaolu, et näiteks on võltsitud sõidukile määratud VIN koodi. Kas eelnevalt mainitud juhtumi puhul VIN koodi võltsimine toimus, ei oska autor öelda. Tuginedes eelnevale, on oluline viidata asjaolule, et auto ostnud isik sõlmis tehingu müüjaga uskudes tema headesse kavatsustesse, ning veel enam uskus, et info mis on saadaval autoregistris tema poolt ostetud auto kohta vastab tõele. Kui muidu oma asja usaldamise puhul kellegi teise kätte, ehk näiteks auto laenamine sõbrale, jääb omanikul siiski alles mingi õigus asja teise isiku valdusesse andmise juures leian, et sama põhimõtet tuleks rakendada ka vastupidiselt.<sup>71</sup> Ehk heausklikul omandajal peaks olema võimalus oma õigusi kaitsta, olenemata asja minevikust, mille kujundamisel tema olulist rolli mängida ei ole saanud. Heauskse omandaja omandiõigused võiksid olla kaitstud alates hetkest, mil sõiduk on registreeritud tema nimele riiklikus registris ning omand jääks kehtima ka juhul kui tuleb välja, et sõiduk on varastatud ainult juhul kui on tõestatud, et isik tõesti oli heausklik ning tegi enda poolt kõik vajalikud toimingud selleks, et varastatud sõiduki ostu vältida, eelkõige peab autor silmas siis sõiduki ajalooga tutvumist enne ostu sooritamist. Näiteks Hiinas on kehtestatud reegel, et heauskne omandamine on lubatud juhul kui sõiduk on registreeritud vastavas

---

<sup>70</sup> Koitla E. (2012). *Tehnoülevaatusel selgus, et auto on varastatud*. Kättesaadav: <https://www.vooremaa.ee/tehnoulevaatusel-selgus-et-auto-on-varastatud/>, 6. märts 2019.

<sup>71</sup> Kairjak, M. (2010). Varaliste huvide järgimise kohustus ja teisele isikule usaldatud vara. – *Juridica*, Vol. 1, 32.

registrar.<sup>72</sup> Eestis aga täidab riiklik register informatiivset ülesannet ning ei tekita juurde ega kaota olemasolevaid asjaõigusi.

### 2.2.2. Valduse murdmine

AÕS § 90 lg 1 sedastab valdaja omandi eelduse, mille kohaselt loetakse ka iga varasem valdaja asja omanikuks. Teooria kohaselt kaitseb seesugune säte nii asja valdajat kui ka valdajaga tehingut teinud osapoolt. Kinnisasjade puhul valdusele eraldi õigusliku tähendust ei omandata, sest omandi kuuluvus tuleneb kinnisturaamatust. Seega on valdusel vallasasjade omandamise juures oluline tähtsus. Lisaks kinnisasjade on Eestis olemas ka mitmed registrid kuhu kantakse vallasasjad ja nende omanikud. Samas ei tulene AÕS kehtestatud sätetest erisusi registrisse kantud vallasasjade omandiõiguse ülekandmise kohta. Nagu ka eelnevalt mainitud, siis üheks selliseks registriks on liiklusregister, kuhu kantakse sõidukid ja nende omanikud. Lisaks on võimalik läbi registri seada sõidukile keelumärk, mille kaudu on omandi käsutamine ja mõningatel juhtudel ka kasutamine piiratud. Seega isegi juhul kui tegemist on sõidukiga ning see on kantud liiklusregistrisse, ei rakendu omandi ülemineku puhul erisätted vaid omandamine toimub üldiste vallasasjade omandamise sätete alusel.<sup>73</sup> Siinkohal on oluline vaadelda lähemalt valduse murdmist ja selle seost heauskse omandamisega.

Valduse murdmine kui selline, tähendab seda, et asja omanik annab selle mingiks ajahetkeks kellelegi teisele vallata või jätab hoiule. Valduse ülemineku puhul on oluline see, kas asi läks omaniku valdusest välja tema tahte kohaselt või vastaselt. Juhul kui asi läheb omaniku valdusest välja tema tahte vastaselt on tegemist valduse murdmisega. Valduse murdmise küsimus on kirjeldatud ka 2010. aasta Kriminaalkolleegiumi kohtuotsuses. Tulenevalt kohtu poolt esitatud seisukohtadele, ei ole asi omaniku tahte kohaselt tema valdusest välja läinud, kui omanik võib eeldada, et tema valdus asja üle taastub. Kohtuasi mille üle pooled vaidlesid käsitles kannatanutelt avalikult (tänaval) mobiiltelefonide küsimist telefonikõne tegemiseks. Kui omanikud olid mobiiltelefoni küsijale üle andnud, lahkus aga teine isik neile kuuluva varaga. Seega murdis omaniku valduse ning kehtestas asja üle uue valduse.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Chen F, Ni S. (2016). Movable Property Registration Legislation in China: Status Quo and Improvement. – *Arizona Journal of International And Comparative Law*. Vol 33. No. 1, 152

<sup>73</sup> Kõve, V. (2009). Varaliste tehingute süsteem Eestis. (doktoritöö). Tartu Ülikool, Õigusteaduskond, Eraõiguse Instituut, Äriõiguse ja Intellektuaalse omandi õppetool, Tartu.

<sup>74</sup> RKKKo 3-1-1-35-10.



Nagu eelnevalt mainitud, on valduse üleminekuks oluliseks eelduseks omaniku tahte olemasolu talle kuuluva asja valduse lõpetamiseks. Eelnevalt viidatud kohtulahendist selgub ka, et valduse lõpetamise tahteks ei saa lugeda olukorda, kus teine isik on valduse saamiseks omaniku viinud ekslikule arvamusele ning rikutakse väljandmise aluseks tehtud kokkulepet. Antud juhul ei täitnud mobiiliküsimise kokkulepet, ehk ei tagastanud omanikule telefoni. Sellisel juhul on tegemist näilise nõusolekuga ning tuginedes asjaolude läks mobiiltelefon omaniku valdusest välja tema tahte vastaselt.<sup>75</sup> Valduse murdmine kui selline on Karistuseadustiku (KarS) § 199 kohaselt võrdne vargusega ning KarS § 201 kohaselt omastamisega ning see on karistatav rahalise karistuse või kuni üheaastase vangistusega.<sup>76</sup> Seejuures omastamisega on tegemist juhul kui omanik jääb talle kuuluvast esmest ilma ning omastaja pöörab selle enda või kolmanda isiku kasuks. Enda või kolmanda isiku kasuks pööramine on omakasuline süütegu, mille kohaselt süütegu puudutav asi või vara läheb kolmanda isiku vara hulka ning seetõttu muutub kolmas isik või süüdlane ise näivomanikuks. Enda või kolmanda isiku kasuks pööratud omastamine toimub juhul kui üks või teine eelpool mainitud osalistest käitub varaga nii, nagu seda teeks omanik. Oluline on asjaolu, et vargusega ühes koosseisus on omastamine puhul tegemist subjektiivse tunnusega, mis on varguse järeltegu, kuid ei ole vastutusele võtmise aluseks<sup>77</sup>

Kui asja omaniku tahte vastaselt valduse saamise puhul on KarS kohaselt tegemist karistatava varavastse süüteoga siis tahte olemasolul ei ole tegemist süüteoga. Kui asja omanik on andnud tema valduses ja omandis oleva asja kasutada teisele isikule ning see isik otsustab selle asja maha müüa siis, ostja puhul tegemist heauskse omandamisega. Eelkõige on heauskse omandamisega tegemist kuna valdust ei ole murtud.<sup>78</sup> Seejuures on oluline, et nõusolek on olemas juba valduse ülemineku hetkel. Kui omaniku nõusolek on ülemineku hetkel olemas, tekib asja esialgsel omanikul kahjuhüvitusnõue selle isiku vastu, kellele asi valdamiseks anti. Kahjuhüvitusnõue tekib omanikul VÕS § 132 alusel. Omanikul on õigus nõuda kahju hüvitamist eseme turuhinna järgi. Samas kui asja väärtus on ajas vähenenud võib omanik tugineda ka VÕS § 1037-le ehk alusetu rikastumise sätetele.<sup>79</sup> VÕS § 1037 eesmärgiks on likvideerida olukord, kus üks isik saab teise õiguste rikkumisest kasu ning seejuures ei oma tähtsust kas asi on saadud oma valdusesse süülise või mittesüülise teo käigus.<sup>80</sup>

---

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> Karistuseadustik. RT I, 04.01.2019, 15.

<sup>77</sup> Kairjak, M., Sootak, J. (2018). Omastamise ja usalduse kuritarvitamise omakasulisuus - *Juridica*. No. 4, 269-271.

<sup>78</sup> RKKKo 3-1-1-69-12

<sup>79</sup> RKKKo, *Supra nota* 74.

<sup>80</sup> Tampuu, T. (2002). Alusetu rikastumise õigus võlaõigusseaduses. Lühivaade. – *Juridica*, Vol. 7, 461-462.

Eelnevalt nähtub, et asja heauskne omandamine on võimalik ainult juhul kui tegemist on omaniku tahte kohaselt tema valdusest välja läinud asjaga. Heauskne omandamine on sel juhul kaitstud eelnevalt mainitud VÕS sätetega, mille kohaselt tekib omanikul õigus nõuda kas asja asendamist või selle hüvitamist isikult kellele valdus sai üle antud. Puudub aga asja tagasinõudmise nõue heauskselt omandajalt.

Kui valduse murdmise ja heauskse omandamise puhul on mõlemad osapooled süüitud, siis tuleks ka nende õigusi võrdselt kaitsta. Hetkel kehtivate seaduste kohaselt on eelistatud positsioonis esialgne omanik, sest varguse puhul ei ole heauskselt võimalik asja omandada ning omanikul on õigus see igal hetkel heauskselt omandajalt välja nõuda. On väheseid EL riike, kus heauskse omandaja õigused varastatud asjade puhul on kaitstud.<sup>81</sup> Kuigi valdus kui selline ei ole eraldiseisev õigus, kaitstakse seda siiski, sest valduse kaitsmisega võimaldatakse kaitse omandiõigustele. Valdaja õigus oma valdust kaitsta tuleneb juba Rooma õigusest, sest nii nagu ka tänapäeval kehtis ka sel ajal eeldus, et valdaja puhul on tegemist ka asja omanikuga.<sup>82</sup> Selliste regulatsioonide puudumine seadusandluses tekitab heauskses omandajas ebakindluse tema õiguste kaitse võimalustes ning õõnestab seega õiguskindlust.

### **2.3. Teoreetilised võimalused omandi kaitseks**

Esimene asi mida üks isik oma vara kaitsmiseks ära saab teha on selle eest hoolitseda ja veenduda, et see on hoitud turvalises kohas. Sõidukite puhul on siis selleks eelkõige autoste lukustamine, võtmete kindlas kohas hoiustamine jne. Kuigi isegi kui kõiki neid meetmeid järgida on siiski autode varastamine jätkuvalt päevakohane ning omandi kaitsmine teiste abivahenditega muutub oluliseks – tuginedes õigusaktidele, mille raames on võimalik omale kuuluva eseme tagastamist või hüvitamist nõuda. Teises seisus on aga asja omandaja, kes omandamise hetkel ei teadnud, et tegemist on varastatud esemega. Eriti keeruline on kontrollida registreerimata vallasvara ajalugu kuid sama kehtib ka registreeritud sõidukite tausta kontrollimise kohta kuna iga aastaga süveneb globaliseerumine üha enam ning selle tõttu on kõik maailma riigid aina tihedamalt lõimunud ja seda eelkõige majanduslikult, sest kaubad liiguvad lihtsamini üle

---

<sup>81</sup> Reyhan, Y. P. (2001). A chaotic palette: Conflict of laws in litigation between original owners and good-faith purchasers of stolen art. – *Duke Law Journal*, Vol. 50, No. 4, 970-971.

<sup>82</sup> Toomela, T. (2008). Valduse kaitse jõuga – asjaõigusliku omaabi teostamine ja selle piirid. – *Juridica*, Vol. 8, 561-562.

riigipiiride. See aga viib ka kuritegevuse globaalsele tasemele ning vastavalt sellele tuleb täiendada lisaks rahvusvahelisele õigusele ka siseriikliku õigust.

Kuigi ennetava meetmena soovitatakse isikul kontrollida enne sõiduki ostmist selle ajalugu ja tutvuda ostudokumentidega ei ole see alati võimalik. Näiteks puudub Euroopas ühine autoregister kus saaks sõiduki ajalooa tutvuda. Selleks tuleb kasutada asukohamaa registrit mis üldjuhul on kohalikus keeles. Lisaks sellele, et sellised registrid võivad sisaldada infot sõidukile seatud piirangute kohta ei sisalda need registrid infot varastatud või tagaotsitavate sõidukite kohta – selle saamiseks tuleb esitada asukohariigile vastav päring.<sup>83</sup>

Üheks võimaluseks sõiduki omanikuna oma omandiõigusi kaitsta on vargusest teada anda ning lasta sõiduki juurde lisada kas liiklusregistris või rahvusvahelistes andmebaasides keelumärke, mille tulemusena ei saa sõidukiga tulevikus asjaõiguslikke tehinguid teha. Antud olukorras jäävad aga tahaplaanile heauske omandaja õigused, sest juhul kui soovitakse tehinguid siiski tegema hakata on esialgsel omanikul õigus heauskselt omandajalt tema valduses olev sõiduk välja nõuda ning heauskne omandaja jääb sõidukist ning ka selle eest makstud tasust ilma.

Teisalt on võimalik AÕS kohaselt võimalik heausksel omandajal jätta sõiduk enda valdusesse kuid seejuures tuleb silmas pidada, et tegemist on vastutava hoiuga ning asjaõiguslikke tehinguid siiski teha ei saa ja seetõttu on asja käsutamine ja kasutamine piiratud. Seda üldist reeglit, et heausksel ostjatel ei ole võimalik kehtestada oma õigust, vaid pigem on heauskus seaduses lihtsalt viis kellegi teise asja enda valdusesse saamiseks, mitte omandiõiguse üleminekuks, võib eelkõige täheldada varastatud esemete puhul.<sup>84</sup>

Hetkel kehtiva AÕS § 95 kohaselt ei ole võimalik varastatud asja heauskselt omandada, olenemata sellest kas see, et tegemist on varastatud esemega tuleb ilmsiks 3, 5 või isegi 20 aasta pärast peale tehingu sooritamist. Seega AÕS tuginedes võib väita, et kui tegemist on olukorraga kus vastastikku on nii heauskse kui ka esialgse omaniku õigused siis paraku, Eestis kehtiv seadusandlus ei anna heausksele omandajale mingit kaitset varastatud asja enda omandisse jätmiseks vaid eelistatud seisus on selle asja esialgne omanik. Autor leiab, et sellisel kujul nagu

---

<sup>83</sup> Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalveamet. Kasulikke näpunäiteid kasutatud auto ostmisel. Kättesaadav: <https://ostatargalt.ee/kasutatud-auto/#auto-registri-ajaloo-ja-tehnoulevaatuse-paring-valisriigis>, 12. Mai 2020.

<sup>84</sup> Campell C. P. (1904). Title of Bona Fide Purchasers from Bailees – *Central Law Journal*. Vol 59, 265.

täna on sätestatud AÕS § 95 ei täida oma eesmärki ning vajaks täiendamist kas sama õigusakti raames või kõrvale teist täiendavat regulatsiooni.

Siit saabki alguse heauskse ostja probleem oma õiguste kaitsmisel. Probleem tekib, kui näiteks sõiduk on edukalt registreeritud teise riigi liiklusregistris ja hiljem tuleb ilmsiks asjaolu, et sõiduk on varastatud ja esialgne omanik soovib oma vara tagasi. Sellest tulenevalt tekib huvide konflikt ostja ja esialgse omaniku vahel. Ühelt poolt tuleb kaitsta esialgse omaniku omandiõigusi ning teiselt poolt heauskse omandaja õigusi. Tegemist on olukorraga kus kolmas isik ehk varas ja edasimüüja on tekitanud õiguste riive nii esialgsele omanikule kui ka omandajale. Peamine allikas kus tavakodanik saab kontrollida soovitud sõiduki ajalugu on siseriiklik asutus, sest rahvusvahelistele andmebaasidele tavakodanikul ligipääs puudub. Sõidukite ja nende ajaloo kohta saab päringuid rahvusvahelistele andmebaasidele esitada Eestis Maanteeamet, kes samuti peab Eestis registreeritud sõidukite koha arvet ning väljastab registreerimistunnistusi. Kuigi üldjuhul välismaalt toodud sõidukite registreerimiseks Eestis on vajalik teostada registreerimiseelne kontroll, ei pruugi selle käigus alati välja tulla asjaolu, et sõiduki dokumente või selle juurde kuuluvate tunnustega on manipuleeritud. Seejuures tehakse registreerimiseelses kontrollis väga põhjalik töö, mille positiivne tulemus loob ostjale veel tugevama kindlustunde, et asi on ostetud seaduspärasel teel ja tekib eeldus, et omandiõigus on müüjalt talle üle läinud.

Kuna Eesti riigile ja seejuures ka Maanteeametil ning Politsei- ja Piirivalveametil (registripidajana) lasub EL poolt kehtestatud õigusaktide kohaselt sõidukite registreerimiseelse kontrolli kohustus ja selle raames ka sõidukile omaste tunnuste tegelikkusele vastavuse kontrollimine, oleks ehk siinkohal tarvilik tugineda Euroopa kohtu poolt tunnustatud üldpõhimõttele, mille kohaselt liikmesriik ei saa tugineda üksikisiku kohustuste täitmata jätmisele, kui riik ise ei täida direktiiviga kaasnevaid kohustusi ja ettenähtud tegutsemisviisi.<sup>85</sup> Olgu selleks siis teate mitte edastamine vastavatesse infosüsteemidesse<sup>86</sup> või puuduliku registreerimiseelse kontrolli<sup>87</sup> läbiviimine selleks ettenähtud asutustes. Teoorias tundub justkui oleks tegemist lihtsasti lahendatava olukorraga, paraku aga reaalsuses on varastatud vallasasjadega ja käesoleva töö näitel sõidukite heauskse omandamisega aga erinevaid

---

<sup>85</sup> Gerven, W. V. (1995). Bridging the gap between community and national laws: Towards a principle of homogeneity in the field of legal remedies? – *Common Market Law*, Vol. 32, 680-681.

<sup>86</sup> Euroopa Liidu Nõukogu otsus (EÜ) 2004/19, 22. detsember 2004, sõidukitega seotud piiriülese toimega kuritegevuse tõkestamise kohta, ELT L 389/28, 30.12.2004, art 6 p 1.

<sup>87</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014845/EL, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoloogiat ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40EÜ, ELT L 127/51, 29.04.2014, art 4, p 1.

probleeme ja hiljem tegelikult nii öelda näilise omandi kaitsmisega raskusi. Millised probleemid autor seoses heauskse omandamisega on tuvastanud leiavad kajastust järgnevates peatükkides.

## 2.4. Tsiviilõiguslik probleem

Juba neljakümnendatel on olnud sõidukite varastamine nende edasimüügi eesmärgi nimel üheks suurematest muustritest varguste puhul.<sup>88</sup> Ka nüüdisajal ei ole see suurel määral muutunud. Kui isik on ostnud endale sõiduki, siis omandi valdamise ja käsutamisega ei ilmne ilmselt probleeme enne kui on tarvis teha erinevaid toiminguid, näiteks tehnoülevaatus, edasimüük järgnevatele isikutele jne. Seega kui isik, kes on ostnud endale sõiduki ning hiljem peaks selguma, et tegemist on siiski varastatud sõidukiga, olgu see siis kas piiri ületades või tehnoülevaatuspunktis kerenumbrit ja autodokumente kontrollides, tuleb sellel isikul seista paraku silmitsi olukorraga kus suure tõenäosusega jääb ta oma sõidukist ilma. Kuna heauskse omandaja puhul ei saa me rääkida kuriteo toimepanemisest ning seetõttu ka karistusest on tarvilik tuvastada, kes sõiduki varguse toime pani, see aga võib osutada keeruliseks või võimatuks.

Kuna aga asjaolu, et sõiduk on varastatud võib tulla päevavalgele alles mõne kui mitte kümnete aastate pärast on oluline isegi juhul kui kuriteo toimepanijat ei ole võimalik välja selgitada, tagada heausksele omandajale võimalus enda õiguste eest seista ning oma huve kaitsta. Probleem tekib varastatud sõiduki omandanud isikule siis, kui kuriteo osaks langenud sõiduk tuleb tagastada selle esialgsele omanikule ning heauskne ostja jääb ilma nii sõidukist kui rahast. Seda tulenevalt siis eelnevalt mainitud AÕS sätestatu kohaselt, sest varastatud asju ei ole võimalik omandada ja need tuleb tagastada.

Üheks võimaluseks heausksel ostjal on võimalik oma tehingueelne seisund taastada juhul kui sõiduki müüjat on võimalik süüdistada alusetus rikastumises ning selle kohta sätestatu alusel nõuda ostuhinna tagastamist.<sup>89</sup> Teisalt on tulenevalt TsÜS § 94 lg 3 kohaselt võimalik lisaks alusetu rikastumise sätetele ostu-müügi tehing tühistada ka juhul kui müüja teadis, et tegemist on varastatud sõidukiga ning informatsiooni varjates veenis ostjat siiski tehingut tegema. Kuigi TsÜS § 94 lg 3 annab heausksele omandajale veel ühe võimaluse taastada tehingueelne olukord

---

<sup>88</sup> William J. Davis (1938). Stoeln Automobile investigations. *Journal of the American Institute of Criminal Law and Criminology*, Vol 28, No. 5, 720-722

<sup>89</sup> TsÜS § 84 lg 1

nii talle kui müüjale, ei lahenda see siiski heauskse omandaja õiguslikult kehvemat olukorda. Eelkõige seetõttu, et tehingu tühistamine tuginedes eelnevalt mainitud sättele ei ole võimalik kui tehingu tegemisest on möödunud enam kui kolm aastat.<sup>90</sup> Lisaks ajalisele piirangule on heausksel ostjal väga keeruline tõestada, et talle sõiduki müünud isik oli selle vargusest müügitehingu tegemise hetkel teadlik.

Kuna Eestis on juriidiliste kehade loomine tänu arenenud e-teenustele väga lihtne ning suhteliselt soodne on samuti on üsna laialdaselt levinud juriidiliste kehade loomine selleks, et varastatud sõidukeid edasi müüa ja hiljem äriühingu kustutamine, et vastutusest pääseda. Ka sellises olukorras on heauskne isik, kes on soetanud endale sõiduki paraku väljapääsmatus olukorras, nimelt kui endine omanik seda nõuab, tuleb tagastada varguse ohvriks langenud sõiduk ning teisalt ei ole võimalik kohtusse pöörduda ka talle varastatud sõiduki müünud juriidilise isiku vastu, et nõuda soetusmaksumuse tagastamist, sest KrMS<sup>91</sup> kohaselt on kriminaalmenetlus välistatud juhul kui juriidilisest isikust kahtlustatav või süüdistatav on registrist kustutatud, kuna juriidilise isiku süüvõime on KarS § 37 kohaselt seotud tema õigusvõimega, mis lõppeb TsÜS § 45 kohaselt registrist kustutamisega. Mistõttu on teoorias võimalik juriidilist isikut kasutades võimalik vältida vastutust sõidukite varastamise ja nendega kauplemise eest. Ning tegelikult saab karistada heauskne ostja, kes jääb ilma nii sõiduki eest makstud tasust kui ka sõidukist endast.

Teiseks probleemkohaks antud stsenaariumi juures on aga asjaolu, et juhul kui sõiduki varguse toime pannud isikut ei suudeta kohtueelses menetluses kindlaks teha ning lisatõendite kogumine ei ole võimalik lõpetatakse kriminaalmenetlus. Täiendavalt kui tegemist on välisriigist ostetud sõidukiga, ning mille VIN koodi on ehk omakorda muudetud kolmandas täpsemalt teadmata riigis, siis tuginedes KrMS peaks kriminaalmenetlus olema koondatud teise riiki, ehk kui sõiduk on varastatud näiteks Rootsist ning seal on alustatud kriminaalmenetlus siis Eestis paralleelselt kriminaalmenetlust alustada ei ole võimalik.<sup>92</sup> Kuigi seesugune paralleelsete menetluste keelustamine Euroopa Liidu liikmesriikides on otstarbekas nii majanduslikult kui ka ajaliselt ja kooskõlas Eestis kehtiva reegluga, et ühe kuriteo eest isikut kaks korda karistada ei saa, siis paraku aga paneb säärane olukord jällegi õiguslikult kaitsetusse olukorda heauskse omandaja. Näiteks, juhul kui Soomes on alustatud kriminaalmenetlust varguse ja varastatud sõiduki tuvastamiseks ning sõiduk leitakse Eestist, on KrMS § 470 kohaselt kehtiva kohtuotsuse

---

<sup>90</sup> Ibid. § 99 lg 2

<sup>91</sup> KrMS § 199 lg 1, § 200

<sup>92</sup> Ibid § 436<sup>1</sup>

jõustudes kohustus vara välisriigile välja anda. Kuna vara väljaandmiseks on vajalik kehtiv välisriigi kohtuotsus on paraku heauskse omaniku jaoks juba hilja ning sel hetkel asjaoludest teada saades ei ole enam võimalik alustada sama varguse raames paralleelset kriminaaluurimist Eestis. Oluline on see just sellises olukorras, kus näiteks ka eestiseselt on tegemist juba mitmenda omanikuga ning kuriteos süüdistatava kindlakstegemiseks oleks tarvis esitada kuriteoteade ning alustada kriminaalmenetlust. Hetkel kehtiva KrMS kohaselt näeb autor ainult ühte võimalust, kus heauskne ostja saaks siiski varastatud sõiduki endale jätta ning selleks on oluline, et sõiduk on arestitud ja kinni peetud Interpoli kaudu esitatud taotluse või Schengeni infosüsteemis oleva teate alusel ning välisriik ei esitaks vara väljaandmise taotlust.<sup>93</sup> Selline võimalus oma vara, või siis näiliselt oma vara kaitsmiseks ei ole aga autori arvates piisav lahendus ning varastatud sõidukite puhul võiks siiski olla heausksel omandajal rohkem võimalusi enda õiguste eest seismiseks, sest igal juhul kui esialgne omanik nõuab enda vara tagasi tekitab tsiviilõigusliku probleemi asjaolu, et isikult võetakse ära ese mille eest ta on tasunud ning heausklikult soetanud ja kohtusse pöördumine on raskendatud.

## **2.5. Haldusõiguslik probleem**

Omandi kaitseks on esialgsel omanikul võimalik esitada nõue omandi väljaandmiseks ebaseaduslikult valdajalt. Kuna nagu eelnevast alapeatükist nähtub siis heauskse omandaja puhul on tegemist tegelikult lihtsalt valdajaga, juhul kui tegemist on varastatud sõidukiga. Seda just eelkõige seetõttu, et varastatud asju ei ole võimalik heauskselt omandada ning omandiõigus seega talle üle ei lähe.

Asja väljanõudmise õigus esialgsel omanikul valda ja ebaseaduslikust valdusest tuleneb AÕS § 80 lg 1-st ning vindikatsiooninõudest. Vindikatsioonnõude eelduseks tulenevalt kehtivast õigusest on asjaolu, et nõude esitaja peab tõendama omandiõiguse olemasolu ja seda, et valdaja valdab omandit õigusliku aluseta, mis aga eeldab, et omanikul kes soovib vindikatsioonnõude esitada, peab olema asja valdamise õigus.<sup>94</sup> Kui näiteks omanik on andnud asja teise isiku otsesesse valdusesse, samal ajal jäädes ise kaudseks valdajaks, on tal õigus nõuda vindikatsioonnõude raames asja andmist otsese valdaja valdusesse, mitte enda. Vindikatsioonnõuet ei saa esitada, kui valdajal on valdusõigus tekkinud võlaõigusliku lepingu,

---

<sup>93</sup> KrMS § 470 lg 6.

<sup>94</sup> RKTko 3-2-1-94-13



piiratud asjaõiguse või seaduse alusel. Kui tegemist on kaudse valdajaga siis väljaandmisest keeldumise ja väljanõudmise erisusi reguleerib AÕS § 83, mille kohaselt valdaja võib asja väljaandmisest keelduda kui tal on omaniku suhtes õigus asja vallata või kui kaudselt valdajal, kellelt ta on saanud õiguse asja vallata on omaniku suhtes õigus asja vallata.

Selleks, et heauskne omandaja saaks tugineda samale seadusesättele, tuleks kõigepealt omandiõigust tunnustada, mis omakorda välistaks asjaolu, et esialgne omanik saaks asja tagasi nõuda.<sup>95</sup> Omandiõiguse tunnustatuks saamiseks tunnustatud peab heausksel omandajal olema tegemist asjaga mis ei ole endise omaniku valdusest tema tahte vastaselt välja läinud, seega varastatud asjade puhul ilmselt jääks tulemus negatiivseks ning omandiõiguse tunnustamise nõude esitamine ei oleks otstarbekas. Sellist omandikaitsemise viisi saaks heauskne omandaja rakendada juhul, kui ka varastatud asjade puhul kehtiks igamise reegel. Paraku välistab hetkel kehtiv AÕS vallasasjade omandamise igamise teel, kui tegemist on varastatud esemega. Siit omakorda võib teha järelduse, et esialgse omaniku vastu heauskne omanik tegelikult hetkel kehtivate seaduste alusel ei saa ning tuleb leppida asjaoluga, et üldjuhul tuleb asi tagastada või kui omanik ei ole teada siis jääb see küll heauskse omaniku valdusesse, kuid vastutavale hoiule. Omanikuõigused talle siiski üle ei lähe.

Seega kui juhtub, et liiklusregistrisse jõuab võltsitud tunnustega varastatud sõiduk ning hiljem leiab tee heauskse omandaja kätte, on heauskne omandaja olukorras, kus tegelikult ausal teel ostetud sõiduki eest tasutud rahast ning ka autost jääb heauskne omandaja ilma, kui esialgne omanik selle ebaseaduslikust valdusest välja nõuab. Ehk teisisõnu on hetkel kehtiva seaduse kohaselt heauskse omandaja kaitseks ainult lootus, et sõiduk mis soetatakse ei oma musta minevikku.<sup>96</sup> Kui siiski selgub, et tegemist on varastatud sõidukiga ning nõutakse selle tagastamist esialgsele omanikule, on heausksel omandajal võimalus esitada kuriteoteade ning paluda alustada asja uurimiseks menetlus ning selle raames võtta süüdlased vastutusele ning teiseks esitada kahtlustava või süüdistatava vastu tsiviilhagi kriminaalmenetluses.

Sarnase olukorraga on kokku puutunud ka autor ise. Antud juhul oli tegemist olukorraga, kus üks Eesti ettevõtte soetas teiselt Eestis tegutsevalt ettevõttelt haagise, mis oli registreeritud ka Eesti Maanteeameti autoregistrikeskuses ning sellele oli väljastatud registreerimistunnistus. Selleks, et

---

<sup>95</sup> RKTko 3-2-1-86-14 p 13

<sup>96</sup> *Heausksed omanikud jäävad võltsitud koodiga autodest piiril ilma*. Liiklus.ee. Kättesaadav: <http://liiklus.ee/heaüksed-omanikud-jaavad-voltsitud-koodiga-autodest-piiril-ilma/> 05.05.2019.

olla sõiduki minevikus veel kindlam, käis ostja isiklikult haagise omanikuvahetust Maanteeameti büroos vormistamas ning uuris täiendavalt, ega selle kohta ei ole üleval asjaõigustehinguid keelavaid märkeid. Saades Maanteeameti esindajalt vastuse, et sellega on kõik korras viidi omanikuvahetuse protsess lõpuni. Omanikuvahetus sai vormistatud 2013. aastal ning 2016. aasta sügisel võttis uue omanikuga ühendust Eesti Politsei- ja Piirivalveameti esindaja, kes soovis haagise kohta läbi viia ekspertiisi, mille käigus hiljem tuvastati, et tegemist on Soomest varastatud haagisega ning selle VIN koodi on võltsitud. Seoses sama haagisega oli Soomes alustatud ka kriminaalmenetlus, mille lahendamisele kaasaitamiseks käis ütlusi andmas ka uue omaniku ja omanikuvahetuse toimingul osalenud ettevõtte esindaja. Politsei- ja Piirivalveametile esitatud teatisele ning sooviga alгатada uurimine sai uus omanik aga vastuseks otsuse, mille kohaselt jäeti tuginedes KrMS 199 lg 1 p 1 algusel kriminaalmenetlus alustamata.<sup>97</sup> Kuna Soomes läbiviidud kriminaalmenetluse raames süüdlast või kahtlustatavat ei tuvastatud, kirjutas heauksne omandaja PPA otsusele vastuseks täiendatud kuriteoteate kuid ka sellele saabus negatiivne vastus. Nimel PPA esindaja leidis, et asjaolu, et välisriigis kus vargus aset toimus, ei ole tuvastatud kuriteo toimepannud isikuid ei anna alust oletada, et kuritegu ehk VIN koodi võltsimine pandi toime Eesti territooriumil. Täiendavalt, oli kriminaalmenetlusest loobumise põhjuseks asjaolu, et PPA-l puudus alus oletada, et haagise Eestis registreerimiseks kasutati võltsitud dokumenti ning seega ka alus kriminaalmenetluse alustamiseks.<sup>98</sup>

Tuginedes eelnevale on kohane väita, et isegi juhul kui heauksne omandaja esitab tõendid, et tema on seaduslikul teel sõiduki ostnud ning see on olnud varasemalt Eesti registris registreeritud on õiguskaitse võimalused minimaalsed kui üldse mitte olematud. Nimelt antud juhul oli teada, kes oli selle sõiduki edasi müünud, Maanteeameti on olemas mäрге, kes on selle sõiduki esmakordselt Eestis registreerinud. Kuigi nagu varasemalt mainitud kohtulahenditest nähtus, ei lange riigile vastutust selle eest, kui registri andmed ei vasta tõele, lasub siiski Maanteeametil, kui riigi esindajal vastutus sõiduki esmasel registreerimisel kontrollida selle tehnilisi omadusi, mis omakorda eeldab ka sõiduki dokumentide ja kehtivatele nõuetele vastavuse kontrollimist. Registreerimiseelse tehnonõuetele vastavuse kontrolli raames tuleb sõiduki omanikul või tema esindajal esitada maanteeameti kontrolli läbiviivale ametnikule registreerimistunnistus, sõiduki

---

<sup>97</sup> Politsei- Ja Piirivalveameti 7. aprilli 2017. a kiri nr 3.2-1.4/8431-2

<sup>98</sup> Politsei- ja Piirivalveameti 12. juuli 2017. a kiri nr 3.2-1.4/18021-2

omandamise alust tõendavad dokumendid. Täiendavalt muudele teostatavatele töödele kontrolli käigus, kontrollitakse ka sõiduki identifitseerimisnumbrit.<sup>99</sup>

Kui vaadata tingimusi mis on seatud uue sõiduki (või siis ka kasutatud sõiduki aga varasemalt välismaal registreeritud) registreerimiseks ettenähtud korda, võiks siiski eeldada, et Maanteeametis teostatavad tööd ja toimingud aitavad tuvastada varastatud sõidukeid enne kui need riiklikusse registrisse jõuavad, kuid paraku tuleb tõdeda, et siiski on meie registris registreeritud sõidukid, mis tegelikult on varasemalt varastatud.

Kuigi kohtud on oma lahendites selgelt väljendanud seisukohta, et liiklusregister omab vaid informatiivset tähendust, tuleks siiski riigile panna suurem vastutus, kuna selliseid kontrollmeetmeid mida teostatakse maanteeametis enne sõiduki registreerimist ei saa ükski eraisik iseseisvalt teostada ning tuvastada. Seega leian, et vastutust varastatud sõiduki ostmise puhul ei saa jätta ainult ostja õlgadele vaid juhul kui sellele on täiendavalt kontrolli teostanud ka riigi ametiasutus siis peab vastutus langema ka ametiasutusele ja andmebaas peaks omama juriidilist võimu, sest see pakuks õiguskindlust ka isikutele kes sõidukeid ostavad.

Mis puutub aga rahvusvaheliselt kasutusel olevatesse meetmetesse varastatud sõidukite turu vähendamiseks, võib nii isiklikust kogemusest kui ka varem töös mainitud juhtumitele Eestis, väita, et teoorias need süsteemid toimivad kuid praktikas jäävad siiski paraku puudulikuks. Hetkel autori arvamuse kohaselt ei ole rahvusvahelistest organisatsioonidest olnud abi varastatud sõidukite ostmise vältimiseks vaid pigem kujutavad endast kaitsesüsteeme esialgsele omanikule. Kindlasti ei saa väita, et esialgset omanikku ja tema õigusi ei tuleks kaitsta, tuleb küll, kuid antud olukorras on märkamatu jäänud täieliku kaitseta isik, kes heauskselt omandab sõiduki mis tegelikult on teiselt isikult võib olla lausa kümme aastat tagasi varastatud. See aga omakorda tähendab, et heausklik ostja ehk omandaja jääb üldjuhtudel ilma nii sõidukist kui ka selle eest tasutud rahast.

---

<sup>99</sup> Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord RT I, 02.09.2016,3

### 3. KOHTU PRAKTIKA

Ajaõigusseadus on õigusakt mida on läbi aastate kohtuvaidlustes sageli kohaldatud. Näiteks 2012. aastal oli tsiviilõiguslikke kohtuvaidlusi, kus menetlusosalised või kohtud viitasid asjaõigusseadusele 51. Peamised teemad üldjuhul on seotud kaasomanike vaheliste vaidlustega või näiteks juurdepääsuteede nõuetega, on ka teisi asjaõigusi puudutavaid vaidlusi, kuid vähem. 2013. aasta seisuga oli üleüldiselt asjaõigusseadusele kokku viidatud pea 650-s riigikohtu lahendis.<sup>100</sup> Kuigi heausket omandamist ja sellega seonduvaid kohtulahendeid ei ole palju, võib siiski leida alates 2013-2018. aastast vähemalt ühe lahendi aasta kohta ning igal juhul on vaidlus jõudnud välja kolmanda astme kohtuni. Mis omakorda näitab asjaolu, et heausket omandamist puudutavad küsimused on keerulised ning paraku ei ole sellekohased probleemid osapoolte vahel lihtsalt ja kiiresti lahendatavad. Käesolev peatükk keskendub eelnevalt mainitud ajavahemikul tehtud kohtulahenditele ning analüüsib sellest tulenevalt probleemi tõsisust seoses heauskse omandaja õiguste suhtes. Käesolevas peatükis on välja toodud mõned üksikud lahendid, mis puudutavad vallasasjade omandamist ja omandi kaitset. Kuna lahendid on suures pildis enamikel kohtulahenditel sarnased siis kõiki kohtulahendeid millega autor töö raames tutvus ei ole siin töös otseselt käsitletud, ega ka välja toodud.

#### 3.1 Vallasomandi tekkimine

Kuna antud töös käsitletakse varastatud sõidukeid ja nende heausket omandamist, siis ei kuulu lähema analüüsimise alla vahetult seaduse alusel vallasomandi tekkimine vaid analüüs keskendub vallasomandi tekkimisele tehingu sõlmimisel osapoolte vahel. Sõiduki ostmisel sõlmivad osapooled ostu-müügi lepingu, mille kohaselt on pooled kokku leppinud, et omand läheb müüjalt üle ostjale. Seda kas see toimub asja üleandmise hetkel või hiljem lähitulevikus saavad osapooled juba iseseisvalt lepingus reguleerida, kuid silmas tuleb pidada asjaolu, et ostu-müügi lepingu raames tuleb asjaõigust puudutavad küsimused reguleerida, sest vastasel juhul on tegemist ainult võlaõigusliku lepinguga poolte vahel ning mitte asjaõiguslepinguga, mille alusel

---

<sup>100</sup> Pikamäe, P. (2013). *Eesti asjaõigusseaduse kakskümmend aastat – Kogemused ja perspektiivid*. Kättesaadav: <https://www.riigikohus.ee/sites/default/files/elfinder/dokumendid/asjaõigusseadus20.pdf>, 04.05.2019.

omand ostjale üle läheb.<sup>101</sup> Sõiduki omanikuvahetus tuleb täiendavalt registreerida ka liiklusregistris ning seda tehakse asjaõigusliku lepingu olemasolul või tänapäeval on võimalik ka juba e-teeninduses omanikuvahetus algatada, seda siis endise omaniku poolt ning see tuleb kinnitada ja allkirjastada ostja poolt digitaalallkirjaga.

Omaniku määramine ja ostu müügi tehingu registreerimise nõue tuleneb sellest, et Eestis on riik kehtestanud kohustuse registreerida sõidukid ja nende omanikud Liiklusregistris. Kuigi selline korraldus on antud, ei tähenda see seda, et registriandmed omaksid õiguslikku tähendust. Näiteks on Riigikohtu Kriminaalkolleegium kohtuasjas 3-1-1-103-16 leidnud, et kuigi näiteks kinnituspuhul on võimalik kande alusel kinnisturaamatus omand üle anda siis sõiduki nii nagu ka teiste vallasasjade puhul toimub omandi üleminek eelkõige vallasaja üleandmisel omandajale ning kokkulepe kohaselt omandi ülemineku kohta. Mistõttu ei saa tuginedes liiklusregistri kandele kindlalt väita, et sõiduki tegelik omanik on see kes on liiklusregistrisse kantud.<sup>102</sup> Samale järeldusele on jõudnud ka Riigikohtu Tsiviilkolleegium oma otsuses 3-2-1-133-13, mille kohaselt liiklusregistri kanded ei tekita, muuda ega lõpeta sõiduki omandiõigusi ning kinnitab veelkord, et tegemist on informatiivse andmekoguga. Lisaks on kohus jõudnud sarnasele otsusele ka varasemates lahendites 2010. ja 2012. aastal.<sup>103</sup>

Tuginedes eelnevale saab kinnitust väide, et sõiduki kui vallasomandi puhul ei ole võimalik omaniku 100% kindlakstegemiseks tugineda liiklusregistris olevale kande. Kuigi riik on seadnud kohustuse kõik kasutusel olevad sõidukid vastavas andmebaasis registreerida ei ole soovitud võtta vastutust seal olevate andmete õigsuse eest. Leian, et antud juhul oleks tarvis riigil võtta vastutus ka sisestatud andmete õigsuse eest, et liiklusregister omaks ka tegelikku juriidilist jõudu, mitte ainult näiliselt. Julgen väita, et enamus eestlasi tugineb liiklusregistrist tulenevatele andmetele ja on veendunud, et kui nad on registreeritud liiklusregistris kui omanikuna siis nii see ka on. Paraku eelnevast nähtub, et see ei vasta tõele. Näiteks kuigi üks isik on registrisse kantud omanikuna, siis võib hiljem selguda, et tegemist on varastatud sõidukiga ning sellisel juhul on võimalik sõidukit koormata selle käsutamise keelamisega, ning sellekohane keelumärge tehakse TsMS § 389 lg 4 ja KrMS § 142 lg 9 ka asjakohasesse registrisse. Kui sõidukile on

---

<sup>101</sup> Kullerkupp, K. (2013) Vallasomandiõiguse areng ja tulevikuväljavaated Euroopa eraõiguse põhimõtete (DCFR) valguses. – *Juridica*, No.8, 443-447.

<sup>102</sup> RKKKm 3-1-1-103-16, pt 27

<sup>103</sup> RRTKm 3-2-1-133-13, p 23

lisatud keelumärke kasutamise kohta, siis tuginedes LS § 77 lg 9-le ei ole võimalik antud sõidukiga seonduvaid registritoiminguid teostada ilma piirangu seadja nõusolekuta.<sup>104</sup>

Seega kui isik on ostnud omale sõiduki ning hiljem selgub, et tegemist on varastatud sõidukiga on keelumärke lisamisega liiklusregistrisse tema omandiõigusi ehk asja käsutamise ja valdamise õigused piiratud ja rikutud. Samuti on olukordi, kus selgub küll, et sõiduk on varastatud kuid tegelik omanik ei ole teada ning sellisel juhul võib jätta sõiduki ka selle soetanud ja liiklusregistris registreeritud isikule vastutavale hoiule, mis omakorda tähendab, et sõiduki hoidja peab tagama selle säilimise ning hoiulepingu rikkumine või vara tahtlik kahjustamine toob endaga kaasa kriminaalkaristuse.<sup>105</sup> Selline märge tekitab heausksele omanikule ebakindla olukorra, sest kuigi ta võib kasutada sõidukit just nii nagu see kuuluks talle va. edasimüümine ja kolmandate isikute valdusesse andmine, võib iga hetk omanik selguda ning see tähendaks seda, et sõiduk tuleb esialgsele omanikule tagastada. Sõiduki tagastamine aga tähendab omakorda seda, et isik kes heauskselt selles sõiduki ostis on sellest nüüd ilma ning samuti on ta ilma sellest rahast, mis ta sõiduki eest maksis. Sellisel juhul on hetkel kehtivate õigusaktide kohaselt igati kaitstud omaniku huvid just esialgse omaniku seisukohalt, kuid mis puudutab heauskset omandajat siis tuginedes eelnevale võib väita, et heauskse omaniku jaoks omanikuõigused justkui lakkavad eksisteerimast kui tuleb ilmsiks, et soetatud sõiduki puhul on tegemist varastatud asjaga.

Kuigi Eesti Vabariigi Põhiseaduse § 32 sedastab, et igaühel on õigus tema nõusolekuta võõrandatud vara puhul pöörduda kohtusse ning vaidlustada võõrandamine, ei ole vaadates hetkel kehtivat AÕS, mis sedastab omandile, selle saamisele ja haldamisele erinorme, varastatud asja puhul võimalik üldjuhul vara võõrandamist vaidlustada. Seega ehk võib isegi väita, et kuigi põhiseadusest tulenevalt peaks olema igaühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud, on käesoleval hetkel Eestis kehtivate õigusaktide kohaselt siiski esialgne omanik heausksest omandajast siiski seaduse eest võrdsem, seda just seetõttu kuna varastatud sõiduki puhul ei ole küsimust, kas see on omaniku valdusest välja läinud tema tahte vastaselt või mitte.

---

<sup>104</sup> Ibid. p 36.

<sup>105</sup> Kriminaalmenetluse seadustik. RT I, 13.03.209,7, §142

#### **4. Ettepanekud kehtivate õigusaktide täiendamiseks**

Kuigi sõidukite ja üleüldse vallasasjade omandamise puhul on autori arvamuse kohaselt oluliseks teguriks asjaolu kas asi omandati tasu eest või saadi tasuta siis leiab autor siiski, et heauskne omandamine ei peaks olema sellistel juhtudel erinevalt reguleeritud. Kui kehtiks erinevus tasuta ja tasu eest asja omandamise suhtes näeb autor ühe ohutegurina antud lahenduse juures asjaolu, et varastatud sõidukite ostu-müügi vähendamise vastupidise reaktsioonina võib hakata levima nii öelda näilik tasu eest sõidukite kokkuostmine, mis omakorda vastupidiselt eesmärgile suurendaks varastatud sõidukite müümist. Seega seesugused muudatused mis on seotud ostuhinnaga ei aita kaasa eesmärgile vähendada varastatud autode turgu ning kaitsta heauskse omandaja huve.

Kuna sõiduki ostuhinna olulisus heauskse omandamise juures ei ole autori arvates määravaks teguriks, näeb autor ühe lahendusena tsiviilõigusliku probleemi parandamiseks ette võimaluse omandada heausklikult ka varastatud sõidukeid igamise teel. Jah, igamine ei anna heausksele omandajale koheselt kindlust, kuid pikas perspektiivis siiski tekitab võimaluse omandiõiguse kaitseks igamise tähtaja möödudes ning ei riiva ülemäära esialgse omanike huve. Sellisel juhul on võimalik teatud aja jooksul esialgsel omanikul siiski oma asi tagasi saada ning samuti tekib sellega heausksel omandajal teatud aja möödudes võimalus omandiõiguste olemasolul neid kolmandate isikute nõuete eest kaitsta. Kuna antud hetkel on see aga Eestis kehtivate õigusaktide puhul välistatud, siis leiab autor, et see oleks käesoleval hetkel üheks parimaks viisiks ühtlustamiseks erinevate isikute huvide kaitsmist varastatud esemete omandiõigust puudutavates küsimustes.

Teisalt, tuleks lahendus leida ka haldusõiguslikule probleemile, milleks on soetatud varastatud sõiduki omandiõiguse tunnustamine. Kuna Liiklusseaduse (LS) § 2 lg 7 kohaselt on sõidukite puhul tegemist teel liiklemiseks ettenähtud või teel liikleva seadega, mis liigub mootori või muul jõul ning sama seaduse § 76 lg 1 ja lg 7 kohaselt peab mootorsõiduk ja selle haagis olema registreeritud riiklikus, Maanteeameti poolt hallatavas registris ja neil peavad olema ka riiklikud

registreerimismärgid<sup>106</sup> leiab autor, et omandiõiguste üleminek tuleks siduda riiklikus registris tehtavate kannetega. Seda eelkõige seetõttu, et Liiklusregistri pidamise põhimääruse § 3 lg 13 ja lg 14 kohaselt kantakse liiklusregistrisse sõiduki omanik ning sõiduki kasutamisele ja käsutamisele seatud piirangud ja muud erimärkused.<sup>107</sup> Seega, registrisse kantakse kõik asjaõigust puudutavad märked, ning autor ei näe põhjust, miks ei võiks autoregistri andmebaas omada ka sellekohast juriidilist võimu, millele saaks asjaõiguslike vaidlusi lahendades tugineda.

Üheks oluliseks asjaoluks seejuures on fakt, et esmakordselt Eestis registreeritud sõidukid tuleb igal juhul viia registreerimiseelsesse kontrolli, mille raames kontrollitakse sõiduki dokumente, tehnilist korrasolekut ja muud olulist teavet. Seega sellises olukorras on riik registripidajana võtnud endale ülesandeks kontrollida ja ennetada varastatud sõidukite registrisse jõudmise ning võtnud kasutusele meetmed selle vältimiseks ning autor ei näe põhjust, miks ei võiks registris olevad andmed omada ka juriidilist võimu, kui nende korrektsuses on registripidaja veendunud enne nende süsteemi sisestamist.

Hetkel ei näe autor, et heauskse omandaja huvide kaitseks oleks tarvis uusi regulatsioone vaid pigem tuleks täiustada igamise küsimust varastatud esemete puhul. Kuna antud teema raames on võimatu huvide konflikti esialgse omaniku ja heauskse omandaja vahel vältida, on see vähemalt üks viis huvide üheväärseks kaitsmiseks. Teisalt ehk tuleks täiendada ka õigusakte mis käsitlevad menetluse alustamist, et seda ei saaks välistada puhtalt seetõttu, et isikul ei ole kindlaid tõendeid millises riigis näiteks sõiduki identifitseerimiskoodi võltsimine toimus. Eesti on liitunud mitmete rahvusvaheliste organisatsioonidega ning seetõttu võiks ka selliste küsimuste lahendamise toimuda koostöös erinevate riikidega ja nende asutustega. Ühe võimalusena näeb autor, et juhul kui kuriteo toimepanemise asukoht on ebaselge siis näiteks registris registreeritud sõidukite puhul võiks kuriteo toimepanemise asukohaks lugeda riiki, kus varastatud sõiduk esmakordselt peale vargust registreeriti ning asja uurimine peaks jääma selle riigi pädevusse. Seejuures ühe ettepanekuna näeb autor ette võimaluse täiendada KrMS § 199-t sääraselt, et kriminaalmenetluse algatamine oleks võimalik ka juhul kui kuriteo toimepanemise riik ei ole Eesti ning täpne toimepanemise riik on teadmata, oleks võimalik siiski kriminaalmenetlust alustada ning tegemist ei oleks välistava asjaoluga. Isegi kui riik on teada ning seal on alustatud või lõpetatud kriminaalmenetlus varastatud sõiduki leidmiseks, peaks jääma isikul võimalus ka

---

<sup>106</sup> Liiklusseadus. RT I, 06.07.2018, 14.

<sup>107</sup> Liiklusregistri pidamise põhimäärus. RT I, 20.06.2017, 24.



oma koduriigis täiendavalt menetluse läbiviimine seoses kuriteoga, mille tulemusel jõudis varastatud sõiduk kuriteoteate esitanud heauskse omandaja kätte, sest üldjuhul välisriigis peetavad kriminaalmenetlused on suunatud pigem varastatud vara leidmisele kui kuriteos toime pannud isikute vastutusele võtmisele.

## KOKKUVÕTE

Töös analüüsis autor kuidas on tagatud heauskne omandaja õigused juhul kui selgub, et omandatud on varastatud sõiduk, proovides seejuures leida erinevaid võimalusi selle paremaks reguleerimiseks ning pöörates tähelepanu omandiõiguste saamisest kuni nende kaitsmiseni. Töö eesmärgiks oli leida erinevaid võimalusi varastatud asjade heauskseks omandamiseks ja selle paremaks reguleerimiseks eelkõige kasutades olemasolevaid õigusakte. Parem reguleerimine eeldab seda, et õigusakt kaitseb nii esialgse omaniku kui ka heauskse omandaja huve seejuures nii, et kummagi osapoolte õiguseid ei riivataks ülemäära või ei jääks üldse kaitseta.

Eestis kehtivast AÕS'st, mis reguleerib asjaõiguslikke küsimusi osapoolte vahel, tulenevad eeldused omandiõiguste üleminekuks. Eelkõige on asjaõiguslike tehingute puhul eesmärgiks omandiõiguse ülemineku reguleerimine, mille raames määratletakse ära poolte õigused ja kohustused. Võõrandaja seisukohalt on oluliseks punktiks saadav tasu ning omandaja seisukohalt jällegi omandi ülemineku hetke määramine, kas see läheb üle koos valduse saamisega või näiteks sõiduki puhul selle koguhinna tasumisel. Kuigi omandiõigused võivad tekkida ka seadusjärgselt käsitles autor antud töös omandiõiguste tekkimist tehingu tagajärjel. Asjaõiguslike tehingute puhul kehtib reegel, et üks ei saa rohkem õigusi üle anda kui tal endal on, kuid tänapäeva ühiskonnas ei pruugi olla asja valdaja ja omanik sama isik kuigi seda üldjuhul eeldatakse. Seega selleks, et omandiõigused saaksid teisele isikule üle minna, tuleb asjaõiguslik tehing sõlmida omanikuga.

Kui vallasasjade puhul on tehingu teel vallasomandi tekkimiseks vajalik asjaõigust sisaldav kokkulepe ning selle alusel asja üleandmine siis kinnisomandi tekkimise alused on lõplikult sätestatud AÕS-es. AÕS kohaselt on kinnisasja omandamiseks vajalik kohustustehing, asjaõiguskokkulepe poolte vahel ning sellekohane kanne kinnistusraamatus.<sup>108</sup> Sarnane reeglistik võiks teoorias toimida ka registreeritud vallasasjade puhul, mille alla kuuluvad ka sõidukid. Sellisel juhul ei teki olukorda, kus registriandmete järgsel on sõiduki omanikuks üks isik, kuid

---

<sup>108</sup> Kull, Kõve, Käerdi, Puri, Varul (2014), *supra nota* 11, lk 286-287

tegelikkuses on varastatud sõiduki puhul omanikuks siiski esialgne omanik, kellelt sõiduk varastati.

Kui üks isik ostab sõiduki ja teine müüb siis nende vahel sõlmitakse üldjuhul ostu-müügi leping. Ostu-müügi leping kui selline kuulub võlaõiguslike lepingute alla ning sellest tulenevalt sätestab lepingust tulenevad üldnormid VÕS, kuid kuna VÕS asjaõiguslikke küsimusi ei reguleeri ning AÕS kehtestab erinormid, jääb AÕS sedastatu kehtima üldnormide üle. Seega ei ole asjaõigusliku tehingu puhul tegemist lihtsalt tavalise võlaõigusliku suhtega poolte vahel, mis omakorda võib probleemide lahendamise teha keerukamaks, sest tugineda tuleb ka asjaõigust reguleerivatele normidele.

Lisaks Eestis kehtivale AÕS on õigust omandile käsitletud ka Euroopa Liidu Põhiõiguste Hartas, mille kohaselt on igal ajal õigus vallata, kasutada, käsutada ja parandada seaduslikul teel saadud omandit. Täpsemaid omandiõigust reguleerivaid sätteid seal aga ei ole ning pigem on jäetud see liikmesriikide haldusalasse. Seaduslikul teel saadud omand võib olla saadud kas seadusjärgselt näiteks pärimisega või siis kehtiva asjaõigusliku lepingu tagajärjel. Tulenevalt asjaolust, EL tasandil ühtset asjaõigust reguleerivat õigusakti hetkel ei ole, on käesolevas lõputöös eelkõige analüüsitud Eestis rakendatud AÕS't ja KarS, mis reguleerivad asjaõiguse tekkimist, nende sisu, üleandmist, lõppemist ja kaitsmist kriminaalmenetluse raames. Peamiseks eelduseks omandiõiguse üleminekuks on asja valdamine, kui paraku alati ei ole puhtalt valduse omamine asja üle võrdsustatud selle omandiõiguste omamisega.

Kuna tänapäeval toimub üha rohkem tehinguid mitte ainult siseriiklikult vaid ka piiriüleselt siis antud töö raames käsitles rahvusvaheliste tehingute puhul tekkivaid probleeme. Nimelt on EL kehtiv ühtne turg, mis omakorda soodustab ka kaupade liikumist piiriüleselt, seejuures ka varastatud esemete liikumist. Seetõttu uuris autor kuidas toimub töö erinevate riikide ja organisatsioonide vahel ning kas tänu sellele, et riigid teevad omavahel suurel määral koostööd on varastatud esemete jõudmine turule ning ostmine heauskete omandajate poolt tehtud vähem võimalikuks. Paraku aga tuginedes erinevatele töökäigus kogutud andmetele ja nii organisatsioonide kui ka riikidevahelist koostööd uurides, jõudis autor järeldusele, et antud juhul on tõesti tegemist pigem ennetavate meetmetega kui tegelikku kaitset pakkuvate meetmetega. Seda just seetõttu, et kui ühest riigist on näiteks varastatud sõiduk siis üldjuhul jõuab varas selle identifitseerimisnumbriga juba manipuleerida ning enne uues riigis registreerida kui see info rahvusvahelistesse andmebaasidesse jõuab. Selletõttu on suurenenud ka heauskete omandajate

hulk ning hiljem nende õiguste riivamine, seda peamiselt siis kui selgub, et varasemalt täiesti seaduslikult soetatud sõiduk on tegelikult varastatud.

Õiguslikud probleemid heausksele omandajale saavad alguse siis, kui ta on jõudnud asjaõigusliku tehingu ära vormistada ning haldab asja omanikuna, kuid tegelikult on omandiõigus siiski ainult näilik, kui tegemist on varastatud esemega ning tehing ei ole sõlmitud asja tegeliku omanikuga.

Varastatud sõidukite puhul ei ole võimalik Eestis heausksel omandajal tuginedes AÕS sätestatule saada eeliseid esialgse omaniku ees, kellelt asi varastati. Mõningates EL liikmesriikides on see aga võimalik. Seega mängib heauskse omandamise puhul olulist rolli, kuidas on ese esialgse omaniku valdusest väljunud, varguse puhul on tegemist omaniku tahte vastase väljumisega ning seejuures ei ole hetkel kehtivate õigusaktide kohaselt võimalik asju heauskselt omandada.

Kuigi näiteks sõidukite puhul peavad kõik Eestis kasutusel olevad vee- ja maismaasõidukid olema registreeritud riiklikus liiklusregistris, kuhu kantakse sõiduki omanikud ja sõiduki andmed ning enne liiklusregistrisse andmete kandmist, on riik pannud kohustuse registripidajal kontrollida sõidukit puudutavate andmete õigsust ning teostada registreerimiseelne kontrolli, ei avastata paraku varastatud sõidukeid alati enne registreerimist.

Samas arvestades hetkel kehtivaid nõudeid sõidukite registreerimiseks võiks eeldada, et andmed mis on registrisse sisestatud on tõesed ning omavad asjaõiguslikult juriidilist võimu. Paraku aga analüüsides kohtulahendeid on kohus jõudnud mitmel korral järeldusele, et liiklusregister on andmekogu ning omanikuõiguste küsimustes sellele tugineda ei saa. Samas on võimalik läbi registri seada piiranguid omanikuõiguste teostamiseks, näiteks sõiduki müümine. Seega üheks probleemkohaks, mis just puudutab sõidukeid kui registreeritud vallasasju, on selle registri olemus ning asjaolu, et asjaõiguslikke tehinguid tehes sellele praktikas tugineda ei saa. Ehk teisisõnu, kui heauskne omandaja on kantud registrisse kui sõiduki omanik ning hiljem selgub, et tegemist on varastatud sõidukiga on maanteeametil vastavate korralduste alusel õigus lisada sõidukile keelumärke, mis piirab omandi käsutamist ning omanikust saab justkui sõiduki valdaja kes võib seda kasutada seni kuni endine omanik seda tagasi ei nõua või peab sootuks sõiduki koheselt tagastama. Sellisel viisil on varasemalt kehtinud omanikuõigused justkui kadunud ning omandiõigus ainult näiv, sest varastatud sõiduki puhul ei ole heauskne omandamine võimalik ja isik jääb ostetud autost ilma, sest see tuleb igal juhul esialgsele omanikule tagastada.

Võimalusi oma õiguste kaitsmiseks on vähe kui peaaegu, et mitte üldse. Üheks võimaluseks on esitada avaldus kuriteo uurimiseks menetluse alustamiseks ning hiljem esitada kahtlustatavate vastu tsiviilhagi, kuid paraku on mitme aasta taguseid varguseid lahendada keeruline ning väheste tõendite tõttu jäävad menetlused algatamata ja seda eriti kui tegemist on piiriülese vargusega ja selle tulemusena jääb kaotajapooleks heauskne omandaja.

Selleks, et iga isik saaks tunda ennast ostu sooritades kindlalt, peavad olema tagatud ka heausksete omandaja õigused. Kuna heauskse omandaja ja esialgse omaniku huvid antud juhtudel ristuvad tuleks leida kuldne kesktee, mitte läheneda asjale ainult ühepoolse kaitse meetodiga. Hetkel on esialgsel omanikul mitmeid võimalusi tema tahte vastaselt valdusest välja läinud asja tagasisaamiseks, heausksel ostjal aga mitte ühtegi. Kui muudel juhtudel on võimalik asju heauskselt omandada igamise teel, siis õiguskindluste tagamiseks heausksele ostjale tuleks sama meetodit kasutada ka varastatud asjade puhul. Igamise puhul on võimalik teatud aja jooksul esialgsel omanikul siiski oma asi tagasi saada ning samuti tekib sellega heausksel omandajal teatud aja möödudes võimalus omandiõiguste olemasolul neid kolmandate isikute nõuete eest kaitsta.

Hetkel on see Eestis kehtivate õigusaktide puhul aga varastatud asjade puhul välistatud ning seetõttu tuleks ühe võimalusena seadusandluses igamise teel omandiõiguste üleminekut heausksele omandajale täiendada, nii et oleks tagatud võimalus enda eest seista ka nõrgemale osapoolle, ehk heausksele omandajale. Autor näeb lahendusena ette võimaluse siduda autoregistrisse tehtud omandiküsimusi puudutav kanne ning igamise teel igal juhul sõiduki omandamine. Sellise muudatusega oleks võimalik vältida ebaõiget kohtlemist isikute suhtes, kes tegelikult on tegutsenud vastavalt seadusele, vormistanud tehingud lepingu näol, endale teadaolevalt omandanud sõiduki, saavad seda hallata, käsutada ja kasutada nii nagu see õigus peaks tuginedes Põhiseaduse § 32 kohaselt olema kõigile võimaldatud, ning täiendavalt kaitsta ka enda huve kolmandate isikute nõuete eest.

## SUMMARY

Buying and selling tangible property has become a very important part of today's life. Inevitably, the market also offers a place where, things that do not belong to the seller are sold to good faith buyers. Therefore, the aim of this Master thesis is to investigate how the rights of the bona fide acquirer are guaranteed in case of purchase and sale of stolen property. The bona fide acquirer is the person who, at the time of the purchase and until the end of the legal transaction did not know that the thing purchased was stolen. In this paper, the author mainly focuses on tangible property, to be more specific on stolen vehicles.

This thesis includes analysis of European Union directives and laws of the Republic of Estonia to test the author's hypothesis that according to the current legislation in Estonia, the rights of the owner of the stolen property is preferred before the bona fide acquirers. In order for the hypothesis to be proven or disputed, the author of this work has set the following research questions:

1. How is bona fide acquisition regulated in the Republic of Estonia and the European Union?
2. How can bona fide acquirer protect his rights in case of a dispute about the ownership of a stolen property?
3. What are the possibilities for better regulation of bona fide acquisition using existing legislation?

As the market for stolen goods continues to be large, there is a high risk that someone will buy stolen item and therefore it is necessary that legal certainty for the bona fide acquirer is guaranteed in such situation as well.

This master's thesis is divided into four parts. The first part gives an overview of the general rules for acquiring property, the related European Union and the legislation of the Republic of Estonia. The second part of the work focuses on the transfer of ownership, which involves

different ways of transferring ownership, including the prerequisites for doing so. The third chapter of the thesis analyzes the case law to find out which legal problems with the acquisition in good faith would require more regulation and whether they can be solved using existing legislation or there is a need for new regulations will be stated in the fourth chapter of the work.

The study uses a qualitative research method by analyzing the legislation of different countries and the Republic of Estonia and the jurisprudence of the courts. Through the analysis, the author finds if this problem is relevant and what are the legal problems associated with good faith when it comes out that goods purchased are stolen.

By using the above-mentioned methods, the author did come into conclusion that there is no need for new regulations to protect the interest of the bona fide acquirer, but rather there is a need to improve the question of gaining the ownership during certain time period after purchasing stolen property, in already existing legislations. Since it is impossible to avoid conflict of interest between the original owner and the bona fide acquirer regarding stolen property, this is at least one way to protect the interests of both. On the other hand, legislation should be improved also in the area of initiation of proceedings. The main thing that needs to be improved is minimum requirements for proceedings to take place, so that there is no option to purely decline of it by not obtaining enough evidence from the person in which country, for example, the counterfeiting of the vehicle identification code has occurred. As an alternative, the author sees that if the location of the offense is unclear, the country where the stolen vehicle was first registered after the theft should be considered the country where proceedings will take place.

# KASUTATUD KIRJANDUS

## Teadusraamatud

1. Ilus, E., (1969). *Rooma eraõiguse alused*. 2. tr. Tartu: Tartu Riiklik Ülikool, 8

## Teadusartiklid

2. Bogg, A. L., Stanton-Ife, J. (2003). Protecting the vulnerable: legality, harm and theft. – *Legal Studies*, Vol 23, No. 3, 402-422
3. Campell C. P. (1904). Title of Bona Fide Purchasers from Bailees – *Central Law Journal*. Vol 59, 264-270.
4. Cali, F. (2000). Europol's data protection mechanisms: What do they know and whom are they telling? – *Toronto International Law Review*, Vol. 10, 190-240
5. Chen F, Ni S. (2016). Movable Property Registration Legislation in China: Status Quo and Improvement. – *Arizona Journal of International And Comparative Law*. Vol 33. No. 1, 147-166
6. Escarcena, L. S. (2012). Interferences with property under European Human Rights law. – *Florida Journal of International Law*, Vol. 24, No. 3, 513-544
7. Gerven, W. V. (1995). Bridging the gap between community and national laws: Towards a principle of homogeneity in the field of legal remedies? – *Common Market Law*, Vol. 32, 679-702
8. Gilmore, G. (1981). The Good Faith Purchase Idea and the Uniform Commercial Code: Confessions of a Repentant Draftsman. – *Georgia Law Review*, Vol. 15, No. 3, 605-629
9. Ilkson, A. S, Gregory C. (1982). Bona Fide purchasers of lost and stolen securities: Meeting the good Faith and Notice requirements. – *George Mason University Law Review*, Vol. 5, No. 1, 101-133
10. Iwan, D. (1994). Wrongful dispositions of motor vehicles in England: A US Certificate of title solution. – *Anglo-American Law Review*. Vol. 23, No. 4, 460-487
11. Jacobs, J. B., Dimitra, B. (2008). Sharing Criminal Records: The United States, the European Union and Interpol Compared. – *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, Vol. 30, No. 2 , 125-210
12. Kairjak, M. (2010). Varaliste huvide järgimise kohustus ja teisele isikule usaldatud vara. – *Juridica*, Vol. 1, 24-34



13. Kairjak, M., Sootak, J. (2018). Omastamise ja usalduse kuritarvitamise omakasulisus - *Juridica*. No. 4, 266-275.
14. Kama P. (2016). Usaldus kui õigusliku kaitset vääriv fenomen. – *Juridica*, No. 8, 552-558
15. Kama, P. (2012). Evaluation of the Constitutionality of Good-Faith Acquisition. - *Juridica international*, Vol. 19, 23-31
16. Kask, S. (1995) Asjaõigus tsiviilseadustiku üldosa seaduse rahvusvahelise eraõiguse sätetes. - *Juridica*. No. 6, 234-237
17. Persson, A. H. (2012). Bona Fide Acquisition of Cars and other Motor Vehicles. – *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 57, 274-282.
18. Reyhan, Y. P. (2001). A chaotic palette: Conflict of laws in litigation between original owners and good-faith purchasers of stolen art. – *Duke Law Journal*, Vol. 50, No. 4, 955-1043
19. Salomons, A. (2013). Purpose and Coherence of the Rules on Good Faith Acquisitive Prescription in the Draft Common Frame of Reference: A Tale of Two Gatekeepers. – *European Review of Private Law*, Vol. 21, No. 3, 843-862
20. Schwartz, A., Scott, R.E. (2011). Rethinking the laws of Good faith Purchase. – *Columbia Law Review*, Vol. 111, No. 6, 1332-1384
21. Schöndirf-Haubold, B. (2008). The Administration of information in International Administrative Law – The example of Interpol. – *German Law Journal*, Vol. 9, No. 11 , 1719-1752
22. Stoyanov, D. (2015). The conflict between the legal interests of the original owner and the good faith acquirer of movables- a comparative overview of the solutions. – *Lex ET Scientia International Journal*, Vol. 22, No. 1, 93-107
23. Swartz, E. M. (1962). The Bona Fide Purchaser Revisited: A COMparative Inquiry. – *Boston University Law Review*. Vol42. No 4., 403-411
24. Tampuu, T. (2002). Alusetu rikastumise õigus võlaõigusseaduses. Lühivaade. – *Juridica*, Vol. 7, 454-466
25. The Good Faith Purchase of Goods and Entrusting to a Merchant under the Uniform Commercial Code: Section 2-403 (1963). – *Indiana Law Journal*, Vol. 38, No. 4, 675-692
26. Toomela, T. (2004). Vallasasjade heauskse omandamise regulatsioon: muudatused ja probleemid. – *Juridica*, Vol. 8, 530-539
27. Toomela, T. (2008). Valduse kaitse jõuga – asjaõigusliku omaabi teostamine ja selle piirid. – *Juridica*, Vol. 8, 561-573
28. Varul, P. (1993). Omand: üldsätted. - *Juridica*. No. 4, 78-80
29. Wegrzyn, J. (1997). Cross-Border Vehicle crime. – *The Police Journal*, 302-310
30. William J. Davis (1938). Stoeln Automobile investigations. *Journal of the American Institute of Criminal Law and Criminology*, Vol 28, No. 5, 720-738
31. Kullerkupp, K. (2013) Vallasomandiõiguse areng ja tulevikuväljavaated Euroopa eraõiguse põhimõtete (DCFR) valguses. – *Juridica*, No.8, 443-447.

## **Eesti Vabariigi õigusaktid**

32. Asjaõiguse rakendamise seadus. RT I, 30.01.2018, 2
33. Asjaõigusseadus. RT I, 09.06.1993, 590
34. Eesti riikliku autoregistri asutamine. RT I, 1994, 35, 543
35. Karistuseadustik. RT I, 04.01.2019,15
36. Liiklusregistri pidamise põhimäärus. RT I, 20.06.2017, 24
37. Liiklusseadus. RT I, 06.07.2018, 14
38. Põhiseadus. RT I, 15.05.2015, 2
39. Rahvusvahelise eraõiguse seadus. RT I, 26.06.2017, 31
40. Tsiviilseadustiku üldosa seadus. RT I, 30.01.2018, 6
41. Võlaõigusseadus. RT I, 20.02.2019, 8
42. Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord. RT I, 02.09.2016, 3
43. Kriminaalmenetluse seadustik. RT I, 13.03.2019,7

## **EL-i ja rahvusvahelised õigusaktid**

44. Euroopa Liidu Nõukogu otsus (EÜ) 2004/19, 22. detsember 2004, sõidukitega seotud piiriülese toimega kuritegevuse tõkestamise kohta, ELT L 389/28, 30.12.2004
45. Euroopa Liidu Põhiõiguste Harta, 26.10.2012, ELT C 326/391
46. Euroopa Liidu Toimimise Lepingu konsolideeritud versioon. 26.10.2012 ELT C 326/47
47. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/845/EL, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40EÜ, ELT L 127/51, 29.04.2014, art 4, p 1.
48. Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon. RT II 2000, 11, 57

## **Eesti kohtulahendid**

49. RKKKo 3-1-1-35-10
50. RKKKo 3-1-1-69-12
51. RKTko 3-2-1-148-01
52. RKTko 3-2-1-94-13
53. RKTko 3-2-1-165-12
54. RKTkm 3-2-1-133-13
55. RKTko 3-2-1-86-14
56. RKKKm 3-1-1-103-16

## Muud allikad

57. Akkermans, B. (2001) *The European Union Development of European Property Law*. Kättesaadav: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1888294](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1888294) , 6. märts 2019
58. *Article 17- Right to property*. European Union Agency. Kättesaadav: <https://fra.europa.eu/en/charterpedia/article/17-right-property> , 6. märts 2019
59. Brambring, G., Böhringer, W., Krönert, O., Müller, A. (2001). Eraõigus. 2. Osa Abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse eraõiguse õppegrupile. Tallinn: Justiitsministeerium
60. *Free movement of goods withing the EU single market*. Euroopa Parlament. Kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2018\)615\\_638](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)615_638) , 6. märts 2019
61. Kama P. (2016). Valduse ja kohtuliku registri kande publitsiteet Eesti Eraõiguses. (Väitekiri). Tartu Ülikool, Õigusteaduskond, Tartu
62. *Kinnis- ja vallasasjadest*. Notarite koda. Kättesaadav: <https://www.notar.ee/523> , 6. märts 2019
63. Koitla E.(2012). *Tehnoulevaatusel selgus, et auto on varastatud*. Kättesaadav: <https://www.vooremaa.ee/tehnoulevaatusel-selgus-et-auto-on-varastatud/> , 6. märts 2019
64. Kull, I., Kõve, V., Käerdi, M., Puri, T., Varul, P. (2014). *Asjaõigusseadus I kommenteeritud väljaanne*. Tallinn: Juura
65. Kõve, V. (2009). *Varaliste tehingute süsteem Eestis*. (doktoritöö). Tartu Ülikool, Õigusteaduskond, Eraõiguse Instituut, Äriõiguse ja Intellektuaalse omandi õppetool, Tartu.
66. *Lepinguõiguse ühtlustamine Euroopa Liidus*. Riigikogu Kantselei õigus- ja analüüsiosakond. Kättesaadav: [https://www.riigikogu.ee/v/failide\\_arhiiv/Teemaleht\\_6\\_2011\\_Lepinguõiguse%20ühtlustamine%20Euroopa%20Liidus.pdf](https://www.riigikogu.ee/v/failide_arhiiv/Teemaleht_6_2011_Lepinguõiguse%20ühtlustamine%20Euroopa%20Liidus.pdf) , 07.03.2019
67. Malmberg, K., Raig, T. (2014) *Vedajatele anti väljapressimisõigus*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2014/03/29/vedajatele-anti-valjapressimisoigus> , 07.03.2019
68. *Omandireservatsioon*. Advokaadibüroo Eipre & Partnerid. Kättesaadav: <https://eipre.ee/omandireservatsioon/> , 6. Märts 2019
69. *Tarbijakaitse ja Tehnilise Järevalveamet*. Kasulikke näpunäiteid kasutatud auto ostmisel. Kättesaadav: <https://ostatargalt.ee/kasutatud-auto/#auto-registri-ajaloo-ja-tehnoulevaatus-paring-valisriigis>, 12. Mai 2020
70. *Varavastased kuriteod*. Politsei- ja piirivalveamet. Kättesaadav: [https://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/krimipoliitika/files/elfinder/dokumendid/peatukk\\_10.pdf](https://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/krimipoliitika/files/elfinder/dokumendid/peatukk_10.pdf) , 6. märts 2019
71. Veidebaum, S. (2013). *Kus asi, sealt õigus*. Kättesaadav: <https://triniti.ee/kus-asi-sealt-oigus/> , 7. Märts 2019
72. *Võtmevaba autoga tasub olla Lätis ettevaatlik*. Äripäev. Kättesaadav: <https://www.logistikauudised.ee/uudised/2018/04/12/votmevaba-autoga-tasub-olla-latis-ettevaatlik> , 6. märts 2019
73. Politsei- Ja Piirivalveameti 7. aprilli 2017. a kiri nr 3.2-1.4/8431-2 (koopia autori valduses)
74. Politsei- ja Piirivalveameti 12. juuli 2017. a kiri nr 3.2-1.4/18021-2 (koopia autori valduses)

75. Pikamäe, P. (2013). *Eesti asjaõigusseaduse kakskümmend aastat – Kogemused ja perspektiivid*. Kättesaadav: <https://www.riigikohus.ee/sites/default/files/elfinder/dokumendid/asjaõigusseadus20.pdf>, 04.05.2019
76. *Heausksed omanikud jäävad võltsitud koodiga autodest piiril ilma*. Liiklus.ee. Kättesaadav: <http://liiklus.ee/heaüksed-omanikud-jaavad-võltsitud-koodiga-autodest-piiril-ilma/> 05.05.2019.

# LISAD

## Lisa 1. Lihtlitsents

### **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>**

Mina Kelli Veski

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose:

*Varastatud sõiduki heauskne omandamine ning sellega seonduvad õiguslikud probleemid,*

mille juhendaja on Evelin Pärn-Lee.

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh TalTechi raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks TalTechi veebikeskkonna kaudu, sealhulgas TalTechi raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

---

<sup>1</sup>*Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil.*