

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

30. juuni 2005\*

Kohtuasjas C-537/03,

mille esemeks on EÜ artikli 234 alusel Korkein oikeus'e (Soome) 19. detsembri 2003. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 22. detsembril 2003, menetluses

**Katja Candolin,**

**Jari-Antero Viljaniemi,**

**Veli-Matti Paananen**

*versus*

**Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola,**

\* Kohtumenetluse keel: soome.

**Jarno Ruokoranta,**

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja esimees P. Jann; kohtunikud K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues  
(ettekandja), E. Juhász ja M. Ilešič,

kohtujurist: L. A. Geelhoed,  
kohtusekretär: kohtusekretäri abi H. von Holstein,

arvestades kirjalikus menetluses ja 19. jaanuari 2005. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

— V.-M. Paananen, esindaja: *asianajaja* M. Hunnakkoo,



olles 10. märtsi 2005. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

### otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3; edaspidi „teine direktiiv”) ja nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249; edaspidi „kolmas direktiiv”) tõlgendamist.
- 2 Eelotsusetaotlus esitati kohtuvaidluses ühelt poolt K. Candolini, J.-A. Viljaniemi ja V.-M. Paananeni ning teiselt poolt kindlustusettevõtja Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola (edaspidi „Pohjola”) ja J. Ruokoranta vahel esimestele liiklusõnnetuse tõttu makstava hüvitise küsimuses.

## Õiguslik raamistik

### *Ühenduse õigusnormid*

- 3 Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 10; edaspidi „esimene direktiiv”) artikli 3 lõike 1 kohaselt:

„Iga liikmesriik võtab [...] kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks kõnealuste meetmete põhjal.”

- 4 Teise direktiivi seitsmes ja üheksas põhjendus on sõnastatud järgnevalt:

„kannatanute huvides on, et teatavate erandiklauslite mõju piirduks kindlustusandja ja õnnetuse põhjustanud isiku omavaheliste suhetega; [...]

[...]

kindlustatu, sõidukijahi või muu õnnetuse eest vastutava isiku perekonnaliikmetele tuleks isikukahju eest pakkuda kaitset, mis on võrreldav kolmandatele isikutele pakutava kaitsega”.

5 Teise direktiivi artikli 2 lõige 1 näeb ette:

„Iga liikmesriik võtab vajalikud meetmed tagamaks, et kõiki direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõike 1 kohaselt vastu võetud õigusaktide sätteid või kindlustuspoliisis sisalduvaid lepingu tingimusi, millega jäetakse kindlustuse alt välja sõidukid, mida kasutavad või juhivad:

— isikud, kellel ei ole selleks otseseid või kaudseid volitusi,

või

— isikud, kellel ei ole asjaomase sõiduki juhtimiseks vajalikku juhiluba,

või

— isikud, kes rikuvad asjaomase sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevaid tehnonõudeid, mis on sätestatud õigusaktides,

peetakse direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõike 1 kohaldamisel õigustühisteks, kui tegemist on õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega.

Esimeses taandes nimetatud sätetele või tingimustele võib siiski tugineda isikute puhul, kes sisenesid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult, juhul kui kindlustusandja suudab tõendada, et nad teadsid, et sõiduk oli varastatud.

[...]”. [Täpsustatud tõlge]

6 Kolmanda direktiivi artikkel 1 sätestab:

„Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, ilma et see piiraks direktiivi 84/5/EMÜ artikli 2 lõike 1 teise lõigu kohaldamist.

[...]”.

### *Siseriiklikud õigusnormid*

- 7 Põhikohtuasja sündmuste toimumise ajal olid 26. juuni 1959. aasta liikluskindlustuse seaduse (liikennevakuutuslaki (279/1959)), mida on muudetud seadusega 656/1994, paragrahvi 7 lõiked 1 ja 3 sõnastatud järgnevalt:

„1. Kui liiklusõnnetuses kannatanu on õnnetuse toimumise eest osaliselt vastutav, võib talle tekkinud kahju, välja arvatud isikukahju, hüvitamisest keelduda või hüvitada see osaliselt, lähtudes kannatanu süüst, viisist, millega sõidukit juhiti ja teistest kahju tekkimisega seotud asjaoludest. Kui isik on tekitanud endale isikukahju tahtlikult või raskest hooletusest, hüvitatakse see talle vaid selles osas, kus muud asjaolud on põhjastanud selle kahju tekkimist.

[...]

3. Kui isik on tekitanud endale isikukahju, juhtides sõidukit seisundis, mille puhul alkoholisaldus tema veres sõidu ajal või vahetult pärast seda oli vähemalt 1,2 promilli või alkoholisaldus ühes liitris tema poolt väljahingatavas õhus oli vähemalt 0,6 milligrammi, või ta tekitas kahju, juhtides sõidukit alkoholist ja/või muust joovet esile kutsuvast ainekst põhjustatud joobeseisundis, mille tõttu tema



võime veatult tegutseda oli märkimisväärselt nõrgenenud, hüvitab kindlustusandja kahju vaid siis, kui selleks on eriline põhjus. Eespool sõidukijuhi hüvitise saamise õiguse kohta öeldut kohaldatakse ka kahju tekkimise hetkel sõidukis viibinud kaassõitja suhtes, kui ta oli või oleks pidanud olema juhi seisundist teadlik.”

- 8 Pärast seda, kui komisjon saatis 20. märtsil 2002 Soome Vabariigile põhjendatud arvamuse, muudeti nimetatud paragrahvi 7 lõiget 3 seadusega 548/2002. Uue sätte kohaselt:

„Kahju tekkimise hetkel sõidukis, mida juhtis eelmises lauses kirjeldatud tunnustega isik, viibinud kaassõitja hüvitist võib mõistlikult vähendada, lähtudes tema enese osast kahju tekkimisel.”

- 9 Alates seaduse 1144/2002 jõustumisest 1. veebruaril 2003 on liikluskindlustuse seaduse paragrahvi 7 lõige 1 sõnastatud järgnevalt:

„Kui isik on endale isikukahju põhjustanud tahtlikult, hüvitatakse kahju talle vaid selles osas, kus muud asjaolud on põhjustanud selle kahju tekkimist. Kui isik on

endale isikukahju põhjustanud raske hooletusega, võib hüvitamisest keelduda või hüvitist vähendada, kui see on asjaoludest lähtudes õiglane.”

### **Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused**

10 21. aprillil 1997 sõitsid K. Candolini ema T. Candolin ning J.-A. Viljaniemi ja V.-M. Paananen viimasele kuuluvast autos, mida juhtis J. Ruokoranta. Sõidu ajal toimus liiklusõnnetus, milles T. Candolin hukkus ja teised kaassõitjad said raskelt vigastada.

11 Eelotsusetaotlusest selgub, et juht ja kõik kaassõitjad olid joobeseisundis.

12 Pori käräjäoikeus (Pori esimese astme kohus) karistas J. Ruokorantat vangistusega ja mõistis temalt K. Candolini ning samuti J.-A. Viljaniemi ja V.-M. Paananeni kasuks välja hüvitise. Pohjala-poolse kahju hüvitamise kohta leidis siseriiklik kohus, et kaassõitjad oleksid pidanud juhi joobeseisundit märkama, ja otsustas, et liiklus-

kindlustuse seaduse paragrahvi 7 lõike 3, mida on muudetud seadusega 656/1994, alusel ei ole põhimõtteliselt ühelgi nendest õigust nimetatud kindlustusettevõtjalt hüvitist saada. Kui kahju hüvitamiseks on siiski olemas „eriline põhjus” nimetatud sätte tähenduses, võib Pohjola olla kohustatud seda tegema. Võttes arvesse V.-M. Paananeni raskeid vigastusi ja asjaolu, et oma majandusliku olukorra tõttu ei suuda J. Ruokoranta tõenäoliselt kahju hüvitada, otsustas Porin käräjäoikeus, et selle kahju peab hüvitama Pohjola. Seevastu leidis kohus, et K. Candolini ja J.-A. Viljaniemi puhul ei saa ühelegi „erilisele põhjusele” tugineda.

- 13 Apellatsioonkaebuse saanud Turun hovioikeus (Turu apellatsioonikohus) otsustas, et Pohjala ei pea ka J. Roukorantalt V.-M. Paananeni kasuks välja mõistetud hüvitist tasuma.

- 14 K. Candolin, J.-A. Viljaniemi ja V.-M. Paananen esitasid Turun hovioikeus'e vastu Korkein oikeus'ele (kõrgeim kohus) kassatsioonkaebuse. Nad nõuavad, et kindlustusettevõtja hüvitaks liikluskindluslepingu alusel nende kahju. Pohjola vaidlustab oma hüvitamiskohustuse põhjendusel, et kui sõitja siseneb sõidukisse teades, et ta võtab sellega tavalisest suurema kahju saamise riski, peab ta oma tegude tagajärgede eest ise vastutama.

- 15 Leides, et juhtumi toimumise ajal kehtinud õigusnorme tuleb tõlgendada kooskõlas ühenduse õigusega, otsustas Korkein oikeus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas kolmanda direktiivi [...] artikkel 1, mille kohaselt kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, või mõni muu ühenduse õigusakt või põhimõte piirab võimalust võtta siseriiklikus õiguses arvesse kaassõitja osa talle enesele tekkinud kahju tekkimisel, kui küsimus seisneb tema õiguses saada kohustusliku liiklus-kindlustuse hüvitist?
2. Kas muudes olukordades peale teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teise lõiguse viidatud olukorra on ühenduse õigusega kooskõlas jätta kaassõitja tema tegevusest lähtudes ilma õigusest saada õnnetuses talle tekkinud kahju korral kohustusliku kindlustuse hüvitist või piirata seda õigust? Kas see on võimalik juhul, kui isik sisenes sõidukisse vabatahtlikult, kuigi ta oleks võinud märgata, et õnnetuse ja kahju tekkimise risk on suurem kui tavaliselt?
3. Kas ühenduse õigus keelab arvesse võtmast juhi joobeseisundit, mis mõjutab tema võimet juhtida sõidukit ohutult?

4. Kas ühenduse õigus keelab hinnata kaassõitjatega võrreldes rangemalt auto omaniku õigust saada isikukahju tekkimisel kohustusliku kindlustuse hüvitist, kui omanik on lubanud joobeseisundis isikul oma autot juhtida?"

### Eelotsuse küsimused

- 16 Nende küsimustega, mida tuleb uurida koos, tahab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teise lõiguga ja kolmanda direktiivi artikliga 1 on vastuolus siseriiklikud õigusnormid, mis lähtudes kaassõitja osast talle enesele kahju tekkimisel, lubavad jätta ta kohustusliku kindlustuse hüvitisest ilma või piirata seda hüvitist, ning kas vastus oleks teistsugune juhul, kui kaassõitja on auto omanik.
- 17 Kõigepealt on oluline meenutada, et esimese, teise ja kolmanda direktiiviga soovitakse ühelt poolt kindlustada ühenduse territooriumil põhiasukohta omavate mootorsõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine, ning teiselt poolt tagada nende sõidukite poolt põhjustatud õnnetustes kannatanutele samasugune kohtlemine, olenemata sellest, millises ühenduse osas õnnetus toimus (28. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-129/94: Ruiz Bernáldez, EKL 1996, lk I-1829, punkt 13).

- 18 Kannatanute kaitsmise eesmärgil otsustas Euroopa Kohus, et esimese direktiivi artikli 3 lõikega 1 on vastuolus see, kui kindlustusandja võib kindlustatud sõiduki poolt põhjustatud õnnetuses kannatanud kolmandatele isikutele hüvitise maksmisest keeldumisel tugineda õigusaktide sätetele või lepingutingimustele (eespool viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez, punkt 20).
- 19 Euroopa Kohus on samuti leidnud, et teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimene lõik vaid kordab seda kohustust seoses õigusaktide sätete või lepingutingimustega, mis jätavad sõidukite kasutamise või juhtimise teatud erijuhtudel (isikud, kellel puudub juhtimiseks volitus, isikud, kellel puudub juhiluba või isikud, kes rikuvad sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevaid õigusaktides sätestatud tehnonõudeid) kindlustuskaitse alt välja (eespool viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez, punkt 21).
- 20 Erandina sellest kohustusest näeb nimetatud artikli 2 lõige 1 ette, et kindlustusandja võib jätta hüvitise maksmata teatud kannatanutele, võttes arvesse olukorda, mille nad ise on tekitanud (isikud, kes sisenesid sõidukisse, teades et sõiduk oli varastatud) (eespool viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez, punkt 21).
- 21 Siiski tuleb teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teisest lõigust erandit tegevat sätet tõlgendada kitsalt.

- 22 Nii nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 42 õigesti märgib, võimaldaks teistsugune tõlgendus liikmesriikidel teatud tingimustel liiklusõnnetustes kannatanud kolmandatele isikutele hüvitise maksmist piirata, kuid direktiivi eesmärk ongi just seda vältida.
- 23 Sellest tuleneb, et teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et õigusaktide sätetele või kindlustuspoliisis sisalduvatele lepingutingimustele, millega jäetakse sõidukite kasutamine või juhtimine kindlustuskaitse alt välja, võib liiklusõnnetuses kannatanud kolmandate isikute puhul tugineda vaid juhul, kui kindlustusandja suudab tõendada, et kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult sisenenud isikud teadsid, et sõiduk oli varastatud.
- 24 Mis puudutab kohustusliku liikluskindlustuse hüvitise saamise õigusest ilma jätmist või selle piiramist seetõttu, et õnnetuses kannatanud kaassõitja oli ka ise kahju tekkimises osaline, tuleneb esimese, teise ja kolmanda direktiivi esemest ning samuti direktiivide sõnastusest, et nende eesmärk ei ole liikmesriikide tsiviilvastutussüsteemide ühtlustamine ja et kehtiva ühenduse õiguse kohaselt on liikmesriikidel õigus liiklusõnnetustes tekkinud kahjudele kohaldatav tsiviilvastutussüsteem ise kindlaks määrata (14. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-348/98: Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, EKL 2000, lk I-6711, punktid 23 ja 29).
- 25 Sellega seoses väidavad nii Pohjola kui ka Soome, Saksamaa, Austria ja Norra valitsus, et ühenduse õigus ei sea ühtegi piirangut tsiviilvastutust reguleeriva

siseriikliku õiguse kohaselt kaassõitja osa ulatuse hindamisele talle kahju tekkimisel.

- 26 See argument ei ole vastuvõetav.
- 27 Liikmesriigid peavad kasutama oma pädevust, järgides ühenduse õigust, eelkõige esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 2 lõiget 1 ja kolmanda direktiivi artiklit 1, mille eesmärk on tagada, et kõik kaassõitjad, kes said sõiduki poolt põhjustatud õnnetuses kannatada, saaksid kohustusliku liikluskindlustuse hüvitist.
- 28 Seega ei saa mootorsõidukite tekitatud kahju hüvitamist reguleerivad siseriiklikud sätted eespool nimetatud sätete kasulikku mõju piirata.
- 29 Selline on olukord muuhulgas juhul, kui üldiste ja abstraktsete kriteeriumide põhjal kindlaks määratud siseriiklikud õigusnormid, lähtudes kaassõitja enese osast kahju



tekkimisel, võtavad temalt õiguse saada kohustusliku liikluskindlustuse hüvitist või piiravad seda õigust ebaproportsionaalselt.

30 Kannatanu hüvitist võib juhtumipõhise hindamise põhjal vähendada vaid erandlike asjaolude puhul.

31 Nende asjaolude olemasolu ja hüvitise vähendamise proportsionaalsuse hindamisel, mis kuulub siseriikliku kohtu pädevusse, ei oma tähtsust asjaolu, et asjaomane kaassõitja on selle sõiduki omanik, mille juht õnnetuse põhjustas.

32 Nähes ette, et mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, eristab kolmanda direktiivi artikkel 1 vaid juhti ja teisi sõitjaid.

33 Peale selle nõuavad käesoleva kohtuotsuse punktides 18–20 meenutatud kannatanu kaitse eesmärgid, et sõiduki sellise omaniku õiguslikku seisundit, kes õnnetuse hetkel viibis sõidukis mitte juhina, vaid kaassõitjana, käsitletaks kõigi teiste õnnetuses kannatanute õigusliku seisundiga võrdväärselt.

- 34 Seda tõlgendust toetab ka ühenduse õiguses toimunud areng. Teise direktiivi seitsmenda põhjenduse kohaselt on kannatanute huvides, et teatavate erandiklauslite mõju piirduks kindlustusandja ja õnnetuse põhjustanud isiku omavaheliste suhetega. Selleks et pakkuda kolmandatele isikutele pakutava kaitsega võrreldavat kaitset, nagu tuleneb sama direktiivi üheksandast põhjendusest, laiendas direktiivi artikkel 3 isikukahjude kindlustuskaitset kindlustusvõtja, sõidukijuhi või muu õnnetuse eest vastutava isiku perekonnaliikmetele. Kolmanda direktiivi artikli 1 sõnastus on veelgi laiem, nähes ette hüvitise kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral. Järelikult ei ole kaassõitjast sõidukiomanik hüvitise saajate hulgast välistatud.
- 35 Eeltoodud kaalutlustest lähtudes tuleb esitatud küsimustele vastata, et põhikohtuasja asjaoludel on teise direktiivi artikli 2 lõikega 1 ja kolmanda direktiivi artikliga 1 vastuolus siseriiklikud õigusnormid, mis lubavad, lähtudes kaassõitja osast talle enesele kahju tekkimisel, jätta ta kohustusliku liikluskindlustuse hüvitisest ilma või piirata seda hüvitist ebaproportsionaalselt. Asjaolu, et asjaomane kaassõitja on selle sõiduki omanik, mille juht õnnetuse põhjustas, ei oma tähtsust.

## Kohtukulud

- 36 Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkusi esitanud muude isikute kohtukulusid ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

**Põhikohtuasja asjaoludel on nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 2 lõikega 1 ja nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikliga 1 vastuolus siseriiklikud õigusnormid, mis lubavad, lähtudes kaassõitja osast talle enesele kahju tekkimisel, jätta ta kohustusliku liikluskindlustuse hüvitisest ilma või piirata seda hüvitist ebaproportsionaalselt. Asjaolu, et asjaomane kaassõitja on selle sõiduki omanik, mille juht õnnetuse põhjustas, ei oma tähtsust.**

Allkirjad