

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

PAOLO MENGOZZI

esitatud 6. septembril 2011¹

1. Ühendkuningriigis on erinevalt enamikust liidu liikmesriikidest üldine tava, et sõidukite kindlustuspoliis, kuhu on küll märgitud kindlustatud sõiduki andmed, on sisuliselt *isiklik* poliis, mis katab kahjud, mille on põhjustanud poliisi omanik, ja vajaduse korral ka kahjud, mille on põhjustanud muud isikud, kes on poliisis sõiduki juhtimise volitusega isikutena selgelt ära märgitud. Kui õnnetuse põhjustab juht, kellel ei ole juhtimise volitust, peab kindlustusandja hüvitama kannatanutele kahju, nagu liidu õigus sätestab, kuid võib seejärel esitada nõude kindlustatule, kes lubas volitusega isiku juhtima.

et ta ei saa kindlustuselt midagi, sest summa, mille ta peaks kannatanuna saama, kaetakse summast, mille ta peaks „hooletu” kindlustatuna tasuma. Liikmesriigi kohus küsib Euroopa Kohtult, kas selline olukord on liidu õigusega kooskõlas.

I. Õiguslik raamistik

2. Selline iseäralik kindlustussüsteem on käesoleva kohtuasja põhjuseks. Kaht eelotsusetaotluse esitanud kohtu käsitletavat juhtumit iseloomustab eelkõige see, et üks ja sama isik on ühtaegu nii kannatanu kui ka kindlustatu, kes lubas juhtima volitusega isiku, kes põhjustas õnnetuse. Kannatanuna on tal üldiselt õigus kahju hüvitamisele. Teda kui kindlustatut, kes lubas juhtima isiku, kes ei oleks tohtinud seda teha, võib liikmesriigi õiguse kohaselt kohustada hüvitama kindlustusele selle summa, mille viimane on maksnud kannatanutele. Konkreetset juhul tähendab see,

A. Liidu õigus

3. Euroopa Kohtule esitatud eelotsuse küsimused koostati, viidates Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivile 2009/103/EÜ mootorsõidukite

1 – Algkeel: itaalia.

kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja selle vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (edaspidi „direktiiv“).² Nende asjaolude toimumise ajal, mille üle liikmesriigi kohus peab otsustama, see direktiiv veel ei kehtinud. Kuid tegemist on konsolideerimis-direktiiviga, mis hõlmab neljas varasemas direktiivis³ sisaldunud õigusnormid ühtsesse õigusakti, muutmata nende sisu. Praktilisuse huvides tuginen ka mina konsolideeritud tekstile, viidates siiski aeg-ajalt vastavatele varasemate õigusaktide sätetele.

4. Direktiivi põhjendused 3,⁴ 14⁵ ja 15⁶ on järgmise sisuga:

„(3) Iga liikmesriik peaks võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused tuleb kindlaks määrata kõnealuste meetmete põhjal.

(14) Tuleb ette näha organ, kes tagaks, et kannatanu ei jääks hüvitisest ilma, kui õnnetuse põhjustanud sõiduk on kindlustamata või tundmatu. [...]

(15) Kannatanute huvides on, et teatavate erandiklauslite mõju piirduks kindlustusandja ja õnnetuse põhjustanud isiku omavaheliste suhetega. Varastatud või

2 – *ELT L 263, lk 11.*

3 – Tegemist on nõukogu 24. aprilli 1972. aasta (esimese) direktiiviga 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 103 lk 1; ELT erivaljaanne 06/01, lk 10); nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiiviga 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 8, lk 17; ELT erivaljaanne 06/07, lk 3); nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiiviga 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT erivaljaanne 06/01, lk 249), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiviga 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta (Neljas liikluskindlustuse direktiiv) (EÜT L 181, lk 65; ELT erivaljaanne 06/03, lk 331).

4 – Vastab teise direktiivi 84/5/EMÜ põhjendusele 2.

5 – Siin toodud osas identne teise direktiivi 84/5/EMÜ põhjendusega 6.

6 – Päägaug identne teise direktiivi 84/5/EMÜ põhjendusega 7.

vägivaldselt omandatud sõidukite puhul võivad liikmesriigid kindlaks määrata, et hüvitist maksab eespool nimetatud organ.”

kohaldamisel õigustühisteks, kui tegemist on õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega, ja sätete või lepingu tingimustega jäetakse kindlustuse alt välja sõidukid, mida kasutavad või juhivad:

5. Direktiivi 2009/103/EÜ artikkel 3 sätestab sõidukite tsiviilvastutuskindlustuse üldise kohustuse, mis peab katma nii vara- kui ka isikukahju.

a) isikud, kellel ei ole selleks otsest või kaudset volitust;

6. Direktiivi 2009/103/EÜ artikli 12 lõige 1⁷ sätestab:

[...]

„Artiklis 3 osutatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, ilma et see piiraks artikli 13 lõike 1 teise lõigu kohaldamist.”

Esimese lõigu punktis a 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.

7. Nimetatud artikkel 12 sätestab lõike 3 teises lõigus,⁸ et „[k]äesolev artikkel ei piira tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust”.

[...]”.

8. Sama direktiivi artikli 13 lõige 1⁹ sätestab:

„Iga liikmesriik võtab vastavad meetmed, tagamaks, et kõiki artikli 3 kohaselt väljaantud kindlustuspoliisis sisalduvaid lepingu tingimusi või õigusaktide sätteid peetak

9. Direktiivi 2009/103/EÜ artikkel 10¹⁰ puudutab olukordi, kus kahju tekitanud sõiduk on kindlustamata või seda pole võimalik tuvastada. Sellisteks puhkudeks näeb direktiiv ette, et riigid loovad organi või annavad volituse organile, kelle ülesandeks on maksta õnnetustes kannatanutele hüvitist. Nimetatud

7 – Vastab kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ artikli 1 lõikele 1.

8 – Vastab kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ artikli 1a teisele lõigule.

9 – Vastab siin osundatud osa piires teise direktiivi 84/5/EMÜ artikli 2 lõikele 1.

10 – Vastab teise direktiivi 84/5/EMÜ artikli 1 lõigetele 4–7.

artikkel sätestab oma lõike 2 teises lõigus järgmist:

tulemus; neis kahes kohtuasjas tegi esimeses kohtuastmes otsuse kaks eri kohut vastupidiste tulemustega.

„Liikmesriigid võivad kõnealuse organi siiski hüvitise maksmisest vabastada, kui tegemist on isikutega, kes sisenesisid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult ja organ suudab tõendada, et need isikud teadsid, et sõiduk oli kindlustamata.”

B. Siseriiklik õigus

10. Käesolevas kohtuasjas asjassepuutuv liikmesriigi õigusakt on Road Traffic Act 1988 (1988. aasta liiklusseadus, edaspidi „liiklusseadus”). Eeskätt sätestab selle artikli 151 lõige 8, et kui kindlustusandja peab maksma hüvitist sellise isiku vastutuse eest, kelle suhtes poliis ei kehti, on tal õigus makstud summa tagasi nõuda kindlustatult, kes lubas kasutada sõidukit, mille tõttu kahjustav sündmus tekkis, või kes põhjustas selle kasutamise.

II. Faktilised asjaolud ja eelotsuse küsimused

11. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses olev kohtuasi on kahes eri kohtuvaidluses esitatud apellatsioonkaebuste liitmise

12. Kaks juhtumit on osalt erinevad, kuid neil on õiguslikust vaatenurgast oluline ühisosa. Mõlemal juhul lubas kindlustatu sõidukit – ühel juhul mootorratast, teisel juhul autot – juhtima isiku, keda ei olnud kindlustuslepingus juhtimisvolitusega isikuna mainitud ning kes pealegi ei olnud ise kindlustatud. Mõlemal juhul toimus liiklusõnnetus, kus kaassõitjana sõitev kindlustatu sai kehavigastusi.

13. Asjassepuutuvad kindlustusseltsid keeldusid kummalgi juhul kannatanule hüvitist maksmast, tuginedes liiklusseaduse artikli 151 lõikes 8 tunnustatud õigusele nõuda kindlustatult välja summa, mis on makstud kahju eest, mille põhjustas volituseta isik, kellel kindlustatu sõidukit kasutada lubas. Kindlustusseltsid väidavad, et sellistel juhtudel, nagu need, mille üle liikmesriigi kohus peab otsustama, kustutavad kannatanutele hüvitise maksmise kohustus ja kindlustatule nõude esitamise õigus üksteist vastastikku, kuna kannatanu ja isik, kellelt võib hüvitise välja nõuda, on üks ja sama isik.

14. Täheledades sellises olukorras, et võib tekkida vastuolu liidu õigusega, peatas eelotsusetaotluse esitanud kohus menetluse ning esitas Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

Eelkõige:

- „1. Kas [...] direktiivi [2009/13/EÜ] artikli 12 lõiget 1 ja artikli 13 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus siseriiklikud õigusnormid, millega siseriikliku õiguse kohaselt jäetakse kindlustuse alt välja liiklusõnnetuses kannatanu, kui
- a) liiklusõnnetuse põhjustas kindlustamata juht; ja
 - b) see kindlustamata juht oli saanud kannatanult loa sõidukit juhtida; ning
 - c) kannatanu oli selles sõidukis kaasõõtja liiklusõnnetuse ajal; ja
 - d) kannatanu oli asjaomase sõiduki juhtimiseks kindlustatud?
- i) kas niisuguse siseriikliku õigusnormiga „jäetakse kindlustuse alt välja” [...] direktiivi [2009/13/EÜ] artikli 13 lõike 1 tähenduses?
- ii) kas sellises olukorras nagu käesolevas asjas käsitletu on [kindlustatu]¹¹ poolt kindlustamata isikule antud luba „otsene või kaudne volitus” direktiivi [2009/103/EÜ] artikli 13 lõike 1 punkti a tähenduses?
- iii) kas vastust sellele küsimusele mõjutab asjaolu, et direktiivi [2009/103/EÜ] artikli 10 kohaselt võib siseriikliku organi, kelle ülesandeks on maksta hüvitist kahju eest, mille on põhjustanud tundmatu või kindlustamata sõiduk, vabastada hüvitise maksmisest isikule, kes on vabatahtlikult sisenenud vara- või isikukahju põhjustanud sõidukisse, kui organ tõendab,

11 – Küsimuses oli juttu „kindlustusest”. Tundub siiski, et see oli viga.

et see isik teadis, et sõiduk on kindlustamata?

kohaldatavaid õigusnorme analüüsid nägime, ei piira liidu õigus liikmesriikide tsiviilvastutuse ja kahju tuvastamise alaste normide kohaldamist.

2. Kas vastus esimesele küsimusele sõltub sellest, kas kõnealune luba

- a) anti teades, et kõnealune juht on kindlustamata, või
- b) uskudes, et juht on kindlustatud, või
- c) kõnealuse loa andis kindlustatud isik, kes ei olnud sellele asjaolule mõelnud?”

16. Üldiselt peab iga mootorsõidukite kasutamist tuleneva kahju tekitava sündmuse õiguslike tagajärgede analüüs toimuma kahes etapis. Esimeses etapis tuleb tuvastada tsiviilvastutuse olemasolu. Kui tsiviilvastutus on olemas, tuleb siirduda analüüsi teise etappi, mis puudutab kindlustusseltside sekkumist. Alles selles teises etapis on põhimõtteliselt ning direktiivi kasuliku mõju tagamise kohustust piiramata tegemist liidu õigusega.¹² Ei saa jätta ka märkimata, et kahe etapi eristamine võib konkreetsel juhtudel olla keeruline ning pole välistatud, et edaspidi võidakse Euroopa Kohtul paluda seda täiendavalt täpsustada.

III. Esimene eelotsuse küsimus

A. Esialgsed märkused

15. Tuleb märkida, et käesolevas kohtuasjas ei ole kõne all tsiviilvastutuse olemasolu kannatanutele põhjustatud kahju eest. Nagu

17. Nagu käesolevas kohtuasjas liikmesriigi kohtu esitatud küsimuste sisust näha, puudutavad küsimused just asja mainitud teist etappi. Probleem, mis vajab lahendamist, ei puuduta mitte tsiviilvastutuse olemasolu, vaid kindlustusseltside poolt hüvitamisele

12 – Vt seoses kahe hiljutise kohtuasjaga, kus Euroopa Kohus eristas liidu kindlustuskaitsenorme ja liikmesriikide tsiviilvastutusnorme, mida ei ole alati sugugi lihtne teha, 17. märtsi 2011. aasta otsus kohtuasjas C-484/09: Carvalho Ferreira Santos (EKL 2011, lk I-1821) ja 9. juuni 2011. aasta otsus kohtuasjas C-409/09: Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio (EKL 2011, lk I-4955).

kuuluvate summade väljamaksmise kohustuse olemasolu ja piire. Seega ei ole kahtlust, et küsimustele tuleb vastust otsida direktiivi sätete tõlgendamisest, mille kohaldamisalasse uuritavad sündmused langevad.

kindlustatult. Kuna antud juhul on kindlustatu ja kannatanu üks ja sama isik, on maksmatähtmise näol kindlustusseltside väitel tegemist lihtsalt kannatanule makstud summa ja „hooletult” kindlustatult välja nõutava summa viivitamatu tasaarveldusega.¹³

B. Eelotsuse küsimus

18. Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohult sisuliselt selgitust, kas liidu õigusega kooskõlas sellised liikmesriigi õigusnormid, mis lubavad kindlustusseltsil jätta hüvitis kannatanule välja maksmata, kui on täidetud kõik kolm järgmist tingimust: a) õnnetuse põhjustas sõiduk, mida juhtis kindlustamata isik; b) kannatanu on kindlustatud isik; c) kindlustatu lubas kindlustamata isiku sõidukit juhtima.

19. Tuleb kohe märkida, et asjassepuutuvad kindlustusseltsid kirjeldavad olukorda teisiti kui eelotsusetaotluse esitanud kohus. Nad rõhutavad nimelt asjaolu, et käesoleval juhul ei ole tegemist maksimisest või kindlustuskaitse tunnustamisest keeldumisega: liikmesriigi seadus annab lihtsalt kindlustusseltsidele neil konkreetsetel asjaoludel õiguse nõuda õnnetuses kannatanutele makstud summa välja

20. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates on selline eristus seevastu kunstlik ning liikmesriigi õigusakti tuleks tõlgendada nii, et selle tagajärjel kindlustusselts lihtsalt ei maksa kannatanule hüvitist.

21. Küll kahtlemata, et liikmesriigi õiguse tõlgendamine kuulub eelotsusetaotluse esitanud kohtu pädevusse, olen ma veendunud, et käesoleval juhul ei muutu küsimustele antav vastus märgatavalt ükskõik kumb kahest äsja kirjeldatud tõlgendusest kasutusele võtta. Igal juhul on liidu õigusega vastuolus, kui eelotsusetaotluse esitanud kohtule arutamiseks antud olukordades võib kindlustusselts keelduda õnnetuses kannatanule kantud kahjusid

13 – Märgin möödaminnes, et kui sündmusi sel viisil taastada, nõustuvad kindlustusseltsid vaikimisi, et tsiviilvastutuse osas ei ole vähimatki probleemi, vaid et see tekib ainult kindlustuskaitsega. Kui tsiviilvastutus puuduks, võiks kindlustusseltsid selle asjaolu alusel maksimisest lihtsalt keelduda.

täielikult hüvitamast. Alljärgnevalt püüan selgitada selle põhjuseid.

22. Nagu ma eespool meenutasin, ei ole mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust puudutavate liidu õigusaktide eesmärk ühtlustada liikmesriikide tsiviilvastutusnorme. Nende liidu õigusaktide eesmärk on kitsam, olgugi et kahetine, kuna nende eesmärk on ühest küljest tagada sõidukite ja neis sõitjate vaba liikumine, teisest küljest õnnetustes kannatanute samalaadne kohtlemine, olenemata kohast, kus õnnetus toimub.¹⁴ Teisisõnu, kuigi direktiiv jätab, nagu nägime, küll liikmesriigi seadusandjale tsiviilvastutusnormide kehtestamiseks kaalutlusruumi, nõuab ta samal ajal, et isegi kui õnnetustes kannatanutele ei ole tagatud võrdne kohtlemine kõigis liikmesriikides (see oleks nõudnud vastutust puudutavate normide ühtlustamist, mida seadusandja eelistas aga vältida), oleks neile siiski tagatud vähemalt „samalaadne” kohtlemine kogu liidu territooriumil. Ei ole sugugi selge, kas see direktiivi põhimõte võib mõjutada riikidele

tsiviilvastutuse valdkonnas jäetud kaalutlusruumi; igatahes jääb tsiviilvastutuse küsimus, nagu ma eespool märkisin, käesoleva vaidluse piiresse välja.

23. Käesoleval juhul jäävad vaidluse aluseks olevad olukorrad selgelt direktiivi 2009/103/EÜ artikli 13 lõike 1 punkti a kohaldamisala piiresse. Kindlustusseltsid püüavad välistada oma maksmiskohustuse, tuginedes õigusaktide sätetele/lepingutingimustele, mis põhinevad asjaolul, et sõiduki juhil ei olnud selleks volitusi. Äsja viidatud õigusnormi kohaselt on sellised tingimused liidu õigusega vastuolus.¹⁵ Kahju hüvitamise seisukohalt on omanik/kindlustatu, kes sõidukit ei juhtinud, tegelikult igas mõttes „kolmas” isik, keda eespool nimetatud säte kaitseb. Õnnetuse puhul tuleb „kolmanda” isikuna käsitada nimelt kõiki isikuid peale õnnetuse põhjustanud autojuhi.¹⁶ Sellises olukorras kandub kohtujurist Geelhoedi sõnul „kindlustatu ja kindlustusandja vaheline õigussuhe üle kahju tekitanud isikule”.¹⁷

24. Äsja märgitud kinnitab ja toetab kohtupraktika analüüs.

14 – 28. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-129/94: Ruiz Bernáldez (EKL 1996, lk I-1829, punktid 13 ja 14); 14. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-348/98: Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira (EKL 2000, lk I-6711, punktid 23 ja 24) ja 30. juuni 2005. aasta otsus kohtuasjas C-537/03: Candolin jt (EKL 2005, lk I-5745, punkt 17).

15 – Vt selle kohta ka käesoleva ettepaneku punkt 42 ja sellele järgnevad punktid.

16 – Vt 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Candolin jt (punkt 33).

17 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuasjas Candolin jt 10. märtsil 2005 esitatud kohtujuristi ettepanek (punkt 54).

25. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib nimelt õigesti, et käesolevas kohtuasjas käsitletavates juhtumites esineb märgatavaid sarnasusi kohtuasjaga Candolin jt, milles Euroopa Kohus tegi otsuse 2005. aastal.¹⁸ Tookord lubasid Soome õigusnormid jätta õnnetuses kannatanu kindlustushüvitisest ilma või piirata seda hüvitist, kui kannatanu on ka ise kahju tekkimisel osaline: eeskätt puudutas kohtuasi Candolin jt isikuid, sh sõiduki omanikku, kes olid sõidukisse sisenenud, kuigi nad teadsid, et juht on joobes.

26. Euroopa Kohus kinnitas tookord, et sellist liikmesriigi õigusakti ei saa pidada liidu õigusega kooskõlas olevaks. Põhjus oli selles, et kohaldatav liidu õigus sätestab üldiselt, et kindlustusseltsid maksavad kannatanutele hüvitist, ning näeb sõnaselgelt ette selle kohustuse erandid, mida tuleb tõlgendada tähtselt.¹⁹ Sellest tulenevalt kinnitas Euroopa Kohus, et kõigis olukordades, mis ei kuulu direktiivis sätestatud erandite hulka, tuleb õnnetuses kannatanutele tekitatud kahju hüvitada.

27. Selles kontekstis ei ole oluline, et kannatanute hulka kuulub sõiduki omanik, kes sõitis kaassõitjana. Ainus isik, kelle õigust kindlustusseltsi makstavale hüvitisele direktiiv põhimõtteliselt ei tunnista, on juht, samas kui kõik kaassõitjad peavad olema kindlustusega kaetud.²⁰ Järelikult on Euroopa Kohtu praktikas välja kujunenud seisukoht, et kui tegemist ei ole mõne direktiivis sätestatud erandiga, on õnnetuses kannatanutel *alati* õigus sellele, et kindlustusandja neile kahju hüvitaks. Kuna käesoleval juhul on selge, et tegemist ei ole direktiivis sõnaselgelt sätestatud erandiga, kinnitab kohtulahendi Candolin jt kohaldamine, et kaks kindlustatut, kes lubasid volitamata isikutel oma sõidukit juhtida, on sellest hoolimata õigus, et kantud kahju neile hüvitataks.

28. Vastuväiteks võiks öelda, et kohtuotsuses Candolin jt ei toonud Euroopa Kohus välja, kelle nimele on kindlustuspoliis tehtud, mis on aga käesolevas kohtuasjas keskne faktiline asjaolu. Tuleb siiski märkida, et konkreetsel juhul ei tundu see aspekt olevat oluline, kuna Euroopa Kohus kinnitas sõnaselgelt, et *ainus eristus, mida direktiiv lubab teha*, kui tegemist ei ole mõne seal sätestatud erandiga, mis lubab kindlustuskaitse andmisest keelduda,

18 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus.

19 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Candolin jt (punkt 21).

20 – 14. joonealuses märkuse viidatud kohtuotsus Candolin jt (punktid 31–33).

on juhi ja kaassõitjate vaheline eristus, ning seega on kõik peale juhi direktiivi tähenduses „kolmandad isikud”, kellel on õigus hüvitisele. Igal juhul ei ilmne sellest, et kohtuotsuse Candolin jt aluseks olnud faktilised asjaolud eristuksid tüüpimudelitest, mille puhul sõiduki omanik on ka isik, kelle nimel on kindlustuspoliis.²¹ Ei saa ka unustada, et nagu nägime, piirdub kindlustuspoliis enamikus liikmesriikides sõiduki katmisega, täpsustamata, kellele on selle juhtimise volitus.

kahtlusi selle õiguse suhtes – puudutab seda, et Euroopa Kohtu tõlgendust rakendades koheldaks sõitjaid, kes sattusid liiklusõnnetusse niisuguses olukorras nagu käesolevas kohtuasjas, teisiti kui sõitjaid, kes läksid kindlustamata sõidukisse teadlikult. Kui käesoleval juhul tuleks kohtupraktikat Candolin jt kohaldades tunnistada, et kindlustatul, kes lubas volitamata isiku oma sõidukit juhtima, on õigus hüvitisele, siis isikute puhul, kes lähevad kindlustamata sõidukisse ning on sellest teadlikud, lubab direktiivi artikli 10 lõige 2 neile hüvitise maksmata jätta.

29. Kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohus mõonab äsja viidatud Euroopa Kohtu praktika asjakohasust, on tal siiski selle suhtes teatavaid kahtlusi, mille tõttu ta esitas oma eelotsuse küsimused. Olen siiski seisukohal, et need kahtlused on alusetud ning et kohtulahendist Candolin jt saab lähtuda ka käesoleval juhul.

30. Peamine argument, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus esitas, seadmaks kahtluse alla kohtulahendi Candolin jt kohaldatavust – või tõtt-öelda pigem õigustamiseks oma

31. Leian, et selle väidetava ebavõrdse kohtlemise kohta tuleb esitada kaks märkust. Esiteks, nagu on märkinud ka näiteks komisjon, ei ole kindlustatud ja kindlustamata sõiduk sarnases olukorras. Kindlustamata sõiduki puhul näeb direktiiv ette liikmesriikide määratud organite kohustusliku sekkumise, et tagada kannatanutele siiski teatav kindlustuskaitse: seega võib kindlustamata sõidukeid käsitlevaid norme õigustatult pidada erandlikeks ning järelikult võivad need erineda nõuetekohaselt kindlustatud sõidukite suhtes kohaldatavatest õigusnormidest.

21 – Kohtujurist Geelhoed lähtus selles kohtuasjas tehtud ettepanekus, mida on viidatud 17. joonealuses märkuses, selgelt sellisest eeldusest (vt kohtujuristi ettepaneku punkt 54).

32. Teiseks näib tõlgendamise seisukohalt olevat üsna vaieldav, kui ebavõrdse kohtlemise kõrvaldamiseks soovitatakse vähendada „eesõigustatud” olukorras ette nähtud kaitsetaset, et muuta see võrdseks „ebasoodsamas” olukorras ette nähtud tasemega. Enamasti tehakse vastupidi ning tõlgendaja püüab võimaluse korral kohelda isikuid ka väiksema kaitsega olukorras samamoodi kui suurema kaitsega olukorras.

33. Järelikult, kui nõustuda eelotsusetaotluse esitanud kohtu lahendusega, mille järgi näeb kohtuasja asjaolude suhtes kohaldatav liikmeriigi õigus ette, et niisugustel juhtudel ei pea kindlustusandja kannatanutele hüvitist maksma, siis näitavad õigusnormid ja Euroopa Kohtu praktika otseselt ja selgelt, et sellised liikmesriikide õigusnormid on liidu õigusega vastuolus.

34. Teiseks, nagu ma eespool mainisin, ei tuleks seda järeldust muuta ka siis, kui peaks valitama lahendus, millega liikmeriigi kohus ei nõustunud, kuid mida pooldavad kindlustusseltsid, nimelt see, et meil ei ole tegemist mitte hüvitise maksimisest keeldumisega, vaid kõigest hüvitise ja „hooletult” kindlustatult välja nõutava summa tasaarveldusega.

35. Tegelikult tuleb meenutada, et kui-ki kohtupraktika kohaselt lubab liidu õigus üldiselt seda, et liikmesriikide õigus lubab kindlustusseltsidel teatavatel juhtudel kindlustatule nõudeid esitada,²² ei tohi liikmesriikide õigusnormid direktiivi kasulikku mõju piirata,²³ kuna direktiiv on koostatud, lähtudes aluspõhimõttest, et kindlustusseltsid peavad alati maksma hüvitist kannatanule, kes ei ole ise juht.²⁴

36. Kuna direktiiv ei ühtlusta liikmeriikide tsiviilvastutusnorme, on selge, et võib lähtuda konkreetsete õnnetuste faktilistest asjaoludest, näiteks selleks, et määrata kindlaks hüvitise summa. Igal juhul on hüvitise vähendamine erandlik võimalus, mida tuleb lisaks hinnata juhtumipõhiselt ning mida ei saa otsustada üldiste ja abstraktsete kriteeriumide põhjal.²⁵ Äärmisel juhul, nagu komisjon kohtuistungil märkis, võiks vähendamine olla sama suur kui hüvitise summa ise ning seega oleks makstava summa suurus null. See peaks siiski toimuma kõigi juhtumi asjaolude hindamise põhjal ning kindlasti ei piisa hüvitise nullimiseks üksnes sellest, et juhtima lubati

22 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez (punkt 23).

23 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Candolin jt (punkt 28). Vt ka 19. aprilli 2007. aasta otsus kohtuasjas C-356/05: Farrell (EKL 2007, lk I-3067, punkt 34), ja 12. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ambrósio Lavrador jt (punkt 28).

24 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez (punkt 18).

25 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Candolin jt (punktid 29 ja 30) ja 12. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ambrósio Lavrador jt (punkt 29).

volitamata isik. Tuleb ka meenutada, et Euroopa Kohtu arvates ei tohi juhtuda, et kaasõitja enese osa kahju tekitamisel võimaldaks ebaproportsionaalselt piirata tema õigust hüvitist saada.²⁶

peale, mida on makstud *teistele* samas õnnetuses kannatanutele. Selline olukord ei ole minu arvates siiski direktiivi mõttega vastuolus, eriti kui võtta arvesse kannatanute kaitsmise tahet.

37. Teisisõnu tuleb Euroopa Kohtu praktikas väljakujunenud seisukoha põhjal tingimata kinnitada, et direktiivi 2009/103/EÜ artikli 12 lõike 1 sätted koosmõjus artikli 13 lõikega 1 nõuavad, et juhul, kui üks ja sama isik on korraga kannatanu ja hooletu kindlustatu, peab esimene staatus – kannatanu oma – olema tähtsam kui teine. Kui pole tegemist mõne juhuga, mille puhul direktiiv näeb sõnaselgelt ette, et maksmisest võib keelduda, tuleb õnnetuses kannatanutele hüvitist maksta.

38. On küll vaieldamatu, et liidu õigusakti selline tõlgendus, mis on õigusakti ja kohtupraktikaga kooskõlas, jätab siiski alles teatud ebakõlade võimalused. Iseäranis tuleb mõnuda, et kuigi kindlustusselts ei saa esitada hooletule kindlustatule nõuet summade peale, mis on makstud talle kui kannatanule, oleks võimalik seevastu esitada nõue summade

C. Liikmesriikide kaalutusõigus tsiviilvastutust puudutavate õigusnormide valdkonnas

39. Lisaks tuleb ka märkida, et minu pakutud lahendus ei ole vastuolus Euroopa Kohtu hiljutiste otsustega,²⁷ kus tunnistati, et Portugali õigusnormid, mis puudutavad sõidukite tsiviilvastutust, on direktiiviga kooskõlas. Portugali tsiviilvastutussüsteem võimaldab teatud juhtudel jätta liiklusõnnetuses kannatanutele igasuguse hüvitise maksmata: see võib eelkõige juhtuda siis, kui sõidukite juhtide süü on täiesti välistatud.

40. Nagu Euroopa Kohus ise viidatud kohtuotsustes märkis,²⁸ arutati neis kohtuasjades

26 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Candolin jt (punkt 29).

27 – Pean silmas kohtuotsuseid Carvalho Ferreira Santos ja Ambrósio Lavrador jt, millele mõlemale on viidatud 12. joonealuses märkuses.

28 – 12. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Carvalho Ferreira Santos (punkt 39) ja 12. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ambrósio Lavrador jt (punkt 34).

just tsiviilvastutuse olemasolu seoses kõnealuste õnnetustega. Seega kuulusid need probleemid valdkonda, mis on põhimõtteliselt siiani jäetud liikmesriikide pädevusse. Praegusel juhul, nagu ma juba märkisin, lähtutakse eeldusest, et vastutus on olemas, ning eelotsuse küsimused puudutavad ainult kindlustuse sekkumist: seega ei ole meil tegemist tsiviilvastutuse küsimusega, vaid hoopis kindlustuse rolli käsitlevate õigusnormide – direktiivi kohaldamisalasse kuuluva – valdkonnaga.

viimane aspekt, mis puudutab kindlustusseltside ja Ühendkuningriigi valitsuse kirjalikes märkustes esitatud argumenti, et direktiivi artikli 13 lõikes 1 nimetatud „volitus” ei ole mitte kindlustusandja, vaid kindlustatu antud volitus. Järelikult tuleks direktiivi artikli 13 kohaselt pidada õigustühiseks neid kindlustuslepingute tingimusi, mis välistavad kindlustuskaitse siis, kui sõidukit juhib isik, kellel ei ole omaniku volitust. Kehtima peaksid aga jääma tingimused, mis välistavad kindlustuskaitse siis, kui juhib isik, kellel ei ole kindlustusandja volitust, nagu käesoleval juhul.

41. Lisaks tuleb märkida, et äsja viidatud kohtuotsustes põhines tsiviilvastutuse välistamine olukordade hindamisel, mida liikmesriigi kohtud tegid juhtumipõhiselt. Käesoleva kohtuasja aluseks olevate juhtumite puhul lubab liikmesriigi õigus seevastu kindlustusandjatel üldiselt maksmisest keelduda kõigil juhtudel, kui juhtima on lubatud isik, kellele poliis ei anna selleks volitust. Selline üldine välistamine tundub seega, nagu nägime, olevat vastuolus ka kohtupraktikas kinnitamist leidnud²⁹ juhtumipõhise hindamise kohustusega.

43. Eeltoodud tõlgendus on minu arvates vastuvõetamatu.

D. Direktiivi artikli 13 lõikes 1 nimetatud „volitus”

42. Enne esimese eelotsuse küsimuse analüüsi lõpetamist väärib kiiret käsitlemist

44. Esiteks, nagu õigustatult märgiti, tähendab juhtimine ilma omaniku volituseta reeglina vargust, ning varguse puhuks on direktiiv sätestanud eraldi normid, mis asuvad samuti artiklis 13. Muu hulgas võivad liikmesriigid varastatud sõidukite puhul otsustada, et kahju eest, mille on põhjustanud tundmatu või kindlustamata sõiduk, maksab kannatanutele kindlustusandja asemel hüvitist artiklis 10

29 – Vt eespool käesoleva ettepaneku punkt 36.

määratletud organ. Selliste vargust puudutavate eraldi õigusnormide olemasolu annab põhjust arvata, et kui seadusandja oleks mõelnud artikli 13 lõike 1 punkti a koostades ainult sellele juhule, oleks ta seda selgemalt väljendanud.

nagu nägime, lihtsalt sõidukit, ilma et volitatud juhid oleks ära märgitud: sellisel juhul on kõigil sõiduki potentsiaalsetel juhtidel kindlustusseltsi „kaudne” volitus.

45. Direktiivi teleoloogilisel tõlgendamisel, võttes arvesse kannatanute kaitsmise eesmärki, tuleb õigusnormi, mis sätestab, et kindlustuskaitset „volituse” puudumise korral välis-tavaid lepingutingimusi ei kohaldata, minu arvates tõlgendada laialt, nii et see hõlmaks kõiki olukordi, kus sõiduki juht ei oleks tohtinud seda juhtida, kuna tal ei olnud selleks kindlustusseltsi või sõiduki omaniku või kindlustatu volitust. Kõigil neil juhtudel peab kindlustuskaitse olema siiski tagatud, et kannatanuid kaitsta, ning kindlustusselts ei saa põhimõtteliselt maksimalkohustusest kõrvale hoida.

47. Lisaks tuleb ka märkida, et nagu komisjon kohtuistungil rõhutas, on direktiivi artikli 13 lõike 1 punktides a–c nimetatud tingimused pigem näitlikud kui ammendavad, eriti kui võtta arvesse kohtupraktikat, mis on tunnistanud, et õigusnormid, mis lubavad teatud juhtudel kindlustusseltsil hüvitise maksmata jätta, on erandnormid, mida tuleb tõlgendada täht-täheleht.³⁰ Seda silmas pidades ei tähenda asjaolu, et teatud tüüpi tingimust ei ole artiklis 13 otsesõnu nimetatud, seda, et niisugune tingimus oleks direktiiviga auto- maatselt kooskõlas.

E. Järeldus esimese küsimuse kohta

46. Sellist tõlgendust ei saa kahtluse alla seada täpsustus, et kõnealune volitus võib olla nii „otsene” kui ka „kaudne”. Vastupidiselt Ühendkuningriigi väidetule võib kaudne olla ka kindlustusseltsi, mitte ainult kindlustatu antud volitus. Tuleb õigupoolest meenutada, et enamikus liikmesriikides katab kindlustus,

48. Esimese eelotsuse küsimuse analüüsi kokkuvõtteks soovitan seega Euroopa Koh-tul sellele vastata, et direktiivi 2009/103/EÜ artikli 12 lõiget 1 ja artikli 13 lõiget 1 tuleb

30 – 14. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Candolin jt (punkt 19).

tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille alusel võib kindlustusselts sellistel asjaoludel, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, keelduda maksmast kannatanule hüvitist, kui kannatanu on kindlustatu, kes sisenen kaassõitjana oma sõidukisse, mida ta oli lubanud juhtima kindlustuspoliisiga katmata isiku.

põhimõtteliselt *alati* kannatanutele kahju hüvitama, kui tegemist ei ole direktiivis selgelt sõnastatud eranditega. Teisisõnu ei ole kindlustatu psühholoogiline seisund oluline, kui kõne all on vajadus kannatanute kahju igal juhul hüvitada, ka siis, kui tegemist on „hooletu” kindlustatuga.

IV. Teine eelotsuse küsimus

49. Oma teise eelotsuse küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul selgitada, kas eelmisele küsimusele vastamiseks on oluline, millises psühholoogilises seisundis on kindlustatu, kes on lubanud juhtima volitamata isiku: eriti seda, kas oluline võib olla see, kas kindlustatu teadis või ei teadnud, et isik, kellel ta lubas sõidukit juhtida, ei ole kindlustatud.

50. Märkisin juba eespool, et direktiivis, nii nagu kohtupraktika seda tõlgendab, on keskne idee, et kindlustusselts peab

51. See ei sea loomulikult mingit takistust sellele, et liikmesriigid võtaksid tsiviilvastutusnormide valdkonnas sellist asjaolu eespool lubatud piires arvesse, näiteks selleks, et määrata kindlaks summa, mida kannatanutele tuleb maksta, või kolmandatele isikutele põhjustatud kahju puhul selleks, et määrata kindlaks kindlustusseltside nõudeõigus.

52. Seega soovitan Euroopa Kohtul teisele eelotsuse küsimusele vastata nii, et esimese küsimuse vastust ei muuda see, kas kindlustatu oli või ei olnud teadlik, et isik, kelle ta lubas sõidukit juhtima, ei olnud kindlustatud.

V. Ettepanek

53. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Court of Appeal'i küsimustele järgmiselt:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta artikli 12 lõiget 1 ja artikli 13 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille alusel võib kindlustusselts sellistel asjaoludel, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, keelduda maksmast kannatanule hüvitist, kui kannatanu on kindlustatu, kes sisenes kaassõitjana oma sõidukisse, mida ta oli lubanud juhtima kindlustuspoliisiga katmata isiku.

Esimesele küsimusele vastamiseks ei ole oluline, kas kindlustatu oli või ei olnud teadlik, et isik, kelle ta lubas sõidukit juhtima, ei olnud kindlustatud.”