



## Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK  
NILO JÄÄSKINEN  
esitatud 11. juulil 2013<sup>1</sup>

### **Kohtuasi C-22/12**

**Katarína Haasová**  
versus  
**Rastislav Petrík,**  
**Blanka Holingová**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Krajský súd v Prešove (Slovakkia))

### **Kohtuasi C-277/12**

**Vitālijs Drozdovs, esindaja: Valentina Balakireva,**  
versus  
**AAS Baltikums**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Augstākās tiesas Senāts (Läti))

Õigusaktide ühtlustamine — mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus — Kahju, mida see kindlustus katab — Direktiiv 72/166/EMÜ — Artikli 3 lõige 1 — Direktiiv 84/5/EMÜ — Artikli 1 lõiked 1 ja 2 — Direktiiv 90/232/EMÜ — Artikkel 1 — Mõiste „isikukahju” — Mittevaralise kahju kaetus — Selle mittevaralise kahju hüvitamine, mille on põhjustanud lähedase inimese hukkimine liiklusõnnetuses — Minimaalsed hüvitamise piimäärad

## I. Sissejuhatus

1. Mõlemad käesolevas ettepanekus käsitletavad kohtuasjad puudutavad küsimust, kas mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse raames hüvitatakse kahju, mida on tekitanud lähedase inimese hukkimine liiklusõnnetuses.<sup>2</sup> Et nendel kohtuasjadel on mõndagi ühist ja eelkõige on sama nendes kerkiv keskne õiguslik küsimus, tundus sobiv esitada nende kohta üks ettepanek, kuigi Euroopa Kohus leidis, et kuna tõelist seost nende vahel ei ole, siis liita neid ei saa.

2. Esimene kohtuasi, mis registreeriti numbriga C-22/12 (edaspidi „kohtuasi Haasová”), vastab eelotsusetaotlusele, mille on esitanud Krajský súd v Prešove (Slovakkia) ning milles palutakse tõlgendada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta<sup>3</sup> (edaspidi „esimene direktiiv”) artikli 3 lõiget 1 ning nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta<sup>4</sup> (edaspidi „kolmas direktiiv”) artikli 1 esimest lõiku.

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — Lähedus isikuga, kes on õnnetuse otsene ohver, võib mõnes õiguskorras tuleneda mitte üksnes sugulussidemest – nagu see on käesolevates kohtuasjades –, vaid ka tihedatest emotsionaalsetest sidemetest, mis peegelduvad materiaalsel tasandil, eelkõige tegeliku kooselu näol. Selle arvessevõtmiseks ei ole käesolevas ettepanekus kasutatavate terminite puhul piirdutud ainult pereliikmetega.

3 — EÜT L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 10.

4 — EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249.

3. Teine kohtuasi, mis kannab numbrit C-277/12 (edaspidi „kohtuasi Drozdovs”), vastab eelotsusetaotlusele, mille on esitanud Augstākās tiesas Senāts (Läti), paludes tõlgendada samuti esimese direktiivi artiklit 3 ning nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta<sup>5</sup> (edaspidi „teine direktiiv”) artikli 1 lõikeid 1 ja 2.

4. Kohtuasjades Haasová ja Drozdovs Euroopa Kohtule esitatud küsimuste tõlgendamine koostoimes toob välja kolm probleemi.

5. Kõigepealt on peamiseks probleemiks - mis on ühine mõlemale kohtuasjale - küsimus, kas esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 1 lõikeid 1 ja 2 ning kolmanda direktiivi artikli 1 esimest lõiku<sup>6</sup> tuleb tõlgendada nii, et niisugune mittevaraline kahju ehk moraalne kahju (edaspidi „mittevaraline kahju”) <sup>7</sup> nagu vanema või abikaasa liiklusõnnetuses hukkumise tõttu kantud kahju kuulub kahju hulka, mis peab olema mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustusega kaetud. See eeldab eelkõige, et määratakse kindlaks nendes kahes viimases õigusnormis esineva mõiste „isikukahju” ulatus, et selgitada välja, kas see mõiste võib hõlmata mittevaralist kahju, mida kandsid selles olukorras hukkunud isiku lähedased, kes õnnetuses otseselt ei osalenud.

6. Seejärel palutakse kohtuasjas Drozdovs esitatud teise küsimusega Euroopa Kohtul juhul, kui liikmesriigid on kohustatud võtma meetmeid, et niisuguse kahju hüvitamine oleks kaetud esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 ja teise direktiivi artikli 1 lõigetes 1 ja 2 ette nähtud kohustusliku kindlustusega, kindlaks teha, kas neil on võimalus võtta vastu õigusnorme, millega kehtestatakse sellele kindlustusandjapoolsele hüvitamisele ülempiir ja seda nendes direktiivides ette nähtud minimaalsetest hüvitamise piirmääradest palju madalamal.

7. Kolmandaks puudutab kohtuasjas Haasová esitatud teine küsimus sisuliselt vastupidist olukorda, st juhtumit, mil siseriiklikke õigusnorme, milles ei ole nähtud ette kõnesoleva kahju hüvitamist, peetakse esimese direktiivi artikli 3 lõikega 1 ja kolmanda direktiivi artikli 1 esimese lõiguga kooskõlas olevaks. Euroopa Kohtul palutakse otsustada, kas liikmesriigi kohus võib siis tõlgendada neid siseriiklikke õigusnorme liidu õigusnormidest lähtudes nii, et need tagavad niisuguse hüvitamise hoolimata kohaldatava siseriikliku õiguse vastupidisest sõnastusest.

5 — ELT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3.

6 — Need kolm direktiivi tunnistati koos mitme teisega kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiviga 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT L 263, lk 11), millega need kodiifitseeriti.

7 — Teades, et mõlemad eelotsusetaotluse esitanud kohtud ning siseriiklikud kohtud ja õigusteoreetikud kasutavad vaheldumisi niisuguseid termineid nagu „mittevaraline kahju” ja „moraalne kahju”, mille õiguslik ulatus võib varieeruda, otsustasin valida käesolevas ettepanekus väljendi „mittevaraline kahju”, mis näib mulle neutraalsem.

## II. Õiguslik raamistik

### A. Liidu õigus<sup>8</sup>

#### 1. Esimene direktiiv

8. Esimese direktiivi põhjendustes 1-3 on märgitud esiteks, et mootorsõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuse kohustusliku kindlustuskaitse piiridel kontrollimise ainus eesmärk on kaitsta selliste sõidukite põhjustatud õnnetuste võimalike ohvrite huve, ning teiseks, et lahknevused liikmesriikide nõudmiste vahel võivad takistada mootorsõidukite ja isikute vaba liikumist Euroopa Ühenduses ning seetõttu mõjutavad need otseselt ühisturu loomist ja toimimist.

9. Selle direktiivi artikli 1 punktis 2 on märgitud, et selles direktiivis tuleb „kannatanu” all mõista „isik[ut], kellel on õigus saada hüvitist seoses sõidukite põhjustatud kaotuse või kahjuga”.

10. Sama direktiivi artikli 3 lõikes 1 on nähtud ette, et „[i]ga 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.”

#### 2. Teine direktiiv

11. Teise direktiivi põhjenduse 3 kohaselt mõjutavad märkimisväärsed erinevused kindlustuskaitse kohustuse ulatuses, mida esineb erinevate liikmesriikide õigusaktides, otseselt ühisturu loomist ja toimimist.

12. Selle direktiivi põhjendustes 4 ja 5 on lisatud, et „kindlustuskaitse kohustuse laiendamine on eelkõige põhjendatud ka varakahjuga kaasnevale vastutusele” ning et „summad, mille puhul kindlustamine on kohustuslik, peavad igal juhul tagama kannatanutele piisava hüvitise, olenemata sellest, millises liikmesriigis õnnetus juhtub”.

13. Selle direktiivi artikli 1 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. [Esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.

2. Ilma et see piiraks võimalike liikmesriikides sätestatud suuremate tagatiste kohaldamist, nõuab iga liikmesriik, et summad, mille puhul selline kindlustus on kohustuslik, on vähemalt:

- isikukahju puhul 350 000 eküüd, kui on ainult üks kannatanu; kui üks nõue hõlmab rohkem kui üht kannatanut, korrutatakse nimetatud summa kannatanute arvuga,
- varakahju puhul 100 000 eküüd nõude kohta olenemata kannatanute arvust.

<sup>8</sup> — Liidu õiguse arengu kohta selles valdkonnas vt kohtujurist Trstenjaki ettepanek kohtuasjas C-300/10: Marques Almeida, milles otsus tehti 23. oktoobril 2012 (punkt 5 jj ning seal viidatud õigusteooria).

Liikmesriigid võivad eespool nimetatud miinimumsummade asemel näha ette 500 000 eküü suuruse miinimumsumma isikukahju puhul, kui üks nõue hõlmab rohkem kui üht isikut, või isikukahju ja varakahjude puhul üldise miinimumsumma 600 000 eküüd nõude kohta olenemata kannatanute arvust või kahjude laadist.”<sup>9</sup>

### 3. Kolmas direktiiv

14. Kolmanda direktiivi põhjenduses 4 on märgitud, et „mootorsõidukitega toimunud õnnetustes kannatanutele tuleks tagada samalaadne kohtlemine olenemata sellest, millises ühenduse osas õnnetus toimub”. Selle põhjenduse 5 kohaselt on „teatavates liikmesriikides [...] eelkõige puudujääke mootorsõidukite sõitjate kohustusliku kindlustuskaitse osas; kaitsmaks seda võimalike kannatanute eriti kaitsetut kategooriat, tuleks sellised puudujäägid kõrvaldada”.

15. Selle direktiivi artiklis 1 on eelkõige ette nähtud, et „[esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral”.

### B. Siseriiklik õigus

#### 1. Tšehhi õigus (kohtuasi Haasová)

16. Kuigi kohtuasjas Haasová esitatud eelotsuse küsimused puudutavad nii Tšehhi kui ka Slovaki õigusnorme,<sup>10</sup> on siin mainitud üksnes esimesi, kuna 4. mail 1971 Haagis alla kirjutatud konventsiooni liiklusõnnetuste suhtes kohaldatava õiguse kohta<sup>11</sup> (edaspidi „1971. aasta Haagi konventsioon”) kohaselt on need *ratione materiae* kohaldatavad asjaomase õnnetusega kaasneva tsiviilvastutuse suhtes, kusjuures tuleb siiski täpsustada, et see ei määra ette ära õigust, mida kohaldatakse lisaks kindlustuslepingu suhtes.<sup>12</sup>

#### a. Tšehhi tsiviilseadustik

17. Seadus nr 40/1964<sup>13</sup>, millega kehtestatakse tsiviilseadustik (edaspidi „Tšehhi tsiviilseadustik”), sätestab paragrahvis 11 eelkõige, et „igal füüsilisel isikul on isikuõigused, eriti õigus elule”.

18. Selle seadustiku paragrahvis 13 on nähtud ette:

„1. Füüsilisel isikul on eelkõige õigus nõuda, et hoidutaks ebaseaduslikest tegudest, mis kahjustavad tema isikuõigusi, et nende tegude tagajärjed kõrvaldataks ja et talle tagataks kohane hüvitis.

2. Juhul kui lõikes 1 sätestatud kohane heastamine ei ole võimalik, eelkõige kui tekitati tõsist kahju füüsilise isiku väärikusele või sotsiaalsele mainele, on tal õigus mittevaralise kahju rahalisele hüvitamisele.

9 — See lõige 2 vaadati uuesti läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta (ELT L 149, lk 14; ülevõtmistähtpäev: 11. juuni 2007), ning ette nähtud summased suurendati isikukahju puhul minimaalselt ühe miljoni euro suuruse katteni, kui tegemist on ainult ühe kannatanuga, või viie miljoni euro suuruse katteni kindlustusjuhtumi kohta olenemata kannatanute arvust, ning varalise kahju puhul ühe miljoni euro suuruse katteni kindlustusjuhtumi kohta olenemata kannatanute arvust.

10 — Eelkõige Slovaki seaduse nr 381/2001 mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse lepingu kohta (edaspidi „Slovaki kohustusliku kindlustuse seadus”) artikkel 4.

11 — Tekst, mis on kättesaadav Haagi rahvusvahelise eraõiguse konverentsi veebilehel ([www.hcch.net](http://www.hcch.net)).

12 — Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 48 jj.

13 — Seadus, mis kuulutati välja 26. veebruaril 1964.

3. Kohus määrab lõike 2 tähenduses hüvitise suuruse vastavalt tekkinud mittevaralise kahju suurusele ja õiguse rikkumise tingimustele.”

19. Selle seadustiku paragrahvi 444 lõike 3 punkt a sätestab, et surma korral on ellujäänud lähedastel õigus hüvitisele kindlas summas 240 000 Tšehhi krooni, s.o 9300 eurot, kui tegemist on abikaasa kaotusega.

b. Tšehhi kohustusliku kindlustuse seadus

20. Seaduse nr 168/1999<sup>14</sup> sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta (edaspidi „Tšehhi kohustusliku kindlustuse seadus”) paragrahvi 6 lõikes 1 on sätestatud, et see kindlustus „kehtib iga isiku suhtes, kes on vastutav kindlustuslepingus nimetatud mootorsõidukiga tekitatud liikluskahju eest”.

21. Selle paragrahvi lõikes 2 on täpsustatud, et kui selles seaduses ei ole sätestatud teisiti, „on kindlustatav isik sellele, et kindlustusandja hüvitab tema eest kannatanule tsiviilseadustikus ette nähtud ulatuses ja summas [eelkõige] tervisekahjustused või surma tõttu tekkinud kahju [...] tingimusel, et kannatanu on oma nõuded esitanud ja tõendanud ning et juhtum, millest see kahju tulenes ja mille eest kindlustusandja vastutab, toimus vastutuskindlustuse kehtivuse ajal, välja arvatud kui kindlustus oli peatatud”.

2. Läti õigus (kohtuasi Drozdovs)

a. Läti kohustusliku kindlustuse seadus

22. Läti seadusega mootorsõidukite omanike kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse kohta,<sup>15</sup> nn OCTA seadusega (edaspidi „Läti kohustusliku kindlustuse seadus”) võeti muu hulgas üle esimene, teine ja kolmas direktiiv. Järgmiste õigusnormide sisu on see, mis kehtis faktiliste asjaolude asetleidmise hetkel.

23. Selle seaduse paragrahvis 15 „Kindlustusandja vastutuse ulatus” on nähtud ette:

„1. Kindlusjuhtumi toimumise korral hüvitab kindlustusandja, kellega kahju põhjustanud sõiduki omanik on sõlminud tsiviilvastutuskindlustuse, [...] kahju summas, mis ei ületa kindlustusandja vastutuse kehtestatud piirmäära:

- 1) hüvitis isikule tekitatud kahju korral: kuni 250 000 latti iga kannatanu kohta;
  - 2) hüvitis varalise kahju korral: kuni 70 000 latti olenemata kolmandate isikute arvust.
2. Kolmandatel isikutel on õigus saada seadustes ette nähtud korras hüvitist kahju eest, mida ei hüvitata selle seaduse alusel või mis ületab kindlustusandja vastutuse piirmäära.”

24. Selle seaduse paragrahvis 19 on loetletud seaduse kohaldamisalasse kuuluvad varalised või mittevaralised kahjud, mida liiklusõnnetused kannatanutele põhjustada võivad. Mittevaraliste kahjude hulgas, mida on määratletud kui „kahju, mida tekitavad kannatanule hingeline valu ja kannatused”, on selle paragrahvi lõike 2 punktis 3 nimetatud eelkõige „perekonna ülalpidaja surma”. Selle lõikes 3 on täpsustatud, et „isikule tekitatud varalise ja mittevaralise kahju korral makstava kindlustushüvitise summa ja selle arvutamise meetodi määrab kindlaks ministrite nõukogu”.

14 — Seadus, mis kuulutati välja 30. juulil 1999.

15 — Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, *Latvijas Vēstnesis*, 2004, nr 65 (3013).

25. Sama seaduse paragrahvi 23 lõike 1 punktis a on nähtud ette, et alaealistel lastel – isegi lapsendatud lastel – on ülalpidaja surma korral õigus kindlustushüvitisele.

b. Läti dekreet nr 331

26. Ministrite nõukogu 17. mai 2005. aasta dekreet nr 331 kindlustushüvitiste summa ja arvutamise meetodi kohta isikutele põhjustatud mittevaralise kahju korral<sup>16</sup> (edaspidi „Läti dekreet nr 331”) anti Läti kohustusliku kindlustuse seaduse paragrahvi 19 lõike 3 elluviimiseks.

27. Selle dekreeedi paragrahvides 7 ja 10 on märgitud, et kindlustushüvitis perekonna ülalpidaja surmast põhjustatud hingelise valu ja kannatuste eest on 100 latti iga Läti kohustusliku kindlustuse seaduse artikli 23 lõikes 1 nimetatud isikute hulka kuuluva taotleja kohta ning et kindlustushüvitiste kogusumma ei ületa 1000 latti iga liiklusõnnetuses kannatanu kohta, kui hüvitatakse kõik dekreeedi punktides 3, 6, 7 ja 8 nimetatud kahjud.

### III. Põhikohtuasjad, eelotsuse küsimused ja menetlused Euroopa Kohtus

#### A. Kohtuasi Haasová<sup>17</sup>

28. Vladimír Haas hukkus 7. augustil 2008 Tšehhi Vabariigi territooriumil liiklusõnnetuses, mille põhjustas Rastislav Petrík. Viimane juhtis Slovakkias registreeritud ja kindlustatud autot, mis kuulus Blanka Holingovále. V. Haas oli reisija sõidukis, mis põrkas kokku Tšehhi Vabariigis registreeritud raskeveokiga. Ta oli abielus Katarína Haasovága ja tal oli üks tütar, kes oli sündinud 22. aprillil 1999, kusjuures kumbagi neist ei olnud õnnetuspaigal. Kõik asjaomased isikud olid või on Slovaki Vabariigi kodanikud ja nende alaline elukoht oli või on Slovakkias.

29. R. Petrík tunnistati Okresný súd Vranov nad Topľou (Slovakkia) karistusotsusega süüdi surma põhjustamises ettevaatamatuse tõttu ning talle mõisteti kaks aastat vangistust tingimisi kaheaastase katseajaga. Slovaki karistusseadustiku ja kriminaalmenetluse seadustiku alusel kohustati teda ka hüvitama selle aja jooksul ja vastavalt oma võimalustele Katarína Haasová kantud kahju, mille summaks määrati 1 057,86 eurot.

30. K. Haasová, kes tegutses enda ja oma alaealise tütre nimel, esitas R. Petríki ja B. Holingová vastu hagi, et talle hüvitataks Slovaki tsiviilseadustiku paragrahvi 13 lõigete 2 ja 3 alusel nn mittevaraline kahju, mida tekitas nende abikaasa ja isa kaotus. Esimeses kohtuastmes mõisteti juhilt ja sõiduki omanikult tema kasuks selle kahju eest välja hüvitis 15 000 eurot.

31. Kõik pooled esitasid apellatsioonkaebuse Krajský súd v Prešovele. Viimane täpsustab, et B. Holingová kindlustusandja, Allianz - Slovenská poisťovňa a.s. (edaspidi „Allianz”) kui menetlusse astuja keeldus kõnesolevat kahju hüvitamast põhjendusel, et Tšehhi ja Slovaki mootorsõidukite kasutamise kohustuslikku tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate seaduste kohaselt ei ole õigus hüvitisele, millele tuginetakse, kindlustuslepinguga kaetud.

16 — Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriāļajiem zaudējumiem, *Latvijas Vēstnesis*, 2005, nr 80 (3238).

17 — Seda vaidlust on kirjeldatud nii teabe põhjal, mis on toodud eelotsusetaotluses, kui ka selgituste põhjal, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus edastas Euroopa Kohtu palvel.

32. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul tuleb põhikohtuasja faktilisi asjaolusid arvestades 1971. aasta Haagi konventsiooni artikli 3 järgi kohaldada Tšehhi materiaalõigust ja eelkõige Tšehhi tsiviilseadustiku paragrahvi 444 lõiget 3, milles on vastupidi Slovaki tsiviilseadustikule sõnaselgelt ette nähtud mittevahalise kahju hüvitamine ellujäänud lähedastele põhjustatud kahju hüvitamise raames seadusega kehtestatud summade ulatuses, eelkõige kindel summa 240 000 Tšehhi krooni, s.o umbes 9300 eurot abikaasa kaotuse puhul.

33. See kohus arvab ka esiteks, et õigus mittevahalise kahju hüvitamisele peaks tulenema õigusest kohustusliku kindlustuse lepinguga kaetud kahju hüvitamisele, ning teiseks, et K. Haasová nõuded põhinevad õigusel, mis tuleneb liiklusõnnetuses kannatajaks olemisest, sest hukkunud V. Haasi elu kaitsti Tšehhi tsiviilseadustiku paragrahvi 11.

34. Hoolimata nendest kaalutlustest, kerkib Krajský súd v Prešove küsimus, kas kõnesolev hüvitamine on kooskõlas liidu õigusega, kusjuures tuleb täpsustada, et Slovaki kohtuotsustes on selles osas väljendatud vastakaid seisukohti, mis puudutab Slovaki õigusnorme. Ta lisab, et Euroopa Kohtu otsus on määrava tähtsusega kindlustusandjapoolse hüvitamise õiguspärasuse hindamisel põhikohtuasjas ja selle väljaselgitamisel, kas selles menetluses tehtav otsus on viimase suhtes siduv.

35. Selles olukorras otsustas Krajský súd v Prešove menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [kolmanda direktiivi] artikli 1 esimest lõiku koostoimes [esimese direktiivi] artikli 3 lõikega 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus siseriiklikud õigusnormid (nagu [Slovaki kohustusliku kindlustuse seaduse] § 4<sup>[18]</sup> ja [Tšehhi kohustusliku kindlustuse seaduse] § 6), mille kohaselt ei kata mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutus rahaliselt väljendatavat mittevahalist kahju, mis tekkis mootorsõiduki kasutamisega põhjustatud liiklusõnnetuses hukkunute ellujäänud lähedastele?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on niisugune, et eelmainitud siseriiklik õigusnorm ei ole liidu õigusega vastuolus, siis kas [Slovaki kohustusliku kindlustuse seaduse] § 4 lõikeid 1, 2 ja 4 ning [Tšehhi kohustusliku kindlustuse seaduse] § 6 lõikeid 1-3 tuleb tõlgendada nii, et need ei takista siseriiklikul kohtul vastavalt [kolmanda direktiivi] artikli 1 esimesele lõigule koostoimes [esimese direktiivi] artikli 3 lõikega 1 tunnistamast, et mootorsõiduki kasutamisega põhjustatud liiklusõnnetuses hukkunute ellujäänud lähedastel on kahju kandnud isikutena õigus ka rahalisele mittevahalise kahju hüvitamisele?”

36. Kirjalikke seisukohti esitasid Euroopa Kohtule Slovaki, Saksamaa ja Eesti valitsus ning Euroopa Komisjon.<sup>19</sup> Kohtuistungit ei peetud.

#### B. Kohtuasi Drozdovs

37. 25. augustil 1995 sündinud Vitālijs Drozdovsi vanemad hukkusid 14. veebruaril 2006 Riias (Läti) toimunud liiklusõnnetuses. Alaealise lapse eestkostjaks määrati tema vanaema Valentīna Balakireva (edaspidi „Vitālijs Drozdovsi eestkostja”).

18 — Hiljem Euroopa Kohtu palvel esitatud selgitustes märkis eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasja suhtes tuleb kohaldada Tšehhi Vabariigi materiaalõigust. Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 48 jj.

19 — K. Haasová seisukohti toimikule ei lisatud, sest need esitati pärast ette nähtud tähtaja lõppu.

38. Õnnetuse põhjustas kindlustusseltsis AAS „Baltikums” (edaspidi „Baltikums”) kindlustatud auto juht. Karistusotsusega, mis jäeti apellatsiooniasemes muutmata, mõisteti talle kuus aastat vangistust ja tema juhtimisõigus peatati viieks aastaks.<sup>20</sup>

39. Vitālijs Drozdovsi eestkostja teatas kindlustusandjale kindlustusjuhtumist 13. detsembril 2006 ja palus tal hüvitada alaealisele eelkõige tema „mittevaraline” kahju, mille ta hindas 200 000 latile. Baltikums maksis 29. jaanuaril 2007 Läti dekreeidi nr 331 paragrahvi 7 alusel välja 200 lati suuruse hüvitise lapse hingeliste kannatuste eest<sup>21</sup> ja 4497,47 lati suuruse hüvitise tema varalise kahju eest, kusjuures viimase summa üle ei vaielda.

40. Vitālijs Drozdovsi eestkostja esitas 13. septembril 2007 Läti kohustusliku kindlustuse seaduse paragrahvi 15 lõike 1 esimese lõigu, paragrahvi 19 lõike 2 kolmanda lõigu ja paragrahvi 39 lõigete 1 ja 6 ning teise direktiivi artikli 1 lõike 2 alusel Baltikumsi vastu hagi, mille palus maksta 200 000 lati suuruse hüvitise mittevaralise kahju eest, mida Vitālijs Drozdovs kandis oma vanemate surma tõttu noores eas.

41. Vitālijs Drozdovsi eestkostja esitatud hagi ja apellatsioonkaebus jäeti vastavalt 27. novembri 2008. aasta ja 16. novembri 2010. aasta kohtuotsustega rahuldamata põhjendusel, et Baltikums oli järginud Läti dekreeidi nr 331 paragrahvis 7 kehtestatud summat.

42. Vitālijs Drozdovsi eestkostja esitas Augstākās tiesas Senātsile kassatsioonkaebuse, taotledes apellatsioonikohtu otsuse tühistamist ja asja tagasisaatmist sellele kohtule uueks läbivaatamiseks. Ta väidab, et viimane kohaldas Läti kohustusliku kindlustuse seaduse paragrahvi 15 lõike 1 esimest lõiku valesti, sest seda õigusnormi tuleks kohaldada eelkõige vastavalt esimesele ja teisele direktiivile. Viimastest ilmneb aga, et liikmesriik ei või kehtestada hüvitiste ülempiire, mis jäävad alla liidu õiguses ette nähtud minimaalsete piirmäärade. Sellest järeldub, et Läti dekreeidi nr 331 paragrahv 7 on vastuolus Läti kohustusliku kindlustuse seaduse selles sättes ja viidatud direktiivides, mis nimetatud seadusega üle võeti, kehtestatud piirmääradega.

43. Selles olukorras otsustas Augstākās tiesas Senāts menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [esimese direktiivi] artiklis 3 ning [teise direktiivi artikli 1 lõigetes 1 ja 2] [<sup>22</sup>] ette nähtud kohustuslik hüvitis isikukahju eest hõlmab ka mittevaralist kahju?
2. Kui vastus esimesele küsimusel on jaatav, siis kas [esimese direktiivi] artiklit 3 ning [teise direktiivi artikli 1 lõikeid 1 ja 2] [<sup>23</sup>] tuleb tõlgendada nii, et nende sätetega on vastuolus see, kui liikmesriik piirab mittevaralise (moraalse) kahju korral makstava hüvitise maksimumsummat, kehtestades piirmäära, mis on oluliselt madalam direktiivides ja siseriiklikes õigusnormides ette nähtud kindlustusandja vastutuse piirmäärast?”

44. Kirjalikke seisukohti esitasid Euroopa Kohtule Vitālijs Drozdovsi eestkostja, Baltikums, Läti, Saksamaa ja Leedu valitsus ning komisjon.

45. 20. märtsi 2013. aasta kohtuistungil olid esindatud Vitālijs Drozdovsi eestkostja, Baltikums, Läti ja Saksamaa valitsus ning komisjon.

20 — Tuleb täpsustada, et faktiliste asjaolude asetleidmise hetkel oli õnnetuse põhjustaja alkoholihoobes, sõitis liiga kiiresti ja sooritas ohtlikku möödasoitu sõidukiga, millel puudus üks talverehv.

21 — S.o 100 latti kummagi hukkunud isiku kohta, kes olid asjaomase isiku ülalpidajad.

22 — Eelotsusetaotluse esitanud kohus on viidanud teise direktiivi „artiklitele 1 ja 2” („1. un 2.pantā”). Teades, et mõiste „isikukahju”, mille kohta küsimus on esitatud, esineb selle direktiivi artiklis 1, eelkõige selle lõigetes 1 ja 2, mitte artiklis 2, tuleb see hooletusviga minu arvates parandada nii: „artikli 1 lõigetes 1 ja 2”.

23 — *Idem*.

## IV. Õiguslik analüüs

### A. Sissejuhatavad märkused kohaldatava õiguse kohta

46. Enne igasugust materiaalõiguslikku analüüsi tuleb teha kindlaks piiriülese vaidluse suhtes kohaldatav õigus. Käesoleval juhul on see eriti oluline, võttes arvesse lahknevusi liikmesriikide õigusaktide vahel, mis puudutavad kahju hüvitamist mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse raames.<sup>24</sup>

47. See ei ole kohtuasjas Drozdovs raske, sest kohtutoimikus olevast teabest ei ilmne, et välisriigiga seotuse tegur võib viia selleni, et kõnesolev olukord seotakse mõne muu liikmesriigiga kui Läti Vabariik.

48. See probleem võib seevastu kerkida kohtuasjas Haasová, võttes arvesse selle liiklusõnnetuse faktilisi asjaolusid, mis tekitas vaidluse põhikohtuasjas, mille Slovaki kohus lahendama peab. See õnnetus toimus Tšehhi Vabariigi territooriumil ja üks õnnetuses füüsiliselt osalenud sõidukitest on registreeritud seal, samal ajal kui muud seotuse tegurid, st selle sõiduki registreerimise koht, milles asus otsene kannatanu, ning asjaomaste isikute kodakondsus ja elukoht seovad vaidluse Slovaki Vabariigiga.

49. Määruse (EÜ) nr 864/2007<sup>25</sup> artikli 28 lõigetes 1 ja 2 on nähtud ette, et see määrus ei piira selliste rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamist, mille osalisteks määruse vastuvõtmise ajal on üks või mitu liikmesriiki ning milles on sätestatud lepinguväliste võlasuhetega seotud kollisiooninormid, samal ajal kui see määrus on ülimuslik konventsioonide suhtes, mis on sõlmitud üksnes kahe või enama liikmesriigi vahel, sellisel määral, mil need konventsioonid käsitlevad selle määrusega reguleeritud küsimusi.

50. Mis puudutab liiklusõnnetusega kaasnevat lepinguvälist tsiviilvastutust, siis 1971. aasta Haagi konventsioonis - mis oli selle määruse andmise hetkel siduv nii liikmesriikide kui kolmandate riikide suhtes - toodud kollisiooninormid peavad olema selle määruse sätete suhtes ülimuslikud kõikides riikides, mis on selle konventsiooni ratifitseerinud, nagu see on konkreetselt Slovaki Vabariigiga.<sup>26</sup>

51. 1971. aasta Haagi konventsiooni artikli 3 järgi kohaldatakse selles valdkonnas<sup>27</sup> põhimõtteliselt selle riigi siseriiklikku õigust, mille territooriumil õnnetus juhtus. Näiteks kohtuasjas Haasová leiab Slovaki kohus, kes eelotsusetaotluse esitas, õigesti, et selle sätte alusel tuleb kohaldatavaks tunnistada Tšehhi õigus.<sup>28</sup> Meenutan, et erandid *lex loci delicti* kohaldamisest sõiduki registreerimise riigi kasuks on nähtud ette konventsiooni artiklis 4. Eelkõige selle artikli punktis b on kirjeldatud juhtumit, mil õnnetuses osalesid erinevad sõidukid ja kõik on registreeritud samas riigis. Näib siiski, et see viimane tingimus ei ole põhikohtuasjas täidetud.<sup>29</sup>

24 — Vt eelkõige uuringud võrdleva õiguse alal, millele on viidanud järgmises teoses: Lambert-Faivre, Y., ja Leveneur, L., *Droit des assurances*, Dalloz, Pariis, 12. trükk., 2005, lk 511, märkus 1.

25 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. juuli 2007. aasta määrus (EÜ) nr 864/2007 lepinguväliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta („Rooma II”) (ELT L 199, lk 40).

26 — Selle konventsiooni ratifitseeris Tšehhoslovakkia. Tšehhi Vabariik ja Slovaki Vabariik teatasid 28. jaanuaril 1993 ja 15. märtsil 1993, et nad peavad konventsiooni enda suhtes siduvaks – sealhulgas Tšehhoslovakkia reservatsioonide ja deklaratsioonide – alates 1. jaanuarist 1993, mil see riik jagati.

27 — Konventsiooni artiklis 8 on täpsustatud valdkondi, mida kohaldatavaks tunnistatud õigus hõlmab: eelkõige vastutuse kohaldamise tingimuste ja ulatuse, hüvitatava kahju olemasolu ja laadi, hüvitise saamise õiguse ülemineku võimaluse ja nende isikute kindlaksmääramist, kellel on õigus isiklikult kantud kahju hüvitamisele.

28 — Täpsustan, et eelotsusetaotluse esitanud Slovaki kohus on märkinud, et 1971. aasta Haagi konventsiooni artikli 3 alusel tuleb kohaldada Tšehhi Vabariigi materiaalõigust, võttes arvesse asjaolu, et isikukahju tekkis 7. augustil 2008 ja seoses auto liiklemisega Tšehhi Vabariigi territooriumil.

29 — Eelotsusetaotluse esitanud kohus on täpsustanud, et õnnetuse põhjustanud sõiduk oli registreeritud Slovakkias, samal ajal kui otsa sõitis ta Tšehhi Vabariigis registreeritud sõidukile.

52. Tuleb täpsustada, et need kaalutlused Tšehhi õiguse kohaldamisest kõnesoleva õnnetusega kaasnenud lepinguvälise tsiviilvastutuse suhtes ei ütle midagi õiguse kohta, mis peab reguleerima liikluskindlustuslepingust tulenevaid õigusi ja kohustusi olukorras, milles on tegemist kollisiooniga.<sup>30</sup>

*B. Kaudse kannatanu mittevaralise kahju hüvitamise kuulumine mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse kohaldamisalasse (esimesed küsimused kohtuasjades Haasová ja Drozdovs)*

53. Kohtuasjas Haasová küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt Euroopa Kohtult, kas esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 ja kolmanda direktiivi artiklit 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus siseriiklik õigusnorm, mille tulemusena ei ole liiklusõnnetuse ohvri lähedaste mittevaralise kahju rahaline hüvitamine kaetud kohustusliku kindlustuse lepinguga, mille on sõlminud isik, kelle vastutust kohaldatakse.

54. Kohtuasjas Drozdovs esitatud esimene eelotsuse küsimus on lähedane, kusjuures tuleb meenutada, et see on esitatud sarnastel faktilistel asjaoludel,<sup>31</sup> kuigi viidatud õigusnormid ja kasutatud sõnastus ei ole täpselt samad, sest eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib teada, kas esimese direktiivi artiklit 3 ja teise direktiivi artikli 1 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et isikukahju kohustuslik hüvitamine hõlmab ka siseriiklikus õiguses ette nähtud mittevaralist kahju.

55. Arvestades, et need küsimused on sisuliselt lähedased, käsitletakse neid käesolevas ettepanekus koos, mille tõttu on väljapakutud tõlgenduses nii esimese, teise kui ka kolmanda direktiivi sätteid käsitletud koostoimes.

56. Arvamused, mida Euroopa Kohtule esitatud seisukohtades selles osas väljendati, on lahknevad. Vitālijs Drozdovsi eestkostja ja komisjon arvavad, et nende õigusnormide kohaselt peab mittevaraline kahju, mida kandis isik, kelle lähedane hukkus liiklusõnnetuses, olema nendes õigusaktides ette nähtud kohustusliku tsiviilvastutuskindlustusega kaetud – vastupidi Baltikumile ja menetluse astunud valitsustele, st Slovaki, Saksamaa ja Eesti valitsusele kohtuasjas Haasová, ning Läti, Saksamaa ja Leedu valitsusele kohtuasjas Drozdovs.

57. Kui vastuse mõne elemendi võib kergesti tuletada eespool viidatud kohtupraktikast, siis tõstatatud probleemi kaht aspekti on vähem käsitletud ja neid tuleb minu arvates eraldi analüüsida. Tegemist on esiteks mittevaralise kahju kaasamisega nendes direktiivides ette nähtud kohustusliku kindlustuse süsteemi ja teiseks selle kaasamise laiendamisega isikutele, kes ise ei osalenud liiklusõnnetuses, millega see kahju neile põhjustati.

30 — See õigus tuleb kindlaks määrata nõukogu 22. juuni 1988. aasta teise direktiivi 88/357/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega nähakse ette sätted teenuste osutamise vabaduse tegeliku kasutamise hõlbustamiseks ja muudetakse direktiivi 73/239/EMÜ (EÜT L 172, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 198), artikli 7 alusel või pärast 17. detsembrist 2009 sõlmitud lepingute puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta määruse (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta („Rooma I”) (ELT L 177, lk 6) artikli 7 alusel.

31 — Mõlema põhikohtuasja ese on selle mittevaralise kahju hüvitamine, mille põhjustas hukkumine autoõnnetuses: kohtuasjas Haasová hukkus mees, kelle abikaasa ja tütar nõuavad niisuguse kahju hüvitamist, ning kohtuasjas Drozdovs hukkus abielupaar, kelle laps on esitanud sama nõude, kusjuures tuleb täpsustada, et need kaebajad ei osalenud isiklikult asjaomases õnnetuses.

## 1. Kohtupraktikast tuletatud üldised kaalutlused

58. Märgin kohe, et käesolevas kohtuasjas tuleb minu arvates viidata mitte ainult Euroopa Liidu Kohtu praktikale, vaid ka Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni Kohtu<sup>32</sup> (edaspidi „EFTA Kohus”) praktikale, mille hulgast üks otsus<sup>33</sup> (edaspidi „EFTA Kohtu otsus Nguyen”) – millele pooled ja menetlusse astujad on laialdaselt viidanud – käsitleb siin vaadeldavaid probleeme.<sup>34</sup>

59. Nagu Euroopa Kohus on korduvalt rõhutanud, on esimese, teise ja kolmanda direktiivi preambulites märgitud, et nendega soovitakse ühelt poolt<sup>35</sup> kindlustada Euroopa Liidu territooriumil põhiasukohta omavate mootorsõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine ning teiselt poolt<sup>36</sup> tagada nende sõidukite poolt põhjustatud õnnetustes kannatanutele samalaadne kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimus,<sup>37</sup> et ühisturg konkreetsemalt ellu viia.

60. Euroopa Kohus on nendest põhjendustest järeldanud, et esimene direktiiv, mida täpsustavad ja täiendavad teine ja kolmas direktiiv, kohustab liikmesriike tagama, et liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate mootorsõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega, ning selles on täpsustatud eelkõige kahju liigid ja kolmandad isikud, mis või kes peavad olema selle kindlustusega kaetud.<sup>38</sup>

61. Ta on siiski meenutanud, et kohustus tagada tsiviilvastutuskindlustuse kindlustuskaitse mootorsõidukitega kolmandate isikutele tekitatud kahju puhul seisab lahus sellest, mis ulatuses neile isikutele hüvitatakse tekitatud kahju kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel. Esimene neist tagatakse ja määratletakse liidu õigusnormidega, teist reguleerib peamiselt aga siseriiklik õigus.<sup>39</sup>

62. Selles küsimuses on Euroopa Kohus juba varem otsustanud, et esimese, teise ja kolmanda direktiivi eesmärgist ning samuti direktiivide sõnastusest tuleneb, et nende õigusaktidega ei soovita ühtlustada liikmesriikide tsiviilvastutussüsteeme ja et kehtiva liidu õiguse kohaselt on liikmesriikidel õigus liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahjule kohaldatav tsiviilvastutuse süsteem ise kindlaks määrata.<sup>40</sup>

63. Ta on täpsustanud, et siiski lasub liikmesriikidel kohustus tagada, et siseriikliku õiguse alusel kohaldatav mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mille tingimused vastavad kolme eespool mainitud direktiivi nõuetele.<sup>41</sup>

64. Lõpuks ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, et liikmesriigid peavad kasutama oma pädevust selles valdkonnas liidu õigust järgides ning et esimese, teise ja kolmanda direktiivi kasulikku mõju ei saa piirata siseriiklikud sätted, mis käsitlevad liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist.<sup>42</sup>

32 — Vastavalt Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) õiguses ette nähtud ühtlustamise nõudele.

33 — EFTA Kohtu 20. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas E-8/07: Celina Nguyen vs. Norra riik. Kohtuotsus on kättesaadav veebilehel [www.eftacourt.lu](http://www.eftacourt.lu). Kohtuotsuse kokkuvõtte avaldati Euroopa Liidu Teatajas (ELT 2008, C 263, lk 4).

34 — See kohtuotsus puudutab 2. mai 1992. aasta Euroopa Majanduspiirkonna lepingu (EÜT 1994, L 1, lk 3; ELT eriväljaanne 11/52, lk 3) tõlgendamist ja konkreetselt mittevaralise kahju hüvitamise kaasamist niisuguste õigusaktide kohaldamisalasse, millele on viidatud selle lepingu IX lisas ning milleks on esimene, teine ja kolmas direktiiv mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse kohta.

35 — Vt konkreetsemalt esimese direktiivi põhjendused 1-3.

36 — Vt teise direktiivi põhjendus 5 ja kolmanda direktiivi põhjendus 4.

37 — 30. juuni 2005. aasta otsus kohtuasjas C-537/03: Candolin jt (EKL 2005, lk I-5745, punkt 17) ja eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida (punkt 26 ja kõik seal viidatud kohtuotsused). Vt ka EFTA Kohtu otsus Nguyen (punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).

38 — Eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida (punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).

39 — Eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida (punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).

40 — 14. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-348/98: Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira (EKL 2000, lk I-6711, punkt 23) ja eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida (punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt selle kohta ka EFTA Kohtu otsus Nguyen (punkt 24).

41 — 19. aprilli 2007. aasta otsus kohasjas C-356/05: Farrell (EKL 2007 ja seal viidatud kohtupraktika) ja eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida (punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt ka EFTA Kohtu otsus Nguyen (punkt 25).

42 — Eespool viidatud kohtuotsused Candolin jt (punktid 27 ja 28) ja Marques Almeida (punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt ka EFTA Kohtu otsus Nguyen (punkt 24).

65. Tagapool esitatud põhjustel võetaks nendelt direktiividelt minu arvates nende kasulik mõju, kui õigust niisuguse kahju hüvitamisele nagu põhikohtuasjas vaadeldav<sup>43</sup> mõjutaksid siseriiklikud kindlustuse valdkonnas kehtestatud õigusnormid, millega piiratakse mootorsõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuse kaetust kindlustusega. See ei oleks nii aga siis, kui kõnesolev õigus hüvitisele oleks piiratud mitte kindlustust käsitlevate õigusnormide, vaid liiklusõnnetuste suhtes kohaldatavat siseriiklikku tsiviilvastutuse korda käsitlevate õigusnormidega.<sup>44</sup>

2. Mittevaralise kahju hõlmatus esimeses, teises ja kolmandas direktiivis ette nähtud kohustusliku kindlustuse süsteemiga

66. EFTA Kohus pidi oma eespool viidatud kohtuotsuses Nguyen vastama küsimusele, kas esimese, teise ja kolmanda direktiiviga on kooskõlas siseriiklikud, antud juhul Norra õigusaktid,<sup>45</sup> millega mittevaralise kahju hüvitamine<sup>46</sup> („valu ja kannatused” ehk *pretium doloris*) on jäetud siseriiklikust kohustusliku kindlustuse süsteemist välja. Ta tõlgendas neid direktiive nii, et niisugune väljajätmine ei ole nende direktiividega kooskõlas, sest mittevaralise kahju hüvitamine on tsiviilvastutuse vorm.<sup>47</sup>

67. EFTA Kohus põhjendas seda otsust mitte üksnes eespool viidatud kohtupraktika pretsedentidest tuletatud üldiste kaalutlustega, vaid ka järgmiste põhjendustega, mis mind samuti igas suhtes veenavad.

68. Esiteks märkis see kohus õigesti, et nendes direktiivides ei ole ühtegi sätet, millega jäetakse mittevaralise kahju hüvitamine sõnaselgelt nende kohaldamisalast välja. Ta tähendas selle kohta, et esimese direktiivi artikli 1 punktis 2, milles on määratletud mõiste „kannatanu”, on viidatud „isik[ule], kellel on õigus saada hüvitist seoses sõidukite põhjustatud kaotuse või kahjuga”. Teise direktiivi artikli 1 lõikes 1 ja kolmanda direktiivi artiklis 1 on konkreetselt mainitud „isikukahju”, mis ingliskeelses versioonis on *personal injuries*,<sup>48</sup> määrates kindlaks, mis peab olema kohustusliku kindlustusega kaetud. EFTA Kohus leidis, et eespool toodud sõnastus hõlmab igat liiki kahju, ükskõik kas tegemist on varalise või mittevaralise kahjuga, ega kinnita seega väidet, et see viimane kahju ei kuulu nende direktiivide kohaldamisalasse.<sup>49</sup>

69. Ta järeldab eelnevast, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 koostoimes teise direktiivi artikli 1 lõigetega 1 ja 2 ning kolmanda direktiivi artikliga 1 tuleb tõlgendada nii, et need hõlmavad ühteaegu varalist ja mittevaralist kahju, sealhulgas hingelist valu ja kannatusi. Teistsugune tõlgendus oleks vastuolus nende direktiivide eesmärgiga, milleks on tagada vaba liikumine ja saavutada kannatanute samalaadne kohtlemine, sõltumata kohast EMP territooriumil, kus õnnetused aset leiavad.<sup>50</sup>

43 — St mittevaraline kahju, mida kandsid isikud, kes on liiklusõnnetuses, milles hukkus nende lähedane inimene, kaudsed kannatanud.

44 — Eespool viidatud kohtuotsuse Marques Almeida punktis 34 j j tegi Euroopa Kohus selles osas selget vahet ja tuvastas, et põhikohtuasjas vaadeldavad siseriiklikud õigusaktid, millega reguleeriti hüvitamist, milleks on kohustatud kindlustatu tsiviilvastutuse korras, mitte hüvitamist, milleks võib olla kohustatud kindlustusandja, ei ole liidu õigusega vastuolus, sest ei kahjusta liidu õiguses ette nähtud tagatist, et mootorsõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus, mis on kindlaks määratud kohaldatava siseriikliku õiguse alusel, on kaetud kindlustusega, mis on vastavuses esimese, teise ja kolmanda direktiiviga.

45 — EFTA Kohtu otsus Nguyen (punktid 7 ja 11).

46 — Kohtuotsuse originaaltekstis, mis on inglise keeles, kasutas EFTA Kohus kõnesoleva kahju kohta terminit *non economic injury*, kuid mina valisin selle teise väljendi seetõttu, et see on neutraalsem, ja ka ühtluse huvides eelnevaga.

47 — EFTA Kohtu otsus Nguyen (punkt 29).

48 — Rõhutan kohe, et see väljend on väga erinev prantsuse ja inglise keeles, mis on menetluskeel EFTA Kohtus: esimene näib olevat kitsama tähendusega kui teine.

49 — EFTA Kohtu otsus Nguyen (punkt 26).

50 — *Ibidem* (punkt 27).

70. EFTA Kohus lisas õigesti, et niisugune hüvitamine nagu põhikohtuasjas vaadeldav annab juba oma olemuselt isikule õiguse saada teiselt isikult hüvitist ja kujutab endast seega tsiviilvastutuse vormi. Ka ilmneb eespool viidatud kohtupraktikast,<sup>51</sup> et kõnesolevate direktiividega ei püüta teha kohustuslikuks kindlaid vastutusvorme, vaid nendes on nõutud, et igasugune mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, ükskõik kas see vastutus tuleneb veast või riskist. Ükskõik milline teistsugune tõlgendus võtaks esimese direktiivi artikli 3 lõikelt 1 niisugusena, nagu seda on täiendatud ja muudetud teise ja kolmanda direktiiviga, selle kasuliku mõju, milleks on kaitsta liiklusõnnetustes kannatada saanud isikuid kohustusliku tsiviilvastutuskindlustusega.<sup>52</sup>

71. Minu arvates tuleb kohtuasjades Haasová ja Drozdovs esitatud küsimustele vastata samamoodi, võttes arvesse nii kõnesolevate direktiivide sõnastust kui ka eesmärke ja kasulikke mõju; tuleb seega otsustada, et mittevahalise kahju hüvitamine kuulub mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse süsteemi, mis on esimese, teise ja kolmanda direktiiviga ette nähtud.

72. Märgin, et kohtuasjas Drozdovs küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus konkreetselt, kas „isikukahju” kohustuslik kindlustamine, mida on nõutud eelkõige teise direktiivi artiklis 1, võib hõlmata mittevahalist kahju. Selles osas rõhutan, et mõiste „isikukahju”, mida on muu hulgas kasutatud<sup>53</sup> teise ja kolmanda direktiivi prantsuskeelses versioonis, ei saa iseenesest olla takistus, mis ei võimalda käsitada seda laiemalt, nagu ma välja pakun.

73. Mitmes teises keeleversioonis valitud väljend<sup>54</sup> võimaldab minu arvates viidata laiemale mõistele, mis ei hõlma mitte ainult kannatanu keha, st füüsilise terviklikkuse kahjustamist, vaid ka igasugust „isiklikku” laadi kahju, teiste sõnadega mittevahalist kahju, mis hõlmab nii füüsilisi kui ka hingelisi kannatusi.<sup>55</sup> Mulle näib, et see peab tulenema esiteks seda liiki kahju ja „varalise kahju”, s.o asjaomase isiku asjadele ja varale põhjustatud kahju vastandamisest teise direktiivi artiklis 1<sup>56</sup> ning teiseks soovist tugevdada kannatanute kaitset, mis on selle artikli arengut selgelt iseloomustanud.<sup>57</sup>

74. Vastuse esimese elemendi leiab seega üsna kergesti, tingimusel et Euroopa Kohus soostub – nagu ma soovitan – järgima oma varasemas praktikas välja joonistunud mustrit ja nõustub arutluskäiguga, mille esitas EFTA Kohus oma eespool viidatud kohtuotsuses Nguyen.

75. Siiski tuleb märkida, et kuigi kohtupraktika pretsedentidest tuleneb minu arvates, et kõnesolevate direktiivide sätteid tuleb tõlgendada nii, et nendes ette nähtud mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus peab katma mittevahalise kahju, mida kandis liiklusõnnetusse sattunud isik – nagu see oli kohtuasjas, milles tehti kohtuotsus Nguyen<sup>58</sup> –, on siiski veel vaja teha kindlaks, kas niisugune lähenemine on õige ka kannatanute puhul, kes õnnetuses otseselt ei osalenud, nagu see on vaidlustes, mille tulemusena algatati kohtuasjad Haasová ja Drozdovs.

51 — Selles osas viitab EFTA Kohus muu hulgas eespool viidatud kohtuotsusele Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira ning 24. juuli 2003. aasta otsusele kohtuasjas C-166/02: Messejana Viegas (EKL 2003, lk I-7871, punktid 21 ja 22).

52 — EFTA Kohtu otsus Nguyen (punkt 28).

53 — Vt ka kreeka- (*σωματικές βλάβες*), hispaania- (*daños corporales*), hollandi- (*lichamelijk letsel*) ja portugali keelne versioon (*danos corporais*).

54 — Vt eelkõige väljendid *personskade*, *Personenschäden*, *personal injury*, *danni alle persone*, *henkilövahingot* ja *personskador*, mida on kasutatud vastavalt taani-, saksa-, inglisi-, itaalia-, soome- ja rootsikeelses versioonis.

55 — Pealegi ei ole neid termineid mõistetud kitsendavalt isegi Prantsusmaa õiguses, sest „kaudsete kannatanute mittevahaline kahju otsese kannatanu surma korral” on isikukahjude nomenklatuuris, mis pakuti välja 2005. aasta juulis selle nomenklatuuri J-P. Dintilhaci juhtimisel välja töötanud tööühma aruandes (mis on kättesaadav prantsuskeelsete dokumentide veebilehel <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000217/0000.pdf>), toodud „kaudsete kannatanute *isikukahju*” (kohtujuristi kursiiv) hulgas.

56 — Teise direktiivi tekkeloo analüüs näitab, et komisjoni esialgses ettepanekus (mis esitati 7. augustil 1980, EÜT C 214, lk 9) ei olnud varalise ja isikukahju vahel loodud dihhotoomiat, selles oli nende suhtes ette nähtud sama kord; see dihhotoomia tuleneb Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamusest, mis töötati välja 25. ja 26. veebruaril 1981 (EÜT C 138, lk 15, punkt 2.2) ja milles oli rõhutatud, et isikukahju hüvitamine „on ühiskondlikkus plaanis olulisem” kui varalise kahju hüvitamine.

57 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 91.

58 — EFTA Kohtu otsuses Nguyen (punkt 2) on märgitud, et kaebaja kaotas liiklusõnnetuses mehe ja kaks last ning et ta ise sai ainult kergeid kehavigastusi, kuid kannatas pärast õnnetust psüühiliste häirete all.

### 3. Mittevaralise kahju hõlmatus laiendamise liiklusõnnetuse kaudsetele ohvritele

76. Põhikohtuasjades kandsid mittevaralist kahju, millele kaebuse esitajad tuginevad, isikud, kes ise kõnesolevates õnnetustes ei osalenud, st otseste ohvri naine ja tütar kohtuasjas Haasová, ning otseste ohvrite laps kohtuasjas Drozdovs. Inimese surm, eriti niisugustel asjaoludel, toob kindlasti kaasa järske muutusi elustiilis ja viib isikud, kes talle tõesti lähedased olid, hingelisest tasakaalust välja. Et teha kindlaks, kas niisugune kahju võib kuuluda eelotsuse küsimustes viidatud direktiivisätete kohaldamisalasse, tuleb minu arvates üle võtta eespool valitud hindamistegurid, järgides korruga sõnasõnalist, teleoloogilist ja nende õigusnormide kasulikul mõjul põhinevat tõlgendust.

77. Esiteks ei võimalda asjakohaste õigusnormide sõnastuse analüüs kõnesoleva kahju hüvitamist esimeses, teises ja kolmandas direktiivis ette nähtud tsiviilvastutuskindlustuse kohaldamisalast välja jätta. Esimese direktiivi artikli 1 punktis 2 toodud mõiste „kannatanu” määratlus on piisavalt lai, et hõlmata kaudseid kannatanuid; on kehtestatud ainult tingimus, et neil peab olema kohaldatavate siseriiklike õigusnormide järgi „õigus saada hüvitist seoses sõidukite põhjustatud kaotuse või kahjuga”.

78. Kolmanda direktiivi artiklis 1, millega heideti kõrvale varasemates õigusaktides kasutatud terminoloogia,<sup>59</sup> on tõesti nimetatud „kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastusi”, mis võib viia mõttele, et kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus ei peaks hõlmama isikut, kes õnnetuses ei osalenud. Seda õigusnormi tuleb siiski tõlgendada, lähtudes selle direktiivi põhjendustest 4 ja 5, millest ilmneb, et kannatanuteks, keda liidu õiguse kaitsesätted puudutavad, ei ole üksnes sõitjad, kes näivad moodustavat ainult kõikide nende kolmandate isikute ühe konkreetse kategooria, keda õnnetuse põhjustanud sõiduki omaniku kindlustus hõlmab.<sup>60</sup> See artikkel selgitab kohustusliku kindlustusega pakutava tagatise kohaldamisala *ratione personae* ega piira seda kohaldamisala sugugi selles nimetatud sõitjatega.<sup>61</sup> Niisugust analüüsi kinnitab kõnesolevas valdkonnas toimunud areng.<sup>62</sup>

79. Teiseks peab nende isikute mittevaraline kahju, keda liiklusõnnetus on kaudselt kahjustanud, olema tsiviilvastutuskindlustusega kaetud esimese, teise ja kolmanda direktiivi eesmärkide põhjal, milleks on soodustada liikumisvabadusi ja tagada kannatanutele samalaadne kohtlemine sõltumata liikmesriigist, kus neile kahju põhjustanud õnnetus toimus.<sup>63</sup> Kui esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 1 lõikeid 1 ja 2 ning kolmanda direktiivi artiklit 1 tõlgendada teistmoodi, sõltuvad need isikud kindlustuse valdkonnas siseriiklike õigusnormide juhuslikkusest, sest nende sisu võib olla erinevates õnnetusepaikades erinev, kui liidu õiguses ei ole nähtud ette ühtlustamist.

80. Kolmandaks ilmneb eespool viidatud väljakujunenud kohtupraktikast,<sup>64</sup> et esimese, teise ja kolmanda direktiiviga ei püüta liikmesriikides kehtivaid mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse kordi ühtlustada, kuid need kohustavad liikmesriike siiski tagama, et siseriikliku õiguse järgi kohaldatav tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mis on nende direktiivide sätetega kooskõlas. Sellest järeldub seega, et õigus kahju hüvitamisele on tagatud kindlustatu tsiviilvastutusega, mis tuleneb kohaldatavast siseriiklikust õigusest,<sup>65</sup> selle suhtes tuleb kohaldada nendes direktiivides ette nähtud kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse katet.

59 — Ei esimeses ega teises direktiivis ei ole terminit „sõitja”.

60 — Kolmanda direktiivi põhjenduse 4 kohaselt on liidu õiguses pakutav kaitse tagatud kõigile „mootorsõidukitega toimunud õnnetustes kannatanutele”. Sama direktiivi põhjenduses 5 rõhutavad sõnad „eelkõige” ja „eriti”, et mootorsõidukites sõitjaid peetakse üheks „kategooriaks” teiste „võimalike kannatanute” hulgas ning et nendele sõitjatele tuleb osutada nende kaitsetuse tõttu erilist tähelepanu.

61 — Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee leidis oma 26. aprilli 1989. aasta arvamuse kolmanda direktiivi ettepaneku kohta (EÜT C 159, lk 7) punktis 1.2, et sõitjad peavad olema tsiviilvastutuskindlustusega kaetud seepärast, et sel ajal ei olnud see mõnes liikmesriigis kohustuslik.

62 — Eelkõige kolmanda direktiivi artiklis 1a, mis lisati sellesse direktiiviga 2005/14, on täpsustatud, et teisedki kannatanute kategooriad, näiteks jalakäijad, jalgratturid ja muud mootori jõuta liikujad peaksid olema tsiviilvastutuskindlustusega kaetud, kui neil on „õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele”.

63 — Vt eespool viidatud väljakujunenud kohtupraktika (eelkõige eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida, punkt 26), milles on viidatud nende direktiivide preambulitele.

64 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 59 jj.

65 — Tuleb meenutada, et kannatanu õigus hüvitisele kindlustatu tsiviilvastutuse raames ja selle õiguse ulatus määratakse kindlaks siseriikliku, mitte liidu õigusega (vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida, punkt 35).

81. Märgin, et õigust selle mittevaralise kahju hüvitamisele, mida põhjustas lähedase inimese kaotus liiklusõnnetuses, on tunnustatud paljude liikmesriikide õiguskordades,<sup>66</sup> kuigi selle õiguse kasutamine võib olla lihtsam või raskem, sest mitmes liikmesriigis on see hüvitise saamise võimalus olemas üksnes erandlikel asjaoludel,<sup>67</sup> samas kui teistes on nähtud ette kergem töendamiskoormis.<sup>68</sup> Et liikmesriikide seadusandjatele on tsiviilvastutuse valdkonnas jäetud pädevus, peavad nad tegema kindlaks, kas õigust niisuguse kahju hüvitamisele põhimõtteliselt tunnustatakse, ja kui tunnustatakse, siis missugustel tingimustel. Eelkõige on nende hinnata see, kas tegemist on õigusega, mis on kaudsel kannatanul, või õigusega, mis tuleneb hukkunud isiku õigusest.

82. Vastavalt kohtupraktikale<sup>69</sup> peavad liikmesriigid seda pädevust kasutama siiski nii, et järgitakse liidu õigust ning eelkõige kaitstakse esimese, teise ja kolmanda direktiivi kasulikku mõju. Minu meelest kahjustatakse seda mõju aga tunduvalt, kui niisuguseid liiklusõnnetuste kaudseid ohvreid nagu põhikohtuasjades oleks lubatud kohustusliku tsiviilvastutuskindlustusega kaitsmata jätta, samal ajal kui nende puhul kohaldatakse selgelt kindlustatu vastutust.

83. Kõikidest nendest kaalutlustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 1 lõikeid 1 ja 2 ning kolmanda direktiivi artiklit 1 tuleb tõlgendada nii, et kui kohaldatavas siseriiklikus õiguses kohaldatakse sellise isiku mittevaralise kahju puhul, kelle lähedane hukkus liiklusõnnetuses, kindlustatu tsiviilvastutust, peab niisugune hüvitamine olema nendes direktiivides ette nähtud kohustusliku kindlustuse meetmega kaetud.

*C. Kas liikmesriikidel ei ole võimalust kehtestada kindlustushüvitise maksimaalseid piirmääri, mis jäävad alla liidu õiguses ette nähtud minimaalsete hüvitamise piirmäärade (teine küsimus kohtuasjas Drozdovs)?*

#### 1. Esitatud küsimuse sisu

84. Kohtuasjas Drozdovs esitab eelotsusetaotluse esitanud kohus veel teisegi, täiendava eelotsuse küsimuse juhuks, kui Euroopa Kohus peaks tema esimesele küsimusele vastama jaatavalt, st nii, et esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 ning teise direktiivi artikli 1 lõigetes 1 ja 2 ette nähtud kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus katab ka niisuguse mittevaralise kahju hüvitamise, millele tugineb kassatsioonkaebuse esitaja põhikohtuasjas.

85. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib sisuliselt, kas viidatud artiklitega on vastuolus siseriiklik õigusnorm, milles on kindlustusandjapoolse mittevaralise kahju hüvitamise raames ette nähtud maksimaalmäär, mis jääb esiteks selgelt alla teise direktiiviga ette nähtud kohustuslike minimaalsete hüvitamise piirmäärade ja teiseks siseriiklikus õiguses kindlaks määratud kindlustusandjate vastutuse piirmäärade.

66 — Nii on see eelkõige Bulgaarias, Saksamaal, Eestis, Iirimaa, Hispaanias, Prantsusmaal, Itaalias, Küprosel, Lätis, Poolas, Sloveenias, Rootsis ja Ühendkuningriigis.

67 — Saksamaal hüvitatakse kahju ainult siis, kui see ületab „normaalsed” reaktsioonid ja ebamugavused, mis nendel asjaoludel aset leidnud surmaga kaasnevad. Eestis on hüvitamine õigustatud peamiselt siis, kui lähedane nägi õnnetust pealt. Ühendkuningriigis on kohtupraktikas sedastatud kumulatiivsed tingimused, milleks on šokist tingitud psühhiaatiline haigus, emotsionaalne side kannatanuga, hüvitise saaja tihes seos õnnetusega ja õnnetuse vahetust tajumisest põhjustatud šokk.

68 — Rootsis saab kaudne kannatanu automaatselt hüvitist ühe aasta jooksul pärast lähedase inimese surma. Aasta möödudes peab ta seda, et kannatused jätkuvad, töendama arstitõendite esitamisega.

69 — Vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida (punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

86. Eelotsusetaotlusest ilmneb nimelt, et küsimusega palutakse Euroopa Kohtul otsustada, kas niisuguse mittevaralise kahju puhul, mida kandis Vitālijs Drozdovs, on Läti dekreedid nr 331 paragrahvis 7 ette nähtud maksimaalmäär vastuvõetav,<sup>70</sup> võttes arvesse mitte üksnes teise direktiivi artikli 1 lõikes 2 kindlaks määratud minimaalseid hüvitamise piirmäärasid,<sup>71</sup> vaid ka määra, mis on täpsustatud selle direktiivi üle võtnud Läti kohustusliku kindlustuse seaduse paragrahvi 15 lõike 1 esimeses lõigus.<sup>72</sup>

87. Eelotsusetaotluse see viimane osa peegeldab kassatsioonkaebuse väiteid, mille esitas Vitālijs Drozdovsi eestkostja, kes kinnitab eelkõige, et Läti dekreedid nr 331 ette nähtud maksimaalmäär on naeruväärselt madal ja vastuolus Läti kohustusliku kindlustuse seadusega, mida selle dekreediga ellu viiakse.<sup>73</sup> Euroopa Kohus ei ole siiski pädev tegema otsust siseriiklike õigusnormide põhiseadusele vastavuse või õiguspärasuse kohta, eelkõige välja selgitama, kas siseriiklikud määrused on kooskõlas siseriiklike seadustega. Küsimuse seda aspekti seega ei analüüsita.

## 2. Teise direktiiviga kehtestatud tsiviilvastutuse katte minimaalsete piirmäärade siduvus

88. Nii Vitālijs Drozdovsi eestkostja kui ka komisjon arvavad, et esimese direktiivi artikkel 3 ja teise direktiivi artikkel 1 ei võimalda liikmesriigil piirata kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse raames mittevaralise kahju eest makstavat hüvitist summale, mis jääb alla nendes õigusaktides kindlaks määratud kindlustusandja vastutuse minimaalse piirmäära. Märgin kohe, et olen selle seisukohaga nõus ja seda järgmistel põhjustel.

89. Augstākās tiesas Senātsi teises küsimuses viidatud liidu õigusnormide päritolu, tekkelugu ja areng annavad palju teavet, mis võimaldab neid tõlgendada.

90. Nagu Euroopa Kohus on juba rõhutanud, jäeti esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 esimese redaktsiooni lõpus kohustusliku tsiviilvastutuskindlustusega kaetud kahju ja selle vastutuse korra kindlaksmääramine liikmesriikide hooleks.<sup>74</sup> Teise direktiivi põhjenduse 3 kohaselt kehtestati teise direktiivi artikliga 1 nõue, et varaline kahju ja isikukahju peavad olema kaetud kehtestatud minimaalsete piirmäärade ulatuses, tsiviilvastutuse vallas selleks, et vähendada erinevusi kindlustuskohustuse ulatuse osas liikmesriikide õigusaktide vahel, sest need piirmäärad tagavad liiklusõnnetuse ohvritele minimaalse kaitsetaseme.<sup>75</sup>

91. Teise direktiivi vastuvõtmisele eelnenud tööde analüüsimine näitab, et selle artikli 1 lõige 2, millega on kehtestatud minimaalsed hüvitamise piirmäärad, oli üks õigusnorme, mida esialgses õigusloomeprotsessis kõige rohkem muudeti.<sup>76</sup> Nii oli see ka selle direktiivi üksteisele järgnevate läbivaatamiste puhul,<sup>77</sup> kusjuures tuleb täpsustada, et mina arvan, et neid hilisemaid õigusakte tuleb

70 — Selles paragrahvis on nähtud ette, et hüvitist, mida kindlustusandja maksab hingelise valu ja kannatuste eest, mida tuntakse eelkõige perekonna ülalpidaja surma tõttu, makstakse kindlas summas 100 latti, s.o umbes 143 eurot taotleja ja hukkunud isiku kohta.

71 — Kõnesolevad piirmäärad, mida on meenutatud käesoleva ettepaneku punktis 13, on nüüd toodud direktiivi 2009/103 artiklis 9.

72 — Selle seadusega määrati isikukahju kindlustusandjapoolse hüvitamise raames kindlustusandja vastutuse maksimaalmääraks 250 000 latti, s.o umbes 357 283 eurot.

73 — Läti kohustusliku kindlustuse seaduse paragrahvi 19 lõikes 3 oli nähtud ette, et isikule tekitatud varalise ja mittevaralise kahju korral makstava kindlustushüvitise summa ja selle arvutamise meetodi määrab kindlaks ministrite nõukogu.

74 — 28. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-129/94: Ruiz Bernáldez (EKL 1996, lk I-1829, punkt 15).

75 — Vt eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira (punkt 26) ning selles kohtuasjas esitatud kohtujurist Cosmase ettepaneku punktid 8 ja 9.

76 — See selgub eespool viidatud komisjoni 7. augusti 1980. aasta esialgse ettepaneku, eespool viidatud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 25. ja 26. veebruari 1981. aasta arvamuse, Euroopa Parlamendi 14. oktoobril 1981 välja pakutud muudatusettepanekute (EÜT C 287, lk 44) ja komisjoni 3. märtsil 1982 esitatud selle ettepaneku muudatuse (EÜT C 78, lk 17) võrdlemisel.

77 — Kui võeti vastu direktiiv 2005/14, tõsteti neid piirmäärasid ja neile lisati perioodilise läbivaatamise nõue, et vältida minimaalse hüvitamise piirmäära vähenemist. Vt ka direktiivi 2009/13 artikkel 9 ja komisjoni teatis liikluskindlustuse direktiivis 2009/103 sätestatud teatavate summade kohandamise kohta vastavalt inflatsioonile (ELT 2010, C 332, lk 1).

võtta arvesse,<sup>78</sup> mis puudutab neis peegelduvat suunda, kuigi nende sätted ei ole kohtuasjas Drozdovs *ratione temporis* kohaldatavad. Kõik need asjaolud näitavad, et Euroopa Liidu seadusandja on teise direktiivi artiklile 1 pööranud erilist tähelepanu. Lisaks annab selle õigusnormi arenemine selles sätestatud nõuete järkjärgulise tugevnemise suunas tunnistust aina kasvavast soovist kannatanuid kaitsta. Nagu seadusandja on sõnaselgelt rõhutanud, „[l]iikmesriikide kohustus tagada kindlustuskaitse vähemalt teatavate minimaalsete hüvitamise piirmäärade osas on oluliseks teguriks” selle eesmärgi saavutamisel.<sup>79</sup>

92. Seda lähenemist järgides on Euroopa Kohus selgelt otsustanud, et teise direktiivi artikli 1 lõikega 2 on vastuolus siseriiklikud õigusaktid, milles on nähtud ette maksimaalsed hüvitamise piirmäärad, mis jäävad alla selle artikliga kehtestatud minimaalsete hüvitamise piirmäärade.<sup>80</sup>

93. Oma niisuguste otsuste põhjendamisel on ta väitnud – nagu ma meenutasin juba esimestele eelotsuse küsimustele vastamise raames –, et liikmesriigid on kohustatud tagama, et asjaomase liikmesriigi õiguse kohaselt liiklusõnnetuste suhtes kohaldatav tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mis on kooskõlas esimese, teise ja kolmanda direktiiviga. Et liikmesriigid peavad oma pädevust selles valdkonnas kasutama liidu õigust järgides, tuleb tsiviilvastutuse katmisel kindlustusega järgida teise direktiiviga kehtestatud minimaalseid hüvitamise piirmääri ning ühegi siseriikliku õigusaktiga ei saa sellest tulenevat kaitset seega nendest minimaalsetest piirmääradest madalamate maksimaalsete hüvitamise piirmäärade kehtestamisega piirata.<sup>81</sup>

94. Euroopa Kohus on lisanud, et „ükskõik milline teistsugune tõlgendus võtaks esimese direktiivi artikli 3 lõikelt 1 ja teise direktiivi artikli 1 lõikelt 2 nende kasuliku mõju. Seda mõju, milleks on liiklusõnnetuste ohvrite kaitsmine kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse abil, kahjustataks, kui liikmesriigid võivad selle vastutuse katmise üle kindlustusega vabalt otsustada”.<sup>82</sup>

95. Kõik need kaalutlused on minu arvates ülekantavad niisugustele õigusnormidele, nagu on toodud Läti dekreedis nr 331 ja millega on kehtestatud liiga madal hüvitamise piirmäär eelkõige mittevaralise kahju puhul, mida on põhjustanud perekonna ülalpidaja surm, teades, et nii nende õigusnormide eesmärk kui ka kasulik mõju kohustavad tagama liiklusõnnetuse ohvritele piisava hüvitise, ükskõik missuguses liikmesriigis õnnetus juhtus.<sup>83</sup> Järelikult tuleb Augstākās tiesas Senātsi esitatud teisele küsimusele vastata jaatavalt.

96. Täpsustan, et minu meelest ole mingit tähtsust sellel, kas siseriiklikus õiguses valitud liiga madal tase jääb ainult mõõdukalt või oluliselt alla direktiividega kehtestatud kindlustusandjate vastutuse piirmäära, nagu see kohus oma eelotsuse küsimuses märgib.<sup>84</sup> Piisab sellest, kui minimaalset kaetuse taset ei ole ette nähtud, ja siseriiklik õigusnorm ei ole kooskõlas nende liidu õigusest tulenevate

78 — Ka Euroopa Kohus on järginud seda lähenemist, eelkõige 17. märtsi 2011. aasta otsuses kohtuasjas C-484/09: Carvalho Ferreira Santos (EKL 211, lk I-1821, punkt 45).

79 — Vt direktiivi 2005/14 põhjendus 10 ja direktiivi 2009/103 põhjendus 12.

80 — Vt eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira (punkt 41) ja eespool viidatud kohtumäärus Messejana Viegas (punkt 20) Portugali õigusaktide kohta, millega on kehtestatud niisugused piirmäärad, samal ajal kui õnnetuse põhjustanud sõiduki juhi poolse vea puudumise korral kohaldatakse ainult tsiviilvastutust riski eest.

81 — Euroopa Kohus on märkinud, et ühenduse seadusandja tahtis nõuda igasuguse mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse katmist kindlustusega, kuigi liikmesriigid võivad vabalt kindlaks määrata veast või riskist tuleneva tsiviilvastutuse korra, mida kaasnevate kindlustusjuhtumite suhtes kohaldatakse. Vt eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira (punktid 29 ja 40) ja eespool viidatud kohtumäärus Messejana Viegas (punkt 21).

82 — Eespool viidatud kohtumäärus Messejana Viegas (punkt 22). Vt ka kohtujurist Cosmase ettepaneku punkt 48 kohtuasjas, milles tehti eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira.

83 — Märgin, et direktiivides ette nähtud minimaalsed hüvitamise piirmäärad võivad viia liikmesriikides kohaldatavate tsiviilvastutust käsitlevate õigusnormide teatava faktilise ühtlustamiseni, sest liikmesriigid võivad kalduda oma vastavaid õigusakte kohandama isegi siis, kui neil ei ole selles osas mingit juriidilist kohustust (vt Heiss, H., „Motor vehicle liability insurance between the European directives and national tort law”, *Over grenzen: liber amicorum Herman Cousy*, Intersentia, Antwerpen-Cambridge, 2011, lk 127-136, lk 133).

84 — Neid probleeme ei tohi segi ajada proportsionaalsuse analüüsiga, mille Euroopa Kohus on läbi viinud siseriiklike õigusaktide osas, millega ainuüksi seetõttu, et kannatanu aitas kaasa selle kahju tekkimisele, mida ta kandis, keeldutakse ebaproportsionaalselt tunnustamast tema õigust kahju hüvitamisele tsiviilvastutuse kohustuslikust kindlustusest või piiratakse seda õigust (vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida, punkt 30 jj, ja 21. märtsi 2013. aasta määrus kohtuasjas C-486/11: Rodrigues Esteves, punkt 26 jj).

nõuetega. Ja vastupidi, teise direktiivi artikli 1 lõike 2 alguses sätestatud reservatsioon<sup>85</sup> võimaldab liikmesriikidel ette nähtud hüvitamise piirmääri ületada, kusjuures tuleb täpsustada, et nad võivad kas nõuda piiramatut hüvitamist või kehtestada määrad, mille ulatuses on kindlustus kohustuslik, ainus nõue on, et need määrad ei tohi jääda alla minimaalsete piirmäärade.<sup>86</sup>

97. Arvestades mitmetimõistmise ohtu, mida võib täheldada Euroopa Kohtule esitatud seisukohtade põhjal, pean vajalikuks täpsustada, et minu arvates ei ole liidu õigusega vastuolus mitte hüvitamise piirmäärade piiramine ise,<sup>87</sup> vaid see, et liikmesriik piirab hüvitamist nii, et need maksimaalsed hüvitamise piirmäärad on madalamad kui kõnesolevate direktiividega ette nähtud minimaalsed hüvitamise piirmäärad.

98. Eespool viidatud väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab igasugune siseriiklikus õiguskorras ette nähtud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutus mõistagi olema kindlustusega kaetud. Minu meelest tuleb seda põhimõtet aga mõista ainult nii, et siseriikliku kindlustust käsitleva õigusnormiga ei saa välistada kindlustuskatet teatavat liiki kahju või teatavate kannatanute kategooriate puhul, kui kannatanud võivad tugineda kindlustatu tsiviilvastutusele, et selle alusel hüvitist saada. Euroopa Liidu seadusandja otsusel kehtestada tagamistasemed, mis on „minimaalselt” niisugused nagu kõnesolevates direktiivides ette nähtud piirmäärad, on mõtet üksnes siis, kui nõustatakse, et need direktiivid võimaldavad aga liikmesriikidel kehtestada kõrgemaid piirmääri ja neid siseriiklikke piirmääri ületav vastutus ei ole kohustusliku kindlustusega tagatud.<sup>88</sup> Seega võivad liikmesriigid, kus tsiviilvastutuse suhtes kohaldatavad üldõigusaktid ei sisalda hüvitamise piirmääri, siiski piirata oma õiguskordades selle vastutuse katmist kohustusliku kindlustusega, kehtestades maksimaalsed piirmäärad, mis ületavad direktiivides ette nähtud minimaalseid piirmääri.

### 3. Väljapakutud vastuse mõju

99. Augstākās tiesas Senāts rõhutab oma taotluse põhjendustes, kui oluline on leida tasakaal erinevate huvide vahel. See kohus märgib, et kannatanute huvi, et neile hüvitataks nende kahju nii täielikult kui võimalik, erineb nii õnnetuse põhjustanud sõiduki omaniku huvist, milleks on tasuda nii madalaid kohustusliku kindlustuse makseid kui võimalik, kui ka kindlustusandja eesmärgist, milleks on saada tulu, mis sõltub suurel määral laekunud kindlustusmaksete ja kindlustusjuhtumite korral välja makstud hüvitiste suhtest.<sup>89</sup> Ta arvab, et nende konfliktsete huvide lepitamiseks on vaja selgelt kindlaks määrata kindlustusandjapoolse tagatise piirid, et see omanik saaks sõlmida kindlustuslepingu, mis ei ole liiga kulukas,<sup>90</sup> ja kannatanu saaks seega tõesti hüvitist, mis on tema kahju puhul ette nähtud.

100. Läti ja Leedu valitsus nõustuvad selle seisukohaga. Nad lisavad, et seadusega niisuguste piiride kehtestamisel on ka see eelis, et tagatakse õiguskindlus, samal ajal kui mittevaralise kahju eest makstavad suured hüvitised võivad õnnetuste korral, milles osales mitu isikut, rikkuda käsutada olevate piiratud summade õiglast jaotust.<sup>91</sup> Nad järeldavad sellest, et teise direktiivi artiklis 1 ette nähtud piirmäärade kohaldamine mittevaralise kahju suhtes muudab raskeks kõnesoleva tsiviilvastutuskindlustuse süsteemi tõhususe tagamise.

85 — See reservatsioon on järgmine: „Ilma et see piiraks võimalike liikmesriikides sätestatud suuremate tagatiste kohaldamist”.

86 — See ilmneb selle õigusnormi ettevalmistavatest dokumentidest (eelkõige eespool viidatud esialgselt ettepanekust ja Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamusest, punktid 2.1 ja 2.2).

87 — Nagu näib arvavat eelotsusetaotluse esitanud kohus (vt tema otsuse punkti 8.1 lõpp).

88 — Vt eespool viidatud kohtuotsus Marques Almeida (punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika), milles Euroopa Kohus tuvastas, et „liikmesriikidel [lasub] kohustus tagada, et siseriikliku õiguse alusel kohaldatav mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mille tingimused vastavad kolme eespool mainitud direktiivi nõuetele” (kohtujuristi kursiiv).

89 — Vt eelotsusetaotluse punkt 8.2.

90 — Ta viitab selles osas 28. aprilli 2009. aasta otsuse kohtuasjas C-518/06: komisjon vs. Itaalia (EKL 2009, lk I-3491) punktidele 77 ja 78.

91 — Märgin, et ka varalise kahju puhul võib esineda sama oht.

101. Esmapilgul võib tunduda, et kindlustusandjate kohustus katta kahjud sõidukite puhul, mille põhiasukoht on liikmesriikide territooriumil, laialdasemal ja kõrgemal määral – mis võib tuua kaasa kindlustatute tasutavate kindlustusmaksete tõusu –, võib Euroopa kindlustusturu toimimist tõesti häirida.

102. Märgin siiski, et Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee nägi algusest peale ette „probleeme, mida nende piirmäärade kehtestamine paratamatult mõnes riigis tekitab (eelkõige praeguste kindlustusmaksete tõusu)”, kuid ta leidis – minu arvates õigesti –, et tegemist on „hädavajaliku jõupingutusega, mis tuleb teha, et saavutada püstitatud eesmärk, milleks on kannatanute parem kaitse”, ning toetas seega ettepanekut kehtestada minimaalsed hüvitamise piirmäärad.<sup>92</sup> Et võtta arvesse mõne liikmesriigi lähtepunkti nende määrade osas, on teise direktiivi lisatud üleminekumeetmed, mis käsitlevad vastavate sätete järkjärgulist elluviimist nendes liikmesriikides.<sup>93</sup>

103. Pealegi näitab praktika, et kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse kohaldamisala lai käsitus ei avalda tingimata nii tugevat mõju kindlustusmaksete tasemele, nagu arvatakse.<sup>94</sup> Näiteks Bulgaarias ei avaldanud selle seaduse hiljutine muutmine, mis käsitleb mittevahalise kahju hüvitamist hõlmava kindlustusega<sup>95</sup> kaetud summasid, märkimisväärset mõju vastavatele kindlustusmaksetele.<sup>96</sup> Ka Rootsis peaks ettevalmistavate tööde kohaselt, mille tulemusena lisati seadusesse õigus isikukahju hüvitamisele lähedase inimese hukkumise korral liiklusõnnetuses,<sup>97</sup> see reform avaldama ainult tühist mõju kindlustusettevõtjate kuludele ja seega kindlustusmaksetele, mis peaksid tõusma kõigest 1-1,5% või isegi vähem.<sup>98</sup>

104. Lisaks ei näi menetlusse astunud valitsuste avaldatud kahtlused mulle põhjendatud seepärast, et minu arvates ei ole liikmesriikidel keelatud – meenutan – kehtestada maksimaalseid piirmääri, et kindlustusandjate tagatis ei oleks piiramatult, kusjuures ainus nõue, mis tuleneb teise direktiivi artiklist 1, on see, et nimetatud maksimaalne hüvitamise piirmäär kehtestatakse kõrgem selles artiklis ette nähtud minimaalsetest hüvitamise piirmääradest.

105. Kõige eelnenu põhjal tuleb minu arvates kohtuasjas Drozdovs esitatud teisele küsimusele vastata, et esimese direktiivi artikliga 3 ja teise direktiivi artikli 1 lõigetega 1 ja 2 on vastuolus siseriiklik õigusnorm, milles on selleks, et piirata mittevahalise kahju hüvitamist, mida kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse alusel võib-olla teha tuleb, ette nähtud maksimaalsed hüvitamise piirmäärad, mis jäävad alla teise direktiivi artikliga 1 isikukahju hüvitamise osas kehtestatud minimaalsete hüvitamise piirmäärade.

#### D. Kohtuasjas Haasová esitatud teine küsimus

106. Euroopa Kohtule kohtuasjas Haasová esitatud teise küsimuse kohaselt lähtub Krajský súd v Prešove oletusest, et esimesele küsimusele vastatakse, et siseriiklikud kindlustusalased õigusnormid, milles ei tunnustata selle mittevahalise kahju rahalist hüvitamist, mille liiklusõnnetus põhjustas kannatanute lähedastele, ei ole liidu õigusega vastuolus.

92 — Oma eespool viidatud teise direktiivi ettepanekut käsitleva arvamuse punktis 2.3.

93 — Vt teise direktiivi põhjendus 11 ning artiklid 5 ja 6.

94 — Komisjoni 19. juuni 2002. aasta ettepanekus, mille tulemusena võeti vastu direktiiv 2005/14, on tehtud kokkuvõte, mille kohaselt on mitu liikmesriiki valinud piiramatult kindlustuskatte, ja enamik neist, kes on kehtestanud minimaalsed hüvitamise piirmäärad, on kehtestanud need kõrgemad, kui direktiivides ette nähtud, ilma et nendes riikides asuvad kindlustusettevõtjad oleksid seetõttu kannatanud [KOM(2002) 244 (lõplik), lk 6 ja 29].

95 — Seadus, millega muudeti ja täiendati kindlustusseadustikku (DV nr 21, 13.3.2012).

96 — Vt Stoyanova, I., „Обезщетенията за неимуществени вреди при ‘Гражданска отговорност’ на автомобилистите”, artikkel, mis on kättesaadaval veebilehel [www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4](http://www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4).

97 — See õigus lisati üldisesse kahju hüvitamise seadusesse seadusega 2001:732, mis jõustus 1. jaanuaril 2002.

98 — Regeringens proposition 2000/01:68, Ersättning för ideell skada, lk 34 ja 63.

107. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtub seega eeldusest, mis on vastupidine vastusele, mille mina soovitan Euroopa Kohtul esimesele eelotsuse küsimusele anda. Arvestades vastust, mis tuleb sellele minu arvates anda, leian, et teisele, ainult täiendavale küsimusele ei ole vaja vastata.

108. Märgin sellegipoolest, et eelotsusetaotluse esitanud kohus palub Euroopa Kohtul tõlgendada siseriiklikke õigusnorme,<sup>99</sup> mis on vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale välistatud.<sup>100</sup>

109. Juhuks kui Euroopa Kohus ei peaks minu ettepanekut järgima, tuleb küsimus minu arvates ümber sõnastada nii, et küsitakse sisuliselt, kas liikmesriigi kohus saab tõlgendada siseriiklikku õigusnormi viisil, mis on kooskõlas viidatud esimese ja kolmanda direktiivi sätetega. Igal juhul ei saa kooskõlalise tõlgendamise põhimõtte anda alust siseriikliku õiguse tõlgendamiseks *contra legem*, mille kohaselt kahju hüvitamine tehakse kindlustusandjale käesoleval juhul kohustuseks viisil, mis on vastuolus siseriiklikus õigusnormis sätestatuga.<sup>101</sup>

## V. Ettepanek

110. Kohtuasjas Haasová (C-22/12) teen esitatud kaalutlustest lähtudes Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Krajský súd v Prešove esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 3 lõiget 1 ning nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 1 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et niisuguste mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus, mille põhiasukoht on liikmesriigi territooriumil, katab selle mittevaralise kahju hüvitamist, mida kandsid niisuguses kontekstis toimunud liiklusõnnetuses hukkunud ohvrite lähedased, kui selline hüvitamine kindlustatu tsiviilvastutuse alusel on ette nähtud vaidluse suhtes kohaldatavas siseriiklikus õiguses.
2. Teisele eelotsuse küsimusele ei ole vaja vastata.

111. Kohtuasjas Drozdovs (C-277/12) teen esitatud kaalutlustest lähtudes Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Augstākās tiesas Senātsi esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artiklit 3 ning nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 1 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et niisuguste mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus, mille põhiasukoht on liikmesriigi territooriumil, katab selle mittevaralise kahju hüvitamist, mida kandsid niisuguses kontekstis toimunud liiklusõnnetuses hukkunud ohvrite lähedased, kui selline hüvitamine kindlustatu tsiviilvastutuse alusel on ette nähtud vaidluse suhtes kohaldatavas siseriiklikus õiguses.

99 — Küsimus on sõnastatud nii: „Kas [Slovaki kohustusliku kindlustuse seaduse] § 4 lõikeid 1, 2 ja 4 ning [Tšehhi kohustusliku kindlustuse seaduse] § 6 lõikeid 1-3 tuleb tõlgendada [...]”.

100 — Vt eelkõige 17. jaanuari 2013. aasta otsus kohtuasjas C-23/12: Zakaria (punkt 29).

101 — Vt eelkõige 24. jaanuari 2012. aasta otsus kohtuasjas C-282/10: Dominguez (punkt 25) ja minu ettepanek kohtuasjas C-98/09: Sorge, milles otsus tehti 24. juunil 2010 (EKL 2010, lk I-5837, kohtujuristi ettepaneku punkt 67).

2. Direktiivi 72/166 artikliga 3 ja direktiivi 84/5 artikli 1 lõigetega 1 ja 2 on vastuolus siseriiklik õigusnorm, milles on asjaomase isiku ülalpidaja hukkumisest liiklusõnnetuses põhjustatud mittevaralise kahju hüvitamise osas, mida kindlustusandjal võib-olla teha tuleb, ette nähtud maksimaalsed hüvitamise piirmäärad, mis jäävad alla selles viimases artiklis isikukahju hüvitamise osas kehtestatud minimaalsete hüvitamise piirmäärade.