



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
PAOLO MENGOZZI
esitatud 26. veebruaril 2014¹

Kohtuasi C-162/13

Damijan Vnuk
versus
Zavarovalnica Triglav d.d.

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Vrhovno sodišče (Sloveenia))

Liikluskindlustus — Mõiste „mootorsõidukite kasutamine” — Õnnetus, mis põhjustati haagist vedava traktoriga heinapallide küüni ladumisel

1. Käesolevas kohtuasjas palutakse Euroopa Kohtul täpsustada, milline kohaldamisala on nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivil 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta.²

2. Direktiivi artikli 3 lõikes 1 on sätestatud, et „[i]ga liikmesriik võtab artiklit 4 arvestades 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”. Seega tuleb direktiivi 72/166 kohaldamisala täpsustamiseks jõuda ühisele arusaamale mõistetes „sõiduk” ja „kasutamine”.

I. Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

3. Põhikohtuasja aluseks olev õnnetus leidis aset 13. augustil 2007 ning eelotsusetaotluse esitanud kohtu kirjelduse kohaselt põhjustas selle haagist vedanud traktor – sõiduk, mille suhtes oli sõlmitud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping – heinapallide küüni ladumisel. Pannud haagise küüni ajamiseks tagurpidikäigu sisse, tagurdas traktori juht ja haagis lükkas ümber redeli, millele põhikohtuasja kassaator D. Vnuk oli roninud. Viimane kukkus ja sai vigastada. D. Vnuk esitas Sloveenia kohtutesse mittevarelise kahju hüvitamise nõude selle kindlustusseltsi vastu, kus traktori omanik oli oma sõiduki kindlustanud.

4. Nii esimese astme kohus kui ka apellatsioonikohus jätsid hagi rahuldamata. Kohtud leidsid sisuliselt, et kohustusliku kindlustusega taotletavad peamised eesmärgid on riski jagamine ning kannatanute ja reisijate vajaduste kaitse teeliikluses. Selle õnnetusega seotud asjaolud, milles D. Vnuk oli kannatanu, ei ole nende kohtute hinnangul tavapärane liiklusolukord ning D. Vnuki kahjul puudub seos

1 — Algkeel: prantsuse.

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

sõitmisega liikluseks ette nähtud teedel. Lisaks ei kasutatud traktorit põhikohtuasja asjaolusid arvestades sõidukina, vaid vastupidi – masinana. Kohustuslik kindlustus ei kata aga sõiduki sel viisil kasutamist, kuna see puudutab vaid liiklusõnnetusi ehk õnnetusi, mis on juhtunud mootorsõiduki kasutamisel teeliikluses.

5. D. Vnuk sai apellatsioonikohtu otsuse peale kassatsiooni esitamisel eelotsusetaotluse esitanud kohtus menetlusloa. Sloveenia kohustusliku liikluskindlustuse seaduse (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, edaspidi „ZOZP“) artikli 15 kohaselt „on sõiduki omanik kohustatud sõlmima tsiviilvastutuskindlustuse lepingu selle kahju hüvitamiseks, mida ta sõiduki kasutamisel põhjustab kolmandatele isikutele: surm, kehavigastus, tervisehäire, vara hävimine või kahjustumine (edaspidi „mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus“), välja arvatud vastutus sellise vara kahjustumise korral, mida ta on nõustunud vedama“. D. Vnuk leiab seega, et nimetatud sätte apellatsioonikohtu antud tõlgendus on liiga kitsas. Kasutamise mõiste ei hõlma üksnes olukordi, kus sõidukiga liigeldakse avalikel teedel. Lisaks ei kasutatud traktorit õnnetuse toimumise hetkel masinana, kuna haagist vedav traktor tuleb kvalifitseerida sõidukiks. Õnnetus peab seega olema kaetud ZOZP artiklis 15 ette nähtud kohustusliku kindlustusega.

6. Vastustaja põhikohtuasjas leiab vastupidi, et õnnetus leidis aset töö käigus küüni ees, mitte aga traktori kasutamisel teeliikluseks mõeldud sõidukina või sõna otseses mõttes teeliikluse olukorras. Lisaks märgib ta, et kindlustusmaksed arvutatakse spetsiaalse tabeli alusel, milles on arvesse võetud igale sõidukikategooriale omaseid riske. Nimetatud tabeli kohaselt kaasneb traktoritega teadaolevalt väiksem risk, kuna neid kasutatakse teeliikluseks mõeldud sõidukitena vähem ning kindlustusmaksed on seega madalamad. See oleks teisiti, kui põhikohtuasjaga sarnased olukorrad oleksid samuti kaetud ZOZP artiklis 15 ette nähtud kohustusliku kindlustusega.

7. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib omalt poolt, et mootorsõidukite kasutamise mõistet ei ole siseriiklikus õiguses määratletud ning et see lünk on juhtumipõhiselt ületatud kohtupraktika abil. Nii leiavad siseriiklikud kohtud tavaliselt, et otsustava tähtsusega ei ole küsimus, kas kahju tekkis avalikul teel ja/või kas sõiduk seisis või oli mootor välja lülitatud. Seevastu ei leia kohtud, et ZOZP artiklis 15 ette nähtud kohustusliku kindlustusega oleks kaetud olukord, kus sõidukit kasutatakse masinana, näiteks kui traktor masinana töötab põllul.

8. Kuna mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohustus tuleneb liidu õigusest, märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus samuti, et direktiivis 72/166, eelkõige artikli 3 lõikes 1, ega hilisemates direktiivides³ ei ole määratletud kasutamise mõistet. Seda mõistet võib mõista kas sõiduki teeliikluses kasutamise tähenduses – sel juhul ei leidnud D. Vnuki õnnetus aset liikluses kasutamise olukorras, kuna õnnetust ei põhjustanud sõiduk ja see ei toimunud liikluses – või sõiduki kasutamise ja/või käitamise tähenduses, sõltumata asjaolust, kas õnnetus juhtus mootorsõiduki kasutamisel liikluses.

3 — Nimelt nõukogu teine 30. detsembri 1983. aasta direktiiv 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3); kolmas nõukogu 14. mai 1990. aasta direktiiv 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249); Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiv 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 eriväljaanne 06/03, lk 331) ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiv 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) (edaspidi koos „liikluskindlustuse direktiivid“). Veel tuleb välja tuua Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT L 263, lk 11), millega küll toona see valdkond kodifitseeriti, kuid mis ei ole põhikohtuasjas *ratione temporis* kohaldatav.

9. Neil asjaoludel otsustas Vrhovno sodišče (Slovenia) menetluse peatada ja esitada eelotsusetaotlusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 29. märtsil 2013, ELTL artikli 267 alusel järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas mõistet „mootorsõiduki kasutamine” [...] direktiivi 72/166[...] artikli 3 lõike 1 tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see ei hõlma konkreetse juhtumi asjaolusid, kus vastustaja poolt kindlustatud isik heinapallide küüni ladumise käigus riivas haagisega varustatud traktoriga kassaatorit, kes viibis redelil, kuna sündmus ei leidnud aset teeliikluse olukorras?”

II. Menetlus Euroopa Kohtus

10. Saksamaa ja Iiri valitsus ning Euroopa Komisjon esitasid Euroopa Kohtule kirjalikud seisukohad.

III. Õiguslik analüüs

11. Enne asja tuumani jõudmist olgu märgitud, et kui vaadata põhikohtuasja esmapilgul koomilistest asjaoludest kaugemale, siis on kohtuasi keerulisem, kui see näib. Tegemist on liidu õiguses lüngaga, mille Euroopa Kohus peab nüüd ületama eriti mitmetahulises valdkonnas, kuna võimalik on kujutleda kõige erinevamaid õnnetusjuhtumeid, olgu need siis põhjustatud mootorsõidukiga või mootorsõiduki tõttu. Järelikult oleks Euroopa Kohtul otstarbekas töötada välja seisukoht, mille abil saab lahendada põhikohtuasja, piirdudes käesolevale juhtumile omaste tunnustega, andmata mõistele „kasutamine” lõplikku tõlgendust.

12. Minu soovitatav eriline ettevaatlikkus on tingitud üksnes võimetusest anda üks ja ainus määratlus selle kohta, milleks lugeda õnnetust, mis on toimunud teeliikluse olukorras või mis on põhjustatud mootorsõiduki kasutamisest, kuna valdkond on eriti mitmekesine. Selge peab olema see, et tõlgendust ei määra kindlaks põhikohtuasjas vastustaja avaldatud mure, kuivõrd ta – kindlustusseltsi poolt täiesti oodatavalt – tõi välja finantsohu, millega seisavad silmitsi kindlustusandjad ja seega lõpuks tarbijad juhul, kui Euroopa Kohus peaks otsustama, et mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustusega on kaetud põhikohtuasjas aset leidnud õnnetus.

13. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ainus esitatud küsimus toob endaga tegelikult kaasa kaks probleemi. Esiteks näib, et vaidluste põhjal, mis peeti põhikohtuasja läbi vaadanud erinevates siseriiklikes kohtutes, oleks tarvilik kiiresti kõigepealt kinnitada, et traktorit võib pidada sõidukiks direktiivi 72/166 artikli 1 punkti 1 tähenduses. Teiseks tuleb kindlaks teha, kas D. Vnukile tekkinud kahju on põhjustatud traktori kui sõidukiga teel liiklemisest või traktori kasutamisest ning kas õnnetus, milles ta oli kannatanu, kuulub seega tõepoolest direktiivi 72/166 artikli 3 lõikes 1 ette nähtud kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse kohaldamisalasse.

A. Õnnetuse põhjustanud traktor tuleb kvalifitseerida „sõidukiks” direktiivi 72/166 artikli 1 punkti 1 tähenduses

14. Vastavalt direktiivi 72/166 artikli 1 punktile 1 kohaldatakse direktiivi „kõigile maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukitele, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagistele”.

15. Direktiivi 72/166 artiklis 4 sätestatu kohaselt on liikmesriigil võimalus teha erand direktiivi artikli 3 sätetest seoses teatavate isiku- ja sõidukikategooriatega, mille nimekiri tuleb edastada nii teistele liikmesriikidele kui ka komisjonile.⁴ Kuigi ilmneb, et teatud liikmesriigid on seda võimalust kasutanud, mõnikord just selleks, et välistada kohustus kindlustada põllumajandussõidukid või traktorid, mille põhiasukoht on nende territooriumil – nagu Malta Vabariik või Soome Vabariik –, tuleb siiski tõdeda, et sellist võimalust ei olnud kasutanud liikmesriik, kus leidis aset põhikohtuasi.⁵

16. Seega ei ole mingit kahtlust, et õnnetuse põhjustanud traktor tuleb kvalifitseerida „sõidukiks” liikluskindlustuse direktiivide tähenduses. Samuti ilmneb Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et traktor vedas haagist ning haagis lükkas redeli ümber. Selles osas on direktiivi 72/166 sõnastus jälle väga selge, kuna direktiivis on sõnaselgelt täpsustatud, et isegi ühendamata haagised – millega ei näi tegemist olevat käesolevas asjas käsitletava õnnetuse puhul – loetakse sõidukiks.

17. Lisaks puudub igasugune seadusest tulenev alus, millega saaks põhjendada seda, kuidas põhikohtuasja vastustaja tegi eelotsusetaotluse esitanud kohtus vahet „masina” ja „sõiduki” vahel. Selles osas jagan ma komisjoni väljendatud muret selle üle, et niisuguse kriteeriumiga kaasnevad praktilised raskused ja ebakindlus õnnetuses kannatanute jaoks. Sageli on niisuguste mitmeotstarbelise sõiduki kategooriate puhul nimelt keeruline eristada, millal lõppeb selle kasutamine sõidukina ja algab kasutamine töövahendina. Igal juhul võib kõnealune hinnang mõjutada järeldust, kas õnnetus on tõepoolest põhjustatud sõiduki kasutamisel direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 tähenduses, kuid ei mõjuta sama direktiivi artikli 1 punkti 1 tähenduse sõiduki kvalifitseerimist kui sellist.

B. Mõiste „õnnetus”, mis on põhjustatud sõiduki kasutamisel direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 tähenduses

18. Eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks tuleb minu arvates kõigepealt tagasi tulla põhjaste juurde, mis panid kohtu kahtlema direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 üle võtnud siseriiklikele õigusnormidele antavas tõlgenduses ja mis on tingitud selle artikli erinevate keeleversioonide terminoloogilisest varieerumisest. Seejärel tuleb kõnealusele artiklile antava tõlgenduse ühtlustamiseks minu arvates analüüsida seda sätet grammatiliselt, teleoloogiliselt ja süstemaatiliselt. Lõpuks tuleb selle analüüsi tulemustest teha järeldused konkreetse juhtumi suhtes, mis on käesoleval ajal Euroopa Kohtu menetluses.

1. Kahtluse põhjused: liidu seadusandja terminoloogiline ebatäpsus ja siseriikliku praktika mitmekesisus

19. Kuna tõepoolest on tegemist sõidukiga, jääb veel lahendada küsimus, kas sõidukiga põhjustatud kahju tulenes tegelikult liikluse olukorrast. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu raskused on tingitud keelelistest lahknevustest liidu õigusaktides, mis on aluseks mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohustusele.

20. Prantsuskeelse teksti lugejal puudub esmapilgul kahtlus, et liikluskindlustuse direktiivid oma pealkirjas eneses viitavad mootorsõidukite *kasutamisele liikluses*.

21. Nende direktiivide ingliskeelse versiooniga tutvumisest piisab siiski selleks, et tuvastada, et teatud keeleversioonid puudutavad niisuguse tsiviilvastutuse kindlustamise reguleerimist, mis tuleneb sõiduki *kasutusest* või *kasutamisest*⁶. Nii on see ka sloveenikeelse versiooni puhul.

22. Sama keeleline lahknevus ilmneb ka direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 lugemisel.

4 — Direktiivi 2005/14 artikli 1 lõikega 3 täiendati direktiivi 72/166 artikli 4 sõnastust.

5 — Vt nimekiri kindlustuskohustusest vabastatud isikutest ning hüvitise maksmise eest vastutavatest asutustest või organitest, kättesaadav veebilehel http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/consumer/motor/index_fr.htm.

6 — Nimelt inglise keeles *the use*.

23. Prantsuskeelses versioonis pannakse liikmesriikidele kohustus võtta „artiklit 4 arvestades kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega” (*toutes les mesures utiles, sous réserve de l'application de l'article 4, pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance*).⁷ Sama sõnastus on hispaania-, kreeka-, itaalia-, hollandi-, poola- ja portugali keelses versioonis.

24. Direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 ingliskeelses versioonis pannakse liikmesriikidele omakorda kohustus võtta vajalikud meetmed *to ensure that civil liability in respect of the use of vehicles normally based in its territory is covered by insurance*.⁸ Bulgaaria-, tšehhi-, eesti-, läti-, malta-, slovaki-, sloveeni- ja soomekeelne versioon viitab samuti sõidukite kasutamise mõistele.

25. Artikli 3 lõike 1 saksa-, taani-, leedu-, ungari-, rumeenia- ja rootsikeelses versioonis viidatakse omakorda kohustusele võtta tsiviilvastutuskindlustus sõidukite jaoks.

26. Need lahknevused tekitavad ilmselgelt ebakindluse küsimuses, mida täpselt hõlmab direktiivi 72/166 artikli 3 lõikes 1 ette nähtud kindlustuskohustus. Ühelt poolt võib seda tõlgendada nii, et kindlustusselts on kohustatud hüvitist maksma üksnes õnnetuste korral, mis on põhjustatud teeliikluse – see on mõiste, millele tuleb veel anda määratlus – kontekstis. Seda seisukohta toetab kindlustusselts, kes on põhikohtuasja vastustaja eelotsusetaotluse esitanud kohtus. Teiselt poolt võib laiemas tähenduses selle kohustusega kaetuks lugeda kogu kahju, mis on mis tahes viisil seotud sõiduki kasutamise või töötamisega, sõltumata asjaolust, kas õnnetus on põhjustatud teeliikluse olukorras või mitte.

27. Liikmesriigid ei kõrvaldanud kahetähenduslikkust ka liikluskindlustuse direktiivide ülevõtmise ajal. Nimelt, kui direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 saksakeelses versioonis viidati kohustusele võtta kindlustus sõidukite jaoks, siis ülevõtmist puudutavates Saksa ja Austria õigusnormides kasutatakse mõistet „sõiduki kasutamine”.⁹ Teistes siseriiklikes õigusnormides kasutatakse samal ajal ja vahet tegemata mõisteid „sõiduki kasutamine liikluses” ja „sõiduki kasutamine” – näiteks Horvaatias, Lätis, Leedus ja Portugalis.

28. Samuti esineb juhtumeid, kus siseriiklik kohus jätab tähelepanuta direktiivid üle võtnud õigusnormide sõnastuse, selleks et laiendada või vastupidi kitsendada kindlustuskohustuse kohaldamisala. Näiteks on Cour de cassation (Luksemburg) otsustanud, et mootorsõiduki tsiviilvastutuskindlustusega kaetud sõiduk on vastupidise kokkuleppe puudumise korral kindlustatud seal, kus sõiduk asub, ning oluline ei ole asjaolu, kas kahju tekkis liiklemise käigus.¹⁰ Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Leedu kõrgeim halduskohus) lähtus kitsamast tõlgendusest kui see, mis ilmselt on lubatud siseriiklikus õiguses, otsustades et niisuguse sõiduki omanikul, mis osales suletud territooriumil toimunud õnnetuses, puudus kindlustuskohustus.¹¹ Teised kohtud on ka otsustanud, et sõidukiga seotud õnnetused, mis leidsid aset põllumajandusmaal või niinimetatud suletud territooriumil, ei ole kaetud kohustusliku kindlustusega.¹²

7 — Kohtujuristi kursiiv.

8 — Kohtujuristi kursiiv.

9 — Vt Austria õiguses mootorsõidukite kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse seadus (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz, BGBl. 651/1994) ja Saksa õiguses kohustusliku kindlustuse seaduse (Pflichtversicherungsgesetz) § 1.

10 — Cour de cassationi 20. detsembri 2012. aasta otsus kohtuasjas nr 65/12.

11 — Vt 23. septembril 2011 tehtud otsus nr N575-1685/2011. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Leedu kõrgeim halduskohus) kasutas suletud territooriumi määratlemisel siiski pigem kitsast käsitlust, kui ta leidis samas otsuses, et selleks ei saa kvalifitseerida metsa, samuti metsa ja kraavidega piirnevat ala.

12 — Nii on see nimelt Bulgaaria, Leedu ja Ühendkuningriigi kohtupraktikas.

29. Arvestades, et direktiivi 72/166 erinevate keeleversioonide vahel esinevad lahknevused, mis võivad tingida niisugused varieeruvad tõlgendused, on Euroopa Kohus korduvalt otsustanud, et „[liidu] õiguse ühetaolise tõlgendamise vajadus välistab selle, et kahtluse korral tõlgendataks sätte sõnastust eraldatult, nõudes vastupidi, et seda tõlgendataks teisi ametlikke keeleversioone arvestades [...] ning lähtudes selle õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, mille osa see sätte moodustab”¹³.

30. Nimetatud vajadus on seda enam ülekaalukas, et kahetähenduslikkus puudutab siinkohal liikluskindlustuse direktiividega rakendatud kogu süsteemi jaoks kesket mõistet, mistõttu direktiivi 72/166 artikli 3 lõikes 1 viidatud mõistet „kasutamine liikluses” või „kasutamine” – kuivõrd see ei viita otseselt liikmesriikide õigusele selle tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramiseks – tuleb pidada liidu õiguse autonoomseks mõisteks ja seda tuleb kogu Euroopa Liidus tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt ning selleks tuleb arvesse võtta õigusnormi konteksti ja vastava õigusaktiga taotletavat eesmärki.¹⁴ Ilmselt vastuolus on seadusandja tahtega ja tema taotletavate eesmärkidega – mille juurde tulen ma kohe tagasi – seada kohustusliku kindlustuse ulatus sõltuvusse üksikutest määratlustest, mida iga liikmesriik tahab anda mõistele „kasutamine liikluses” ja/või „kasutamine”.

2. Liikluskindlustuse direktiivide grammatiline ja teleoloogiline tõlgendamine

31. Sissejuhatuses olgu märgitud, et direktiivi 72/166 artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada hilisemaid kohustusliku liikluskindlustuse direktiive silmas pidades, et määrata kindlaks liikmesriikide kohustused, kui neilt nõutakse kõigi vajalike meetmete võtmist, et niisuguste sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on nende territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.¹⁵

32. Kõigepealt tuleb mainida, et liikluskindlustuse direktiivides ei ole määratletud mõisteid „õnnetus” ega „kindlustusjuhtum”, ega ka selgitatud, mida tuleb mõista sõiduki „liikluses kasutamise” või „kasutamise” all.

33. Samuti tuleb välja tuua teatud areng sõnastuses, mida seadusandja on erinevate direktiivide vastuvõtmisel kasutanud. Nii keskenduti direktiivis 72/166 rohkem sõidukile, mis eelkõige on asetatud liikluses kasutamise seotud konteksti: selles viidatakse mõistetele „sõiduki põhiasukoht”¹⁶, „reisijate liikumine” ja „kasutada [lubamine]”¹⁷. Seejärel kaugesid direktiivide sätted kõnealustest „sõidukile keskendunud” – kui nii võib öelda – kaalutlustest ning nendes kasutati rohkem isikule suunatud lähenemist ega tegeletud enam kindlustusesemega – sõidukiga, vaid pigem erinevatesse kategooriatesse kuuluvate õnnetuses kannatanutega, kelle kahju peab olema kaetud kohustusliku kindlustusega – nimelt „sõitjad, välja arvatud juht”¹⁸, õnnetuses „osalejad”¹⁹, „iga kaassõitja”²⁰ või ka jalakäijad, jalgratturid ja muud mootori jõuta liiklejad²¹ ning „õnnetustes kannatanud”²².

13 — 17. septembri 2009. aasta otsus kohtuasjas C-347/08: Vorarlberger Gebietskrankenkasse (EKL 2009, lk I-8661, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt selle kohta samuti 24. oktoobri 2013. aasta otsus kohtuasjas C-22/12: Haasová (punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika) ja 24. oktoobri 2013. aasta otsus kohtuasjas C-277/12: Drozdovs (punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).

14 — Vt 21. veebruari 2008. aasta otsus kohtuasjas C-426/05: Tele2 Telecommunication (EKL 2008, lk I-685, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

15 — Vt minu ettepanek kohtuasjas C-409/11: Csonka jt, milles otsus tehti 11. juulil 2013 (ettepaneku punkt 27).

16 — Direktiivi 72/166 artikli 1 punkt 4, artikli 2 lõige 2 ja artikli 3 lõige 1.

17 — Vastavalt direktiivi 72/166 põhjendus 6 ja artikkel 6.

18 — Direktiivi 90/232 artikkel 1.

19 — Direktiivi 90/232 artikkel 5.

20 — Direktiivi 2005/14 põhjendus 15.

21 — Direktiivi 2005/14 põhjendus 16 ja artikkel 4.

22 — Direktiivi 2005/14 artikkel 4.

34. Õnnetus ise on määratletud erinevalt ja seda ei ole alati seostatud teeliiklusega või sõiduki kasutamisega. Nii võib tegemist olla olukorraga, milles „põhjustab õnnetuse sõiduk”²³, „mootorsõidukitega toimunud õnnetustega”²⁴, „sõidukite põhjustatud õnnetustega”²⁵, „mootorsõiduki õnnetusega”²⁶, „mootorsõidukiõnnetustega”²⁷, „õnnetuste[ga] [...], mille põhjustab sõiduki kasutamine”²⁸ või ka „mootorsõidukiõnnetustega”²⁹.

35. Samuti tuleb märkida, et direktiivi 2000/26 artikliga 8 muudetakse osaliselt nõukogu 24. juuli 1973. aasta direktiivi 73/239/EMÜ otsekindlustustegevuse, välja arvatud elukindlustustegevuse alustamise ja jätkamisega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamise kohta³⁰. Nimetatud muudatus ei puuduta siiski direktiivi 72/166 artikli 3 lõikes 1 ette nähtud kohustusliku kindlustusega kaetavate riskide klassifitseerimist, nagu tuleneb direktiivi 73/239 A lisa 10 osast, milles maismaamootorsõidukite tsiviilvastutuse osas viidatakse „[k]ogu vastutusele, mis tekib maismaamootorsõidukite kasutamisel (sealhulgas vedaja vastutus)”³¹. Direktiivi 73/239 kohaselt ei piirdu kaetav risk üksnes teeliikluse olukordadega.

36. Grammatilisest analüüsist ei nähtu, et seadusandja oleks loonud iseäranis erandliku olemusliku seose liikluskindlustuse direktiividega kehtestatud korra ja teeliikluse olukorra vahel kõige kitsamas tavapärasel tähenduses, milleks on sõidukite liiklemine selleks ette nähtud avalikel teedel. Õigusaktide redaktsioonis täpsuse puudumise tõttu jõuan ma järeldusele, et kuigi teeliikluse mõte on selles küll olemas, ei ole see ilmselt siiski – meenutagem – erandlik ega ülekaalukas.

37. See järeldus ei ole vastuolus liikluskindlustuse direktiivide teleoloogilise analüüsiga. Direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 alusel kindlustuskohustuse kehtestamist toetas esialgu nõue kaotada kindlustuse kontrollimine, mis toimub iga liikmesriigi piiril enne sõidukiga riigi territooriumile sisenemist, kuna see kontroll piirab nii isikute kui ka kaupade vaba liikumist. Kuigi süstemaatilised kontrollid kadusid nendest direktiividest esimese jõustumisega, ei lõpetanud seadusandja oma õigusaktide andmist ning seda peamiselt eesmärgiga üha enam täpsustada seda, kuidas tuleb kannatanuid kohelda.³² Nii on Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikas korratud, et „[direktiivide 72/166 ja 84/5] preambulis rõhutatakse, et nende direktiividega soovitakse ühelt poolt kindlustada liidu territooriumil põhiasukohta omavate mootorsõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine ning teiselt poolt tagada nende sõidukite põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanutele samalaadne kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetusjuhtum toimus”³³. Alates

23 — Direktiivi 72/166 artikkel 5.

24 — Direktiivi 90/232 põhjendus 4.

25 — Direktiivi 90/232 põhjendus 8, direktiivi 2000/26 artikli 1 lõige 3 ning direktiivi 2005/14 põhjendused 5, 7 ja 8 ning artikkel 4.

26 — Direktiivi 2000/26 põhjendused 8, 11 ja 20.

27 — Direktiivi 2000/26 põhjendus 14.

28 — Direktiivi 2000/26 artikli 1 lõike 1 esimene lõik ja lõige 2. Vt samas sõnastuses sama direktiivi artikli 1 lõike 1 teine lõik.

29 — Direktiivi 2005/14 põhjendused 20–23.

30 — EÜT L 228, lk 3; ELT eriväljaanne 06/01, lk 14.

31 — Kohtujuristi kursiiv. Prantsuskeelne versioon on siinkohal sarnane ingliskeelses (*the use*) või ka itaaliakeelses (*l'uso*) versioonis kasutatud väljendiga, kui tsiteerida ainult neid keeleversioone.

32 — Lühidalt tuleb meenutada kõnealuse kannatanute kaitse arengut. Direktiiviga 84/5 kehtestati vara- ja isikukahju kohustusliku katmise põhimõte, määrati kindlaks hüvitise tagatud miinimumsummad ja pandi kohustus luua organ, kelle ülesanne on maksta hüvitist kahju eest, mille on põhjustanud tundmatu või kindlustamata sõiduk (direktiivi 84/5 artikkel 1), piirati kindlustuspoliisides sisalduvaid erandiklausleid (direktiivi 84/5 artikkel 2) ja laiendati kindlustuskaitset kindlustatu, sõidukijuhi või kindlustusjuhtumi puhul muu vastutava isiku perekonnaliikmetele (direktiivi 84/5 artikkel 3). Direktiiviga 90/232 laiendati kindlustuskaitset isikukahju puhul lisaks juhile ka kõigile sõitjatele (direktiivi 90/232 artikkel 1) ja anti õnnetuses osalejatele õigus saada teavet asjassepuutuva kindlustusseltsi nime kohta (direktiivi 90/232 artikkel 5). Lisaks nähti direktiivis 2000/26 ette kannatanute suhtes kohaldatavad erisätted (direktiivi 2000/26 artikkel 1), näiteks vahetu nõudeõigus (direktiivi 2000/26 artikkel 3), kohustus määrata nõuete lahendamise eest vastutav esindaja (direktiivi 2000/26 artikkel 4), kohustus luua uus teabekeskus (direktiivi 2000/26 artikkel 5) ja kohustus luua hüvitusorgan (direktiivi 2000/26 artikkel 6). Lõpuks võimaldati direktiiviga 2005/14 kohandada kindlustuskatte minimaalseid summasid ja vaadata need üle iga viie aasta järel ning laiendati direktiivis 84/5 ette nähtud organi poolt hüvitise maksmist vara- ja isikukahjule (direktiivi 2005/14 artikkel 2). Selle direktiiviga piirati ka kindlustuskatte välistamise klausleid ja nähti ette kindlustuskatte laiendamine isiku- ja varakahjule, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele liiklejatele, keelates kannatanutelt omavastutuse nõudmise ja laiendades veel viimaste õigust saada teavet (direktiivi 2005/14 artikkel 4).

33 — 23. oktoobri 2012. aasta otsus kohtuasjas C-300/10: Marques Almeida (punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika). Kohtujuristi kursiiv.

direktiivist 72/166 kehtinud kannatanute kaitse eesmärki³⁴ ei saa seega pidada teisejärguliseks võrreldes eesmärgiga muuta vabamaks isikute ja kaupade liikumine, selleks et viia ellu siseturg. Seda valdkonda puudutav kohtupraktika kinnitab, et Euroopa Kohus on selgelt kaldunud laialt ja suuremeelselt tõlgendama sätteid, mis võivad olla soodsad kannatanule, ning seevastu kitsalt iga sätet, mille tulemusel välistatakse kohustus maksta hüvitist teatud isikute kategooriale³⁵.

3. Kohaldamine käesolevas asjas

38. Olgu märgitud, et Euroopa Kohus on direktiivi 72/166 artikli 1 punkti 2 tähenduses mõiste „kahju” tõlgendamisel otsustanud, et kuigi seadusandja ei ole seda mõistet rohkem määratlenud, ei anna miski alust arvata, et kindlustuskatte alt tuleks teatud kahju välja jätta, ning et kolmes esimeses liikluskindlustuse direktiivis sätestatu alusel ei ole võimalik järeldada, et seadusandja oleks soovinud piirata nende direktiividega tagatud kaitset, piirates mõistet „kahju”.³⁶

39. Ma olen veendunud, et sarnasest arutluskäigust saab lähtuda ka käesoleval juhul.

40. Tuleb tõdeda, et mõistet „kasutamine” kasutavad direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 sõnastuses 22 olemasolevast keeleversioonist üksnes seitse. Lisaks ei näi liikluskindlustuse direktiivides liidu seadusandja kasutatav sõnavara olevat kitsalt ja rangelt piiratud teeliikluse õnnetustega. Lõpuks on liidu seadusandja õnnetuses kannatanutele antavaid tagatisi pidevalt suurendanud.

41. Neil asjaoludel ei saa mõiste „kasutamine” laia käsitluse – see on käsitlus, mis paremini ühtib enamikus keeleversioonides kasutatava mõistega – juurde jäämist lugeda seadusandja tahte moonutamiseks ja see on kooskõlas ka eespool meenutatud Euroopa Kohtu praktikaga. Selles osas ei nõustu ma Iiri valitsuse väljendatud murega õiguskindluse põhimõtte ja õigusnormide ootuspärasuse põhimõtte suhtes ja tuletan meelde, et direktiivis 72/166 käsitletava tsiviilvastutusega kaetud riski klassifitseerimisel on viidatud mõistele „sõiduki kasutamine”, mitte pelgale teeliiklusele³⁷.

42. Direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 alusel sõlmitud kohustuslik kindlustus peab seega kõigis liikluskindlustuse direktiivides kindlaksmääratud tingimustel ja piirides katma kahju, mis on põhjustatud sõidukiga selle kasutamise käigus, niivõrd kui sõiduki kasutamine vastab selle tavapärasele otstarbele. Kõik teeliikluse olukorrad on *a fortiori* kaetud.

43. Asjaolu, et õnnetus, milles D. Vnuk oli kannatanu, leidis aset eraomandis oleval territooriumil, ei ole määrava tähtsusega. Esiteks toimus manööver taluõues, mis eeldatavalt peaks olema sõidukõlblik ja seega sisaldama endas isikute jaoks sõiduki kasutamisest tulenevaid ohtusid. Teiseks on kannatanute – keda liidu seadusandja põhjendatult peab „nõrgimaks osapooleks”³⁸ – kaitse ja nende ühetaolise kohtlemise eesmärk ohustatud, kui nimetatud kannatanute kahju jääb hüvitamata põhjusel, et sõiduki kasutamine toimus väljaspool avalikke teid. Ma leian, et kui mõiste „liikluses kasutamine” puhul lähtuda laiast käsitlusest sõiduki „kasutamise” tähenduses, siis tuleb samuti tõdeda, et kindlustusega kaetud õnnetused ei ole ainult need, mis on aset leidnud avalikul teel. Kolmandaks vastab selline

34 — Vt selle kohta 28. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-129/94: Ruiz Bernáldez (EKL 1996, lk I-1829, punkt 18) ja 1. detsembri 2011. aasta otsus kohtuasjas C-442/10: Churchill Insurance Company ja Evans (EKL 2011, lk I-12639, punkt 30). Seda eesmärki on äsja veel korratud (vt eespool viidatud kohtuotsus Haasová (punktid 47 ja 49) ning eespool viidatud kohtuotsus Drozdovs (punktid 38 ja 40)).

35 — Vt eelkõige 14. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-348/98: Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira (EKL 2000, lk I-6711); 19. aprilli 2007. aasta otsus kohtuasjas C-356/05: Farrell (EKL 2007, lk I-3067), samuti eespool viidatud kohtuotsus Haasová ja eespool viidatud kohtuotsus Drozdovs (eelkõige punkt 45).

36 — Eespool viidatud kohtuotsus Haasová (punktid 53 ja 54).

37 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 35.

38 — Vt direktiivi 2005/14 artikkel 4

lähenemine samuti direktiiviga 72/166 taotletavale teisele eesmärgile, milleks on isikute ja kaupade vaba liikumine, kuna kohustuslik kindlustus katab kõik sõiduki kasutamise olukorrad – eelmises punktis toodud piirides – ja seda sõltumata asjaolust, millise õigusliku seisundi või kasutusotstarbega on maa, kus õnnetus aset on leidnud.

44. Lõpuks, kuna õnnetus, milles D. Vnuk oli kannatanu, leidis aset sõiduki tagurdamise tõttu, siis oli selle põhjuseks sõiduki kui sellise kasutamine, ilma et kohtuasja lahendamiseks oleks tarvilik täiendavalt uurida, millised on sõiduki kui masina kasutamise võimalikud tagajärjed kindlustuskohustuse kohaldamisala suhtes.

45. Seetõttu teen ma Euroopa Kohtule ettepaneku vastata, et direktiivi 72/166 artikli 3 lõiget 1 koostoimes kasutamise mõiste autonoomse laadiga, nagu see tuleneb ka hilisematest liikluskindlustuse direktiividest, tuleb tõlgendada nii, et taluõues traktoriga haagise küüni manööverdämist tuleb pidada selle mõiste alla kuuluvaks.

IV. Ettepanek

46. Kõiki eelnevaid põhjendusi kogumis arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Vrhovno sodišče esitatud küsimusele järgmiselt:

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 koostoimes kasutamise mõiste autonoomse laadiga, nagu see tuleneb ka nõukogu teisest 30. detsembri 1983. aasta direktiivist 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3), kolmandast nõukogu 14. mai 1990. aasta direktiivist 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiivist 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 eriväljaanne 06/03, lk 331) ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiivist 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), tuleb tõlgendada nii, et taluõues traktoriga haagise küüni manööverdämist tuleb pidada selle mõiste alla kuuluvaks.