



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

26. märts 2015*

Eelotsusetaotlus — Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus — Direktiiv 90/232/EMÜ —
Artikkel 2 — Kindlustusmakse varieerumine sõltuvalt sõiduki kasutamise territooriumist

Kohtuasjas C-556/13,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Lietuvos Aukščiausiasis Teismase (Leedu) 17. oktoobri 2013. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 28. oktoobril 2013, menetluses

„Litaksa” UAB

versus

„BTA Insurance Company” SE,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja preident L. Bay Larsen, kohtunikud K. Jürimäe (ettekandja), J. Malenovský, M. Safjan ja A. Prechal,

kohtujurist: P. Mengozzi,

kohtusekretär: ametnik M. Aleksejev,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- UAB „Litaksa”, esindaja: *advokatas* D. Gintautas,
- Leedu valitsus, esindajad: D. Kriauciūnas ja A. Svinkūnaitė,
- Euroopa Komisjon, esindajad: A. Steiblytė ja K.-P. Wojcik,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: leedu.

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ (ELT L 149, lk 14; edaspidi „kolmas direktiiv“), artikli 2 ning isikute ja kaupade vaba liikumise põhimõtete ja diskrimineerimiskeelu üldpõhimõtte tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud maanteveo ettevõtja UAB „Litaksa“ (edaspidi „Litaksa“) ja kindlustusettevõtja „BTA Insurance Company“ SE (edaspidi „BTA“) vahelises kohtuvaidluses liiklusõnnetuses kannatanutele kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse (edaspidi „kohustuslik liikluskindlustus“) alusel hüvitise maksmise üle.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 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) kodifitseeriti viis liikmesriikide kohustuslikku liikluskindlustust reguleerivate õigusaktide ühtlustamiseks vastu võetud direktiivi.
- 4 Kuna põhikohtuasja asjaolud on aga aset leidnud ette enne direktiivi 2009/103 jõustumist, jääb asjaolusid reguleerima nendest viiest direktiivist koosnev õiguslik raamistik, eelkõige nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 103, lk 1; edaspidi „esimene direktiiv“) ja kolmas direktiiv.

Esimene direktiiv

- 5 Selleks et soodustada reisijate liikumist liikmesriikide vahel, kehtestati esimese direktiiviga süsteem, mis põhineb esiteks sõidukite roheliste kaartide kontrollimise kaotamisel Euroopa Liidu sisepiiride ületamisel ja teiseks iga liikmesriigi kohustusel tagada, et mootorsõiduki kasutamisega seotud tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega.
- 6 Nimetatud direktiivi artikkel 3 sätestab selles osas:

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

2. Iga liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kindlustusleping katab ka:

— teistes liikmesriikides kehtivate õigusaktide kohaselt kogu kahju, mis kõnealuste riikide territooriumidel tekitatakse;

[...]”

Kolmas direktiiv

- 7 Kolmanda direktiivi põhjendused 6, 7, 12 ja 13 on sõnastatud järgmiselt:

„kõrvaldada tuleks igasugune ebakindlus seoses [esimese direktiivi] artikli 3 lõike 2 esimese taande kohaldamisega; kõik kohustusliku liikluskindlustuse poliisid peavad kehtima kogu [liidu] territooriumil;

kindlustatute huvides peaks iga kindlustuspoliis tagama igas liikmesriigis ühtse kindlustusmakse eest kaitse, mida nõutakse selle riigi õigusaktidega või sõiduki põhiasukoha liikmesriigi õigusaktidega, olenevalt sellest, kumb kaitse on parem;

[...]

[esimest direktiivi ja nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teist direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1984, L 8, lk 17)] tuleks kõiki neid kaalutlusi silmas pidades ühtselt täiendada;

täiendamine, mis parandab kindlustatute ja õnnetustes kannatanute kaitset, aitab veelgi kaasa [liidu] sisepiiride ületamisele ja seega ka toimiva siseturu loomisele; seepärast tuleks lähtuda tarbijakaitse kõrgest tasemest.”

- 8 Kolmanda direktiivi artikkel 2 näeb ette:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et kõik [kohustusliku liikluskindlustuse] poliisid:

- katavad ühtse kindlustusmakse põhjal ja kogu lepingu kehtivusaja vältel kogu [liidu] territooriumi, kaasa arvatud ajavahemikul, kui sõiduk asub lepingu kehtivusaja vältel teises liikmesriigis, ja
- tagavad sama ühtse kindlustusmakse põhjal igas liikmesriigis kaitse, mida nõutakse selle riigi õigusaktidega või sõiduki põhiasukoha liikmesriigi õigusaktidega, olenevalt sellest, kumb kaitse on parem.”

Leedu õigus

- 9 14. juuni 2001. aasta seaduse kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta (Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas) (*Žin.*, 2004, nr 100-3718) artikli 10 „Kindlustuslepingu territoriaalne kehtivus” lõige 1 sätestab:

„Pärast ühtse kindlustusmakse tasumist annab peamiselt Leedu Vabariigi territooriumil asuva sõiduki kindlustusleping ehk piirikindlustusleping kogu lepingu kehtivusaja vältel, kaasa arvatud ajavahemikul, kui sõiduk asub teistes Euroopa Liidu liikmesriikides, igas liikmesriigis kaitse, mida nõutakse selle riigi õigusaktidega, mis reguleerivad kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust, või käesolevast seadusest tuleneva kaitse, kui see kaitse on parem. Peamiselt Leedu Vabariigi territooriumil asuva sõiduki kindlustusleping, mille alusel on väljastatud roheline kaart, annab kindlustuskaitse ka sellel kaardil nimetatud välisriikides.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 10 Litaksa ja BTA sõlmisid 24. novembril 2008 kahe Litaksale kuuluva kaubaveoki suhtes kaks sõiduki kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse lepingut ajavahemikuks 25. novembrist 2008 kuni 24. novembrini 2009. Lepingutes oli kirjas, et sõidukeid kasutatakse reisijate ja kauba veoks vaid Leedu

territooriumil. Lepingutega oli pandud Litaksale ka kohustus juhul, kui ta kavatses kasutada neid sõidukeid üle 28 päevase ajavahemiku jooksul mõnes muus liikmesriigis või kavatses sinna vedada reisijaid või kaupa, sellest eelnevalt BTA-le teatada ja maksta talle täiendav kindlustusmaks.

- 11 2009. aastal põhjustasid kaks Litaksale kuuluvat sõidukit Ühendkuningriigis ja Saksamaal liiklusõnnetused, kuid Litaksa ei olnud BTA-le ette teatanud, et ta kavatses kasutada sõidukeid neis liikmesriikides.
- 12 BTA hüvitas õnnetuses kannatanutele kahju ning kuna ta leidis, et Litaksa ei olnud täitnud põhikohtuasjas käsitletava lepingu tingimusi, mille kohaselt oli tal kohustus teatada oma kavatsusest kasutada sõidukeid teises liikmesriigis, esitas ta Kauno miesto apylinkės teismas'ele (Kaunase linnakohus) hagi, paludes, et Litaksalt mõistetakse tema kasuks välja pool kannatanutele makstud hüvitisest.
- 13 Kauno miesto apylinkės teismas rahuldab BTA hagi oma 30. juuli 2012. aasta otsusega. Litaksa esitas nimetatud kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Kauno apygardos teismas'ele (Kaunase ringkonnakohus), kes oma 27. detsembri 2012. aasta otsusega ühelt poolt muutis Kauno miesto apylinkės teismase otsust osaliselt, arvestades asjaolu, et osa BTA nõuetest Litaksa vastu olid aegunud, ning teiselt poolt jättis selle otsuse muutmata osas, milles rahuldati BTA ülejäänud nõuded Litaksa vastu; apellatsioonikohus märkis sarnaselt Kauno miesto apylinkės teismas'ega, et kohustusliku liikluskindlustuse lepingu tingimuste rikkumine annab aluse selleks, et kindlustusvõtja kataks kindlustusandja makstud kahjuhüvitise osaliselt. Litaksa esitas kassatsioonkaebuse Lietuvos Aukščiausiasis Teismas'ele (Leedu kõrgeim kohus).
- 14 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on esitatud kassatsioonkaebuse analüüsimiseks kõigepealt vaja lahendada küsimus, kas kohustusliku liikluskindlustuse lepingu pooled võivad kokku leppida erinevas kindlustusmakses sõltuvalt sellest, kas lepingus käsitletavat sõidukit kasutatakse vaid selle liikmesriigi territooriumil, kus on tema põhiasukoht, või kogu liidu territooriumil.
- 15 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib sellega seoses, et kolmanda direktiivi artikkel 2 nõuab, et kohustuslik liikluskindlustus kataks ühtse kindlustusmaks alusel kogu liidu territooriumi. Seega tekib nimetatud kohtul küsimus, kas kindlustusmaks erinevus sõltuvalt territooriumist, kus sõidukit kasutatakse, on selle artikliga vastuolus. Kuigi selline erinevus ei mõjuta liiklusõnnetuses kannatanute hüvitist, sest neile hüvitatakse sõltumata sellest, millises liikmesriigis õnnetus toimub, võib see kahjustada kindlustusvõtja huve, kelle kaitse näib samuti olevat kolmanda direktiivi artikli 2 üks eesmärkidest. Tekib oht, et kohustusliku liikluskindlustuse leping ei kata kogu liidu territooriumi nimetatud artikli tähenduses, kui kindlustusandja võib juhul, kui õnnetus toimub muus liikmesriigis, kui on lepingus kirjas, esitada kindlustusvõtjale nõude katta osa kannatanutele hüvitatud kahjust. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul tuleb kindlaks teha, kas kindlustusmaks summa erinevus sõltuvalt sõiduki kasutamise territooriumist kahjustab esimeses ja kolmandas direktiivis järgitud kaupade ja isikute vaba liikumist ning üldist diskrimineerimiskeelu põhimõtet.
- 16 Neil asjaoludel otsustas Lietuvos Aukščiausiasis Teismas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused.

„1. Kas kolmanda direktiivi artiklit 2 tuleb tõlgendada nii, et kohustusliku liikluskindlustuse lepingu pooltel ei ole õigust kindlustatu kindlustuskaitset territoriaalselt piirata (st leppida kokku erinevas kindlustusmakses olenevalt territooriumist, kus sõidukit kasutatakse – kas kogu liidus või üksnes Leedus) isegi juhul, kui kannatanute kaitset ei piirata, ehk määratleda sõiduki kasutamine väljaspool Leedu Vabariiki teises Euroopa Liidu liikmesriigis kindlustusrisi suurendava tegurina, mis toob kaasa täiendava kindlustusmaks?

2. Kas isikute ja sõidukite kogu liidu territooriumil vabalt liikumise põhimõtet ning üldist võrdsuse (diskrimineerimiskeelu) põhimõtet tuleb tõlgendada selliselt, et nendega on vastuolus eespool nimetatud kindlustuslepingu poolte kokkulepe, mille kohaselt on kindlustusrisk seotud sõiduki kasutamise territooriumiga?”

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 17 Oma esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas kolmanda direktiivi artiklit 2 tuleb tõlgendada nii, et mõistele „ühtne kindlustusmaks” selle sätte tähenduses vastab kindlustusmaks, mis varieerub sõltuvalt sellest, kas kindlustatud sõidukit kasutatakse vaid selle liikmesriigi territooriumil, kus on tema põhiasukoht, või kogu liidu territooriumil.
- 18 Kolmanda direktiivi artikli 2 kohaselt võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed tagamaks, et kõik kohustusliku liikluskindlustuse poliisid katavad ühtse kindlustusmaks põhjal ja kogu lepingu kehtivusaja vältel kogu liidu territooriumi, kaasa arvatud ajavahemikul, kui sõiduk asub lepingu kehtivusaja vältel teises liikmesriigis. Lisaks peavad liikmesriigid selle artikli kohaselt võtma vajalikud meetmed tagamaks sama ühtse kindlustusmaks põhjal igas liikmesriigis kaitse, mida nõutakse selle riigi õigusaktidega või sõiduki põhiasukoha liikmesriigi õigusaktidega, olenevalt sellest, kumb kaitse on parem.
- 19 Kolmanda direktiivi artikli 2 sõnastusest tuleneb, et kõik kindlustuspoliisid peavad ühtse kindlustusmaks eest andma kehtiva kindlustuskatte kogu liidu territooriumil.
- 20 Seda liikmesriikidele pandud kohustust täiendab samas artiklis 2 toodud nõue, mille kohaselt peab kindlustuskate jääma kehtima kogu lepingu kehtivuse ajaks, kaasa arvatud ajavahemikul, kui sõiduk asub muus liikmesriigis kui see, kus on tema põhiasukoht.
- 21 Eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekib siiski küsimus, kas kohustusliku liikluskindlustuse poliis vastab liidu õiguse nõuetele ning eelkõige kolmanda direktiivi artikli 2 nõuetele niisugustel asjaoludel nagu põhikohtuasjas käsitletavat, mil kindlustusandja võtab endale kindlustusvõtjapoolse esialgse kindlustusmaks tasumise eest kohustuse maksta õnnetustes kannatanutele hüvitist vaatamata sellele, millise liikmesriigi territooriumil need õnnetused juhtuvad, kuid jätab endale õiguse esitada kindlustusvõtja vastu nõue korvata talle pool hüvitisest, kui nimetatud õnnetused toimuvad muu liikmesriigi territooriumil kui see, kus on sõiduki põhiasukoht.
- 22 Seega tuleb kindlaks teha, kas kolmanda direktiivi artikli 2 sätted, mis käsitlevad ühtset kindlustusmaks ja kindlustuskattega hõlmavat territooriumi, puudutavad üksnes kindlustusandja ja kannatanu vahelist suhet või ka kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahelist suhet.
- 23 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleneb liidu õiguse tõlgendamisel arvesse võtta mitte ainult normi sõnastust, vaid ka konteksti ja selle õigusakti eesmärke, millesse norm kuulub (kohtuotsused Csonka jt, C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 23, ja Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 42).
- 24 Sellega seoses tuleb meenutada, et kolmas direktiiv kuulub esimese direktiiviga loodud süsteemi ja selle eesmärk on liikmesriikide kohustuslikku liikluskindlustust käsitlevate õigusaktide ühtlustamine.

- 25 Selle süsteemiga pani liidu seadusandja igale liikmesriigile kohustuse tagada selgelt ette nähtud erandeid arvestades, et kõikide niisuguste sõidukite omanikud või kasutajad, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on sõlminud kindlustusandjaga lepingu, et kindlustada vähemalt liidu õigusnormides määratletud ulatuses nimetatud sõidukist tulenev tsiviilvastutus (kohtuotsus Csonka jt, C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 28).
- 26 Nagu selgub kolmanda direktiivi põhjendustest 12 ja 13, pidi see direktiiv ühtselt täiendama eelkõige esimest direktiivi, tugevdades mitte ainult liiklusõnnetustes kannatanute kaitset, vaid ka kindlustusvõtjate kaitset ning aitama veelgi kaasa liidu sisepiiride ületamisele ja seega ka toimiva siseturu loomisele, võttes aluseks tarbijakaitse kõrge taseme.
- 27 Kolmanda direktiivi põhjenduse 7 kohaselt peavad liikmesriigid just kindlustatute huvides võtma kõik meetmed selleks, et iga kindlustuspoliis tagaks igas liikmesriigis ühtse kindlustusmakse eest kaitse, mida nõutakse selle riigi õigusaktidega või sõiduki põhiasukoha liikmesriigi õigusaktidega, olenevalt sellest, kumb kaitse on parem.
- 28 Lisaks tuleb meenutada, et mõistet „kindlustustehing” iseloomustab üldarusaadavalt asjaolu, et kindlustusjuhtumi korral võtab kindlustusandja kindlustusvõtja riski üle ja osutab kindlustuspreemia ettemakse eest teenust, mis on lepingu sõlmimise ajal kokku lepitud (kohtuotsused CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, punkt 17, ja Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, punkt 37).
- 29 Arvestades seda konteksti ja neid eesmärke, tuleb tõdeda, et kolmanda direktiivi artikli 2 sätted, mis käsitlevad ühtset kindlustusmakset ja kindlustuskattega hõlmavat territooriumi, puudutavad mitte üksnes kindlustusandja ja kannatanu vahelist suhet, vaid ka kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahelist suhet. Konkreetsemalt tähendavad need sätted seda, et kindlustusandja võtab ühtse kindlustusmakse vastu põhimõtteliselt üle kindlustusvõtja riski hüvitada juhul, kui kindlustatud sõidukiga juhtub õnnetus, kannatanutele põhjustatud kahju, ning kohustub tegema seda sõltumata sellest, millises liidu liikmesriigis sõidukit on kasutatud või kus õnnetus toimus.
- 30 Sellest tuleneb, et kindlustusmakse, mis varieerub sõltuvalt sellest, kas kindlustatud sõidukit kasutatakse vaid selle liikmesriigi territooriumil, kus on tema põhiasukoht, või kogu liidu territooriumil, ei vasta mõistele „ühtne kindlustusmakse” kolmanda direktiivi artikli 2 tähenduses. Selline varieerumine seab vastupidi nimetatud artiklis ettenähtule kindlustusandja kohustuse võtta väljaspool seda liikmesriiki, kus on sõiduki põhiasukoht, toimunud liiklusõnnetusega kaasnev risk üle alles täiendava kindlustusmakse tasumisel.
- 31 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele esitatud küsimusele vastata, et kolmanda direktiivi artiklit 2 tuleb tõlgendada nii, et mõistele „ühtne kindlustusmakse” selle artikli tähenduses ei vasta kindlustusmakse, mis varieerub sõltuvalt sellest, kas kindlustatud sõidukit kasutatakse vaid selle liikmesriigi territooriumil, kus on tema põhiasukoht, või kogu liidu territooriumil.

Teine küsimus

- 32 Tulenevalt esimesele küsimusele antud vastusest puudub vajadus teisele küsimusele vastata.

Kohtukulud

- 33 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

Nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ) artiklit 2 tuleb tõlgendada nii, et mõistele „ühtne kindlustusmaks” selle artikli tähenduses ei vasta kindlustusmaks, mis varieerub sõltuvalt sellest, kas kindlustatud sõidukit kasutatakse vaid selle liikmesriigi territooriumil, kus on tema põhiasukoht, või kogu Euroopa Liidu territooriumil.

Allkirjad