



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

14. september 2017*

Eelotsusetaotlus – Kohustuslik mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustus –
Direktiivid 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 90/232/EMÜ ja 2009/103/EÜ – Sõiduki vargus –
Liiklusõnnetus – Kindlustatud sõidukiomanikule kui jalakäijale tekitatud isikukahju ja varaline kahju –
Tsiivilvastutus – Kahju hüvitamine – Kohustuslik kindlustuskaitse – Välisavad klauslid – Siseriiklikud
õigusnormid, mis jätvavad kindlustatud isiku, kes on auto omanik, ilma kindlustushüvitisest –
Kooskõla nende direktiividega – Mõiste „õnnetuses kannatanud kolmas isik“

Kohtuasjas C-503/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Tribunal da Relação de Évora (Évora apellatsioonikohus, Portugal)
16. juuni 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 23. septembril
2016, menetluses

Luís Isidro Delgado Mendes

versus

Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA,

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: koja president E. Regan, kohtunikud A. Arabadjiev (ettekandja) ja C. G. Fernlund,

kohtujurist: P. Mengozzi,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Crédito Agrícola Seguros – Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA,
esindaja: *advogado* V. Ferreira Pires,

– Euroopa Komisjon, esindajad: P. Costa de Oliveira, K.-P. Wojcik ja B. Rechená,

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

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: portugali.

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11) artikli 12 lõiget 3 ja artikli 13 lõiget 1.
- 2 Taotlus on esitatud Luís Isidro Delgado Mendes'i ja Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA (edaspidi „CA Seguros“) vahelises vaidluses, mille ese on viimase poolt mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse alusel hüvitise maksmine L.I. Delgado Mendesile liiklusõnnetusega tekitatud kahju eest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

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

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

- 4 Nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (84/5/EMÜ) (EÜT 1984, L 8, lk 17, ELT eriväljaanne 06/07, lk 3), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ (ELT 2005, L 149, lk 14)(edaspidi „teine direktiiv“), artikli 1 lõige 1 näeb ette:

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

- 5 Teise direktiivi artikli 2 lõikes 1 on sätestatud:

„Iga liikmesriik võtab vajalikud meetmed tagamaks, et kõiki [esimese direktiivi] artikli 3 lõike 1 kohaselt väljaantud kindlustuspoliisis sisalduvaid õigusaktide sätteid või lepingu tingimusi, millega jäetakse kindlustuse alt välja sõidukid, mida kasutavad või juhivad:

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

[...]

peetakse [esimese direktiivi] artikli 3 lõike 1 kohaldamisel õigustühisteks, kui tegemist on õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega.

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

Liikmesriigid võivad oma territooriumil toimunud õnnetuste puhul loobuda esimese löike sätete kohaldamisest, kui kannatanu võib kantud kahju eest hüvitist saada sotsiaalkindlustusorganilt.“

- 6 Nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (90/232/EMÜ) (EÜT1990, L 129, lk 33, ELT eriväljaanne 06/01, lk 249), muudetud direktiiviga 2005/14, artikkel 1 näeb muu hulgas ette, et „[esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral“.
- 7 Kolmanda direktiivi artiklis 1a on sätestatud:

„[Esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus katab isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kellel on mootorsõiduki osalusega õnnetuse tulemusel õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele. Käesolev artikkel ei piira tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust.“
- 8 Direktiiviga 2009/103 kodifitseeriti mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas varem kehtinud direktiivid ja sellest tulenevalt tunnistati need kehtetuks alates 27. oktoobrist 2009. Selle direktiivi II lisas toodud vastavustabeli järgi vastab teise direktiivi artikli 2 lõige 1 direktiivi 2009/103 artikli 13 lõikele 1, ning kolmanda direktiivi artikkel 1a vastab direktiivi 2009/103 artikli 12 lõikele 3.

Portugali õigus

- 9 Dekreetseaduse nr 291/2007, millega kiidetakse heaks mootorsõidukite kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse süsteemi kord ja võetakse osaliselt üle 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 (decreto-lei n° 291/2007, que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidades civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n° 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n°s 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n° 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidades civil resultante da circulação de veículos automóveis) (*Diário da República* 1. seeria, nr 160, 21.8.2007), artikli 4 lõike 1 kohaselt:

„Iga isik, kes võib osutada tsiviilkorras vastutavaks isiku- või varakahju hüvitamise eest, mis on tekitatud kolmandatele isikutele maismaa mootorsõidukiga, mille juhtimiseks on vajalik eriluba, või selle järelhaagisega, mille mõlema tavapärase parkimiskoht on Portugalis, peab selleks, et sõidukiga oleks lubatud liigelda, peab sõlmima kindlustuslepingu, mis katab selle vastutuse vastavalt käesolevale dekreetseadusele.“
- 10 Dekreetseaduse nr 291/2007 artikli 11 lõige 2 sätestab:

„Artiklis 4 ette nähtud tsiviilvastutuskindlustus katab jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele tekitatud kahju, kui selle kahju hüvitamine on liiklusõnnetusest tingitud tsiviilvastutuse suhtes kohaldatava seadusega ette nähtud, ja selles seaduses ette nähtud määral.“
- 11 Selle dekreetseaduse artikli 14 lõike 2 punkt b sätestab:

„Kindlustuskaitse ei hõlma ka mis tahes varakahju, mis on tekitatud järgmistele isikutele: [...] kindlustusvõtja“.

12 Nimetatud seadusandliku dekree di artikli 15 lõikes 3 on sätestatud:

„Sõidukite röövimise, ärandamise või kasutamiseks ärandamise ja tahtlikult põhjustatud liiklusõnnetuste korral ei kata kindlustus vastavate tegude toimepanijate ja kaasosaliste vastu esitatud hüvitisenõuete rahuldamist omanikule [...]“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 13 26. aprillil 2009 viibisid L.I. Delgado Mendes ja tema abikaasa neile kuuluval kinnistul, mis asub Chamusca's (Portugal) ja mille õuel oli kaks mootorsõidukit: üks, mis kuulus L.I. Delgado Mendesile, ja teine, mis kuulus tema abikaasale. Kella kuue paiku õhtul nägid huvitatud isikud L.I. Delgado Mendesile kuuluva sõiduki roolis tundmatut meest, kes käivitas sõiduki. L.I. Delgado Mendes ja tema abikaasa istusid viivitamatult teise sõidukisse ning asusid nimetatud sõidukit jälitama.
- 14 Ristmikule jõudes L.I. Delgado Mendesile kuuluv sõiduk peatus. Ka L.I. Delgado Mendes peatus umbes 20 meetrit eemal ja tuli oma abikaasale kuuluvast sõidukist välja, et endale kuuluva sõiduki juurde minna.
- 15 L. I. Delgado Mendesile kuulva sõiduki juht pani seepeale tagurpidikäigu sisse ja sõitis vastu nii L.I. Delgado Mendesi abikaasale kuuluva sõiduki paremat külge kui andis löögi ka L.I. Delgado Mendesile, kes paiskus pikali. Seejärel sõitis nimetatud juht edasi ning tagurdas taas ootamatult ja kiiresti, sõites otsa L.I. Delgado Mendesile, kes oli just maast üles tõusnud, ja sõitis üle huvitatud isiku, kes lohises endale kuuluva sõidukiga kaasa umbes 8 meetrit.
- 16 L. I. Delgado Mendes sai selle õnnetuse otsesel tagajärjel mitmeid luumurde ja traumasid. Ta oli arstliku järelevalve all kuni 8. veebruarini 2011, ta sai 654 päevaks vabastuse töölt ja kannatas mitmete tüsistuste all.
- 17 Nimetatud õnnetuse hetkel oli tsiviilvastutus L.I. Delgado Mendesi sõidukiga kolmandatele isikutele tekitatud kahju eest kindlustatud CA Segurosos vastavalt kindlustuspoliisile, milles huvitatud isik oli märgitud kui kindlustusvõtja ja selle sõiduki peamine juht. See kindlustuspoliis sisaldas eeskätt järgmisi tingimusi:
- kolmas isik on „isik, kes lepinguga hõlmatud kindlustusjuhtumi korral kannab kahju, mida saab heastada või hüvitada tsiviilõiguse või käesoleva kindlustuslepingu kohaselt“ (klausel 1 punkt e);
 - „käesoleva lepingu eesmärk on täita mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohustust, mis on ette nähtud dekreetseaduse [nr 291/2007] artiklis 4“ (klausli 2 punkt 1);
 - „käesolev leping kindlustab seaduslikult kehtestatud piires ja tingimustel:
 - a) kindlustusvõtja, sõiduki omaniku [...] ning seda sõidukit seaduslikult valdava või kasutava isiku tsiviilvastutuse kolmandatele isikutele tekitatud isikukahju ja varalise kahju eest;
 - b) hüvitise, mida peab maksma isik, kes on mootorsõiduki ärandanud, röövinud, kasutamiseks ärandanud või kes on tahtlikult põhjustanud liiklusõnnetuse“ (artikli 2 punkt 2);
 - „käesolev leping hõlmab [...] tsiviilõigusest tuleneva hüvitise maksmise kohustust seoses Portugali territooriumil toimunud liiklusõnnetustega“ (artikli 4 punkti 1 alapunkt a);
 - „kohustusliku kindlustusega ei ole kindlustatud kindlustusvõtjale tekitatud varaline kahju“ (artikli 5 punkti 2 alapunkt b);

- „sõidukite röövimise [...] ja tahtlikult põhjustatud liiklusõnnetuste korral ei taga kindlustus vastavate tegude toimepanijate ja kaasosaliste vastu esitatud hüvitenõuete rahuldamist omaniku kasuks [...]“ (artikli 5 punkt 5).
- 18 L. I. Delgado Mendes esitas Tribunal de Comarca de Santarémile (Santarémi ringkonna esimese astme kohus, Portugal) hagi, nõudes, et CA Seguroselt mõistetak tema kasuks välja hüvitis kogusummas 210 641,00 eurot talle tekitatud varalise ja mittevaralise kahju eest, millele lisanduvad seadusjärgne intress alates kohtukutse kättetoimetamisest. CA Seguros nõudis mitmel põhjusel, et nimetatud hagi jäetaks rahuldamata.
- 19 Kohus jättis L. I. Delgado Mendesi hagi põhjendamata tõttu rahuldamata, kuna muu hulgas vastavalt dekreetseaduse nr 291/2007 artikli 15 lõikele 3 ei kuulunud sõiduki omanik nende isikute hulka, kes võisid eeltoodud kindlustuselt hüvitist saada.
- 20 L. I. Delgado Mendes kaebas selle kohtuotsuse peale edasi Tribunal da Relação de Évora (Évora apellatsioonikohus, Portugal). Ta on eeskätt seisukohal, et selle artikli 15 lõiget 3 tuleb tõlgendada kitsalt, nii et sellega on välistatud ainult sõiduki omaniku varalise kahju hüvitamine. Nimelt ei olnud seadusandja selles sättes näinud ette niisugust õnnetust nagu see, mille ohver L. I. Delgado Mendes oli. Kuna põhikohtuasjas käsitusel oleva kindlustuslepingu peamine eesmärk on isikukahju kannatanute kaitse, hüvitades kõigile teistele kahjud peale sõidukijuhil enda, kuuluks L. I. Delgado Mendesile tekitatud isikukahju hüvitamine käesoleval juhul nn kolmanda isiku olukorra alla.
- 21 CA Seguros vaidleb kitsale tõlgendusele vastu ja väidab muu hulgas, et see rikub código civili (Portugali tsiviilseadustik) artiklit 9, kuna asjaomase kindlustuse eesmärk on kindlustada „iga isiku vastutus, keda võib käsitada tsiviilkorras vastutavana kahju hüvitamise eest, mis on tekitatud kolmandatele isikutele maismaa mootorsõidukiga“. Siiski ei saa nõustuda sellega, et mootorsõiduki kasutamisest tuleneva riski eest vastutav isik oleks ise kaitstud tsiviilvastutusest tulenevalt, justkui ta oleks kolmas isik.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et hagi ese on piiratud selle kindlaksmääramisega, kuidas on omavahel seotud ühelt poolt vastutuse tekke alus ja sellest tulenev kohustus kannatanule hüvitist maksta, ning teiselt poolt põhikohtuasjas käsitletava kindlustuslepingus olevad piirangud ja selle kohaldamisala.
- 23 Tribunal da Relação de Évora (Évora apellatsioonikohus) märgib, et tema arvates on CA Seguros kindlustatud L. I. Delgado Mendesile kuuluvat sõidukit juhtinud isik õnnetuse toimumise eest vastutav ja tal lasub ka kohustus enda tekitatud kahju hüvitada. Nimetatud kohus täpsustab, et L. I. Delgado Mendes ja CA Segurose vahel sõlmitud kindlustuslepingu kohaselt on viimane ilmaselgelt vastutav nimetatud juhi ainusüül tekkinud kahju hüvitamise eest tavalises olukorras, kus kannatanu on sõiduki omaniku ja tema kindlustusandja vahelise kindlustussuhte puhul kolmas isik.
- 24 Põhikohtuasjal on aga kaks eripära, nimelt põhjustas L. I. Delgado Mendesile kuuluva sõiduki juht õnnetuse tahtlikult ning kannatanu ja hageja oli selle sõiduki puhul kindlustusvõtja.
- 25 Mis puudutab esimest eripära, siis täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kindlustusandja kohustus hüvitada tahtlikult põhjustatud liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju, on alates 2007. aastast leidnud kinnitust Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) väljakujunenud kohtupraktikas.
- 26 Mis puudutab aga teist eripära, siis nii dekreetseaduse nr 291/2007 artikli 15 lõige 3 kui ka põhikohtuasjas käsitusel olev kindlustusleping näevad sõnaselgelt ette, et „sõidukite varguse [...] ja tahtlikult põhjustatud liiklusõnnetuste korral ei taga kindlustus vastavate tegude toimepanijate ja kaasosaliste vastu esitatud hüvitenõuete rahuldamist omaniku kasuks“. Käesoleva juhtumi asjaolud vastavad aga neile kahele olukorrale. Lisaks välistab selle dekreetseaduse artikli 14 lõike 2 punkt b ka „mis tahes varakahju, mis on tekitatud [...] kindlustusvõtja[le]“.

- 27 Tribunal da Relação de Évora (Évora apellatsioonikohus, Portugal) ja CA Seguros leiavad lisaks, et dekreetseaduse nr 291/2007 artikli 15 lõikele 3 L. I. Delgado Mendesi poolt pakutud tõlgendus ei vasta tsiviilseadustiku artiklis 9 selle kohta sätestatud nõuetele.
- 28 Siiski kahtleb eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas dekreetseaduse nr 291/2007 artikli 14 lõike 2 punkt b ja artikli 15 lõige 3 (edaspidi „vaidlusalused õigusnormid“) on kooskõlas liidu õigusega. Ta märgib selles osas, et teine direktiiv asendas kindlustuslepingule tüüpilise omaniku ja kindlustusandja vahelise suhte kindlustusandja ja õnnetuse põhjustanud isiku vahelise suhtega, ning et kolmas direktiiv kinnitas, et kindlustuskaitset välistava mis tahes õigusnormi või lepingutingimuse puhul on otsustavaks see suhe, mis on kindlustusandja ja sõiduki juhi vahel, mitte aga suhe kindlustusandja ja sõiduki omaniku vahel, ning niisugust lähenemist kinnitas 2008. aastal ka Supremo Tribunal de Justiça (kõrgeim kohus).
- 29 Lisaks leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et vaidlusalustes õigusnormides viidatud isikute välistamine on määratud kindlaks üldiste ja abstraktsete kriteeriumide alusel, mis Euroopa Kohtu otsuse kohaselt on loetud asjaomaste direktiividega vastuolus olevaks. Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb veel selles, kas nimetatud välistused, mis lähtuvad üksnes õnnetuse põhjustanud sõiduki omaniku isikust, on kooskõlas võrdse kohtlemise põhimõttega.
- 30 Neil asjaoludel otsustas Tribunal da Relação de Évora (Évora apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [liidu] õigusega ja konkreetselt [direktiivi 2009/103/EÜ] [artikli] 12 lõikega 3 ja [artikli] 13 lõikega 1 on vastuolus, kui liiklusõnnetuse korral, milles on tekitatud isiku- ja varakahju jalakäijale, kellele sõideti tahtlikult otsa talle endale kuuluva sõidukiga, mida juhtis sõiduki ärandanud isik, on liikmesriigi õiguses välistatud igasuguse hüvitise andmine jalakäijale seetõttu, et ta on sõiduki omanik ja kindlustusvõtja?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 31 Sissejuhatuseks tuleb esmalt märkida, et direktiiv 2009/103 ei ole põhikohtuasjas *ratione temporis* kohaldatav. Arvestades põhikohtuasja aluseks olnud õnnetuse kuupäeva, kohaldatakse käesoleval juhul eeskätt teise direktiivi artikli 2 lõiget 1 ja kolmanda direktiivi artiklit 1a.
- 32 Järgmiseks tuleb esitatud küsimusele tarviliku vastuse andmiseks võtta lisaks eesotsuse küsimuses sõnaselgelt viidatud õigusnormidele arvesse esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 ja teise direktiivi artikli 1 lõiget 1.
- 33 Lõpetuseks on ilmne, et kuna eelotsusetaotluse esitanud kohus on täpsustanud, et alates 2007. aastast on kindlustusandja kohustus maksta hüvitist tahtlikult põhjustatud liiklusõnnetuste korral leidnud kinnitust Supremo Tribunal de Justiça (kõrgeim kohus) väljakujunenud kohtupraktikas, siis on esitatud küsimus tegelikult mitte selles, kas esimene, teine ja kolmas direktiiv kohustavad kindlustama tahtlikult põhjustatud liiklusõnnetustega tekitatud kahju või mitte, vaid konkreetselt selles, kas nende direktiividega on kooskõlas see, kui jalakäija kindlustuskaitse välistatakse üksnes sel põhjusel, et see jalakäija oli kindlustusvõtja ja kahju tekitanud sõiduki omanik.
- 34 Seetõttu tuleb järeldada, et oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtult sisuliselt teada, kas esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 1 lõiget 1 ja artikli 2 lõiget 1 ning kolmanda direktiivi artiklit 1a tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid nagu põhikohtuasjas käsitusel, mis välistavad kindlustuskaitse ja sellest tulenevalt ka kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel hüvitise maksmise isikukahju ja varalise kahju korral, mis on tekitatud liiklusõnnetuses kannatanud jalakäijale, üksnes sel põhjusel, et see jalakäija on kindlustusvõtja ja kahju tekitanud sõiduki omanik.

- 35 Selles osas on esiteks oluline meenutada, et liidu õigusaktidega kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas soovitakse kindlustada liidu territooriumil põhiasukohta omavate mootorsõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine, ning tagada nende sõidukite poolt põhjustatud õnnetustes kannatanutele samasugune kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimus (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 27).
- 36 Esimene direktiiv, mida on täpsustatud ja täiendatud teise ja kolmanda direktiiviga, kohustab seega liikmesriike tagama, et liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega, ning täpsustab eelkõige kahju liigid ja kolmandad isikud, kes peavad olema selle kindlustusega kaetud (kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 37 Selles osas on Euroopa Kohus juba selgitanud, et esimese direktiivi artikli 3 lõike 1, teise direktiivi artikli 2 lõike 1 ja kolmanda direktiivi artikli 1 eesmärk on tagada, et kohustuslik mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus võimaldaks hüvitada kõigile kaassõitjatele, kes said sõiduki poolt põhjustatud õnnetuses kannatada, neile tekitatud kahju (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 29).
- 38 Nimelt ilmneb kohustuslikku kindlustust reguleerivate liidu õigusnormide arengust, et liidu seadusandja on sõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse eesmärki pidevalt taotlenud ja seda kaitset tugevdanud (kohtuotsus, 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 52).
- 39 Täpsemalt laiendati direktiiviga 2005/14 kolmandasse direktiivi artikli 1a lisamisega esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustuskaitset isikukahjule ja varalisele kahjule, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele (vt selle kohta kohtuotsus, 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 55).
- 40 Seega, kuna L. I. Delgado Mendes oli põhikohtuasjas käsitlese olevas liiklusõnnetuses jalakäija, siis tuleb järeldada, et kolmanda direktiivi artikkel 1a nõuab, et selle liiklusõnnetusega talle tekitatud isikukahju ja varaline kahju, mille eest jalakäijal on siseriikliku tsiviilõiguse alusel õigus saada hüvitist, oleks tema sõidukiga seotud kohustusliku kindlustusega kaetud.
- 41 Mis täpsemalt puudutab seda, et liiklusõnnetuses kannatanu oli kindlustusvõtja ja selle õnnetuse põhjustanud sõiduki omanik, siis tuleb meeles pidada, et Euroopa Kohus on selgitanud, et esimese, teise ja kolmanda direktiiviga taotletav eesmärk kaitsta kannatanuid nõuab, et õnnetuse ajal kaassõitjana sõidukis viibinud sõidukiomaniku õiguslik olukord oleks võrdsustatud kõigi teiste õnnetuses kannatanute olukorraga (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 30).
- 42 Ühtlasi on Euroopa Kohus leidnud, et selle eesmärgiga on vastuolus ka see, et siseriiklik õigusakt vähendab alusetult kohustusliku liikluskindlustusega kaetud kaassõitja mõiste ulatust, jättes selle mõiste alt välja isikud, kes asusid sõiduki sellisel osal, mis ei olnud kavandatud nende veoks ega ka sel otstarbel seadistatud (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 30).
- 43 Euroopa Kohus järeldas sellest, et nimetatud kannatanute kaitse eesmärk nõuab ka seda, et selle isiku õiguslik olukord, kes oli sõiduki juhtimiseks kindlustatud, kuid viibis õnnetuse ajal sõidukis kaassõitjana, oleks võrdsustatud kõigi teiste õnnetuses kannatanud kaassõitjate olukorraga, ning sellest tulenevalt ei võimalda asjaolu, et isik oli kindlustatud õnnetuse põhjustanud sõiduki juhtimiseks, jätta isikut välja kolmanda isiku mõiste alt teise direktiivi artikli 2 lõike 1 tähenduses, kui ta oli sõidukis kaassõitja, mitte juht (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punktid 31 ja 32).

- 44 Analoogia alusel tuleb järeldada, et asjaolu, et liiklusõnnetuses sõiduki alla jäänud jalakäija oli kindlustusvõtja ja õnnetuse põhjustanud sõiduki omanik, ei luba jätta seda isikut välja kolmanda isiku mõiste alt teise direktiivi artikli 2 lõike 1 ja kolmanda direktiivi artikli 1a tähenduses.
- 45 Nimelt, nagu ka eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib ja komisjon põhjendatult väidab, ei saa esimese, teise ja kolmanda direktiiviga taotletud kaitse-eesmärgi ennast silmas pidades olla erineva kohtlemise aluseks asjaolu, et kõnesoleva sõiduki omanik ja kindlustusvõtja ei viibinud õnnetuse hetkel sõidukis, vaid talle kui jalakäijale sõideti selle autoga otsa, nagu on tõdetud käesoleva kohtuotsuse punktis 41.
- 46 Mis teiseks puutub kolmandatele isikute õigustesse, siis tuleb meenutada, et kohustus tagada tsiviilvastutuskindlustuse kindlustuskaitse sõidukitega kolmandatele isikutele tekitatud kahju puhul seisab lahus sellest, mis ulatuses neile isikutele hüvitatakse tekitatud kahju kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel. Esimene neist nimelt tagatakse ja määratletakse liidu õigusnormidega, teist reguleerib peamiselt aga siseriiklik õigus (kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 47 Euroopa Kohus on juba otsustanud, et esimese, teise ja kolmanda direktiivi eesmärgist ning samuti 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 (kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 48 Euroopa Kohus on siiski täpsustanud, 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 (kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 49 Euroopa Kohus on lisaks täpsustanud, et nendelt direktiividelt võetaks kasulik mõju, kui üldiste ja abstraktsete kriteeriumide põhjal kindlaks määratud siseriiklikud õigusnormid, lähtudes kannatanu enese osast kahju tekkimisel, võtavad temalt õiguse saada kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse hüvitist või piiravad seda õigust ebaoproportsionaalselt. Seda õigust võib juhtumipõhise hindamise põhjal vähendada seega vaid erandlike asjaolude puhul (kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 50 Nagu väljakujunenud kohtupraktikast ilmneb, on nimetatud direktiividega vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid, mis võimaldavad võtta kaassõitjalt õiguse saada hüvitist kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel või piirata seda ebaoproportsionaalselt pelgalt seetõttu, et tal on osa talle tekkinud kahju tekkes (vt selle kohta kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 51 Sama kehtib ka niisuguste siseriiklike õigusnormide kohta nagu vaidlusalused õigusnormid, mis lubavad keelduda jalakäijale kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse hüvitise maksmisest pelgalt seetõttu, et ta on kindlustusvõtja ja talle isikukahju ja varalist kahju põhjustanud sõiduki omanik.
- 52 Nimelt on Euroopa Kohus otsustanud, et esimese direktiivi artikli 3 lõikega 1 on vastuolus see, kui liikluskindlustusandja võib õigusaktide sätetele või lepingutingimustele tuginedes keelduda kindlustatud sõiduki põhjustatud õnnetuses kannatanud isikutele tekitatud kahju hüvitamisest (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 33).

- 53 Euroopa Kohus on samuti leidnud, et teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimene lõik vaid kordab seda kohustust seoses selles artiklis mainitud õigusaktide sätete või kindlustuslepingu tingimustega, mis jätvavad kohustusliku mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kaitse alt välja kahju, mis on tekitatud õnnetuses kannatanud kolmandatele isikutele selle tõttu, et kindlustatud sõidukit on juhtinud isik, kellel puudub selle sõiduki juhtimiseks volitus, juhuluba, või isik, kes rikub sõiduki seisukorra ja turvalisuse kohta õigusaktides sätestatud tehnonõudeid (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 34).
- 54 Erandina sellest kohustusest näeb teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teine lõik tõesti ette, et kindlustusandja võib jätta hüvitise maksmata teatud kannatanutele, võttes arvesse olukorda, mille nad ise on tekitanud, nimelt isikutele, kes sisenesid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult, juhul kui kindlustusandja suudab tõendada, et nad teadsid, et sõiduk oli varastatud. Sellegipoolest saab, nagu Euroopa Kohus on juba otsustanud, teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimesest lõigust erandi teha ainuüksi sellel erijuhul (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 35).
- 55 Põhikohtuasja puhul on ilmne, et sellist olukorda ei esinenud.
- 56 Neil tingimustel tuleb järeldada, et vaidlusalused õigusnormid kahjustavad tagatist, mis on liidu õiguses ette nähtud ja mille kohaselt mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutus, vastavalt kohaldatava siseriikliku õiguse määratlusele, peab olema kaetud kindlustusega, mis on kooskõlas esimese, teise ja kolmanda direktiiviga.
- 57 Sellest järeldub, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 ning teise direktiivi artikli 1 lõiget 1 ja artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus see, kui mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse kindlustusandja võib tugineda niisugustele siseriiklikele õigusnormidele nagu vaidlusalused õigusnormid, et keelduda kolmandast isikust kannatanule kindlustatud sõiduki põhjustatud õnnetuse tagajärjel tekitatud isikukahju ja varalise kahju eest hüvitise maksmisest.
- 58 Kolmandaks tuleb märkida, et seda järeldust ei sea kahtluse alla CA Segurose argumendid, mille kohaselt mõjutaks see tsiviilvastutuse süsteemi rängalt, kui seda vastutust saaks rakendada kindlustusvõtja enda suhtes, nii, nagu nähtub põhikohtuasjas käsitletavast kahjunõudest.
- 59 Selles osas on oluline rõhutada, et eelotsusetaotluse esitanud kohus on täpsustanud, et põhikohtuasja hagi ese on selles menetlusetapis piiratud küsimusega, kas juba tuvastatud tsiviilvastutus on põhikohtuasjas käsitletava kindlustuslepinguga kaetud. Nimelt kinnitas eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ta on juba nõustunud, et kindlustatud sõiduki juht on vastutav enda tekitatud kahju hüvitamise eest, ning ta märkis, et tulenevalt L. I. Delgado Mendesi ja CA Segurose vahel sõlmitud kindlustuslepingust on viimane vaidlusaluste õigusnormide puudumisel vastutav selle juhi ainusüül tekitatud kahju hüvitamise eest.
- 60 Sellest tulenevalt puudub CA Segurose argumentidel alus, kuna eelotsusetaotluse esitanud kohus ei tuvastanud mitte L. I. Delgado Mendesi tsiviilvastutuse tema enda suhtes, vaid hoopis selle, et tema suhtes tekib tsiviilvastutus põhikohtuasjas käsitusel oleva kahju põhjustanud sõiduki juhil.
- 61 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et esimese direktiiv artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 1 lõiget 1 ja artikli 2 lõiget 1 ning kolmanda direktiivi artiklit 1a tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid nagu põhikohtuasjas käsitusel, mis välistavad kindlustuskaitse ja sellest tulenevalt ka kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel hüvitise maksmise isikukahju ja varalise kahju korral, mis on tekitatud liiklusõnnetuses kannatanud jalakäijale, üksnes sel põhjusel, et see jalakäija on kindlustusvõtja ja kahju tekitanud sõiduki omanik.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

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, nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (84/5/EMÜ), (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ), artikli 1 lõiget 1 ja artikli 2 lõiget 1 ning nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (90/232/EMÜ), (muudetud direktiiviga 2005/14), artiklit 1a tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid nagu põhikohtuasjas käsitusel, mis välistavad kindlustuskaitse ja sellest tulenevalt ka kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel hüvitise maksmise isikukahju ja varalise kahju korral, mis on tekitatud liiklusõnnetuses kannatanud jalakäijale, üksnes sel põhjusel, et see jalakäija on kindlustusvõtja ja kahju tekitanud sõiduki omanik.

Allkirjad