



Kohtulahendite kogumik

Kohtuasi C-514/16

Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade
ja
Fausto da Silva Rodrigues de Andrade
versus
José Manuel Proença Salvador jt

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Tribunal da Relação de Guimarães)

Eelotsusetaotlus – Mootorsõiduki kasutamise kohustuslik vastutuskindlustus –
Direktiiv 72/166/EMÜ – Artikli 3 lõige 1 – Mõiste „sõiduki kasutamine“ –
Talumajapidamises juhtunud õnnetus – Õnnetus, milles osales seisev, kuid umbrohutõrjevahendi
pihustusseadme pumba tööshoidmiseks käima pandud mootoriga põllumajandustraktor

Kokkuvõte – Euroopa Kohtu (suurkoda) 28. novembri 2017. aasta otsus

1. *Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus – Direktiiv 72/166 – Mõiste „sõiduk“ – Traktor – Hõlmamine – Põllumajandusliku kasutusotstarbe mõju – Puudumine*
(Nõukogu direktiiv 72/166, artikli 1 punkt 1)
2. *Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus – Direktiiv 72/166 – Mõiste „sõiduki kasutamine“ – Autonoomne tõlgendamine*
(Nõukogu direktiiv 72/166, artikli 3 lõige 1 ja direktiiv 84/5)
3. *Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus – Direktiiv 72/166 – Mõiste „sõiduki kasutamine“ – Sõiduki kasutamine vastavalt selle tavapärasele otstarbele – Õnnetuse hetkel seisev sõiduk – Asjaolu, mis iseenesest ei välista transpordivahendina kasutamist*
(Nõukogu direktiiv 72/166, artikli 1 punkt 1 ja artikli 3 lõige 1)
4. *Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus – Direktiiv 72/166 – Mõiste „sõiduki kasutamine“ – Õnnetus, milles osales seisev, kuid umbrohutõrjevahendi pihustusseadme pumba tööshoidmiseks käima pandud mootoriga traktor – Välistamine – Kontrollimine liikmesriigi kohtu poolt*
(Nõukogu direktiiv 72/166, artikli 3 lõige 1)

1. Vt otsuse tekst.

(vt punktid 28 ja 29)

2. Seoses mõistega „sõiduki kasutamine“ selle direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses olgu meenutatud, et seda ei saa jätta iga liikmesriigi hinnata, vaid tegemist on liidu õiguse autonoomse mõistega, mille tõlgendamisel tuleb eeskätt arvesse võtta õigusnormi konteksti ja selle õigusakti eesmärgi, millesse norm kuulub (vt selle kohta kohtuotsus, 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punktid 41 ja 42). Esimese direktiivi ja nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3) preambulist nähtub, et esiteks on nende direktiivide eesmärk tagada liidu territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine ning teiseks tagada nende sõidukitega põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanutele samaväärne kohtlemine, olenemata sellest, kus liidu territooriumil õnnetusjuhtum on toimunud (vt selle kohta kohtuotsused, 9.6.2011, Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, EU:C:2011:371, punkt 23; 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 26, ja 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 50).

Lisaks ilmneb kohustuslikku kindlustust reguleerivate liidu õigusnormide arengust, et liidu seadusandja on eesmärgi kaitsta sõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanuid pidevalt taotlenud ja tugevdanud (vt selle kohta kohtuotsus, 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punktid 52–55).

(vt punktid 31–33)

3. Euroopa Kohus on selles kontekstis sisuliselt otsustanud, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sisalduva mõistega „sõiduki kasutamine“ ei ole silmas peetud mitte üksnes teeliikluse olukorda, vaid on hõlmatud sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele (vt selle kohta kohtuotsus, 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 59).

Eeltoodud kaalutlustest järeldub esiteks, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatus ei sõltu selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse.

Teiseks olgu rõhutatud, et esimese direktiivi artikli 1 punktis 1 nimetatud sõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina. Järelikult kuulub direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses mõiste „sõiduki kasutamine“ kohaldamisalasse igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine.

Ainuüksi asjaolu, et õnnetuses osalenud sõiduk oli õnnetuse toimumise hetkel paigal, ei välista, et sõiduki kasutamine sel hetkel võib kuuluda sõiduki transpordivahendina kasutamise alla ja seetõttu esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses mõiste „sõiduki kasutamine“ kohaldamisalasse. Seejuures ei ole määrav, kas sõiduki mootor õnnetuse toimumise hetkel töötas või mitte.

Seoses sõidukitega, mida võib nagu kõnesolevat traktorit lisaks tavapärasele transpordivahendina kasutamisele teatud juhtudel kasutada tööseadmena, on vaja kindlaks teha, kas sellise sõidukiga toimunud õnnetuse ajal kasutati seda sõidukit peamiselt transpordivahendina, misjuhul võib see kasutamine olla hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses, või tööseadmena, misjuhul ei ole see kasutamine selle mõistega hõlmatud.

(vt punktid 34, 35 ja 37–40)

4. 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 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes sisalduv mõiste „sõidukite kasutamine“ ei hõlma olukorda, kus õnnetus juhtus põllumajandustraktoriga, kui seda traktorit ei kasutatud õnnetusse sattumise ajal mitte transpordivahendina, vaid selle põhifunktsioon oli tööseadmena olla energiaallikas umbrohutõrjevahendi pritsi pumba töös hoidmiseks.

Kui kontrollimise käigus, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus peab tegema, ei ilmne muud, on selline kasutamine peamiselt seotud traktori kasutamisega tööseadmena, mitte transpordivahendina, ega ole seetõttu hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses.

(vt punktid 41, 42 ja resolutsioon)