



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
MICHAL BOBEK
esitatud 26. aprillil 2018¹

Kohtuasi C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel

versus

**Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana
Cristiana Micaela Caetano Juliana**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus))

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus – Kindlustuse sõlmimise kohustus – Kohaldamisala – Mõiste „sõiduki kasutamine“

I. Sissejuhatus

1. Alina Juliana lõpetas meditsiiniliste probleemide tõttu autojuhtimise ja jättis auto oma hoovi. Tsiviilvastutuskindlustust ta ei sõlminud. Tema poeg võttis tema loata auto võtmed ja sõitis sellega hoovist välja. Ta ei tulnud üldkasutataval teel auto juhtimisega toime. Liiklusõnnetuse tagajärjel tema ja kaks kaassõitjat hukkusid.

2. Pädev riiklik hüvitusorgan Fundo de Garantia Automóvel (edaspidi „fond“) maksis välja hüvitise. Seejärel nõudis fond seda raha tagasi auto omanikult Alina Julianalt. Alina Juliana väidab enda kaitseks, et ta ei olnud kohustatud autot kindlustama, sest kuigi ta oli selle omanik, oli ta selle liiklusest kõrvaldanud ega kavatsenud sellega sõita. Fondi väitel oli kindlustamiskohustus olemas, sest auto oli sõidukorras.

3. Selle vaidluse kontekstis ja mootorsõidukidirektiive 72/166/EMÜ² ja 84/5/EMÜ³ (edaspidi „esimene direktiiv“ ja „teine direktiiv“) silmas pidades küsib Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) esiteks, kas niisugustel asjaoludel on sõiduki omanik kohustatud selle kindlustama. Teiseks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas fondil on omaniku vastu regressiõigus ka siis, kui omanik liiklusõnnetuse eest ei vastuta.

¹ Algkeel: inglise.

² Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiv 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).

³ Nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teine direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, k 3).

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Direktiiv 72/166

4. Esimese direktiivi artiklites 1 ja 3 on sätestatud:

„Artikkel 1

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. *sõiduk* – kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagised;

[...]

4. *territoorium, kus on sõiduki põhiasukoht*

- selle riigi territoorium, kus sõiduk on registreeritud, sõltumata sellest, kas registreerimismärk on alaline või ajutine, või
- kui teatavat liiki sõiduki puhul ei ole registreerimine kohustuslik, kuid sellisel sõidukil on kindlustusmärk või registreerimismärgi sarnane eraldusmärk, siis kindlustusmärgi või eraldusmärgi välja andnud riigi territoorium, või
- kui teatavat liiki sõidukite puhul ei nõuta ei registreerimismärki, kindlustusmärki ega eraldusmärki, siis sõiduki valdaja elukohariigi territoorium, või
- kui sõidukil ei ole registreerimismärki või tal on sõidukile mitte vastav või enam mitte vastav registreerimismärk ning sõiduk on sattunud õnnetusse, siis selle riigi territoorium, kus õnnetus aset leidis, nõude lahendamise eesmärgil käesoleva direktiivi artikli 2 lõike 2 esimese taandega või teise nõukogu [...] direktiivi [...] artikli 1 lõikega 4 ettenähtud viisil;

[...]

Artikkel 3

1. Iga 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.

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

- teistes liikmesriikides kehtivate õigusaktide kohaselt kogu kahju, mis kõnealuste riikide territooriumidel tekitatakse;
- kogu kahju, mida kannavad liikmesriikide kodanikud otsereisi ajal kahe sellise territooriumi vahel, kus kehtib Euroopa Majandusühenduse asutamisleping, kui läbitava territooriumi eest ei vastuta ükski liikluskindlustuse rahvuslik büroo; sellisel juhul kaetakse kahju vastavalt selles liikmesriigis kehtivatele sundkindlustust käsitlevatele õigusaktidele, mille territooriumil on sõiduki põhiasukoht.“

2. Direktiiv 84/5

5. Teise direktiivi artiklites 1 ja 2 on sätestatud:

„Artikkel 1

1. Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.

[...]

4. Iga liikmesriik loob organi või annab volitused mõnele organile, kelle ülesandeks on maksta vähemalt kindlustuskohustuse piires hüvitist vara- või isikukahju eest, mille on põhjustanud tundmatu sõiduk või sõiduk, mille puhul ei ole lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus täidetud.

Esimene lõik ei piira liikmesriikide õigust pidada organi makstavat hüvitist subsidiaarseks või mittesubidiaarseks ega õigust sätestada nõuete lahendamine organi ja õnnetuse põhjustanud isiku või isikute ja muude kindlustusandjate või sotsiaalkindlustusorganite vahel, kes peavad kannatanule sama õnnetuse osas hüvitist maksma. Liikmesriigid ei või organil siiski lubada, et hüvitise maksmise tingimus oleks see, kas kannatanu suudab kuidagi tõendada, et vastutav isik ei suuda hüvitist maksta või keeldub seda tegemast.

[...]

Artikkel 2

1. Iga liikmesriik võtab vajalikud meetmed tagamaks, et kõiki direktiivi 72/166/EMÜ 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, või
- isikud, kellel ei ole asjaomase sõiduki juhtimiseks vajalikku juhiluba, või
- isikud, kes rikuvad asjaomase sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevaid tehnonõudeid, mis on sätestatud õigusaktides,

peetakse direktiivi 72/166/EMÜ 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 lõike sätete kohaldamisest, kui kannatanu võib kantud kahju eest hüvitist saada sotsiaalkindlustusorganilt.

2. Varastatud või vägivaldselt omandatud sõidukite puhul võib liikmesriik näha ette, et kindlustusandja asemel maksab käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud tingimustel hüvitist artikli 1 lõikes 4 määratletud organ; kui sõiduki põhiasukoht on teises liikmesriigis, ei või kõnealune organ esitada nõuet ühegi kõnealuse liikmesriigi organi vastu.

Liikmesriigid, kes on varastatud või vägivaldselt omandatud sõidukite puhul ette näinud, et hüvitist maksab artikli 1 lõikes 4 nimetatud organ, võivad varakahju puhul näha ette kannatanu kuni 250 eküü suuruse omavastutuse.“

B. Liikmesriigi õigus

1. Dekreetseadus nr 522

6. Eelotsusetaotluse andmetel kehtis Portugalis selle õnnetuse kuupäeval 31. detsembri 1985. aasta dekreetseadus nr 522/85, mis käsitleb mootorsõiduki kohustuslikku tsiviilvastutuskindlustust (Decreto-Lei n° 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, edaspidi „dekreetseadus nr 522/85“). Dekreetseaduses nr 522/85 on sätestatud:

Artikli 1 lõige 1: „Igaüks, kellel võib tekkida tsiviilvastutus kolmandatele isikutele maismaa mootorsõiduki tekitatud kehavigastustest või materiaalsest kahjust tingitud varalise või mittevaralise kahju hüvitamise eest [...], peab olema niisuguste sõidukite liikluses kasutamiseks kaetud [...] kindlustusega, mis tagaks selle vastutuse.“

Artikkel 2: „Kindlustuskohustus lasub sõiduki omanikul, välja arvatud järgmistel juhtudel [...]“

7. Dekreetseaduse nr 522/85 artikli 8 lõigetes 1 ja 2 on ette nähtud, et „[l]eping tagab kindlustusvõtja, artiklis 2 osutatud isikute, kellel on kohustus ennast kindlustada, ja sõiduki õiguspärase valdajate ja juhtide tsiviilvastutuse“ ja tagab ka „hüvitise, mida tuleb maksta sõiduki varastel, röövijatel või ärandajatel või tahtlikult liiklusõnnetuse põhjustajatel [...]“.

8. Artikli 21 kohaselt on fondil kohustus „maksta käesoleva peatüki tingimustel hüvitist liiklusõnnetuste korral, mille on põhjustanud sõidukid, millel peab olema kohustuslik kindlustus ja mis on registreeritud Portugalis [...]“.

9. Lõpuks on artikli 25 lõikes 1 ja lõikes 3 ette nähtud, et „kui vastav hüvitis on makstud, omandab [fond] kannatanu õigused, sealhulgas õiguse saada seadusjärgset viivist ja nõuda kahju hindamiseks ja sissenõudmiseks tehtud kulude hüvitamist“, ning „[fond], kellel on seoses summadega, mille ta on välja maksnud, regressiõigus õnnetuse eest vastutavate teiste isikute suhtes, kui neid on, võib lõike 1 tingimustel esitada nõude isikutele, kellel on kindlustuskohustus, kuid kes ei ole kindlustuslepingut sõlminud“.

2. Tsiviilseadustik

10. Portugali tsiviilseadustiku artikli 503 lõikes 1 on sätestatud:

„Mootorsõidukit tegelikult juhtiv ja seda oma huvides kasutav isik, isegi kui ta teeb seda esindaja vahendusel, vastutab sõidukiga seotud riskidest tekkinud kahju eest ka siis, kui sõidukit parajasti ei kasutata.“

III. Faktilised asjaolud, menetlus ja eelotsuse küsimused

11. Alina Juliana lõpetas meditsiiniliste probleemide tõttu autojuhtimise ja jättis auto oma hoovi. Tsiviilvastutuskindlustust ta ei sõlminud.

12. Tema poeg võttis 18. või 19. novembril 2006 tema toast sahtlist ilma tema loata ja teadmata auto võtmed ning sõitis autoga hoovist välja.

13. 19. novembril 2006 ei tulnud tema poeg üldkasutataval teel auto juhtimisega toime. Toimunud liiklusõnnetuses hukkusid tema ja kaks kaassõitjat.

14. Fond maksis õnnetuses hukkunud kaassõitjate perekondadele hüvitise. Seejärel pöördus fond regressiõigusega võlausaldajana kohtusse, taotledes enda välja makstud hüvitiste summade, samuti intressi väljamõistmist Alina Julianalt kui auto omanikult (edaspidi „esimene kostja“) ja Cristiana Julianalt kui hukkunud juhi tütrelt ja pärijalt (edaspidi „teine kostja“).

15. Esimese astme kohus rahuldab fondi nõuded osaliselt, otsustades, et kuigi sõiduki omanik ei kavatsenud sõidukit juhtida ega vastutanud toimunud õnnetuse eest, ei välistanud see tema kohustust sõlmida kindlustusleping. Kohus oli seisukohal, et kindlustuslepingu eesmärk on tagada kannatanutele hüvitise maksmise ka sõiduki ärandamise korral.

16. Esimene kostja Alina Juliana esitas apellatsioonkaebuse Tribunal da Relação'sse (apellatsioonikohus, Portugal). Nimetatud kohus otsustas, et Alina Julianal ei olnud kohustust autot kindlustada ja et ta ei vastuta õnnetuse eest. Seepärast tühistas apellatsioonikohus esimese astme otsuse ja leidis, et ta ei ole selles asjas vastutav.

17. Fond pöördus kassatsioonkaebusega Supremo Tribunal de Justiça'sse (Portugali kõrgeim kohus), kes peatas menetluse ja esitas Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [esimese direktiivi] (liiklusõnnetuse kuupäeval kehtiv) artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et kohustus sõlmida mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus hõlmab ka olukordi, kus sõiduk on pandud omaniku otsusel seisma konkreetsel kinnistul väljaspool üldkasutatavaid teid

Või

seada tuleb tõlgendada nii, et niisugustel asjaoludel ei ole omanik kohustatud sõidukit kindlustama, ilma et see piiraks vastutust, mille võtab Fundo de Garantia Automóvel (Liikluskindlustuse Tagatisfond) kahju kannatanud isikute ees, eriti sõiduki ärandamise korral?

2. Kas [teise direktiivi] (liiklusõnnetuse kuupäeval kehtiv) artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et Fundo de Garantia Automóvelil – kes seetõttu, et tsiviilvastutuskindlustuse lepingut ei olnud, maksis asjakohase hüvitise kolmandale isikule, kes kannatas kahju niisuguse mootorsõiduki põhjustatud liiklusõnnetuse tõttu, mis oli ilma omaniku loata ja teadmata välja viidud eravaldusest, kuhu see oli seisma pandud – on regressiõigus sõiduki omaniku vastu, olenemata sellest, kas omanik vastutas liiklusõnnetuse eest või mitte

Või

tuleb seda tõlgendada nii, et Fundo de Garantia Automóveli regressiõigus omaniku ees on olemas sellest, kas esinevad üheaegselt tsiviilvastutuse eeldused, eriti asjaolust, kas õnnetuse hetkel juhtis omanik tegelikult sõidukit?“

18. Saksamaa, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Läti, Portugali ja Ühendkuningriigi valitsused ning Euroopa Komisjon on esitanud oma kirjalikud seisukohad. Needsamad menetluses osalejad, välja arvatud Itaalia valitsus, esitasid 30. jaanuaril 2018 peetud kohtuistungil ka suulised seisukohad.

IV. Hinnang

A. Sissejuhatavad märkused

1. Vastutus liiklusõnnetuse eest ja kindlustamiskohustus

19. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele vastates on oluline meeles pidada, et 1) vastutus liiklusõnnetuse eest ei ole sama, mis 2) kindlustamiskohustus.

20. Portugali valitsus kinnitas kohtuistungil, et teise kostja Cristiana Juliana vastu on esitatud hagi kui liiklusõnnetuses otseselt osalenud hukkunud juhi järglase vastu. Seega oleneb teise kostja vastutus küsimusest, kas tema isa vastutas selle liiklusõnnetuse eest (võimalus 1).

21. Seevastu esimese kostja Alina Juliana vastu on esitatud hagi kui sõiduki omaniku vastu väitega, et ta on rikkunud kohustust sõiduk kindlustada (võimalus 2). Seetõttu saan aru nii, et kui Alina Julianal kindlustamiskohustust ei olnud, ei saa teda vastutusele võtta ja tema vastu esitatud väited langevad ära.

22. Sel põhjusel on vaja üksikasjalikult käsitleda eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimest küsimust, mis puudutab kindlustamiskohustuse ulatust, konkreetselt Alina Juliana suhtes. Selleks omakorda on vaja kaaluda esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 kasutatud mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatust ning kindlustamiskohustuse algus- ja lõpphetke (B).

23. Kui Alina Julianal oli kindlustamiskohustus, tekib sellest teine küsimus: kas teda *saaks* liidu õiguse kohaselt vastutusele võtta, arvestades, et ta liiklusõnnetuses tegelikult ei osalenud. Käsitlen seda eelotsusetaotluse esitanud kohtu teise küsimuse kontekstis (C).

2. Kellel lasub kindlustamiskohustus?

24. Et oleks selge: käesolevas ettepanekus kaalun ainult küsimust, kas *oli olemas* kohustus hoovi pargitud auto kindlustada, kuid mitte küsimust, *kellel* see kohustus lasub. Kui ma viitan, nagu näiteks eelmistes lõikudes, Alina Juliana võimalikule kohustusele talle kuuluv sõiduk kindlustada, teen seda põhjusel, et eelotsusetaotluse esitanud kohus on eelotsusetaotluses märkinud, et *kui* kehtiks kohustus pargitud auto kindlustada, lasuks see kohustus liikmesriigi õiguse kohaselt temal kui omanikul, mis võib välja viia tema lepinguvälise vastutuseni.

25. Esimeses direktiivis ei ole ju täpsustatud, kellele peavad liikmesriigid kindlustamiskohustuse asetama. See on liikmesriigi õiguse küsimus. Seda tõlgendust ei ole vaidlustanud ükski käesolevas menetluses osaleja.

26. Euroopa Kohus viitas oma otsuses Csonka tõepoolest „kõikide sõidukite, mille põhiasukoht on tema territooriumil, omanik[e] või kasutaja[te]“ kohustusele kindlustada.⁴ Ma ei arva siiski, et selle võrdlemisi lahtise sõnastuse kasutamisega soovis Euroopa Kohus kinnitada, et esimene direktiiv asetab ühelegi konkreetsele isikule kindlustamiskohustuse. Minu arvates selgub see nimetatud kohtuasjas esitatud eelotsusetaotluse kontekstist, kus ei keskendutud üldse selle kohustuse kandja isikule.

4 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Csonka jt (C-409/11, EU:C:2013:512, punktid 28 ja 31).

27. Esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 eesmärk on tagada mitte seda, et vastutab *konkreetne isik*, vaid see, et kõik kasutatavad sõidukid on kindlustatud, nii et liiklusõnnetuse korral saab kannatanu ilma raskusteta pöörduda (maksejõulise⁵) üksuse poole, et tekkinud kahju talle hüvitataks.⁶

B. Esimene küsimus

28. Esimeses eelotsuse küsimuses soovib liikmesriigi kohus teada sisuliselt seda, kas esimese direktiivi artikli 3 lõikest 1 tulenevalt kehtib kohustus sõlmida sõiduki suhtes kindlustus ka siis, kui omanik on sõiduki üldkasutatavatelt teedelt kõrvaldanud ega juhi seda ega kavatsegi seda juhtida. Samuti küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas see, et fond vastutab kannatanutele hüvitiste maksmise eest, on selles suhtes oluline seoses omaniku kohustustega.

29. Minu arvates on niisugustes asjades nagu käesolev olemas kindlustamiskohustus.

30. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimesele küsimusele vastates alustan mõnest tähelepanekust, mis puudutavad suhet esimese direktiivi artikli 3 lõikest 1 tuleneva kindlustamiskohustuse ja teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 ette nähtud hüvitamisorgani sekkumise vahel (1). Siis meenutan põhilist kohtupraktikat seoses käesolevas kohtuasjas olulise mõistega „sõidukite kasutamine“ (2). Seejärel kaalun küsimust, kas „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustus peavad olema määratletud ette või tagantjärele (3), vaatan üksikasjalikumalt mõistet „sõidukite kasutamine“ (4) ning kindlustamiskohustuse algus ja lõpphetke (5). Lõpuks kaalun tehtud järelduste rakendamist käesoleva juhtumi suhtes (6).

1. Suhe kindlustamiskohustuse ja hüvitamisorgani vahel

31. Esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 on sätestatud liikmesriikide üldine kohustus tagada, et sõidukid peavad olema kindlustatud. Teise direktiivi artikli 1 lõige 4 kohustab hüvitamisorganit sekkuma, kui kindlustamiskohustus ei ole täidetud.

32. Mul on selle kohta järgmised tähelepanekud.

33. Esiteks ei ole hüvitamisorgan teise direktiivi sõnul „sõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuskindlustuse tagamise süsteem[...], vaid see on määratud rakenduma üksnes selgelt määratletud asjaolude korral“. Ta sekkub „viimase abinõuna“, et lahendada olukordi, kus kindlustamata sõidukiga põhjustatud kahju on tingitud „puudujää[gist] [kindlustamis]süsteemis, mille liikmesriik pidi sisse seadma“.⁷

5 Eriti kui on tegu raske vigastuse või surmaga, väheneb märgatavalt võimalus, et õnnetuse eest vastutav isik kannatanule kahju täielikult hüvitab. Kuigi võib olla juhtusid, kui kindlustusselts on maksejõuetu, nagu oli 11. juuli 2013. aasta kohtuotsuses Csonka jt (C-409/11, EU:C:2013:512), on need põhimõtteliselt harvad.

6 Samal loogikal põhinevad esimese direktiivi artikkel 4 ja teise direktiivi artikli 1 lõige 4. Viimases on ette nähtud hüvitamisorgani loomine juhtudeks, mil õnnetuse põhjustanud sõiduk on kindlustamata. Esimesena nimetatud säte aga lubab liikmesriikidel teha erandeid kindlustamiskohustusest, kuid kohustab neid määrama asutuse või organi, kes peab sel juhul maksma hüvitist niisuguste erandite kohaldamisalasse kuuluvate sõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanutele.

7 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Csonka jt (C-409/11, EU:C:2013:512, punktid 30–32). On selge, et hüvitamisorgan teatavas mõttes „tagab“ hüvitamise teataval konkreetsetel, selgelt määratletud asjaoludel. Riigi tasandil võib hüvitamisorganeid tõepoolest nimetada „tagatistfondiks“, nagu see on näiteks Portugalis – „Fundo de Garantia Automóvel“. Kui Euroopa Kohus märgib, et hüvitamisorgan ei ole „tagamise süsteem“, saan sellest aru nii, et selle organi otstarve ei ole üldiselt sekkuda ja sisuliselt seega kindlustamiskohustust *asendada*.

34. Teiseks, kui olukord ei kuulu esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 määratletud kindlustamiskohustuse kohaldamisalasse, ei ole hüvitisorgan kohustatud teise direktiivi artikli 1 lõike 4 kohaselt turvamehhanismi pakkuma. Teisisõnu on hüvitisorgani potentsiaalne sekkumisala samasuguse ulatusega nagu kindlustamiskohustus.⁸ Liikmesriigid võivad teise direktiivi ülevõtmisel põhimõtteliselt teha ettenähtust rohkemgi ja korraldada nii, et hüvitisorgan sekkub ka muudes olukordades. Ent loomulikult ei ole see liidu õigusest tulenev kohustus.

35. Eespool märgitust järeldub, et esimeses ja teises direktiivis on eristatud ühelt poolt valdavat enamikku olukordi, kus „sõidukite kasutamisega“ seotud riski maksumuse peab kindlustuse võtmise kaudu kandma „üksikisik“, teiselt poolt niisugustest marginaalsetest või ülejäänud olukordadest, kus selle riski maksumuse kannab ühiskond üldiselt,⁹ s.o hüvitisorgani sekkumise kaudu. Ent niivõrd, kui *kindlustamiskohustus üldse puudub*, on peamine tagajärg see, et risk võib jääda õnnetuses kannatanu kanda, eriti kui õnnetuse tagajärjed on nii rasked, et hüvitada tuleb suur summa, või kui kannatanu ei saa õnnetuse põhjustanud isiku maksejõuetuse tõttu piisavalt hüvitist.

36. Praktikas on selle tagajärg niisugune, et need kaks sätet on teineteisega lahutamatult seotud ja neid tuleb käsitada koostoimeliselt: mida kitsamalt tõlgendada esimese direktiivi artikli 3 lõikest 1 tuleneva kindlustamiskohustuse ulatust, seda enam aheneb turvamehhanism, mida direktiivi artikli 1 lõikes 4 ette nähtud hüvitisorgan kannatanule võimaldab.¹⁰

37. Järgmistes jagudes vaatlen üksikasjalikumalt kindlustamiskohustuse ulatust, alustades ülevaatega senisest kohtupraktikast seoses käesolevas asjas keskse mõistega „sõidukite kasutamine“.

2. „Sõidukite kasutamine“: Vnuk, Andrade ja Torreiro

38. Peamised kohtuasjad, mis on olulised seoses mõistega „sõidukite kasutamine“, on Vnuk,¹¹ Andrade¹² ja Torreiro¹³. Käsitlen neid kõiki järjest ja võtan kokku selle mõiste määratluse, mis nendest kohtuotsustest tuleneb.

a) Vnuk

39. Kohtuotsuses Vnuk¹⁴ hindas Euroopa Kohus küsimust, kas esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses „sõidukite kasutamine“ hõlmab traktoriga taluhoovis manööverdämist eesmärgiga toimetada selle traktori külge kinnitatud haagis küüni.

40. Arvestades keeleversioonide vahelisi olulisi erinevusi terminis „sõidukite kasutamine“, kaalus Euroopa Kohus kohustuslikku kindlustust käsitlevate liidu õigusaktide üldist süsteemi ja eesmärki. Ta viitas „kahele eesmärgile“: õnnetustes kannatanute kaitsele ja isikute vabale liikumisele.¹⁵ Seejärel käsitles Euroopa Kohus üksikasjalikult kannatanute kaitset kui eesmärki, mida on „pidevalt taotle[t]ud

8 Peale selle on hüvitisorgan kohustatud sekkuma teisteki konkreetselt määratletud olukordades. Nii näiteks on artikli 1 lõikes 4 ette nähtud, et ta peab sekkuma ka juhul, kui sõiduk on tundmatu.

9 Olenevalt sellest, milline täpselt on hüvitisorgani rahastamise süsteem, võib see tähendada suuremat või väiksemat isikute ringi (näiteks olenevalt sellest, kas seda organit rahastatakse üldise maksustamise või hoopis isikute kindlustusmaksete kaudu).

10 Vt selles mõttes 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Csonka jt (C-409/11, EU:C:2013:512). Selles kohtuasjas oli kindlustusandja maksejõuetu. Riigi tagav organ aga ei olnud kohustatud sekkuma, sest kindlustamiskohustusest oli tegelikult kinni peetud.

11 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

12 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

13 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

14 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

15 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 49).

ja tugevda[t]ud“.¹⁶ Muu hulgas seda eesmärki arvesse võttes märkis Euroopa Kohus, et „ei saa asuda seisukohale, et liidu seadusandja on soovinud nende direktiividega antud kaitse alt välja jätta sellises õnnetuses kannatanud, mis on põhjustatud sõiduki kasutamisega, kui selline kasutamine *vastab sõiduki tavapärasele otstarbele*“.¹⁷

41. Niisiis leidis Euroopa Kohus, et mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmas kõnealust manöövrit.

b) Andrade

42. Kohtuasjas Andrade¹⁸ kukkus seisev traktor, mille mootor hoidis viinamarjaistanduses töös umbrohutõrjevahendi pihustusseadme pumpa, maalihke tõttu kummuli ja põhjustas ühe talutöötaja surma. Liikmesriigi kohus küsis, kas esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab niisugust olukorda.

43. Euroopa Kohus meenutas kõigepealt oma otsuses Vnuk¹⁹ tehtud järeldusi. Seejärel märkis ta, et kõnealusel traktoril oli kaks otstarvet: lisaks „tavapärasele transpordivahendina kasutamisele“ sai seda „teatud juhtudel kasutada tööseadmena“. Euroopa Kohus märkis, et niisugusel juhul „on vaja kindlaks teha, kas [...] õnnetuse ajal kasutati seda sõidukit peamiselt transpordivahendina, mispuhul võib see kasutamine olla hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses, või tööseadmena, mispuhul ei ole see kasutamine selle mõistega hõlmatud“.²⁰

44. Kuna nimetatud kohtuasjas oli traktor õnnetuse ajal kasutusel valdavalt tööseadmena, ei hõlmanud mõiste „sõiduki kasutamine“ selle juhtumi asjaolusid.

c) Torreiro

45. J. L. Núñez Torreiro osales õistes sõjaväemanöövrites, kui sõjaväemaastur „Aníbal“, milles tema oli kaassõitja, ümber kukkus. Sõiduk ei liikunud *üldkasutatavatel teedel* ega isegi ratastega sõidukitele mõeldud alal, vaid roomiksõidukitele mõeldud sõjaväeõppuste alal.²¹

46. Euroopa Kohus otsustas, et mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab niisugust olukorda. Ta kordas sisuliselt kohtuotsustes Vnuk²² ja Andrade²³ tehtud järeldusi ning märkis siis, et asjaolu, et sõidukit kasutati sõjaväeõppustes alal, mis ei sobinud ratastega sõidukitele, ei avalda sellele järeldusele mõju.

d) Vahekokkuvõte

47. Eespool kirjeldatud kohtuasjade põhjal näib mõiste „sõidukite kasutamine“ baasdefiniitsioon esmapilgul üpris lai, hõlmates tavapäraseid kasutamisi viise (kasutamine veovahendina) (Vnuk), olenemata konkreetsest kasutamise kohast (Torreiro), kuid mitte hõlmates juhtusid, kui peamine kasutusviis õnnetuse ajal on midagi muud kui kasutamine veovahendina (Andrade).

48. Järgnevas jaos käsitlem „sõidukite kasutamise“ ja kindlustamiskohustuse vahelist suhet ning ajahetke, mil kumbki nendest saab olla ja peaks olema kindlakstehtav.

16 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 52, vt samuti punktid 50–53 ja 55).

17 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 56). Kohtujuristi kursiiv.

18 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

19 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

20 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 40). Kohtujuristi kursiiv.

21 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

23 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

3. „Sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustus: ette või tagantjärele?

49. Direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 kohaselt kehtib kindlustamiskohustus „tsiviilvastutus[ele] [sõidukite kasutamisel]“.

50. Mõiste „sõidukite kasutamine“ määratlus kohtuotsustes Vnuk, Andrade ja Torreiro keskendus sellele, millises tegevuses või millisel otstarbel sõidukit „õnnetuse ajal“ kasutati: haagisega tagurdamine; kasutamine tööseadmena; liikumine (eba)sobival maastikul.²⁴

51. Sellest saaks järeldada, et kui õnnetus on juba toimunud, tuleb kindlustamiskohustuse olemasolu hindamisel lähtuda selle õnnetuse konkreetsetest asjaoludest. Teisisõnu hinnatakse seda, kas kindlustamiskohustus oli olemas, pärast sündmust (tagantjärele).

52. See tähendaks käesolevas asjas seda, et kuna õnnetus toimus üldkasutataval teel autoga sõites (mis näib olevat olnud selle sõiduki tavapärase kasutusviisi), kehtis *sel hetkel* kindlasti kohustus, et sõiduk peab olema kindlustatud. See aga ei anna vastust küsimusele, kas kindlustamiskohustus kehtis ka siis, kui sõiduk oli pargitud Alina Juliana hoovi. See on eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimese küsimuse sõlmpunkt ning minu arusaama järgi määrav küsimus selles, kas Alina Julianat saab käesolevas asjas vastutusele võtta.

53. Samuti, kuigi olen nõus, et käesoleval juhul kindlustamiskohustus õnnetuse toimumise ajal vaieldamatult kehtis, ei ole ma seisukohal, et kohtuasjades Vnuk, Andrade ja Torreiro tehtud kohtuotsuste kolmikut tuleb üldiselt käsitada nii, et kindlustamiskohustust tuleb hinnata tagantjärele.

54. Mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse ulatus peavad olema ette määratletavad. Seda mõistagi õiguskindluse huvides. Sõidukid ei saa üldise kindlustamiskohustuse kohaldamisalast sisse ja välja triivida olenevalt sellest, millises tegevuses või millisel otstarbel neid parasjagu kasutatakse. Kohustuse olemasolu ei saa oleneda kõigest tagasiulatavast põhjenduskäigust, mis lähtub õnnetuse asjaoludest.

55. Kohtuotsustes Vnuk, Andrade ja Torreiro võttis Euroopa Kohus arvesse sõidukite tegevuse, sest seda oli vaja liikmesriigi kohtu jaoks, et tuvastada *vastutus*. Tuleb rõhutada, et kõikidel nendel juhtudel olid õnnetusse sattunud sõidukid kindlustatud.²⁵ Saan aru nii, et vaidluse all ei olnud üldine kohustus kindlustada. Oluline küsimus, mille liikmesriikide kohtud pidid nendes asjades lahendama, seisnes hoopis selles, kas need õnnetused kuulusid *kindlustuslepingu esemesse*, mille tagajärjel pidid kindlustusseltsid maksma, kuna ükski osaline ei nõustunud vastutama, põhjendusel et nende õnnetuste endiga ei kaasnenud konkreetsetel õnnetuse asjaoludel „sõiduki kasutamist“.

56. Seevastu käesolevas asjas on küsimus hoopis teistsugune ning esitatud kõrgemal abstraktsiooni- ja üldistustasandil: kas sellest, kuidas sõidukit käesoleval juhul kasutati, tuleneb *üldiselt* kindlustamiskohustus?

57. Näiteks on selge, et autoga iga päev tööle ja koju sõitmine kuulub mõiste „sõidukite kasutamine“ tähendussisusse. Kehtib tsiviilvastutuskindlustuse kohustus. Kas see kohustus lõpeb rangelt võttes, kui auto pargitakse öhtul (era)garaaži ja selle mootor lülitatakse välja, ning tekib järgmisel hommikul, mil keeratakse süütevõtit ja sõidetakse autoga uuesti üldkasutatavale teele?

24 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 40). Vt samuti 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 59) ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 32).

25 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 19); 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 12), ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 11).

58. Olen seisukohal, et vastus sellele küsimusele on selgelt eitav. Tegevus, milleks sõidukit kasutatakse, või see, millises režiimis see parajasti on, varieerub. Samamoodi ei saa aga varieeruda üldine kindlustamiskohustus, millel *peab olema selge algus ja lõpp* ajas ning teataval loogilisel määral jätkuvust ja ettearvatavust.

59. On mõeldav, et nende kahe hetke vahel võidakse sõidukit kasutada viisil, mis ei vasta „kasutamisele“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses. Just nii oligi kohtuasjas Andrade. Üldisemalt on tõenäoline, et kõnealusel juhul kasutati traktorit viisil, mida „sõidukite kasutamine“ hõlmas, ja traktor oli kindlustatud. Konkreetsel õnnetuse hetkel kasutati seda aga tööseadmena, mis ei olnud „sõidukite kasutamine“. Ometi kindlustamiskohustus nendel minutitel või tundidel, mil traktorit kasutati tööseadmena, teoreetiliselt ei peatunud.

60. Sellest järeldub, et kuigi mõiste *sõiduki kasutamine* on *kindlustamiskohustuse* ulatuse piiritlemisel keskse tähtsusega, ei ole need kaks mõistet identsed. Neid eristusi arvestades käsitlen järgnevat jagudes üksikasjalikumalt mõistet „sõidukite kasutamine“ ning kindlustamiskohustuse algus- ja lõpphetke.

4. „Sõidukite kasutamise“ määratlus

61. Kuna mõiste „sõidukite kasutamine“ sisaldab mõistet „sõiduk“, mis on esimeses direktiivis eraldi määratletud, alustan kõigepealt sellest (a) ning asun seejärel käsitlema mõistet (sõidukite) „kasutamine“ selle mitmesugustes kontekstides (b).

a) Sõiduk

62. Mõiste „sõiduk“ määratlus esimese direktiivi artikli 1 lõikes 1 piirdub „sõitmiseks mõeldud“ mootorsõidukitega.

63. Minu arvates on selge, et „mõeldud“ ei saa selles kontekstis viidata omaniku või muu sõidukit juhtiva isiku subjektiivsele isiklikule tahtele. Samuti ei viita see sellele, mida sõidukiga teataval hetkel tehakse.

64. Mõiste „sõiduk“ määratluses kasutatud sõnad „sõitmiseks mõeldud“ peavad loogiliselt võttes viitama hoopis sõiduki *objektiivsele otstarbele*. Seda toetavad sama direktiivi muukeelsed versioonid, kus on kasutatud üsna neutraalset sõnastust.²⁶ Samuti nõustun komisjoniga, et kui muuta sõiduki määratlus sõltuvaks selle omaniku tahtest teataval hetkel, oleks tagajärjeks lubamatu õiguslik ebakindlus. Lõpuks kinnitab seda tõlgendust ka Euroopa Kohtu otsus Vnuk, kus ta märkis, et mõiste „sõiduk“ määratlus ei olene sellest, kuidas seda sõidukit kasutatakse või „võidakse“ kasutada.²⁷

65. Sellepärast ja erinevalt seisukohtadest, mida on väljendanud eeskätt Iirimaa oma kirjalikes seisukohtades, ei takista see, kui omanik ei kasuta sõidukit teataval hetkel sõitmiseks (ega kavatsengi seda selleks kasutada), seda olemast esimese direktiivi tähenduses „sõiduk“, mille suhtes võib kehtida kindlustamiskohustus. Vastupidi, mõiste „sõiduk“ peab olema objektiivne ja „püsiv“ (s.o mõistliku aja jooksul jätkuv).

²⁶ Näiteks tšehhi keeles „určený k“; hollandi keeles „bestemt“; prantsuse keeles „destiné à“; saksa keeles „bestimmt“; itaalia keeles „destinato a“; hispaania keeles „destinado a“; portugali keeles „destinado a“.

²⁷ 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 38).

b) Kasutamine

66. „Sõidukite kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 alusel kujutab endast liidu õiguse autonoomset mõistet, mille tõlgendamisel tuleb eeskätt arvesse võtta õigusnormi konteksti ja selle õigusakti eesmärke, millesse norm kuulub.²⁸

67. Nagu Euroopa Kohus on varem märkinud,²⁹ on „sõidukite kasutamine“ eri ametlikes keeleversioonides tõlgitud üsna erinevalt. See toonitab vajadust tõlgendada seda mõistet lähtuvalt „kahest eesmärgist, milleks on mootorsõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse ning isikute ja kaupade liikumise liberaliseerimine“.³⁰ Selles suhtes on Euroopa Kohus samuti rõhutanud sõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanute järjest tugevamat kaitset esimese direktiivi vastuvõtmisele järgnenud aastatel.³¹

68. Eespool kirjeldatud kaalutlustel on Euroopa Kohus oma praktikas asunud tõlgendama mõistet „sõiduki kasutamine“ laialt, millega „on hõlmatud sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele“.³²

69. Lisaksin selle kohta järgmise tähelepaneku, mis puudutab selle määratluse territoriaalset ja esemelist ulatust.

i) Mõiste „sõidukite kasutamine“ territoriaalne ulatus

70. Mõiste „sõidukite kasutamine“ ei piirdu kasutamisega teatavas konkreetnes kohas või teataval maastikul või territooriumil. Sellega „ei ole silmas peetud mitte üksnes teeliikluse olukorda, see tähendab liiklemist üldkasutataval teel“.³³ Iirimaa ja Ühendkuningriigi valitsus on oma kirjalikes seisukohtades esitanud argumente selle kaitseks, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse puhul ei eristata kasutamist üldkasutatavatel teedel ja kasutamist mujal.

71. Ehkki selleks eristuseks pakuti välja mõningane kontekstipõhine alus, on see minu arvates üpriski napp.³⁴ Küll aga on rohkesti sõnastuslikku tuge mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse territoriaalse ulatuse laialt tõlgendamiseks. Sellega seoses on esimese direktiivi artiklis 1 mõiste „territoorium, kus on sõiduki põhiasukoht“ määratletud kui „selle riigi territoorium, kus sõiduk on registreeritud“. Esimeses direktiivis on üldiselt viidatud „[teise] liikmesriigi territooriumile“ ja „ühenduse territooriumil liikuva[tele] mootorsõiduki[tele]“. Sõnaselgelt ei ole eristatud (i) avalikku ja eramaad, või eristatud (ii) alasid, mis on mõeldud mootorsõidukitele liikumiseks, nendest, mis seda ei ole, kuigi direktiivi(de)s on selle territoriaalset kohaldamisala üsna laialdaselt käsitletud.

28 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punktid 41 ja 42); 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 31), ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 24).

29 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punktid 43–45).

30 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 49).

31 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 52).

32 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 59); 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 34), ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 28).

33 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 28).

34 Iirimaa valitsus viitab selles suhtes mootorsõidukite kindlustust käsitletavaid direktiive kodifitseeritud direktiivi 2009/103 artikli 12 lõikele 3 ja artikli 23 lõikele 5, kus on mainitud „mootori jõuta liiklejaid“ ja „õnnetusi“ (Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11)). Artikli 12 lõike 3 kohta märgin, et artikli 12 pealkiri on „Kannatanute erikategooriad“. Artikli 12 lõige 1 viitab kindlustusele sõitjatele tekitatud vigastuste korral, ilma mingi viiteta „teedele“. Kui artikli 12 lõikega 3 oleks tahetud kehtestada nii olulist piirangut, peaks see loogiliselt ilmne ka artikli 12 lõikest 1. Artikli 23 lõige 5 on seotud hüvitamise logistikaga (teabekeskused) ja seetõttu ei tohiks sellest välja lugeda olulisi piiranguid kindlustamiskohustuse enda suhtes. Samuti ei ole esimeses ega teises direktiivis artikli 12 lõikega 3 ega artikli 23 lõikega 5 samaväärseid sätteid.

72. Samuti jääksid niisuguse eristuse tagajärjel esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustamiskohustuse kohaldamisalast välja paljud mootorsõidukitega seotud olukorrad, millest võib ilmselgelt tekkida õnnetusi. See ohustaks tõsiselt üht esimese direktiivi peaeesmärki, millele on eespool viidatud, nimelt kaitsta mootorsõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanuid.³⁵ Selles aspektis, kui arvestada teatavates liikmesriikides esinevaid omandistruktuure ja asjaõigust, võib isikutel olla võimalik sõidukeid ka eramaal laialdaselt kasutada. Samas näib võimalus, et neid sõidukeid ei juhita *iialgi* väljaspool eramaad üldkasutatavatel teedel ja *mitte ükski* kolmas isik sellele eramaale ei satu, nii et õnnetuste risk lihtsalt puudub, ebatõenäoline ja ebarealistlik. Minu arvates ei põhjenda see püüet tõlgendada mõistet „sõidukite kasutamine“ koos piirangutega ilma kindla grammatilise aluseta ning vastuolus kõnealuse seadusandliku akti loogika ja eesmärgiga.

73. Eeskätt nendel põhjendustel ei näe ma põhjust muuta Euroopa Kohtu selgeid järeldusi eespool viidatud kohtupraktikas ja piiritleda mõistet „sõidukite kasutamine“ kasutamisega teatavates konkreetsetes kohtades.

ii) Mõiste „sõidukite kasutamine“ esemeline ulatus

74. Nagu eespool märgitud, on mõistega „sõidukite kasutamine“ „hõlmatud sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele“.³⁶ Minu arvates on sõiduki „tavapärase otstarve“ sõita, teisisõnu liikuda mis tahes eesmärgil punktist A punkti B.³⁷ See järeldub üsna selgelt juba mõiste „sõiduk“ määratlusest, mida sisaldab esimese direktiivi artikli 1 punkt 1.

75. Selles suhtes on tõsi, et Euroopa Kohus on – eeskätt oma kohtuotsuses Andrade – osutanud, et sõiduki tavapärase otstarve on kasutamine „transpordivahendina“. Ma ei arva siiski, nagu oleks Euroopa Kohus selle termini kasutamisega soovinud viidata konkreetsele „transpordi“ funktsioonile kui niisugusele, mis eristub „sõitmisest“ ja on sellest loogiliselt kitsama tähendusega.³⁸ Mulle näib hoopis, et Euroopa Kohus püüdis eristada kasutamist tööseadmena sõiduki tavapärasest otstarbest. Minu arvates ja arvestades esimese direktiivi artikli 1 punkti 1, on sõiduki „tavapärase otstarbe“ täpsem määratlus „sõitmine“.

76. Samas *ei* tähenda see, kui sõiduk ei sõida, seda, et see, mida kõnealune sõiduk teeb, jääb üldiselt mõiste „sõidukite kasutamine“ tähendussisust *välja*. Euroopa Kohtu praktikast nähtub hoopis, et „sõidukite kasutamine“ hõlmab sõiduki mis tahes kasutamist, mis „vastab“ selle tavapärasele otstarbele. See hõlmaks põhimõtteliselt ka olukordi, kus sõiduk mõne aja seisab, olenemata sellest, kas omanik soovib sellega hiljem sõita või mitte.

35 Vt käesoleva ettepaneku punkt 67. Niivõrd kui Iirimaa ja Ühendkuningriigi valitsus tuginevad esimeses ja teises direktiivis ette nähtud eesmärkidele seoses vaba liikumisega, märgin, et Euroopa Kohus on – näiteks oma otsuses Vnuk – selgelt viidanud nende direktiivi „kahele eesmärgile“ ja tõepoolest asetanud rohkem rõhku kannatanute kaitse suurendamisele (4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 49 jj).

36 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 59); 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 34), ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 28).

37 Seega jääb siinkohal arvestamata Holtzmani efekt, mis võimaldas ruumi ja aega „kokku voltida“ ning sel teel „reisida liikumata“ – vt Frank Herberti ulmeromaan „Düün“ (esmatrükkis Chilton Books, Philadelphia, 1965; eestikeelne esmatrükk Tallinn, Varrak, 1996). Siiski võib julgesti eeldada, et isegi kui Holtzmani efekt praktikast teostataks, kasutataks seda teist tüüpi „sõidukite“ jaoks kui „maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagised“ esimese direktiivi artikli 1 lõike 1 tähenduses.

38 Saaks ju väita, et alati kui sõiduk liigub, see ka sõidab. Ent selle sõitmise eesmärk ei pruugi alati olla asjade või inimeste transport. Vt samalaadseid käsitlusi 28. juuli 2016. aasta kohtuotsuses Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, punktid 28–36) seoses küsimusega, kas lennuki juhtimise koolituse teenuse osutamine kujutab endast isikute transportimist või mitte, või 5. juuli 2017. aasta kohtuotsuses Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, punktid 81–88) seoses lennukite ülelendudega kahe lennujaama vahel ilma reisijaid, kaupa ega posti vedamata. Mõlemal nimetatud juhul esines sõitmist, kuid saab väita, et ei esinenud transporti (seda muudugi juhul, kui ei väideta, et pelgalt sõiduki toimetamine punktist A punkti B kujutab endast *selle sõiduki transportimist*).

77. Eespool (punktis 57) toodud näidet edasi arendades: kui auto on ööseks pargitud ja omanik ei kavatseda seda enne hommikut kasutada, vastab see seisev olek igati auto tavapärasele kasutamisele. Võib kujutleda, et järgmisel hommikul sõidab omanik – auto kasutamise asemel – impulsi ajal taksoga lennujaama ja veedab nädala suusapuhkusele. Puhkusele olles murrab ta jalaluu ja jalg on kuu aega kipsis. Kipsis olemise ajal otsustab ta auto müüa ega kasuta seda tegelikult enam kunagi.

78. Seega ei kasuta omanik pärast viimasel õhtul enne puhkusele minekut töölt koju sõitmist autot õieti enam kunagi. Kas „sõiduki kasutamine“ või *kindlustamiskohustus* lakkas nende sündmuste käigus mingil hetkel ja kui, siis millisel? Kas siis, kui ta süüte viimast korda välja keeras? Kas siis, kui ta puhkusele läks? Kas siis, kui ta murdis jalaluu ega olnud tegelikult võimeline autot juhtima? Kas siis, kui ta otsustas auto müüa? Või mingil muul hetkel?

79. Minu arvates oli – hoolimata kõikidest nendest (õnnetustest) sündmustest – siiski olemas jätkuv kohustus, et auto peab olema kindlustatud. On tõsi, et tagantjärele võib teatavaid viise, kuidas sõidukit ühel või teisel hetkel kasutatakse, liigitada niisugusteks, mida mõiste „sõidukite kasutamine“ ei hõlma³⁹ ja millest ei pruugi tekkida vastutust nendega seotud õnnetuste eest. Seda kinnitab kohtuotsus Andrade.³⁹

80. Ent niisuguste konkreetsete „mittekasutamise“ olukordade kindlakstegemine pärast sündmuse toimimist (tagantjärele) ei välista laiemat ja üldist (ette) kindlustamiskohustust. Olen hoopis seisukohal, et vastupidine olukord vastab tõele: kui sõiduk on mõeldud maismaal sõitmiseks ja sellega saab seda teha, tekib esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 kohaselt tavaliselt üldine kohustus see sõiduk kindlustada. See ei tähenda, et kindlustamiskohustuse kehtimise perioodil ei esine *konkreetsed juhtumid*, kui selle tõttu, mil viisil täpselt sõidukit õnnetuse toimumise hetkel kasutati, ei teki sõiduki kindlustuslepingu kohaselt *vastutust*.

81. Igal juhul peab olema võimalik ette kindlaks määrata, kas tõepoolest esineb niisugune „sõidukite kasutamise“ kontekst, millest tekib kindlustamiskohustus, *millel on selge ja objektiivselt määratletav algus- ja lõpphetk ning mis on nende hetkede vahel pidev*. Selle põhjal, et sõiduk tegelikult seisab, ega ka omaniku või valdaja kavatsuse põhjal sõidukiga mitte sõita (eriti juhul, kui ei ole täidetud formaalsusi sellest kavatsusest ametiasutustele teatamiseks ja sõiduki ametlikuks käibelt kõrvaldamiseks), ei saa teha kindlaks niisuguse konteksti olemasolu ega selgelt ja objektiivselt määratleda nimetatud algus- ja lõpphetke.

82. Kokkuvõttes olen seisukohal, et „sõidukite kasutamise“ konteksti tuvastamisel eesmärgiga teha kindlaks kindlustamiskohustuse olemasolu tuleb kõigepealt lähtuda sellest, et *sõiduk on mõeldud maismaal sõitmiseks ja sellega saab seda teha*. Tulen edaspidi tagasi küsimuse juurde, kuidas täpselt teha praktikas kindlaks kindlustamiskohustuse algus- ja lõpphetk. Enne seda aga käsitlen mõningaid muresid, mida on väljendatud seoses mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse väidetavalt liiga laia tõlgendamisega.

iii) Vastuväited mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse laia tõlgendamise suhtes

83. Esiteks väidab eeskätt Iirimaa, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse lai tõlgendamine viiks soovimatute ja vastuvõetamatute tagajärgedeni. Muu hulgas kehtestataks sellega põhjendamatu kohustusliku kindlustuse nõue „paljudele inimestele“, kes „ei kasuta“ oma sõidukeid (üldkasutatavatel teedel sõitmiseks) – mis ei teeni kuidagi ühtegi esimese direktiivi eesmärki.

84. Ma ei nõustu.

³⁹ 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

85. Iirimaa ettepanekuid, mis puudutavad sõidukiga eramaal sõitmise võimalikku eristamist sõitmisest üldkasutatavatel teedel, olen juba eespool⁴⁰ käsitlenud. Selles osas, mis puudutab muid võimalikke kindlustamiskohustuse tarbetult laia tõlgendamise juhtusid, mis mõjutaksid paljusid inimesi ning viiksid soovimatute ja vastuvõetamatute tagajärgedeni, jäid Iirimaa argumendid mõneti uurimata.

86. Igal juhul, nagu Euroopa Kohus juba märkis, on üks direktiivide kahest eesmärgist kaitsta kannatanuid. Laialdase kohustusliku kindlustuse nõude kehtestamine toetab seda eesmärki. Alternatiiv on see, et vähemalt olukorras, kui õnnetuse põhjustanud isik on maksejõuetu, ei pruugi kindlustamata sõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanud üldse hüvitist saada. Ma ei näe esimeses direktiivis ega mujal tuge arusaamale, et seadusandja tahe oli riski maksumus vaikimisi sel viisil hajutada. Vastupidi, esimese direktiivi artikkel 4 sisaldab sõnaselgeid erandeid, mis lubavad konkreetsetel juhtudel, mille määratlevad liikmesriigid, nihutada riski maksumuse hüvitamisorganite kanda.⁴¹

87. Lisaksin, et vähemalt mõningal määral näib mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse kitsam tõlgendus, mille poolt on esitanud argumente eeskätt Iirimaa ja Ühendkuningriigi valitsus, põhinevat arusaamal, et mõningate konkreetsete faktiliste asjaolude puhul on õnnetuse tõenäosus oluliselt väiksem. Sellest järeldatakse, et nendes olukordades ei ole kohustuslikku kindlustust vaja. Iirimaa viitab näiteks sõidukitele, mida ajutiselt hoitakse eramaal asuvas hoiurajatises või jaemüüja väljapanekus.

88. Nõustun, et niisugustel juhtudel ei ole sõidukiga seotud risk samasugune nagu sõidukil, millega päevast päeva maanteel sõidetakse. Siiski on sellegi autoga sõitmise võimalus olemas, näiteks kui see automüüja parklas ühest kohast teise toimetatakse, ja esineb risk, ehkki selgelt väiksem. Ma ei näe, kuidas saaks kohtuliku tõlgendamise varal sisustada mootorsõidukite kindlustust käsitletavaid direktiive mingisuguse riskilävega mõiste „kasutamine“ kaudu⁴² ja sel teel järeldada, et kindlustamiskohustust ei ole. Minu arvates on parem ja asjakohasem lahendada sellised eristused mootorsõidukite kindlustusvaldkonna kaudu või vajaduse korral ja vajalikul määral mootorsõidukite turu avalik-õigusliku reguleerimise kaudu. Näiteks saan aru, et mõnes liikmesriigis on kindlustamiskohustus äärmiselt laialdane, ent kui sõidukiga tegelikult ei sõideta, on kindlustusmaksed seetõttu väga väikesed. Kindlustusseltsid võivad ka küsida erinevaid kindlustusmaksleid odomeetri näidu põhjal või muul viisil, mis võimaldab kindlustusmaksleid mõistlikult diferentseerida ning vastab võimaliku asjasse puutuva riski tüübi puhul „kasutamise“ ulatusele.

89. Kokkuvõttes on see, et sõiduk võib üldiselt teatavate (pikemate) perioodide kestel seista ja risk seetõttu olla minimaalne, süsteemi tasandil vahest hea põhjus kindlustusmaksleid eristada, ent mitte kindlustamiskohustust üldse välistada. Eriti on see nii põhjusel, et nagu eespool juba märgitud, tähendab see, et kindlustuskohustus puudus, põhimõtteliselt ka hüvitamisega seotud turvamehhanismi puudumist.⁴³

90. Teiseks väidab Iirimaa samuti, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ja kindlustamiskohustuse ülemäära lai tõlgendamine jätkaks termini „kasutamine“ sisuta ning muudaks kohustuse sõltuvaks pelgalt omandiõigusest.

91. See mure ei ole minu arvates põhjendatud.

40 Käesoleva ettepaneku punktid 70–73.

41 Vt samuti käesoleva ettepaneku punkt 35.

42 Näiteks sõidetakse sõidukiga väga harva või üksnes lühikesi vahemaid.

43 Käesoleva ettepaneku punktid 34–36.

92. Nagu nähtub kohtuotsusest Andrade⁴⁴, on mõistel „sõidukite kasutamine“ omad piirid. Samuti, ehkki kindlustamiskohustus ei saa oleneda põgusatest või subjektiivsetest asjaoludest, ei tähenda see, et see oleneb pelgalt omandiõigusest. Nimetatud kohustusel on ka ajalised piirid: algus ja lõpp. Asungi nüüd käsitlema nende piiride kindlakstegemist.

5. Kindlustamiskohustuse algus- ja lõpphetk

i) Registreeritud ja registreerimata sõidukid

93. „Algus- ja lõpphetke“ osas on sõiduki *registreerimine* liikmesriigis minu arvates peamine objektiivne asjaolu, mida tuleb arvesse võtta selle tuvastamisel, kas esineb „sõiduki kasutamise“ üldine kontekst, millest tuleneb esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses kindlustamiskohustus.

94. Selles aspektis võib eristada kahte stsenaariumi.

95. Esiteks, sõiduk on liikmesriigis registreeritud ja jääb registreerituks. Niikaua kui sõiduk on registreeritud ega ole võetud ametlikke meetmeid selle registreeringu peatamiseks või lõpetamiseks, tuleb lugeda, et on olemas „sõiduki kasutamise“ üldine kontekst esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses, millest tekib kindlustamiskohustus. Sõiduki registreerimine vastab selle tavapärasele kasutamisele sõitmiseks (ja on enamikul juhtudel selleks vajalik).

96. See *ei* tähenda automaatselt, et pärast registreerimist kujutab ükskõik mis, mida selle sõidukiga praktikas tehakse, endast „kasutamist“, kui kõne all on vastutuse *tuvastamine* seoses teatava konkreetse sündmusega või kindlustuslepingu ulatusega. Ehkki kohtupraktika kinnitab, et mõiste „kasutamine“ on äärmiselt lai, on sellel piirid.⁴⁵

97. Teiseks esineb olukordi, kus sõiduk ei ole liikmesriigis registreeritud põhjusel, et see on veel registreerimata või et see ei ole enam registreeritud või et registreering on peatatud.

98. Nimetatud teine stsenaarium ei tähenda tingimata seda, et sõiduki suhtes ei kehti enam esimese direktiivi artikli 3 lõikest 1 tulenevat kindlustamiskohustust. Registratsiooni puudumine ei pea ju tingimata olema *vastuolus* sõiduki tavapärase kasutamisega sõitmise eesmärgil. Ehk teisisõnu võib sõiduk ka registreerimata sobida ja olla tegelikult kasutusel maismaal sõitmiseks. See võib olla nii kas seaduslikult kooskõlas riigi õiguses sätestatud tingimustega või õigusvastaselt, kui sõiduk peaks olema, kuid ei ole asjakohaste riigi õigusnormide kohaselt registreeritud. Kummaski nimetatud olukorras võidakse niisuguste sõidukitega õnnetusse sattuda.

99. Esimeses direktiivis ei viita miski sellele, nagu oleks seadusandja soovinud, et kas hüvitamisorgan või – veel vähem – kannatanud peaksid niisugustes olukordades põhimõtteliselt riski enda peale võtma. Üldisemalt ei viita esimeses direktiivis miski sellele, nagu piirduks mõiste „sõidukite kasutamine“ *registreeritud* sõidukite kasutamisega. Esimese direktiivi üldine süsteem, sealhulgas artikli 1 lõike 4 esimene ja teine taane ning artikli 3 lõige 1 viitavad pigem hoopis kohustusele tagada, et liikmesriigi territooriumil mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutus oleks kindlustatud ka juhtudel, kui sõiduk ei ole registreeritud.

44 28. novembri 2017.aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

45 Nagu nähtub kohtuotsusest Andrade ja nagu on üksikasjalikult arutatud käesoleva ettepaneku punktides 74–82.

100. Mõnel juhul võib siiski esineda (ajutist) registrist kustutamist või registreeringu peatamist, mis tegelikkuses eeldab, et sõidukit ei kasutata maismaal sõitmiseks, ka mitte lühikesi teekondi (näiteks kriminaliseerides sõiduki niisuguse kasutamise). Saan aru, et teatavates liikmesriikides on olemas sellelaadne süsteem näiteks talvekuudel seoses sõidukitega, millega sõidetakse ainult hea ilma perioodidel. Olen seisukohal, et niisugustel asjaoludel on „sõiduki kasutamine“ selgelt ja objektiivselt niivõrd välistatud, et see lõpetab „ette“ kindlustamise kohustuse.⁴⁶

101. See jätab lahtiseks küsimuse, kas ja millistel tingimustel võib *registreerimata* sõiduk (või sõiduk, mille registreering on peatatud) potentsiaalselt kindlustamiskohustuse alt välja jääda.

ii) Kindlustamiskohustuse alt välja jäävad registreerimata sõidukid

102. Saan aru, et põhikohtuasjas käsitletav õnnetusse sattunud sõiduk oli registreeritud. Kohtuistungil kinnitas Portugali valitsus, et kõnealusel sõidukil olid registreerimismärgid ja et seda maksustati jätkuvalt teemaksuga. Seetõttu ma seda küsimust väga üksikasjalikult ei käsitle.

103. Sellegipoolest arutati kohtuistungil ulatuslikult küsimust, millal kindlustamiskohustus üldiselt algab ja lõpeb. Laias laastus nimetati kolme liiki olukordi: a) uued sõidukid, mis on veel registreerimata, kuid selgelt sellised, millega saab sõita (näiteks tehasest transporditavad või automüüjate parklates olevad sõidukid); b) muud sõidukid, mis ei ole enam registreeritud või mille registreering on peatatud ja millega saab sõita, kuid faktiliselt ei sõideta (näiteks muuseumis olevad sõidukid);⁴⁷ c) sõidukid, mis ei ole registreeritud ja mis on mingil viisil, näiteks osade (rattad, aku vms) eemaldamise teel sõidukõlbmatuks muudetud.

104. Alapunktide a ja b osas on minu arvates mitu head põhjust, miks Euroopa Kohus ei peaks selliste juhtumite lahendamiseks asuma sisustama mõistet „sõidukite kasutamine“ esimese direktiivi tähenduses üksikasjalike (ja võimalik, et üsna keeruliste) piirangutega, mis põhinevad asjaolul, et nendega ei sõideta tihti või nendega sõitmine on ebatõenäoline.

105. Esiteks, niisugusteks piiranguteks lihtsalt ei ole direktiivis selget grammatilist alust. Euroopa Kohtul tuleks need endal leiutada. Need ei sobiks hästi kokku senise kohtupraktikaga, kus on mõiste „sõidukite kasutamine“ määratletud laialt.⁴⁸

106. Teiseks, niivõrd kui selliste sõidukitega sõidetakse (näiteks automüüja parklaski), võidakse nendega põhjustada õnnetusi. Ilma kindlustamiskohustuseta tekiks risk, et kannatanul ei ole hüvitamise seisukohast turvamehhanismi.⁴⁹ Samuti tähendaks niisugune lähenemisviis, et alapunktis b kirjeldatud stsenaariumide korral oleneks kindlustamiskohustus konkreetsetest faktilistest asjaoludest ja inimeste kavatsustest, see aga riivaks õiguskindlust.⁵⁰

46 Toonitan, et see ei tähenda, nagu *ei saaks* sõidukit mingilgi viisil kasutada. Muidugi võidakse sõiduk ärandada ja/või sellega võidakse sõita seadusvastaselt. Niisugustel asjaoludel aga juhitaks sõidukit kindlustuskohustust *rikkudes*, mis tuvastatakse (erandlikult) tagantjärele, ja seega jääb hüvitusfondi turvamehhanism kannatanute jaoks alles

47 Peale eespool punktis 100 viidatud laadi olukordade.

48 Käesoleva ettepaneku punkt 47.

49 Käesoleva ettepaneku punkt 35.

50 Käesoleva ettepaneku punkt 62.

107. Kolmandaks on vahest kõige olulisemgi see, et esimeses direktiivis – artiklis 4 – on selge õiguslik alus kindlustamiskohustusest erandite tegemiseks seoses *teatavate isikutega* ja/või *teatavate sõidukitega* (või teatavate erimärki kandvate sõidukitega).⁵¹ Samas sättes on ka sõnaselgelt ette nähtud, et kui neid erandeid kasutatakse, peavad liikmesriigid ette nägema turvamehhanismi võimalike kannatanute jaoks, tagades hüvitise maksmise mis tahes kahju või vigastuse eest, mis on põhjustatud niisuguste selgelt välja arvatud sõidukitega.

108. Niisugustel asjaoludel ei tundu olevat kuigi põhjendatud anda mõistele „sõidukite kasutamine“ keerulist (isegi äärmiselt keerukat) kohtulikku tõlgendust ja seejuures tekitades kannatanutele potentsiaalselt ohu, et neile ei maksta (täielikku) hüvitist, et näha ette võimalusi teatavateks asjaoludeks, mida oleks minu meelest võimalik väga hästi lahendada artiklis 4 ette nähtud erandite abil. Kujundlikult väljendudes: kui üks väljaöeldud eesmärke on võimaldada turvavõrk, on minu arvates regulatiivselt mõistlik heita vette tugev ning tihe võrk ja lasta seejärel vajaduse korral vette tagasi (vabastada) valed kalad, mitte heita vette auklik võrk ja siis imestada, kuidas mõned kalad minema pääsesid.

109. Mis puudutab alapunkti c, on praktikas lugematuid viise sõiduki sõidukõlbmatuks muutmiseks, alates võtmete eemaldamisest kuni aku, rataste vms eemaldamiseni. Teatud hetkel võiks isegi öelda, et ei ole enam olemas ka „sõidukit“, rääkimata „sõiduki kasutamisest“. Nii näiteks tähendab mootori eemaldamine, et tegu ei ole enam „mootorsõidukiga“ esimese direktiivi artikli 1 punkti 1 tähenduses.

110. Olen siiski seisukohal, et küsimus, kas sõiduk on või ei ole muudetud piisavalt sõidukõlbmatuks, et esimese direktiivi tähenduses „sõiduk“ olemast lakkaks või et seda ei saaks enam „kasutada“, on eeskätt tõendamise ja tõendite küsimus. Ehkki kahtlemata on võimalik seda küsimust mõningal määral abstraktselt käsitleda, ei pea ma seda käesolevas asjas vajalikuks. Lõppude lõpuks ei ole kahtlust, et kõnealune auto oli selgelt sõidukõlblik ja sellega tõepoolest sõideti.

6. Rakendamine käesolevas asjas

111. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu kirjeldatud faktiliste asjaolude põhjal on minu arvates selge, et täiesti sõidukõlbliku auto parkimine hoovi, kusjuures see auto oli – nagu Portugali valitsus kohtuistungil kinnitas – põhikohtuasjas asjasse puutuval ajal teemaksuga maksustatud, kandis registreerimismärke ning selle suhtes ei olnud tehtud toiminguid käibelt kõrvaldamiseks, ei saa tähendada, nagu oleks kindlustamiskohustusest vabanetud. Omaniku subjektiivne tahe ei muuda olukorda, niivõrd kui seda tahet ei olnud ühelgi viisil ametiasutustele teatavaks tehtud.

112. Nagu eespool punktides 94–100 märgitud, on see, kui ei ole tehtud haldustoiminguid auto käibelt kõrvaldamiseks, minu arvates juba määrav kinnitamaks, et on olemas üldine „sõiduki kasutamise“ kontekst. Seda järeldust ei saa muuta auto täpne asukoht, füüsiline seisukord, see, et omanik (meditsiinilistel põhjustel) autot ei juhi, ega omaniku subjektiivsed kavatsused seoses sõidukiga.

113. See on *üldine* vastus eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimesele küsimusele. See siiski ei tähenda, et see üldine vastus peab kehtima ka *individuaalselt* Alina Juliana juhtumi suhtes. Selle poolest väärivad esiletõstmist kaks aspekti.

114. Esiteks on esimese direktiiviga kehtestatud Portugali Vabariigile kohustus tagada, et sõidukid kindlustatakse. Kas liikmesriik on selle kohustuse täitnud ja kui on täitnud, siis *kellele* on pandud kindlustamiskohustus, on liikmesriigi õiguse küsimused, mis on eelotsusetaotluse esitanud kohtu tuvastada.

⁵¹ Need erandid varieeruvad liikmesriigiti ulatuslikult. Käesoleva ettepaneku esitamise ajal on komisjoni veebilehel olemas loetelu: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en

115. Teiseks, isegi kui liikmesriigi õiguses oleks mingil etapil ette nähtud omaniku kohustus talle kuuluv auto kindlustada, soovin meenutada kahte asjaolu, mis võivad olla eelotsusetaotluse esitanud kohtu jaoks olulised. Ühest küljest ei saa liikmesriigid (ega nende väljundid⁵²) Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt otseselt tugineda nendele sätetele üksikisikute vastu ka siis, kui direktiivi sätetel saab olla vahetu õigusmõju („vastupidise vertikaalse“ vahetu õigusmõju puudumine).⁵³ Teisest küljest ei saa liikmesriik tugineda nõuetekohaselt üle võtmata direktiivi sätetele selleks, et kooskõllaliselt tõlgendada liikmesriigi õigusakti, mille tagajärjel tekib üksikisikule kohustusi.⁵⁴

116. Need liidu õiguse põhimõtted on iseäranis asjakohased olukordades, kus liikmesriigi õigusakte, millega pidi asjakohane mootorsõidukite kindlustuse direktiiv üle võetama, saaks pidada ebaselgeks või vastuoluliseks. See hõlmab vastuolulisi riigisiseseid kohtuotsuseid asjaga seotud õigusküsimustes. Selles suhtes on liikmesriigi kohtu ülesanne hinnata ja kindlaks teha asjakohased tagajärjed, võttes arvesse konkreetse juhtumi asjaolusid.

7. Järeldus esimeses küsimuses

117. Seda arvestades teen ettepaneku vastata eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimesele küsimusele järgmiselt:

Esimese direktiivi artiklit 3 (liiklusõnnetuse kuupäeval kehtiv) tuleb tõlgendada nii, et mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustuse sõlmimise kohustus laieneb olukordadele, kus sõiduk on omaniku valikul pargitud eraomandis olevasse hoovi väljaspool üldkasutatavaid teid, ent ei ole tehtud haldustoiminguid, et sõiduk ametlikult registrist kustutada. Liikmesriikide ülesanne on liikmesriigi õiguses kindlaks määrata, kes on kohustatud sellistel asjaoludel sõiduki kindlustama.

C. Teine küsimus

118. Oma teises küsimuses soovib liikmesriigi kohus teada, kas teise direktiivi artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et see annab fondile regressiõiguse sõiduki omaniku vastu ka siis, kui omanik õnnetuse eest ei vastutanud. Samuti soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas regressiõigus omaniku vastu on olemas sellest, kas tsiviilvastutuse tingimused on täidetud (ja konkreetselt, kas on oluline, et sõiduk ei olnud omaniku kontrolli all).

119. Teise direktiivi artikli 1 lõige 4 annab liikmesriikidele *õiguse* näha ette regressiõigus „õnnetuse põhjustanud“ isiku vastu. Samas sättes on aga samuti ette nähtud, et kui liikmesriigid seda õigust kasutavad, ei või nad lubada, et hüvitav asutus maksab hüvitist tingimusel, et kannatanu tõendab, et „vastutav isik“ ei suuda hüvitist maksta või keeldub seda tegemast.

120. Seega peab regressiõiguse võimalus (ja tingimused) olema sätestatud liikmesriigi õiguses. See hõlmab mõistete „õnnetuse põhjustanud isik“ või „vastutav“ määratlemist liikmesriigi tsiviilõiguses.⁵⁵ Ükski seisukohti esitanud menetlusosaline ei ole selle tõlgenduse vastu vaieldnud.

121. Järelikult on niivõrd, kui eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib, kas teise direktiivi artikli 1 lõiget 4 *tuleb* tõlgendada kui niisugust, mis annab regressiõiguse, vastus eitav. Artikli 1 lõige 4 annab liikmesriikidele kõigest *võimaluse* seda teha.

52 12. juuli 1990. aasta kohtuotsus Foster jt (C-188/89, EU:C:1990:313, punkt 18) ja 10. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, punktid 33–35).

53 8. oktoobri 1987. aasta kohtuotsus Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431).

54 26. septembri 1996. aasta kohtuotsus Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363, punkt 42) ja 5. juuli 2007. aasta kohtuotsus Kofod (C-321/05, EU:C:2007:408, punkt 45).

55 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 29).

122. Selles osas, mis puudutab regressiõiguse kasutamise tingimusi, on eelotsusetaotlus minu arvates mõnevõrra ebamäärane küsimuses, millist „vastutuse“ alust silmas peetakse: kas vastutust *õnnetuse enda eest* või vastutust *sõiduki kindlustamata jätmise eest* (st kas kehtis kohustus seda teha).

123. Niivõrd kui küsimus viitab *vastutusele õnnetuse eest*, tuleb niisuguse vastutuse tingimused kindlaks määrata liikmesriigi õiguses. Ma ei näe, et liidu õiguses takistaks miski kehtestamast tingimust, mille kohaselt vastutab see, kelle kontrolli all sõiduk õnnetuse ajal oli.

124. Eelotsusetaotluse esitanud kohus aga küsib, kas regressiõigus omaniku vastu on olemas „olenemata sellest, kas omanik vastutas liiklusõnnetuse eest või mitte“, mis minu arusaama järgi tähendab „olenemata sellest, kas omanik vastab õnnetuse eest vastutuse tekkimise tingimustele“. Artikli 1 lõikes 4 ei ole niisugust võimalust ette nähtud. Selles sättes on ette nähtud ainult regressiõigus isiku vastu, kes *on* õnnetuse eest vastutav.

125. Niivõrd kui eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib, kas teise direktiivi artikli 1 lõiget 4 *tuleb* tõlgendada nii, et fondil on regressiõigus isiku vastu, *kes vastutab sõiduki kindlustamata jätmise eest*, on vastus eitav. Jällegi ei ole teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 niisugusele võimalusele lihtsalt viidatud ning seetõttu ei saa sellest sättest sellist normi tuletada. See ei tähenda siiski, nagu oleks liikmesriikidel keelatud ette näha regressiõigust muudel asjaoludel, sealhulgas isiku vastu, kes on jätnud täitmata esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 üle võtva liikmesriigi õigusaktiga kehtestatud kindlustamiskohustuse. Jällegi on see väga suuresti liikmesriigi õiguse küsimus.

126. Seda arvesse võttes teen ettepaneku vastata eelotsusetaotluse esitanud kohtu teisele küsimusele järgmiselt:

Teise direktiivi artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigid võivad näha ette hüvitamisorganile, nagu Fundo de Garantia Automóvel, kes on tsiviilvastutuskindlustuse lepingu puudumise tõttu maksnud hüvitist mootorsõidukiga põhjustatud liiklusõnnetuses kannatada saanud kolmandatele isikutele, kui see sõiduk eemaldati omaniku loata ja teadmata eramaalt, kuhu see oli seisma pandud, regressiõiguse õnnetuse põhjustanud isiku või isikute vastu. Niisuguse isiku või niisuguste isikute vastutuse tingimused tuleb sätestada liikmesriigi õiguses. Nende tingimuste hulka võib kuuluda nõue, et asjaomane isik sõidukit asjasse puutuval ajal tegelikult juhtis.

See säte ei kohusta liikmesriike ette nägema – ega keela neil ette näha – regressiõigust muudel asjaoludel, sealhulgas isiku vastu, kes on jätnud täitmata esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 üle võtva liikmesriigi õigusaktiga kehtestatud kindlustamiskohustuse.

V. Ettepanek

127. Teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) küsimustele järgmiselt:

Esimene küsimus

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 (liiklusõnnetuse kuupäeval kehtiv) tuleb tõlgendada nii, et mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustuse sõlmimise kohustus laieneb olukordadele, kus sõiduk on omaniku valikul pargitud eraomandis olevasse hoovi väljaspool üldkasutatavaid teid, ent ei ole tehtud haldustoiminguid, et sõiduk ametlikult registrist kustutada. Liikmesriikide ülesanne on liikmesriigi õiguses kindlaks määrata, kes on kohustatud sellistel asjaoludel sõiduki kindlustama.

Teine küsimus

Nõukogu 30. detsembri 1983. aasta direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigid võivad näha ette hüvitamisorganile, nagu Fondo de Garantia Automóvil, kes on tsiviilvastutuskindlustuse lepingu puudumise tõttu maksnud hüvitist mootorsõidukiga põhjustatud liiklusõnnetuses kannatada saanud kolmandatele isikutele, kui see sõiduk võeti omaniku loata ja teadmata eramaalt, kuhu see oli seisma pandud, regressiõiguse õnnetuse põhjustanud isiku või isikute vastu. Niisuguse isiku või niisuguste isikute vastutuse tingimused tuleb sätestada liikmesriigi õiguses. Nende tingimuste hulka võib kuuluda nõue, et asjaomane isik sõidukit asjasse puutuval ajal tegelikult juhtis.

See säte ei kohusta liikmesriike ette nägema – ega keela neil ette näha – regressiõigust muudel asjaoludel, sealhulgas isiku vastu, kes on jätnud täitmata esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 üle võtva liikmesriigi õigusaktiga kehtestatud kindlustamiskohustuse.