



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
JEAN RICHARD DE LA TOUR
esitatud 15. detsembril 2022¹

Kohtuasi C-618/21

AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD Sp. z o.o.,
versus
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A.,
EZ S.A.

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Varssavi linna rajoonikohus, Poola))

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustus – Direktiiv 2009/103/EÜ – Artikkel 3 – Tsiviilvastutus sõidukite kasutamisel – Sõidukite kindlustamise kohustus – Artikkel 18 – Vahtu nõudeõigus – Ulatus – Hüvitise summa määramine – Hüpoteeetilised kulud – Võimalus seada hüvitise maksmine sõltuvusse teatavatest tingimustest – Sõiduki müük

I. Sissejuhatus

1. Käesolev eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta² artiklit 18 koostoimes selle direktiivi artikliga 3.

¹ Algkeel: prantsuse.

² ELT 2009, L 263, lk 11.

2. Taotlus on esitatud kohtuvaidluses kuue sõidukiomaniku ja nende *sõidukitele* põhjustatud kahju eest vastutavate isikute tsiviilvastutuskindlustuse kindlustusandjate vahel.

3. Käesolev kohtuasi annab Euroopa Kohtule esimest korda võimaluse täpsustada, milline on kannatanu, kes nõuab mootorsõiduki *poolt* tekitatud kahju hüvitamist täies ulatuses, vahetu nõudeõiguse ulatus kindlustusandja vastu.

4. Käesolevas ettepanekus esitan põhjused, miks ma arvan, et liidu õigusega ei ole vastuolus see, kui kindlustusandja maksab üksnes rahalist hüvitist, ning et direktiivi 2009/103 soovitatavat toimet kahjustataks, kui kannatanu vahetut nõudeõigust piirataks või see välistataks juhul, kui kahjustatud sõidukit tegelikult ei parandata.

II. Õiguslik raamistik

A. Direktiiv 2009/103

5. Direktiivi 2009/103 põhjenduses 30 märgitakse:

„(30) Õigus tugineda kindlustuslepingule ja otse kindlustusseltsi vastu nõudeid esitada on mis tahes mootorsõidukiõnnetuses kannatanu kaitse seisukohalt äärmiselt oluline. Tõhusa ja kiire nõuete lahendamise hõlbustamiseks ning igal võimalikul juhul kulukate kohtumenetluste vältimiseks tuleks kannatanute vahetut nõudeõigust kindlustusseltsi vastu, kes kindlustab vastutava isiku tsiviilvastutuse, laiendada mis tahes mootorsõidukiõnnetuses kannatanutele.“

6. Direktiivi artiklis 3 „Sõidukite kindlustamise kohustus“ on sätestatud:

„Iga liikmesriik võtab artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.

Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks esimeses lõigus osutatud meetmete põhjal.

Iga liikmesriik võtab vastavad meetmed tagamaks, et kindlustusleping katab ka:

- a) teistes liikmesriikides kehtivate õigusaktide kohaselt kogu kahju, mis kõnealuste riikide territooriumidel tekitatakse;
- b) kogu kahju, mida kannavad liikmesriikide kodanikud otsereisi ajal kahe sellise territooriumi vahel, kus kehtib 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.

Esimeses lõigus osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.“

7. Direktiivi artiklis 18 „Vahetu nõudeõigus“ on sätestatud:

„Liikmesriigid tagavad, et artiklis 3 osutatud kindlustusega kaetud sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutel on kindlustusseltsi vastu vahetu nõudeõigus, mis katab vastutava isiku tsiviilvastutuse.“

B. Poola õigus

8. Tsiviilseadustiku (kodeks cywilny) artikli 363 lõikes 1 on sätestatud:

„Kahju hüvitamiseks tuleb kannatanu valikul kas taastada endine olukord või maksta kohane rahasumma. Kui aga endise olukorra taastamine on võimatu või oleks kohustatud isikule ülemäära raske või kulukas, saab kannatanu esitada ainult rahasumma maksmise nõude.“

9. Tsiviilseadustiku artikli 822 lõigetes 1 ja 4 on sätestatud:

„1. Tsiviilvastutuskindlustuse lepinguga kohustub kindlustusandja maksma lepingus kindlaks määratud hüvitise tekitatud kahju eest kolmandatele isikutele, kelle ees kindlustusvõtja või kindlustatud isik kahju eest vastutab.

[...]

4. Isik, kellel on õigus saada tsiviilvastutuskindlustuse lepinguga hõlmatud juhtumi korral hüvitist, võib esitada hüvitise nõude vahetult kindlustusandja vastu.“

III. Põhikohtuasja faktilised asjaolud ja eelotsuse küsimused

10. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawies (Varssavi linna rajoonikohus, Poola) on menetluses kuus kohtuvaidlust. Neist viie ese on asjaolu, et põhikohtuasja kostjad – kindlustusandjad, kes olid kindlustanud sõidukitele kahju põhjustanud liiklusõnnetuse eest vastutava isiku tsiviilvastutuse – keeldusid hüvitamast põhikohtuasja hagejatele – kannatanutele, kes on kasutanud direktiivi 2009/103 artiklis 18 ette nähtud vahetut nõudeõigust – nende sõidukite parandamiskulusid, mida kannatanud ei olnud kandnud. Eelotsusetaotluse esitanud kohus nimetab neid kulusid „hüpoteetilisteks parandamiskuludeks“.

11. Kuues kohtuasi erineb eelnevatest üksnes selle poolest, et kahju põhjustas alla kukkunud garaažiuks, mis lõhkus põhikohtuasja hageja sõiduki.

12. Need vaidlused tulenevad asjaolust, et kannatanud nõuavad oma sõidukitele põhjustatud kahju eest rahalist hüvitist, tuginedes parandamiskulu (varuosad ja tööjõukulud) hinnangulisele, kõrge hinnaga hinnapakkumisele, mitte tõenditele kantud parandamiskulude kohta, st mitte tegelikult kantud kuludele. Kindlustusandjad väidavad, et see hüvitis ei tohi ületada tegeliku kahju summat, mis on välja arvatud nn diferentsiaalmeetodi alusel. See peab vastama erinevusele väärtuse vahel, mis oleks olnud kahjustatud sõidukil, kui õnnetust ei oleks toimunud, ja sõiduki nüüdisväärtuse vahel selle kahjustatud või kas või osaliselt remonditud olekus.

13. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et riigisisese õiguse kohaselt on kahju hüvitamise eesmärk taastada kannatanu vara väärtus sellisena, nagu see oleks olnud juhul, kui kahju ei oleks tekkinud, ilma et nimetatud isik seetõttu alusetult rikastuks.

14. Poola kohtupraktika kohaselt võimaldavad kohtud aga sõidukitele tekitatud kahju hüvitada kuni hüpoteetiliste parandamiskuludeni, mille summa ületaks oluliselt kannatanu varale tekitatud kahju, mis on kindlaks määratud diferentsiaalmeetodiga. Sama kehtib ka kahjustatud sõiduki müügi korral, mil kannatanutel pole kuidagi võimalik sõidukit edaspidi parandada.

15. Eelotsusetaotluse esitanud kohus väidab, et seda kohtupraktikat, mida võib kritiseerida seetõttu, et see võimaldab kannatanul teatud juhtudel alusetult rikastuda, saab põhjendada liiklusõnnetuses kannatanute erilise kaitsega, mis tuleneb liidu õigusest. Seetõttu peab ta vajalikuks selgitada, milline ulatus on kannatanu õigustel, mis tulenevad kannatanu vahetust nõudeõigusest kindlustusandja vastu.

16. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib sellega seoses, et omavahel on vastuolus ühelt poolt kõnealune vahetu nõudeõigus koos asjaoluga, et Poola õigusnormide kohaselt võib kannatanu esitada õnnetuse põhjustaja vastu kaks erinevat nõuet, nimelt kahju hüvitamise nõude ja õnnetusjuhtumieelse seisukorra *in natura* taastamise nõude, ja teiselt poolt Poola võlaõigusest tulenev põhimõte, mille kohaselt on tsiviilvastutuskindlustuse kindlustusandja makstav hüvitis „makse“, st rahaline hüvitis.

17. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib seega teada, kas liidu õigusega on vastuolus riigisisese õigusnormid, mille alusel jääb kannatanu, kes soovib kasutada kindlustusandja vastu vahetut nõudeõigust, ühest riigisiseses õiguses ette nähtud kahju hüvitamise võimalusest ilma, mis oleks üldiselt heidutav.

18. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib veel teada, kas selleks, et tagada kannatanu poolt direktiivi 2009/103 artikli 18 alusel esitatud nõude tõhusus, peab kannatanul olema õigus esitada nõue õnnetuse põhjustaja tsiviilvastutuse kindlustusandja vastu hüvitise saamiseks summas, millega ta saaks ise kahjustatud sõiduki parandada, ilma et kannatanu võiks parandamisest loobuda. Seega võiks hüvitis põhineda tegelikel parandamiskuludel.

19. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu viimane küsimus puudutab olukorda, kus kahjustatud sõidukit ei saa enam parandada, näiteks selle müügi tõttu. Nimetatud kohus kaldub arvama, et kannatanule makstav hüvitis peab vastama üksnes kahjustatud sõiduki eest saadud hinna ja selle hinna vahele, mille ta oleks saanud, kui ta oleks müünud kahjustamata sõiduki.

20. Neil asjaoludel otsustas Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Varssavi linna rajoonikohus, Poola) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [direktiivi 2009/103] artiklit 18 koostoimes artikliga 3 tuleb tõlgendada nii, et nende sätetega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt on kannatanul, kellel on seoses tema mootorsõidukile liiklusõnnetuse tagajärjel põhjustatud kahju hüvitamisega vahetu nõudeõigus selle kahju tekkimise eest vastutava isiku tsiviilvastutuskindlustuse kindlustusandja vastu, õigus saada kindlustusandjalt hüvitist vaid tema varale põhjustatud tegeliku ja ajakohase kahju ulatuses ehk hüvitist sõiduki õnnetusjuhtumieelse väärtuse ja kahjustatud sõiduki väärtuse vahe ulatuses, millele lisanduvad tegelikult kantud põhjendatud parandamiskulud ja muud õnnetusjuhtumist tulenevad põhjendatud kulud, mis on kantud, samas kui kahju hüvitamise nõude esitamisel vahetult õnnetusjuhtumi põhjustajale saaks kannatanu temalt oma äranägemise järgi nõuda hüvitise asemel sõiduki õnnetusjuhtumieelse seisukorra taastamist (sõiduki parandab õnnetusjuhtumi põhjustaja või tema kulul autoremonditöökoda)?

2. Kas esimesele küsimusele jaatava vastuse korral tuleb [direktiivi 2009/103] artiklit 18 koostoimes artikliga 3 tõlgendada nii, et nende sätetega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt on kannatanul, kellel on seoses tema mootorsõidukile liiklusõnnetuse tagajärjel põhjustatud kahju hüvitamisega vahetu nõudeõigus selle kahju tekkimise eest vastutava isiku tsiviilvastutuskindlustuse kindlustusandja vastu, õiguse asemel saada kindlustusandjalt hüvitist vaid tema varale põhjustatud tegeliku ja ajakohase kahju ehk sõiduki õnnetusjuhtumieelse väärtuse ja kahjustatud sõiduki väärtuse vahe ulatuses, millele lisanduvad tegelikult kantud põhjendatud parandamiskulud ja muud õnnetusjuhtumist tulenevad põhjendatud kulud, mis on kantud, õigus saada hüvitist ainult summas, mis võrdub sõiduki õnnetusjuhtumieelse seisukorra taastamise kuluga, samas kui kahju hüvitamise nõude esitamisel vahetult õnnetusjuhtumi põhjustajale saaks kannatanu temalt oma äranägemise järgi nõuda hüvitise asemel sõiduki õnnetusjuhtumieelse seisukorra taastamist (mitte ainult selleks rahasumma maksmist)?
3. Kas esimesele küsimusele jaatava vastuse ja teisele küsimusele eitava vastuse korral tuleb [direktiivi 2009/103] artiklit 18 koostoimes artikliga 3 tõlgendada nii, et nende sätetega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, millega on, vältimaks kannatanu alusetut rikastumist tekitatud kahju arvel, ette nähtud, et kindlustusandja, kelle poole pöördub liiklusõnnetuse tagajärjel kahjustatud sõiduki omanik selliste hüpoteetiliste kahjude hüvitamiseks, mida ta ei ole veel kandnud, aga mida ta kannaks, kui ta otsustaks taastada sõiduki õnnetusjuhtumieelse seisukorra, võib
 - a) seada selle hüvitise maksmise eelduseks, et kannatanu tõendab, et kavatseb lasta sõiduki tegelikult parandada konkreetsel viisil ja konkreetses autoremonditöökojas varuosade ja teenuse hinna eest, ning kanda rahasumma parandamiskulude eest üle otse sellele autoremonditöökojale (või parandamiseks vajalike varuosade müüjale) ja nõuda rahasumma tagasimaksmist, kui eesmärk, milleks see maksti, jääb saavutamata, või
 - b) seada selle hüvitise maksmise eelduseks tarbija kohustuse tõendada kokkulepitud tähtaja jooksul, et ta on kasutanud makstud rahasumma auto parandamiseks, või tagastada see rahasumma kindlustusandjale, või
 - c) nõuda, et kannatanu tõendaks pärast seda, kui selle rahasumma maksmisest konkreetse eesmärgi saavutamiseks (määrates rahasumma kasutusviisi) on möödunud piisav aeg selleks, et kannatanu saanuks auto parandada, et rahasumma on kasutatud auto parandamiseks, või nõuda rahasumma tagasimaksmist?
4. Kas esimesele küsimusele jaatava ja teisele küsimusele eitava vastuse korral tuleb [direktiivi 2009/103] artiklit 18 koostoimes artikliga 3 tõlgendada nii, et nende sätetega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt kannatanu, kes ei ole enam kahjustatud sõiduki omanik, sest müüs selle ära ja sai vastutasuks rahasumma, mistõttu ta ei saa enam seda autot parandada lasta, ei saa seoses sellega nõuda mootorsõidukile liiklusõnnetuse tagajärjel põhjustatud kahju eest vastutava isiku tsiviilvastutuskindlustuse kindlustusandjalt nende parandamiskulude hüvitamist, mis oleks tulnud kanda kahjustatud sõiduki õnnetusjuhtumieelse seisukorra taastamiseks, ja kannatanul on õigus esitada kindlustusandja vastu üksnes nõue saada hüvitist vaid tema varale tekitatud tegeliku ja ajakohase kahju ulatuses ehk hüvitist sõiduki õnnetusjuhtumieelse väärtuse ja sõiduki müümisel saadud rahasumma vahe ulatuses, millele lisanduvad tegelikult kantud põhjendatud parandamiskulud ja muud õnnetusjuhtumist tulenevad põhjendatud kulud, mis on kantud?“

21. Kaks põhikohtuasja hagejat (KP ja RD Sp. z o.o.), üks põhikohtuasja kostja (SI SA), Poola, Tšehhi ja Saksamaa valitsus ning Euroopa Komisjon esitasid kirjalikud seisukohad.

IV. Õiguslik analüüs

A. Vastuvõetavus

22. Eelotsusetaotluse esitanud kohus põhjendab eelotsusetaotluse esitamist sellega, et „[k]ahjuhüvitisi käsitlevad liikmesriigi õigusnormid [...] kohustavad kindlustusandjaid hüvitama kannatanuile nn hüpoteetilised parandamiskulud, ilma et see oleks kuidagi seotud parandamistöde tegeliku tegemisega (tulevikus), võimaldades seega kannatanutel, kes ei soovi oma sõidukit parandada, suurendada tekitatud kahjuga seoses oma vara väärtust kahjustatud sõiduki parandamiskulude ja sõiduki väärtuse vähenemise vahe võrra kindlustusandjate kulul ja lisaks kõigi sõidukiomanike kulul, kes tasuvad kohustuslikke kindlustusmaksid“.

23. Eelotsusetaotluse esitanud kohus otsib seega lahendust, kuidas arvutada hüvitis, mille suurus oleks võimalikult lähedane tegelikele kuludele, mis kannatanutel tuleks kanda. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et kannatanud ei saa esitada kindlustusandja vastu nõuet sõiduki seisukorra taastamiseks, nagu nad võiksid seda teha kahju põhjustaja vastu.

24. Kuna need kaks nõuet, mida saavad kasutada isikud, kellel on õigus saada hüvitist sõidukile tekitatud kahju eest, on Poola õiguskorras reguleeritud erinevalt, tekkis eelotsusetaotluse esitanud kohtul küsimus, milline on direktiivi 2009/103 artiklis 18 sätestatud kannatanu vahetu nõudeõiguse ulatus, et tagada selle tõhusus. Seega on eelotsusetaotlus vastuvõetav.

25. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt, millele viitab ka eelotsusetaotluse esitanud kohus, ei saa eelotsusetaotlus puudutada kahju hüvitamise ulatust, mida reguleerib peamiselt riigisisene õigus.³

26. Lisaks tuleb meenutada, et ELTL artikli 267 sõnastusest enesest nähtub, et esitatud eelotsusetaotlus peab olema „vajalik“ selleks, et eelotsusetaotluse esitanud kohus saaks tema menetluses olevas kohtuasjas „teha otsuse“.⁴

27. Käesoleval juhul puudutab kuuest eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses olevast kohtuasjast üks sõidukile garaažiuksega tekitatud kahju hüvitamist.

28. Kuid direktiivi 2009/103 eesmärk ei ole näha ette tsiviilvastutus juhuks, kui kahju ei ole põhjustanud sõiduk.⁵ Selle direktiivi eesmärk on pakkuda kannatanutele erilist kaitset tõsise vara- või isikukahju tõttu, mida nad võivad kanda mootorsõiduki konstruktsioonile ja funktsioonile omase ohtlikkuse tõttu.

³ Vt 10. juuni 2021. aasta kohtuotsus Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punktid 36 ja 38 ja seal viidatud kohtupraktika).

⁴ Nii peavad kohtuvaidlus ja liidu õigusnormid, mille tõlgendamist palutakse, olema sedavõrd seotud, et tõlgendus on objektiivselt vajalik otsuse jaoks, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus peab tegema. Vt 10. detsembri 2020. aasta kohtumäärus OO (õigustmõistva tegevuse peatamine) (C-220/20, ei avaldata, EU:C:2020:1022, punkt 26).

⁵ Vt selle kohta 20. juuni 2019. aasta kohtuotsus Línea Directa Aseguradora (C-100/18, edaspidi „kohtuotsus Línea Directa Aseguradora“, EU:C:2019:517, punkt 45).

29. Lisaks on direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus sätestatud, et iga liikmesriik võtab selle direktiivi artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende *sõidukite kasutamisel*, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.

30. On tõsi, et mõistet „sõidukite kasutamine“, mis on liidu õiguse autonoomne mõiste, on Euroopa Kohus tõlgendanud eelkõige nimetatud artikli 3 esimese lõigu kontekstis,⁶ võttes arvesse, et mootorsõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse tagamine on eesmärk, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud.⁷

31. Näiteks on Euroopa Kohus otsustanud, et direktiivi 2009/103 artikli 3 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et selles sisalduva mõistega „sõidukite kasutamine“ ei ole silmas peetud mitte üksnes teeliikluse olukordi, see tähendab liiklemist üldkasutataval teel, vaid hõlmatud on sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele transpordivahendina.⁸

32. Sellega seoses on Euroopa Kohus täpsustanud, et sõidukit kasutatakse vastavalt tema transpordivahendina kasutamise otstarbele sõiduki liikumise ajal, kuid põhimõtteliselt ka kahe sõidu vahelisel parkimise ajal.⁹

33. Euroopa Kohus järeldas sellest, et direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus kasutatud mõistega „sõidukite kasutamine“ on hõlmatud olukord, kus maja eraomandis olevasse garaaži *pargitud* ja vastavalt tema otstarbele transpordivahendina kasutatud *sõiduki* süttimine *põhjustas tulekahju, mis sai alguse selle sõiduki elektrisüsteemist*.¹⁰ Sama kehtib ka juhul, kui õnnetus on tingitud *kõnealuse pargitud sõiduki mehaanilisest seisundist põhjustatud õlilekkest*.¹¹

34. Järelikult on direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus kasutatud mõiste „sõidukite kasutamine“ alt selgelt välja jäetud olukorrad, kus õnnetust ei põhjustanud sõiduki käitumine või tehniline rike.

35. Lisaks on Euroopa Kohus otsustanud, et kõnealuses sättes ette nähtud kindlustuskohustuse välistamiseks sellise sõiduki suhtes peab sõiduk olema kohaldatavate riigisiseste õigusnormide kohaselt ametlikult kasutuselt kõrvaldatud.¹²

36. Seega ei ole kahtlust, et direktiivi 2009/103 kohaldamisala, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus, piirdub kohustusega kindlustada sõiduki tekitatav võimalik kahju tsiviilvastutuskindlustusega.

37. Seda tõlgendust ei sea kahtluse alla eelotsusetaotluse esitanud kohtu argument, mille kohaselt peab ta sisuliselt tagama võrdse kohtlemise tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas ning millega ta põhjendab Euroopa Kohtu poole pöördumist vaidluse raames, mille ese on sõidukile garaažiuksega tekitatud kahju hüvitamine.

⁶ Vt kohtuotsus Línea Directa Aseguradora (punkt 32).

⁷ Vt 20. mai 2021. aasta kohtuotsus K. S. (kahjustatud sõiduki pukseerimiskulud) (C-707/19, EU:C:2021:405, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).

⁸ Vt kohtuotsus Línea Directa Aseguradora (punktid 35 ja 36). Vt ka direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 alapunkti a sõnastus, mis on lisatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2021. aasta direktiiviga (EL) 2021/2118, millega muudetakse direktiivi 2009/103 (ELT 2021, L 430, lk 1). Nimetatud direktiivi artikli 2 kohaselt tuleb direktiiv üle võtta hiljemalt 23. detsembriks 2023.

⁹ Vt kohtuotsus Línea Directa Aseguradora (punkt 42).

¹⁰ Vt kohtuotsus Línea Directa Aseguradora (punkt 48).

¹¹ Vt 11. detsembri 2019. aasta kohtumäärus Bueno Ruiz ja Zurich Insurance (C-431/18, ei avaldata, EU:C:2019:1082, punktid 42–45).

¹² Vt 29. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 58).

38. Seetõttu teen Euroopa Kohtule ettepaneku asuda seisukohale, et selles osas on eelotsusetaotlus vastuvõetamatu.

39. Mis puudutab esitatud küsimuste vastuvõetavust, siis ei ole minu arvates põhjendatud asuda seisukohale, mida pooldab Poola valitsus, et kaks esimest eelotsuse küsimust, millest sõltub vastus ülejäänud kahele küsimusele, on hüpoteetilised. Poola valitsus väidab, et põhikohtuasjades taotlejad hagejad üksnes rahalise hüvitise maksmist. Kuid eelotsusetaotluse esitanud kohus seab kahtluse alla just nimelt sellise liiklusõnnetuse tekitatud kahju hüvitamise võimaluste piiramise. Kui liidu õigus ei nõua vastupidist, leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kulude hinnangu alusel esitatud nõuete rahuldamata jätmine on põhjendatud.

40. Neil asjaoludel teen Euroopa Kohtule ettepaneku käsitleda eelotsuse küsimusi tervikuna, võttes arvesse, et eelotsusetaotluse esitanud kohus palub tal sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2009/103 artiklit 18 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis näevad ette üksnes rahalise hüvitise maksmise kannatanutele juhul, kui nad kasutavad vahetut nõudeõigust sõiduki põhjustatud õnnetuse eest vastutava isiku tsiviilvastutuse kindlustanud kindlustusandja vastu, koos võimalusega mitte põhjendada tegelikke parandamiskulusid teisele sõidukile tekitatud kahju korral.

B. Sisulised küsimused

41. Eelotsusetaotlusest tulenevalt peab Euroopa Kohus määratlema direktiivi 2009/103 artiklis 18 ette nähtud vahetu nõudeõiguse eseme.

42. Täpsemalt soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas vahetu nõudeõiguse eesmärk on kohustada kindlustusandjat (kahju eest vastutava isiku asemel) maksma kannatanule tekitatud kahju hüvitamiseks rahasumma, mille peaks maksma kahju eest vastutav isik, või kohustada kindlustusandjat maksma vahetult kannatanule kindlustuslepingus ette nähtud rahasumma.

43. Esiteks on minu arvates asjakohane meenutada, et kannatanu vahetu nõudeõigus kehtestati direktiiviga 2000/26/EÜ,¹³ mis on üks neljast direktiiviga 2009/103 koodifitseeritud direktiivist.¹⁴

44. See õigus paigutub konteksti, millele Euroopa Kohus on korduvalt viidanud:

- liikmesriikidele on pandud kohustus kehtestada oma riigisisises õiguskorras sõidukite üldine kindlustuskohustus ja
- iga liikmesriik peab teatavaid direktiivis 2009/103 ette nähtud erandeid arvestades tagama, et kõikide nende sõidukite suhtes, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on sõlmitud kindlustusandjaga leping, et tagada liidu õigusnormides määratletud ulatuses nendest sõidukitest tulenev tsiviilvastutus.¹⁵

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta (neljas liikluskindlustuse direktiiv) (EÜT 2000, L 181, lk 65).

¹⁴ Vt selle direktiivi põhjendus 1. Varem kehtinud direktiive käsitlev kohtupraktika on seega ülekantav selle direktiivi samaväärsete sätete tõlgendamisele. Vt eelkõige 29. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 35).

¹⁵ Vt 10. juuni 2021. aasta kohtuotsus Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punktid 25 ja 26 ning seal viidatud kohtupraktika).

45. Direktiiviga 2000/26 sätestati liiklusõnnetustes kannatanute üha suurema kaitse raames vahetu nõudeõigus vastutava isiku kindlustusandja vastu või tema esindaja vastu kannatanu elukohariigis.¹⁶ Eesmärk oli suurendada väljaspool oma elukohariiki toimunud liiklusõnnetustes kannatanute õigusi¹⁷ ja ühtlustada selliste liikmesriikide õigusakte, kelle õiguses ei olnud ette nähtud vahetut nõudeõigust vastutava isiku kindlustusandja vastu.¹⁸

46. Direktiiviga 2005/14/EÜ¹⁹ laiendati vahetu nõudeõigus kõigile mootorsõidukiõnnetustes kannatanutele, et hõlbustada nõuete tõhusat ja kiiret lahendamist ning vältida igal võimalikul juhul kulukaid kohtumenetlusi.²⁰

47. See eesmärk on uuesti sõnastatud direktiivis 2009/103, milles märgitakse, et mootorsõidukitega toimunud õnnetustes kannatanutele tuleks tagada samalaadne kohtlemine olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimub.²¹ Direktiivi põhjenduses 30 on korratud direktiivi 2005/14 põhjenduses 21 sisaldunud määratlust mootorsõidukiõnnetustes kannatanute vahetu nõudeõiguse kohta kindlustusandja vastu, kes kindlustab vastutava isiku tsiviilvastutuse.

48. Seega tuleb teiseks rõhutada, et kõnealune õigus on nimetatud põhjenduses määratletud kui „[õ]igus tugineda kindlustuslepingule ja otse kindlustusandja vastu nõudeid esitada“.

49. Järelikult, kui kohustuslikule kindlustuskaitsele tugineb vahetult kannatanu, kasutades talle direktiivi 2009/103 artikliga 18 antud õigust, tagab kindlustusandja kahju eest vastutava isiku tsiviilvastutuse temaga sõlmitud lepingu piires.²² Seega on tsiviilvastutuse rahalised tagajärjed kaetud, isegi kui kindlustatud isik korraldab parandamise isiklikult, samuti isikukahju korral.²³

50. Kuna kannatanu õigused tulenevad üksnes kindlustuslepingust²⁴ ehk teisisõnu põhinevad need kindlustatu omadel, saab nende ainus tagajärg olla kannatanule hüvitise maksmine, see tähendab sellise hüvitise maksmine, mida kindlustatul oleks olnud õigus oma kindlustuslepingu piires nõuda kindlustusandjalt, kui ta oleks kannatanu kahju ise hüvitanud. See tulemus on kooskõlas kindlustusandjate tegevusega, nagu märgib Saksamaa valitsus.

¹⁶ Kõnealuse direktiivi seadusandliku kujunemisloo kohta vt lepituskomitee poolt heaks kiidetud Euroopa Parlamendi aruanne ühise teksti kohta seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga, mis käsitleb mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse direktiive 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ (mootorsõidukite kindlustust käsitlev neljas direktiiv) (C5-0155/2000–1997/0264(COD)) (Final A5-0130/2000), kättesaadav veebiaadressil: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf, lk 6. Vt ka Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2. kd, Brüssel, Bruylant, 2022, eelkõige punkt 263, lk 273.

¹⁷ Vt direktiivi 2000/26 põhjendused 8–14.

¹⁸ Vt selle kohta Haagis 4. mail 1971 alla kirjutatud konventsiooni liiklusõnnetuste suhtes kohaldatava õiguse kohta artikkel 9. Vt ka Eric W. Esséni koostatud konventsiooni seletuskiri, mis on kättesaadav veebilehel <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, eelkõige punkt 214.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiv, 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 (ELT 2005, L 149, lk 14). Selle direktiiviga lisati direktiivi 2000/26 põhjendus 16a, milles liidu seadusandja viitas seoses kannatanute õigusega alustada kohtumenetlust tsiviilvastutuskindlustuse pakkuja vastu liikmesriigis, kus on nende alaline elu- või asukoht, nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 44/2001 (kohtualluvuse ja kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades) (EÜT 2001, L 12, lk 1; ELT eriväljaanne 19/04, lk 42) artikli 9 lõike 1 punktile b ja artikli 11 lõikele 2. Vt selle kohta 13. detsembri 2007. aasta kohtuotsus FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, punkt 29).

²⁰ Vt selle direktiivi põhjendus 21.

²¹ Vt selle direktiivi põhjendus 20 ja 20. mai 2021. aasta kohtuotsus K. S. (kahjustatud sõiduki pukseerimise kulud) (C-707/19, EU:C:2021:405, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).

²² Tuleb märkida, et see kohustus kehtib sõltumata kindlustuslepingu tühisusest, mis tuleneb kindlustusvõtja poolt algul esitatud valeandmetest. Vt selle kohta 20. juuli 2017. aasta kohtuotsus Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, punkt 27).

²³ Vt direktiivi 2009/103 artikli 3 viimane lõik, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus. Vt 23. jaanuari 2014. aasta kohtuotsus Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punktid 33–35 ja seal viidatud kohtupraktika). Poola seaduse kohta vt 21. detsembri 2021. aasta kohtuotsus Skarb Państwa (liikluskindlustuse hüvitamise piirmäärad) (C-428/20, EU:C:2021:1043, punkt 16).

²⁴ Vt 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, punktid 54 ja 58).

51. Sellist tõlgendust toetavad paljud muud tegurid. Esiteks vastab kannatanu vahetu nõudeõigus nõude kiire lahendamise eesmärgile ja on osa liikluskindlustusest, mille erilist tähtsust liidu piires liikuvate liidu kodanike ning kindlustusandjate jaoks on seadusandja rõhutanud.²⁵ Seda küsimuse aspekti seoses piiriüleste olukordadega on minu arvates põhjendatult rõhutanud komisjon ja Saksamaa valitsus ning see toetab seisukohta, et mitterahalist õiguskaitsevahendit ei ole kehtestatud.

52. Teiseks tuleneb rahalise hüvitise põhimõtte direktiivi 2009/103 artiklist 22 „Hüvitisnõude menetlemine“, milles on määratletud selle kindlustusandja kohustused, kellele kannatanu on hüvitise nõude esitanud. Selle põhimõtte võib tuletada ka asjaolust, et liidu seadusandja on kehtestanud minimaalsed kindlustuskaitse määrad,²⁶ mis on kannatanute kaitse oluline tagatis.²⁷

53. Kolmandaks on kindlustusandjad kohustatud kannatanule kahju hüvitama, et tagada kahju hüvitamise õiguse tõhusus ja seega kaitsta kannatanut eelkõige kahju tekitanud isiku maksejõuetuse riski eest.²⁸

54. Neljandaks peaks selle kindlustusandja kohustuste analüüs, kelle vastu kannatanu oma vahetut nõudeõigust vaidlusalusel viisil kasutab, olema kooskõlas liidu õigusnormidega, mis käsitlevad kohtualluvust²⁹ ja piiriüleses olukorras kohaldatavat õigust,³⁰ ning regressikorruga, mida kindlustusandjal on võimalik kasutada.³¹

55. Seetõttu ei ole selles kontekstis minu hinnangul mõeldav tõlgendada direktiivi 2009/103 artiklit 18 nii, et kindlustusandjalt võidakse nõuda mitterahalist hüvitist, mida kannatanu võib liikmesriigi õiguse kohaselt saada õnnetuse põhjustajalt. Kannatanu ja kindlustusandja vahelist vahetut suhet ei tohi segi ajada kannatanu ja kahju eest vastutava isiku vahelise suhtega.

56. Seetõttu olen arvamusel, et kõnealust artiklit 18 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis näevad olenemata hüvitatava kahju laadist ette üksnes rahalise hüvitise maksmise kannatanutele juhul, kui nad kasutavad oma vahetut nõudeõigust kindlustusandja vastu, kes on kindlustanud sõiduki põhjustatud õnnetuse eest vastutava isiku tsiviilvastutuse.

²⁵ Vt direktiivi 2009/103 põhjendus 2.

²⁶ Vt direktiivi 2009/103 artikkel 9 ja 10. juuni 2021. aasta kohtuotsus Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punkt 41).

²⁷ Vt direktiivi 2009/103 põhjendus 12 ja eelkõige 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, punkt 39).

²⁸ Vt lisaks seoses juhuga, kui õnnetuses osalenud sõiduki kindlustamise kohustust ei ole täidetud, 29. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 56), et rõhutada direktiivi 2009/103 sätete tõlgendamiseks eesmärki tagada liiklusõnnetuses kannatanute kaitse.

²⁹ Vt 13. detsembri 2007. aasta kohtuotsus FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, punkt 29) ning seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2012. aasta määrusega (EL) nr 1215/2012 kohtualluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades (ELT 2012, L 351, lk 1) 30. juuni 2022. aasta kohtuotsus Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, punktid 30, 32, 45, 49, 50, 53 ja 54 ning seal viidatud kohtupraktika).

³⁰ Direktiivi 2009/103 sõnastusest ega eesmärkidest ei nähtu, et sellega oleks tahetud kehtestada kollisiooninorme, nagu Euroopa Kohus on märkinud 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsuses ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, punkt 40). Vt ka selle kohtuotsuse punktid 47–54, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta määruse (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta („Rooma I“) (ELT 2008, L 177, lk 6) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. juuli 2007. aasta määruse (EÜ) nr 864/2007 lepinguväliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta („Rooma II“) (ELT 2007, L 199, lk 40) kohaldamise tingimusi. Vt lisaks seoses kohustusega kohaldada Haagis 4. mail 1971 alla kirjutatud konventsiooni liiklusõnnetuste suhtes kohaldatava õiguse kohta eelkõige 24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, punkt 36) ja kohtujurist Wahli märkused sellega seotud raskuste kohta tema ettepanekus Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, punkt 36).

³¹ Vt näiteks 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, punkt 56).

57. Siinkohal tuleks lisada veel paar kaalutlust, et vastata ammendavalt küsimustele, mille on esitanud eelotsusetaotluse esitanud kohus, kes soovib määrata vahetut nõudeõigust kasutanud kannatanule makstava hüvitise kindlaks nii, et see oleks võimalikult lähedane tegelikele kuludele.³²

58. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt reguleerib kahju hüvitamise ulatust peamiselt liikmesriigi õigus.³³

59. Seega peavad pädevad asutused tagama liikmesriigi õiguses kannatanu vahetu nõudeõiguse tõhususe.

60. Selles mõttes vastab KP ja SI kirjalikes seisukohtades kirjeldatud süsteem, mille kohaselt kindlustusandjad võivad rakendada kolmandale isikule maksmise süsteemi, mille puhul makstakse kannatanule ette nähtud hüvitis välja sõidukiremonditöökodadele,³⁴ minu arvates direktiivist 2009/103 tulenevale kannatanu kaitse nõudele, juhul kui seda rakendatakse kannatanu valikul.

61. Seetõttu ei ole minu arvates võimalik leida direktiivi 2009/103 artikli 18 kohaldamisala tõlgendamise teel lahendust eelotsusetaotluse esitanud kohtu tõstatatud probleemidele tema ees seisvate vaidluste lahendamisel,³⁵ lisaks ebaõiglusele, millele nimetatud kohus viitab seoses kannatanu alusetu rikastumisega.³⁶

62. Riigisisised õigusnormid ei tohi siiski võtta kannatanule direktiivi 2009/103 artiklis 18 ette nähtud vahetult nõudeõiguselt selle soovitatavat toimet.³⁷ Minu arvates aga oleks see nii juhul, kui vahetut nõudeõigust kasutavale kannatanule makstav hüvitis oleks kas välistatud või piiratud seetõttu, et kahjustatud sõidukit ei ole parandatud või see on müüdud, või kuna kindlustusandja on kannatanule pannud kohustuse nõuda sõiduki parandamist kindlustatud isikult.

V. Ettepanek

63. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Varssavi linna rajoonikohus, Poola) esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta artiklit 18

³² Vt käesoleva ettepaneku punktid 18 ja 19 ning 22 ja 23.

³³ Vt käesoleva ettepaneku punkt 25. Vt näiteks ka 23. jaanuari 2014. aasta kohtuotsus Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 43).

³⁴ Vt näiteks 21. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus T. B. ja D. (kohtualluvus kindlustusasjades) (C-393/20, ei avaldata, EU:C:2021:871, punktid 17 ja 18).

³⁵ Eelotsusetaotluse esitanud kohus väidab, et Poola kohtupraktika, millele on viidatud käesoleva ettepaneku punktis 14, paneb kindlustusandjaid süstemaatiliselt hoiduma vabatahtlikust hüvitise maksmisest vastavalt sellele kohtupraktikale, et mõjutada kohtuid muutma oma kohtupraktika suunda, makstes küll „hüvitise hüpoteetiliste kulude eest“, kuid arvutades need kulud meelevaldselt, eeldades, et sellisel juhul piisab kulude arvutamiseks madala kvaliteediga asendustoodete hindadest, erinevatest mahaarvamistest, hinnaalandustest, „amortisatsioonist“ jne, nii et enamikul juhtudel pöörduakse kohtusse, mis suurendab kohtute töökoormust.

³⁶ Vt käesoleva ettepaneku punkt 15.

³⁷ Euroopa Kohus on ka otsustanud, et sõidukite kasutamisest tuleneva kahju hüvitamist reguleerivad riigisisemed õigusnormid ei saa kannatanult automaatselt võtta õigust saada hüvitist kahju eest vastutava isiku kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse alusel või seda õigust ebaproportsionaalselt piirata. Vt nende põhimõtete kohta 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, punktid 31 ja 32); 23. jaanuari 2014. aasta kohtuotsus Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 41 ja käesolevas asjas kohaldamiseks punktid 44 ja 45) ning 10. juuni 2021. aasta kohtuotsus Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punkt 44).

tuleb tõlgendada nii, et

- sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis näevad olenemata hüvitatava kahju laadist ette üksnes rahalise hüvitise maksmise kannatanutele juhul, kui nad kasutavad oma vahetut nõudeõigust kindlustusandja vastu, kes on kindlustanud sõiduki põhjustatud õnnetuse eest vastutava isiku tsiviilvastutuse;
- kannatanu vahetu nõudeõiguse soovitatavat toimet kahjustatakse, kui seda piiraks või selle välistaks asjaolu, et kahjustatud sõidukit tegelikult ei parandata.