



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 28. veebruaril 2019¹

Kohtuasi C-100/18

Línea Directa Aseguradora, S.A.
versus
Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus))

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus – Direktiiv 2009/103/EÜ – Artikli 3 esimene lõik – Mõiste „sõidukite kasutamine“ – Kinnisasjale tekitatud varaline kahju, mille põhjustas selle kinnisasja eraparklasse pargitud sõiduki põlema süttimine – Kohustuslik kindlustuskate

I. Sissejuhatus

1. Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) esitatud 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 kohta artiklit 3.²

2. Eelotsusetaotlus on esitatud kahe kindlustusseltsi, nimelt Línea Directa Aseguradora, SA (edaspidi „Línea Directa“) ja Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (edaspidi „Segurcaixa“) vahelises kohtuvaidluses selle üle, kas liikluskindlustus katab kahju, mille on eramajale tekitanud selle garaaži pargitud sõiduki põlema süttimine.

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuste eesmärk on teha kindlaks, kas direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus sisalduvat mõistet „sõidukite kasutamine“ võib tõlgendada nii, et see hõlmab olukorda, milles sõiduk süttis põlema siis, kui see oli üle 24 tunni pargitud eraomandis olevasse parkimiskohta, ning mis sai selle kohtu sõnul alguse sõiduki transpordifunktsiooni täitmiseks vajalikest mehhanismidest.

4. Oma analüüsi tulemusena leian, et mõiste „sõidukite kasutamine“ tõlgendamisel tuleb võtta arvesse transpordivahendina kasutatud sõiduki osalemist kindlustusjuhtumis, mis leidis aset parkimiseks ette nähtud kohas.

5. Nimelt teen ettepaneku järeldada, et põhikohtuasja asjaolud ei õigusta selle mõiste piiride muutmist, kehtestades ruumipiirangu, mis seisneb eraomandis olevas individuaalses garaažis parkimise välistamises, või ajalise piiri riski realiseerumise ja pargitud sõiduki varasema liikumise vahel või põhjusega seotud piirangu sõltuvalt kindlustusjuhtumi mehaanilisest algpõhjusest.

¹ Algkeel: prantsuse.

² ELT 2009, L 263, lk 11.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

6. Direktiivi 2009/103 artikli 1 punkt 1 sätestab:

„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.“

7. Selle direktiivi artikkel 3 näeb ette:

„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.

[...]

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

8. Kõnealuse direktiivi artikli 13 lõike 1 esimese lõigu punkt c sätestab:

„Iga liikmesriik võtab vastavad meetmed, tagamaks, et kõiki artikli 3 kohaselt väljaantud kindlustuspoliisis sisalduvaid lepingu tingimusi või õigusaktide sätteid peetaks kohaldamisel õigustühisteks, kui tegemist on õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega, ja sätete või lepingu tingimustega jäetakse kindlustuse alt välja sõidukid, mida kasutavad või juhivad:

[...]

- c) isikud, kes ei järgi asjaomase sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevaid õigusaktides sätestatud tehnonõudeid.“

9. Sama direktiivi artikkel 29 sätestab:

„Direktiivid 72/166/EMÜ^[3], 84/5/EMÜ^[4], 90/232/EMÜ^[5], 2000/26/EÜ^[6] ja 2005/14/EÜ^[7] [...] tunnistatakse kehtetuks [...].

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja loetakse kooskõlas II lisas esitatud vastavustabeliga.“

3 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).

4 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, lk 3).

5 Nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmas direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1990, L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249).

6 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; ELT eriväljaanne 06/03, lk 331).

7 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/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta (ELT 2005, L 149, lk 14).

B. Hispaania õigus

10. Kuninga 29. oktoobri 2004. aasta seadusandliku dekreediga nr 8/2004 (Real Decreto Legislativo 8/2004) kodifitseeritud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse ja liikluskindlustuse seaduse (Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor)⁸ redaktsiooni, mis oli kohaldatav asjaolude toimumise ajal, artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„Mootorsõiduki juht vastutab sõiduki juhtimisest tuleneva riski tõttu sõiduki kasutamise tõttu isikutele või varale tekitatud kahju eest.

Isikutele tekitatud kahju korral vabastatakse ta sellest vastustusest üksnes juhul, kui ta tõendab, et see kahju tekkis ainuüksi kahju kandnud isiku vea tõttu või sõiduki juhtimisest või selle funktsioneerimisest olenematu vääramatu jõu tõttu; vääramatu jõu alla kuuluvaks ei peeta sõiduki defekte ega selle sõiduki mehhanismide või osade purunemist või riket.

Varale tekitatud kahju korral vastutab juht kolmandate isikute ees juhul, kui tal on tsiviilvastutus tsiviilseadustiku (Código Civil) artikli 1902 ja järgmiste artiklite, karistusseadustiku (Código Penal) artikli 109 ja järgmiste artiklite ning käesoleva seaduse sätete alusel.

Kui juht ja kannatanu olid mõlemad hooletud, jaotatakse vastutus õiglaselt ning hüvitise summa jaguneb võrdeliselt kummagi isiku vastutusega.

Sõiduki omanik, kes seda sõidukit ei juhtinud, vastutab juhi tekitatud isiku- ja varakahju eest, kui omanik on juhiga seotud mõne tsiviilseadustiku artiklis 1903 ja karistusseadustiku artikli 120 lõikes 5 nimetatud suhte kaudu. See vastutus lõpeb, kui omanik tõendab, et ta näitas kahju vältimiseks üles heaperemehelikku hoolsust.

Sõiduki omanikul, kes ei juhtinud sõidukit, mis ei ole kaetud kohustusliku kindlustusega, lasub juhiga ühiselt tsiviilvastutus asjaomase sõidukiga tekitatud isiku- ja varakahju eest, välja arvatud juhul, kui ta tõendab, et sõiduk oli talt ära varastatud.“

11. Kuninga 12. septembri 2008. aasta dekreediga nr 1507/2008 (Real Decreto 1507/2008) kodifitseeritud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse kohustusliku kindlustuse määruse (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor)⁹ artikli 2 lõige 1 sätestab:

„Käesoleva määrusega reguleeritud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse ja kohustusliku kindlustuskaitse kohaldamisel loetakse sõiduki kasutamisega seotud asjaoludeks asjaolusid, mis tulenevad riskist, mis on tingitud eelmises artiklis nimetatud mootorsõidukite juhtimisest nii garaazides ja parklates kui ka avalik- ja eraõiguslikel linnasisestel või linnadevahelistel liikluseks kohandatud teedel või alal, nagu ka selleks kohandamata, kuid tavapäraselt liikluseks kasutatavatel teedel või alal.“

III. Põhikohtuasja faktilised asjaolud ja eelotsuse küsimused

12. Luis Salazar Rodes parkis 19. augusti 2013. aasta õhtul oma sõiduki, mille ta oli ostnud kümme päeva varem, Industrial Software Indusoftile kuuluva eramu garaaži.

13. L. Salazar Rodes käivitas 20. augustil 2013 õhtupoole oma sõiduki mootori, kuid ei liigutanud seda paigast.

⁸ BOE nr 267, 5.11.2004, lk 36662.

⁹ BOE nr 222, 13.9.2008, lk 37487.

14. Mõni tund hiljem, kella kolme paiku hommikul, süttis L. Salazar Rodesi sõiduk, millega ei olnud sõidetud üle 24 tunni, põlema ja tekitas garaažiga ühendatud elamule kahju. Tulekahju sai alguse sõiduki elektrisüsteemist.

15. L. Salazar Rodesi sõiduki kasutamisega seotud tsiviilvastutus oli kaetud Línea Directaga sõlmitud kindlustuslepinguga.

16. Industrial Software Indusoft, kelle eramu oli kindlustatud Segurcaixaga sõlmitud lepinguga, sai 44 704,34 eurot hüvitist asjaomase sõiduki tulekahju tõttu sellele kinnisasjale tekitatud varalise kahju hüvitamiseks.

17. Segurcaixa esitas 5. märtsil 2014 Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteizile (Vitoria-Gasteizi esimese astme kohus, Hispaania) Línea Directa vastu hagi, nõudes, et sellelt kindlustusseltsilt mõistetakse välja 44 704,34 eurot koos seadusjärgse intressiga, kuna ta leidis, et kindlustusjuhtumi oli põhjustanud L. Salazar Rodesi sõiduki liikluskindlustusega kaetud sõiduki kasutamisega seotud asjaolu. Nimetatud kohus leidis, et tulekahju ei saa kvalifitseerida liikluskindlustusega kaetud „sõiduki kasutamisega seotud asjaoluks“ ning jättis Segurcaixa hagi rahuldamata.

18. Segurcaixa esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Audiencia Provincial de Álavale (Álava provintsi apellatsioonikohus, Hispaania), kes tühistas selle ja rahuldab Segurcaixa nõude, kasutades mõiste „sõiduki kasutamisega seotud asjaolu“¹⁰ laia tõlgendust, mille kohaselt „sõiduki omaniku poolt garaažikohta ajutiselt pargitud sõiduki tulekahju, kui sõiduk süttib sõidukisisestel põhjustel, ilma kolmanda isiku sekkumiseta“ on niisugune sõiduki kasutamisega seotud asjaolu.

19. Línea Directa esitas selle kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse Tribunal Supremole (Hispaania kõrgeim kohus).

20. See kohus märgib, et direktiivi 2009/103 üle võtnud Hispaania õigusnormidega on kindlaks määratud selle direktiivi artiklis 3 osutatud sõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuse esemeline kohaldamisala ning „sõiduki kasutamisega seotud asjaoludena“ käsitletakse „sellest riskist tulenevaid asjaolusid, mis on tingitud mootorsõidukite juhtimisest“ nii garaažides ja parklates kui ka avalik- ja eraõiguslikel linnasisestel või -vahelistel liikluseks kohandatud teedel või alal, nagu ka selleks kohandamata, kuid tavapäraselt liikluseks kasutatavatel teedel või alal.

21. Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) lisab, et ta on sõiduki kasutamisega kaasneva riski laia tõlgendust kasutades leidnud, et kohustusliku kindlustusega on kaetud seisev sõiduk või seisva mootoriga sõiduk, kui kindlustusjuhtumil on seos sõiduki transpordifunktsiooniga, ning sõiduk, mis sõidu ajal põlema süttib.

22. Pargitud ja külmumise tagajärgede vältimiseks katetega kaetud sõiduki põlema süttimise juhtumi jättis ta aga sellest välja.

23. Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) täpsustab, et Hispaania õiguses on sätestatud, et sõidukijuht ei vastuta kahju eest, mis on tingitud vääramatust jõust, kuid sõiduki defekte ega mõne selle mehhanismi riket ei käsitata vääramatu jõu juhtudena. Lisaks ei välista asjaolu, et õnnetus oli tingitud sõiduki rikkest, kohustuslikku kindlustuskatet ning seejärel nõude esitamist tootja vastu, kui tingimused selleks on täidetud.

¹⁰ Vt selle Hispaania õiguses ette nähtud mõiste kohta käesoleva ettepaneku punkt 11.

24. See kohus tõstatab seega küsimuse, kas direktiiviga 2009/103 on kooskõlas tuvastada, et liikluskindlustusega on kaetud õnnetus, milles osales eramu garaaži pargitud seisva mootoriga sõiduk, kui ei ole seost liiklemisega ning kui sõiduk ei kujutanud riski tee kasutajatele. See olukord võib olla seotud pigem potentsiaalselt ohtliku asja omaniku vastutusega.

25. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib siiski, et sõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse eesmärk, mida on taotletud liidu õigusnormides, võib õigustada seisva sõiduki põlema süttimise tagajärgede kindlustamist, kui see tulekahju on saanud alguse mõnest sõiduki liikumise jaoks vajalikust või tarvilikust funktsioonist, ning seega võib selline olukord olla seotud sõiduki tavapärase transpordifunktsiooniga.

26. Kui aga puudub ajaline lähedus selle sõiduki varasema kasutamise ja õnnetuse vahel või kui selle tõttu, kuidas õnnetus juhtus, ei saa välistada, et riski ja sõiduki kasutamise vahelise otsese seose puudumise tõttu ei kuulu olukord, milles sõiduk on pargitud, „sõidukite kasutamise“ mõiste alla.

27. Eelotsusetaotluse esitanud kohus rõhutab selle kohta, et tõlgendus, milles ei arvestata ajalist seost sõiduki varasema kasutamise ja kindlustusjuhtumi asetleidmise vahel, võiks välja viia selleni, et mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus võrdsustatakse omanikukindlustusega, mis kataks üksnes sõiduki omamisest või omandiõigusest tulenevat vastutust.

28. Neil asjaoludel otsustas Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas direktiivi 2009/103 artikliga 3 on vastuolus tõlgendus, et kohustuslik kindlustus katab seisma pandud sõiduki põlema süttimisega tekitatud kahjud, kui tulekahju sai alguse sõiduki transpordifunktsiooni täitmiseks vajalikest mehhanismidest?
2. Kui vastus eelmisele küsimusele on eitav, siis kas direktiivi 2009/103 artikliga 3 on vastuolus tõlgendus, et kohustuslik kindlustus katab sõiduki põlema süttimisega tekitatud kahju, kui tulekahju ei saa seostada eelneva liikumisega, mistõttu ei saa hinnata, et see on seotud sõiduga?
3. Kui vastus teisele küsimusele on eitav, siis kas direktiivi 2009/103 artikliga 3 on vastuolus tõlgendus, et kohustuslik kindlustus katab sõiduki põlema süttimisega tekitatud kahju, kui sõiduk on pargitud eraomandis olevasse kinnisesse garaaži?“

IV. Kohtujuristi analüüs

A. Esimese eelotsuse küsimuse vastuvõetavus

29. Línea Directa väidab, et esimene eelotsuse küsimus on vastuvõetamatu, kuna see on hüpoteetiline. See kindlustusselts leiab sisuliselt, et eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtub põhimõttest, et tulekahju sai alguse sõiduki transpordifunktsiooni täitmiseks vajalikest mehhanismidest, samas kui põhikohtuasja asjaolud seda ei tõenda. Línea Directa väitel on tuvastatud ainult see, et tulekahju sai alguse sõiduki elektrisüsteemist.

30. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika järgi „on üksnes asja menetleva ja selle lahendamise eest vastutava liikmesriigi kohtu ülesanne kohtuasja eripära arvesse võttes hinnata nii eelotsusetaotluse vajalikkust asjas otsuse langetamiseks kui ka Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste asjakohasust. Järelikult on juhul, kui esitatud küsimused puudutavad liidu õigusnormi tõlgendamist, Euroopa Kohus põhimõtteliselt kohustatud neile vastama [...]. Järelikult eeldatakse, et liidu õigust puudutavad küsimused on asjakohased. Euroopa Kohus võib keelduda liikmesriigi kohtu esitatud eelotsuse küsimusele vastamast vaid siis, kui on ilmne, et taotletaval liidu õigusnormi tõlgendusel puudub

igasugune seos põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, et anda tarvilik vastus talle esitatud küsimustele [...].“¹¹

31. Käesoleval juhul see nii ei ole. Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) kirjeldatud kohtuvaidluse asjaolud, mille tõttu tal tekkis kahtlus kohustusliku liikluskindlustuse kohaldamisala ulatuse kohta, ei piirdu asjaomase sõiduki põlema süttimise põhjusega. Mõiste „sõidukite kasutamine“ tõlgendus, mida käesoleval juhul palutakse, on kohtuvaidluse lahendamiseks vajalik. Euroopa Kohtu varasemaid kohtuotsuseid arvestades on selle asjakohasus põhjendatud.

32. Neil asjaoludel teen Euroopa Kohtule ettepaneku otsustada, et esimene eelotsuse küsimus on vastuvõetav.

B. Sisulised küsimused

33. Oma eelotsuse küsimustega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2009/103 artikli 3 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab olukorda, kus eraomandis olevasse garaaži üle 24 tunni pargitud sõiduki põlema süttimine, mis sai alguse selle sõiduki elektrisüsteemist, kahjustas selle garaažiga ühendatud elamut.

34. Eelotsusetaotluse esitanud kohus rõhutas Euroopa Kohtu praktikat arvestades kohtuvaidluse eripära, mis tuleneb asjaolust, et eraomandis olevas parkimiskohas toimunud õnnetuses osales sõiduk, mida ei olnud asja liigutatud.

35. Kui Euroopa Kohtu varasematest otsustest võib leida teatavaid vastuse elemente, tuleb direktiivi 2009/103 artikli 3 esimese lõigu sätteid taas tõlgendada, et teha kindlaks, kas mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab iseenesest tekkinud tulekahju, milles osales seisev auto, ilma et seda oleks vahetult enne liigutatud.

36. Niisiis tuleb esiteks meenutada, et mõiste „sõidukite kasutamine“ puhul on tegemist liidu õiguse autonoomse mõistega, mille tõlgendamist ei saa jätta iga liikmesriigi hinnata ning mida tuleb tõlgendada sõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alase õigusnormi konteksti ja eesmärgi arvesse võttes.¹²

37. Teiseks võib nentida, et selle mõiste tõlgendamine on arenenud vastavalt erinevatele Euroopa Kohtule teada antud olukordadele.

38. Nimelt on Euroopa Kohus otsustanud, et mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab sõiduki igasugust kasutamist, mis vastab selle tavapärasele otstarbele, see tähendab kasutamisele transpordivahendina.¹³

39. See tõlgendus võimaldas järeldada, et kohustusliku kindlustusega on kaetud olukorrad, milles sõiduk on peatunud ja asub parklas,¹⁴ ilma et oleks oluline, kas mootor õnnetuse toimumise hetkel töötas või mitte.¹⁵

11 Vt eelkõige 10. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Wightman jt (C-621/18, EU:C:2018:999, punktid 26 ja 27 ning seal viidatud kohtupraktika).

12 Vt 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

13 Vt 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punkt 44). Selles punktis viidatud direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 esimene lause vastab direktiivi 2009/103 II lisas esitatud vastavustabeli kohaselt direktiivi 2009/103 artikli 3 esimesele lõigule, mis on käesolevas asjas kohaldatav (vt käesoleva ettepaneku punkt 9). Vt ka Euroopa Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/103 (COM(2018) 336 (final)), eeskätt selle artikkel 1, mille eesmärk on lisada direktiivi 2009/103 artiklisse 1 punkt 1a, milles on esitatud mõiste „sõiduki kasutamine“ määratlus, et võtta õiguskindluse huvides arvesse Euroopa Kohtu praktikat.

14 Vt 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punktid 37, 38 ja 40 ning seal viidatud kohtupraktika).

15 Vt 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).

40. Euroopa Kohus leidis samuti, et sõiduki kasutamine vastavalt selle transpordivahendi funktsioonile ei piirdu mitte üksnes sõidukite juhtimisega, vaid hõlmab ka sellega seotud tegevust, nagu seda, kui pargitud sõidukist väljuvad kaasreisijad kasutavad sõiduki uksi.¹⁶

41. Samamoodi hõlmab mõiste „sõidukite kasutamine“ kõiki olukordi, kus sõidukit ei kasutatud mitte üksnes üldkasutataval teel, vaid ka riiklikul või eraomandis oleval maal,¹⁷ kuna kõnealuse mõiste ulatus ei sõltu selle maa omadustest, millel sõidukit kasutatakse.¹⁸

42. Seega ei ole Euroopa Kohtu praktika praeguses seisus mingit kahtlust, et see mõiste hõlmab olukordi, milles kahju tekkis siis, kui sõiduk oli pargitud selleks ette nähtud kohta eraomandis oleval alal.

43. Tuleb siiski märkida, et erinevatel kohtuasjadel, milles Euroopa Kohtul on tulnud otsus teha, on ühisosaks see, et tegemist oli sõidukiga, mida kasutati või mida oli äsja kasutatud.

44. Seega on ainus keeruline küsimus see, kas asjaolu, et sõidukit ei kasutatud õnnetusele piisavalt lähedasel ajal, võib kujutada endast põhjust liidu mootorsõidukite kasutamisest tulenevat tsiviilvastutust käsitlevate õigusnormidega antava kaitse alt välja jätmiseks, ning teise võimalusena, eitava vastuse puhul, kas peab nõudma tehnilist laadi põhjuslikku seost.

45. Minu arvates on eitav vastus sellele põhiküsimusele õigustatud kolmel põhjusel. Esiteks tuleb märkida, et liidu seadusandja ei ole õnnetuse toimumisele ette näinud ajalisi piiranguid seoses sõidukite tekitatud õnnetustes kannatanute kaitse rakendamiseks.

46. Teiseks näitab Euroopa Kohtu praktika areng, et selle eesmärk on viia ellu seda kaitse eesmärki, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud,¹⁹ kui sõidukit, mille määratlust on Euroopa Kohus hiljuti meelde tuletanud,²⁰ kasutatakse või kui see on ette nähtud kasutamiseks transpordivahendina.

47. Kolmandaks tundub mulle, et sõiduki eelneva kasutamise aja analüüsimine iga juhtumi puhul eraldi tekitaks õiguslikku ebakindlust, mis oleks vastuolus eespool meenutatud eesmärgiga.

48. Järeldan sellest, et mõistega „sõidukite kasutamine“ ei ole hõlmatud ainuüksi olukorrad, milles kindlustusjuhtum leiab aset siis, kui sõidukit kasutatakse või kasutati muul otstarbel kui transpordiks, näiteks tööseadmena,²¹ relvana või eluasemena.

49. Kui Euroopa Kohus leiab oma kohtupraktika suunda otseselt järgides, et asjaolu, et kindlustusjuhtum ei toimunud vahetult pärast sõiduki transpordivahendina kasutamist, ei ole oluline, kuna juba parkimist ennast loetakse mõiste „sõidukite kasutamine“ alla kuuluvaks, siis peab eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud esimesele küsimusele vastamiseks veel kindlaks tegema, kas määrata tuleb kahju tekkimise põhjusega seotud piirangud, mis oleks seotud sõiduki transpordifunktsiooniks vajalike sõiduki mehhanismidega.

16 Vt 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punktid 36 ja 45).

17 Vt faktilised asjaolud 4. septembri 2014. aasta kohtuotsuses Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punktid 19 ja 59; kõne all oli manööver taluõues), ning 28. novembri 2017. aasta kohtuotsuses Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punktid 7 ja 9; õnnetus juhtus põllumajandustootjate viinamarjaistanduses).

18 Vt 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

19 Vt 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).

20 Vt 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punktid 39 ja 42).

21 Vt 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punktid 40 ja 42).

50. Esiteks tuleb märkida, et liidu seadusandja ei ole selliseid tingimusi kehtestanud. Teiseks, arvestades põhikohtuasja konkreetseid asjaolusid, see tähendab tulekahju, mille põhjustas iseenesest põlema süttinud sõiduk, siis minu arvates piisab selle sõiduki õnnetuses osalemise arvessevõtmisest, niisamuti nagu juhul, kui see oleks juhuslikult plahvatanud või kui kahju oleks tekitanud sõidukist lekkinud aine või vedelik.²²

51. Kuna sedalaadi risk on omane sõiduki transpordifunktsioonile, ei ole tarvis otsida konkreetset tegevust või kahju põhjust mõnest sõiduki transpordifunktsiooniks vajalikust mehhanismist või osast.

52. Niisugune tõlgendus²³ on kooskõlas liidu seadusandja taotletud eesmärgiga tagada sõidukitega põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanutele samaväärne kohtlemine, olenemata sellest, kus liidu territooriumil õnnetusjuhtum on toimunud,²⁴ mille tulemusena liidu seadusandja muu hulgas ei kehtestanud liikluskindlustuse riskide kindlustuskattele piire, eelkõige juhul, kui sõiduk ei vasta sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevatele õigusaktides sätestatud tehnonõuetele, nagu tuleneb direktiivi 2009/103 artikli 13 lõike 1 esimese lõigu punktist c.

53. Neil asjaoludel saab transpordivahendi funktsiooni täites kasutatud sõiduki osalemist õnnetuses minu arvates järeldada ainuüksi tuvastamisest, et see sõiduk aitas mis tahes viisil kaasa õnnetuse toimumisele.

54. Järelikult leian, et direktiivi 2009/103 artikli 3 esimest lõiku saab tõlgendada nii, et mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab olukorda, kus transpordivahendi funktsiooni täites kasutatud sõiduk osaleb parkimiseks ette nähtud kohas puhkenud tulekahjus, olenemata sellest, kas see juhtus individuaalses eraparklas või pikaajalise seismise järel.

V. Ettepanek

55. Kõiki eespool esitatud kaalutlusi arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) 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 artikli 3 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et selles sättes kasutatud mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab olukorda, kus transpordivahendi funktsiooni täites kasutatud sõiduk osaleb parkimiseks ette nähtud kohas puhkenud tulekahjus, olenemata sellest, kas see juhtus individuaalses eraparklas või pikaajalise seismise järel.

²² Vt näitena menetluses olev kohtuasi Bueno Ruiz (C-431/18), mis käsitleb kahju, mida sõidukijuhile tekitas õlileke, mis oli pärit tema sõiduki kõrvale pargitud sõidukist ning mille tõttu ta kukkus.

²³ Mida võib võrrelda Euroopa Komisjoni kirjalike seisukohtade ja Hispaania õigusnormidega (vt käesoleva ettepaneku punkt 23).

²⁴ Vt 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt ka direktiivi 2009/103 põhjendus 20 ning käesoleva ettepaneku 13. joonealuses märkuses viidatud komisjoni ettepaneku seletuskiri, millega on samuti tahetud laiendada liiklusõnnetuses kannatada saanud isikute kaitset kindlustusandja maksejõuetuse korral ja parandada varasemate kahjunõuete tõendite tunnustamist, eriti piiriüleses kontekstis. See ettepanek käsitleb lisaks kindlustuse kontrollimist liikluskindlustuseta sõidukitega liiklemise vastu võitlemiseks ning minimaalsete hüvitamise piirmäärade ühtlustamist (lk 2).