



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

15. november 2018\*

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus –  
Direktiiv 72/166/EMÜ – Artikli 3 lõige 1 – Mõiste „sõidukite kasutamine“ – Liiklusõnnetus, milles  
osaleb kaks parklas pargitud sõidukit – Varaline kahju, mille põhjustas sõidukile kõrval asuva sõiduki  
ukse avanud reisija

Kohtuasjas C-648/17,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Augstākās tiesa (Lāti kõrgeim kohus) 13. novembri 2017. aasta  
otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 20. novembril 2017, menetluses

**„BTA Baltic Insurance Company“ AS**, varem „Balcia Insurance“ SE,

*versus*

**„Baltijas Apdrošināšanas Nams“ AS**,

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: teise koja president A. Arabadjiev (ettekandja) kuuenda koja presidendi ülesannetes,  
kohtunikud C. G. Fernlund ja S. Rodin,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- „BTA Baltic Insurance Company“ AS, esindajad: E. Matveja ja W. Stockmeyer,
- „Baltijas Apdrošināšanas Nams“ AS, esindaja: A. Pečericā,
- Lāti valitsus, esindajad: I. Kucina ja V. Soņeca,
- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* P. Garofoli,
- Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,
- Euroopa Komisjon, esindajad: K.-P. Wojcik ja A. Sauka,

\* Kohtumenetluse keel: lāti.

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

on teinud järgmise

### **otsuse**

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1972, L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 10; edaspidi „esimene direktiiv“) artikli 3 lõike 1 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud „BTA Baltic Insurance Company“ ASi, varem „Balcia Insurance“ SE (edaspidi „BTA“), ja „Baltijas Apdrošināšanas Nams“ ASi (edaspidi „BAN“) vahelises kohtuvaidluses, mis puudutab BTA poolt oma kliendile makstud kindlustushüvitise tagasimaksmist.

### **Õiguslik raamistik**

#### ***Liidu õigus***

- 3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiviga 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11) tunnistati muu hulgas kehtetuks esimene direktiiv ja nõukogu 30. detsembri 1983. aasta direktiiv 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (ELT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3; edaspidi „teine direktiiv“). Arvestades aga põhikohtuasjaga seotud asjaolude toimumise kuupäeva, siis kuuluvad põhikohtuasjas kohaldamisele kehtetud direktiivid.

- 4 Esimese direktiivi artikkel 1 sätestas:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

2. kannatanu – isik, kellel on õigus saada hüvitist seoses sõidukite põhjustatud kaotuse või kahjuga;

[...].“

- 5 Selle direktiivi artikli 3 lõikes 1 oli sätestatud:

„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.“

- 6 Teise direktiivi artikli 2 lõige 1 nägi ette:

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

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

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

[...].“

7 Selle direktiivi artikkel 3 sätestab:

„Kui kindlustatu, sõidukijuhi või muu tsiviilõiguse kohaselt õnnetuse puhul vastutava isiku vastutus on kaetud artikli 1 lõikes 1 nimetatud kindlustusega, ei jäeta tema perekonnaliikmeid sellise sugulussuhte tõttu isikukahju korral kindlustusest välja.“

### ***Läti õigus***

8 Maanteeõidukite omanike kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse seaduse (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, edaspidi „liikluskindlustuse seadus“), millega võeti üle esimene ja teine direktiiv, artikkel 1 sätestab:

„Käesolevas seaduses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

2. kindlustusjuhtum: liiklusõnnetus, mille puhul on ette nähtud kindlustushüvitise tasumine;

[...].“

9 Selle seaduse artikkel 3 näeb ette:

„1. Kohustusliku kindlustuse objekt on sõiduki omaniku või seadusliku kasutaja tsiviilvastutus (edaspidi „omaniku tsiviilvastutus“) kolmandatele isikutele liiklusõnnetuse tagajärjel tekitatud kahju eest.

2. Iga sõidukiomanik peab tagama omaniku tsiviilvastutuse kindlustamise iga liikluses kasutatava sõiduki puhul, allkirjastades vastava kindlustuslepingu. [...]“

10 Kõnealuse seaduse artikkel 18 näeb ette:

„Kindlusjuhtumi tekkimisel hüvitab kahju tekitanud sõiduki omaniku tsiviilvastutuskindlustuse andja [...] tema vastutuse piiridesse jääva kahju, mis on liiklusõnnetuses tekitatud kolmandale isikule.“

11 Vastavalt sama seaduse artikli 25 lõikele 1:

„Liiklusõnnetuses kolmanda isiku varale tekitatud kahju on tekkinud:

1. sõiduki kahjustamise või hävimise tõttu;

[...].“

- 12 Liikluskindlustuse seaduse artikli 31 lõige 10 sätestab:

„Kui teine kindlustusselts hüvitab kahju vastavalt vabatahtlikule kindlustuslepingule, maksab kindlustusandja, kes kindlustas liiklusõnnetuses kahju tekitatud sõiduki omaniku tsiviilvastutuse, [...] tagasi käesolevas seaduses sätestatud korra järgi arvutatud ja tasutud kahjuhüvitise summa.“

- 13 Liiklusseaduse (Ceļu satiksmes likums) artikkel 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Seaduses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

5. liiklus: suhted, mis tekivad teedel sõidukitega või ilma sõidukiteta liikumisel;

[...]

7. liiklusõnnetus: liikluse ajal juhtunud õnnetus, milles osaleb vähemalt üks sõiduk ja mille tulemusena inimene sureb või saab kehavigastusi või tekib kahju füüsilise või juriidilise isiku varale või keskkonnale, samuti õnnetus, mis juhtus muus kohas, kus on võimalik sõidukiga sõita, ja milles on osalenud sõiduk.“

- 14 Selle seaduse artikkel 44 näeb ette:

„1. Selle seaduse või muude liikluseeskirjade rikkumisega tekitatud kahju tuleb hüvitada.

2. Sõidukit kasutades tekitatud kahju eest vastutab selle seaduslik omanik või valdaja, kui ei tõendata, et kahju on tekkinud vääramatu jõu, kannatanu tahtluse või raske hooletuse või muu sellise asjaolu tagajärjel, mis vabastab vastavalt õigusaktidele vastutusest.

[...]“

### **Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused**

- 15 24. oktoobril 2008 kahjustas supermarketi parklas pargitud sõiduki (edaspidi „esimene sõiduk“) kaassõitja tagumist parempoolset ust avades kõrvale pargitud sõiduauto (edaspidi „teine sõiduk“) vasakut tagumist külge.
- 16 Liiklusõnnetuse kohal täitsid teise sõiduki omanik ja esimese sõiduki juht teate liiklusõnnetuse kohta, milles viimane võttis vastutuse liikluskahju tekitamise eest ja kinnitas, et esimese sõiduki kaassõitja oli auto tagumise uksega kriipinud teist sõidukit.
- 17 BTA oli sõlminud vabatahtliku kindlustuslepingu teise sõiduki omanikuga. Esimese sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping oli sõlmitud BANiga.
- 18 BTA tasus oma kliendile, see on teise sõiduki omanikule viimasega sõlmitud kindlustuslepingu alusel pärast maksu mahaarvamist 47,42 Läti latti (LVL) (ligikaudu 67,47 eurot) sõidukile tekitatud kahju hüvitamiseks. Nimetatud kindlustusselts palus seejärel BANilt talle selle summa hüvitamist.
- 19 BAN keeldus nende kulude hüvitamisest, kuna leidis, et kahe liikumatu sõiduki vahel toimunud õnnetust ei saa lugeda „kindlustusjuhtumiks“ liikluskindlustuse seaduse tähenduses.

- 20 Seepeale pöördus BTA kohtusse, et nõuda BANilt tagasi teise sõiduki omanikule makstud hüvitis. Esimese astme kohus ja apellatsioonikohus rahuldasid tema nõude.
- 21 Augstākā tiesa (Läti kõrgeim kohus) tegi 28. märtsil 2014 BANi kassatsioonkaebuses otsuse, millega tühistas apellatsioonikohtu otsuse puuduliku põhjenduse tõttu.
- 22 Kohtuasja uue arutamise tulemusena jättis Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Riia ringkonnakohtu tsiviilkolleegium, Läti) 20. mai 2014. aasta otsusega BTA nõude rahuldamata põhjusel, et liiklusõnnetusega on tegemist vaid juhul, kui üks osalenud sõidukitest liigub ning et seetõttu ei esinenud käesoleval juhul BANi kindlustusega hõlmatud kindlustusjuhtumit. Nimetatud kohus leidis muu hulgas, et tsiviilõiguslikult ei vastuta teisele sõidukile tekitatud kahju eest mitte esimese sõiduki juht, vaid selle kaassõitja.
- 23 BTA esitas selle kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse Augstākā tiesale (Läti kõrgeim kohus). Ta väidab oma kassatsioonkaebuse põhjendamiseks, et mõiste „kindlustusjuhtum“ tõlgendus, mille andis Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Riia ringkonnakohtu tsiviilkolleegium), on vastuolus tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate Euroopa Liidu õigusnormide eesmärgiga kaitsta liiklusõnnetuses kannatanuid sõidukite kasutamise tekitatud kahju eest, et sellise sõiduki kasutamine võib kuuluda mõiste „sõiduki kasutamine“ alla, isegi kui sõiduk on peatunud, ning et kuna sõiduki omanik vastutab tema sõiduki kasutamise raames kaassõitja poolt kolmandatele isikutele tekitatud kahju eest, on selline kahju selle sõidukiga seotud tsiviilvastutuskindlustusega kaetud.
- 24 Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib, kas pargitud sõiduki ukse avamine kujutab endast „sõiduki kasutamist, mis vastab selle tavapärasele otstarbele“, 4. septembri 2014. aasta kohtuotsuse Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) tähenduses ja kas see kuulub seetõttu mõiste „sõidukite kasutamine“ alla esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses.
- 25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib selle kohta, et nimetatud kohtuotsuses viidatud mõistele Euroopa Kohtu antud lai tõlgendus kõneleb nimetatud küsimusele jaatava vastuse andmise kasuks. Nimelt leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kaassõitjate peale- ja mahaminek on selle kasutamise väljendus ja sõidukit ei saa täielikult kasutada, kui kaassõitjad jäävad autosse.
- 26 Nimetatud küsimusele jaatava vastuse saamise korral küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 märgitud mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab ka juhtumeid, kus sõidukit kasutab kaassõitja.
- 27 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib selle kohta, et vastavalt esimese direktiivi artikli 1 punktile 2 puudutab mõiste „kannatanu“ iga isikut, kellel on õigus sõidukite põhjustatud kahju hüvitamisele. Ta lisab, et nimetatud direktiivi artikli 3 lõige 1 viitab sõidukite „kasutamisele“ ja mitte üksnes juhtide vastutusele.
- 28 Lisaks märgib nimetatud kohus, et Euroopa Kohus on 4. septembri 2014. aasta kohtuotsuses Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) täpsustanud, et selles sättes märgitud mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab mis tahes sõiduki kasutamist, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele. Ent sõiduki uste avamine peale- või mahaminekuks kujutab endast sellist kasutamist.
- 29 Neil asjaoludel otsustas Augstākā tiesa (kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas [esimese direktiivi] artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab sellist olukorda nagu põhikohtuasjas, nimelt pargitud sõiduki uste avamist?“

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas [esimese direktiivi] artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „sõiduki kasutamine“ hõlmab sellist olukorda nagu põhikohtuasjas, [milles] kahju kolmanda isiku varale tekib sõiduki kasutamisest kaassõitja poolt?“

### Eelotsuse küsimuste analüüs

- 30 Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub oma küsimustega, mida tuleks analüüsida koos, sisuliselt selgitada, kas esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes märgitud mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab olukorda, kus parklas pargitud sõiduki kaasreisija selle sõiduki ust avades kriibib ja kahjustab kõrvale pargitud sõidukit.
- 31 Sellega seoses tuleb märkida, et mõistet „sõiduki kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses ei saa jätta iga liikmesriigi hinnata, vaid tegemist on liidu õiguse autonoomse mõistega, mille tõlgendamisel tuleb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt eeskätt arvesse võtta õigusnormi konteksti ja selle õigusakti eesmärke, millesse norm kuulub (4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punktid 41 ja 42, ning 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 31).
- 32 Ent nende liidu õigusnormide, mis reguleerivad mootorsõidukite kasutamist tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas, eesmärk on esiteks tagada Euroopa Liidu territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine ning teiseks tagada nende sõidukitega põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanutele samaväärne kohtlemine, olenemata sellest, kus liidu territooriumil õnnetusjuhtum on toimunud (vt selle kohta 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 26; 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 50, ning 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 32).
- 33 Lisaks ilmneb nende õigusnormide arengust, et liidu seadusandja on sõidukitega põhjustatud liiklusõnnetustes kannatanute kaitse eesmärki pidevalt taotlenud ja tugevdanud (4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punktid 52–55, ja 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 33).
- 34 Eelnimetatud kaalutlustest lähtudes leidis Euroopa Kohus, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sisalduva mõistega „sõiduki 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 (4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 59, ja 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 34).
- 35 Euroopa Kohus on selle kohta täpsustanud, et kuivõrd esimese direktiivi artikli 1 punktis 1 nimetatud sõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina, siis kuulub selle mõiste kohaldamisalasse igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine (28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punktid 37 ja 38).
- 36 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et sõiduki ukse avamine kujutab endast sõiduki kasutamist vastavalt selle kasutusotstarbele transpordivahendina, kuna see võimaldab muu hulgas isikute peale- ja mahaminekut või selle sõidukiga juba veetud või veetavate kaupade peale või maha laadimist.
- 37 Seda järeldust ei mõjuta asjaolu, et põhikohtuasjas kõnealused sõidukid olid õnnetuse hetkel peatunud ja asusid parklas.



- 38 Nimelt tuleb esiteks märkida, et ainuüksi asjaolu, et õnnetuses osalenud sõiduk oli õnnetuse toimumise hetkel paigal, ei välista, et sõiduki kasutamine sel hetkel võib kuuluda sõiduki transpordivahendina kasutamise alla ja seetõttu esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses mõiste „sõiduki kasutamine“ kohaldamisalasse (28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 39). Sõiduki uste avamine toimub siiski üldjuhul vaid siis, kui sõiduk on peatunud.
- 39 Euroopa Kohus on lisaks täpsustanud, et küsimus, kas sõiduki mootor õnnetuse toimumise hetkel töötas või mitte, ei ole sealjuures määrav (28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 39).
- 40 Teiseks, mis puudutab asjaolu, et põhikohtuasjas käsitletavat sõidukid asusid parklas, siis tuleb märkida, et mõiste „sõiduki kasutamine“ ulatus esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse (vt selle kohta 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 35, ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 30).
- 41 Mis puudutab asjaolu, et põhikohtuasjas kõnealuse õnnetuse ei põhjustanud mitte esimese sõiduki juhi tegevus, vaid tema kaassõitja tegevus, siis tuleb kõigepealt märkida, et esimese direktiivi artikli 3 lõige 1 sätestab üldsõnaliselt, et tsiviilvastutusega on kaetud kindlustus nende „sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on [vastava liikmesriigi] territooriumil“.
- 42 Seega, vastupidi Poola valitsuse väljendatud seisukohale teisele küsimusele antava vastuse osas, ei piira ei nimetatud säte ega ükski muu kohustuslikku liikluskindlustust käsitlevate direktiivide säte kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse kaitset selliste konkreetsete isikute kategooriaga, nagu seda on sõiduki juht.
- 43 Seevastu teise direktiivi artikli 2 lõige 1, mis nimetab „sõiduki kasutamist või juhtimist“, ja selle direktiivi artikkel 3, milles on märgitud, et „sõidukijuhi või muu tsiviilõiguse kohaselt õnnetuse puhul vastutava isiku vastutus on kaetud [kohustusliku] kindlustusega“, annab alust arvata, et see kindlustus puudutab tsiviilvastutust, mis ei tulene mitte üksnes sõiduki juhtimisest, vaid ka muudest viisidest, kuidas teised isikud peale juhi võivad seda kasutada.
- 44 Seejärel nähtub käesoleva kohtuotsuse punktides 34 ja 35 viidatud kohtupraktikast, et mõiste „sõidukite kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses hõlmab sõiduki „igasugust“ kasutamist, mis vastab selle tavapärasele otstarbele, see tähendab kasutamisele transpordivahendina.
- 45 Sellega seoses tuleb rõhutada, et sõidukite kasutamine ei piirdu mitte üksnes nende juhtimisega, vaid hõlmab ka muud tegevust, mida – nagu on mainitud käesoleva kohtuotsuse punktis 36 – teevad samuti tavaliselt kaassõitjad.
- 46 Lõpuks tuleb märkida, et liidu õigusnormidega, mis reguleerivad mootorsõidukite kasutamist tulenevat tsiviilvastutuskindlustust, on vastuolus, kui kindlustusandja vabaneb kohustusest hüvitada kindlustatud sõiduki põhjustatud õnnetusega kannatanule tekitatud kahju, kui õnnetuse põhjustas kindlustuspoliisiga kindlustamata juht (vt selle kohta 1. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punktid 33–44 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 47 Eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et asjaolu, et põhikohtuasjas kõnealuse õnnetuse ei põhjustanud mitte esimese sõiduki juhi tegevus, vaid selle kaasreisija tegevus, ei välista üksi, et kõnealuse sõiduki kasutamine sel hetkel võiks täita selle otstarvet transpordivahendina ning seetõttu kuuluda mõiste „sõidukite kasutamine“ alla esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 tähenduses.

- 48 Kõiki eelnevaid kaalutlusi arvesse võttes tuleb eelotsuse küsimustele vastata, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes märgitud mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab olukorda, kus parklas pargitud sõiduki kaasreisija selle sõiduki ust avades kriibib ja kahjustab kõrvale pargitud sõidukit.

### **Kohtukulud**

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

**Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes märgitud mõiste „sõidukite kasutamine“ hõlmab olukorda, kus parklas pargitud sõiduki kaasreisija selle sõiduki ust avades kriibib ja kahjustab kõrvale pargitud sõidukit.**

Allkirjad