



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

20. juuni 2019*

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

Kohtuasjas C-100/18,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) 30. jaanuari 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 12. veebruaril 2018, menetluses

Línea Directa Aseguradora SA

versus

Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja president A. Arabadjiev (ettekandja), kohtunikud T. von Danwitz ja P. G. Xuereb,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Línea Directa Aseguradora SA, esindaja: *abogado* M. Relaño,
- Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, esindajad: *procurador* C. Blanco Sánchez de Cueto ja *abogada* A. Ruiz Hourcadette,
- Hispaania valitsus, esindajad: L. Aguilera Ruiz ja V. Ester Casas,
- Leedu valitsus, esindajad: R. Krasuckaitė ja G. Taluntytė,
- Austria valitsus, esindaja: G. Hesse,
- Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: S. Brandon, keda abistas *barrister* A. Bates,

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

– Euroopa Komisjon, esindajad: H. Tserepa-Lacombe ja J. Rius,
olles 28. veebruari 2019. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,
on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11) artikli 3 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud Línea Directa Aseguradora SA (edaspidi „Línea Directa“) ja Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reasegurose (edaspidi „Segurcaixa“) vahelises kohtuvaidluses seoses selle hüvitise hüvitamisega, mille Segurcaixa maksis Línea Directa juures kindlustatud sõiduki elektrisüsteemist alguse saanud tulekahjus kannatanule.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Direktiivi 2009/103 artikkel 1 on sõnastatud järgmiselt:

„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 Direktiivi artiklis 3 on ette nähtud:

„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.“

5 Direktiivi artikkel 5 näeb ette:

„1. Liikmesriik võib teha erandi artikli 3 sätetest seoses teatavate avalik-õiguslike või eraõiguslike juriidiliste või füüsiliste isikutega; asjaomane riik koostab selliste isikute nimekirja ja edastab selle teistele liikmesriikidele ja komisjonile.

[...]

2. Iga liikmesriik võib teha erandi artikli 3 sätetest seoses teatavat liiki sõidukitega või teatavate erimärki kandvate sõidukitega; asjaomane riik koostab selliste liikide või selliste sõidukite nimekirja ja edastab selle teistele liikmesriikidele ja komisjonile.

[...]“.

6 Direktiivi artikli 13 lõike 1 punkt c sätestab:

„1. 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.“

Hispaania õigus

7 Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust ja kindlustust käsitleva seaduse (Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor), mis kodifitseeriti kuninga 29. oktoobri 2004. aasta seadusandliku dekreediga nr 8/2004, millega kiidetakse heaks mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust ja kindlustust käsitleva seaduse uuesti sõnastatud tekst (Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) (BOE n° 267, 5.11.2004, lk 36662), põhikohtuasjas käsitletava redaktsiooni artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

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

Isikutele kahju tekitamise korral on mootorsõiduki juht vastutusest vabastatud üksnes juhul, kui ta tõendab, et kahju on tingitud kahjustatud isiku ainuisikulisest süüst või vääramatust jõust, mis ei olene sõiduki juhtimisest või sõiduki töökorrast; vääramatu jõu juhtudeks ei loeta sõiduki defekte ega mõne selle osa või mehhanismi purunemist ega riket.

Varale tekitatud kahju korral vastutab juht kolmandate isikute ees juhul, kui tal tekib 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 kahjustatud isik olid mõlemad hooletud, jaotub vastutus õiglaselt ning hüvitise summa jagatakse vastavalt kummagi isiku vastutusele.

Sõiduki omanik 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.

Sellise sõiduki omanikul, 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.“

- 8 Mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse määruse (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor), mis kodifitseeriti kuningas 12. septembri 2008. aasta dekreediga nr 1507/2008, millega kiidetakse heaks mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse määrus (Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor) (BOE n° 222, 13.9.2008, lk 37487), 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 aladel, nagu ka selleks kohandamata, kuid tavapäraselt liikluseks kasutatavatel teedel või aladel.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 9 Luis Salazar Rodes parkis 19. augustil 2013 oma uue sõiduki Industrial Software Indusoftile (edaspidi „Indusoft“) kuuluva elamu garaaži.
- 10 20. augustil 2013 soovis L. Salazar Rodes näidata oma autot naabrile, kuid ei suutnud mootorit käivitades seda paigast liigutada. 2013. aasta 20. ja 21. augusti vahelisel ööl süttis L. Salazar Rodesi sõiduk, millega ei olnud sõidetud üle 24 tunni, põlema, mille tagajärjel tekkis Indusofti elamus tulekahju, põhjustades sellele kahju. Tulekahju sai alguse sõiduki elektrisüsteemist.
- 11 L. Salazar Rodes oli sõlminud sõiduki kasutamisega seotud tsiviilvastutuskindlustuse lepingu kindlustusseltsiga Línea Directa.
- 12 Indusoft oli elamu kindlustanud Segurcaixa juures, kes maksis talle tulekahjuga põhjustatud kahju hüvitamiseks kokku 44 704,34 eurot.
- 13 Segurcaixa esitas 2014. aasta märtsis Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteizile (Vitoria-Gasteizi esimese astme kohus, Hispaania) Línea Directa vastu hagi, nõudes 44 704,34 euro hüvitamist, millele lisanduvad seadusjärgsed intressid, kuna ta leidis, et kindlustusjuhtumi oli põhjustanud „sõiduki kasutamisega seotud asjaolu“, mis oli kaetud L. Salazar Rodesi sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustusega. Nimetatud kohus jättis hagi rahuldamata, leides, et tulekahju ei saa käsitada „sõiduki kasutamisega seotud asjaoluna“ Hispaania õiguse tähenduses.
- 14 Segurcaixa esitas Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteizi (Vitoria-Gasteizi esimese astme kohus) otsuse peale apellatsioonkaebuse Audiencia Provincial de Álava (Álava provintsi apellatsioonikohus, Hispaania), kes rahuldab apellatsioonkaebuse ja mõistis Línea Directalt välja Segurcaixa nõutud hüvitise.
- 15 Línea Directa esitas Audiencia Provincial de Álava (Álava provintsi apellatsioonikohus) otsuse peale kassatsioonkaebuse Tribunal Supremole (Hispaania kõrgeim kohus).

- 16 Viimati nimetatud kohus märgib, et Audiencia Provincial de Álava (Álava provintsi apellatsioonikohus) andis mõistele „sõiduki kasutamise seotud asjaolu“ laia tõlgenduse, mille kohaselt hõlmab see mõiste Hispaania õiguse tähenduses ka olukorda, kus eraomandis olevasse garaaži ajutiselt pargitud sõiduk on läinud põlema, kui see tuli oli tingitud sõidukist tulenevatest põhjustest ilma kolmandate isikute sekkumiseta.
- 17 Selles kontekstis on eelotsusetaotluse esitanud kohus seisukohal, et keskne küsimus on siin see, kas mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustusega on kaetud õnnetusjuhtum, milles osales sõiduk, mille mootor ei töötanud, samas kui see eraomandis olevasse garaaži pargitud sõiduk ei kujutanud endast mingit ohtu liikluses osalejatele.
- 18 Sellega seoses märgib kõnealune kohus, et esiteks ei hõlma tema kohtupraktika kohaselt mõiste „sõiduki kasutamise seotud asjaolu“ Hispaania õiguse tähenduses mitte ainult sõiduki liikumisega seotud olukordi, vaid ka olukordi, milles sõiduki mootor ei tööta, ning olukordi, kus sõiduk sõidu ajal seiskub ja süttib.
- 19 Teiseks on Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) juba otsustanud, et sellise sõiduki süttimine, mis on pargitud avalikule teele ja mis on kaitseks jää eest kinni kaetud, ei ole hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamise seotud asjaolu“ Hispaania õiguse tähenduses.
- 20 Kõnealune kohus täpsustab, et tema kohtupraktikas on leitud, et kui sõiduk seisab ja kindlustusjuhtumil puudub seos selle sõiduki transpordifunktsiooniga, siis ei ole tegemist „sõiduki kasutamise seotud asjaoluga“, mida saaks katta kohustuslik kindlustus.
- 21 Selles kontekstis märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et Hispaania õiguse kohaselt ei vastuta sõiduki juht sõiduki kasutamise tekkinud kahju eest, kui kahju on tingitud vääramatust jõust, mis ei olene sõiduki juhtimisest. Sõiduki defekte ega mõne selle mehhanismi purunemist või riket ei käsitata aga vääramatu jõu juhtudena. Seega kui õnnetusjuhtumi põhjustab sõiduki defekt, ei vabasta see defekt juhti tema vastutusest, ning järelikult on see kaetud mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustusega.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab ühelt poolt, et kui tulekahju tekib sõiduki seismise ajal, kuid see on saanud alguse selle sõiduki liikumiseks vajalikust või tarvilikust funktsioonist, tuleb seda olukorda pidada seotuks sõiduki tavapärase funktsiooniga.
- 23 Teiselt poolt leiab nimetatud kohus, et olukord, kus sõiduk on pargitud eraomandis olevasse garaaži, võib jääda välja mõistest „sõidukite kasutamine“ direktiivi 2009/103 artikli 3 tähenduses, kui ajalise läheduse puudumise tõttu selle sõiduki varasema kasutamise ja tulekahju vahel või selle tõttu, kuidas kindlustusjuhtum tekkis, puudub seos selle kindlustusjuhtumi ja sõiduki kasutamise vahel.
- 24 Eelotsusetaotluse esitanud kohus lisab selle kohta, et kui arvesse ei võeta ajalist seost sõiduki varasema kasutamise ja kindlustusjuhtumi toimumise vahel, võib jõuda selleni, et mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus võrdsustatakse sõiduki omaniku kindlustusega, mis katab lihtsalt sõiduki kasutamise- või omandiõigusest tulenevat vastutust.
- 25 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, mille kohaselt katab kohustuslik kindlustus seisva sõiduki põlema süttimisega tekitatud kahju, kui tulekahju sai alguse sõiduki transpordifunktsiooni täitmiseks vajalikest mehhanismidest?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis kas direktiivi 2009/103 artikliga 3 on vastuolus tõlgendus, mille kohaselt katab kohustuslik kindlustus sõiduki põlema süttimisega tekitatud kahju, kui tulekahju ei saa seostada sõiduki eelneva liikumisega, mistõttu ei saa hinnata, kas see tulekahju on seotud tehtud sõiduga?
3. Kui vastus teisele küsimusele on eitav, siis kas direktiivi 2009/103 artikliga 3 on vastuolus tõlgendus, mille kohaselt katab kohustuslik kindlustus sõiduki põlema süttimisega tekitatud kahju, kui sõiduk on pargitud eraomandis olevasse suletud garaaži?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimese küsimuse vastuvõetavus

- 26 Línea Directa leiab, et esimene küsimus on vastuvõetamatu, kuna sellega tõstatatakse puhtalt hüpoteetilised küsimused. Nimetatud ettevõtja väidab, et asjaolu, et kõnealune tulekahju sai alguse asjasse puutuva sõiduki elektrisüsteemist, on ainus kindel asjaolu, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus on tuvastanud. Ent tuvastatud ei ole, et tulekahju sai alguse selle sõiduki transpordifunktsiooni täitmiseks vajalikest mehhanismidest.
- 27 Sellega seoses tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt eeldatakse, et liidu õiguse tõlgendamise küsimused, mille liikmesriigi kohus on esitanud õiguslikus ja faktilises raamistikus, mille ta on määratlenud omal vastutusel ja mille õigsuse kontrollimine ei ole Euroopa Kohtu ülesanne, on asjakohased. Euroopa Kohus võib liikmesriigi kohtu esitatud eelotsusetaotlusele vastamast keelduda vaid siis, kui on ilmne, et taotletav liidu õiguse tõlgendus ei ole mingil viisil seotud põhikohtuasja tegelike asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, et anda tarvilik vastus talle esitatud küsimustele (24. oktoobri 2018. aasta kohtuotsus XC jt, C-234/17, EU:C:2018:853, punkt 16).
- 28 Käesoleval juhul ei ole ilmne, et esimese küsimusega taotletud liidu õiguse tõlgendamine ei ole mingil viisil seotud põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, või et probleem on hüpoteetiline. Sellega seoses nähtub eelotsusetaotlusest, et nimetatud tõlgendusega soovitakse selgitada mõistet „sõidukite kasutamine“ direktiivi 2009/103 artikli 3 tähenduses, kuivõrd sellest mõistest sõltub sõiduki põlemisega põhjustatud kahju hüvitamist puudutava põhikohtuasja lahendus. Peale selle on eelotsusetaotluse esitanud kohus esitanud piisavalt faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, et Euroopa Kohus saaks anda tarviliku vastuse talle esitatud küsimustele.

Sisulised küsimused

- 29 Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub oma eelotsuse küsimustega, mida tuleb käsitleda koos, sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2009/103 artikli 3 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et niisugune olukord nagu põhikohtuasjas, kus maja eraomandis olevasse garaaži pargitud sõiduki süttimine põhjustas tulekahju, mis sai alguse selle sõiduki elektrisüsteemist, ja mille tagajärjel sai see maja kahjustada, on hõlmatud selles sättes nimetatud mõistega „sõidukite kasutamine“, kuigi see sõiduk oli enne tulekahju tekkimist seisnud rohkem kui 24 tundi.
- 30 Direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus on nähtud ette, et iga liikmesriik võtab artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed, tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.

- 31 Kõigepealt tuleb märkida, et selline sõiduk nagu põhikohtuasjas kuulub direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 tähenduses mõiste „sõiduk“ alla, kuna see mõiste on määratletud kui „maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel“. Peale selle on selge, et nimetatud sõiduki põhiasukoht oli liikmesriigi territooriumil ning et sõiduk ei kuulu mõne sellise erandi kohaldamisalasse, mis on ette nähtud selle direktiivi artikli 5 alusel.
- 32 Seoses küsimusega, kas selline olukord, nagu on kõne all põhikohtuasjas, on hõlmatud mõistega „sõidukite kasutamine“ nimetatud direktiivi artikli 3 esimese lõigu tähenduses, tuleb märkida, et seda mõistet ei saa jätta iga liikmesriigi hinnata, vaid tegemist on liidu õiguse autonoomse mõistega, mille tõlgendamisel tuleb vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale võtta eeskätt arvesse õigusnormi konteksti ja selle õigusakti eesmärke, millesse norm kuulub (20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 24).
- 33 Ent nende liidu õigusnormide eesmärk, mis reguleerivad tsiviilvastutuskindlustust mootorsõidukite kasutamisel ja mille hulka kuulub ka direktiiv 2009/103, 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 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punktid 25 ja 26).
- 34 Lisaks ilmneb nende õigusnormide arengust, et liidu seadusandja on sõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse eesmärki pidevalt taotlenud ja tugevdanud (20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 27).
- 35 Eelnimetatud kaalutlustest lähtudes leidis Euroopa Kohus, 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 (20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 28).
- 36 Euroopa Kohus on täpsustanud, et kuivõrd direktiivi 2009/103 artikli 1 punktis 1 nimetatud sõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina, siis kuulub selle mõiste kohaldamisalasse igasugune sõiduki transpordivahendina kasutamine (20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 29).
- 37 Sellega seoses 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 direktiivi 2009/103 artikli 3 esimese lõigu tähenduses mõiste „sõidukite kasutamine“ kohaldamisalasse (vt selle kohta 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 38 Küsimus, kas sõiduki mootor õnnetuse toimumise hetkel töötas või mitte, ei ole sealjuures määrav (vt selle kohta 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 39 Teiseks tuleb märkida, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei piira ükski direktiivi 2009/103 säte kindlustuskohustuse ulatust ega mootorsõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanutele selle kohustusega tagatava kaitse ulatust mootorsõidukite kasutamise korral teatavatel aladel või teedel (20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, punkt 31).

- 40 Sellest järeldub, et mõiste „sõidukite kasutamine“ ulatus direktiivi 2009/103 artikli 3 esimese lõigu tähenduses ei sõltu maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse, ning eelkõige mitte asjaolust, et asjasse puutuv sõiduk oli õnnetuse hetkel peatunud ja asus parklas (vt selle kohta 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, punktid 37 ja 40).
- 41 Neil tingimustel tuleb asuda seisukohale, et sõiduki parkimine ja seismise aeg on loomulikud ja vajalikud etapid, mis moodustavad lahutamatu osa sõiduki transpordivahendina kasutamisest.
- 42 Seega kasutatakse sõidukit vastavalt tema transpordivahendina kasutamise otstarbele sõiduki liikumise ajal, kuid põhimõtteliselt ka kahe sõidu vahelisel parkimise ajal.
- 43 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et sõiduki parkimine eraomandis olevas garaažis kujutab endast sõiduki kasutamist vastavalt selle transpordivahendina kasutamise otstarbele.
- 44 Seda järeldust ei sea kahtluse alla asjaolu, et kõnealune sõiduk oli selles garaažis pargitud rohkem kui 24 tundi. Nimelt tähendab sõiduki parkimine, et sõiduk jääb kuni tema järgmise sõiduni seisma, kusjuures vahel võib seismine kesta pikka aega.
- 45 Mis puudutab asjaolu, et põhikohtuasjas kõne all oleva õnnetuse põhjustas sõiduki elektrisüsteemist alguse saanud tulekahju, tuleb asuda seisukohale, et kuna selle õnnetuse põhjustanud sõiduk vastab määratlusele „sõiduk“ direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 tähenduses, siis ei ole vaja kõnealuse sõiduki osadest välja tuua seda osa, mis kahjujuhtumi põhjustas, ega kindlaks teha funktsioone, mida see osa täidab.
- 46 Niisugune tõlgendus on kooskõlas eesmärgiga kaitsta mootorsõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanuid; eesmärk, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud, nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 34 viidatud.
- 47 Peale selle toetab seda tõlgendust direktiivi 2009/103 artikkel 13, mille kohaselt peetakse kõiki lepingu tingimusi või õigusaktide sätteid kohaldamisel õigustühiseks, kui tegemist on õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega, ja sätete või lepingu tingimustega jäetakse kindlustuse alt välja kahju, mis tekitatakse sellise sõiduki kasutamise või juhtimisega, mida juhib isik, kes ei järgi asjaomase sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevaid õigusaktides sätestatud tehnonõudeid.
- 48 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimustele vastata, et direktiivi 2009/103 artikli 3 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et niisugune olukord nagu põhikohtuasjas, kus maja eraomandis olevasse garaaži pargitud ja vastavalt tema otstarbele kui transpordivahend kasutatud sõiduki süttimine põhjustas tulekahju, mis sai alguse selle sõiduki elektrisüsteemist ja mille tagajärjel sai see maja kahjustada, on hõlmatud selles sättes nimetatud mõistega „sõidukite kasutamine“, kuigi see sõiduk oli enne tulekahju tekkimist seisnud rohkem kui 24 tundi.

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 (teine koda) otsustab:

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 niisugune olukord nagu

põhikohtuasjas, kus maja eraomandis olevasse garaaži pargitud ja vastavalt tema otstarbele kui transpordivahend kasutatud sõiduki süttimine põhjustas tulekahju, mis sai alguse selle sõiduki elektrisüsteemist ja mille tagajärjel sai see maja kahjustada, on hõlmatud selles sättes nimetatud mõistega „sõidukite kasutamine“, kuigi see sõiduk oli enne tulekahju tekkimist seisnud rohkem kui 24 tundi.

Allkirjad