



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

4. september 2014*

Eelotsusetaotlus — Mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus — Direktiiv 72/166/EMÜ — Artikli 3 lõige 1 — Mõiste „sõiduki kasutamine” — Õnnetus, mis põhjustati taluõues haagist vedava traktoriga

Kohtuasjas C-162/13,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Vrhovno sodišče (Sloveenia) 11. märtsi 2013. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 29. märtsil 2013, menetluses

Damijan Vnuk

versus

Zavarovalnica Triglav d.d.,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president M. Ilešič, kohtunikud C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader ja E. Jarašiūnas (ettekandja),

kohtujurist: P. Mengozzi,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze, J. Kemper ja J. Möller,

— Iirimaa, esindajad: A. Joyce, E. Creedon ja L. Williams, keda abistas C. Toland, *BL*,

— Euroopa Komisjon, esindajad: B. Rous Demiri ja K.-Ph. Wojcik,

olles 26. veebruari 2014. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: sloveeni.

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 10; edaspidi „esimene direktiiv”) artikli 3 lõiget 1.
- 2 Taotlus on esitatud D. Vnuki ja Zavarovalnica Triglav d.d. (edaspidi „Zavarovalnica Triglav”) vahelises vaidluses, mis puudutab mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse (edaspidi „kohustuslik kindlustus”) alusel hüvitise maksmist.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Esimese direktiivi põhjendustes 5–7 on täpsustatud:

„on soovitatav, et [...] võ[etaks] täiendavaid meetmeid, et liberaliseerida liikmesriikide vahel reisivate isikute ja mootorsõidukite liikumist käsitlevad eeskirjad; [...]”

reisijate liikumist käsitlevate eeskirjade selline leevendamine on järjekordne samm liikmesriikide turgude vastastikuse avamise ja siseturuga sarnaste tingimuste loomise suunas;

tavaliselt ühes liikmesriigis asuvate sõidukite roheliste kaartide kontrollimise teise liikmesriigi territooriumile sisenemisel saab kaotada [...]”
- 4 Esimese direktiivi artiklis 1 on sätestatud:

„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;

[...].”
- 5 Direktiivi artikli 3 lõikes 1 on 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 Direktiivi artiklis 4 on ette nähtud:

„Liikmesriik võib teha erandi artikli 3 sätetest seoses:

[...]

b) teatavat liiki sõidukitega või teatavate erimärki kandvate sõidukitega; asjaomane riik koostab selliste liikide või selliste sõidukite nimekirja ja edastab selle teistele liikmesriikidele ja [Euroopa K]omisjonile.

[...].”

- 7 Nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3; edaspidi „teine direktiiv”) artikli 1 lõikes 1 on ette nähtud:

„[Esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus peab kohustuslikus korras katma nii varakahjud kui ka isikukahju.”

- 8 Selle artikli lõikes 2 kehtestati miinimumsummad, mis peavad olema kohustusliku kindlustusega tagatud. Need summad hinnati ümber Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiivis 2005/14/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166, 84/5, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta (ELT L 149, lk 14), ning selle direktiiviga lisati teise direktiivi ka sätte, mille eesmärk on tagada vaadata need summad regulaarselt üle kooskõlas Euroopa tarbijahinnaindeksi muutumisega.
- 9 Teise direktiivi artikli 1 lõike 4 esimesest lõigust ilmneb, et „[i]ga liikmesriik loob organi või annab volitused mõnele organile, kelle ülesandeks on maksta vähemalt kindlustuskohustuse piires hüvitist vara- või isikukahju eest, mille on põhjustanud tundmatu sõiduk või sõiduk, mille puhul ei ole [...] kindlustuskohustus täidetud”. Selle sätte neljandas lõigus oli lisaks ette nähtud, et „[l]iikmesriigid võivad piirata kõnealuse organi poolt makstavat hüvitist või ta selle maksmisest vabastada, kui varakahju on tekitanud tundmatu sõiduk”. See võimalus direktiiviga 2005/14 hiljem siiski välistati, „[k]ui organ on maksnud hüvitist tõsise isikukahju eest samas õnnetuses kannatanule, milles tundmatu sõiduk tekitas varakahju”.
- 10 Teise direktiivi artikli 2 lõikes 1 on sätestatud:

„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.

[...]”.

- 11 Teise direktiivi artiklis 3 on sätestatud:

„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.”

- 12 Nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249), muudetud direktiiviga 2005/14 (edaspidi „kolmas direktiiv”), artiklis 1 on täpsustatud:

„[Esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral [...]

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed et tagada, et iga kindlustuspoliisis sisalduv seadus- või lepingujärgne tingimus, mis jätaks kaassõitja kindlustuskaitse alt välja põhjendusel, et ta teadis või oleks pidanud teadma, et sõidukijuht oli õnnetuse ajal alkoholi või mingi muu joovastava aine mõju all, loetakse sellise kaassõitja nõude suhtes kehtetuks.

[...]”.

- 13 Kolmanda direktiivi artiklis 1a on sätestatud:

„[Esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus katab isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kellel on mootorsõiduki osalusega õnnetuse tulemusel õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele. [...]”

- 14 Direktiivi artiklist 4c ilmneb:

„Kindlustusseltsid ei või nõuda [esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustuse osas kannatanutelt omavastutuse kandmist.”

- 15 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta (neljas liikluskindlustuse direktiiv) (EÜT L 181, lk 65; ELT eriväljaanne 06/03, lk 331), artiklis 3 „Vahetu nõudeõigus” on sätestatud:

„Iga liikmesriik tagab, et [...] kannatanutel [...] on vahetu nõudeõigus kindlustusseltsi vastu, kes kindlustab vastutava isiku tsiviilvastutuse.”

- 16 Lisaks on nõukogu 24. juuli 1973. aasta esimese direktiivi 73/239/EMÜ otsekindlustustegevuse, välja arvatud elukindlustustegevuse alustamise ja jätkamisega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamise kohta (EÜT L 288, lk 3; ELT eriväljaanne 06/01, lk 14), muudetud nõukogu 10. detsembri 1984. aasta direktiiviga 84/641/EMÜ (EÜT L 339, lk 21; ELT eriväljaanne 06/01, lk 109), artiklis 1 ette nähtud:

„1. Käesolev direktiiv käsitleb liikmesriigi territooriumil asutatud või asutada soovivate kindlustusseltside sõltumatu otsekindlustustegevuse alustamist ja jätkamist [...]

[...]

3. Käesolevas artiklis nimetatud toimingud on liikide kaupa esitatud lisas.”

17 Selle direktiivi lisas on täpsustatud:

„A. Riskide liigitamine vastavalt kindlustusliikidele [...]

10. *Mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus* Kogu vastutus, mis tekib maismaamootorsõidukite kasutamisel (sealhulgas vedaja vastutus). [...]”.

Sloveenia õigus

18 Kohustusliku liikluskindlustuse seaduse (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, edaspidi „ZOZP”) artiklis 15 on ette nähtud:

„Sõiduki omanik on kohustatud sõlmima tsiviilvastutuskindlustuse lepingu selle kahju hüvitamiseks, mida ta sõiduki kasutamisel põhjustab kolmandatele isikutele: surm, kehavigastus, tervisehäire, vara hävimine või kahjustumine [...], välja arvatud vastutus sellise vara kahjustumise korral, mida ta on nõustunud vedama. [...]”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 19 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et 13. augustil 2007 heinapallide küüni pööningule ladumisel lükkas haagist vedav traktor haagise küüni manööverdamiseks taluõues tagurdades ümber redeli, millele oli roninud D. Vnuk, ja põhjustas viimase kukkumise. D. Vnuk esitas Zavarovalnica Triglavi ehk kindlustusseltsi vastu, kellega traktori omanik oli sõlminud kohustusliku kindlustuse lepingu, hagi 15 944,10 euro suuruse mittevahalise kahju hüvitamise ja sellele lisanduva viivise maksmise nõudes.
- 20 Esimese astme kohus jättis hagi rahuldamata. Apellatsioonikohus jättis kaebuse, mille D. Vnuk selle kohtuotsuse peale esitas, rahuldamata, märkides, et kohustusliku liikluskindlustuse poliis katab kahju, mille on põhjustanud traktori kasutamine transpordivahendina, kuid mitte kahju, mis on tekkinud traktori kasutamisel töömasinana.
- 21 Eelotsusetaotluse esitanud kohus andis D. Vnukile loa esitada viimati nimetatud otsuse peale kassatsioonkaebus küsimuses traktori kasutamise kohta „sõidukina” ZOZP artikli 15 tähenduses.
- 22 D. Vnuk väidab eelotsusetaotluse esitanud kohtus, et mõiste „sõiduki kasutamine liikluses” ei saa olla piiratud sõidukiga sõitmisega avalikult kasutatavatel teedel ning et lisaks oli põhikohtuasjas kõne all oleva kahjustava sündmuse ajal traktori ja haagise moodustatud tervik käsitatav liikleva sõidukina ja tegemist oli teekonna lõpuga. Zavarovalnica Triglav väidab seevastu, et põhikohtuasi puudutab traktori kasutamist mitte teeliikluses sõitmiseks mõeldud sõidukina, vaid talu küüni ees tööd tegeva masinana.
- 23 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et ZOZP-is ei ole määratletud mõistet „sõiduki kasutamine”, kuid see lünk on ületatud kohtupraktikaga. Ta mainib sellega seoses, et ZOZP-ist tuleneva kohustusliku kindlustuse peamine eesmärk on riski jagamine ja vajadus hoolitseda kannatanute ja reisijate eest avalikult kasutatavatel teedel toimivas liikluses. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on Sloveenia kohtupraktika kohaselt selle hindamisel, kas konkreetne kahju on kohustusliku kindlustusega kaetud või mitte, määrava tähtsusega küsimus, kas kahju on tekkinud avalikult kasutataval teel. Kahju ei ole siiski kohustusliku kindlustusega kaetud, kui sõidukit kasutatakse masinana, näiteks põllumajandusmaal, kuna niisugusel juhul ei ole tegemist teeliiklusega.
- 24 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust reguleerivates erinevates direktiivides – ehk esimeses kuni kolmandas direktiivis, neljandas liikluskindlustuse direktiivis ja direktiivis 2005/14 (edaspidi koos „kohustuslikku kindlustust

reguleerivad direktiivid”) – on viidatud „liiklusele”, „teeliiklusele” või ka „liiklejatele”, kuid ei ole täpsustatud, mida võib pidada sõiduki kasutamiseks ja milline on selles suhtes määrava tähtsusega kriteerium. Nii on võimalik asuda seisukohale, et kohustuslik kindlustus katab ainult sõidukiga teeliikluses tekitatud kahju või et see katab igasuguse kahju, mis on mis tahes viisil seotud sõiduki kasutamise või töötamisega, olenemata sellest, kas olukorda saab pidada teeliikluseks või mitte.

- 25 Neil asjaoludel otsustas Vrhovno sodišče (kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas mõistet „sõiduki kasutamine” [esimese direktiivi] artikli 3 lõike 1 tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see ei hõlma konkreetse juhtumi asjaolusid, kus vastustaja poolt kindlustatud isik heinapallide küüni ladumise käigus riivas haagisega varustatud traktoriga kassaatorit, kes viibis redelil, kuna sündmus ei leidnud aset teeliikluse olukorras?

Suulise menetluse uuendamise taotlused

- 26 Euroopa Kohtu kantseleisse 28. märtsil 2014 saabunud dokumendis palus Iirimaa teha vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artiklile 83 määruse suulise menetluse uuendamiseks. Oma taotluse põhjendamiseks tõi liikmesriik esile vajaduse ajaliselt piirata tehtava kohtuotsuse mõju, juhul kui Euroopa Kohus peaks järgima kohtujuristi esitatud ettepanekut, ja selles tulenevalt vajaduse uuendada suuline menetlus, et tal oleks võimalik esitada argumente kohtuotsuse mõju ajalise piiramise taotluse põhjendamiseks.
- 27 Euroopa Kohtu kantseleisse 15. ja 21. mail 2014 saabunud dokumentides palusid Ühendkuningriigi ja Saksamaa valitsus samuti, et kodukorra artikli 83 alusel tehtaks määrus suulise menetluse uuendamiseks. Ühendkuningriigi valitsus väidab oma taotluse põhjendamiseks, et kohtujuristi ettepanekus on tehtud mitu viga, mille kohta ta soovib seisukohti esitada. Saksamaa valitsus omalt poolt väidab, et kõnealuses ettepanekus on käsitletud argumenti, mille üle pooled ei vaieldud, ehk esimeses direktiivis ületamist vajava võimaliku lünga esinemist ning et Euroopa Kohtul ei ole otsuse tegemiseks piisavalt teavet.
- 28 Vastavalt kodukorra artiklile 83 võib Euroopa Kohus igal ajal, olles kohtujuristi ära kuulanud, avada või uuendada määrusega menetluse suulise osa, eelkõige kui ta leiab, et tal ei ole piisavalt teavet või kui pool on pärast suulise osa lõpetamist esitanud uue asjaolu, millel on otsustav tähtsus Euroopa Kohtu lahendile, või kui asja lahendamisel tuleks tugineda argumendile, mille üle pooled või Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artiklis 23 nimetatud huvitatud isikud ei ole vaieldud.
- 29 Käesoleval juhul leiab Euroopa Kohus, et olles kohtujuristi ära kuulanud, on tal kõik eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimusele vastamiseks vajalikud andmed ja et kohtuasja ei ole vaja läbi vaadata lähtuvalt uuest asjaolust, millel on otsustav tähtsus tema lahendile, ega argumendist, mille üle ei ole Euroopa Kohtus vaieldud.
- 30 Lisaks, mis puudutab kohtujuristi ettepaneku suhtes tehtud kriitikat, siis tuleb esiteks märkida, et Euroopa Liidu Kohtu põhikirjas ja kodukorras ei ole pooltele ette nähtud võimalust esitada kohtujuristi ettepanekule vastuseks seisukohti (kohtumäärus Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, punkt 2, ja kohtuotsus Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, punkt 29).
- 31 Teiseks on ELTL artikli 252 teise lõigu kohaselt kohtujuristi ülesanne teha avalikul kohtuistungil täiesti erapooletult ja sõltumatult põhjendatud ettepanekuid kohtuasjades, mis Euroopa Kohtu põhikirja kohaselt nõuavad tema osalust. Euroopa Kohus ei ole seotud kohtujuristi ettepanekuga ega põhjenduskäiguga, mille tulemusel kohtujurist ettepaneku on teinud. Seetõttu ei ole see, et pool ei nõustu kohtujuristi ettepanekuga – olenemata sellest, milliseid küsimusi selles ettepanekus on

analüüsitud –, iseenesest põhjus, mis annaks alust suulise menetluse uuendamiseks (kohtuotsused Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, punkt 26; E.ON Energie vs. komisjon, C-89/11 P, EU:C:2012:738, punkt 62, ja Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, punkt 30).

- 32 Saksamaa valitsuse, Iirimaa ja Ühendkuningriigi valitsuse taotlus uuendada suuline menetlus tuleb seetõttu jätta rahuldamata.

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 33 Oma küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mõistega „sõiduki kasutamine” on hõlmatud niisugused asjaolud, nagu on põhikohtuasjas kõne all, ehk taluõues traktoriga manööverdamine eesmärgiga ajada küüni haagis, mida see traktor veab.
- 34 Saksamaa valitsus ja Iirimaa väidavad, et esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 ette nähtud kindlustamiskohustusega on silmas peetud üksnes teeliikluse olukorda ja et seega ei ole see kohaldatav niisuguste asjaolude suhtes, nagu on põhikohtuasjas kõne all.
- 35 Komisjon on seevastu seisukohal, et see säte on kohaldatav sõidukite kasutamisele olenemata sellest, kas neid kasutatakse transpordivahendite või masinatena, mis tahes ruumis – nii avalikul kui eraterritooriumil –, kus võivad realiseeruda sõiduki kasutamisega kaasnevad ohud, olenemata sellest, kas sõiduk liigub või mitte.
- 36 Esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 on sätestatud, et iga liikmesriik võtab selle direktiivi artiklit 4 arvestades kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.
- 37 Sõiduki mõistet on täpsustatud selle direktiivi artikli 1 punktis 1, mille kohaselt on direktiivi tähenduses „sõidukina” käsitatavad „kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagised”.
- 38 Tuleb tõdeda, et haagisega varustatud traktor vastab sellele määratlusele. Sellega seoses on oluline märkida, et see määratlus ei sõltu sellest, kuidas asjaomast sõidukit kasutatakse või võidakse kasutada. Asjaolu, et traktorit, mis võib olla varustatud haagisega, võidakse teatud asjaoludel kasutada põllutöomasinana, ei mõjuta seega järeldust, et niisugune sõiduk vastab esimese direktiivi artikli 1 punktis 1 esitatud mõistele „sõiduk”.
- 39 Sellest ei järeldu siiski tingimata, et haagisega varustatud traktorile kehtib kõnealuse direktiivi artikli 3 lõikes 1 ette nähtud tsiviilvastutuskindlustuse kohustus. Nimelt esiteks on selle sätte kohaselt vaja, et sõiduki põhiasukoht on liikmesriigi territooriumil – tingimus, mille täitmine ei ole põhikohtuasjas vaidluse all. Teiseks võib iga liikmesriik direktiivi artikli 4 punkti b kohaselt artiklist 3 erandi teha seoses teatavat liiki sõidukitega või teatavate erimärki kandvate sõidukitega, millest asjaomane riik koostab nimekirja, mis edastatakse teistele liikmesriikidele ja komisjonile.
- 40 Sellest järeldub, et haagisega varustatud traktorile kehtib esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 ette nähtud kohustus, kui selle põhiasukoht on sellise liikmesriigi territooriumil, kes ei ole seda liiki sõidukit kõnealuse sätte kohaldamisalast välistanud.
- 41 Mis puudutab küsimust, kas taluõues traktoriga manööverdamist eesmärgiga ajada küüni haagis, mida see traktor veab, tuleb pidada selles sättes sisalduva mõiste „sõiduki kasutamine” alla kuuluvaks või mitte, siis tuleb kõigepealt märkida, et seda mõistet ei saa jätta iga liikmesriigi hinnata.

- 42 Nimelt, ei esimese direktiivi artiklis 1 ega artikli 3 lõikes 1 ega selle direktiivi üheski teises sättes ega ka teiste kohustuslikku kindlustust reguleerivate direktiivide sätetes ei ole seoses selle mõistega viidatud liikmesriikide õigusele. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleneb nii liidu õiguse ühetaolise kohaldamise kui ka võrdsuse põhimõttega seonduvatest nõuetest, et sellise liidu õigusnormi mõisteid, mis ei viita sõnaselgelt liikmesriikide õigusele õigusnormi tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramiseks, tuleb tavaliselt kogu Euroopa Liidus tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt ning sellise tõlgenduse andmisel tuleb arvesse võtta mitte ainult normi sõnastust, vaid ka konteksti ja selle õigusakti eesmärgi, millesse norm kuulub (vt selle kohta kohtuotsus Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, punktid 19 ja 21 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 43 Mis puudutab esiteks esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 kasutatud sõnastust, siis ilmneb selle sätte erinevate keeleversioonide võrdleval analüüsimisel, et selles esineb seoses ette nähtud kindlustamiskohustuse esemeks oleva olukorra liigiga erinevusi, mis esinevad isegi direktiivi pealkirjas endas, eelkõige selle inglise- ja prantsuskeelse versiooni vahel.
- 44 Nii on prantsuse keeles, nagu ka hispaania, kreeka, itaalia, hollandi, poola ja portugali keeles kõnealuse artikli 3 lõikes 1 viidatud kohustusele kindlustada sõidukite „liiklemisest” tulenev tsiviilvastutus, andes seega mõista, et kindlustamiskohustus puudutab üksnes õnnetusi, mis on tekkinud teeliikluses, nagu väidavad Saksamaa valitsus ja Iirimaa.
- 45 Sellegipoolest on sama sätte ingliskeelses, nagu ka bulgaaria-, tšehhi-, eesti-, läti-, malta-, slovaki-, sloveeni- ja soomekeelses versioonis viidatud sõidukite „kasutamise” mõistele ilma enamate täpsustusteta, samas kui taani-, saksa-, leedu-, ungari-, rumeenia- ja rootsikeelses versioonis on veel üldisemalt viidatud kohustusele võtta tsiviilvastutuskindlustus sõidukite jaoks ning neis näib olevat kehtestatud kohustus kindlustada tsiviilvastutus, mis kaasneb sõiduki kasutamise või töötamisega, olenemata sellest, kas kasutamine või töötamine leiab aset teeliikluse olukorras või mitte.
- 46 Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ei saa siiski pidada ülekaalukaks liidu mitmekeelse õigusakti puhtalt sõnasõnalist tõlgendust, mis põhineb ühe või mitme keeleversiooni sõnastusel, jättes ülejäänud kõrvale, kuna liidu õigusnormide ühetaoline kohaldamine nõuab, et nende tõlgendamisel lähtutakse kõigis keeltes koostatud versioonidest (vt selle kohta kohtuotsused Jany jt, C-268/99, EU:C:2001:616, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika, ning komisjon vs. Hispaania, C-189/11, EU:C:2013:587, punkt 56 ja seal viidatud kohtupraktika). Kui liidu õigusakti keeleversioonides on erinevusi, tuleb asjassepuutuvat sätet tõlgendada lähtuvalt selle õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, milles see sätte sisaldub (vt selle kohta kohtuotsused ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, punkt 16 ja seal viidatud kohtupraktika; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, punkt 48, ning Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 39).
- 47 Seetõttu tuleb teiseks analüüsida liidu nende õigusaktide üldist ülesehitust ja eesmärki, mis reguleerivad kohustuslikku kindlustust ja millesse kuulub esimese direktiivi artikli 3 lõige 1.
- 48 Sellega seoses tuleb mainida, et kohustuslikku kindlustust reguleerivates direktiivides ei ole määratletud mõisteid „õnnetus”, „kindlustusjuhtum”, „liiklus” ega „sõiduki kasutamine” nende direktiivide tähenduses.
- 49 Neid mõisteid tuleb siiski tõlgendada lähtuvalt nende direktiividega taotletavast kahest eesmärgist, milleks on mootorsõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse ning isikute ja kaupade liikumise liberaliseerimine eesmärgiga kujundada välja siseturg.
- 50 Esimene direktiiv kuulub nende direktiivide hulka, millega on järk-järgult täpsustatud liikmesriikide kohustusi sõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas. Kuigi Euroopa Kohus on korduvalt leidnud, et esimese ja teise direktiivi põhjendustest nähtub, et nende direktiividega soovitakse kindlustada liidu territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine, on ta samuti korduvalt leidnud, et nende eesmärk on ka tagada nende

sõidukitega põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanutele samaväärne kohtlemine, olenemata sellest, kus liidu territooriumil õnnetusjuhtum on toimunud (vt selle kohta eelkõige kohtuotsused Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, punkt 13, ning Csonka jt, C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 51 Nimelt, kuigi eelkõige esimese direktiivi viiendast kuni seitsmendast põhjendusest nähtub, et selle eesmärk oli liberaliseerida liikmesriikide vahel reisivate isikute ja mootorsõidukite liikumist käsitlevad eeskirjad siseturu rajamise eesmärgil, kaotades roheliste kaartide kontrollimise, mis toimus liikmesriikide piiridel, taotleti selle direktiiviga juba ka kannatanute kaitse eesmärki (vt selle kohta kohtuotsus Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, punkt 18).
- 52 Lisaks ilmneb kohustuslikku kindlustust reguleerivate liidu õigusnormide arengust, et liidu seadusandja on sõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse eesmärki pidevalt taotlenud ja tugevdanud.
- 53 See ilmneb täpsemalt kõigepealt teise direktiivi artiklitest 1–3. Nimelt oli artiklis 1 sätestatud, et esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus katab nii varakahjud kui ka isikukahju. Selles nähti samuti ette, et liikmesriigid loovad organid, kelle ülesandeks on maksta hüvitist kahju eest, mille on põhjustanud tundmatu sõiduk või sõiduk, mille puhul ei ole kindlustuskohustus täidetud, ning kehtestati miinimumsummad, mis peavad olema tagatud. Kõnealuse direktiivi artiklis 2 piirati õigusaktide sätetes või lepingu tingimustes ette nähtud teatud erandiklauslite ulatust seoses sellises õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega, mis on põhjustatud teatud isikute kindlustatud sõiduki kasutamise või juhtimisega. Direktiivi artikliga 3 laiendati isikukahju kindlustust kindlustusvõtja, juhi või õnnetuse eest vastutava mis tahes muu isiku perekonnaliikmetele.
- 54 Edasi laiendati kolmanda direktiivi artikliga 1 kindlustuskaitset kõigi sõitjate isikukahjule peale juhi ning neljanda liikluskindlustuse direktiiviga kehtestati muu hulgas selle artiklis 3 kannatanute vahetu nõudeõigus kindlustusseltsi vastu, kes kindlustab vastutava isiku tsiviilvastutuse.
- 55 Lõpuks kohandati direktiivi 2005/14 artiklitega 2 ja 4, millega muudeti teist ja kolmandat direktiivi, muu hulgas miinimumsummasid, mis peavad olema tagatud, ja nähti ette nende summade regulaarne ülevaatamine ning laiendati teise direktiiviga ette nähtud organi tegevusala ja esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustuskaitset isiku- ja varakahjule, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele. Samuti kehtestati sellega uus piirang võimalusele kohaldada kindlustuskaitsele teatud erandiklausleid ja keelati esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustuse osas kannatanutelt omavastutuse kandmise nõudmine.
- 56 Arvestades kõiki neid asjaolusid ja eelkõige esimese kuni kolmanda direktiiviga taotletavat kaitseesmärki, ei saa asuda seisukohale, et liidu seadusandja on soovinud nende direktiividega antud kaitse alt välja jätta sellises õnnetuses kannatanud, mis on põhjustatud sõiduki kasutamisega, kui selline kasutamine vastab sõiduki tavapärasele otstarbele.
- 57 Sellega seoses tuleb ka rõhutada, et vastavalt direktiivi 73/239 (muudetud direktiiviga 84/641) lisa A osale puudutab „[m]ootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus[ega]” seotud otsekindlustuse tegevusharu „[k]ogu vastutus[t], mis tekib maismaamootorsõidukite kasutamisel (sealhulgas vedaja vastutus)”.
- 58 Käesoleval juhul tuleb esiteks märkida, et nagu nähtub komisjoni avaldatud teabest, ei ole Sloveenia Vabariik esimese direktiivi artikli 4 punkti b alusel ühtegi liiki sõidukit esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 kohaldamisalast välistanud. Teiseks põhjustati eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud andmete kohaselt põhikohtuasja aluseks olev õnnetus konkreetsele kohta tagurdava sõidukiga, mistõttu näib see olevat põhjustatud sõiduki kasutamisega, mis vastab selle tavapärasele otstarbele, mida aga eelotsusetaotluse esitanud kohus peab siiski kontrollima.

- 59 Neil asjaoludel tuleb kõiki eespool toodud kaalutlusi arvestades esitatud eelotsuse küsimusele vastata, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selles sisalduva mõistega „sõiduki kasutamine” on hõlmatud sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele. Seega võib taluõues traktoriga manööverdamine eesmärgiga ajada küüni haagis, mida see traktor veab, nagu on kõne all põhikohtuasjas, selle mõiste alla kuuluda, mida aga eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas 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 sisalduva mõistega „sõiduki kasutamine” on hõlmatud sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele. Seega võib taluõues traktoriga manööverdamine eesmärgiga ajada küüni haagis, mida see traktor veab, nagu on kõne all põhikohtuasjas, selle mõiste alla kuuluda, mida aga eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima.

Allkirjad