Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

4. september 2018*

Eelotsusetaotlus – Mootorsõiduki kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus – Direktiiv 72/166/EMÜ – Artikli 3 lõige 1 – Teine direktiiv 84/5/EMÜ – Artikli 1 lõige 4 – Kindlustuslepingu sõlmimise kohustus – Eramaal seisma pandud sõiduk – Hüvitusorgani regressiõigus kindlustamata sõiduki omaniku vastu

Kohtuasjas C-80/17,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) 7. veebruari 2017. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 14. veebruaril 2017, menetluses

Fundo de Garantia Automóvel

versus

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, kodade presidendid M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz ja J. Malenovský, kohtunikud E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (ettekandja), M. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, M. Vilaras ja E. Regan,

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikku menetlust ja 30. jaanuari 2018. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Portugali valitsus, esindajad: L. Inez Fernandes, M. Figueiredo ja T. Larsen,

– Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze ja M. Hellmann,

– Iirimaa, esindajad: M. Browne, G. Hodge, E. Creedon ja A. Joyce, keda abistas G. Gilmore, *BL*,

– Hispaania valitsus, esindaja: V. Ester Casas,

* Kohtumenetluse keel: portugali.

– Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* P. Garofoli,

– Läti valitsus, esindajad: I. Kucina ja G. Bambāne,

– Ühendkuningriigi valitsus, esindajad: S. Brandon, C. Brodie, R. Fadoju ja G. Brown, keda abistas *barrister* A. Bates,

– Euroopa Komisjon, esindajad: K.-P. Wojcik ja B. Rechena,

olles 26. aprilli 2018. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, 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) (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ (ELT 2005, L 149, lk 14)) (edaspidi „esimene direktiiv“) artiklit 3 ning nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3) (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ (ELT 2005, L 149, lk 14)) (edaspidi „teine direktiiv“) artikli 1 lõiget 4.

2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluses ühelt poolt Fundo de Garantia Automóveli (Liikluskindlustuse Tagatisfond, Portugal, edaspidi „fond“) ning teiselt poolt Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana ja Cristiana Micaela Caetano Juliana vahel seoses Destapado Pão Mole Julianale kuulunud ja tema poja juhitud sõiduki põhjustatud liiklusõnnetuses kannatanutele fondi poolt makstud hüvitiste tagasinõudmisega.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Esimene ja teine direktiiv tunnistati kehtetuks 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). Põhikohtuasja asjaolude toimumise kuupäeva silmas pidades tuleb siiski arvesse võtta esimest ja teist direktiivi.

4 Esimese direktiivi artiklis 1 oli 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 lõige 1 sätestas:

„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 artikkel 4 sätestas:

„Liikmesriik võib teha erandi artikli 3 sätetest seoses:

a) teatavate avalik-õiguslike või eraõiguslike juriidiliste või füüsiliste isikutega; asjaomane riik koostab selliste isikute nimekirja ja edastab selle teistele liikmesriikidele ja komisjonile.

   Liikmesriik, kes teeb sellise erandi, võtab vajalikud meetmed, et tagada tema territooriumil ja teise liikmesriigi territooriumil sellistele isikutele kuuluvate sõidukite tekitatud kahju eest hüvitise maksmine. […]

b) teatavat liiki sõidukitega või teatavate erimärki kandvate sõidukitega; asjaomane riik koostab selliste liikide või selliste sõidukite nimekirja ja edastab selle teistele liikmesriikidele ja komisjonile.

   Sellisel juhul tagab liikmesriik, et käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud sõidukeid koheldakse samal viisil kui sõidukeid, mille puhul ei ole artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus täidetud. […]“

7 Teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 oli sätestatud:

„Iga 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 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus täidetud.

Esimene lõik ei piira liikmesriikide õigust pidada organi makstavat hüvitist subsidiaarseks või mittesubsidiaarseks ega õigust sätestada nõuete lahendamine organi ja õnnetuse põhjustanud isiku või isikute ja muude kindlustusandjate või sotsiaalkindlustusorganite vahel, kes peavad kannatanule sama õnnetuse osas hüvitist maksma. Liikmesriigid ei või organil siiski lubada, et hüvitise maksmise tingimus oleks see, kas kannatanu suudab kuidagi tõendada, et vastutav isik ei suuda hüvitist maksta või keeldub seda tegemast.“

Portugali õigus

8 31. detsembri 1985. aasta dekreetseaduse nr 522/85, mis käsitleb mootorsõiduki kohustuslikku tsiviilvastutuskindlustust (Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (*Diário da República*, seeria I, nr 301, 6. lisa, 31.12.1985), põhikohtuasjas käsitletavate asjaolude ajal kehtinud redaktsioonis, edaspidi „dekreetseadus nr 522/85“), artikli 1 lõikes 1 on sätestatud, et kõik isikud, kes võivad tsiviilkorras vastutada varalise ja mittevaralise kahju eest, mis tuleneb isiku- või varakahjust, mis tekitati mootorsõiduki, selle haagise või poolhaagisega kolmandatele isikutele, peavad sõiduki kasutamiseks liikluses olema kaetud seda vastutust hõlmava kindlustuskaitsega vastavalt sellele dekreetseadusele.

9 Dekreetseaduse artikli 2 kohaselt lasub kindlustuskohustus üldjuhul sõiduki omanikul.

10 Dekreetseaduse artikli 8 lõigetes 1 ja 2 on ette nähtud, et kindlustuslepinguga on kaetud kindlustusvõtja, artiklis 2 käsitletud kindlustuskohustusega isikute ja sõiduki õiguspäraste valdajate ja -juhtide tsiviilvastutus ning tagatud hüvitis, mida tuleb maksta isikutel, kes on mootorsõiduki varastanud, röövinud, seda ebaseaduslikult kasutanud või kes on tahtlikult põhjustanud liiklusõnnetuse, välja arvatud teatud erandite korral.

11 Dekreetseaduse nr 522/85 artikli 21 alusel on fondil kohustus maksta dekreetseaduse sätete kohaselt hüvitist liiklusõnnetuste korral, mille on põhjustanud sõidukid, millel peab olema kohustuslik mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus ja mis on registreeritud Portugalis.

12 Dekreetseaduse artiklis 25 on ette nähtud, et kui vastav hüvitis on makstud, lähevad fondile üle kannatanu õigused, sealhulgas õigus saada seadusjärgset viivist ning nõuda kahju hindamiseks ja nõuete sissenõudmiseks tehtud kulude hüvitamist, ning fond võib esitada kohtusse nõude iga isiku vastu, kellel on kindlustuskohustus, kuid kes ei ole kindlustuslepingut sõlminud. Fondil on seoses summadega, mille ta on välja maksnud, regressiõigus ka õnnetuse eest vastutavate teiste isikute suhtes, kui neid on.

13 Tsiviilseadustiku artikli 503 lõige 1 sätestab, et mootorsõidukit tegelikult juhtiv ja seda oma huvides kasutav isik, isegi kui ta teeb seda esindaja vahendusel, vastutab sõidukiga seotud riskidest tekkinud kahju eest ka siis, kui sõidukit parajasti ei kasutata.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

14 Portugalis registreeritud mootorsõiduki omanik Destapado Pão Mole Juliana lõpetas terviseprobleemide tõttu autojuhtimise ja pani sõiduki seisma oma hoovi, kuid ei teinud toiminguid, et ametlikult kõrvaldada sõiduk liikluses kasutamisest.

15 19. novembril 2006 sõitis kõnesolev sõiduk, mille Destapado Pão Mole Juliana poeg oli võtnud ilma tema loata ja teadmata, teelt välja, põhjustades sõidukit juhtinud isiku ja kahe kaassõitja surma.

16 Nimetatud kuupäeval puudus Destapado Pão Mole Julianal selle sõiduki kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse leping.

17 Pärast seda, kui fond oli maksnud kaassõitjate õigusjärglastele hüvitist liiklusõnnetusetusega põhjustatud kahju eest, esitas fond kohtusse nõude mõista Destapado Pão Mole Julianalt ja Caetano Julianalt kui hukkunud juhi tütrelt välja 437 345,85 eurot.

18 Destapado Pão Mole Juliana kaitses ennast eeskätt väitega, et ta ei ole õnnetuse eest vastutav ning kuna ta oli pannud sõiduki seisma oma hoovi ega kavatsenud seda liikluses kasutada, ei olnud ta kohustatud selle sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingut sõlmima.

19 Esimese astme kohus rahuldas osaliselt fondi nõude, asudes seisukohale, et asjaolu, et sõiduki omanik ei soovinud sõidukit liikluses kasutada ega vastutanud toimunud õnnetuse eest, ei välistanud tema kohustust sõlmida selle sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping. Nimetatud kohtu sõnul tagab niisugune leping kannatanutele hüvitise maksmise ka sõiduki varguse korral.

20 Destapado Pão Mole Juliana kaebas esimese astme kohtu otsuse edasi Tribunal da Relaçãosse (apellatsioonikohus, Portugal).

21 Nimetatud kohus otsustas, et Destapado Pão Mole Julianal ei olnud kohustust sõlmida selle sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingut ja ta ei vastuta õnnetuse eest, ning tühistas esimese astme kohtu otsuse ja jättis fondi esitatud nõude rahuldamata.

22 Supremo Tribunal de Justiçale (Portugali kõrgeim kohus) esitatud kassatsioonkaebust põhjendades väidab fond, et sõidukiga seotud riskide vastu tuleb sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping ka siis, kui sõidukit ei kasutata. Veel palub fond, et Euroopa Kohtule esitataks küsimus, kas õigus nõude üleminekule, mis tal on dekreetseaduse nr 522/85 artikli 25 alusel, on sõltumatu tsiviilseadustiku artikli 503 lõikes 1 ette nähtud siseriiklikust tsiviilvastutuse tekkimise regulatsioonist.

23 Supremo Tribunal de Justiça (kõrgeim kohus) märgib, et talle esitatud kaebus tõstatab küsimuse, kas mootorsõiduki omaniku kohustus sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping tuleneb ainuüksi omandiõigusest või kas juhul, kui sõiduk on omaniku otsusel pandud seisma väljaspool üldkasutatavaid teid, seda kindlustuskohustust ei ole.

24 Euroopa Kohtu 4. septembri 2014. aasta kohtuotsusest Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) ilmneb, et esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 sisalduva mõistega „sõiduki kasutamine“ on hõlmatud sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele.

25 Põhikohtuasi erineb siiski kohtuasjast, milles tehti nimetatud kohtuotsus, sest antud juhul ei ole kindlustuslepingut sõlmitud ning sõiduk oli omaniku otsusel pandud seisma eramaal ja seda kasutati liikluses omaniku loata ja teadmata.

26 Eelotsusetaotluse esitanud kohus näib olevat seisukohal, et sellises olukorras ei ole kohustust sõlmida selle sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingut.

27 Niisugune kohustus on vaid olukordades, kus ühelt poolt kasutab sõiduki omanik sõidukit liikluses või tingimustes, mis kujutavad ohtu liiklusele, ja teiselt poolt olukordades, kus kolmandate isikute ees võib tekkida tsiviilvastutus nimetatud sõiduki liikluses kasutamisest tingitud kahju eest. Ebaproportsionaalne oleks järeldada, et niisugust kohustust peab täitma omanik, kui ta on sõiduki liikluses kasutusest kõrvaldanud ja kui õnnetus juhtub sõiduki ebaseadusliku omastamise korral ja sõidukit juhitakse ilma omaniku loata.

28 Kuna aga teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 sätestatud organi sekkumine on selle sätte kohaselt ette nähtud ainult nendel juhtudel, kui kahju on põhjustanud sõiduk, mille puhul ei ole täidetud esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus, tuleks seisukohast, et see kohustus ei kehti Destapado Pão Mole Juliana olukorras isiku suhtes, teha järeldus, et sellises olukorras nagu põhikohtuasjas ei pea fond sekkuma.

29 Teise direktiivi artikli 1 lõike 4 teine lõik tekitab kõhklusi ka küsimuses, kas sõiduki omaniku vastutus võib tekkida pelgalt omanikuks olemise fakti tõttu või piirdub see juhtudega, kui tsiviilvastutus liiklusõnnetusest tingitud kahju eest on omistatav omanikule.

30 Eeskätt kerkib üles küsimus, kas fond võib esitada sõiduki omaniku vastu, kes ei ole täitnud oma kohustust sõlmida selle sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping, regressinõude kannatanutele väljamakstud hüvitiste tagasimaksmiseks, sõltumata omaniku tsiviilvastutusest kõnealuse õnnetuse eest, või võib ta esitada sellise nõude vaid juhul, kui on täidetud sellise vastutuse tekkimise tingimused, eelkõige sõiduki juhtimise tingimus tsiviilseadustiku artikli 503 lõike 1 tähenduses.

31 Neil asjaoludel otsustas Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [esimese direktiivi] artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et kohustus sõlmida mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus hõlmab ka olukordi, kus sõiduk on pandud omaniku otsusel seisma konkreetsel kinnistul väljaspool üldkasutatavaid teid,

võ

seda tuleb tõlgendada nii, et niisugustel asjaoludel ei ole omanik kohustatud sõidukit kindlustama, ilma et see piiraks vastutust, mille võtab […] fond kahju kannatanud isikute ees, eriti sõiduki ebaseadusliku kasutamise korral?

2. Kas [teise direktiivi] artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et […] fondil – kes seetõttu, et tsiviilvastutuskindlustuse lepingut ei olnud, maksis asjakohase hüvitise kolmandale isikule, kes kannatas kahju niisuguse mootorsõiduki põhjustatud liiklusõnnetuse tõttu, mis oli ilma omaniku loata ja teadmata välja viidud eravaldusest, kuhu see oli seisma pandud – on nõue talle üle läinud õiguste alusel sõiduki omaniku vastu, olenemata sellest, kas omanik vastutas liiklusõnnetuse eest või mitte;

   või

   tuleb seda tõlgendada nii, et […] fondile nõude üleminek omaniku vastu oleneb sellest, kas esinevad üheaegselt tsiviilvastutuse eeldused, eriti asjaolust, kas õnnetuse hetkel oli sõiduk omaniku tegeliku kontrolli all?“

32 Euroopa Kohtu kantseleisse 28. augustil 2017 saabunud kirjas taotles Iirimaa Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 16 kolmanda lõigu alusel, et Euroopa Kohus tuleks kokku suurkojana.

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

33 Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub esimese küsimusega sisuliselt selgitada, kas esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine on kohustuslik, kui sõiduk on pandud seisma eramaal üksnes omaniku otsusel, kes ei kavatse seda enam juhtida.

34 See küsimus lähtub eeldusest, et fond on nõudnud dekreetseaduse nr 522/85 artikli 25 alusel Destapado Pão Mole Julianalt tema sõidukiga toimunud õnnetuses kannatanute õigusjärglastele väljamakstud hüvitiste tagasimaksmist põhjendusel, et tema suhtes kehtis kohustus sõlmida selle sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping ning ta ei olnud seda kohustust täitnud. Sellises kontekstis soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas eelmises punktis kirjeldatud olukorras pidi kõnealusel sõidukil selline kindlustuskate olema.

35 Selle täpsustuse järel olgu märgitud, et 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.

36 Esimese direktiivi artikli 3 lõige 1, mis on sõnastatud väga üldiselt, kohustab seega liikmesriike kehtestama oma siseriiklikus õiguskorras sõidukite üldise kindlustuskohustuse (vt selle kohta 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Csonka jt, C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 24).

37 Niisiis peab iga liikmesriik direktiivi artiklis 4 ette nähtud erandeid arvestades tagama, et kõikide nende sõidukite suhtes, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on sõlmitud kindlustusandjaga leping, et kindlustada liidu õigusnormides määratletud ulatuses nimetatud sõidukist tulenev vastutus (vt selle kohta 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Csonka jt, C-409/11, EU:C:2013:512, punkt 28).

38 Mõiste „sõiduk“ on esimese direktiivi artikli 1 punktis 1 määratletud kui „kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid“. See määratlus ei sõltu sellest, kuidas asjaomast sõidukit kasutatakse või võidakse kasutada (4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 38, ja 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 29).

39 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 63–65 märkis, toetab selline määratlus mõiste „sõiduk“ objektiivset käsitust, mis ei sõltu sõiduki omaniku või muu isiku kavatsusest sõidukit tegelikult kasutada.

40 Oluline on ka toonitada, et erinevalt eelkõige kohtuasjadest, milles tehti 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908) ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), kus Euroopa Kohtul tuli seoses sõidukitega, mille suhtes oli sõlmitud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping, täpsustada, missugused kindlustatud sõidukite kasutusjuhud on kaetud sõlmitud kindlustusega, on põhikohtuasjas käsitlemisel eraldi küsimus sellise kindlustuse sõlmimise kohustuse ulatusest ning õiguskindlusega seotud põhjustel tuleb see kindlaks teha eelnevalt, see tähendab enne seda, kui sõiduk võib sattuda liiklusõnnetusse.

41 Asjaolu, et eelmises punktis nimetatud kohtuotsustes otsustas Euroopa Kohus sisuliselt, et vaid sellised kindlustatud sõiduki kasutusjuhud, mis kuuluvad sõiduki liiklusvahendina kasutamise alla ja on seetõttu hõlmatud mõistega „sõiduki kasutamine“ esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 või direktiivi 2009/103 artikli 3 esimese lõigu tähenduses, võivad viia sõiduki põhjustatud kahju kindlustusandjapoolsele hüvitamisele sõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu alusel, ei tähenda ühelgi juhul, et kindlustuskohustuse olemasolu tuleks kindlaks määrata sõltuvalt sõiduki tegelikust liiklusvahendina kasutamisest kindlal ajahetkel.

42 Eeltoodut arvestades tuleb asuda seisukohale, et registreeritud sõiduk, mida ei ole liikluses kasutamisest nõuetekohaselt kõrvaldatud ja mis on sõidukorras, vastab mõistele „sõiduk“ esimese direktiivi artikli 1 punkti 1 tähenduses ning selle sõiduki suhtes ei lõpe direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus pelgalt seetõttu, et sõiduki omanik ei kavatse seda enam juhtida ja on sõiduki pannud seisma eramaal.

43 Sellist tõlgendust ei muuda küsitavaks Saksamaa valitsuse, Iirimaa, Itaalia valitsuse ja Ühendkuningriigi valitsuse argument, et üldise kindlustuskohustuse ulatust ei ole vaja tõlgendada laialt, sest kahju, mis on tekkinud sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas, võib hüvitada teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 ette nähtud organ.

44 Kõnealuse sätte sõnastusest nähtuvalt kohustab see säte liikmesriike asutama organi, kelle ülesanne on maksta vähemalt liidu õigusega ette nähtud kindlustuskohustuse piires hüvitist vara- või isikukahju eest, mille on põhjustanud eelkõige sõiduk, mille puhul ei ole kindlustuskohustus täidetud.

45 Niisuguse organi sekkumine on seega mõeldud viimaseks abinõuks, mis on ette nähtud ainult selles sättes nimetatud juhtudeks, ning see ei ole käsitatav väljaspool neid juhtumeid sõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuskindlustuse tagamise süsteemi rakendamisena (vt selle kohta 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Csonka jt, C-409/11, EU:C:2013:512, punktid 30–32).

46 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 34 märkis, on teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 ette nähtud hüvitusorgani kohustusliku sekkumise ulatus kahju osas, mille on põhjustanud tuvastatud sõiduk, samasuguse ulatusega nagu esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud üldine kindlustuskohustus. Hüvitusorgani kohustuslik sekkumine sellises olukorras ei saa järelikult laieneda juhtudele, kui õnnetuses osalenud sõiduki suhtes ei olnud kindlustuskohustust.

47 Lisaks aitab käesoleva otsuse punktides 38–42 esitatud tõlgendus saavutada mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate direktiivide eesmärki kaitsta sõidukiga põhjustatud õnnetustes kannatanuid, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud (28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punktid 32 ja 33 ning seal viidatud kohtupraktika). Nimelt tagab see tõlgendus, et kannatanud saavad igal juhul hüvitist kas kindlustusandjalt sellekohase sõlmitud lepingu alusel või teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 ette nähtud organilt, kui õnnetuses osalenud sõiduki kindlustamise kohustust ei ole täidetud või kui tegemist on tundmatu sõidukiga.

48 Põhikohtuasjas nähtub Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et Destapado Pão Mole Juliana sõiduki põhiasukoht oli liikmesriigi ehk Portugali territooriumil. Põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal oli sõiduk selles liikmesriigis jätkuvalt registreeritud.

49 Sõiduk oli ka sõidukorras, mis nähtub asjaolust, et Destapado Pão Mole Juliana poeg seda õnnetuse toimumise ajal juhtis.

50 Seetõttu kuulus sõiduk esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustuse alla.

51 Eeltoodud kaalutlustest nähtuvalt ei ole seejuures tähtsust asjaolul, et Destapado Pão Mole Juliana oli enne seda, kui tema poeg sõiduki enda valdusesse võttis, pannud sõiduki seisma eramaale ehk oma hoovi ega kavatsenud seda enam juhtida.

52 Kõiki eelnevaid kaalutlusi arvesse võttes tuleb esimesele küsimusele vastata, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine on kohustuslik, kui sõiduk on jätkuvalt liikmesriigis registreeritud ja on sõidukorras, kuid on pandud seisma eramaal üksnes omaniku otsusel, kes ei kavatse seda enam juhtida.

Teine küsimus

53 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas teise direktiivi artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus siseriiklik õigusakt, mille kohaselt on nimetatud sättes ette nähtud organil regressiõigus isiku vastu, kes oli kohustatud sõlmima mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõiduki suhtes, mis põhjustas kahju, mille organ hüvitas, kuid kes seda lepingut ei sõlminud, ning regressiõigus on ka juhul, kui see isik ei ole tsiviilõiguslikult vastutav õnnetuse eest, mille käigus kahju tekkis.

54 Seoses sellega olgu märgitud, et teise direktiivi artikli 1 lõige 4 jätab liikmesriikidele sõnaselgelt võimaluse pidada organi makstavat hüvitist subsidiaarseks ning annab neile õiguse sätestada nõuete lahendamine organi ja õnnetuse põhjustanud isikute ja muude kindlustusandjate või sotsiaalkindlustusorganite vahel, kes peavad kannatanule sama õnnetuse osas hüvitist maksma (vt selle kohta 4. detsembri 2003. aasta kohtuotsus Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, punkt 32).

55 Liidu seadusandja soovis küll jätta liikmesriikidele õiguse reguleerida teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 ette nähtud hüvitusorgani regressiõigust, eelkõige „õnnetuse põhjustanud isiku või isikute“ vastu, kuid ei ühtlustanud selle organi regressiõigusega seotud eri aspekte, eeskätt teiste isikute kindlaksmääramist, kelle vastu võib regressinõude esitada, mistõttu – nagu komisjongi rõhutas – kohaldatakse neile aspektidele iga liikmesriigi siseriiklikku õigust.

56 Niisiis võib siseriiklik õigusakt sätestada, et kui õnnetuses osalenud sõiduki omanik ei ole täitnud siseriiklikust õigusest tulenevat kohustust see sõiduk kindlustada, nagu käesolevas asjas, võib hüvitusorgan esitada regressinõude peale õnnetuse põhjustanud isiku või isikute ka sõiduki omaniku vastu, sõltumata omaniku tsiviilvastutusest õnnetuse toimumise eest.

57 Kõiki eelnevaid kaalutlusi silmas pidades tuleb teisele küsimusele vastata, et teise direktiivi artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus siseriiklik õigusakt, mille kohaselt on nimetatud sättes ette nähtud organil regressiõigus peale õnnetuse põhjustanud isiku või isikute ka isiku vastu, kes oli kohustatud sõlmima mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõiduki suhtes, mis põhjustas kahju, mille organ hüvitas, kuid kes seda lepingut ei sõlminud, ning regressiõigus on ka juhul, kui see isik ei ole tsiviilõiguslikult vastutav õnnetuse eest, mille käigus kahju tekkis.

Kohtukulud

58 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 (suurkoda) otsustab:

1. **Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ) artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine on kohustuslik, kui sõiduk on jätkuvalt liikmesriigis registreeritud ja on sõidukorras, kuid on pandud seisma eramaal üksnes omaniku otsusel, kes ei kavatse seda enam juhtida.**

2. **Nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ) artikli 1 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus siseriiklik õigusakt, mille kohaselt on nimetatud sättes ette nähtud organil regressiõigus peale õnnetuse põhjustanud isiku või isikute ka isiku vastu, kes oli kohustatud sõlmima mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõiduki suhtes, mis põhjustas kahju, mille organ hüvitas, kuid kes seda lepingut ei sõlminud, ning regressiõigus on ka juhul, kui see isik ei ole tsiviilõiguslikult vastutav õnnetuse eest, mille käigus kahju tekkis.**

Allkirjad