Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
MICHAL BOBEK
esitatud 23. märtsil 2017 [1]

Kohtuasi C-587/15

Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras
versus
Gintaras Dockevičius
Jurgita Dockevičienė

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Leedu kõrgeim kohus))

Eelotsusetaotlus — Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus — Liiklusõnnetus, milles osalenud sõidukite põhiasukohad on eri liikmesriikides — Liikluskindlustuse rahvusliku büroo makstud hüvitise hüvitamine — Regressinõue õnnetuse põhjustanud isikute vastu — Menetluslikud tagatised

I. Sissejuhatus

1. 2006. aasta juulis põrkasid Saksamaal kokku kaks autot: Leedus registreeritud sõiduauto ja Saksamaal registreeritud takso. Avarii eest trahviti mõlemat juhti. Leedu auto oli kindlustamata. Saksa autojuht andis Saksamaa liikluskindluse büroo kohtusse, et saada kahjuhüvitist. Pooled jõudsid siiski lõpuks omavahel kokkuleppele, ilma et Saksamaa kohtud oleksid selles küsimuses lõpliku otsuse teinud. Saksa büroo maksis Saksa autojuhile välja kokkuleppelise summa. Siis korvas Leedu liikluskindlustuse büroo selle summa Saksa büroole. Seejärel püüdis Leedu büroo Leedu kohtutes saada sedasama summat kätte nii Leedus registreeritud auto juhilt kui ka omanikult.

2. Euroopa Kohtule käesolevas asjas esitatud eelotsuse küsimused käsitlevad sisuliselt eespool nimetatud kompromisskokkuleppe õiguslikke tagajärgi ja sellega seotud õigusi, eriti menetlustagatisi, kui selline kompromisskokkulepe pööratakse siseriiklikes kohtutes täitmisele kolmandate isikute vastu. Nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus on märkinud, ei osalenud need isikud Saksamaal kohtumenetluses ega kompromisskokkuleppe läbirääkimisel.

3. Enne kui selle kohta saab hinnangu anda, on vaja siiski käsitleda ühte sissejuhatavat küsimust: Euroopa Kohtu pädevust. Praegune liikluskindlustuse regulatsioon liidus on võrdlemisi keerukas ja koosneb kahest reguleerimisvahendite komplektist: liikluskindlusdirektiividest ja rohelise kaardi süsteemist. Käesolevas asjas näib olevat kohaldatav rohelise kaardi süsteem. See kehtestati sise-eeskirjadega, mida ei koostanud liidu institutsioon, kuid mis avaldati komisjoni otsuse lisas. See viib küsimuseni, kas Euroopa Liidu Kohus on pädev neid sise-eeskirju tõlgendama.

1 — Algkeel: inglise.

II. Kohaldatav õigus

A. Liidu õigus

1. Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“)

4. Harta artiklis 47 on sätestatud õigused tõhusale õiguskaitsevahendile ja õiglasele kohtulikule arutamisele:

„Igaühel, kelle liidu õigusega tagatud õigusi või vabadusi rikutakse, on selles artiklis kehtestatud tingimuste kohaselt õigus tõhusale õiguskaitsevahendile kohtus.

Igaühel on õigus õiglasele ja avalikule asja arutamisele mõistliku aja jooksul sõltumatus ja erapooletus seaduse alusel moodustatud kohtus. […]“

2. Liikluskindlustuse direktiivid

5. Liikluskindlustuse direktiive on kuus, kusjuures kuuendas on kodifitseeritud eelmised viis direktiivi.

6. Esimese direktiivi [2] artiklis 2 oli sätestatud:

„1. Liikmesriigid hoiduvad tsiviilvastutuskindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil.

Liikmesriigid hoiduvad sellise kindlustuse kontrollimisest ka teise liikmesriigi territooriumilt nende territooriumile saabuvate sõidukite puhul, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil. Liikmesriigid võivad siiski teha pistelist kontrolli.

2. Sõidukite suhtes, mille põhiasukoht on liikmesriigi territooriumil, jõustuvad käesoleva direktiivi sätted, välja arvatud artiklid 3 ja 4:

— pärast seda, kui kuus liikluskindlustuse rahvuslikku bürood on sõlminud lepingu, mille tingimuste kohaselt garanteerib iga rahvuslik büroo nõuete lahendamise vastavalt oma siseriiklike sundkindlustust käsitlevate õigusaktide sätetele tema territooriumil toimunud õnnetusjuhtumite puhul, mille on põhjustanud tavaliselt teise liikmesriigi territooriumil asuv kindlustatud või kindlustamata sõiduk;

— alates kuupäevast, mille komisjon fikseerib pärast seda, kui on tihedas koostöös liikmesriikidega kindlaks teinud, et selline leping on sõlmitud;

— kõnealuse lepingu kehtivuse ajaks.“

7. Teise direktiivi [3] artiklis 1 oli sätestatud:

„[…]

2 — Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiv 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).

3 — Nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teine direktiiv 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3).

4. 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.

[…]

5. Kannatanu võib igal juhul pöörduda otse kõnealuse organi poole, kes on pärast seda, kui ta on kannatanult nõutud teabe saanud, kohustatud andma talle põhjendatud vastuse võimaliku hüvitise maksmise kohta.

[…]

7. Iga liikmesriik kohaldab organi poolse hüvitise maksmise suhtes oma õigus- ja haldusnorme, ilma et see piiraks ühtegi teist kannatanule soodsamat tava.“

8. Neljanda direktiivi[4] artikkel 6 kohustas maksma hüvitist isikule, kes kannatas isiku- või varakahju õnnetuses, mis juhtus liikmesriigis, mis ei olnud tema elukohariik. Seal on ette nähtud, et välismaal isikukahju kannatanu võib saada hüvitist hüvitusorganilt oma elukohariigis. Samuti on seal ette nähtud, et hüvitusorgan võib seejärel nõuda selle hüvitise tagasimaksmist kindlustusseltsi poliisi välja andnud üksuse liikmesriigi hüvitusorganilt. Viimati nimetatud hüvitusorganile lähevad siis üle kannatanu õigused õnnetuse põhjustanud isiku või tema kindlustusseltsi vastu. Liikmesriigid on kohustatud tunnustama seda regressiõigust, nagu selle näeb ette iga teine liikmesriik.

9. Direktiiv 2009/103/EÜ (konsolideeritud liikluskindlustusdirektiiv) on kodifitseeriv direktiiv.[5]

3. Komisjoni otsus 2003/564

10. Komisjoni otsuse 2003/564/EÜ[6] lisa sisaldab kõnealuseid sise-eeskirju. Sise-eeskirjade artikkel 3 käsitleb nõuete käsitlemist. Selles on ette nähtud:

„Kui büroole teatatakse sellisest tema pädevusalasse kuuluval territooriumil toimunud õnnetusjuhtumist, milles osaleb teise riigi sõiduk, peab büroo nõuetekohaselt vormistatud nõuet ootamata uurima õnnetusjuhtumi toimumise asjaolusid. Büroo peab võimalikult kiiresti teatama igast sellisest õnnetusjuhtumist kindlustusandjale, kes andis välja rohelise kaardi või sõlmis kindlustuslepingu, või vajaduse korral asjassepuutuvale büroole. Teatamata jätmist ei käsitata siiski veana.

[…]

4 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiv 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ning nõukogu direktiivide 73/239/EMÜ ja 88/357/EMÜ muutmise kohta (EÜT 2000, L 181, lk 65; ELT eriväljaanne 06/03, lk 331).

5 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11). Eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab vastavatele konsolideeritud direktiivi sätetele. Vaidlusalune õnnetus juhtus aga enne konsolideeritud direktiivi vastuvõtmist. Kui käesolev juhtum oleks seotud liikluskindlustusdirektiividega, tuleks seda *ratione temporis* hinnata varem kehtinud liikluskindlustusdirektiivide kohaselt. Niisiis viitab käesolevas ettepanekus eelmiste direktiivide vastavatele sätetele. Tuleb siiski lisada, et nende sätete sisu on sama, kuna konsolideeritud direktiiv on vaid kodifitseerimisakt. Vt nt kohtuotsused, 23.1.2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 24); 26.3.2015, Litaksa (C-556/13, EU:C:2015:202, punkt 4); 15.12.2016, Vieira de Azevedo jt (C-558/15, EU:C:2016:957, punkt 4).

6 — Büroode nõukogu sise-eeskirjad, mis on vastu võetud 30. mail 2002 ja lisatud liitena komisjoni 28. juuli 2003. aasta otsusele 2003/564/EÜ nõukogu direktiivi 72/166/EMÜ rakendamise kohta mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kontrolli osas (ELT 2003, L 192, lk 23; ELT eriväljaanne 06/06, lk 55).

4. Büroo käsitleb kõiki nõudeid täiesti sõltumatult vastavalt õigus- ja haldusnormidele, mida õnnetusjuhtumi toimumiskoha riigis kohaldatakse vastutuse, kannatanutele hüvitise maksmise ja kohustusliku kindlustuse suhtes, tegutsedes rohelise kaardi või kindlustuspoliisi välja andnud kindlustusandja või vajaduse korral asjassepuutuva büroo parimates huvides.

5. Büroo on pädev kõigis küsimustes, mis on seotud õnnetusjuhtumi toimumiskoha riigis kohaldatava seaduse (isegi kui selles viidatakse teises riigis kohaldatavatele õigusnormidele) tõlgendamisega ja nõude rahuldamisega. Kui viimati mainitud sättest ei tulene teisiti, teavitab büroo enne lõpliku otsuse tegemist kindlustusandjat või asjassepuutuvat bürood nende selgesõnalisel nõudmisel.“

11. Artikkel 5 käsitleb asjaomaste büroode vahel tagasimaksmise tingimusi.

12. Artikli 6 kohaselt garanteerib iga liikluskindlustuse rahvuslik büroo selle, et tema liikmed hüvitavad iga summa, mida nõutakse vastavalt artikli 5 sätetele.

B. Leedu õigus

13. Kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse seaduse (Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas) artikli 17 lõikes 4 on sätestatud: „[Leedu Mootorsõidukite Kindlustusandjate] Büroo maksab hüvitist teises Euroopa Liidu liikmesriigis (mille kindlustusandjate büroo on sise-eeskirjadele alla kirjutanud) tekkinud kahju eest vastavalt selle liikmesriigi õigusaktidele, kui kahju põhjustajal, kelle mootorsõiduk asub tavaliselt Leedu Vabariigi territooriumil, ei ole mootorsõidukite kasutamise kohustuslikku tsiviilvastutuskindlustust […] Büroo maksab hüvitist ka muudel, sise-eeskirjadega ette nähtud juhtudel.“

14. Sama seaduse artikli 23 lõikes 5 on sätestatud: „Pärast seda, kui büroo on teise Euroopa Liidu liikmesriigi hüvitusorgani nõutud summa ära maksnud, on tal õigus nõuda selle summa hüvitamist kahju põhjustanud kindlustamata isikult või selle kindlustusandjalt.“

III. Faktilised asjaolud, siseriiklik menetlus ja eelotsuse küsimused

15. Saksamaal toimus 20. juulil 2006 liiklusõnnetus Saksamaal registreeritud autoga, mida juhtis K. Floros, ja Leedus registreeritud autoga, mida juhtis G. Dockevičius (auto omanik oli J. Dockevičienė). Jäi ebaselgeks, kumb neist õnnetuses süüdi oli: K. Floros ja G. Dockevičius said mõlemad Saksamaa võimudelt trahvi, vastavalt 35 ja 60 eurot. Selgus, et õnnetuse juhtumise ajal ei olnud Leedus registreeritud auto kindlustatud.

16. K. Floros nõudis 11. oktoobril 2010 hüvitist oma autole tekitatud kahju eest. Ta esitas nõude Saksa kindlustusbüroole Deutsches Büro Grüne Karte e.V. (edaspidi „büroo A“). See büroo jättis tema nõude siiski rahuldamata.

17. Seepeale esitas K. Floros hagi büroo A vastu Landgericht Frankfurt am Maini (Frankfurdi esimese astme kohus, Saksamaa). Ta nõudis 10 831,77 euro suurust kahjuhüvitist.

18. Nimetatud kohus jättis 27. detsembril 2010 hagi rahuldamata ja tegi K. Florose puudumise tõttu tagaseljaotsuse. Seejärel kinnitas Landgericht Frankfurt am Maini (Frankfurdi esimese astme kohus, Saksamaa) 25. tsiviilkoda 8. augustil 2011 hagi rahuldamata jätmist, kuid teisel alusel: nimelt et õnnetuse faktiliste asjaolude kirjelduses oli puudujääke.

19. K. Floros esitas apellatsioonkaebuse Oberlandesgericht Frankfurt am Maini (Frankfurdi kõrgeim piirkondlik kohus, Saksamaa). Nimetatud kohus asus 31. jaanuari 2012. aasta määruses seisukohale, et esimese astme kohtuotsus sisaldab tõendite puudumisest tingitud vigu ning et kui pooled omavahel kohtuvälisele kokkuleppele ei jõua, on vaja saata asi uuele läbivaatamisele. Ta soovitas pooltel omavahel kokku leppida ja bürool A maksta K. Florosele 4095 eurot. See kohus leidis, et vastasel juhul tuleb pidada kohtuistung koos tunnistajatega.

20. Seda soovitust järgides jõudsid K. Floros ja büroo A omavahel kokkuleppele (edaspidi „kompromisskokkulepe“). K. Florosele maksti 8 352,96 eurot, mis hõlmas kohtu soovitatud summa, millele lisandusid kohtukulud (edaspidi „kokkuleppesumma“).

21. Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (Leedu Vabariigi mootorsõidukite kindlustusandjate büroo, edaspidi „büroo B“ või „hageja“) hüvitas kokkuleppesumma büroole A.

22. Seejärel pöördus büroo B Leedu kohtutesse. Ta nõudis kokkuleppesumma hüvitamist G. Dockevičiuselt ja J. Dockevičienėlt (edaspidi „kostjad“). Nõude õiguslik alus oli Leedu kohustusliku kindlustuse seadus, millega on eelotsusetaotluse sõnul üle võetud direktiiv 2009/103 (edaspidi „konsolideeritud direktiiv“).[7]

23. Marijampolės rajono apylinkės teismas (Marijampolė rajoonikohus, Leedu) rahuldas 5. mail 2014 büroo B hagi (edaspidi „esimese astme kohtuotsus“).

24. Kostjad esitasid selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse. Kauno apygardos teismas (Kaunase piirkonnakohtu tsiviilkolleegium, Leedu) tühistas oma 7. oktoobri 2014. aasta otsusega (edaspidi „teise astme kohtuotsus“) esimese astme kohtuotsuse.

25. Esimese astme kohtuotsust tühistades märkis apellatsioonikohus, et kostjad ei ole kokkuleppesummaga nõustunud. Nad ei ole osalenud büroo A ja büroo B vahelises õigussuhtes. Seetõttu ei saa hageja antud teavet, et büroo A on maksnud K. Florosele hüvitist, pidada tõendiks kahju olemasolu ja summa kohta. Samuti märgiti teise astme kohtuotsuses, et selles suhtes lasub tõendamiskoormis hagejal. Kohus märkis, et sise-eeskirjad kui õiguslik alus hüvitiste maksmiseks liikluskindlustuse rahvuslike büroode vahel reguleerivad ainult nende büroode vahelisi suhteid: need ei reguleeri otseselt suhteid büroode ja kolmandate isikute vahel. Samuti ei ole kohustusliku kindlustuse seaduses ega konsolideeritud direktiivis ette nähtud, et hageja võib asjassepuutuva summa (mille ta büroole A välja maksis) kahju põhjustajalt tagasi saada ilma hinnanguta selle kohta, kas need summad on põhjendatud.

26. Selle teise astme kohtuotsuse peale on esitatud kassatsioonkaebus Lietuvos Aukščiausiasis Teismasesse (Leedu kõrgeim kohus), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus.

27. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et kostjad ei ole Saksamaal peetud kohtumenetluses osalenud ega olnud selle pooled ega osalenud ka läbirääkimistes, mille tulemusel maksti K. Florosele kokkuleppesumma. Büroo A oli ju järjepidevalt seisukohal, et K. Florose nõuet ei saa rahuldada. Peale selle märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et G. Dockevičius ei ole nõus vaidlusaluse liiklusõnnetuse eest vastutama.

28. Neid asjaolusid arvestades on eelotsusetaotluse esitanud kohtul kahtlusi seoses asjaomastel liikluskindlustuse rahvuslikel büroodel lasuvate menetluslike kohustuste ulatusega ja kostjate vastavate õigustega, mis tulenevad konsolideeritud direktiivist, sise-eeskirjadest ja samuti hartast.

7 — Viidatud eespool 5. joonealuses märkuses.

29. Nendel asjaoludel otsustas Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Leedu kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised küsimused:

„1. Kas [konsolideeritud direktiivi] artiklit 2, artikli 10 lõikeid 1 ja 4 ning artikli 24 lõiget 2, sise-eeskirjade artikli 3 lõiget 4, artikli 5 lõikeid 1 ja 4 ning artikli 6 lõikeid 1 ja 10 ning harta artiklit 47 (koos või eraldi, kuid nimetatud sätteid piiramata) tuleb kohtuasjas, kus:

— *ühe riigi kindlustusbüroo (büroo A) maksab hüvitist selles riigis toimunud liiklusõnnetuses kannatanule, kuna kahju põhjustajal, kes on teise liikmesriigi kodanik, ei olnud tsiviilvastutuskindlustust;*

— *hüvitise maksmise tõttu läheb kannatanu nõudeõigus üle büroole A, kes nõuab nõude lahendamisel tekkinud kulude hüvitamist kahju põhjustaja riigi kindlustusbüroolt (büroo B);*

— *büroo B rahuldab büroo A hüvitamisnõude ilma ise asja uurimata või lisateavet nõudmata;*

— *büroo B algatab kohtumenetluse kostjate (kahju põhjustaja ja sõiduki omaniku) vastu nendelt tekkinud kulude väljanõudmiseks,*

— tõlgendada nii, et selle menetluse hageja (büroo B) võib oma nõuet kostjate (kahju põhjustaja ja sõiduki omaniku) vastu põhjendada pelgalt sellega, et ta on hüvitanud büroole A selle kulud ja tal (s.o hagejal) ei ole kohustust veenduda, et kostja või kahju põhjustaja tsiviilvastutust reguleerivad tingimused (tema süü, ebaseaduslik tegevus, põhjuslik seos ja kahjusumma) olid täidetud, ning et kannatanule hüvitise maksmisel kohaldati teise riigi õigust õigesti?

2. Kas [konsolideeritud direktiivi] artikli 24 lõike 1 viienda lõigu punkti c ning sise-eeskirjade artikli 3 lõikeid 1 ja 4 (koos või eraldi, kuid nimetatud sätteid piiramata) tuleb tõlgendada nii, et büroo A peab enne kannatanule hüvitise maksmise kohta lõpliku otsuse tegemist kahju põhjustajale ja sõiduki omanikule (kui need on eri isikud) selgelt ja põhjalikult (k.a keel, milles see teave esitatakse) teatama nõude menetlemise algatamisest ja edenemisest ning andma neile piisavalt aega märkuste tegemiseks või vastuväidete esitamiseks hüvitise maksmise otsuse ja/või hüvitise summa kohta?

3. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav (s.o kostjad (kahju põhjustaja ja sõiduki omanik) võivad hagejalt (büroo B) nõuda tõendeid või esitada vastuväiteid või väljendada kahtlust muu hulgas liiklusõnnetuse asjaolude kohta, kahju põhjustaja vastutust reguleeriva õigusraamistiku kohaldamise kohta, kahjusumma ja selle arvutamise viisi kohta), siis kas [konsolideeritud direktiivi] artiklit 2, artikli 10 lõiget 1 ja artikli 24 lõiget 2 ning sise-eeskirjade artikli 3 lõike 4 teist lõiku (koos või eraldi, kuid nimetatud sätteid piiramata) tuleb tõlgendada nii, et kuigi büroo B ei palunud enne lõpliku otsuse tegemist büroolt A teavet liiklusõnnetuse toimumiskoha riigis kehtivate õigusaktide tõlgendamise ja nõude menetlemise kohta, peab büroo A selle teabe igal juhul esitama büroole B selle nõudmisel koos igasuguse muu teabega, mis on büroo B jaoks vajalik selleks, et määrata kindlaks oma [hüvitamise] nõue kostjate (kahju põhjustaja ja sõiduki omanik) vastu?

4. Kui vastus teisele küsimusele on jaatav (s.o büroo A on kohustatud kahju põhjustajat ja sõiduki omanikku nõude menetlemisest teavitama ning andma neile võimaluse esitada vastuväiteid vastutuse või kahjusumma kohta), siis mis tagajärjed on sellel, kui büroo A oma teavitamiskohustust ei täida:

a) büroo B kohustusele rahuldada büroo A hüvitamisnõue;

b) kahju põhjustaja ja sõiduki omaniku kohustusele hüvitada büroole B selle kulud?

5. Kas sise-eeskirjade artikli 5 lõiget 1 ja artiklit 10 tuleb tõlgendada nii, et büroo A poolt kannatanule hüvitiseks makstud summat tuleb käsitada büroo A enda hüvitamatu riskina (välja arvatud juhul, kui selle riski on võtnud büroo B), mitte samas õnnetuses osalenud teisel isikul lasuva rahalise kohustusena, arvestades eelkõige käesoleva asja asjaolusid, nimelt et:

— *hüvitusorgan (büroo A) lükkas kannatanu hüvitisnõude alguses tagasi;*

— *seepärast esitas kannatanu kahju hüvitamise hagi;*

— *madalama astme kohtud jätsid selle büroo A vastu esitatud hagi rahuldamata põhjendusega, et see on alusetu ja tõendamata;*

— *kannatanu ja büroo A jõudsid kohtuvälisele kokkuleppele alles kõrgema astme kohtus pärast seda, kui kohus märkis, et kui pooled omavahel kokkuleppele ei jõua, saadetakse asi esimese astme kohtusse tagasi algusest peale menetlemiseks;*

— *büroo A põhjendas kohtuvälise kokkuleppe sõlmimist sisuliselt pika kohtumenetlusega kaasnevate kulude kokkuhoidmisega;*

— *käesolevas menetluses ei ole ükski kohus tuvastanud liiklusõnnetuses osalenud kostja vastutust (süüd)?“*

30. Oma kirjalikud seisukohad on esitanud büroo B, Tšehhi ja Itaalia valitsus ning komisjon. Kohtuistungil, mis peeti 14. detsembril 2016, esitasid oma suulised seisukohad Leedu valitsus ja komisjon.

IV. Hinnang

31. Käesolev ettepanek on üles ehitatud järgmiselt: kuna Euroopa Kohtule esitatud küsimustes on viidatud nii konsolideeritud direktiivile kui ka sise-eeskirjadele, käsitlen kõigepealt nende kahe normistiku omavahelist suhet (A osa). Kui siseriiklik kohus ei tuvasta teisiti, kuulub käesolev juhtum sise-eeskirjadega kehtestatud rohelise kaardi süsteemi. Sise-eeskirju ei koostanud liidu institutsioon. Sellepärast uurin, kas Euroopa Kohus on pädev neid tõlgendama (B osa). Seejärel hindan, millised nõuded tulenevad liidu õigusest seoses kostjate menetluslike õigustega (C osa).

A. Paralleelsed süsteemid: roheline kaart ja liikluskindlustusdirektiivid

32. Ajalooliselt pidi reisiv mootorsõidukijuht iga piiri ületamisel tõendama, et tal on kindlustus välisriigis reisimiseks. Samuti tuli sageli sõlmida mootorsõiduki tsiviilvastutuskindlustuse leping kohaliku kindlustusandjaga. [8]

33. Välismaale reisimise ja kindlustamisega seotud raskusi käsitles 17. detsembril 1953 Ühendatud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all sõlmitud leping. [9] Seda lepingut nimetatakse „büroodevaheliseks näidislepinguks“ (edaspidi „1953. aasta leping“). [10]

8 — Merkin, R. ja Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2. trükk, London, Sweet & Maxwell, 2015, lk 26–27, punkt I-26. Vt samuti kohtuotsus, 9.6.1977, Ufficio van Ameyde (90/76, EU:C:1977:101, lk 1094, punkt 8).

9 — Mis järgis ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sisetranspordi komitee maanteetranspordi töörühma 1949. aasta soovitust nr 5, E/ECE/TRANS/145, E/ECE/TRANS/SCI/39, lk 2.

10 — Kohtuotsus, 12.11.1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431, punkt 13).

34. 1953. aasta näidislepinguga kutsuti ellu nn roheliste kaartide süsteem (edaspidi „rohelise kaardi süsteem“).[11] Roheline kaart on rahvusvaheline sertifikaat, mis kinnitab, et sõidukijuhil on tsiviilvastutuskindlustus igasuguste juhtumite vastu, mis võivad „vastuvõtvas riigis“ toimuda. Samuti tõendab see, et vastutusest tekkivad kohustused katab „koduriigi“ kindlustusandja või asjaomane liikluskindlustuse rahvuslik büroo.

35. Hiljem on 1953. aasta lepingut asendatud – viimati sise-eeskirjadega. Praegu osalevad rohelise kaardi süsteemis 48 riigi (sealhulgas kõikide liidu liikmesriikide) liikluskindlustuse rahvuslikud bürood.

36. Sise-eeskirjad võttis vastu ja neid haldab büroode nõukogu (edaspidi „büroode nõukogu“), mis on Belgia õiguse kohaselt asutatud rahvusvaheline mittetulundusühing.

37. Sise-eeskirjad kohustavad asjaomaseid liikluskindlustuse rahvuslikke büroosid (kes on büroode nõukogu liikmed) maksma hüvitist nende territooriumil toiminud õnnetuste eest, mille põhjustasid harilikult teises riigis asuvad sõidukid. Samuti kohustasid sise-eeskirjad bürood, kus niisugused sõidukid on registreeritud, tagama õnnetuse toimumisriigis asuva büroo makstud summade hüvitamise.

38. Rohelise kaardi süsteem oli küll edumeelne, kuid ei lahendanud siiski muid probleeme seoses sõiduki juhtimisega välismaal. Nende hulka kuulusid mootorsõidukite piirikontroll, eri riiklike eeskirjade lahknevused kahju hüvitamise osas ning piiriüleste kohtuvaidlustega seotud keerukused.[12]

39. Liidus on neid aspekte käsitlenud viis direktiivi,[13] mis on nüüd kodifitseeritud ja asendatud konsolideeritud direktiiviga.[14] Liidusisene mootorsõidukite kindlustamise kord oli algusest peale ette nähtud eeskätt isikute vaba liikumist hõlbustava ja seega siseturu toimimist võimendava vahendina.[15]

40. Selle eesmärgi saavutamiseks tugines liit rohelise kaardi süsteemile ja mõnes aspektis laiendas seda. On selge, et mõlemad süsteemid kujunesid teineteisega paralleelselt, teineteise põhjal ja teineteisele viidates.

41. Esimene direktiiv kohustas liikmesriiki kehtestama kohustusliku liikluskindlustuse ja hoiduma tsiviilvastutuskindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil.

42. See liikluskindlustuse kontrolli kaotamine piiridel aga oli tingimuslik ja olenes sellest, kas liikmesriikide asjaomased riiklikud kindlustusbürood on sõlminud lepingu.[16] Vastuseks sellele sõlmiti 16. oktoobril 1972 nn täiendav büroodevaheline leping (edaspidi „1972. aasta leping“).

11 — Vt sise-eeskirjade artikli 2 lõige 11 ja konsolideeritud direktiivi artikli 1 punkt 5.

12 — Merkin, R. ja Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2. trükk, London, Sweet & Maxwell, 2015, lk 27, punkt I-27.

13 — Esimene, teine ja neljas direktiiv (viidatud eespool 2.–4. joonealuses märkuses); ja nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmas direktiiv 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1990, L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249) (edaspidi „kolmas direktiiv“); ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiv 2005/14/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta (ELT 2005, L 149, lk 14) (edaspidi „viies direktiiv“).

14 — Viidatud eespool 5. joonealuses märkuses.

15 — Vt esimese direktiivi põhjendus 1. Kohtuotsused, 9.6.1977, Ufficio van Ameyde (90/76, EU:C:1977:101, lk 1123, punkt 13, ja lk 1124, punkt 18); 12.11.1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431, punkt 9); 17.3.2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, EU:C:2011:158, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika); 26.3.2015, Litaksa (C-556/13, EU:C:2015:202, punktid 24–26).

16 — Esimese direktiivi artiklis 2 oli ette nähtud, et selle lepingu sõlmimine on selle direktiivi normide jõustumise eeltingimus ja kontrollkuupäev. Vt konsolideeritud direktiivi artikkel 2.

43. Samuti märkis komisjon soovituses 73/185, et 1972. aasta leping vastab esimeses direktiivis sätestatud tingimustele. Ta määras kindlaks kuupäeva (1. juuli 1973), millest alates soovitati liikmesriikidel piiril kindlustuse kontrollimisest hoiduda.[17] Sellele soovitusele järgnes otsus 74/166/EMÜ, milles komisjon sätestas esimese direktiivi artikli 2 lõike 2 kohaselt liikmesriikide kohustuse hoiduda piiril kindlustuse kontrollimisest alates 15. maist 1974.[18] See kehtis niisuguste sõidukite suhtes, mille põhiasukoht oli Euroopas teise liikmesriigi territooriumil ja mis kuulusid vastava liikluskindlustuse rahvuslike büroode vahelise lepingu reguleerimisalasse. Asjassepuutuv akt, millele viidati, oli eespool nimetatud lepingu 1973. aasta versioon (edaspidi „1973. aasta leping“).[19]

44. Samamoodi võttis komisjon esimese direktiivi artikli 7 lõike 2 alusel vastu teise otsuse (otsus 74/167), mis kohustas liikmesriike hoiduma samaväärselt kontrollimast sõidukeid, mille põhiasukoht on loetletud kolmandates riikides ja mis sisenevad ühenduse territooriumile (alates 15. maist 1974).[20] Võimalust käsitleda selliseid sõidukeid nii, nagu oleks nende põhiasukoht ühenduses, sai kasutada tingimusel, et on olemas tagatis. Selle tagatise pidid andma kõikide liikmesriikide liikluskindluse rahvuslikud bürood seoses nende territooriumil niisuguste sõidukitega põhjustatud õnnetustest tekkivate nõuete lahendamisega.[21]

45. Peale kohustuse hoiduda piiril kindlustuse kontrollimisest kehtestas esimene direktiiv liikmesriikidele ka kohustuse tagada, et rohelise kaardi süsteemi alusel asutatud liikluskindlustuse rahvuslikud bürood hangivad ja vahetavad üksteisega teavet selle kohta, millisel territooriumil on sõiduki põhiasukoht, ning sõiduki registreerimismärgi ja kindlustuse kohta.[22]

46. Teine, kolmas, neljas ja viies direktiiv ühtlustasid muid liidusiseseid liikluskindlustuse aspekte, mis ei ole käesolevas asjas otseselt olulised.[23]

47. Mis puudutab rohelise kaardi süsteemi ja liikluskindlustusdirektiivide süsteemi omavahelisi seoseid, nähti viiendas direktiivis üksikasjalikult ette liikmesriikide kohustused seada sisse nõuete lahendamise menetlus, mida saab kasutada ka „õnnetuste puhul, millega seotud nõuded võib lahendada […] liikluskindlustuse rahvuslike büroode süsteem“.[24]

48. Lõpuks nähtub seadusandlikust kujunemisloost, et mõningaid viiendasse direktiivi tehtud muudatusi inspireeris büroode nõukogu.[25]

17 — 15. mai 1973. aasta soovitus (EÜT 1973, L 194, lk 13).

18 — Komisjoni 6. veebruari 1974. aasta esimene soovitus 74/166/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1974, L 87, lk 13).

19 — Avaldatud lisas komisjoni 6. veebruari 1974. aasta teisele otsusele 74/167/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1974, L 87, lk 14).

20 — Vt komisjoni teine otsus, millele on viidatud eespool 19. joonealuses märkuses.

21 — Vt nt komisjoni 13. detsembri 1974. aasta kolmas otsus 75/23/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1975, L 6, lk 33); komisjoni 16. mai 1986. aasta viies otsus 86/219/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1986, L 153, lk 53).

22 — Esimese direktiivi artikkel 5 ja konsolideeritud direktiivi artikkel 6. „Büroo“ määratlust vt esimese direktiivi artikli 1 punktist 3 ja konsolideeritud direktiivi artikli 1 punktist 3.

23 — Vastavate liikluskindlustusdirektiivide kokkuvõtlikku kirjeldust vt kohtujuristi ettepanekust, Stix-Hackl, kohtuasi Farrell (C-356/05, EU:C:2006:653, punktid 18–25).

24 — Kolmanda direktiivi muutmine. Vt viienda direktiivi artikkel 4, kolmanda direktiivi artikkel 4e ja konsolideeritud direktiivi artikkel 19.

25 — Vt seoses büroode nõukoguga, mõju hindamise vorm, mis oli lisatud viienda direktiivi eelnõu jaotiseke „Konsulteerimine“ (KOM/2002/ 244 lõplik) (ELT 2002, E 227, lk 387), milles on märgitud, et büroode nõukogu „on väljendanud toetust eelnõu põhisätetele ja nõustunud tegema komisjoniga koostööd, et korralikult lahendada mõned keerulised probleemid, näiteks seoses sõidukitega, millel puudub registreerimismärk või on mittevastav registreerimismärk, või imporditud sõidukite kindlustusega“.

49. Mis puudutab juriidilisi dokumente rohelise kaardi süsteemi väljakujunemise kohta, siis avaldati 1973. aasta leping *Euroopa Liidu Teataja* L-seerias komisjoni otsuse lisana.[26]

50. Sama lahendus võeti tookord vastu ka nn mitmepoolse garantiilepingu suhtes, mis sõlmiti liikluskindlustuse rahvuslike büroode vahel 15. märtsil 1991 Madridis ning milles koondati ja asendati varasemad rohelise kaardi süsteemiga seotud lepingud.[27]

51. See akt omakorda asendati sise-eeskirjadega, mis on käesolevas asjas kohaldatavad.[28] Sise-eeskirjades on samamoodi nagu nendele eelnenud aktides märgitud, et akt on vastu võetud kooskõlas esimese direktiivi põhimõtetega. Sise-eeskirjadel on kolm lisa ning üks nendest on esimene direktiiv. Hilisemas, 2008. aastal sise-eeskirjadesse tehtud muudatuses on märgitud, et selles on arvesse võetud viiendat direktiivi.

52. Viimati nimetatud asjaolu kajastab ehk kõige ilmekamalt, miks on käesolevas jaos üksikasjalikult kirjeldatud mõlema süsteemi arengut ja kooseksisteerimist, seda, mil määral need koos kujunesid. Normitehniliselt meenutab see kõik matrjoškat: komisjoni otsus sisaldab lisa, mis sisaldab sise-eeskirju, mille lisas on veel üks liidu õigusakt, nimelt esimene direktiiv. Üks kiht oleneb teisest.

53. Kokkuvõttes on seega täiesti selge, et nüüd on rohelise kaardi süsteem ja liikluskindlustusdirektiivid liidus omavahel tihedalt põimunud. Rohelise kaardi süsteem oli ajaliselt varasem, sellele järgnesid liikluskindlustusdirektiivid. Liikluskindlustusdirektiivid kehtestati kui „liiduspetsiifiline täiendus“, mis „poogiti“ osaliselt rohelise kaardi süsteemi külge. Sestpeale on mõlemad süsteemid arenenud kõrvuti, kusjuures liit on võtnud rohelise kaardi süsteemist üle mitmeid nõudeid ja tingimusi oma liikmesriikide suhtes.

B. Euroopa Kohtu pädevus sise-eeskirju tõlgendada

54. Leedu valitsus kinnitas kohtuistungil, et põhikohtuasjas vaidluse all olev nõue (mida algul käsitles büroo A), mis anti üle büroole B, kuulub rohelise kaardi süsteemi. Sellest asjaolust, mis jääb eelotsusetaotluse esitanud kohtu kontrollida, tekib siiski küsimus, kas Euroopa Kohus on pädev sise-eeskirju tõlgendama.

55. Kohtuotsustele Demouche[29] ja Fournier[30] viidates väitis komisjon oma kirjalikes seisukohtades ja kohtuistungil, et Euroopa Kohtul ei ole pädevust sise-eeskirju tõlgendada. Komisjon märkis, et ELTL artikli 267 punkti b kohaselt piirdub Euroopa Kohtu pädevus üksnes liidu institutsioonide aktidega. Sise-eeskirjad ei ole liidu institutsiooni akt. Seega ei saa Euroopa Kohus neid tõlgendada.

56. Ma ei nõustu sellega.

57. Sise-eeskirjade staatust liidu õiguskorras võib käsitleda kaheti: 1) vormiliselt või 2) sisulisemalt. Ent olenemata sellest, kumma käsitlusviisi ma valin, jõuan ikkagi ühele ja samale järeldusele: niisuguses asjas nagu käesolev saab Euroopa Kohus sise-eeskirju tõlgendada.

26 — Vt eespool 19. joonealuses märkuses viidatud komisjoni 6. veebruari 1974. aasta teine otsus. Vt samuti komisjoni 16. mai 1986. aasta kuues otsus 86/220/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1986, L 153, lk 54), ning komisjoni 18. mai 1988. aasta üheksas otsus 88/369/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1988, L 181, lk 47).

27 — Vt komisjoni 30. mai 1991. aasta otsus 91/323/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1991, L 177, lk 25).

28 — Viidatud eespool 6. joonealuses märkuses.

29 — Kohtuotsus, 6.10.1987, Demouche jt (152/83, EU:C:1987:421).

30 — Kohtuotsus, 12.11.1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431).

1. Vormiline käsitlusviis

58. Esiteks avaldati sise-eeskirjad otsuse 2003/564[31] lisana. See otsus ise on liidu õiguskorra osa. Üldiselt võib eeldada, et õigusaktide lisadel on samasugune õigusjõud nagu nendel õigusaktidel endil.[32]

59. Teiseks avaldati otsus 2003/564 *Euroopa Liidu Teataja* L-seerias, mis sisaldab siduvaid õigusakte.[33]

60. Kolmandaks seab otsus ise artiklis 1 liikmesriikidele selge kohustuse hoiduda sise-eeskirjade reguleerimisalasse kuuluvate teistest liikmesriikidest või kolmandatest riikidest saabuvate sõidukite kindlustuse kontrollimisest piiril.[34] Samuti on konsolideeritud direktiivis sätestatud liikmesriikide kohustus tagada, et liikluskindlustuse rahvuslikud bürood (mis kuuluvad muidu sise-eeskirjade reguleerimisalasse) vahetavad teatavat teavet. Need kohustused, mille täitmine eeldab sise-eeskirjade aktsepteerimist, on liidu õiguses selgelt rakendatavad.

61. Nende asjaolude koostoimel on minu arvates selged õiguslikud tagajärjed: nimelt välisakti vormiline inkorporeerimine liidu õiguskorda. Sellest tulenevalt on Euroopa Kohus pädev seda akti, mis muutus komisjoni otsuse osaks, tõlgendama.

2. Sisuline käsitlusviis

62. Isegi kui eelistada vormilisele käsitlusele sisulist, ei arva ma, et järeldus oleks teistsugune. Lausa vastupidi: kui vaadata üksikasjalikumalt üldist konteksti ja sise-eeskirjade toimimist liidu õiguses, tuleb minu arvates jällegi järeldada, et sise-eeskirjad on liidu õiguskorra osa.

63. Ehitan oma põhjenduskäigu selles küsimuses üles järgmiselt: a) esiteks paigutan kohtuotsuse Demouche selle õiguslikku konteksti (a). Teiseks käsitlen oma arusaama selle kohtuotsuse ulatusest (b). Kolmandaks kaalun liikluskindlustuse üldist arengut alates kohtuotsusest Demouche (c). Neljandaks vaatan hiljutisemat ja kujunevat kohtupraktikat seoses Euroopa Kohtu pädevusega tõlgendada välisakte (d). Viiendaks peatun põgusalt võimalikul laiemal kohtualluvuse alusel, mille kohaselt on liikluskindlustuse normid kehtestatud, nimelt isikute vabal liikumisel (e).

a) Kohtuotsus Demouche laiemas kontekstis

64. Demouche ei olnud isoleeritud juhtum. Kui vaadata Euroopa Kohtu praktikat enne ja pärast kohtuotsust Demouche, on täiesti selge, et Euroopa Kohtu ja tema kohtujuristide tõlgenduskäigud olid erinevad seoses 1972. aasta lepinguga, mis on sise-eeskirjade eelkäija.

31 — Eespool 6. joonealuses märkuses viidatud komisjoni otsus.

32 — Vt analoogia alusel kohtuotsus, 11.9.2003, Austria *vs.* nõukogu (C-445/00, EU:C:2003:445, punkt 62), kus on märgitud, et „ühinemisakti protokollid ja lisad kujutavad endast esmase õiguse sätteid, mida saab peatada, muuta või kehtetuks tunnistada üksnes aluslepingute muutmiseks ette nähtud menetlust järgides, kui ühinemisaktis endas ei ole sätestatud teisiti“.

33 — Seevastu C-seeria on mõeldud üksnes liitu puudutava teabe, soovituste ja teadete avaldamiseks, vt kohtuotsused, 12.5.2011, Polska Telefonia Cyfrowa (C-410/09, EU:C:2011:294, punkt 35) ja 13.12.2012, Expedia (C-226/11, EU:C:2012:795, punkt 30). Vt samuti kohtujuristi ettepanek, Wathelet, kohtuasi DHL Express (Italy) ja DHL Global Forwarding (Italy) (C-428/14, EU:C:2015:587; 17. joonealune märkus).

34 — Vt eespool 6. joonealuses märkuses viidatud komisjoni otsuse 2003/564/EÜ artikkel 1: „Iga liikmesriik on alates 1. augustist 2003 kohustatud loobuma tsiviilvastutuskindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on mõnes teises liikmesriigis või […] territooriumil […] [,] mille suhtes kehtib 30. mail 2002. aastal Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikide ja teiste assotsieerunud riikide liikluskindlustuse riiklike büroode vahel sõlmitud käesoleva otsuse lisa liiteks olev leping.“

65. Kohtujurist Reischl otsustas oma ettepanekus kohtuasjas Van Ameyde „uurida“ 1972. aasta lepingut, et „määrata kindlaks nende liidu õigusnormide ulatus, mida [see] leping täiendab ja mille tõlgendamine peab olema kooskõlas selle lepingu tõlgendamisega“, kuna viimati nimetatud leping on „teatavas mõttes“ „ühenduse eeskirjade osa“. [35]

66. Kohtujurist Slynn oma ettepanekus kohtuasjas Demouche seda käsitlusviisi täielikult omaks ei võtnud. Muu hulgas väljendas ta mõningaid reservatsioone selle kohta, kas kohtujurist Reischli ettepanekut tuleb mõista nii, et 1972. aasta leping on ühenduse institutsioonide akt. [36]

67. Hiljem täpsustas Euroopa Kohus oma otsuses Fournier enda käsitlusviisi seoses vastava rohelise kaardi süsteemi lepingu tõlgendamisega. [37] Nimetatud kohtuasjas puudutas eelotsuse küsimus esimese direktiivi artikli 1 punktis 4 määratletud mõiste „territoorium, kus on sõiduki põhiasukoht“ tõlgendamist. Huvitaval kombel andis Euroopa Kohus siseriikliku kohtu palutud tõlgenduse, ehkki oli selge, et selle juhtumi faktilised asjaolud kuulusid rohelise kaardi, mitte liikluskindlustusdirektiivide süsteemi. [38] Arvatavasti sellel põhjusel lisas Euroopa Kohus, et 1972. aasta lepingus ja esimeses direktiivis kasutatud mõistetel ei pruugi tingimata olla üks ja sama tähendus ning siseriikliku kohtu ülesanne on anda sellele lepingule „tähendus, mida ta peab asjakohaseks, ilma et ta oleks seotud […] tähendusega, […] mis on omistatud samale mõistele […] [esimeses direktiivis]“. [39]

68. Liidu õiguskorras rohelise kaardi aktide jaoks koha otsimine kumab läbi ka kohtujurist Jacobsi ettepanekust kohtuasjas Fournier. [40] Ta märkis, et Euroopa Kohus ei saanud küll 1972. aasta lepingut tõlgendada, kuid see ei tähendanud, et Euroopa Kohus „ei ole pädev vastama siseriikliku kohtu esitatud küsimusele“. Tõmmates paralleeli kohtuotsusega Dzodzi [41] ja sellega seotud kohtupraktikaga, [42] asus kohtujurist Jacobs seisukohale, et Euroopa Kohtu tõlgenduspädevus peab kehtima, sest 1972. aasta leping, „olemata kaugeltki tavaline eraõiguslik leping, on [esimese direktiiviga] loodud süsteemi oluline osa. See leping mitte üksnes ei olnud direktiiviga silmas peetud, vaid selle sõlmimine oli enamiku direktiivi sätete jõustumise eeltingimus“. [43]

69. Minu arvates annavad Euroopa Kohtu ja kohtujuristi seisukohad kohtuasjas Fournier, nagu ka kohtujuristi seisukoht kohtuasjas Van Ameyde tunnistust sellest, et kunagi ei ole olnud must-valget eristamist selle vahel, kas Euroopa Kohtul on täielik pädevus või ei ole üldse pädevust, milles võib uskuma panna lihtne viide kohtuotsusele Demouche ilma selle kohtuotsuse kontekstita. Esines halli varjundeid. Euroopa Kohus on varem juba tõdenud, et rohelise kaardi süsteem on teiste liidu õiguse aktidega põimunud ja seda ei saa liidu õiguskorras lihtsalt eirata.

70. Seal valitud lahendus aga seisnes „Dzodzi stiilis“ tõlgendusparalleelis liikluskindlustusdirektiivide ja rohelise kaardi süsteemi vahel. See lahendus on küll jätkuvalt võimalik, kuid käesoleva jao järgmistes punktides selgitatud põhjustel arvan, et niisugune käsitlusviis ei teeks au tõelisele ja tollest ajast alates oluliselt edasi arenenud rohelise kaardi süsteemi toimimisele liidus.

35 — Kohtujuristi ettepanek, Reischl, kohtuasi Ufficio van Ameyde (90/76, ei avaldata, EU:C:1977:76, lk 1135). Euroopa Kohus ei võtnud oma otsuses selget seisukohta seoses rohelise kaardi lepingute staatusega liidu õiguses. Ta märkis, et „rohelise kaardi süsteem, mida on ühenduse sätetega tunnustatud ja täiustatud, on mõeldud isikute ja kaupade vaba liikumise hõlbustamiseks, kaitstes samal ajal vara- või isikukahju kannatanute huve“, kohtuotsus, 9.6.1977, Ufficio van Ameyde (90/76, EU:C:1977:101, lk 1124, lk 18).

36 — Kohtujuristi ettepanek, Slynn, Demouche jt (152/83, ei avaldata, EU:C:1987:319, lk 3845).

37 — Kohtuotsus, 12.11.1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431).

38 — Seda on märgitud ka kohtujuristi ettepanekus, Tesauro, kohtuasi Kleinwort Benson (C-346/93, ei avaldata, EU:C:1995:17, punkt 14).

39 — Kohtuotsus, 12.11.1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431, punktid 22 ja 23).

40 — Kohtujuristi ettepanek, Jacobs, kohtuasi Fournier (C-73/89, ei avaldata, EU:C:1992:222, punktid 18 ja 19 leheküljel I-5646).

41 — Kohtuotsus, 18.10.1990, Dzodzi (C-297/88 ja C-197/89, EU:C:1990:360).

42 — Kohtuotsus, 8.11.1990, Gmurzynska-Bscher (C-231/89, EU:C:1990:386).

43 — Kohtujuristi ettepanek, Jacobs, kohtuasi Fournier (C-73/89, ei avaldata, EU:C:1992:222, punkti 19 lõpp).

b) Kohtuotsuse Demouche ulatus

71. Kohtuasjas Demouche esitatud eelotsuse küsimus oli üsna kitsas ja konkreetne: see puudutas 1972. aasta lepingus ette nähtud vahekohtuklauslit, täpsemalt selle lepinguga sellesse klauslisse tehtud muudatust, võrreldes algse, 1953. aasta lepinguga.[44]

72. Teisisõnu puudutas kohtuasi Demouche üksnes rohelise kaardi süsteemi *sisemist* toimimist, nagu see oli tollal ette nähtud, ning liikluskindlustuse rahvuslike büroode kasutatavat vaidluste lahendamise mehhanismi. Selles kohtuasjas ei tekkinud küsimust seoses sise-eeskirjade ja tollase liikluskindlustusdirektiivide süsteemi vastastikuse toimega ega selle korra tagajärgedega kolmandate isikute jaoks.

73. Seevastu käesolevas asjas palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul muu hulgas tuvastada, millised menetluslikud tagatised tuleb anda isikutele, keda peetakse liiklusõnnetuse põhjustajateks ja keda ähvardab teises liikmesriigis regressinõue kahjuhüvitise kättesaamiseks. See nõue on liidu õigusesse sõnaselgelt inkorporeeritud rohelise kaardi süsteemi toimimise tagajärg.

74. Seetõttu ulatuvad käesolevas asjas esitatud küsimused sise-eeskirjade sisemisest ülesehitusest kaugemale. Need on laadilt väga erinevad. Sisuliselt puudutavad need sise-eeskirjade toimimise *väliseid* õiguslikke tagajärgi kolmandate isikute õigustele ja kohustustele. Sellest vaatenurgast olen seisukohal, et käesolev eelotsusetaotlus on kohtuasjas Demouche esitatud küsimusest täiesti erinev.

c) Üldine kontekst ja liikluskindlustuse areng

75. Lisaks sellele, et kohtuasjas Demouche tekkis erinevat laadi küsimus, mille lahendamisel ei pidanud Euroopa Kohus kaaluma rohelise kaardi süsteemi laiemaid mõjusid liidu õiguses, tuleb samuti toonitada, et liikluskindlustuse reguleerimine rohelise kaardi süsteemi ja liikluskindlustusdirektiivide süsteemi kaudu on edasi arenenud pärast seda, kui kohtuasjas Demouche 1987. aastal otsus tehti.

76. Kokkuvõttes põimusid rohelise kaardi süsteem ja liikluskindlustusdirektiivide süsteem omavahel järjest enam nii sisulisel, institutsioonilisel kui ka menetluslikul tasandil.

77. *Sisulist* omavahelist seost olen käesoleva ettepaneku punktides 32–53 juba uurinud. Liikluskindlustuse kontrolli kaotamine piiridel, mis nähti ette esimese direktiiviga, seati sõltuvusse tulevasest 1972. aasta lepingust. Selle kaotamise tingimuseks on jätkuvalt sise-eeskirjade kehtimine.

78. Kahe süsteemi vaheline *institutsiooniline* vastastiktoime ulatub kaugemalegi. Üldiselt maksavad „liikluskindlustuse rahvuslikud bürood“ hüvitist rohelise kaardi süsteemi alusel. Liikluskindlustusdirektiivides on sarnase rolliga üksustele viidatud kui „hüvitusorganitele“. Tegelikkuses aga saab üks ja sama üksus toimida mõlemana, nii liikluskindlustuse rahvusliku büroona kui ka hüvitusorganina.

79. Mõnes liikmesriigis käsitleb nii rohelise kaardi süsteemist kui ka liikluskindlustusdirektiividest tulenevaid nõudeid üks ja sama üksus. Nii on nõude esitajal sisuliselt keerukas eristada, millal tegutseb üks ja sama asutus liikluskindlustusdirektiivide ja millal rohelise kaardi süsteemi alusel, kuna ka riigisisene menetlus on sageli sama. Leedu ise on selle näide. Seevastu Saksamaal on see hüvitise maksmise funktsioon jaotatud kahe eri asutuse vahel.

80. *Menetluslikke* seoseid võib kirjeldada konsolideeritud direktiivi artikli 6 (varasem esimese direktiivi artikkel 5) näite varal. Selle artikli kohaselt on liikmesriigid kohustatud tagama teatava teabe vahetamise liikluskindlustuse rahvuslike büroode vahel, mida reguleerib rohelise kaardi süsteem.

44 — Sise-eeskirjade praegune redaktsioon (artikkel 19) sisaldab jätkuvalt vahekohtuklauslit.

81. Samuti tuleks kummastki süsteemist tulenevaid nõudeid käsitleda ühesuguses korras, nagu nõuab konsolideeritud direktiivi artikkel 19 (varasem kolmanda direktiivi artikkel 4e).[45]

82. Puhtalt kõrvalmärkusena võib lisada, et rohelise kaardi süsteemi ja liikluskindlustusdirektiivide põimitust kajastavad ka büroode nõukogu enda dokumendid, mis on üldsusele kättesaadavad. Nendes on viidatud „rohelise kaardi sambale“ ja „liikluskindlustusdirektiivide sambale“, mis tähendab, nagu võib väita, nende tutvustamist ühe üldskeemi allosadena.

83. Minu arvates nähtub eelnevast, et rohelise kaardi süsteem, mis on küll vormiliselt autonoomne, on liidu süsteemiga nii põimunud, et sisuliselt moodustab ta sellega ühe terviku.[46]

d) Hiljutine kohtupraktika, mis käsitleb Euroopa Kohtu pädevust välisaktide tõlgendamisel

84. Peale liikluskindlustuse süsteemi sisemise arengu on laiema kontekstina asjakohane ka hiljutisem kohtupraktika, mis käsitleb Euroopa Kohtu pädevust vastavalt ELTL artiklile 267. Alates kohtuotsusest Sevince[47] on Euroopa Kohus märkinud, et tema ELTL artiklist 267 tulenev tõlgenduspädevus ei piirdu rangelt võttes liidu institutsioonide, organite või asutuste õigusaktidega. See pädevus laieneb ka aktidele, mis on küll vastu võetud väljaspool liidu institutsioonilist raamistikku, kuid on hiljem muutunud liidu õiguskorra osaks. Niisugust pädevust õigustab ELTL artikli 267 enda eesmärk: tagada kõigi liidu õiguskorra osaks olevate õigusnormide ühetaoline kohaldamine.[48]

85. Hiljuti kinnitas Euroopa Kohus oma otsuses Elliott enda pädevust tõlgendada CENi (mis on eraõiguslik organisatsioon) poolt vastu võetud ühtlustatud standardit, mis oli avaldatud *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias. Euroopa Kohus märkis, et niisugused standardid on liidu õiguse osa, seda enam kui komisjon nõuab selliste standardite järgimist.[49]

86. Kui selline järeldus kehtib tehnilise standardi suhtes, mis on avaldatud *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias pelgalt teatena, tuleb järeldada, et sama peab *a fortiriori* kehtima selle osa kohta komisjoni otsusest, mis on avaldatud *Euroopa Liidu Teataja* L-seerias siduva õigusaktina. Pealegi, nagu eespool juba märgitud, tuleneb sellest otsusest täitmisele pööratavaid kohustusi,[50] mille täitmist komisjon tõenäoliselt nõuab.

87. Seda arusaama toetab ka üks laiem konstitutsiooniline argument. Hiljuti järeldas Euroopa Kohus oma otsuses Ledra Advertising,[51] et kuigi konkreetset akti ei saa pidada liidu institutsiooni aktiks, mille võib ELTL artikli 263 alusel algatatavas menetluses vaidlustada, ei tõkesta see liidu lepinguvälise vastutuse nõudeid ELTL artikli 340 alusel. Analoogia alusel tähendab see, et isegi kui liidu institutsioonid tegutsevad mõnevõrra ebatüüpilises kontekstis ja ebatüüpilisel viisil, ei tähenda see nende täielikku pääsemist kohtulikust kontrollist.

45 — Artikkel 4e lisati kolmandasse direktiivi viienda direktiiviga. Vt viienda direktiivi põhjendus 22. Samamoodi on büroode nõukogu veebisaidil näidatud kujunemislugu, mis ühendab kronoloogiliselt nii rohelise kaardi süsteemi arengu kui ka liidusisese arengu: http://www.cobx.org. Otsinguvahend, mida pakutakse büroode nõukogu veebilehtedel liiklusõnnetustes kannatanutele, annab võimaluse valida ühte või teise süsteemi kuuluvate asutuste vahel.

46 — Väärib lisamist, et Ühendkuningriigi Supreme Court (kõrgeim kohus) on hiljuti võtnud analoogse seisukoha neljanda direktiivi ja sellega ette nähtud hüvitisfondide ja garantiifondide vahelise lepingu vahelise seose suhtes sarnaselt sellega, mis oli esimeses direktiivis märgitud 1972. aasta lepingu kohta. Nimetatud kohus järeldas, et mõlema süsteemi vahelist seost ei tohi käsitleda „ülemäära tehniliselt“ ning selles tuleb näha hoopis „osa järjepidevast skeemist, mida tuleb vaadata ja tõlgendada tervikuna“: kohtuotsus Moreno *vs.* The Motor Insurers' Bureau, [2016] UKSC 52, punkt 33 (Lord Mance).

47 — Euroopa Kohus otsustas, et ta on pädev tõlgendama otsust, mille on võtnud vastu asutus, mis on asutatud rahvusvahelise lepinguga, mille liit on sõlminud ja mille rakendamise eest see asutus vastutab. Kohtuotsused, 20.9.1990, Sevince (C-192/89, EU:C:1990:322, punktid 8–12) ja 21.1.1993, Deutsche Shell (C-188/91, EU:C:1993:24, punktid 17–19).

48 — Kohtuotsused, 20.9.1990, Sevince (C-192/89, EU:C:1990:322, punkt 11) ja 27.10.2016, James Elliott Construction (C-613/14, EU:C:2016:821, punkt 34).

49 — Kohtuotsus, 27.10.2016, James Elliott Construction (C-613/14, EU:C:2016:821, punktid 40, 43 ja 46).

50 — Vt käesoleva ettepaneku punktid 58–61.

51 — Kohtuotsus, 20.9.2016, Ledra Advertising jt *vs.* komisjon ja EKP (C-8/15 P–C-10/15 P, EU:C:2016:701).

88. Sama loogika on minu seisukohast seda enam kohaldatav, kui liidu institutsioon otsustab inkorporeerida algse välisakti liidu õigusesse ja tuletada sellest õiguslikke tagajärgi, seda sisemiselt tegelikult rakendades. Sel juhul ei saa seesama institutsioon hiljem enam silma kinni pigistades märkida, et kuna akti koostas algselt kolmas isik, ei ole tegu selle institutsiooni aktiga. Niisuguste „mustade aukude“ lubamine kohtulikus kontrollis oleks vastuolus visiooniga õigusriigi põhimõttel rajanevast liidust.[52]

e) Isikute vaba liikumist mõjutavad inkorporeeritud normid

89. Lõpuks jääb mainida üks vahest üsna kõrvaline, kuid siiski asjakohane aspekt: sise-eeskirjade ja liikluskindlustusdirektiivide toimimise üldine kontekst ning eesmärk, miks kumbki nimetatud süsteem on liidu õiguskorras sisse seatud.

90. Nagu eespool juba märgitud, on mõlemad süsteemid sisse seatud isikute vaba liikumise teostamise vahendina.[53] Vaba liikumise muud elemendid nagu teenused, näiteks kindlustusteenuste osutamine (nagu on tõdetud neljandas direktiivis ja konsolideeritud direktiivis) muutuvad seega mõlema süsteemiga seotuks.[54]

91. Siinse juhtumi kontekstis on eriti oluline, et liikmesriigi osalemine sise-eeskirjadega loodud rohelise kaardi süsteemis või sellele õiguslikult eelnenud süsteemis mõjutab seega selgelt isikute vabadust liikuda liidus üle riigipiiride.[55]

92. Sellepärast oleks alternatiivne (või täiendav) võimalus läheneda Euroopa Kohtu pädevusele mitte ELTL artikli 267 punkti b, vaid hoopis punkti a kaudu. Kahtlemata kuulub käesoleva kohtuasja ese aluslepingu vaba liikumise normide kohaldamisalasse. Võeti ju liidu teisese õiguse normid liikluskindlustusdirektiivide ja konsolideeritud direktiivi kujul, mis hõlmavad sama materiaalõiguslikku valdkonda kui sise-eeskirjad, ikkagi vastu isikute vaba liikumise laiendamiseks liidu piires.

93. Sellel on kaks tagajärge. Esiteks on mõlema süsteemi omavahelist põimumist arvestades vaja tagada liidu teisese õiguse vastavate osade, nimelt konsolideeritud direktiivi ja sise-eeskirjade järjepidev kohaldamine.[56] Teiseks on samuti oluline tagada, et nende aktide toimimine ei avalda isikute, näiteks õnnetuse põhjustajateks peetavate isikute vabale liikumisele ebasoodsat mõju viisil, mis ei ole kooskõlas esmase õiguse sätetega.

94. See, et käesoleva kohtuasja ese kuulub vaba liikumist käsitleva aluslepingu sätte kohaldamisalasse, mõjutab ka asjaomaste poolte menetluslikke õigusi, mis on ette nähtud eeskätt harta artiklis 47 ja millele siseriiklik kohus on viidanud.

52 — Kohtuotsused, 23.4.1986, Les Verts *vs.* parlament (294/83, EU:C:1986:166, punkt 23); 25.7.2002, Unión de Pequeños Agricultores *vs.* nõukogu (C-50/00 P, EU:C:2002:462, punkt 38); 26.6.2012, Poola *vs.* komisjon (C-335/09 P, EU:C:2012:385, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).

53 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 39.

54 — Vt nt neljanda direktiivi põhjendused 1 ja 2 või konsolideeritud direktiivi põhjendus 2.

55 — Vt nt Kreekat puudutav erand, mis on sätestatud komisjoni 16. mai 1986. aasta neljandas otsuses 86/21/EMÜ, mis käsitleb seda, kuidas kohaldada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1986, L 153, lk 52).

56 — Olgu aluslepingusätete seisukohast nagu käesolevas jaos või horisontaalsest vaatenurgast, mis jõuaks siis tagasi kohtuotsuse Fournier laadse paralleelini kohtuotsusega Dzodzi, millega nõustus kohtujurist Jacobs (vt käesoleva ettepaneku punkt 68 ja 40. joonealune märkus).

95. Harta artikli 51 lõike 1 kohaselt on harta sätted liikmesriikidele ette nähtud üksnes liidu õiguse kohaldamise korral.[57] Järgides komisjoni otsust, millega on sise-eeskirjad liidu õiguskorda inkorporeeritud, rakendavad liikmesriigid liidu õigust artikli 51 lõike 1 tähenduses. Sel põhjusel on hartas sätestatud garantiid samuti kohaldatavad.

f) Järeldus Euroopa Kohtu pädevuse kohta

96. Arvestades kõiki neid nii vormilisi kui ka sisulisi kaalutlusi, teen vahejärelduse, et Euroopa Kohus on pädev komisjoni otsusele lisatud sise-eeskirju tõlgendama.

C. Kolmandate isikute õigused seoses sise-eeskirjade toimimisega

97. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib, kas konsolideeritud direktiiv ja sise-eeskirjad võimaldavad liikluskindlustuse rahvuslikul bürool (käesoleval juhul bürool B) tugineda selliste isikute nagu kostjate vastu esitatavas maksenõudes pelgalt faktile, et büroo B on nõutava summa teisele liikluskindlustuse rahvuslikule büroole (käesoleval juhul büroole A) välja maksnud. Konkreetsemalt soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas büroo B (kui hageja) peab täielikult tõendama oma nõude aluseks olevat vastutust ja sellest tuleneva kahjuhüvitise summat kostja liikmesriigis (esimene küsimus).

98. Samuti küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, millised teavitamiskohustused on bürool A niisuguste isikute ees nagu kostjad ja hageja (teine ja kolmas küsimus). Veel uurib ta, millised tagajärjed on sellise kohustuse täitmata jätmisel (neljas küsimus). Lõpuks küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas summat, mille üks büroo teisele hüvitab, tuleb sise-eeskirjade alusel pidada hüvitamatuks riskiks, mitte rahaliseks kohustuseks (viies küsimus).

99. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimene küsimus on sisuliselt seotud hageja tõendamiskoormisega põhikohtuasjas. See on omakorda seotud küsimusega, millised menetluslikud tagatised on kostjatele võimaldatud. Olen seisukohal, et see küsimus on põhikohtuasjas nõude lahendamisel keskse tähtsusega.

100. Ülejäänud küsimused seevastu on seotud büroode A ja B omavaheliste kohustustega. Ma ei arva, et nendele küsimustele vastamine pakuks tarvilikke suuniseid seoses büroo B ja kostjate vahelises õigussuhtes tekkivate konkreetsete õiguste ja kohustustega, mis on põhikohtuasjas esitatud nõude ese.

101. Nendel põhjustel teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata esimesele eelotsuse küsimusele ning kui Euroopa Kohus järgib sellele küsimusele vastuse andmisel minu soovitust, oleksid ülejäänud eelotsuse küsimused suuresti liigsed.

102. Kõigepealt tuleb korrata, et liikluskindlustusdirektiivid ei ole käesolevas asjas kohaldatavad. Nagu komisjon oma kirjalikes seisukohtades märkis ja Leedu valitsus kohtuistungil kinnitas, käsitleti vaidlusaluse liiklusõnnetusega seotud nõuet rohelise kaardi süsteemi kohaselt. See faktiline asjaolu on eelotsusetaotluse esitanud kohtu kontrollida. Ent vastupidiste tõendite puududes olen seisukohal, et esitatud küsimusele tuleb vastata üksnes sise-eeskirjadest lähtudes.

103. Sise-eeskirjades aga ei ole mainitud menetlustingimusi, mille kohaselt liikluskindlustuse rahvuslik büroo, kellele on üle läinud teise liikluskindlustuse rahvusliku büroo õigused, võib esitada niisuguse nõude nagu põhikohtuasjas. Need puudutavad asjaomaste liikluskindlustuse rahvuslike büroode vahelisi suhteid.

57 — Kohtuotsused, 6.10.2015, Delvigne (C-650/13, EU:C:2015:648, punktid 25–27 ja seal viidatud kohtupraktika); 25.5.2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika) ja 6.10.2016, Paoletti jt (C-218/15, EU:C:2016:748, punktid 13–15 ja seal viidatud kohtupraktika).

104. Niisiis tuleneb sellest, et hageja poolt põhikohtuasjas esitatud regressinõude suguse kahjuhüvitisnõude menetlemist ja sisu reguleerivaid norme reguleerib täielikult selle liikmesriigi siseriiklik õigus, kus see nõue esitati.

105. Ent nagu eespool käesoleva ettepaneku B-osas selgitasin, on sise-eeskirjad komisjoni otsusesse inkorporeeritud. Seega muutusid need liidu õiguskorra osaks. Samuti, kuna need toimivad isikute vaba liikumist laiendava vahendina ja kuuluvad seepärast kindlalt selle vaba liikumise reguleerimisalasse, kohalduvad hartas ette nähtud miinimumstandardid. Kaalun siseriikliku kohtu esimeses küsimuses sisalduvat viidet harta artiklile 47 (õigus tõhusale õiguskaitsevahendile ja õiglasele kohtulikule arutamisele) selles kontekstis.

106. Seetõttu on vaja tagada, et sise-eeskirjade alusel tekkivate nõuete kohtulik täitmine oleks kooskõlas hartaga garanteeritud minimaalsete menetluslike tagatistega. Need tagatised on kohaldatavad mitte ainult liiklusõnnetustes kannatanute, vaid ka nende õnnetuste väidetavate põhjustajate suhtes, kelle vastu esitatakse sellega seoses kahju hüvitamise nõuded. Tasakaalustatud käsitlusviis on eriti oluline niisugustel asjaoludel nagu põhikohtuasjas, kus näib, et vaidlusaluse õnnetuse eest vastutasid mõlemad sõidukijuhid.

107. Kui võrrelda horisontaalselt, siis sisaldavad liikluskindlustusdirektiivid eeskirju – ehkki algelisi –, mis puudutavad hüvitusorgani regressiõigust kannatanule väljaspool tema elukohariiki kahju tekitanud õnnetuse põhjustanud isiku vastu.[58]

108. Ehkki käesolevas asjas ei ole tegu niisuguse stsenaariumiga,[59] on keeruline eeldada, et sellisel juhul rakendatavaid minimaalseid menetluslikke tagatisi ei tule tõlgendada kooskõlas muudes menetlustes, nagu põhikohtuasjas, esitatud regressinõuetega.

109. Arvestades liikluskindlustusdirektiivide ja rohelise kaardi süsteemi põimumist liidus, olen seisukohal, et õnnetusi põhjustanud isikutel peab olema harta artikli 47 kohaselt ühine minimaalne menetluslik kaitse. Kui niisugust kaitset võimaldatakse ühes süsteemis, ei peaks teinegi arenema liidu õiguskorrast isoleerituna.

110. Neid asjaolusid ja kaalutlusi arvestades tuleb hinnata, milline minimaalne kaitse peaks olema nõutav seoses niisuguse regressinõudega nagu põhikohtuasjas?

111. Põhikohtuasjas esitatud nõue näib olevat lepinguvälisel vastutusel põhinev kahju hüvitamise tsiviilnõue. Menetluslike tagatiste mõttes tähendavad harta artikli 47 kohased poolte õigused tõhusale õiguskaitsevahendile ja õiglasele kohtulikule arutamisele sisuliselt seda,[60] et kostjatel peab olema võimalus vaielda vastu väitele vastutuse tekkimise kohta ja nõutava kahjuhüvitise summale. See võimalus tuleb anda kas õnnetuse toimumise liikmesriigis peetavas kohtumenetluses (kui niisugune menetlus on algatatud) või regressinõude esitamise liikmesriigis peetavas kohtumenetluses.

58 — See eeskiri kehtestati neljanda direktiiviga (vt konsolideeritud direktiivi artiklid 20–26).

59 — Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud faktilistest asjaoludest ei nähtu, et K. Florosele tekkis kahju väljaspool tema elukohaliikmesriiki.

60 — Vt selle kohta nt kohtuotsused, 28.2.2013, RX-II (C-334/12, EU:C:2013:134, punktid 41–42), 30.4.2014, P FLSmidth (C-238/12 P, EU:C:2014:284, punkt 112 ja seal viidatud kohtupraktika) ja 25.5.2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, punktid 44–45 ja seal viidatud kohtupraktika).

112. Nende nõuetega oleks vastuolus, kui õnnetuse põhjustajaks peetav isik seisaks silmitsi õnnetuse toimumise liikmesriigis tema osaluseta sõlmitud kompromisskokkuleppe automaatse täitmisele pööramisega. Järeldus on sama olenemata sellest, kas liigitada sellised olukorrad *res inter alios acta* 'ks[61] või käsitleda neid lepingu pooltevahelisuse põhimõtte kaudu.[62] Teisisõnu, kahju hüvitamise regressinõude täitmisele pööramine rohelise kaardi süsteemis ei saa toimida vastastikuse tunnustamise alusel.[63] Kohtutoimikus kajastuvatest faktilistest asjaoludest aga nähtub, et esimese astme kohus kasutas põhikohtuasjas otsust tehes seda käsitlusviisi.

113. Kostjate suguste isikute suhtes põhikohtuasjas rakendatavad menetluslikud tagatised on liikmesriikide kujundada. Ent seda, kui üks kindlustusbüroo pelgalt teatab teises liikmesriigis asuvale teisele büroole, et sise-eeskirjade kohaselt on hüvitis välja makstud, ei saa pidada piisavaks tõendiks vastutuse ega seega ka nõutava kahjuhüvitise summa kohta. Tõendid, millega põhjendatakse liikluskindlustuse rahvusliku büroo regressinõuet isiku vastu, keda peetakse liikmesriigis, kus auto oli registreeritud, liiklusõnnetuse põhjustajaks, peavad *täielikult* vastama selles liikmesriigis tsiviilvastutust reguleerivatele siseriiklikele õigusnormidele.

114. Kokkuvõttes: isegi komisjoni otsusega liidu õiguskorda inkorporeerituna ei loo sise-eeskirjad „vastastikuse tunnustamise" korda. Kuidas täpselt võimalik regressinõue teostatakse, on siseriikliku õiguse küsimus. Harta artikkel 47 aga nõuab, et isik, keda peetakse liiklusõnnetuse põhjustajaks, peab saama kohtus ära kuulatud, kui ta oma vastutusega ei nõustu. See võib toimuda õnnetuse toimumise liikmesriigis või liikmesriigis, kus esitatakse selle isiku vastu regressinõue. Igal juhul ei saa õigus õiglasele kohtulikule arutamisele kuhugi kaduda. See ei saa kukkuda õigussüsteemide vahelistesse lõhedesse.

V. Ettepanek

115. Nendel kaalutlustel teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Lietuvos Aukščiausiasis Teismase (Leedu kõrgeim kohus) esimesele küsimusele järgmiselt:

Büroode nõukogu sise-eeskirju, mis on võetud vastu 30. mai 2002. aasta lepinguga ja liidetud komisjoni 28. juuli 2003. aasta otsusele 2003/564/EÜ nõukogu direktiivi 72/166/EMÜ rakendamise kohta mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kontrolli osas, ei saa tõlgendada nii, et nende kohaselt tuleb ilma õnnetuse toimumise liikmesriigis selle õnnetuse põhjustajaks peetava isiku osaluseta sõlmitud kompromisskokkulepe automaatselt selle isiku vastu täitmisele pöörata liikmesriigis, kus auto oli registreeritud.

Asjaolud liikluskindlustuse rahvusliku büroo regressinõudes isiku vastu, keda peetakse liikmesriigis, kus auto oli registreeritud, liiklusõnnetuse põhjustaks, peavad olema täielikult tõendatud selles liikmesriigis tsiviilvastutust reguleerivate siseriiklike õigusnormide kohaselt, austades sealhulgas Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 47 ette nähtud tagatisi.

61 — *Res inter alios acta aliis neque nocere, neque prodesse potest*. Vt kohtujuristi ettepanek, Ruiz-Jarabo Colomer, kohtuasi Seagon *vs*. Deko Marty Belgium (C-339/07, EU:C:2008:575, punkt 26 ja 12. joonealune märkus).

62 — Vt kohtuotsus, 7.2.2013, Refcomp SpA (C-543/10, EU:C:2013:62, punkt 16), kus viidatakse Prantsuse õigusele. Vt samuti kohtujuristi ettepanek, Mazák, kohtuasi Masdar (C-47/07 P, EU:C:2008:342, punkt 48).

63 — See oleks võrreldav määruse nr 1215/2012 kohase süsteemiga. Nimetatud süsteem eeldab niisuguse kohtuotsuse olemasolu, millega põhimõtteliselt pakutakse rakendatavate menetluslike tagatiste järgimise garantiid. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2012. aasta määrus (EL) nr 1215/2012 kohtualluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades (ELT 2012, L 351, lk 1).