Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

10. juuni 2021 *

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus – Direktiiv 2009/103/EÜ – Artikli 1 punktid 1 ja 2 – Artikli 3 esimene, teine ja viimane lõik – Mõiste „sõiduk“ – Varakahju hüvitamise kohustus – Ulatus – Liiklusõnnetuses osalenud liigendsõiduk, mille osadel on eraldiseisev kohustuslik kindlustuskaitse – Kahju, mille on poolhaagisele põhjustanud sellega õnnetuse ajal ühendatud vedukauto – Liikmesriigi õigusnormide tõlgendamine viisil, millega jäetakse selle kahju hüvitamine vedukauto kohustusliku liikluskindlustuse kaitse alt välja

Kohtuasjas C-923/19,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) 28. novembri 2019. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 17. detsembril 2019, menetluses

Van Ameyde España SA

versus

GES Seguros y Reaseguros SA,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president E. Regan, kohtunikud M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos ja I. Jarukaitis (ettekandja),

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Van Ameyde España SA, esindajad: *procuradora* M. I. Castizo Reyes ja *abogado* V. Muñoz Mundina,

– GES, Seguros y Reaseguros SA, esindajad: *procurador* A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros ja *abogado* J. A. Moreno Martínez de Azcoytia,

– Hispaania valitsus, esindaja: M. J. Ruiz Sánchez,

– Euroopa Komisjon, esindajad: H. Tserepa-Lacombe ja J. Rius,

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

olles 23. veebruari 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11) artikli 3 viimast lõiku koostoimes selle direktiivi artikliga 1.

2 Taotlus on esitatud Van Ameyde España SA (edaspidi „Van Ameyde“) ja GES, Seguros y Reaseguros SA (edaspidi „GES Seguros“) vahelises kohtuvaidluses nõude üle hüvitada liigendsõiduki osalusega liiklusõnnetusse sattunud poolhaagisele põhjustatud varakahju.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiivi 2009/103 põhjendustes 1–3 ja 20 on märgitud:

„(1) Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ (mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) [(EÜT 1972, L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 10)], nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teist direktiivi 84/5/EMÜ (mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) [(EÜT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3)], nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmandat direktiivi 90/232/EMÜ (mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) [(EÜT 1990, L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249)] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiivi 2000/26/EÜ (mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (neljas liikluskindlustuse direktiiv)) [(EÜT 2000, L 181, lk 65; ELT eriväljaanne 06/03, lk 331)] on korduvalt oluliselt muudetud […]. Selguse ja otstarbekuse huvides tuleks kõnealused neli direktiivi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiv 2005/14/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiive [72/166], [84/5], 88/357/EMÜ ja [90/232] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi [2000/26] mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta) [ELT 2005, L 149, lk 14] kodifitseerida.

(2) Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus (liikluskindlustus) on Euroopa kodanike jaoks erilise tähtsusega olenemata sellest, kas nad on kindlustusvõtjad või õnnetuses kannatanud. Liikluskindlustus on oluline ka kindlustusseltsidele, kuna see moodustab olulise osa [Euroopa Liidu] sisesest kahjukindlustustegevusest. Liikluskindlustus mõjutab ka isikute ja sõidukite vaba liikumist. […]

(3) Iga liikmesriik peaks võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused tuleb kindlaks määrata kõnealuste meetmete põhjal.

[…]

(20) Mootorsõidukitega toimunud õnnetustes kannatanutele tuleks tagada samalaadne kohtlemine olenemata sellest, millises [liidu] osas õnnetus toimub.“

4 Direktiivi artiklis 1 on esitatud järgmised määratlused:

„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;

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

[…]“.

5 Direktiivi artiklis 3 „Sõidukite kindlustamise kohustus“ on sätestatud:

„Iga liikmesriik võtab artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.

Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks esimeses lõigus osutatud meetmete põhjal.

[…]

Esimeses lõigus osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.“

6 Sama direktiivi artiklis 5 „Erand sõidukite kindlustamise kohustusest“ on ette nähtud:

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

[…]

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

[…]“.

7 Direktiivi 2009/103 artiklis 12 „Kannatanute erikategooriad“ on sätestatud:

„1. Artiklis 3 osutatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, ilma et see piiraks artikli 13 lõike 1 teise lõigu kohaldamist.

2. Kui kindlustusvõtja, sõidukijuhi või muu tsiviilõiguse kohaselt õnnetuse puhul vastutava isiku vastutus on kaetud artiklis 3 osutatud kindlustusega, ei jäeta tema perekonnaliikmeid sellise sugulussuhte tõttu isikukahju korral kindlustusest välja.

3. Artiklis 3 osutatud kindlustus katab isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kellel on mootorsõiduki osalusega õnnetuse tulemusel õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele.

Käesolev artikkel ei piira tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust.“

Hispaania õigus

8 Kuninga 29. oktoobri 2004. aasta seadusandliku dekreediga 8/2004 (Real Decreto Legislativo 8/2004) heaks kiidetud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust ja liikluskindlustust käsitleva seaduse konsolideeritud tekst (texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) (*BOE* nr 267, 5.11.2004, lk 36662), põhikohtuasjale kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „liikluskindlustuse seadus“), artikli 1 „Tsiviilvastutus“ lõikes 1 on sätestatud:

„Mootorsõiduki juht vastutab sõiduki juhtimisest tuleneva riski alusel isikutele või varale liiklemises tekitatud kahju eest.

[…]

Varale tekitatud kahju korral vastutab juht kolmandate isikute ees juhul, kui tal tekib tsiviilvastutus [tsiviilseadustiku (Código Civil)] artikli 1902 ja järgmiste artiklite, [karistusseadustiku (Código Penal)] artikli 109 ja järgmiste artiklite ning käesoleva seaduse sätete alusel.

[…]

Sõiduki omanik, kes ei juhi sõidukit, vastutab juhi tekitatud isiku- ja varakahju eest, kui omanik on juhiga seotud mõne tsiviilseadustiku artiklis 1903 ja karistusseadustiku artikli 120 lõikes 5 nimetatud suhte kaudu. Asjaomane vastutus lõpeb, kui omanik tõendab, et ta näitas kahju vältimiseks üles heaperemehelikku hoolsust.

[…]“.

9 Liikluskindlustuse seaduse artikli 2 „Kindlustamiskohustus“ lõike 1 esimeses lõigus on sätestatud:

„Iga mootorsõiduki – mille põhiasukoht on Hispaanias – omanik on kohustatud sõlmima ja hoidma iga tema omandis oleva sõiduki kohta jõus kindlustuslepingu, mis katab artiklis 1 nimetatud tsiviilvastutust kohustusliku kindlustuse piires. Siiski on omanik sellest kohustusest vabastatud, kui kindlustuslepingu on sõlminud mis tahes muu huvitatud isik, kes on märkinud, mis alusel ta on selle lepingu sõlminud.“

10 Nimetatud seaduse artikli 5 „Sisuline kohaldamisala ja väljajätmine“ lõikes 2 on täpsustatud:

„Kohustuslik kindlustuskaitse ei kata ka varakahju, mis on tekitatud kindlustatud sõidukile, selles veetavale varale ega varale, mis kuulub kindlustusvõtjale, kindlustatule, omanikule või sõidukijuhile, samuti tema abikaasale või kuni kolmanda astme veresugulastele või hõimlastele.“

11 Kuninga 12. septembri 2008. aasta dekreediga 1507/2008 heaks kiidetud mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse määruse (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor) (*BOE* nr 222, 13.9.2008, lk 37487) (edaspidi „kohustusliku liikluskindlustuse määrus“) artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse ja kindlustuskohustuse seisukohast käsitatakse mootorsõidukina kõiki mootori jõul liikuvaid sõidukeid, mis on sobivad liiklemiseks maismaa pinnal, kaasa arvatud mopeedid, erisõidukid, haagised ja poolhaagised […]. Kindlustuskohustusest on vabastatud haagised, poolhaagised ja järelveokid, mille maksimaalne lubatud mass on kuni 750 kg […]“.

12 Kohustusliku liikluskindlustuse määruse artikli 19 „Kahjude ja kahju põhjustanud isikute paljusus“ lõikes 2 on ette nähtud:

„Kui sama õnnetuse tagajärjel, millesse on sattunud kaks või enam kohustusliku kindlustusega kaetud sõidukit, tekib kolmandale isikule kahju, kannab iga liiklusõnnetuses osalenud sõiduki kindlustusandja seadusjärgsete kohustuste täitmise eest vastutust, võttes arvesse iga õnnetuses osalenud sõiduki vastutust, kui seda on võimalik tuvastada, vastasel juhul kooskõlas kindlustusseltside vahelise kokkuleppega; selle puudumisel panustab iga kindlustusandja proportsionaalselt asjaomase sõiduki võimsusega.

Kui kaks õnnetuses osalenud sõidukit on vedukauto ja sellega ühendatud haagis või poolhaagis või kaks haagist või poolhaagist ja iga sõiduki vastutuse ulatust ei ole võimalik kindlaks määrata, osaleb iga kindlustusandja nende kohustuste täitmises vastavalt kindlustusandjate vahelisele kokkuleppele või selle puudumisel proportsionaalselt iga sõlmitud kindlustuspoliisis märgitud sõiduki aastase riskipreemia summaga.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

13 3. aprillil 2014 juhtus liiklusõnnetus vedukautost (edaspidi „vedukauto“) ja poolhaagisest (edaspidi „poolhaagis“) koosneva liigendsõidukiga, mille käigus sai poolhaagis kahjustada. On tuvastatud, et õnnetuse põhjustas vedukauto juhi hooletus ja poolhaagisele tekitatud kahju on süüks pandav üksnes viimasele.

14 Vedukauto kuulus Portugali äriühingule Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda ning selle suhtes oli kohustusliku liikluskindlustuse leping sõlmitud samuti Portugali äriühinguga Açoreana, keda Hispaanias esindab Van Ameyde. Poolhaagise omanik oli Caixarenting SAU ja see oli liisingu korras välja renditud äriühingule Primafrío SL. Viimane oli nimetatud poolhaagise varakahju kindlustuse lepingu sõlminud kindlustusseltsiga GES Seguros, poolhaagise liikluskindlustuse leping oli sõlmitud kindlustusseltsiga Seguros Bilbao SA, kes ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva vaidluse pool.

15 GES Seguros maksis Primafríole poolhaagisele tekitatud kahju eest hüvitist 34 977,33 eurot ning esitas seejärel 13. märtsil 2015 Juzgado de Primera Instancia nº1 de La Palma del Condadole (La Palma del Condado esimese astme kohus nr 1, Hispaania) hagi, milles palus mõista Van Ameydelt välja hüvitise koos seadusjärgse intressiga. GES Seguros põhjendas oma hagi muu hulgas väitega, et põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal kehtinud õigusnormide kohaselt olid vedukauto ja poolhaagis iseseisvad sõidukid, mis kuulusid eri omanikele ja millel mõlemal oli kohustuslik liikluskindlustus ning seetõttu ei saa poolhaagist käsitada vedukauto koormana ega vedukautoga veetava varana mootorsõiduki kindlustuse seaduse artikli 5 lõike 2 tähenduses. GES Seguros leiab, et järelikult ei olnud selles sättes ette nähtud kohustuslikust liikluskindlustuse kaitse alt väljajätmine kohaldatav. Van Ameyde vaidles hagile vastu.

16 Kuna see hagi jäeti 14. juuli 2016. aasta kohtuotsusega rahuldamata põhjendusel, et poolhaagist tuleb käsitada vedukauto koorma või vedukautoga veetava varana, esitas GES Seguros apellatsioonkaebuse Audiencia Provincial de Huelvale (Huelva provintsikohus, Hispaania), kes 22. detsembri 2016. aasta kohtuotsusega selle rahuldas.

17 Nimetatud kohus leidis, et liikluskindlustuse seaduse artikli 5 lõikes 2 ette nähtud kohustusliku kindlustuskaitse alt väljajätmine seoses kindlustatud sõidukis veetavale varale tekitatud varakahjuga ei ole käesoleval juhul kohaldatav ning seetõttu kattis vedukauto kohustuslik liikluskindlustus poolhaagisele tekitatud kahju. Nimetatud kohtu seisukoha põhjal ei saa poolhaagist pidada vedukauto koormaks eelkõige seetõttu, et asjaomases väljajätmises on viidatud kahjule, mis ei tekkinud mitte kindlustatud sõiduki „abil“ veetavatele varale, vaid selle sõiduki „sees“ veetavale varale.

18 Van Ameyde esitas 22. detsembri 2016. aasta kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse Tribunal Supremole (Hispaania kõrgeim kohus), väites, et osutatud artikli 5 lõike 2 kohaselt on poolhaagisele tekitatud kahju vedukauto kohustusliku liikluskindlustuse kaitse alt välja jäetud. Selles osas väidab Van Ameyde eelkõige, et õnnetuse toimumise ajal moodustasid vedukauto ja poolhaagis „funktsionaalse terviku".

19 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et kuigi vedukauto ja poolhaagis on iseseisvad sõidukid, mille suhtes kehtib eraldi kindlustuskohustus, ei sisalda direktiiv 2009/103 sõnaselget sätet selle kohta, kuidas tuleb vastutus kindlaks määrata kolmandate isikute ees ning teineteise suhtes, kui tegemist on õnnetuses osalenud liigendsõidukiga, mis koosneb kahest sellisest osast. Ta täpsustab siiski, et tema kohtupraktika kohaselt vastutatakse liigendsõiduki eri osade tõttu kolmandatele isikutele tekitatud kahju eest solidaarselt ja et kohustusliku liikluskindlustuse määruse artikli 19 lõige 2 reguleerib vastutuse omavahelist jaotamist. Selles sättes ei ole siiski kindlaks määratud, kuidas peavad liigendsõiduki moodustavate eri sõidukite kindlustusandjad vastutust omavahel jagama juhul, kui – nagu tema menetluses olevas kohtuasjas – ühele neist tekkinud kahju on süüks pandav üksnes teisele. Nimetatud säte ei võimalda seega vastata küsimusele, kas poolhaagisele tekitatud varakahju peab hüvitama vedukauto kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus.

20 Sellega seoses viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus liikluskindlustuse seaduse artikli 5 lõikele 2 ja märgib, et selle sätte vastukäivaid tõlgendusi, mis käesoleval juhul on antud esimeses kohtuastmes ja apellatsiooniastmes, on Audiencias Provinciales'i (provintsikohtud) kohtupraktikas samuti toetatud. Selle vaidluse lahendamiseks küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas nimetatud sätte tõlgendamine nii, et sellega on jäetud vedukauto kohustusliku liikluskindlustuse kaitse alt välja sellisele poolhaagisele tekitatud kahju, mis on vedukautoga ühendatud nimetatud kohtu menetluses oleva kohtuasja asjaoludel, sest asjaomane poolhaagis on samastatav selle vedukauto koorma või sellega veetava varaga, või ka põhjusel, et nimetatud vedukauto ja poolhaagis moodustavad üheainsa sõiduki, mille vastavad kohustuslikud kindlustused katavad üksnes muule kui ühe või teise asjaomase sõiduki omanikuks olevale kolmandale isikule põhjustatud varakahju, välistab varakahju hüvitamise või vähendab hüvitatavat summat direktiivi 2009/103 artikli 3 viimases lõigus koostoimes selle direktiivi artikliga 1 ette nähtud mootorsõidukite kohustusliku kindlustuse poolt.

21 Neil asjaoludel otsustas Tribunal Supremo (kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [direktiivi 2009/103] artikli 3 viimase lõiguga koostoimes selle direktiivi artikliga 1 on vastuolus riigisisese õigusnormi ([liikluskindlustusseaduse] artikli 5 lõige 2) tõlgendamine nii, et [poolhaagisega ühendatud vedukauto] kohustusliku kindlustuse kaitse alt on niisugustel juhtudel nagu põhikohtuasjas jäetud välja poolhaagisele tekitatud kahju, kuna poolhaagist samastatakse [vedukautos] veetava varaga, või seepärast, et varakahju seisukohast moodustab poolhaagis vedukautoga […] üheainsa sõiduki?"

Eelotsuse küsimuse analüüs

22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub oma küsimusega sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2009/103 artikli 3 viimast lõiku koostoimes selle direktiivi artikli 1 punktidega 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus riigisiseste õigusnormide tõlgendamine viisil, millega jäetakse vedukauto kohustusliku liikluskindlustuse kaitse ja seega ka hüvitise maksmise kohustuse alt välja varakahju, mille vedukauto on tekitanud õnnetuse toimumise ajal sellega ühendatud poolhaagisele, sest selle kahju hüvitamisega seoses tuleb kõnealust poolhaagist käsitada vedukautoga veetava varana või nii, et see moodustab vedukautoga üheainsa sõiduki.

23 Kõigepealt olgu märgitud, et nagu direktiivi 2009/103 põhjendusest 1 tuleneb, kodifitseeriti selle direktiiviga varem kehtinud direktiivid, mis puudutavad mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide

õigusaktide ühtlustamist, ilma et neid direktiive oleks oluliselt muudetud. Niisiis on nimetatud varem kehtinud direktiive käsitlev kohtupraktika ülekantav ka direktiivi 2009/103 samaväärsete sätete tõlgendamisele (29. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 35).

24 Direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus on sätestatud, et iga liikmesriik võtab direktiivi artiklit 5 arvestades kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Direktiivi artikli 3 teises lõigus on sätestatud, et kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks artikli 3 esimeses lõigus osutatud meetmete põhjal. Sama direktiivi artikli 3 viimases lõigus on täpsustatud, et esimeses lõigus osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju. Artikli 5 lõikes 2 on muu hulgas ette nähtud, et selles sättes ette nähtud tingimustel võib iga liikmesriik teha erandi artikli 3 sätetest seoses teatavat liiki sõidukitega.

25 Siinkohal olgu esimesena märgitud, et nagu Euroopa Kohus on varem tõdenud, paneb direktiivi 2009/103 artikli 3 esimene lõik, mis on sõnastatud väga üldsõnaliselt, liikmesriikidele kohustuse kehtestada oma riigisiseses õiguskorras sõidukite üldine kindlustuskohustus (4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

26 Niisiis peab iga liikmesriik direktiivi artiklis 5 ette nähtud erandeid arvestades tagama, et „kõikide nende sõidukite“ suhtes, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on sõlmitud kindlustusseltsiga leping, et tagada liidu õigusnormides määratletud ulatuses nendest sõidukitest tulenev tsiviilvastutus (4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika).

27 Mõiste „sõiduk“ on direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 kohaselt määratletud kui „kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagised“.

28 Nende sätete sõnastusest nähtub ühemõtteliselt, et nii vedukauto kui ka haagis või poolhaagis kujutavad igaüks eraldi endast „sõidukit“ selle sätte tähenduses ning seetõttu peab neist igaühe suhtes ning nii, nagu on ette näinud liikmesriik, kelle territooriumil on selle direktiivi artiklis 5 sätestatud erandi tähenduses tema põhiasukoht, olema sõlmitud kindlustusseltsiga leping, et tagada liidu õigusnormides määratletud ulatuses nendest sõidukitest tulenev tsiviilvastutus.

29 Mis puutub küsimusse, kas juhul, kui haagis või poolhaagis on vedukautoga ühendatud, lakkab see olemast „sõiduk“ direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 tähenduses, või kas juhul, kui see on ühendatud, moodustavad vedukauto, haagis või poolhaagis selle sätte tähenduses ühe ja sama sõiduki, mistõttu sellist haagist või poolhaagist ei saa enam sõidukina käsitada, siis tuleb esiteks märkida, et artikli 1 punkti 1 sõnastus ei toeta sellist hüpoteesi. Täpsustusest, et haagised, isegi kui need on „ühendamata“, kuuluvad mõiste „sõiduk“ alla nimetatud artikli 1 punkti 1 tähenduses ning sidesõna „ja“ kasutamine selle mõiste määratluse kahe osa vahel viitavad selgelt asjaolule, et haagised nagu ka poolhaagised moodustavad „sõiduki“ iseseisva kategooria selle sätte tähenduses, mis erineb kategooriast „kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel“, mille määratlemine sõidukina on sõltumatu asjaolust, kas see on asjaomase sätte tähenduses muu sõidukiga ühendatud või ühendamata.

30 Teiseks olgu märgitud, et see, kui haagist või poolhaagist tuleks vedukautoga ühendatud kujul käsitada vedukautoga veetava varana või see moodustab vedukautoga üheainsa sõiduki ja see haagis või poolhaagis ise lakkab olemast „sõiduk“ direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 tähenduses, oleks vastuolus asjaoluga, et selle sätte tähenduses ei sõltu sõiduki mõiste määratlus sellest, kuidas asjaomast sõidukit kasutatakse või võidakse kasutada ja oleks seega vastuolus mõiste „sõiduk“ objektiivse käsitusega (vt selle kohta 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punktid 38 ja 39 ning

seal viidatud kohtupraktika). See oleks vastuolus ka asjaoluga, et liikluskindlustuse sõlmimise kohustuse ulatus peab olema kindlaks määratud varem, see tähendab enne sõiduki võimalikku liiklusõnnetusse sattumist (4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 40).

31 Kui haagis või poolhaagis lakkaks vedukautoga ühendatud kujul olemast direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 tähenduses „sõiduk“, kahjustaks see ka kindlustuskohustuse etteennustatavust, stabiilsust ja jätkuvust, mis on ette nähtud selle direktiivi artikli 3 esimeses lõigus ja mida on õiguskindluse tagamiseks vaja järgida (vt analoogia alusel 29. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punkt 52).

32 Sellest järeldub, et selle sättega ei ole kooskõlas seisukoht, et juhul kui haagis või poolhaagis ühendatakse vedukautoga, on haagis või poolhaagis vedukautoga veetav vara või see moodustab viimasega üheainsa sõiduki, ning see lakkab olemast „sõiduk“ direktiivi 2009/103 artikli 1 punkti 1 tähenduses. Seega, kui haagise või poolhaagise põhiasukoha liikmesriik kasutab talle direktiivi 2009/103 artikliga 5 antud võimalust, kehtib iga haagise või poolhaagise suhtes direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus sätestatud kindlustuskohustus, olenemata sellest, kas see ühendatakse teise sõidukiga või mitte.

33 Käesoleval juhul nähtub Euroopa Kohtu käes olevast toimikust siiski, et kuigi põhikohtuasi on seotud poolhaagise kvalifitseerimisega, kui see on ühendatud vedukautoga, ei ole sellel kvalifitseerimisel mingit seost direktiivi 2009/103 artikli 3 esimeses lõigus ette nähtud kindlustuskohustusega, nagu see kohustus on Hispaania õigusesse üle võetud. Pealegi on selge, et mõlemas põhikohtuasjas kõne all oleva sõiduki suhtes oli sõlmitud kohustuslik liikluskindlustuse leping. Seevastu nähtub toimikust ka see, et põhikohtuasjas kõne all olevate riigisiseste õigusnormide tõlgenduse põhjal antav kvalifikatsioon toob kaasa selle, et kahju, mille on niisugustel asjaoludel nagu põhikohtuasjas kandnud asjaomase poolhaagise omanik või valdaja, ei hüvita poolhaagist õnnetuse toimumise ajal vedanud sõiduki liikluskindlustuse kindlustusandja. See tõlgendus puudutab seega – kui eelotsusetaotluse esitanud kohtu läbiviidava kontrolli tulemusel ei ilmne vastupidist – kahju kannatanud isikute õiguse ulatust saada hüvitist kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel.

34 Järelikult tuleb teisena meelde tuletada, et direktiivi 2009/103 põhjendustest nähtub, et nii direktiivi kui ka sellele eelnenud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate direktiivide eesmärk on ühelt poolt tagada liidu territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine, ning teiselt poolt tagada nende sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutele samasugune kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimus (24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 14. septembri 2017. aasta kohtuotsus Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 35).

35 Direktiiv 2009/103 kohustab seega liikmesriike tagama, et liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega, ning täpsustab eelkõige kahju liigid ja kolmandad isikud, kes peavad olema selle kindlustusega kaetud (24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 14. septembri 2017. aasta kohtuotsus Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 36).

36 Kohustus tagada tsiviilvastutuskindlustuse kindlustuskaitse sõidukitega kolmandatele isikutele tekitatud kahju puhul on lahus sellest, mis ulatuses neile isikutele hüvitatakse tekitatud kahju kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel. Kui esimene neist on tagatud ja määratletud liidu õigusnormidega, reguleerib teist peamiselt liikmesriigi õigus (24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 14. septembri 2017. aasta kohtuotsus Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 46).

37 Nimelt tuleneb direktiivi 2009/103 eesmärgist ning sõnastusest, et nende õigusaktidega ei soovita ühtlustada liikmesriikide tsiviilvastutussüsteeme ja kehtiva liidu õiguse kohaselt on liikmesriikidel õigus liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahjule kohaldatav tsiviilvastutuse süsteem ise kindlaks

määrata (24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 14. septembri 2017. aasta kohtuotsus Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 47).

38 Eeltoodust tulenevalt ja vastavalt direktiivi 2009/103 artikli 1 punktile 2 on liidu kehtiva õiguse kohaselt põhimõtteliselt liikmesriikidel endal vabadus oma tsiviilvastutussüsteemide raames kindlaks määrata just see mootorsõidukiga tekitatud kahju, mis tuleb hüvitada, selle kahju hüvitamise ulatus ja hüvitise saamiseks õigustatud isikud (24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 32, ning 23. jaanuari 2014. aasta kohtuotsus Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 30).

39 Siiski on liikmesriigid kohustatud tagama, et asjaomase liikmesriigi õiguse kohaselt mootorsõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mis on kooskõlas direktiivi 2009/103 sätetega (23. jaanuari 2014. aasta kohtuotsus Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 7. septembri 2017. aasta kohtuotsus Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, punkt 30).

40 Lisaks peavad liikmesriigid kasutama oma pädevust selles valdkonnas liidu õigust järgides ning selle direktiivi soovitavat mõju ei saa piirata riigisisesed sätted, mis käsitlevad liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist (24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 14. septembri 2017. aasta kohtuotsus Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punkt 48).

41 Mis puudutab kohustusliku kindlustuskaitsega mootorsõidukite tekitatud kahjusid, mis tuleb hüvitada riigisisese tsiviilvastutuse alusel, siis tuleb märkida, et kuigi direktiivi 2009/103 artikli 3 teine lõik jätab küll liikmesriikidele vabaduse määrata kindlaks hüvitatava kahju ja kohustusliku kindlustuse tingimused, piirab see direktiiv asjaomast vabadust, kuna selle kohaselt on teatavate kahjude hüvitamine kindlaks määratud minimaalsete piirmäärade ulatuses kohustuslik. Nende kahjude hulgas, mille hüvitamine on kohustuslik, on ka „varakahju“, nagu see on täpsustatud direktiivi 2009/103 artikli 3 viimases lõigus (vt analoogia alusel 24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punktid 34 ja 37).

42 Selleks aga, et anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule käesolevas kohtuasjas tarvilik vastus, ei ole vaja täpsustada direktiivi 2009/103 artikli 3 viimase lõigu tähenduses mõiste „varaline kahju“ ulatust, vaid piisab, kui tuletada meelde, et mis puudutab küsimust, kes võivad varakahju hüvitamist nõuda, siis esiteks tuleneb selle direktiivi artikli 1 punktist 2 ja artikli 3 esimesest lõigust nende koostoimes, et kaitse, mis peab olema tagatud vastavalt sellele direktiivile, laieneb kõikidele isikutele, kellel on tsiviilvastutust käsitleva riigisisese õiguse kohaselt õigus mootorsõidukiga tekitatud kahju hüvitamisele (24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 42).

43 Teiseks, kuigi direktiivi 2009/103 artiklis 12 on määratud kindlaks konkreetsed kannatanute kategooriad ja on nähtud ette, et selle artikli lõigetes 1 ja 2 kindlaks määratud isikukategooriate isikukahju ning lõikes 3 kindlaks määratud isikukategooriate isiku- ja varakahju hüvitamine on kohustuslik, kui viimastel on õigus hüvitisele riigisisese õiguse alusel, ja kuigi direktiivi eesmärk ei ole piirata kaitstud isikute ringi, vaid direktiiv muutis hoopis kohustuslikuks tekitatud kahju hüvitamise nendele isikutele, keda tuleb pidada eriti kaitsetuks (vt selle kohta 24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 43), tuleb siiski tõdeda, et sellistel asjaoludel, nagu on käsitletud põhikohtuasjas, kahjustada saanud haagise omanik või valdaja ei ole hõlmatud kannatanud isikute kategooriaga, kellele kahju põhjustanud sõiduki liikluskindlustuse kindlustusandja peab direktiivi alusel kahju hüvitama.

44 Lisaks vastab tõele, et kui Euroopa Kohus on mitmel korral asunud seisukohale, et mootorsõidukite kohustuslikku liikluskindlustust käsitlevate liidu õiguse normide soovitava toime tagamiseks tuleb neid sätteid tõlgendada nii, et nendega on vastuolus riigisisesed õigusnormid, mis soovitava toime saavutamist takistavad, kuna seetõttu, et nendega on sõnaselgelt välistatud või ebaproportsionaalselt

piiratud kahju kannatanud isiku õigus saada mootorsõidukite kohustusliku liikluskindlustuse alusel hüvitist, seaksid need ohtu liiklusõnnetuses kannatanute kaitse eesmärgi saavutamise, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud (vt selle kohta 14. septembri 2017. aasta kohtuotsus Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punktid 38 ja 49 ning seal viidatud kohtupraktika), siis nii ei ole see põhikohtuasjas käsitletava riigisisese õigusnormi tõlgenduse puhul.

45 Nimelt ei saa põhikohtuasjas käsitletud asjaoludel samastada kahju kannatanud poolhaagise omanikku või valdajat nende isikutega, keda liidu seadusandja peab eriti kaitsetuteks, ega isegi pidada sarnaseks kannatanutega, keda arvestades on liidu õiguse selline tõlgendus õigustatud.

46 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et direktiivi 2009/103 artikli 3 esimest, teist ja viimast lõiku koostoimes selle direktiivi artikli 1 punktidega 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus riigisiseste õigusnormide tõlgendamine viisil, millega jäetakse vedukauto kohustusliku liikluskindlustuse kaitse ja seega ka hüvitise maksmise kohustuse alt välja varakahju, mille vedukauto on tekitanud õnnetuse toimumise ajal sellega ühendatud poolhaagisele.

Kohtukulud

47 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 (viies koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta artikli 3 esimest, teist ja viimast lõiku koostoimes selle direktiivi artikli 1 punktidega 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus riigisiseste õigusnormide tõlgendamine viisil, millega jäetakse vedukauto kohustusliku liikluskindlustuse kaitse ja seega ka hüvitise maksmise kohustuse alt välja varakahju, mille vedukauto on tekitanud õnnetuse toimumise ajal sellega ühendatud poolhaagisele.

Allkirjad