EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

17. märts 2011 *

Kohtuasjas C-484/09,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Tribunal da Relação do Porto (Portugal) 24. novembri 2009. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 30. novembril 2009, menetluses

Manuel Carvalho Ferreira Santos

versus

Companhia Europeia de Seguros SA,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja esimees J. N. Cunha Rodrigues, kohtunikud A. Arabadjiev (ettekandja), A. Rosas, A. Ó Caoimh ja P. Lindh,

* Kohtumenetluse keel: portugali.

kohtujurist: V. Trstenjak,
kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Portugali valitsus, esindaja: L. Inez Fernandes,

– Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze ja J. Möller,

– Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* L. Ventrella,

– Austria valitsus, esindaja: C. Pesendorfer,

– Euroopa Komisjon, esindajad: N. Yerrell ja M. Telles Romão,

kuulanud 7. detsembri 2010. aasta kohtuistungil ära kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 10; edaspidi „esimene direktiiv") artikli 3 lõiget 1, nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3; edaspidi „teine direktiiv") artikli 2 lõiget 1 ja nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249; edaspidi „kolmas direktiiv") artiklit 1.

2 Eelotsusetaotlus on esitatud kohtuvaidluses Manuel Carvalho Ferreira Santose (edaspidi „M. Carvalho") ja Companhia Europeia de Seguros SA (edaspidi „Europeia de Seguros") vahel selle üle, kas viimane peab mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutusest tulenevalt hüvitama M. Carvalhole tekkinud kahju, mis tekkis kokkupõrke tagajärjel tema juhitud sõiduki ja teise sõiduki vahel, mille puhul tsiviilvastutus oli kindlustatud Europeia de Segurose juures.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Esimese direktiivi artikli 3 lõige 1 sätestab:

„Iga liikmesriik võtab […] kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks kõnealuste meetmete põhjal."

4 Teise direktiivi artikli 2 lõige 1 sätestab:

„Iga liikmesriik võtab vajalikud meetmed tagamaks, et kõiki [esimese direktiivi] artikli 3 lõike 1 kohaselt väljaantud kindlustuspoliisis sisalduvaid õigusaktide sätteid või lepingu tingimusi, millega jäetakse kindlustuse alt välja sõidukid, mida kasutavad või juhivad

– isikud, kellel ei ole selleks otseseid või kaudseid volitusi,

või

– isikud, kellel ei ole asjaomase sõiduki juhtimiseks vajalikku juhiluba,

või

– isikud, kes rikuvad asjaomase sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevaid tehnonõudeid, mis on sätestatud õigusaktides,

peetakse [esimese direktiivi] artikli 3 lõike 1 kohaldamisel õigustühisteks, kui tegemist on õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega.

Esimeses taandes nimetatud sätetele või tingimustele võib siiski tugineda isikute puhul, kes sisenesid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult, juhul kui kindlustusandja suudab tõendada, et nad teadsid, et sõiduk oli varastatud.

Liikmesriigid võivad oma territooriumil toimunud õnnetuste puhul loobuda esimese lõike sätete kohaldamisest, kui kannatanu võib kantud kahju eest hüvitist saada sotsiaalkindlustusorganilt."

5 Kolmanda direktiivi artikkel 1 sätestab:

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

vigastuste korral, ilma et see piiraks [teise direktiivi] artikli 2 lõike 1 teise lõigu kohaldamist.

[...]"

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiivi 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 (ELT L 149, lk 14), artikkel 4 „Direktiivi 90/232/EMÜ muudatused" sätestab:

„Direktiivi 90/232/EMÜ muudetakse järgmiselt:

[…]

2. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 1a

[Esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus katab isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kellel on mootorsõiduki osalusega õnnetuse tulemusel õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele. Käesolev artikkel ei piira tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust."

[…]"

7 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT L 263, lk 11) artikkel 12 „Kannatanute erikategooriad" sätestab:

„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.

[…]

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."

Siseriiklik õigus

8 Portugali tsiviilseadustiku artikli 503 lõige 1 sätestab:

„Mootorsõidukit tegelikult juhtiv või seda oma huvides kasutav isik, isegi kui ta teeb seda esindaja vahendusel, vastutab sõidukiga seotud riskidest realiseerumisel tekkinud kahju eest ja seda ka siis, kui sõidukit parajasti ei kasutata."

9 Portugali tsiviilseadustiku artikli 504 lõige 1 sätestab:

„Sõidukite tekitatud kahju korral tekib vastutus kolmandate isikute ning kaassõitjate suhtes."

10 Portugali tsiviilseadustiku artikkel 506 sätestab:

„1. Kui kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekib kahju ühel või mõlemal neist ning kumbki juht ei ole õnnetuses süüdi, siis jagatakse vastutus proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises; kui vaid üks sõiduk on kahju tekitanud ja kumbki juht ei ole süüdi, siis peab kahju hüvitama vaid see isik, kes vastutab kahju tekkimise eest.

2. Kahtluse korral loetakse kummagi sõiduki osa kahju tekkimises ja kummagi juhi süü võrdseks."

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

11 M. Carvalho juhitud mopeed põrkas 5. augustil 2000 kokku Américo Paulo Nogueira Teixeira poolt juhitud sõiduautoga. M. Carvalho, kes sai peaajutrauma, viidi haiglasse ja jäi voodiravile mitmeks kuuks. Sellest ajast peale on ta töövõimetu.

12 Pärast seda õnnetusjuhtumit esitas M. Carvalho hagi Europeia de Segurose vastu, kes on A. P. Nogueira Teixeira kindlustusandja mootorsõidukite kasutamisest tuleneva tsiviilvastutuse osas. Hagis nõudis M. Carvalho 154 456,36 euro suurust hüvitist varalise ja mittevaralise kahju eest, mis tal selle õnnetusjuhtumi tagajärjel tekkis.

13 Eelotsusetaotluse esitanud kohus tõdes, et kumbki juht ei olnud süüdi. Kuna puudus kindlus selles, milline oli kummagi õnnetusjuhtumis osalenud sõiduki osa kahju tekkimises, tuleb selle kohtu sõnul kohaldada Portugali tsiviilseadustiku artikli 506 lõiget 2, mille kohaselt on kummagi juhi tsiviilvastutus 50 protsenti.

14 Selle kohtu sõnul on kahju põhjustanud sõiduki juhi vastutus piiratud proportsionaalselt kannatanu sõiduki osaga kõnealuse kahju tekkimises. Sellise vastutuse piirangu tõttu tuleb proportsionaalselt piirata hüvitist, mida kannatanule peab maksma Europeia de Seguros mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel.

15 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates ei välista see, et kannatanud juht on osalenud kahju tekkimises, tema lugemist kannatanuks esimese direktiivi artikli 1 punkti 2 tähenduses. Seega tuleb seoses kehavigastustega kannatanud juhi kasuks kohaldada liiklusõnnetustes kannatanute kaitse põhimõtet, mille Euroopa Kohus nägi ette 30. juuni 2005. aasta kohtuotsuses C-537/03: Candolin jt (EKL 2005, lk I-5745).

16 Seda põhimõtet kohaldades otsustas Euroopa Kohus, et siseriiklikud õigusnormid, mille alusel võib vähendada või piirata liiklusõnnetuses kannatanute hüvitist, kui nad ise on osalenud neile tekkinud kahju põhjustamisel, on vastuolus liidu õigusega, sest need jätavad kasuliku mõjuta esimese direktiivi artikli 3 lõike 1, teise direktiivi artikli 2 lõike 1 ja kolmanda direktiivi artikli 1.

17 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib eelkõige, et kuigi tsiviilvastutuse valdkond on liikmesriikide pädevuses, on Euroopa Kohus täpsustanud, et liikmesriigid peavad seda pädevust teostama järgides liidu õigust, mis võimaldab vaid erandjuhtudel ja juhtumipõhisest hindamisest lähtudes vähendada hüvitist, mida kannatanule tuleb maksta kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel.

18 Selle Euroopa Kohtu praktika põhjal on eelotsusetaotluse esitanud kohtul kahtlus, kas põhikohtuasjas kohaldatavad tsiviilvastutuse põhimõtted on kooskõlas eespool mainitud liidu õiguse sätetega.

19 Neil asjaoludel otsustas Tribunal da Relação do Porto menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas ühenduse õigusega ja täpsemalt [esimese direktiivi] artikli 3 lõikega 1, [teise direktiivi] artikli 2 lõikega 1 ja [kolmanda direktiivi] artikliga 1 (nagu neid on tõlgendanud Euroopa Kohus) on vastuolus see, kui sõidukite kokkupõrke korral – mille tagajärjel üks juht (kannatanu, kes hüvitist taotleb) sai kehavigastusi ja tal tekkis varaline kahju ja mille tekkimises ei saa kummalegi juhile süülist vastutust omistada – nähakse ette võimalus suurema ohu allikaga kaasnevat vastutust jagada (tsiviilkoodeksi artikli 506 lõiked 1 ja 2), mis otseselt mõjutab hüvitise summat, mis tuleb välja maksta kannatanule kehavigastustest tingitud varalise ja mittevaralise kahju eest, kuivõrd selle hüvitise summa vähendamine on ette nähtud võrdelises osas?"

Eelotsuse küsimus

20 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada saada, kas esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 2 lõiget 1 ja kolmanda direktiivi artiklit 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus siseriiklikud õigusnormid, mille alusel kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekkinud kahju korral, kui sõidukijuhtidele ei saa omistada süülist vastutust, jagatakse vastutus kahju eest proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises, ja mis viimases küsimuses kahtluse korral määravad osa kahju tekkimises võrdsena.

21 Portugali valitsus täpsustab, et kannatanu õigus hüvitisele on Portugali tsiviilseadustiku artiklite 483 ja 499 alusel otseselt ja proportsionaalselt seotud seadustiku artikli 506 alusel tuvastatava tsiviilvastutuse osaga.

22 Saksamaa, Itaalia ja Austria valitsus väidavad, et esimese ja teise direktiivi eesmärgist ja sõnastusest nähtub, et nende õigusaktide eesmärk ei ole liikmesriikide tsiviilvastutuse süsteemide ühtlustamine. Liidu seadusandja eesmärk on olnud kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ulatuse, mitte aga nende sõidukitega toimunud õnnetusjuhtumi korral kohalduva tsiviilvastutuse reglementeerimine.

23 Nende liikmesriikide arvates tuleneb sellest, et siseriiklikus õiguses kehtestatud, kahju tekitamise eest vastutuse omistamise kriteeriumide kooskõla liidu õigusega ei kuulu esimese ja teise direktiivi reguleerimisalasse. Nende direktiivide kohaldamine eeldab, et hüvitamisele kuuluva kahju suuruse määramine on juba lahendatud tsiviilvastutust reguleerivate sätete abil.

24 Sellega seoses on kohane meenutada, et esimese ja teise direktiivi preambulis rõhutatakse, et nende direktiividega soovitakse ühelt poolt kindlustada liidu territooriumil põhiasukohta omavate mootorsõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine, ning teiselt poolt tagada nende sõidukite poolt põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanutele samasugune kohtlemine, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetusjuhtum toimus (28. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-129/94: Ruiz Bernáldez, EKL 1996, lk I-1829, punkt 13, ja 14. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-348/98: Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, EKL 2000, lk I-6711, punkt 24).

25 Nagu nähtub direktiivi põhjendusest 8, kehtestab esimene direktiiv sellel eesmärgil süsteemi, mis põhineb eeldusel, et liidu territooriumil põhiasukohta omavad sõidukid on kindlustatud. Esimese direktiivi artikli 3 lõige 1 näeb seega ette, et iga liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega (eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, punkt 25).

26 Selle artikli esialgse sõnastuse kohaselt jäi liikmesriikidele siiski kohustus määratleda nii kaetud vastutuse ulatus kui ka kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse tingimused. Selleks et vastavalt teise direktiivi põhjenduse 3 kohaselt vähendada eri liikmesriikide õigusaktides olevaid märkimisväärseid erinevusi kõnealuse kindlustuskaitse kohustuse ulatuses, näeb selle direktiivi artikkel 1 tsiviilvastutuse osas ette, et kindlustus peab kohustuslikult katma nii varakahju kui ka isikukahju kindlaksmääratud summade ulatuses ning kolmanda direktiivi artikkel 1 laiendab seda kohustust nii, et kohustuslik kindlustuskaitse katab vastutuse kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral (eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, punkt 26).

27 Esimese direktiivi artikli 3 lõige 1, mida täpsustavad ja täiendavad teine ja kolmas direktiiv, kohustab seega liikmesriike tagama, et liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega ja täpsustab eelkõige kahju liigid ja kolmandad isikud, mis peavad olema selle kindlustusega kaetud (eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, punkt 27).

28 Euroopa Kohus on juba teinud otsuse selle kohta, millised tagajärjed on sellel kohustusel kindlustatud isiku tsiviilvastutusest tulenevalt kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel kahju hüvitamisele kolmandast isikust kannatanule.

29 Kannatanu kaitse eesmärgil otsustas Euroopa Kohus, et esimese direktiivi artikli 3 lõikega 1 on vastuolus see, kui mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kindlustusandja võib kindlustatud sõiduki poolt põhjustatud õnnetuses kannatanud kolmandatele isikutele hüvitise maksmisest keeldumisel tugineda õigusaktide sätetele või lepingutingimustele (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsused Ruiz Bernáldez, punkt 20, ja Candolin jt, punkt 18).

30 Euroopa Kohus on samuti leidnud, et teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimene lõik vaid kordab seda kohustust seoses õigusaktide sätete või lepingutingimustega, mis jätavad mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse kindlustuskaitse alt välja kahju, mis on tekkinud kolmandale isikule selle tõttu, et kindlustatud sõidukit on juhtinud isik, kellel puudub juhtimiseks volitus, isik, kellel puudub juhiluba või isik, kes rikub sõiduki seisukorda ja turvalisust käsitlevaid õigusaktides sätestatud tehnonõudeid (eespool viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez, punkt 21, ja Candolin jt, punkt 19).

31 Tuleb siiski meenutada, et kohustus tagada tsiviilvastutuskindlustuse kindlustuskaitse sõidukitega kolmandate isikutele tekitatud kahju puhul seisab lahus sellest, mis ulatuses neile isikutele hüvitatakse tekitatud kahju kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel. Esimene neist tagatakse ja määratletakse liidu õigusnormidega, teist reguleerib peamiselt aga siseriiklik õigus (vt selle kohta 19. aprilli 2007. aasta otsus kohtuasjas C-356/05: Farrell, EKL 2007, lk I-3067, punkt 32).

32 Selles küsimuses on Euroopa Kohus varem otsustanud, et esimese, teise ja kolmanda direktiivi eesmärgist ning samuti direktiivide sõnastusest tuleneb, et nende õigusaktidega ei soovita ühtlustada liikmesriikide tsiviilvastutussüsteeme ja et kehtiva liidu õiguse kohaselt on liikmesriikidel õigus liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahjule kohaldatav tsiviilvastutuse süsteem ise kindlaks määrata (eespool viidatud kohtuotsused Candolin jt, punkt 24, ja Farrell, punkt 33).

33 Nimelt nähtub esimese direktiivi artikli 3 lõike 1 sõnastusest, et liidu seadusandja soov ei ole määratleda kohustusliku kindlustusega kaetava mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuse – süülise vastutuse või riskivastutuse – liiki.

34 Siiski lasub liikmesriikidel kohustus tagada, et siseriikliku õiguse alusel kohaldatav tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mille tingimused vastavad kolme eespool mainitud direktiivi nõuetele (vt eespool viidatud kohtuotsus Farrell, punkt 33).

35 Mis lisaks puutub tsiviilvastutust reguleerivasse õigusesse, siis on Euroopa Kohus samuti leidnud, et liikmesriigid peavad kasutama oma pädevust, järgides ühenduse õigust, eelkõige esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 2 lõiget 1 ja kolmanda direktiivi artiklit 1 (eespool viidatud kohtuotsused Candolin jt, punkt 27, ja Farrell, punkt 34).

36 Nimetatud sätete kasulikku mõju ei saa piirata siseriiklikud tsiviilvastutust reguleerivad sätted, mis käsitlevad liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist (eespool viidatud kohtuotsused Candolin jt, punkt 28, ja Farrell, punkt 34).

37 Selline olukord tekiks siiski siis, kui niisuguse vastutuse tagajärjel, mis kannatanul on talle tekkinud kahju osas ja mis sõltub hinnangust, mis on antud siseriiklike tsiviilvastutust reguleerivate sätete alusel kannatanu osale kahju tekkimises, oleks automaatselt välistatud või ebaproportsionaalselt piiratud tema õigus saada kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel hüvitist kahju eest, mille tekkimise eest kindlustusvõtja vastutab.

38 Selle kohta on Euroopa Kohus varem otsustanud, et üldiste ja abstraktsete kriteeriumide põhjal määratletud siseriiklikud õigusnormid ei saa võtta kaassõitjalt õigust saada hüvitist kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel või piirata seda õigust ebaproportsionaalselt, lähtudes üksnes tema enese vastutusest kahju tekkimisel. Tegelikult võib kannatanu hüvitist juhtumipõhise hindamise põhjal ja liidu õigust järgides vähendada vaid erandlike asjaolude korral (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Candolin jt, punkt 30, ja Farrell 35).

39 Käesoleval juhul on põhikohtuasjas tegemist tsiviilvastutusest tulenevalt sellise kahju hüvitamisega, mis sõiduki juhil tekkis tema sõiduki ja teise sõiduki kokkupõrke tagajärjel, milles kumbki juht süüdi ei olnud. Erinevalt asjaoludest, mis olid aluseks eespool viidatud kohtuotsustes Candolin jt ning Farrell, tuleneb juhile tekkinud kahju hüvitise vähendamine mitte tsiviilvastutuse kindlustuskaitse piirangust, vaid kindlustusvõtja tsiviilvastutuse piirangust siseriikliku tsiviilvastutuse süsteemi alusel.

40 Nimelt näeb Portugali tsiviilseadustiku artikli 506 lõige 1 ette, et kui kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekib kahju ning kumbki juht ei ole õnnetusjuhtumis süüdi, siis jagatakse vastutus proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises.

Nimetatud artikli lõike 2 kohaselt loetakse kahtluse korral kummagi sõiduki osa kahju tekkimises võrdseks.

41 Teisisõnu näeb põhikohtuasjas kohaldatav siseriiklik õigus kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekkinud kahju puhul siis, kui kumbki juht ei ole õnnetusjuhtumis süüdi, ette tsiviilvastutuse jagamise.

42 Nagu Portugali valitsus märkis, tuleneb kokkupõrke tagajärjel tekkinud kahju eest kummalgi juhil lasuva tsiviilvastutuse alusel neile makstava hüvitise suurus sellest vastutuse jagamisest.

43 Erinevalt eespool viidatud kohtuotsuste Candolin jt ning Farrell õiguslikust kontekstist ei välista Portugali tsiviilseadustiku artikkel 506 automaatselt kannatanu, käesoleval juhul teise sõidukiga kokkupõrke tagajärjel kehavigastusi saanud sõidukijuhi õigust saada hüvitist kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel ning see säte ei piira ka seda õigust ebaproportsionaalselt. See säte näeb üksnes ette, et tsiviilvastutus jagatakse proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises, mis mõjutab omakorda hüvitise summat.

44 Seega tuleb tõdeda, et see säte ei mõjuta liidu õiguses ette nähtud tagatist, et siseriikliku õiguse alusel kohaldatav tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega, mis on vastavuses eespool nimetatud kolme direktiivi sätetega.

45 Seda järeldust toetab muu hulgas direktiiviga 2005/14 kolmandasse direktiivi lisatud artikkel 1a, milles on jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele tekitatud isiku- ja varakahju osas viide siseriiklikule tsiviilõigusele. Kuna see säte näeb ette nimetatud kahju hüvitamise kohustusliku mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse alusel niivõrd, kuivõrd kannatanutel on õigus hüvitisele siseriikliku õiguse alusel, ei saa olla teisiti ka sõidukijuhi puhul, kuna viimane on nii teise sõiduki osavõtul toimunud õnnetusjuhtumi tagajärjel talle tekkinud kehavigastuste all kannatanu kui ka nende tekkimise eest vastutav isik. Pealegi nähtub direktiivi 2009/103 artiklist 12, et erikategooriasse kuuluvale kannatanule ja eelkõige mootori jõuta liiklejale ning kaassõitjale tekkinud kahju kindlustuskaitse kohustusliku kindlustuse alusel ei mõjuta tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust.

46 Eespool toodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1, teise direktiivi artikli 2 lõiget 1 ja kolmanda direktiivi artiklit 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus siseriiklik õigusnorm, mille alusel kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekkinud kahju korral siis, kui sõidukijuhtidele ei saa omistada süülist vastutust, jagatakse vastutus selle kahju eest proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises, ja mis määrab, et viimases küsimuses kahtluse korral loetakse kummagi sõiduki osa kahju tekkimises võrdseks.

Kohtukulud

47 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik

kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 3 lõiget 1, nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 2 lõiget 1 ja nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmanda direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artiklit 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus siseriiklik õigusnorm, mille alusel kahe sõiduki kokkupõrke tagajärjel tekkinud kahju korral siis, kui sõidukijuhtidele ei saa omistada süülist vastutust, jagatakse vastutus selle kahju eest proportsionaalselt kummagi sõiduki osale kahju tekkimises, ja mis määrab, et viimases küsimuses kahtluse korral loetakse kummagi sõiduki osa kahju tekkimises võrdseks.

Allkirjad