Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

20. mai 2021 *

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus – Direktiiv 2009/103/EÜ – Artikkel 3 – Varakahju katmise kohustus – Ulatus – Liikmesriigi õigusnormid, mis kohustavad katma õnnetusse sattunud sõiduki pukseerimiskuludest üksnes selle osa, mis kanti selle liikmesriigi territooriumil, ja parkimiskuludest üksnes selle osa, mille tingis kriminaaluurimine või mõni muu põhjus

Kohtuasjas C-707/19,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Łódź-Śródmieście rajoonikohus Łódźis, Poola) 2. septembri 2019. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 23. septembril 2019, menetluses

K. S.

versus

A. B.,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

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

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– A. B., esindaja: *radca prawny* M. Samocik,

– Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

– Läti valitsus, esindajad: V. Soņeca ja K. Pommere, hiljem K. Pommere,

– Austria valitsus, esindajad: J. Schmoll ja M. Winkler-Unger,

– Euroopa Komisjon, esindajad: H. Tserepa-Lacombe ja B. Sasinowska,

* Kohtumenetluse keel: poola.

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

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) artiklit 3.

2 Taotlus on esitatud K. Si ja A. B. vahelises kohtuvaidluses Lätis toimunud liiklusõnnetuse tagajärjel kahjustatud sõiduki ja poolhaagise Lätis parkimise ja Poolasse pukseerimisega seotud kulude hüvitamise üle.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiivi 2009/103 põhjendustes 2 ja 20 on märgitud:

„(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 [liidu]sisesest kahjukindlustustegevusest. Liikluskindlustus mõjutab ka isikute ja sõidukite vaba liikumist. Seega peaks liikluskindlustuse siseturu tugevdamine ja konsolideerimine olema [liidu] tegevuse põhieesmärgiks finantsteenuste valdkonnas.

[…]

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

4 Direktiivi artikkel 1 „Mõisted“ on sõnastatud järgmiselt:

„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 Nimetatud 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.

Iga liikmesriik võtab vastavad meetmed tagamaks, et kindlustusleping katab ka:

a) teistes liikmesriikides kehtivate õigusaktide kohaselt kogu kahju, mis kõnealuste riikide territooriumidel tekitatakse;

[…]

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

Läti õigus

6 7. aprilli 2004. aasta mootorsõidukiomanike kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse seaduse (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, *Latvijas Vēstnesis*, 2004, nr 65) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „Läti kohustusliku liikluskindlustuse seadus“) artikkel 28 näeb ette:

„Sõiduki või selle allesjäänud osade evakueerimisega seotud kulud on kulud, mis kantakse sõiduki või selle allesjäänud osade evakueerimisel liiklusõnnetuse toimumiskohast kas omaniku või vastutava kasutaja elukohta, kes juhtis sõidukit liiklusõnnetuse ajal, või remondikohta Läti Vabariigi territooriumil. Kui seoses uurimisega kriminaalmenetluses või muul põhjusel on vaja sõidukit või selle allesjäänud osi hoida parkimisplatsil, siis loetakse kahjude hulka ka sõiduki või selle allesjäänud osade parklasse viimise kulud ja tasu parkimisteenuse eest.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

7 30. oktoobril 2014 juhtus K. linnas (Läti) liiklusõnnetus, mille käigus sai kahjustada K. Sile kuuluv ja Poolas registreeritud sõiduk ning selle poolhaagis. Sõiduk ja poolhaagis toimetati tekitatud kahju tõttu parklasse seisma ja seejärel pukseeriti need Poolasse.

8 Lätis parkimise kulu oli 6020 Poola zlotti (PLN) (ligikaudu 1292 eurot) ja Poolasse pukseerimise kulu 32 860 zlotti (ligikaudu 7054 eurot).

9 Pärast seda, kui K. S. oli esitanud kahju hüvitamise nõude, maksis kindlustusselts A. B., kus õnnetuse põhjustaja tsiviilvastutus oli kindlustatud, talle 4492,44 zlotti (ligikaudu 964 eurot) hüvitist pukseerimiskulude eest Lätis. Seevastu keeldus A. B. tasumast mis tahes hüvitist kulude eest, mis tekkisid seoses Lätis parkimise ja väljaspool Läti territooriumi pukseerimisega.

10 K. S. esitas 23. jaanuaril 2017 eelotsusetaotluse esitanud kohtule – Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzile (Łódź-Śródmieście rajoonikohus Łódzis, Poola) hagi nõudega mõista A. B-lt tema kasuks koos viivisega välja 28 527,56 zlotti (ligikaudu 6124 eurot) pukseerimiskulude eest väljaspool Läti territooriumi ja 6020 zlotti (ligikaudu 1292 eurot) parkimiskulude eest Lätis.

11 A. B. väitis enda kaitseks, et kohaldatava Läti õiguse alusel on ta kohustatud hüvitama üksnes Läti territooriumil tekkinud pukseerimiskulud ja parkimiskulud, mis on seotud kriminaalmenetluse või mõne muu menetlusega.

12 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib kõigepealt, et vastavalt 4. mail 1971 Haagis sõlmitud konventsioonile liiklusõnnetuste suhtes kohaldatava õiguse kohta kohaldatakse tema menetluses oleva vaidluse suhtes selle riigi õigust, mille territooriumil õnnetus juhtus, see tähendab Läti õigust.

13 Kuna aga Läti kohustusliku liikluskindlustuse seaduse artikkel 28 ei näe ette kohustust katta kahjustatud sõiduki pukseerimiskulusid, kui pukseerimine toimub väljaspool Läti territooriumi, ega liikumatuks muutunud sõiduki parkimiskulusid, kui seda ei õigusta kriminaaluurimine ega muu põhjus, siis soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, milline ulatus on direktiivi 2009/103 artiklil 3, mis paneb liikmesriikidele üldise kohustuse tagada, et sõidukite kasutamisel on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega.

14 Ta märgib, et see artikkel 3 ei täpsusta kohustusliku kindlustuse ulatust, mille iga liikmesriik peab sõidukite kasutamise tsiviilvastutuse osas ette nägema, kuivõrd selle sätte teises lõigus on üksnes täpsustatud, et kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks „esimeses lõigus osutatud meetmete“ põhjal, arvestades, et nimetatud lõigus on ette nähtud iga liikmesriigi kohustus võtta „kõik vastavad meetmed“.

15 Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on seega tekkinud küsimus, kas väljendit „kõik vastavad meetmed“ tuleb tõlgendada nii, et iga liikmesriik peab kohustusliku kindlustusega ette nägema kogu kahju katmise.

16 Ta rõhutab sellega seoses, et selle väljendi ulatus näib talle poolakeelses versioonis vähem piirav kui inglise ja prantsuse keeles. Igal juhul pooldavad Poola kohtupraktika ja õigusteooria sõiduki tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas kahju täieliku hüvitamise põhimõtet.

17 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et direktiivi 2009/103 artikli 3 neljanda lõigu kohaselt katab sõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus kohustuslikult nii vara- kui ka isikukahju. Tema hinnangul ei ole aga mingit kahtlust, et sellised pukseerimis- ja parkimiskulud, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kujutavad endast õnnetusest tingitud varakahju. Seega on põhjusliku seose tingimus tema arvates kahtlemata täidetud ja tema menetluses oleva vaidluse lahendus sõltub üksnes Läti kohustusliku liikluskindlustuse seaduse tõlgendamisest.

18 Ent selle seaduse artikli 28 sõnasõnaline tõlgendus võib olla vastuolus direktiivi 2009/103 artikli 3 eesmärgiga, sest see võib viia olukorrani, kus tsiviilvastutuskindlustus ei kata liiklusõnnetusega tekitatud varakahju.

19 Nimelt võib muus liikmesriigis kui Lätis asuv isik, kes saab viimati nimetatud liikmesriigis liiklusõnnetuses kannatada, jääda ilma õigusest hüvitisele varakahju eest, mis seisneb tema kahjustatud sõiduki tema päritoluriiki pukseerimise kuludes ja kuludes, mis on seotud vajadusega seda sõidukit Läti territooriumil parkida kuni selle parandusse viimiseks pukseerimiseni.

20 Neil asjaoludel otsustas Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Łódź-Śródmieście rajoonikohus Łódźis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [direktiivi 2009/103] artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et „kõigi vastavate meetmete“ raames peab iga liikmesriik tagama, et tsiviilvastutuskindlustust pakkuvate kindlustusseltside vastutus kataks kahjude hüvitamise kogu ulatuses, sealhulgas kahjujuhtumi tagajärjed, nagu kahjustatud sõiduki kodumaale pukseerimise vajadus ja sõidukite vajaliku parkimise kulud?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas liikmesriigid võivad oma seadustes seda vastutust mingil viisil piirata?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

21 Nende kahe küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2009/103 artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus riigisisene õigusnorm, mille kohaselt katab mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus

kahju, mis seisneb kahjustatud sõiduki pukseerimise ja sunnitud parkimisega kaasnenud kuludes, kohustuslikult üksnes niivõrd, kuivõrd pukseerimine toimub selles liikmesriigis ja parkimine on vajalik kriminaalmenetluses tehtava uurimise või mõne muu põhjuse tõttu, ning juhul, kui vastus on jaatav, siis kas seda artiklit tuleb tõlgendada nii, et liikmesriik võib seda vastutust mingil viisil piirata.

22 Siinkohal tuleb meeles pidada, et direktiivi 2009/103 artikli 3 esimene lõik näeb ette, et iga liikmesriik võtab kõik vastavad meetmed tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Lisaks on selle artikli 3 teises lõigus täpsustatud, et kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks esimeses lõigus osutatud meetmete põhjal, ning selle viimases lõigus on sätestatud, et esimeses lõigus osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.

23 Kohustus katta tsiviilvastutuskindlustuse kaitsega kahju, mis on mootorsõidukitega tekitatud kolmandatele isikutele, on eraldiseisev sellest, mis ulatuses hüvitatakse tekitatud kahju kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel. Nimelt kui esimene neist on määratletud ja tagatud liidu õigusnormidega, siis teist reguleerib peamiselt riigisisene õigus (23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).

24 Seega ei ole liidu õigusnormide eesmärk ühtlustada liikmesriikide tsiviilvastutussüsteeme ja liikmesriigid võivad põhimõtteliselt vabalt kindlaks määrata liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahjudele kohaldatava tsiviilvastutuse korra (vt selle kohta 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

25 Eeltoodust tulenevalt on kehtiva liidu 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 (vt selle kohta 24. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punkt 32).

26 Liikmesriigid peavad kasutama oma pädevust selles valdkonnas siiski liidu õigust järgides ning riigisisesed sätted, mis käsitlevad sõidukite kasutamise tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist, ei saa võtta liidu õigusnormidelt nende soovitavat toimet (vt selle kohta 23. oktoober 2012. aasta kohtuotsus Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

27 Ühtlasi tuleb meeles pidada, et direktiivi 2009/103 eesmärk on tagada mootorsõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitse-eesmärk, mida liidu seadusandja on pidevalt taotlenud ja tugevdanud (vt selle kohta 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 47), ja et selle direktiivi põhjendustest 2 ja 20 nähtub samuti, et mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus „mõjutab […] isikute ja sõidukite vaba liikumist“. Euroopa Kohus on selle kohta nimelt täpsustanud, et nende liidu õigusnormide eesmärk, mis reguleerivad sõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja mille hulka kuulub ka direktiiv 2009/103, on esiteks tagada liidu territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite ja nendes viibivate isikute vaba liikumine ning teiseks tagada nende sõidukitega põhjustatud õnnetustes kannatanutele samaväärne kohtlemine, olenemata sellest, kus liidu territooriumil õnnetus on toimunud (vt selle kohta 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656,punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 20. juuni 2019. aasta kohtuotsus Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotluse esitanud kohtu selgitustest, et kuigi Läti kohustusliku liikluskindlustuse seaduse artikkel 28 näeb ette tsiviilvastutuskindlustuse andja kohustuse katta kahjustatud sõiduki või selle allesjäänud osade pukseerimise kulud õnnetuse toimumiskohast kuni sõiduki omaniku või selle volitatud kasutaja elukohani, kes juhtis sõidukit liiklusõnnetuse ajal, või kuni selle sõiduki parandamise kohani, kehtib see kohustus siiski ainult juhul, kui asjaomane pukseerimine

toimub Läti territooriumil. Lisaks, kuigi see artikkel kohustab tsiviilvastutuskindlustuse andjat hüvitama kahjustatud sõiduki parkimiskulud, on see üksnes tingimusel, et need on vajalikud „seoses uurimisega kriminaalmenetluses või muul põhjusel“.

29 Esiteks, mis puudutab pukseerimiskulusid, siis tuleb tõdeda, et sellised liikmesriigi õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas, võivad viia olukorrani, kus isik, kelle sõiduk, mille põhiasukoht on teises liikmesriigis, saab kahjustada õnnetuses, mis toimus esimese liikmesriigi territooriumil, ja mille suhtes rakendatakse selles esimeses liikmesriigis põhiasukohta omava sõiduki kasutamise tsiviilvastutust, saab sellelt tsiviilvastutuskindlustuse andjalt üksnes osa sellest varakahju hüvitisest, mis on ette nähtud esimese liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate sõidukitega tekitatud kahjude puhul.

30 Kuna sellised õigusnormid näevad ette üksnes asjaomase liikmesriigi territooriumil kantud pukseerimiskulude katmise, siis tuleneb sellest, et K. Si olukorras oleva isiku puhul jäävad need pukseerimiskulud vähemalt osaliselt kindlustuskaitse alt välja, kui sõiduk pukseeritakse liikmesriiki, kus ta elab, ja parandatakse seal. Seevastu analoogilise õnnetuse korral, milles kannatanu on isik, kelle elukoht on õnnetuse toimumiskoha liikmesriigis, hüvitab kindlustusandja sellele isikule kõik sõiduki pukseerimiskulud kuni tema elukohani või selles liikmesriigis asuva remonditöökojani.

31 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb aga, et riigisisene säte, mis kehtestab erisuse residentsuse kriteeriumi alusel, võib olla kahjuliku toimega teiste liikmesriikide kodanike suhtes, kuna mitteresidendid on sagedamini teise riigi kodanikud (vt analoogia alusel 6. veebruari 2014. aasta kohtuotsus Navileme ja Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, punkt 14 ja seal viidatud kohtupraktika).

32 Seega tuleb tõdeda, et sellised õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas, diskrimineerivad kannatanuid nende elukoha liikmesriigi alusel.

33 Kuigi on tõsi, et direktiivi 2009/103 artikli 3 esimene lõik ei näe osas, milles see säte viitab „kõigile vastavatele meetmetele“, ette seda, et iga liikmesriik peaks tagama, et kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas katavad kindlustusseltsid kogu kahju, siis ei saa mootorsõidukite tekitatud kahju kohustusliku kindlustuse piiramist siiski õigustada üksnes kannatanu elukoha liikmesriigiga. Asjaolu, et kannatanu elukoht on muus liikmesriigis kui see, kus õnnetus toimus, ei saa iseenesest õigustada erinevat kohtlemist seoses kahju katmisega kindlustusandja poolt, arvestades selle direktiiviga taotletavaid kaitse-eesmärke, mida on mainitud käesoleva kohtuotsuse punktis 27.

34 See tõdemus ei mõjuta siiski iga liikmesriigi õigust piirata pukseerimiskulude hüvitamist, ilma tema territooriumi puudutavaid kriteeriume kohaldamata, eelkõige juhul, kui tehnilised võimalused remonttöödeks on kättesaadavad märkimisväärselt lähemal kui koht, kuhu soovitakse pukseerida, ja kui teise liikmesriiki pukseerimise kulud on ebaproportsionaalsed.

35 Teiseks, mis puudutab parkimiskulusid, siis Euroopa Kohtu käsutuses olevast toimikust ei nähtu, et põhikohtuasjas kõne all olevad riigisisesed õigusnormid, mis näevad ette nende parkimiskulude katmise, mis oli vaja kanda seoses „uurimisega kriminaalmenetluses või muul põhjusel“, eristaksid isikuid, kelle elukoht on Lätis, ja isikuid, kelle elukoht on teises liikmesriigis. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on siiski kontrollida, kas põhikohtuasjas kõne all olevad asjaolud kujutavad endast olukorda, kus sõidukit oli „vaja“ parkida „muul põhjusel“, ja kas tegelikult ei esine selles osas mingit erinevat kohtlemist kahjustatud sõiduki omaniku või valdaja elukoha alusel.

36 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimustele vastata, et direktiivi 2009/103 artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et:

– sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnorm, mille kohaselt katab mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus kahju, mis seisneb kahjustatud sõiduki pukseerimise kuludes, kohustuslikult üksnes niivõrd, kuivõrd pukseerimine toimub selles liikmesriigis. See tõdemus ei mõjuta asjaomase liikmesriigi õigust piirata pukseerimiskulude hüvitamist, ilma tema territooriumi puudutavaid kriteeriume kohaldamata, ja

– sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnorm, mille kohaselt katab see kindlustus kahju, mis seisneb kahjustatud sõiduki parkimise kuludes, kohustuslikult üksnes juhul, kui parkimine oli vajalik seoses uurimisega kriminaalmenetluses või muul põhjusel, tingimusel et seda kindlustuskaitse piirangut kohaldatakse nii, et kahjustatud sõiduki omanikku või valdajat ei koheldaks erinevalt nende elukoha liikmesriigi alusel.

Kohtukulud

37 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva 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 artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et:

– **sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnorm, mille kohaselt katab mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus kahju, mis seisneb kahjustatud sõiduki pukseerimise kuludes, kohustuslikult üksnes niivõrd, kuivõrd pukseerimine toimub selles liikmesriigis. See tõdemus ei mõjuta asjaomase liikmesriigi õigust piirata pukseerimiskulude hüvitamist, ilma tema territooriumi puudutavaid kriteeriume kohaldamata, ja**

– **sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnorm, mille kohaselt katab see kindlustus kahju, mis seisneb kahjustatud sõiduki parkimise kuludes, kohustuslikult üksnes juhul, kui parkimine oli vajalik seoses uurimisega kriminaalmenetluses või muul põhjusel, tingimusel et seda kindlustuskaitse piirangut kohaldatakse nii, et kahjustatud sõiduki omanikku või valdajat ei koheldaks erinevalt nende elukoha liikmesriigi alusel.**

Allkirjad