Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
MICHAL BOBEK
esitatud 8. detsembril 2020 [1]

Kohtuasi C–383/19

Powiat Ostrowski
versus
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny z siedzibą w Warszawie

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus, Poola))

(Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Direktiiv 2009/103/EÜ – Mootorsõiduki tsiviilvastutuskindlustus – Artikli 3 lõige 1 – Kohustus sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping seoses mootorsõidukite kasutamisega – Sõiduk, mis on sõidukõlbmatu selle tehnilise seisundi tõttu – Ülesannete jaotus ELTL artikli 267 alusel – Liidu õiguse tõlgendamine ja kohaldamine)

I. Sissejuhatus

1. Millal *algab* ja millal *lõpeb* kohustus sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta artikli 3 alusel? [2]

2. Kohtuotsuses Juliana märkis Euroopa Kohus, et „sõiduk, mis on registreeritud, ja mida ei ole liikluses kasutamisest seega nõuetekohaselt kõrvaldatud, *ja* mis on sõidukorras, vastab mõistele „sõiduk“ [direktiivi 72/166] artikli 1 punkti 1 tähenduses ning selle sõiduki suhtes *järelikult* ei lõpe direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus“. [3]

3. Seistes silmitsi faktilise stsenaariumiga, milles mootorsõidukit ei olnud ametlikult liiklusest kõrvaldatud, kuid samal ajal oli sellega tulenevalt selle kehvast tehnilisest seisundist ilmselgelt võimatu sõita, küsib Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus, Poola) sisuliselt seda, kas kohtuotsuses Juliana soovis Euroopa Kohus tõepoolest kehtestada kahte *kumulatiivset* tingimust, et direktiivi alusel oleks olemas kohustus mootorsõiduk kindlustada.

1 Algkeel: inglise.

2 ELT 2009, L 263, lk 11.

3 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus (C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 42, korratud sarnases sõnastuses punktis 52 ja kohtuotsuse resolutsioonis). Kohtujuristi kursiiv.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

4. Direktiivi 2009/103 artiklis 1 on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „sõiduk“ – kõik maismaal sõitmiseks mõeldud mootorsõidukid, mis liiguvad edasi mehhaanilise jõuga, kuid ei sõida rööbastel, ja ühendatud või ühendamata haagised;

[…]

4. „territoorium, kus on sõiduki põhiasukoht“:

   a) selle riigi territoorium, kus sõiduk on registreeritud, sõltumata sellest, kas registreerimismärk on alaline või ajutine, või

   b) kui teatavat liiki sõiduki puhul ei ole registreerimine kohustuslik, kuid sellisel sõidukil on kindlustusmärk või registreerimismärgi sarnane eraldusmärk, siis kindlustusmärgi või eraldusmärgi välja andnud riigi territoorium, või

   c) kui teatavat liiki sõidukite puhul ei nõuta ei registreerimismärki, kindlustusmärki ega eraldusmärki, siis sõiduki valdaja elukohariigi territoorium, või

   d) kui sõidukil ei ole registreerimismärki või tal on sõidukile mitte vastav või enam mitte vastav registreerimismärk ning sõiduk on sattunud õnnetusse, siis selle riigi territoorium, kus õnnetus aset leidis[…]

[…]“.

5. Selle direktiivi artikli 3, mis kannab pealkirja „Sõidukite kindlustamise kohustus“, esimeses lõigus 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.“

6. Sama direktiivi artikli 5, mis kannab pealkirja „Erand sõidukite kindlustamise kohustusest“, kohaselt:

„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 4. peatükis „Tundmatu sõiduki või sõiduki, mille puhul ei ole artiklis 3 sätestatud kindlustuskohustus täidetud, poolt tekitatud kahju hüvitamine“, sisalduva artikli 10 „Organ, mille ülesandeks on maksta hüvitist“, lõikes 1 on sätestatud:

„1. 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 artiklis 3 sätestatud kindlustuskohustus täidetud.

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

[…]“.

B. Poola õigus

8. 22. mai 2003. aasta seaduse kohustusliku kindlustuse, kindlustuse garantiifondi ja Poola Liikluskindlustuse Fondi kohta (ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, „kohustusliku kindlustuse seadus“; (*Dz. U.* 2018, jrk nr 473)) artikli 10 lõikes 2 on sätestatud:

„Üldkohtule võib esitada hagi tuvastamiseks, kas kindlustuskohustus on täidetud või mitte.“

9. Kohustusliku kindlustuse seaduse artikli 23 lõike 1 sõnastuse kohaselt peab mootorsõiduki valdaja sõlmima mootorsõiduki valdaja kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse lepingu seoses tema valduses oleva mootorsõiduki kasutamisest tuleneva kahjuga.

10. Kohustusliku kindlustuse seaduse artikli 31 lõikes 3 on sätestatud:

„Sellise registreeritud mootorsõiduki omandiõiguse üleminekul või võõrandamisel, mille valdaja ei ole sellekohasest kohustusest hoolimata sõlminud mootorsõiduki valdajate tsiviilvastutuskindlustuse lepingut, peab valdaja, kellele läks üle või võõrandati sõiduki omandiõigus, sõlmima mootorsõiduki valdaja tsiviilvastutuskindlustuse lepingu mootorsõiduki omandiõiguse ülemineku või võõrandamise kuupäeval ja hiljemalt mootorsõiduki kasutuselevõtmisel. Kui registreeritud mootorsõiduki valduse võõrandamine toimus ilma selle sõiduki omandiõiguse ülemineku või võõrandamiseta ja sõiduki varasem valdaja ei sõlminud mootorsõiduki valdaja tsiviilvastutuskindlustuse lepingut vastavast kohustusest hoolimata, peab sõiduki järgmine valdaja sõlmima mootorsõiduki valdaja tsiviilvastutuskindlustuse lepingu mootorsõiduki valduse ülemineku kuupäeval ja hiljemalt mootorsõiduki kasutuselevõtmisel.“

11. Kohustusliku kindlustuse seaduse artikli 84 lõike 1 kohaselt on kindlustuse garantiifond organ, kes on volitatud jälgima mootorsõidukite valdajate tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimise kohustuse täitmist. Peale selle on artikli 88 lõikes 7 nõutud, et igaüks, kes jätab sellise lepingu sõlmimata, peab maksma kindlustuse garantiifondile trahvi.

12. 20. juuni 1997. aasta liiklusseaduse (Prawo o ruchu drogowym (*Dz. U.* 2018, jrk nr 1990)) põhikohtuasjale kohaldatavas redaktsioonis on artikli 130a lõikes 10 sätestatud:

„Teelt kõrvaldatud sõiduki puhul esitab starosta (maavanem) lõikes 1 või 2 sätestatud asjaoludel [eelkõige siis, kui sõiduki tehniline seisund ohustab liiklusohutust, või parkimisnõuete mittejärgimise korral] kohtule taotluse otsustada sõiduki konfiskeerimine powiati (maakonna) kasuks, kui omanik või volitatud isik, keda on nõuetekohaselt teavitatud, ei ole sõidukit kolme kuu jooksul alates selle kõrvaldamisest ära viinud. Teavitus peab sisaldama teavet sõiduki ära viimata jätmise tagajärgede kohta."

III. Faktilised asjaolud, menetlus liikmesriigis ja eelotsuse küsimused

13. 16. jaanuari 2018. aasta määrusega otsustas Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus) konfiskeerida Powiat Ostrowski (Ostrówi maakond, edaspidi hageja) kasuks sõiduauto Renault Clio 1.5 DCI, mis oli registreeritud Poolas ja pärast avalikelt teedelt kõrvaldamist pargitud valvega parklasse. Konfiskeerimisotsus jõustus 7. veebruaril 2018, millega hagejast sai sõiduki omanik.

14. 6. veebruaril 2018 esitas hageja taotluse, millega palus eespool osutatud määrus kätte toimetada, tuvastada määruse jõustumine ja lisada täitmismärge. Need taotlused rahuldati 20. aprillil 2018. Seejärel sõlmis hageja sõiduki suhtes kindlustuslepingu, mis jõustus alates 23. aprillist 2018.

15. Toimikus olevate dokumentide kohaselt kontrollis ekspert kõnealust sõidukit 2. mail 2018. Kontrollimisel tuvastati, et sõidukit oli võimatu käivitada; et see oli kehvas tehnilises seisundis; et see kujutas endast vanametalli, ja et selle turuväärtus oli 400 Poola zlotti. Mootorsõiduki tehnilist seisundit arvestades määras hageja, et sõiduk kuulub lammutamisele. Mootorsõiduk lammutati ja kustutati seejärel registrist 22. juunil 2018.

16. 25. septembril 2018 esitas hageja Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskimile (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus) hagi Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (kindlustuse garantiifond, edaspidi „kostja") otsuse vastu, millega talt oli nõutud trahvi tasumist tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimata jätmise eest ajavahemikuks 7. veebruarist 2018 kuni 22. aprillini 2018.

17. Kohtuotsust Juliana arvestades on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas on võimalik jätta mootorsõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuskindlustuse leping sõlmimata olukorras, kus kõnealune sõiduk asub liikumatult eramaal, selle on omandanud kohaliku omavalitsuse üksus, see ei ole sõidukõlblik ning on selle omaniku otsusega määratud lammutamisele.

18. Neil asjaoludel otsustas Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus, Poola) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiivi 2009/103 artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et mootorsõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimise kohustus hõlmab ka selliseid olukordi, kus kohaliku omavalitsuse üksus (maakond) on omandanud kohtuotsuse alusel sellise sõiduki omandiõiguse, mis ei ole sõidukõlblik; mis asub eraterritooriumil ehk väljaspool avalikku teed paiknevas valvega parklas, ning mis on sõiduki omaniku otsusega määratud lammutamisele?

2. Või tuleks seda tõlgendada nii, et sellistel asjaoludel ei lasu kohaliku omavalitsuse üksusel kui sõiduki omanikul kindlustamise kohustust, ilma et see piiraks fondi vastutust kahju kannatanud kolmandate isikute ees?"

19. Kostja, Saksa valitsus ja Poola valitsus ning Euroopa Komisjon on esitanud kirjalikud seisukohad.

IV. Analüüs

A. Vastuvõetavus

20. Kostja esitab kaks argumentatsiooni. Esiteks väidab ta, et esitatud eelotsuse küsimused on vastuvõetamatud, kuna need on suuremalt jaolt seotud liikmesriigi õiguse tõlgendamisega. Teiseks väidab ta, et vastuse eelotsusetaotluse esitanud kohtu väljendatud kahtlustele saab suuresti tuletada Euroopa Kohtu praktikast.

21. Esimese argumentatsiooni puhul ma õigupoolest nõustuksin kostjaga. Teise puhul pean ma siiski jääma eriarvamusele.

22. Tõepoolest, direktiivi 2009/103 ja sellele eelnenud direktiivide sätetest tulenevate määratlemata õigusmõistete tõlgendamise läbi on Euroopa Kohtul järjest rohkem palutud sisuliselt lahendada individuaalseid vastutusega seotud nõudeid. Paljudes sellistes kohtuasjades ei ole kohe ilmselge, vähemalt mitte mulle, mil määral on liidu õiguse tõlgendamise ühtsuse ja sidususe tagamiseks vajalik teha faktilisi eristusi, mis pealtnäha käsitlevad direktiivis sisalduvate määratlemata õigusmõistete, eriti mõistete „sõiduk“ või „sõidukite kasutamine“ [4] tõlgendamist.

23. Siinne kohtuasi on siiski teistsugune. Faktiliste üksikasjade kihi all peitub küsimus, mis on tõepoolest laiemalt ja struktuuriliselt asjakohane: millal *lõpeb* kohustus sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping direktiivi 2009/103 artikli 3 alusel? Siinses kohtuasjas palutakse sisuliselt tõlgendada Euroopa Kohtu suurkoja kahe aasta tagust otsust samas küsimuses. Selles kontekstis ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimused mitte üksnes vastuvõetavad, vaid õigupoolest ka väga asjakohased.

B. Sisulised küsimused

24. Oma esimese ja teise küsimusega, mida tasub analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas direktiivi 2009/103 artiklit 3 tuleb tõlgendada nii, et tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine seoses sõidukite kasutamisega jääb kohustuslikuks isegi juhul, kui kõnealune sõiduk on sellises tehnilises seisundis, et sellega ei saa enam sõita.

25. Ehkki põhikohtuasja faktilised asjaolud on loomulikult teistsugused, seisab Euroopa Kohus seega taas sama õigusliku küsimuse ees, mis oli kohtuasja Juliana keskmes: millal lõpeb direktiivi 2009/103 artikli 3 kohane mootorsõidukite kindlustamise kohustus?

26. Vormilises mõttes tõlgendas Euroopa Kohus kohtuotsuses Juliana muidugi direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõiget 1. [5] Ometigi on varasemate mootorsõidukite direktiivide (direktiivid 72/166/EMÜ ja 84/5/EMÜ [6]) võtmesätted, millele Euroopa Kohus kohtuotsuses Juliana viitab ja mis puudutavad „sõiduki“ määratlust; kindlustuskohustust; sellest kohustusest kehtestatud erandeid ja sellise kahju hüvitamist, mille on põhjustanud sõiduk, mille puhul seda kohustust ei täidetud, ära toodud vastavalt direktiivi 2009/103 artiklites 1, 3, 5 ja 10. Seega jääb nende sätete sisu oma olemuselt samaks. [7]

4 Vt eelkõige hiljutised 15. novembri 2018. aasta kohtuotsus BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917) ja 20. juuni 2019. aasta kohtuotsus Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517). Vt ka 11. detsembri 2019. aasta kohtumäärus Bueno Ruiz ja Zurich Insurance (C-431/18, ei avaldata, EU:C:2019:1082).

5 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), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ (ELT 2005, L 149, lk 14), kodifitseeritud direktiiviga 2009/103.

6 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), muudetud direktiiviga 2005/14.

7 Vt ka vastavustabel direktiivi 2009/103 II lisas.

1. Kohtuotsus Juliana

27. Juliana kohtuotsuse aluseks olnud põhikohtuasjas käsitleti järgmist (kahetsusväärset) sündmuste jada: kostja oli Portugalis registreeritud mootorsõiduki omanik. Terviseprobleemide tõttu oli ta lõpetanud sellega sõitmise. Ta pani sõiduki seisma oma hoovi, kuid ei teinud mingeid toiminguid, et sõiduk liikluses kasutamisest ametlikult kõrvaldada. Seega oli auto registreeritud *ja* töökorras. Ühel päeval võttis poeg tema teadmata autovõtmed, läks sõitma ja põhjustas üldkasutataval teel liiklusõnnetuse. Tema ja kaks kaassõitjat said surma.

28. Kassaator põhikohtuasjas, Fundo de Garantia Automóvel (mootorsõidukite garantiifond, Portugal) maksis kahe õnnetuses hukkunud kaassõitja perekondadele hüvitist. Seejärel esitas fond kostjale kui sõiduki omanikule sissenõude, väites, et direktiivi 72/166 artikli 3 lõike 1 (nüüd sisuliselt direktiivi 2009/103 artikkel 3) kohaselt oli tal kohustus auto kindlustada. Neil asjaoludel küsis eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas seda sätet tuleb tõlgendada nii, et kohustus sõlmida mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping laieneb isegi olukorrale, kus sõiduk on pandud omaniku otsusel seisma eramaal väljaspool üldkasutatavaid teid.

29. Oma vastuses esimesele küsimusele sedastas Euroopa Kohus, et mõiste „sõiduk“, mida kasutati juba direktiivi 72/166 artikli 1 lõikes 1, on sõnastatud „väga üldiselt“ ja hõlmab kõiki mootorsõidukeid, mis on mõeldud maismaal sõitmiseks ja liiguvad edasi mehhaanilise jõuga. Samuti märkis Euroopa Kohus, et mõiste „sõiduk“ peab olema objektiivne ja sõltumatu omaniku kavatsusest,[8] kinnitades sellega, et sõiduki omaniku subjektiivne kavatsus sõidukiga enam mitte sõita ei ole asjakohane selle kindlaksmääramisel, kas tegemist on direktiivi mõistes sõidukiga või mitte.

30. Seega tuleb kindlustuskohustuse ulatus määrata õiguskindluse huvides kindlaks varem, juba enne sõiduki võimalikku sattumist liiklusõnnetusse.[9] Euroopa Kohus välistas sellega seoses ka igasuguse ajas tagasi liikuva põhjenduskäigu, märkides, et sõiduki kasutamine mis tahes konkreetsel ajahetkel, olgu transpordivahendina või muuks otstarbeks, ei saa tegelikkuses määrata kindlaks kohustust sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping.[10]

31. Nende argumentide põhjal leidis Euroopa Kohus kohtuotsuse Juliana punktis 42, et „[e]eltoodut arvestades tuleb asuda seisukohale, et sõiduk, mis on registreeritud, ja mida ei ole seega liikluses kasutamisest nõuetekohaselt kõrvaldatud, *ja* mis on sõidukorras, vastab mõistele „sõiduk“ [direktiivi 72/166] artikli 1 punkti 1 tähenduses ning selle sõiduki suhtes järelikult ei lõpe direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus pelgalt seetõttu, et sõiduki omanik ei kavatse seda enam juhtida ja on sõiduki pannud seisma eramaal“.[11]

32. Sama sõnastust on seejärel korratud punktis 52 ja kohtuotsuse resolutsioonis, kus on üldsõnaliselt sedastatud, et „mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine on kohustuslik, kui sõiduk on jätkuvalt liikmesriigis registreeritud *ja* on sõidukorras“.[12]

33. Praeguses kohtuasjas avaldab eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtlust, kas võimalus kasutada sõidukit transpordivahendina kujutab endast direktiivi artikli 1 lõikes 1 sätestatud mõiste „sõiduk“ määratlemisel vajalikku elementi. Teisisõnu, kas auto *tehniline* seisund (vanametall, lammutamisele määratud) määrab ära selle, kas tegemist on sõidukiga, mille kindlustamine on kohustuslik, samas kui seesama auto on endiselt *õiguslikult* autona registreeritud (ametlikke toiminguid selle kasutusest kõrvaldamiseks ei ole veel tehtud, sõiduk kannab registreerimismärke)?

8 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 39).

9 *Ibid.*, punkt 40.

10 *Ibid.*, punkt 41.

11 Kohtujuristi kursiiv.

12 Kohtujuristi kursiiv.

34. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et kui ta lähtuks Euroopa Kohtu seisukohast kohtuotsuses Juliana, tuleks tal teatada, et praeguse kohtuasja asjaoludel puudus kohustus sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping, *kuna* auto oli objektiivses mõttes kõlbmatu sõidukina kasutamiseks halva tehnilise seisundi tõttu. Seejärel väljendab eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtlust, kas liikmesriigi õigusnormid, eriti kohustusliku kindlustuse seaduse artikli 23 lõige 1, mis seob mootorsõidukite valdajal lasuva kohustuse sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping mis tahes *nende valduses oleva* mootorsõidukiga olenemata sellest, kas sõidukiga on võimalik sõita, on ikka liidu õigusega kooskõlas.

35. Kokkuvõttes puudutab eelotsusetaotluse esitanud kohtu mure peamiselt kohtuotsuses Juliana kasutatud sidesõna „ja“ sõiduki *õigusliku seisundi* (kehtiv registreerimine) ja *tehnilise seisundi* (sõidukõlblikkus) vahel. Kas need tingimused on *kumulatiivsed* selles mõttes, et mõlemad peavad olema korraga täidetud, et tegemist oleks „sõidukiga“, millele kehtib seega direktiivi 2009/103 artiklist 3 tulenev kindlustuskohustus?

36. Kõik menetlusse astujad, kes esitasid oma kirjalikud seisukohad (välja arvatud Saksamaa valitsus), nõustuvad, et sellises olukorras nagu vaidluse all olev on kindlustamine kohustuslik, sisuliselt seetõttu, et kõnealune sõiduk ei ole kasutusest ametlikult kõrvaldatud. Saksamaa valitsus leiab, et ehkki direktiivi 2009/103 artikliga 3 sellist kohustust ei kehtestata, ei takista see liikmesriigil kehtestamast rangemaid õigusnorme, näiteks nagu need, mille Poola on praegusel juhul kehtestanud. Saksamaa valitsuse hinnangul ei ole siinses kohtuasjas kõne all olevad liikmesriigi õigusaktid direktiivi artikliga 3 seega ühelgi juhul vastuolus.

37. Põhjustel, mille olen üksikasjalikult välja toonud ettepanekus, mille esitasin kohtuasjas Juliana,[13] nõustun sisuliselt kostja, Poola valitsuse ja komisjoniga: mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse sõlmimine on kohustuslik siis ja nii kaua, kui sõiduk on *kas* ametlikult registreeritud (õiguslik seisund) *või* on seda objektiivselt võimalik juhtida ja seda sellisena kasutatakse (faktiline seisund). Direktiivi 2009/103 loogikat, mõtet ja eesmärki arvestades on nende kahe staatuse vahel rinnastav sidesõna „või“: tagajärgede saabumiseks (kindlustuslepingu sõlmimise kohustuse tekkimiseks) piisab sellest, et ainult üks kahest osalausest vastab tõele.

38. Selgitamaks, miks on olukord minu arvates just selline, meenutan esiteks põhimõtteid, millest tuleb juhinduda, tõlgendades direktiivi artikli 3 kohast tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimise kohustust (2), enne kui hakkan käsitlema konkreetseid tekkida võivaid kombinatsioone (3). Väljapakutud vastuse puhul on siinse kohtuasja eripärasid võimalik käsitleda suhteliselt põgusalt (4).

2. Juhtpõhimõtted

39. Esiteks, nagu Saksamaa valitsus õigesti märkis, tuleb rõhutada, et ei direktiivi 2009/103 artikkel 3 ega ükski teine selle direktiivi säte ei ole tegelikult kavandatud kehtestama *vastutust üksikjuhtudel*. Direktiivis on sätestatud üldine *kindlustuskohustus*. See ei ole mõeldud otsustama, kaudselt mõistete „sõiduk“ või „sõidukite kasutamine“ kaudu, milline on vastutus õnnetusjuhtumi eest mõnel üksikjuhtumil.

40. Teiseks peavad kindlustuskohustuse ulatus ja selle kohustusega seotud määratlemata õigusmõisted sisalduma direktiivi 2009/103 kahes eesmärgis: mootorsõidukite põhjustatud liiklusõnnetustes kannatanute kõrgetasemeline kaitse ja (selle kaudu) vaba liikumise soodustamine Euroopa Liidu piires.

13 Minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punktid 93–110).

41. Euroopa Kohus on direktiive tõlgendades iga kord meelde tuletanud mootorsõidukite tekitatud liiklusõnnetustes kannatanute kõrgetasemelise kaitse eesmärki.[14] Tõepoolest ei ole nimetatud esmane eesmärk, mis nõuab mootorsõidukite tekitatud liiklusõnnetustes kannatanute sujuvat kaitset, üksnes eesmärk iseeneses, vaid on samavõrra vajalik ka (isikute ja kaupade) vaba liikumise tagamiseks; üksnes siis, kui mootorsõidukite põhjustatud õnnetustes võimalike kannatanute jõuline kaitse on kohustusliku kindlustuse kaudu tagatud, saab liikmesriike direktiivi 2009/103 artikli 4 kohaselt paluda hoiduda süstemaatilisest kontrollimisest, kas mõnest muust liikmesriigist nende territooriumile sisenevatel sõidukitel on tsiviilvastutuskindlustus sõlmitud.

42. See eesmärk nõuab, et tõlgendaksime direktiivi artiklist 3 tuleneva tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimise kohustuse ulatust *laialt*. Seda toetavad veelgi järgmised kaks süsteemisisest argumenti.

43. Kolmandaks esineb oluline või pigem otsene seos direktiivi 2009/103 artiklist 3 tuleneva sõidukite kindlustamise kohustuse kohaldamisala ning sama direktiivi artikli 10 lõikest 1 tuleneva riiklike hüvitusorganite hüvitamiskohustuse ulatuse vahel. Direktiivikohane hüvitamisorgani potentsiaalne sekkumisala on samasuguse ulatusega nagu kindlustuskohustus. Välja arvatud juhul, kui liikmesriik omal algatusel laiendab riikliku hüvitusfondi sekkumisala ulatust, on see fond direktiivi kohaselt kohustatud välja maksma üksnes kahju, mille on põhjustanud tuvastamata sõiduk või selline sõiduk, mille puhul ei ole täidetud artiklis 3 sätestatud kindlustuskohustus.

44. See seos on direktiivi kogu struktuuri ja eesmärgi tõlgendamisel otsustava tähtsusega: kui kindlustuskohustust artikli 3 alusel ei oleks, saaks tekkida üksnes rikkumise toimepanija isiklik (kindlustamata) vastutus. Samamoodi ei oleks hüvitusfond kohustatud sekkuma seetõttu, et artiklist 3 tulenev kindlustuskohustus oli tegelikult täidetud (kindlustuskohustus puudus). Järelikult ulatuses, milles kindlustuskohustus üldse puudub, jääksid kõik riskid täielikult õnnetuses kannatanu kanda. Selline olukord ei oleks kindlasti käsitatav mootorsõidukiõnnetustes kannatanute kõrgetasemelise kaitsena.[15]

45. Neljandaks: isegi kui see tõepoolest toob kaasa mõistete „sõiduk“ või „sõiduki kasutamine“ üsnagi laia tõlgendamise, on mure kindlustuskohustuse ohtlikku liigse laiendamise pärast põhjendamatu.

46. Ühest küljest tuleb arvesse võtta direktiivi 2009/103 artiklit 5. Selle sätte kohaselt on liikmesriikidel võimalik piirata kohustusliku kindlustuse ulatust sellega, et nad välistavad kas teatavatele füüsilistele või avalik-õiguslikele või eraõiguslikele juriidilistele isikutele kuuluvad sõidukid, teatavat liiki sõidukid või teatavad erimärki kandvad sõidukid. Sellisel juhul on direktiivi 2009/103 artiklis 5 ühtlasi sätestatud, et erandi tegemise korral peab liikmesriik ametisse nimetama pädeva asutuse või organi või lausa pädeva garantiifondi, kes vastutab kindlustuskohustusest vabastatud sõidukite tekitatud õnnetustes kannatanutele hüvitise maksmise eest. Sel viisil on taas tagatud, et ükski sõiduks kasutatav sõiduk ei jääks kindlustusest või hüvitussüsteemist välja.[16]

47. Teisest küljest nõuab direktiiv küll kategooriliselt kindlustuskohustuse järgimist üldises plaanis, kuid ei välista mõistlikku paindlikkust riiklike registreerimissüsteemide aspektist (ajutine või hooajaline registrist kustutamine või registreerimise peatamine sõidukite puhul, millega sõidetakse üksnes kindlatel ajavahemikel, või samamoodi ka kindlustusettevõtjate aspektist (diferentseeritud kindlustusmaksed sõidukite puhul, millega sõidetakse harva)). Peamine põhimõte jääb samaks: diferentseeritud riskidega võib kaasneda eri liiki kindlustus, kuid kindlasti ei too need kaasa täielikku vabastamist kindlustuskohustusest.[17]

14 Vt eelkõige 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 47), samuti kõige hiljutisem 11. detsembri 2019. aasta kohtumäärus Bueno Ruiz ja Zurich Insurance (C-431/18, EU:C:2019:1082, punktid 33 ja 34, ei avaldata).

15 Vt üksikasjalikumalt minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punktid 31–36).

16 Minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punkt 107).

17 Minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punktid 88–89 ja 100).

48. Viiendaks ja viimaseks toetavad kõik need kaalutlused mõiste „sõidukite kasutamine“ laia tõlgendamist ja sellest tulenevalt direktiivi 2009/103 artiklist 3 tuleneva sellise sõiduki kindlustamise kohustuse laia ulatust. Tõepoolest ei ole mõiste „sõiduk“ seotud kõnealuse sõiduki tegeliku kasutamisega mis tahes hetkel.[18] Direktiivi 2009/103 artiklist 3 tulenev kohustus sõlmida kindlustusleping on objektiivne ja sõltumatu omaniku (hetke)tahtest.[19] Täpne viis, kuidas sõidukit õnnetuse toimumise konkreetsel hetkel kasutati, tuleb lahendada (tagantjärele) konkreetsel juhtumil individuaalse vastutuse väljaselgitamisega, mitte aga (ennetavalt) kindlaksmääramisega, kas kindlustuslepingu sõlmimise kohustus üldse eksisteerib. Need on eri küsimused.[20]

49. Seega ei ole asjaolul, kas sõidukit saab konkreetsel ajahetkel tegelikult kasutada või sellega sõita, mingit tähtsust kindlaksmääramisel, kas see vastab objektiivses mõttes mõistele „sõiduk“. Olukordades, kus sõiduk vajab korralikku remonti ja on seetõttu sõidukõlbmatu, ei kaota see sõiduk oma objektiivset sõiduki seisundit direktiivi 2009/103 artikli 1 lõike 1 tähenduses.

3. Kohtuotsuse Juliana ulatus: „ja“ või „või“?

50. Eeltoodud põhjustel tegin kohtuasjas Juliana Euroopa Kohtule ettepaneku pooldada direktiivi(de)st tuleneva kindlustuskohustuse üsnagi laia kohaldamisala, mis arvestaks samal ajal mõistlikul määral jätkuvuse, etteaimatavuse, stabiilsuse ja seega õiguskindlusega.

51. Konkreetsemalt leidsin ma esiteks, et seni kuni sõiduk on liikmesriigis registreeritud ja jääb selleks ega ole võetud ametlikke meetmeid selle registreeringu peatamiseks või lõpetamiseks, on kindlustuskohustus olemas. Seega on formaalne *õiguslik* seisund tõepoolest otsustav.[21]

52. Teiseks muutub sõiduki objektiivne *tehniline* seisund oluliseks *üksnes* selliste sõidukite puhul, mis sobivad maismaal sõitmiseks ja mida selleks tegelikult ka kasutatakse, kuid mis *ei ole registreeritud*. Sellega seoses märkisin, et direktiivis 72/166, nagu ka direktiivis 2009/103, ei ole sõiduki mõistet või selle kasutamist seatud sõltuvusse riiklikust registreerimisest.[22] Tõepoolest on nende õigusaktide üldine loogika lihtsam: see, mis on objektiivses mõttes sõiduk ning millega sõidetakse ja mida sellisena kasutatakse, võib tekitada kahju ja peaks olema kindlustatud. Esmatähtis on mootorsõidukiõnnetustes kannatanute kõrgetasemeline kaitse.

53. Seega on üpriski selge, et direktiivist 2009/103 võib tuleneda kindlustuskohustus ka selliste sõidukite puhul, mis ei ole küll registreeritud, aga mis on objektiivses mõttes sõidukid, mida sellisena kasutatakse ja mis võivad tekitada kahju. Arvestades kohtuasja Juliana faktilist olukorda, kus kõnealune sõiduk oli *nii* registreeritud (*õiguslik* seisund) *kui ka* sõidukõlbulik ja sellega tegelikult sõideti (*mehaaniline* seisund), lõpetasin siiski edasised arutelud sõiduki õigusliku ja tehnilise seisundi vahelise võimaliku ebakõla üle, kuna selle kohtuasja kontekstis ei olnud see vajalik.[23]

18 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika). Vt selle kohta 4. septembri 2014. aasta kohtuotsus Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punkt 33) ja 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punkt 11).

19 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punkt 39).

20 Selle mõtte kohta üks näide: kui Hulk haarab tulnukate ründe tõrjumiseks mingile (Euroopa) linnatänavale pargitud auto ja, kuna ta on Hulk, kahjustab autot relvana kasutades mitte üksnes tulnukaid, vaid ka muud sellel tänaval paiknevat vara, siis on õiglane oletada, et selle sõiduki suhtes, mis oli seal pargituna seisnud paar tundi, sellal kui omanik lähedalasuvas hoones töötas, kehtis (katkematu) kindlustuskohustus. Asjaolu, et Hulki käes ja tol konkreetsel hetkel, ei saaks konkreetset „sõiduki kasutamist“ kuidagi lugeda „sõiduki mis tahes kasutamiseks, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele“, teisisõnu „sõiduvahendina“, on kindlasti asjakohane konkreetsel juhul põhjustatud kahju puhul *vastutuse määramisel* ning välistab loogiliselt kahju hüvitamise nõude esitamise mootorsõiduki kindlustusandjale, kuid mitte jätkuvalt *olemas olevat kohustust* sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping direktiivi 2009/103 artikli 3 alusel.

21 Minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punkt 95).

22 Minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punkt 99).

23 Minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punktid 103–110).

54. Arvestades aga varasemate direktiivide ja nüüdse direktiivi 2009/103 loogika ja süsteemide juhtpõhimõtteid, langeks kindlustuskohustuse ulatus alati kokku *vähemalt* sõiduki ametliku registreerimisega liikmesriigis, teisisõnu ametliku kinnitusega, et tegemist on tõepoolest sõidukiga, mis on saanud heakskiidu kasutamiseks üldkasutatavatel teedel. Samuti jätsin ma teadlikult välistamata olukorrad, kus sõiduk, mis on mis tahes põhjusel registreerimata, võib ikkagi olla sõiduk direktiivi 2009/103 tähenduses.

55. Kooskõlas sellise arusaamaga kindlustuskohustuse kohaldamisalast on *õigusliku* ja *mehaanilise* seisundi vahel loogiliselt võttes „või“ (rinnastav sidesõna). Direktiivi kohaselt tekib kindlustuskohustus siis, *kui* i) auto on registreeritud või ii) kui seda saab kasutada sõidukina ja seda tegelikult sellisena kasutatakse või kui iii) auto on registreeritud ja seda kasutatakse sõidukina.[24]

56. Sellest olenemata on tõsi, et selles kohtuotsuses tõi Euroopa Kohus korduvalt välja üksnes variatsiooni kolmandast stsenaariumist, milles kahe seisundi vahel on sidesõna „ja“, mis näib kehtestavat kumulatiivsed tingimused; sama mõte on hiljem kohtuotsuse resolutsioonis uuesti välja toodud üldreegli kujul.

57. Arvestades asjaolu, et Euroopa Kohus nõustus sõnaselgelt mitme minu põhiargumendiga,[25] mis moodustasid minu arutluskäigu aluse, oleks tõepoolest üllatav, kui tal oleks valitud lahenduses olnud kavatsus sõnastada kindlustuskohustus (üldises plaanis) niivõrd kitsalt. Selles kontekstis arvestatuna võiks kohtuotsuse Juliana punktides 42 ja 52 ning resolutsioonis esitatud seisukohti käsitleda vahest mitte nii, nagu kehtestaks Euroopa Kohus kindlustuskohustuse olemasolu kindlakstegemise üldised kriteeriumid, vaid pigem nii, et ta annab faktiliselt piiritletud ja kitsa vastuse eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud *konkreetsete asjaolude* põhjal.

58. Nende konkreetsete faktiliste asjaoludega seoses meenutatakse kohtuotsuse Juliana punktides 25, 27 ja 34, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu kahtlused tekkisid asjaolust, et sõiduk seisis liikumatult eramaal ja seda kasutati ilma omaniku teadmata või loata.

59. Kuna eelotsuse esimese küsimuse ese oli kohustusliku kindlustuskohustuse piiride kindlakstegemine olukorras, kus asjaomane sõiduk on puhtalt omaniku otsusel pargitud eramaale ja omanik ei kavatse sellega enam sõita, selgitas Euroopa Kohus, et see kohustus ei ole seotud ei sõiduki kasutamisega ega sellega, kas asjaomane sõiduk on põhjustanud kahju või mitte.[26]

60. Just selles konkreetses faktilises kontekstis leidis Euroopa Kohus kohtuotsuse Juliana punktis 42, et kindlustuskohustus ei lõpe sõiduki suhtes, mis on registreeritud ja mida ei ole liikluses kasutamisest seega nõuetekohaselt kõrvaldatud *ning* mis on sõidukorras.

61. Seega ei olnud need kaks eeldust, mis on seotud vastavalt sõiduki õigusliku ja mehhaanilise seisundiga, selles kontekstis vaadatuna ilmselt mõeldud kahe kumulatiivse tingimuse seadmisena, vaid pigem peegeldama faktilist olukorda põhikohtuasjas.

62. Seda, kas see arusaam on õige, peab lõppkokkuvõttes selgitama Euroopa Kohus. Tahaksin siiski lisada mitu täiendavat argumenti selle kohta, miks siin peaks olema pigem „või“ kui „ja“, kui tahta tekitada mingit loogilist seost sõiduki õigusliku ja mehhaanilise seisundi vahel selleks, et hinnata direktiivi 2009/103 artiklist 3 tuleneva kindlustuskohustuse kehtivusaega.

24 Loomulikult on need kategooriad ja käesolevas ettepanekus järgnev arutelu asjakohane eeskätt sellistes liikmesriikide süsteemides, kus sõiduki kindlustamise kohustus pannakse auto *omanikule*, nagu see on minu arusaamist mööda Poolas. Õiguslik hinnang oleks mõnevõrra erinev (väljenduse, mitte aga põhimõtte poolest) süsteemide puhul, mis panevad direktiivi 2009/103 artiklis 3 sätestatud kindlustuskohustuse *kasutajatele/juhtidele* – vt selle kohta minu ettepanek kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punktid 25–27).

25 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punktid 39 ja 46).

26 Vt 4. septembri 2018. aasta kohtuotsus Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punktid 40 ja 41).

63. Nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus õigesti märgib, erinevad põhikohtuasja faktilised asjaolud nendest, mis olid aluseks kohtuotsuses Juliana. Täidetud on vaid üks Euroopa Kohtu mainitud tingimus: esimene õiguslik või halduslik tingimus, mis puudutab sõiduki registreerimist.

64. Järelikult, üldiselt võivad kaks kohtuotsuses Juliana mainitud elementi, sõiduki õiguslik ja mehhaaniline seisund, tekitada neli eri stsenaariumi: i) sõiduk, mis on registreeritud ja sõidukorras; ii) sõiduk, mis on registreeritud, kuid ei ole sõidukorras; iii) sõiduk, mis ei ole registreeritud, kuid on sõidukorras, ning iv) sõiduk, mis ei ole ei registreeritud ega sõidukorras.

65. Kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega kohtuasjas Juliana on ilmne, et *esimeses* stsenaariumis on sõiduki kindlustamise kohustus olemas olenemata sellest, milline oli omaniku tahe või kas kõnealune sõiduk on pandud seisma eramaal või millised on muud faktilised variatsioonid. Täiesti sõidukõlbliku sõiduki omaniku subjektiivne tahe ei puutu asjasse seni, kuni see väljendub ametlikes toimingutes.

66. Samamoodi on *neljandas* stsenaariumis, kus kumbki kahest tingimusest ei ole täidetud, kuna sõiduk ei ole ei registreeritud ega sõidukorras, samavõrra ilmselge, et kindlustuskohustus puudub. Kui sõiduk puudub, ei ole ka midagi kindlustada.

67. Siiski, nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, ei ole selge, kas sõiduki kindlustamise kohustus on olemas siis, kui sõiduki omanik leiab end kas teisest või kolmandast stsenaariumist, milles on kahest tingimusest täidetud vaid üks.

68. Minu hinnangul peab vastus olema mõlema stsenaariumi puhul jaatav.

69. Mis puudutab *kolmandat* stsenaariumi, siis võib kindlasti olla sõidukeid (transpordivahendeid, mis täidavad kõik objektiivsed sõiduki tingimused), mis ei ole registreeritud. Peamiseks muutub küsimus, miks nad ei ole kindlustatud. Võib-olla on mõnevõrra üllatav, et olukord, kus autoga sõidetakse, ilma et see oleks kindlustatud, *rikkudes* sellega liikmesriigi õigusnorme, on kannatanute kaitse aspektist vähem struktuurne küsimus. Kui autoga sõidetakse, rikkudes liikmesriigi õigusnorme, mis käsitlevad autokindlustust, siis tehakse seda ebaseaduslikult. Sellest hoolimata kohaldub olukorrale hüvitusfondi turvavõrk, kuna mis tahes kahju põhjustab sel juhul direktiivi 2009/103 artikli 10 lõikes 1 nimetatud „sõiduk, mille puhul ei ole artiklis 3 sätestatud kindlustuskohustus täidetud“.

70. Direktiivi aspektist vaadatuna kujutavad endast tegelikku struktuurset probleemi hoopis sellised autod, millega oleks potentsiaalselt võimalik liikmesriigi õiguse kohaselt seaduspäraselt sõita, ilma et neile kohalduks kindlustuskohustus. Sel moel mõjutaks artiklis 3 sätestatud kindlustuskohustuse kohaldamisala kitsas määratlus otseselt direktiivi 2009/103 artikli 10 lõiget 1, võimaldades õiguspäraselt sõita autodega, mis ei ole kindlustatud ja mille puhul ei ole hüvitusfondil samal ajal kohustust sekkuda ja turvavõrku pakkuda.

71. Seetõttu peab sõiduki pelk objektiivne olemasolu koostoimes selle tegeliku kasutusega suutma tekitada direktiivi 2009/103 artiklist 3 tuleneva kindlustuskohustuse hiljemalt olukorras, kus sõidukit hakatakse kasutama sõidukina direktiivi 2009/103 artikli 1 lõike 1 tähenduses. Kui ma seega ehitan kodus „Batmobiili“, millel on kõik sõiduki tehnilised omadused, ja seejärel ei piirdu selle imetlemisega oma elutoas, vaid lähen sellega sõitma, algab kindlustuskohustus objektiivselt võttes selle esimesest kasutamisest sõidukina, isegi kui ma ei ole seda formaalselt registreerinud.

72. Siiski on tõepoolest mõistlik oletada, et sellises konkreetses stsenaariumis on kohustuse tekkimise alguspunkt hiljemalt seadme (esimene) kasutamine sõidukina, mitte tingimata pelgalt selle ehitamine (ja asjaolu, et sellega on potentsiaalselt võimalik sõita). Sellest tuleneb, et kui minu ehitatud Batmobiil (või vahest realistlikuma näitena mõni minu taastatud vana auto) jääb alati üksnes minu elutuppa (või pigem minu garaaži), ilma et sellega kunagi sõidetaks (see tähendab, ilma et seda kasutataks sõidukina), ei saa see kedagi sõidukina ohtu seada. Kuid alates hetkest, mil sellega hakatakse sõitma ja mil seda

hakatakse seega kasutama sõidukina, tuleb see direktiivi 2009/103 artikli 3 alusel kindlustada.[27]

73. Ja viimaks on meil *teine* stsenaarium, mis on iseäranis asjakohane siinses kohtuasjas: sõiduk jääb registreerituks, kuid sellega ei ole võimalik sõita selle kehva tehnilise seisundi tõttu. Minu hinnangul jääb kindlustuskohustus isegi sellisel juhul kehtima seni, kuni registreering kehtib. Teisisõnu lõpeb kindlustuskohustus alles siis, kui sõiduk on ametlikult registrist kustutatud (või registreering peatatud või mis tahes ametlik ja formaalne protseduur liikmesriigi tasandil sellisel puhul kehtib).

74. Nii peab see olema veel vähemalt kolmel lisapõhjusel.

75. Esiteks on õiguskindluse tagamiseks keskse tähtsusega nõue, et sõiduki kasutuselt kõrvaldamiseks või vähemalt selle kasutamise peatamiseks tuleb teha asjakohaseid formaalseid ja ametlikke toiminguid. Ette võib tulla palju olukordi, kus sõiduk võib olla ajutiselt või isegi pikema aja jooksul sõidukõlbmatu või lihtsalt mitte kasutuses.[28] Kas iga niisugune ajavahemik tähendaks, et kindlustuskohustus sel ajal puudub? Kas sõiduki tegelik staatus varieeruks sõiduk olemise ja sõiduk mitte olemise vahel pelgalt seetõttu, et selle omanik ei ole vaevunud seda ära remontida laskma? Kas inimesed võiksid seejärel nõuda nende ajavahemike eest, mil auto ei olnud tegelikult sõidukõlblik, lausa kindlustusmaksetelt hinnaalandust või nende vähendamist?

76. Teiseks tuleb arvesse võtta tõendamise ja tõendusmaterjalide elementi. Kes peaks kinnitama, et auto on tõepoolest sellises mehhaanilises seisukorras, et sellega ei ole võimalik sõita? Kuidas seda tuleks teha? Kas selleks on vaja minu enda kinnitust või pean autolukksepalt kinnituskirja võtma? Või piisab ehk naabri kirjalikust kinnitusest, milles ta vannub, et auto oli ilma ratasteta minu hoovis? Kui jätta kõrvale kõik praktilised probleemid ning sellise tõendamise ja tõendusmaterjalidega seotud keerukused, jääb alles peamine asjaolu, et need oleksid täiesti ebavajalikud. Miks oleks sellised kaalutlused ülepea vajalikud, kui ainus asi, mida tuleb teha, on see, et sõiduki omanik viib sõiduki õigusliku seisundi kooskõlla selle väidetava mehhaanilise seisundiga ja sellega seoses kustutab sõiduki registrist või võtab selle eesmärgi saavutamiseks mis tahes muu liikmesriigi õiguses sätestatud asjakohase haldusliku sammu, olgu siis ajutiselt või alaliselt?

77. Kolmandaks ja viimaseks loob sellises kontekstis sel viisil tekitatud kohustus ka õiged stiimulid. Kaudselt sunnib see autoomanikke oma vara eest nõuetekohast hoolt kandma seeläbi, et neil on pidev kohustus maksta kindlustuse eest seni, kuni nad ei ole teinud mingeid ametlikke toiminguid. Loomulikult on see täielikult omaniku enda otsus, kas ta laseb puudustega auto ära remontida; müüb selle olemasoleval kujul maha; müüb selle vanametalliks, kuna seda ei ole võimalik remontida; või jätab lihtsalt mõneks ajaks tänavale või hoovi seisma. Kui aga mõni neist valikutest peaks endaga kaasa tooma sõiduki „ametliku eluea“ lõppemise, peaks ametlike registrist kustutamise toimingute tegemise kohustus lasuma omanikul, näiteks registreerimismärkide üleandmisena või sobiva riikliku sertifikaadi taotlemisena, kas või ajutiselt, mis kinnitab, et sõiduk on kasutuselt kõrvaldatud.

78. Seda tehes liiguks sõiduki omanik loomulikul moel teisest stsenaariumist eelkirjeldatud neljandasse, mille puhul kõnealuse sõiduki kindlustamise kohustus lõpeb. Muudel juhtudel peab kindlustuskohustus säilima.

27 Samal ajal jääb liikmesriigi õiguses loomulikult alles võimalus võimaldada sellistele konkreetsetele sõidukiliikidele diferentseeritud kindlustuskohustust (vt käesoleva ettepaneku punkt 47).

28 Täiendavate näidete leidmiseks vt olukordi, mida on kirjeldatud ettepanekus, mille esitasin kohtuasjas Juliana (C-80/17, EU:C:2018:290, punktid 77 ja 78).

4. Kohaldamine käesolevas asjas

79. Eelkirjeldatud teine stsenaarium annab eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele selge vastuse. Minu hinnangul ei ole kahtlust, et kindlustuskohustus saab jääda kehtima seni, kuni taotleja ei ole võtnud ühtegi meedet kõnealuse sõiduki kehva tehnilise seisundi ametlikuks tõendamiseks, et muuta sõiduk kasutuskõlbmatuks, kustutades selle ametlikult registrist või tehes muid asjakohaseid toiminguid, et sõiduk liikmesriigi õiguse alusel kasutuselt kõrvaldada.

80. Peale selle üldise väite, mis puudutab direktiivi 2009/103 artiklist 3 tuleneva kindlustuskohustuse ulatust, konkreetsemalt selle kohustuse lõppu, ei saa Euroopa Kohus minu arvates eelotsusetaotluse esitanud kohut rohkem aidata.

81. Esiteks aitavad põhikohtuasjas kõne all olevast olukorrast ülevaadet anda ja seda näitlikustada kõik konkreetsed faktilised asjaolud, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus on välja toonud oma eelotsusetaotluses ja esimeses küsimuses (sõiduk on pärast kohtuotsust maakonna omandis; asub eraterritooriumil ehk väljaspool avalikku teed paiknevas valvega parklas ning on sõiduki omaniku otsusega määratud lammutamisele). Kõnealuse liidu õigusnormi tõlgendamisel ei puutu need siiski asjasse.

82. Direktiivis 2009/103 ja eelkõige selle artiklis 3 on nõutud üksnes seda, et liikmesriigid kehtestaksid sõidukite jaoks üldise ja tugeva kohustusliku kindlustuse raamistiku, mis looks võimalikele mootorsõidukiõnnetustes kannatanutele katkematu turvavõrgu. Kui see peamine eesmärk on täidetud ja sõidukitega ei ole struktuursest vaatepunktist võimalik õiguspäraselt sõita liikmesriigis, kus neil ei oleks kindlustuskohustust, ja millisel juhul need ei vastaks seega ei direktiivi 2009/103 artiklile 3 ega artikli 10 lõikele 1, on liikmesriikidel loomuldasa otsustusruum kasutada diferentseeritud lahendusi. See viitab tõigale, et lubatud on mõningane individuaalsete tagajärgede mitmekesisus faktiliselt erinevate või isegi faktiliselt sarnaste juhtumite puhul.

83. Teiseks on selle lähenemiste ja lahenduste mitmekesisuse lubatava vahemiku sees alati võimalikud erandlikud olukorrad. See tundub olevat osaliselt nii praeguses kohtuasjas, kus hageja ei saanud kõnealust sõidukit Renault Clio 1.5 DCI liikmesriigi õiguse alusel reaalselt kindlustada enne ametliku omanditõendi saamist, ja et sellise ametliku tõendi saamine viibis õigupoolest nähtavasti kellegi teise tegevusetuse tõttu. Niisuguses kontekstis ja võttes arvesse asjaolu, et auto oli valvega parklas ja niikuinii sõidukõlbmatu, võib kindlustusmakse võla tasumise nõue selles konkreetses olukorras tõesti tunduda veidi kummaline.

84. Ühelgi juhul, olgu see siis kummaline või mitte, ei ole Euroopa Kohtu ülesanne lahendada riigi tasandi üksikuid kindlustusnõudeid. ELTL artikli 267 kohaselt võib Euroopa Kohtul paluda *tõlgendada* mis tahes liidu õigusakti. Kuid liidu õiguse *kohaldamine* tegelikus kohtuasjas, *a fortiori* nende riiklike õigusaktide kohaldamine, mille liikmesriigid on liidu raamistiku rakendamisel võtnud vastu oma kaalutlusõiguse piires, kuulub liikmesriikide kohtutele usaldatud ülesannete hulka.

85. Sellise ülesannete jaotuse puhul tuleb tõepoolest just Euroopa Kohtul täpsustada direktiivi 2009/103 artikli 3 üldist raamistikku ja määrata kindlaks sellest sättest tuleneva tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimise kohustuse täpne esemeline ja ajaline kohaldamisala, analüüsituna ja tõlgendatuna selle direktiivi üldises kontekstis. Kuid pärast selle tõlgendamisülesande täitmist, millega võivad vajaduse korral kaasneda ka juhtnöörid selle kohta, kuidas hinnata selle kohustuse ülevõtmiseks kehtestatud liikmesriigi õigusnormide kooskõla (puudumist), on nende õigusnormide kohaldamine konkreetsetele kohtuasjadele ja selliste kohtuasjade lahendamine liikmesriigi kohtu ülesanne.

86. Olles pakkunud välja direktiivi 2009/103 artikli 3 tõlgenduse, mida arvestades tundub, et praeguses kohtuasjas kohaldatavas liikmesriigi õiguses ei ole midagi sobimatut, ei puutu, kui otsekoheselt väljenduda, minu hinnangul Euroopa Kohtu seisukohast üldse asjasse see, kes nimelt lõpuks maksab Renault Clio 1.5 DCI kindlustusmakse ajavahemiku eest, mis algas 7. veebruaril 2018 ja lõppes 22. aprillil 2018, mil Powiat Ostrowski sai kohtuotsusega omandiõiguse sellele sõidukile, millega ei olnud võimalik sõita ja mida hoiti eramaal valvega parklas, ja mitte üldkasutataval teel ning mis oli kooskõlas selle omaniku soovidega määratud lammutamisele.

V. Ettepanek

87. Teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskimi (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus, Poola) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

– 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 mootorsõiduki kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine on kohustuslik siis, kui mootorsõiduk on ametlikult registreeritud või kui seda kasutatakse sõidukina.