Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

20. juuli 2017*

Eelotsusetaotlus – Mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus – Direktiiv 72/166/EMÜ – Artikli 3 lõige 1 – Teine direktiiv 84/5/EMÜ – Artikli 2 lõige 1 – Kindlustusleping, mis on sõlmitud valeandmete alusel, mis puudutavad sõiduki omanikku ja selle peamise juhi isikut – Kindlustusvõtja – Majandusliku huvi puudumine kõnealust lepingut sõlmida – Absoluutselt tühine kindlustusleping – Mõju õnnetuses kannatanud kolmandatele isikutele

Kohtuasjas C-287/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) 4. mai 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 23. mail 2016, menetluses

Fidelidade-Companhia de Seguros SA

versus

Caisse Suisse de Compensation,

Fundo de Garantia Automóvel,

Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira,

Teresa Rosa Teixeira,

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: koja president E. Regan, kohtunikud A. Arabadjiev (ettekandja) ja C. G. Fernlund,

kohtujurist: P. Mengozzi,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

* Kohtumenetluse keel: portugali.

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Portugali valitsus, esindajad: L. Inez Fernandes ja M. Figueiredo ning M. Rebelo,

– Euroopa Komisjon, esindajad: P. Costa de Oliveira ja K.-Ph. Wojcik,

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

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, 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 1972, 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 1984, 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 1990, L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249; edaspidi „kolmas direktiiv“) artiklit 1.

2 Taotlus on esitatud vaidluses, mille pooled on ühelt poolt Fidelidade-Companhia de Seguros SA ja teiselt poolt Caisse Suisse de Compensation, Fundo de Garantia Automóvel (Liikluskindlustuse Tagatisfond), Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, Catarina Ferreira Seemann, José Batista Pereira ja Teresa Rosa Teixeira, seoses küsimusega, kas eespool viidatud sätetega on kooskõlas liikmesriigi õigusnormid, mis muudavad täielikult tühiseks kindlustuslepingu, mis on sõlmitud valeandmete alusel, mis puudutasid mootorsõiduki omanikku ja selle peamise juhi isikut.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 on sätestatud:

„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 põhjendustes 6 ja 7 on sätestatud:

„tuleb ette näha organ, kes tagaks, et kannatanu ei jääks hüvitisest ilma, kui õnnetuse põhjustanud sõiduk on kindlustamata või tundmatu; ilma et muudetaks liikmesriikides kohaldatavaid sätteid, mis käsitlevad kõnealuse organi makstava hüvitise esmajärgulist või teisejärgulist laadi ja regressi suhtes kohaldatavaid eeskirju, on oluline sätestada, et sellises õnnetuses kannatanu saaks kõigepealt pöörduda vahetult nimetatud organi poole; liikmesriikidele tuleks anda võimalus kohaldada kõnealuse organi poolt hüvitise maksmise suhtes teatavaid piirangutega erandeid ja sätestada, et tundmatu sõiduki poolt varakahju hüvitamine võib pettuseohu vältimiseks olla piiratud või välistatud;

kannatanute huvides on, et teatavate erandiklauslite mõju piirduks kindlustusandja ja õnnetuse põhjustanud isiku omavaheliste suhetega; varastatud või vägivaldselt omandatud sõidukite puhul võivad liikmesriigid kindlaks määrata, et hüvitist maksab eespool nimetatud organ“.

5 Teise direktiivi artikli 1 lõige 4 näeb ette, et iga liikmesriik loob organi või annab volitused mõnele organile, kelle ülesanne on maksta vähemalt kindlustuskohustuse piires hüvitist varakahjude või isikukahju eest, mille on põhjustanud tundmatu või kindlustamata sõiduk (edaspidi „riigiorgan“). Selle sätte kolmandas lõigus on sätestatud:

„[…] Liikmesriigid võivad vabastada kõnealuse organi hüvitise maksmisest, kui tegemist on isikutega, kes sisenesid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult, ja organ suudab tõestada, et need isikud teadsid, et sõiduk oli kindlustamata.“

6 Teise direktiivi artikli 2 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„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.

[…]“.

7 Kolmanda direktiivi põhjendus 4 sätestab, et:

„mootorsõidukitega toimunud õnnetustes kannatanutele tuleks tagada samalaadne kohtlemine olenemata sellest, millises ühenduse osas õnnetus toimub“.

8 Nimetatud direktiivi artikli 1 esimene lõik sätestab:

„[Esimese] [d]irektiivi […] 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.“

Portugali õigus

9 Esimene direktiiv võeti Portugali õigusesse üle 31. detsembri 1985. aasta dekreetseadusega nr 522/85, mis käsitleb mootorsõiduki kohustuslikku tsiviilvastutuskindlustust (Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel). Viidatud dekreetseadus, mida muudeti 14. aprilli 2003. aasta dekreetseadusega nr 72-A/2003, mis käsitleb kohustuslikku kindlustust (Decreto-Lei nº 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório), põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal kehtinud redaktsioonis (edaspidi „dekreetseadus nr 522/85“), nägi artikli 1 lõikes 1 ette maismaa mootorsõidukite kindlustamise kohustuse järgmises sõnastuses:

„Kõik isikud, kelle tsiviilvastutus võidakse tuvastada varalise ja mittevaralise kahju eest, mis tulenes maismaa mootorsõidukiga, selle haagise või poolhaagisega kolmandatele isikutele avalikus kohas tekitatud kehavigastustest või varalisest kahjust, peavad selleks, et need sõidukid saaksid liigelda, olema kaetud seda vastutust hõlmava kindlustusega käesoleva dekreetseaduse sätete kohaselt.“

10 Dekreetseaduse nr 522/85 artikkel 2, mis käsitleb isikuid, kellel on kindlustuskohustus, on sõnastatud järgmiselt:

„1. Kindlustuslepingu sõlmimise kohustus on sõiduki omanikul, välja arvatud kasutusvalduse, omandireservatsiooniga müügilepingu või liisingu korral, mille puhul see kohustus langeb vastavalt valdajale, omandajale või liisinguvõtjale.

2. Mis tahes muu isiku poolt mootorsõiduki kindlustuslepingu sõlmimine käesoleva dekreetseaduse tingimuste kohaselt toob kaasa eelmises lõigus mainitud isikute kohustuse täidetuks lugemise sellise lepingu kehtivuse ajal.

[…]“

11 Viidatud dekreetseaduse artiklis 14, mis käsitleb eranditele tuginemist kannatanute suhtes, on sätestatud:

„Peale käesolevas dekreetseaduse sätestatud välistamise või tühiseks tunnistamise juhtude võib kindlustusettevõtja tugineda eelmise artikli lõikes 1 sätestatud lepingu lõppemisele või õigusnormide järgsele lõpetamisele või tühisusele, kui need eelnesid õnnetuse kuupäevale.“

12 Portugali kaubandusseadustikus käsitletakse kindlustust XV jaotises. Nimetatud seadustiku artiklid 428 ja 429 sätestavad järgmist:

„Artikkel 428 Isikud, kelle arvel võib kindlustuse sõlmida

Kindlustuse võib sõlmida iseenda või kellegi teise arvel.

1. Kindlustus on tühine, kui isikul, kelle arvel või nimel see on sõlmitud, puudub huvi kindlustatud asja suhtes.

2. Kui kindlustuspoliisis ei ole deklareeritud, et kindlustus sõlmitakse kellegi teise arvel, loetakse see sõlmituks isiku arvel, kes lepingu sõlmis.

[…]

Artikkel 429 Kindlustuse tühisus ebatäpsuste või andmete esitamata jätmise korral

Mis tahes ebatäpsed andmed ning kindlustatule või kindlustuslepingut sõlmivale isikule, kes oleks saanud mõjutada lepingu olemasolu või tingimusi, teada olevate faktide või asjaolude tahtlik esitamata jätmine toob kaasa kindlustuslepingu tühisuse.

Ainus lõik. Kui deklaratsioonid teinud pool tegutses pahauskselt, võib kindlustusandja nõuda kindlustusmakset.“

Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimus

13 20. mail 2004 toimus liiklusõnnetus, milles osalesid mootorsõiduk, mida juhtis J. M. Teixeira Pereira ja mille omanik oli S. C. Crystello Pinto Moreira Pereira, ja mootorratas, mida juhtis selle omanik E. Seemann. Õnnetuse tagajärjel said mõlema sõiduki juhid surma.

14 Caisse Suisse de Compensation esitas 11. jaanuaril 2010 kohtule hagi Liikluskindlustuse Tagatisfondi ja S. C. Crystello Pinto Moreira Pereira vastu, milles palus hüvitada 285 980,54 euro suuruse summa, mis tasuti tema poolt kindlustatud E. Seemanni pereliikmetele.

15 Nimetatud kostjad esitasid erandi, mille kohaselt puudus passiivne õigus olla kostja, kuna õnnetuse hetkel oli olemas sõiduauto tsiviilvastutust kattev kehtiv kindlustusleping kindlustusettevõtjaga, kelle praegune nimetus on Fidelidade-Companhia de Seguros, SA (edaspidi „kindlustaja“). Pärast menetlusse kaasamist väitis kõnealune äriühing, et mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse leping ei ole kehtiv, kuna kindlustusvõtja oli sõlmimise hetkel esitanud valeandmeid, et ta on sõiduki omanik ja peamine juht.

16 Esimese astme kohtu otsuses leiti, et kindlustusleping ei olnud kehtiv ja et sellele kehtivuse puudumisele võis tugineda kannatanute vastu. Tribunal da Relação do Porto (Porto apellatsioonikohus, Portugal) leidis, et kindlustusleping oli kehtetu, kuid et sellele kehtetusele ei saanud tugineda kannatanute vastu. Kindlustaja esitas Tribunal da Relação do Porto (Porto apellatsioonikohus, Portugal) otsuse peale Supremo Tribunal de Justiçale (Portugali kõrgeim kohus) kassatsioonkaebuse, viidates kõnealuse kindlustuslepingu absoluutsele tühisusele ja sellele, et sellele tühisusele sai tugineda kannatanu E. Seemanni ja Caisse Suisse de Compensationi vastu.

17 Mis puudutab mootorsõidukite kindlustust puudutavate esimese, teise ja kolmanda direktiivi tõlgendamist, siis leidis eelotsusetaotluse esitanud kohus, et esinevad kahtlused, kas kannatanute suhtes on võimalik tugineda kindlustuslepingu absoluutsele tühisusele, mis on sätestatud Portugali kaubandusseadustiku artikli 428 lõikes 1.

18 Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) praktikas on lähtutud erinevatest tõlgendustest. Esimene seisukoht on selline, et kindlustusleping on absoluutselt tühine, kui kindlustusvõtja deklareerib vääralt, et ta on sõiduki omanik ja peamine juht, et kindlustusettevõtja sõlmiks temaga tsiviilvastutuskindlustuse lepingu, mida muul juhul ei sõlmitaks, ja/või sõlmiks lepingu kindlustatu suhtes kergematel tingimustel. Absoluutne tühisus tugineb eelkõige sellele, et kindlustusvõtjal puudub seadusest tulenev „huvi“, mida nõuab kaubandusseadustiku artikli 428 lõige 1. Selle seisukoha järgi saab dekreetseaduse nr 522/85 artikli 14 alusel kannatanu vastu tugineda absoluutsele tühisusele. Nimetatud seisukoht võtab arvesse asjaolu, et kannatanu jääb Liikluskindlustuse Tagatisfondi vahendusel alati kaitstuks.

19 Teise seisukoha järgi kujutab kohustusliku mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustuse lepingu sõlmimine kolmanda isiku poolt endast erandit sellest seadusest tulenevast kindlustusvõtja „huvi“ tingimusest. Seetõttu tuleks probleemistik lahendada erikorra alusel, mida kohaldatakse valeandmete esitamisele kindlustuslepingute raames, mille kohaselt on tagajärg üksnes suhteline tühisus, millele ei saa kannatanu vastu tugineda.

20 Neil asjaoludel otsustas Supremo Tribunal de Justiça (Portugali kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [esimese direktiivi] artikli 3 lõikega 1, [teise direktiivi] artikli 2 lõikega 1 ja [kolmanda direktiivi] artikliga 1 on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, millega valeandmete esitamine mootorsõiduki omaniku või peamise juhi isiku kohta toob kaasa kindlustuslepingu absoluutse tühisuse, kui lepingu sõlminud isikul puudub majanduslik huvi mootorsõiduki kasutamise suhtes ning huvitatud isikutel [(kindlustusvõtja, sõiduki omanik ja selle peamine juht)] esineb pettuslik kavatsus saada kindlustuskaitse liiklusriskidele i) sellise lepingu sõlmimise teel, mida kindlustusettevõtja ei sõlmiks, kui ta teaks kindlustusvõtja isikut, ja ii) madalama kindlustusmakse tasumise teel, võrreldes summaga, mis peamise juhi vanust arvestades tulnuks tasuda?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

21 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, 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 liikmesriigi õigusnormid, mille tagajärjel saab sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas õnnetuses kannatanud kolmandate isikute vastu tugineda mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustuse lepingu tühisusele, mis tulenes kindlustusvõtja algselt esitatud valeandmetest kõnealuse sõiduki omaniku ja peamise juhi kohta, või asjaolust, et isik, kelle arvel või nimel kindlustusleping sõlmiti, ei omanud majanduslikku huvi nimetatud lepingu sõlmimise vastu.

22 Tuleb meenutada, et esimese ja teise direktiivi preambulis rõhutatakse, et nende direktiividega soovitakse ühelt poolt kindlustada Euroopa 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 (kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

23 Selle tarvis kohustab esimese direktiivi artikli 3 lõige 1, mida täpsustavad ja täiendavad teine ja kolmas direktiiv, 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 (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 28).

24 Mis puudutab õnnetuses kannatanud kolmandate isikute tunnustatud õigusi, siis on esimese direktiivi artikli 3 lõikega 1 vastuolus, kui mootorsõidukite tsiviilvastutuse kindlustusettevõtja võib õigusaktide sätetele või lepingutingimustele tuginedes keelduda kindlustatud sõiduki põhjustatud õnnetusega nimetatud isikutele tekitatud kahju hüvitamisest (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).

25 Euroopa Kohus on ka leidnud, et teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimene lõik vaid kordab seda kohustust seoses selles sättes mainitud õigusaktide sätete või kindlustuslepingu tingimustega, mis jätavad liikluskindlustuskaitse alt välja kahju, mis on tekitatud õnnetuses kannatanud kolmandatele isikutele selle tõttu, et kindlustatud sõidukit on juhtinud isik, kellel puudub selle sõiduki juhtimiseks volitus, isik, kellel puudub juhiluba või isik, kes rikub sõiduki seisukorra ja turvalisuse kohta õigusaktides sätestatud tehnonõudeid (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 34 ja seal viidatud kohtupraktika).

26 Erandina sellest kohustusest näeb teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teine lõik tõesti ette, et kindlustusettevõtja võib jätta hüvitise maksmata teatud kannatanutele, võttes arvesse olukorda, mille nad ise on tekitanud, nimelt isikutele, kes sisenesid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult, juhul kui kindlustusandja suudab tõendada, et nad teadsid, et sõiduk oli varastatud. Nagu Euroopa Kohus on

juba tuvastanud, saab teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimesest lõigust sellegipoolest erandi teha üksnes sellel erijuhul (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 35).

27 Järelikult tuleb sedastada, et asjaolu, et kindlustusandja sõlmis selle lepingu kindlustusvõtja poolt andmete esitamata jätmise või valeandmete esitamise põhjal, ei saa võimaldada ettevõtjal tugineda seadusest tulenevatele tühisuse sätetele ja tugineda sellele õnnetuses kannatanud kolmandate isikute vastu, et vabaneda esimese direktiivi artikli 3 lõikest 1 tulenevast kohustusest hüvitada kannatanule kindlustatud sõidukiga põhjustatud liiklusõnnetuse kahjud.

28 Sama kehtib ka siis, kui kindlustusvõtja ei ole sõiduki peamine juht.

29 Euroopa Kohus on nimelt otsustanud, et asjaolu, et sõidukit juhtis isik, keda ei ole seda sõidukit puudutavas kindlustuspoliisis nimetatud, ei anna – arvestades eelkõige liiklusõnnetuses kannatanute kaitse eesmärki, mida taotlevad esimene, teine ja kolmas direktiiv – alust järeldada, et sõiduk ei ole kindlustatud teise direktiivi artikli 1 lõike 4 kolmanda lõigu tähenduses (kohtuotsus, 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punkt 40).

30 Selles kontekstis küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtult samuti, kas kindlustusettevõtjal on õigus kehtiva mootorsõidukite kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse lepingu korral ja eesmärgiga vältida oma kohustust hüvitada kindlustatud sõidukiga põhjustatud õnnetuses kannatanud kolmandatele isikutele tekitatud kahju tugineda sellisele õigusnormile nagu kaubandusseadustiku artikli 428 lõige 1, mis näeb ette kindlustuslepingu tühisuse, kui isik, kelle arvel või nimel kindlustusleping on sõlmitud, ei oma selle lepingu sõlmimise suhtes majanduslikku huvi.

31 Tuleb märkida, et selline küsimus puudutab kindlustuslepingu kehtivuse seaduslikke tingimusi, mida ei reguleeri liidu õigus, vaid liikmesriikide oma.

32 Viimati nimetatutel on siiski kohustus tagada, et liikmesriigi õiguse alusel kohaldatav tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mille tingimused vastavad kolme eespool mainitud direktiivi nõuetele. Euroopa Kohtu praktikast ilmneb ka, et liikmesriigid peavad kasutama oma pädevust selles valdkonnas liidu õigust järgides ning et muu hulgas esimese, teise ja kolmanda direktiivi kasulikku mõju ei tohi piirata siseriiklikud sätted, mis käsitlevad liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist (kohtuotsus, 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punktid 30 ja 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

33 Nagu märkis Euroopa Komisjon, võivad õnnetuses kannatanud isikute hüvitamisõigust mõjutada kindlustuslepingu kehtivuse tingimused, nagu Portugali kaubandusseadustiku artikli 428 lõikes 1 ja artikli 429 esimeses lõigus sätestatud üldtingimused.

34 Viidatud sätted võivad niisiis kaasa tuua õnnetuses kannatanud kolmandate isikute kahju hüvitamata jätmise ja järelikult kahjustada nende direktiivide kasulikku mõju.

35 Nimetatud järeldust ei saa kahtluse alla seada võimalusega, et kannatanule maksab hüvitist Liikluskindlustuse Tagatisfond. Nimelt on teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 sätestatud riikliku asutuse sekkumine mõeldud viimase abinõuna, mis on ette nähtud ainult juhul, kui kahju on põhjustanud tundmatu sõiduk või sõiduk, mille puhul on täitmata esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustamise kohustus, see tähendab sõiduk, mille kohta puudub kindlustusleping. Selline piirang on selgitatav asjaoluga, et see norm, nagu on märgitud ka käesoleva otsuse punktis 23, sätestab, et iga liikmesriik tagab viimati nimetatud direktiivi artiklis 4 ette nähtud erandeid arvestades, et kõikide sõidukite, mille põhiasukoht on tema territooriumil, omanikud või kasutajad on sõlminud kindlustusandjaga lepingu, et kindlustada liidu õigusnormides määratletud ulatuses nimetatud sõidukist tulenev vastutus (vt selle kohta kohtuotsus, 11.7.2013, Csonka jt, C-409/11, EU:C:2013:512, punktid 30 ja 31).

36 Nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 29 on meenutatud, ei saa asjaolu, et sõidukit juhib isik, keda ei ole seda sõidukit puudutavas kindlustuspoliisis märgitud, võimaldada järeldada, et sõiduk ei ole kindlustatud teise direktiivi artikli 1 lõike 4 kolmanda lõigu tähenduses.

37 Kõiki eelnevaid kaalutlusi silmas pidades tuleb esitatud küsimusele vastata, et esimese direktiivi artikli 3 lõiget 1 ja teise direktiivi artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille tagajärjel saab sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas õnnetuses kannatanud kolmandate isikute vastu tugineda mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustuse lepingu tühisusele, mis tulenes kindlustusvõtja algselt esitatud valeandmetest kõnealuse sõiduki omaniku ja peamise juhi kohta, või asjaolust, et isik, kelle arvel või nimel kindlustusleping sõlmiti, ei omanud majanduslikku huvi nimetatud lepingu sõlmimise vastu.

Kohtukulud

38 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

Nõukogu 24. aprill 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 3 lõiget 1 ja nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille tagajärjel saab sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas õnnetuses kannatanud kolmandate isikute vastu tugineda mootorsõidukite tsiviilvastutuskindlustuse lepingu tühisusele, mis tulenes kindlustusvõtja algselt esitatud valeandmetest kõnealuse sõiduki omaniku ja peamise juhi kohta, või asjaolust, et isik, kelle arvel või nimel kindlustusleping sõlmiti, ei omanud majanduslikku huvi nimetatud lepingu sõlmimise vastu.

Allkirjad