EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

9. juuni 2011 *

Kohtuasjas C-409/09,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Supremo Tribunal de Justiça (Portugal) 2. oktoobri 2009. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 27. oktoobril 2009, menetluses

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

versus

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja esimees K. Lenaerts, kohtunikud D. Šváby (ettekandja), G. Arestis, J. Malenovský ja T. von Danwitz,

* Kohtumenetluse keel: portugali.

kohtujurist: N. Jääskinen,
kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 27. jaanuari 2011. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– J. M. Ambrósio Lavrador ja M. C. Olival Ferreira Bonifácio, esindaja: advokaat L. Saraiva,

– Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, esindaja: advokaat J. M. Fonseca,

– Portugali valitsus, esindajad: L. Inez Fernandes ja D. Marinho Pires,

– Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller ja J. Kemper,

– Läti valitsus, esindajad: K. Drēviņa ja M. Borkoveca,

– Euroopa Komisjon, esindajad: N. Yerrell, M. Teles Romão ja P. Guerra e Andrade,

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

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 103, lk 1; ELT eriväljaanne 06/01, lk 10; edaspidi „esimene direktiiv"), nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teist direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1984, L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3; edaspidi „teine direktiiv") ja nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmandat direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249; edaspidi „kolmas direktiiv").

2 Eelotsusetaotlus on esitatud kohtuvaidluses ühelt poolt J. M. Ambrósio Lavrador ja M. C. Olival Ferreira Bonifácio ja teiselt poolt Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (edaspidi „Fidelidade-Mundial") vahel selle üle, kas viimane peab mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutusest tulenevalt hüvitama põhikohtuasja hagejatele kahju, mis tekkis liiklusõnnetusest, milles osalesid nende alaealine laps, kes sõitis jalgrattaga, ja sõiduk, mille puhul tsiviilvastutus oli kindlustatud Fidelidade-Mundiali juures.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Esimese direktiivi artikli 3 lõige 1 sätestab:

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

4 Teise direktiivi artikli 2 lõige 1 sätestab:

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

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

või

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

või

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

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

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

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

5 Kolmanda direktiivi artikkel 1 sätestab:

„[Esimese direktiivi] artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, ilma et see piiraks [teise direktiivi] artikli 2 lõike 1 teise lõigu kohaldamist.

[...]".

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiivi 2005/14/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta (ELT L 149, lk 14), artikkel 4 „Direktiivi 90/232/EMÜ muudatused" sätestab:

„[...]

2. Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 1a*

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

[...]".

7 Direktiivi 2005/14 põhjenduses 16 on märgitud:

„Isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kes on tavaliselt õnnetuse nõrgimaks osapooleks, peaks olema kaetud õnnetusse sattunud sõiduki kohustusliku kindlustusega, kui neil on õigus

siseriikliku tsiviilõiguse kohasele hüvitisele. Nimetatud säte ei piira siseriiklike õigusaktide järgset tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust konkreetse õnnetuse korral."

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

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

[...]

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

Käesolev artikkel ei piira tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust."

Siseriiklik õigus

9 Portugali tsiviilseadustiku artikli 503 lõige 1 sätestab:

„Maismaa mootorsõidukit tegelikult valitsev ja seda oma huvides kasutav isik, isegi kui ta teeb seda esindaja vahendusel, vastutab sõidukiga seotud riskide realiseerumisel tekkinud kahju eest ja seda ka siis, kui sõidukit parajasti ei kasutata."

10 Selle seadustiku artikli 504 lõikes 1 on sätestatud:

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

11 Selle seadustiku artikli 505 kohaselt:

„Ilma et see piiraks artiklis 570 sätestatut, on artikli 503 lõikes 1 sätestatud vastutus välistatud ainult juhul, kui õnnetuse eest on vastutav ainult kannatanu ise või kolmas isik, või kui see on tingitud sõiduki töötamisest sõltumatust vääramatust jõust."

12 Sama seadustiku artiklis 570 on sätestatud:

„1. Kui kahju tekkimisele või suurenemisele aitas kaasa kannatanu süüline tegu, peab kohus mõlema poole süü raskusastme ja sellest tulenevate tagajärgede põhjal kindlaks määrama, kas hüvitist tuleb anda täies ulatuses, vähendada või koguni hüvitise andmisest keelduda.

2. Kui vastutus põhineb pelgalt süü eeldusel, siis välistab kannatanu süü hüvitamiskohustuse, kui ei ole sätestatud vastupidi."

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

13 Põhikohtuasja hagejate alaealine poeg, kes sõitis jalgrattaga, põrkas 12. juulil 2002 kokku sõidukiga, mille on kindlustanud Fidelidade-Mundial. Selle õnnetuse tagajärjel laps suri.

14 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib sellega seoses, et eelnevates kohtuastmetes on tõendatud, et õnnetus toimus umbes kell 20.20 majadest ümbritsetud külatänaval ja et laps sõitis vastassuunas, arvestamata eesõiguse reeglit.

15 Põhikohtuasja hagejad esitasid mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuse alusel hagi Fidelidade-Mundiali vastu, kes kindlustas sõiduki, mis osales õnnetuses, milles oli kannatanuks nende poeg. Selles hagis taotlesid huvitatud isikud 207 080,78 euro

suurust hüvitist ning ravikulude ja kõigi varaliste kahjude katmist varalise ja mittevaralise kahjuna, mis selle õnnetuse tagajärjel tekkis.

16 Kuna see hagi jäeti rahuldamata nii esimeses astmes kui ka apellatsiooniastmes, siis esitasid põhikohtuasja hagejad kassatsioonkaebuse Supremo Tribunal de Justiça'sse.

17 Mis puudutab põhikohtuasja hagejate pojaga juhtunud õnnetuse asjaolusid, siis märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus viitega esimeses astmes ja apellatsiooniastmes tehtud kohtuotsustele, et ainuke süüdlane oli laps, kes sõitis vastassuunas, arvestamata eesõiguse reeglit, ja et mootorsõiduki juht ei rikkunud ühtegi liikluseeskirjast tulenevat kohustust, nii et talle ei saa panna mingit vastutust, ei vastutust riski eest ega süüst tulenevat vastutust.

18 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib oma otsuses siiski ära põhikohtuasja hagejate väited, mille kohaselt sõidukijuhilt oleks võinud oodata erilist tähelepanu ja äärmiselt ettevaatlikku sõitmist, kuna ta tundis õnnetuse toimumispaika, kus viibivad pidevalt lapsed. Selle juhi hooletu käitumine avaldas põhjuslikku mõju asjaoludele, mis viisid kahju tekitanud sündmuse toimumiseni.

19 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et kuigi tsiviilvastutuse valdkond on liikmesriikide pädevuses, on Euroopa Kohus oma 30. juuni 2005. aasta otsuses kohtuasjas C-537/03: Candolin jt (EKL 2005, lk I-5745) täpsustanud, et liikmesriigid peavad seda pädevust teostama liidu õigust järgides ega või seega esimese, teise ja kolmanda direktiivi sätetelt võtta nende kasulikku mõju. Neilt sätetelt võetaks selline mõju siis,

kui siseriiklikud õigusnormid välistaksid või piiraksid ebaproportsionaalselt õigust hüvitisele vaid seetõttu, et kannatanu ise põhjustas kahju.

20 Selle Euroopa Kohtu praktika põhjal on eelotsusetaotluse esitanud kohtul kahtlus, kas põhikohtuasjas kohaldatavad tsiviilvastutuse põhimõtted on kooskõlas käesoleva otsuse punktides 3–5 mainitud liidu õiguse sätetega.

21 Neil asjaoludel otsustas Supremo Tribunal de Justiça menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas […] kolmanda direktiivi […] artikli 1 sätteid tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus see, et Portugali tsiviilõigus – eelkõige tsiviilkoodeksi artikli 503 lõige 1 ning artiklid 504, 505 ja 570 – välistab või piirab sellisel ajal, viisil ja kohas nagu käesolevas asjas toimunud liiklusõnnetuse puhul õnnetuses kannatada saanud alaealise õigust saada hüvitist üksnes sel põhjusel, et kõnealune alaealine on osaliselt või täielikult kahju tekkimise eest vastutav?"

Eelotsuse küsimus

22 Sissejuhatavalt tuleb märkida, nagu Saksamaa valitsus õigustatult rõhutas, et ehkki esitatud küsimus puudutab üksnes kolmanda direktiivi artiklit 1, ilmneb siiski eelotsusetaotlusest tervikuna, et siseriiklik kohus soovib oma küsimusega sisuliselt teada, kas esimest, teist ja kolmandat direktiivi tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus

siseriiklikud õigusnormid, mis piiravad või välistavad mootorsõiduki osalusel toimunud õnnetuses kannatata saanud isiku õiguse hüvitisele, kuna see kannatanu on osaliselt või täielikult kahju tekkimise eest vastutav.

23 Sellega seoses on esiteks kohane 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 (28. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-129/94: Ruiz Bernáldez, EKL 1996, lk I-1829, punkt 13; 14. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-348/98: Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, EKL 2000, lk I-6711, punkt 24, ja 17. märtsi 2011. aasta otsus kohtuasjas C-484/09: Carvalho Ferreira Santos, EKL 2011, lk I-1821, punkt 24).

24 Esimene direktiiv, mida täpsustavad ja täiendavad teine ja kolmas direktiiv, kohustab seega liikmesriike tagama, et liikmesriigi territooriumil põhiasukohta omavate sõidukite kasutamisest tulenev tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega, ja täpsustab eelkõige kahju liigid ja kolmandad isikud, kes peavad olema selle kindlustusega kaetud (eespool viidatud kohtuotsused Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, punkt 27, ja Carvalho Ferreira Santos, punkt 27).

25 Tuleb siiski meenutada, et kohustus tagada tsiviilvastutuskindlustuse kaitse sõidukitega kolmandate isikutele tekitatud kahju puhul seisab lahus sellest, mis ulatuses neile isikutele hüvitatakse tekitatud kahju kindlustatud isiku tsiviilvastutuse alusel. Esimene neist tagatakse ja määratletakse liidu õigusnormidega, teist reguleerib peamiselt aga siseriiklik õigus (eespool viidatud kohtuotsus Carvalho Ferreira Santos, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

26 Euroopa Kohus on nimelt varem otsustanud, et esimese, teise ja kolmanda direktiivi eesmärgist ning samuti direktiivide sõnastusest tuleneb, et nende õigusaktidega ei soovita ühtlustada liikmesriikide tsiviilvastutussüsteeme ja et kehtiva liidu õiguse kohaselt on liikmesriikidel õigus liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahjule kohaldatav tsiviilvastutuse süsteem ise kindlaks määrata (eespool viidatud kohtuotsuse Carvalho Ferreira Santos, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika). Seda analüüsi kinnitavad mootori jõuta liiklejatele tekkinud kahju osas kolmanda direktiivi artikli 1a sätted, mida kordas direktiivi 2009/103 artikli 12 lõige 3.

27 Siiski lasub liikmesriikidel kohustus tagada, et siseriikliku õiguse alusel kohaldatav tsiviilvastutus oleks kaetud kindlustusega, mille tingimused vastavad kolme eespool mainitud direktiivi nõuetele (eespool viidatud kohtuotsus Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, punkt 29; 19. aprilli 2007. aasta otsus kohtuasjas C-356/05: Farrell, EKL 2007, lk I-3067, punkt 33, ja eespool viidatud kohtuotsus Carvalho Ferreira Santos, punkt 34).

28 Teiseks ilmneb kohtupraktikast, et liikmesriigid peavad kasutama oma pädevust selles valdkonnas, järgides liidu õigust, ja et nende sätete kasulikku mõju ei saa piirata siseriiklikud sätted, mis käsitlevad liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsused Ruiz Bernáldez, punkt 19; Candolin jt, punktid 27 ja 28, ning Farrell, punkt 34).

29 Euroopa Kohus täpsustas, et nendelt direktiividelt võetaks kasulik mõju, kui üldiste ja abstraktsete kriteeriumide põhjal kindlaks määratud siseriiklikud õigusnormid, lähtudes kannatanu enese osast kahju tekkimisel, võtavad temalt õiguse saada kohustusliku liikluskindlustuse hüvitist või piiravad seda õigust ebaproportsionaalselt (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Candolin jt, punkt 30). Kannatanu hüvitist võib juhtumipõhise hindamise põhjal vähendada seega vaid erandlike asjaolude puhul (eespool viidatud kohtuotsus Candolin jt, punkt 30).

30 Euroopa Kohus järeldas seega, et teise direktiivi artikli 2 lõikega 1 ja kolmanda direktiivi artikliga 1 on vastuolus siseriiklikud õigusnormid, mis lubavad, lähtudes kaassõitja osast talle enesele kahju tekkimisel, jätta ta kohustusliku liikluskindlustuse hüvitisest ilma või piirata seda hüvitist ebaproportsionaalselt (eespool viidatud kohtuotsus Candolin jt, punkt 35). Seda lahendust kinnitati eespool viidatud kohtuotsuses Farrell (punkt 35).

31 Tuleb märkida, et põhikohtuasjas – erinevalt asjaoludest, mis olid aluseks eespool viidatud kohtuotsustes Candolin jt ning Farrell – ei mõjuta õnnetuses kannatanud isikute õigust kahjuhüvitisele mitte kindlustusvaldkonna õigusnormidest lähtuv tsiviilvastutuse kindlustuskaitse piirang, vaid kindlustatud juhi tsiviilvastutuse piirang kehtiva tsiviilvastutuse süsteemi alusel.

32 Sellega seoses ilmneb eelotsusetaotlusest, et Portugali tsiviilseadustiku artiklid 503 ja 504 kehtestavad liiklusõnnetuste puhul objektiivse vastutuse, kuid selle seadustiku artikli 505 kohaselt on välistatud seadustiku artikli 503 lõikes 1 sätestatud riskivastutus, kui õnnetuse eest on vastutav kannatanu ise. Lisaks, kui kahju tekkimisele või suurenemisele aitas kaasa kannatanu süüline tegu, siis näeb Portugali tsiviilseadustik ette, et vastavalt sellise süülise teo astmele võib selle isiku hüvitist osaliselt vähendada või hüvitise maksmata jätta.

33 Teisisõnu jätavad põhikohtuasjas kohaldatavad siseriiklikud õigusnormid sellises olukorras, nagu siin käsitletud, õnnetuses osalenud sõiduki juhi riskivastutuse kõrvale üksnes siis, kui õnnetuses on süüdi ainult kannatanu. Lisaks, kui kahju tekitamisel või raskendamisel on esinenud kannatanu süüline tegu, vähendatakse nende õigusnormide kohaselt hüvitist proportsionaalselt selle süülise teo raskusastmega.

34 Erinevalt eespool viidatud kohtuotsuste Candolin jt ning Farrell õiguslikust kontekstist ei välista need õigusnormid seega automaatselt kannatanu osa korral temale kahju tekkimises selle kannatanu – siinses asjas mootorsõidukiga kokku põrganud ja selle tagajärjel hukkunud alaealise jalgratturi vanemate – õigust saada hüvitist õnnetuses osalenud sõiduki kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse alusel ning see säte ei piira ka seda õigust ebaproportsionaalselt. Seega ei mõjuta see säte liidu õiguses ette nähtud tagatist, et kohaldatava siseriikliku õiguse alusel kindlaks määratud tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega, mis on vastavuses eespool nimetatud kolme direktiiviga (vt eespool viidatud kohtuotsus Carvalho Ferreira Santos, punktid 43 ja 44).

35 Eespool toodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et esimest, teist ja kolmandat direktiivi tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus tsiviilvastutust käsitlevad siseriiklikud õigusnormid, mis võimaldavad välistada või piirata õnnetuses kannatada saanud isiku õigust nõuda hüvitist õnnetuses osalenud sõiduki tsiviilvastutuskindlustuse alusel, hinnates juhtumipõhiselt seda, kas sellel kannatanul ainsana või ühena oli osa kahju tekkimises.

Kohtukulud

36 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teist direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ja nõukogu 14. mai 1990. aasta kolmandat direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta tuleb tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus tsiviilvastutust käsitlevad siseriiklikud õigusnormid, mis võimaldavad välistada või piirata õnnetuses kannatada saanud isiku õigust nõuda hüvitist õnnetuses osalenud sõiduki tsiviilvastutuskindlustuse alusel, hinnates juhtumipõhiselt seda, kas sellel kannatanul ainsana või ühena oli osa kahju tekkimises.

Allkirjad