Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

21. detsember 2021 *

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite kasutamise kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus – Teine direktiiv 84/5/EMÜ – Artikli 1 lõige 2 – Direktiiv 2005/14/EÜ – Direktiiv 2009/103/EÜ – Artikli 9 lõige 1 – Kohustusliku kindlustusega kaetud minimaalsete hüvitamise piirmäärade suurendamise kohustus – Üleminekuperiood – Uus norm, mida varasema õigusnormi kehtivusajal tekkinud olukorra tulevikus tekkivate tagajärgede suhtes kohaldatakse viivitamatult – Enne liidu materiaalõigusnormi jõustumist tekkinud olukord – Riigisisesed õigusnormid, mis välistavad enne 11. detsembrit 2009 sõlmitud kindlustuslepingute osas kohustuse suurendada kohustusliku kindlustusega kaetud minimaalseid hüvitamise piirmäärasid

Kohtuasjas C-428/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Sąd Apelacyjny w Warszawie (Varssavi apellatsioonikohus, Poola) 28. augusti 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. septembril 2020, menetluses

A. K.

versus

Skarb Państwa,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: esimese koja president A. Arabadjiev (ettekandja) teise koja presidendi ülesannetes, kohtunikud I. Ziemele, T. von Danwitz, P. G. Xuereb ja A. Kumin,

kohtujurist: J. Richard de la Tour,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– A. K., esindaja: *adwokat* I. Kwiecień,

– Skarb Państwa, esindajad: J. Zasada ja L. Jurek,

* Kohtumenetluse keel: poola.

– Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

– Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, M. Hellmann ja E. Lankenau,

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

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

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada 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), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ (ELT 2005, L 149, lk 14), (edaspidi „teine direktiiv 84/5“) artikli 1 lõiget 2.

2 Taotlus on esitatud A. K. ja Skarb Państwa (Poola riigikassa) vahelises kohtuvaidluses, mille ese on nõue hüvitada kahju, mis väidetavalt on tekitatud direktiivi 2005/14 Poola õiguskorda valesti ülevõtmisega.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Teine direktiiv 84/5

3 Teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõiked 1 ja 2 olid sõnastatud järgmiselt:

„1. [Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta] [d]irektiivi 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)] artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.

2. Ilma et see piiraks võimalike suuremate tagatiste sätestamist liikmesriikides, nõuab iga liikmesriik, et kindlustus oleks kohustuslik vähemalt järgmiste summade ulatuses:

a) isikukahju puhul minimaalne hüvitamise piirmäär 1 000 000 eurot kannatanu kohta või 5 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kannatanute arvust;

b) varakahju puhul 1 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kannatanute arvust.

Liikmesriigid võivad vajadusel kehtestada kuni viieaastase üleminekuperioodi alates […] direktiivi [2005/14] rakendamise kuupäevast, mille jooksul kohandatakse minimaalsed hüvitamise piirmäärad käesolevas lõikes ette nähtud summadeni.

Liikmesriigid, kes sellise üleminekuperioodi kehtestavad, teavitavad sellest komisjoni ning märgivad ära üleminekuperioodi kestuse.

30 kuu jooksul alates direktiivi [2005/14], kuupäevast suurendavad liikmesriigid tagatisi vähemalt pooleni käesolevas lõikes ettenähtud tasemetest.“

Direktiiv 2005/14

4 Direktiivi 2005/14 põhjendustes 1 ja 10 oli märgitud:

„(1) 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 ühendusesisesest kahjukindlustustegevusest. Liikluskindlustus mõjutab ka isikute ja sõidukite vaba liikumist. Seega peaks ühtse liikluskindlustusturu tugevdamine ja konsolideerimine olema ühenduse tegevuse põhieesmärgiks finantsteenuste valdkonnas.

[…]

(10) Liikmesriikide kohustus tagada kindlustuskaitse vähemalt teatavate minimaalsete hüvitamise piirmäärade osas on oluliseks teguriks kannatanute kaitse tagamisel. Direktiivis 84/5/EMÜ sätestatud minimaalsed hüvitamise piirmäärasid peaks ajakohastama mitte ainult inflatsiooni arvessevõtmiseks, vaid neid tuleks ka tegelikkuses suurendada, et parandada kannatanute kaitset. Isikukahju puhul tuleb minimaalne hüvitamise piirmäär arvestada nii, et see kataks täielikult ja õiglaselt kõigi väga raskelt vigastada saanud kannatanute kahjud, arvestades samas, et mitme kannatanuga õnnetusi esineb harva ning selliste õnnetuste arv, kus üheaegselt saab väga raskelt vigastada mitu kannatanut, on väike. Minimaalne hüvitamise piirmäär 1 000 000 eurot kannatanu kohta või 5 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kannatanute arvust, on põhjendatud ja asjakohane. Nimetatud minimaalsete hüvitamise piirmäärade kehtestamise hõlbustamiseks tuleks kehtestada viieaastane üleminekuperiood alates käesoleva direktiivi rakendamise kuupäevast. Liikmesriigid peaksid summasid suurendama rakendamise kuupäevale järgneva 30 kuu jooksul vähemalt pooleni lõplikust tasemest.“

5 Direktiivi 2005/14 artikli 6 „Rakendamine“ lõikes 1 oli sätestatud:

„Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 11. juuniks 2007. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

[…]“.

Direktiiv 2009/103

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiviga 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11) kodifitseeriti mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse valdkonnas varem kehtinud direktiivid, nende hulgas teine

direktiiv 84/5, ning tunnistati need kehtetuks alates 27. oktoobrist 2009. Direktiivi 2009/103 II lisas oleva vastavustabeli kohaselt vastavad teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõiked 1 ja 2 vastavalt direktiivi 2009/103 artikli 3 neljandale lõigule ja artikli 9 lõikele 1.

Poola õigus

7 24. mai 2007. aasta seaduse, millega muudetakse seadust tsiviilvastutuskindlustuse, kindlustusseltside garantiifondi ja Poola liikluskindlustusseltside büroo kohta ning kindlustustegevuse seadust (Ustawa z dnia 24 maja 2007 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej (*Dz. U.* nr 102, jrk nr 691; edaspidi „24. mai 2007. aasta seadus“)), artiklis 5 on ette nähtud:

„[Liikluskindlustuse] lepingute ja põllumajandusettevõtjate tsiviilvastutuskindlustuse lepingute puhul on minimaalne hüvitamise piirmäär Poola zlottides väljendatult:

1) kuni 10. detsembrini 2009 (k.a) sõlmitud lepingute puhul:
   a) isikukahju korral 1 500 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kannatanute arvust,
   b) varakahju korral 300 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kannatanute arvust,

   – mis arvutatakse Narodowy Bank Polski [Poola keskpank] poolt kindlustusjuhtumi toimumise päeval avaldatud keskmise kursi alusel;

2) ajavahemikus 11. detsembrist 2009 kuni 10. juunini 2012 sõlmitud lepingute puhul:
   a) isikukahju korral 2 500 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kannatanute arvust,
   b) varakahju korral 500 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kannatanute arvust,

   – mis arvutatakse Narodowy Bank Polski [Poola keskpank] poolt kindlustusjuhtumi toimumise päeval avaldatud keskmise kursi alusel.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

8 12. oktoobril 2010 toimus Poolas liiklusõnnetus, milles hukkus 16 inimest, nende hulgas G. M. ja selle liiklusõnnetuse põhjustanud sõidukijuht. Viimane oli sõlminud liikluskindlustuse lepingu, mis hõlmas ajavahemikku 8. detsembrist 2009 kuni 7. detsembrini 2010.

9 Pärast G. M-i surma esitas tema tütar A. K. 2. märtsil 2011 liiklusõnnetuse põhjustanud sõidukijuhi kindlustusseltsile kahju hüvitamise nõude, nõudes endale ema surma tõttu väidetavalt tekkinud mittevaralise ja varalise kahju hüvitamist. Kindlustusjuhtumi kahjukäsitluse raames maksis asjaomane kindlustusselts A. K-le lõpliku hüvitisena välja 47 000 Poola zlotti (ligikaudu 10 175 eurot) mittevaralise kahju eest ja 5000 Poola zlotti (ligikaudu 1000 eurot) tema olukorra olulise halvenemise eest. Kindlustusselts teatas A. K-le, et liiklusõnnetuse põhjustanud sõidukijuhi poolt allkirjastatud kindlustuspoliisis ette nähtud kindlustuskaitse raames on maksimaalne hüvitis välja makstud.

10 A. K. esitas Sąd Okręgowy w Warszawiele (Varssavi esimese astme kohus, Poola) kaebuse Poola riigikassa vastu, nõudes direktiivi 2005/14 Poola õiguskorda täielikult üle võtmata jätmise tagajärjel tekitatud kahju hüvitamist summas 78 000 Poola zlotti (ligikaudu 17 000 eurot) koos viivisega.

11 A. K. väitis, et kui direktiiv oleks olnud Poola õiguskorda õigesti üle võetud, oleks kindlustusselts pidanud asjaomases liikluskindlustuse lepingus ette nähtud minimaalset hüvitamise piirmäära suurendama ja seega maksma talle G. M-i surma tõttu tekkinud kahju hüvitisena täiendavalt 78 000 Poola zlotti. A. K. väitel jäi tal selle tõttu, et Poola Vabariik ei olnud direktiivi õigesti üle võtnud, nimetatud summa saamata, mistõttu tekkis tal selle summa suurune varaline kahju, mille talle võlgneb Poola riigikassa.

12 A. K. leiab, et Poola riik oli kohustatud direktiivi 2005/14 sätted üle võtma nii, et alates 11. detsembrist 2009 oleks mootorsõiduki valdaja kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse lepingu puhul hüvitamise piirmäär olnud isikukahju puhul vähemalt 2 500 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta. 24. mai 2007. aasta seaduses on aga liikmesriigi seadusandja seadnud 11. detsembrist 2009 kuni 2010. aasta detsembrini toimunud liiklusõnnetustes kannatanute kaitse ulatuse sõltuvusse kindlustuslepingu sõlmimise kuupäevast. Nimelt kehtisid sel ajavahemikul ühel ajal nii enne kui ka pärast 11. detsembrit 2009 sõlmitud lepingud, ent viimati nimetatud lepingutes oli ette nähtud minimaalne hüvitamise piirmäär 2 500 000 eurot, samas kui esimesena mainitud lepingute puhul oli see minimaalne piirmäär vaid 1 500 000 eurot.

13 Poola riigikassa väidab, et direktiiv 2005/14 võeti Poola õiguskorda nõuetekohaselt üle, ning tema sõnul on erinev kohtlemine lahutamatult seotud seaduse tagasiulatuva jõu puudumise põhimõttega. Ta märgib lisaks, et Euroopa Komisjon algatas Poola suhtes rikkumismenetluse seoses direktiivi 2005/14 ülevõtmisega, kuid 28. aprillil 2016 otsustas nimetatud institutsioon selle menetluse lõpetada. Poola riigikassa väitel leidis komisjon nii toimides, et liidu õigust ei ole rikutud.

14 Sąd Okręgowy (piirkondlik kohus) jättis 20. märtsi 2019. aasta otsusega A. K. kaebuse rahuldamata, leides, et liikmesriigi seadusandja on direktiivi nõuetekohaselt üle võtnud, nähes minimaalse hüvitamise piirmäära järk-järgult suurendamiseks ette teise direktiiviga 84/5 lubatud üleminekuperioodid nii, et esmalt peab minimaalne hüvitamise piirmäär olema pool selle direktiivi artikli 1 lõikes 2 nimetatud summast ning seejärel vastama kogu summale. See kohus otsustas veel, et liikmesriikidele seatud kohustus suurendada direktiivis 2005/14 ette nähtud minimaalset hüvitamise piirmäära kehtib üksnes nende lepingute suhtes, mis on sõlmitud pärast mainitud üleminekuperioodide lõppu, ning et liidu õigus ei nõua enne üleminekuperioodide lõppu sõlmitud liikluskindlustuse lepingutes ette nähtud minimaalse hüvitamise piirmäära suurendamist ka sellisel juhul, kui tegemist on lepinguga, mille kehtivus lõppeb pärast kõnealuste üleminekuperioodide möödumist. Selle kohtu sõnul saab tema seisukoht kinnitust õiguskindluse, seaduse tagasiulatuva jõu puudumise ja lepinguvabaduse põhimõttest.

15 A. K. esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule Sąd Apelacyjny w Warszawiele (Varssavi apellatsioonikohus, Poola), väites eelkõige, et Sąd Okręgowy (piirkondlik kohus) leidis ekslikult, et Poola Vabariik on direktiivi 2005/14 oma õiguskorda õigesti üle võtnud.

16 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2013. aasta otsusest kohtuasjas Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692) nähtub, et liikluskindlustus peab katma liiklusõnnetuses hukkunu lähedastele tekitatud mittevaralise kahju hüvitamise, kui selline hüvitamine on kohaldatavates riigisisestes õigusnormides ette nähtud kindlustatud isiku tsiviilvastutusest tulenevalt. Poola õiguses on selline hüvitamine ette nähtud ja see kuulub liikluskindlustuse valdkonda.

17 Kõnealune kohus leidis, et kuna kindlustusselts ei hüvitanud A. K-le kogu tekitatud kahju selle tõttu, et lepingus ette nähtud hüvitise ülemmäär oli ammendatud, põhjustas see kindlustusselts A. K-le kahju summas, mille võrra oli talle tehtud väljamakse väiksem summast, mida tal põhimõtteliselt oleks olnud võimalik saada, kui kõnealust ülemmäära oleks suurendatud, võttes arvesse minimaalset hüvitamise piirmäära, mis direktiiviga 2005/14 lisati teise direktiivi 84/5. Seega on Poola riigikassa Poola õiguse alusel kohustatud selle kahju hüvitama, kui peaks selguma, et Poola Vabariik on direktiivi 2005/14 riigisisesesse õiguskorda valesti üle võtnud.

18 Selles osas tuleneb viimati nimetatud direktiivi põhjendusest 10, et direktiivi eesmärk on tagada liiklusõnnetustes kannatanute kaitse. Selles direktiivis ei ole ühtegi sätet, mis piiraks minimaalse hüvitamise piirmäära suurendamise kohustuse üksnes nendele kindlustuslepingutele, mis on sõlmitud alates 11. detsembrist 2009, ja välistaks samasuguse kohandamise alates nimetatud kuupäevast nende liikluskindlustuse lepingute puhul, mis on sõlmitud enne seda kuupäeva, kuid mis on kehtivad ka pärast seda kuupäeva.

19 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et nende kahe kategooria isikute erinev kohtlemine, kellele on samal ajavahemikul liiklusõnnetuse tagajärjel tekitatud kahju, sõltuvalt kindlustuslepingu sõlmimise kuupäevast ei ole põhjendatud.

20 Nimelt ei ole seaduse tagasiulatuva jõu puudumise põhimõttega vastuolus 11. detsembril 2009 kehtinud lepingulise suhte muutmine alates sellest kuupäevast. Lisaks oli õiguskindluse põhimõtte järgimine tagatud sellega, et liikmesriikidele jäeti direktiivi 2005/14 ülevõtmiseks pikk ajavahemik ja anti võimalus kehtestada üleminekuperioodid. See võimaldanuks kindlustusandjatel kohandada kindlustusmakse suurust uute minimaalsete hüvitamise piirmääradega.

21 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et kui peaks ilmnema, et Poola Vabariik ei võtnud direktiivi 2005/14 üle täielikult, see tähendab võttis selle üle valesti, siis on täidetud liikmesriigi vastutuse tekkimise esimene tingimus, mis tuleneb 19. novembri 1991. aasta kohtuotsusest Francovich jt (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428). Seega peab eelotsusetaotluse esitanud kohus teiseks kontrollima, kas ja mil määral tekkis A. K-l kahju, millel on põhjuslik seos Poola Vabariigil lasuva kohustuse rikkumisega.

22 Seetõttu otsustas Sąd Apelacyjny w Warszawie (Varssavi apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas direktiivi 2005/14 artikli 2 alusel oli liikmesriik, kes kehtestas minimaalsete hüvitamise piirmäärade kohandamiseks üleminekuperioodi, kohustatud 30 kuu jooksul selle direktiivi rakendamise kuupäevast suurendama hüvitamise piirmäärasid vähemalt pooleni [teise direktiivi 84/5] artikli 1 lõikes 2 sätestatud summadest:

– kõikide liikluskindlustuse lepingute suhtes, mis on kehtivad pärast nende 30 kuu möödumist, kaasa arvatud lepingud, mis on sõlmitud enne 11. detsembrit 2009, kuid mis pärast seda kuupäeva on jätkuvalt kehtivad pärast 11. detsembrit 2009 aset leidnud kindlustusjuhtumite suhtes,

– või ainult uute liikluskindlustuse lepingute puhul, mis on sõlmitud pärast 11. detsembrit 2009?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

23 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigid, kes kasutasid selles sättes ette nähtud võimalust kehtestada üleminekuperioodid, pidid nõudma, et alates 11. detsembrist 2009 oleksid enne seda kuupäeva sõlmitud, kuid sellel kuupäeval endiselt kehtivates liikluskindlustuse lepingutes ette nähtud minimaalsed hüvitamise piirmäärad kooskõlas artikli 1 lõike 2 neljandas lõigus kehtestatud eeskirjaga.

24 ELTL artiklis 267 sätestatud liikmesriigi kohtute ja Euroopa Kohtu vahelises koostöömenetluses on Euroopa Kohtu ülesanne anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, mis võimaldaks viimasel poolelioleva kohtuasja lahendada. Nimelt on Euroopa Kohtu ülesanne tõlgendada kõiki liidu õiguse sätteid, mida liikmesriigi kohtud vajavad oma menetluses olevate kohtuasjade lahendamiseks, isegi kui liikmesriigi kohtud ei ole selliseid sätteid Euroopa Kohtule esitatud küsimustes sõnaselgelt maininud (vt selle kohta 12. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Instituto Nacional de la Seguridad Social (emade pensionilisa), C-450/18, EU:C:2019:1075, punkt 25).

25 Selles osas tuleneb teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõike 2 teisest lõigust, et liikmesriigid võisid kehtestada üleminekuperioodi maksimaalselt viieks aastaks alates direktiivi 2005/14 riigisiseses õiguskorras rakendamise kuupäevast, see tähendab alates 11. juunist 2007, nagu nähtub viimati nimetatud direktiivi artikli 6 lõikest 1, ja selle viie aasta jooksul tuli liikluskindlustuse minimaalsed hüvitamise piirmäärad kohandada teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõike 2 esimeses lõigus ette nähtud summadele vastavaks.

26 Selle direktiivi artikli 1 lõike 2 neljanda lõigu kohaselt pidid liikmesriigid neid minimaalseid hüvitamise piirmäärasid siiski suurendama nii, et 30 kuu möödudes, s.o hiljemalt 11. detsembril 2009, ulatuksid need vähemalt pooleni nimetatud direktiivi artikli 1 lõike 2 esimeses lõigus ette nähtud suurusest.

27 Teine direktiiv 84/5 kodifitseeriti ja tunnistati kehtetuks direktiiviga 2009/103 alates 27. oktoobrist 2009, see tähendab enne 11. detsembrit 2009, ning direktiivi 2009/103 artikli 9 lõige 1 vastab teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõikele 2, nagu nähtub direktiivi II lisas esitatud vastavustabelist.

28 Neil asjaoludel tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtule esitada nii teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõike 2 kui ka direktiivi 2009/103 artikli 9 lõike 1 tõlgendus.

29 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud teabest nähtub, et Poola Vabariik kasutas teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõike 2 teises lõigus ja direktiivi 2009/103 artikli 9 lõike 1 teises lõigus ette nähtud võimalust kehtestada üleminekuperiood. Selles kontekstis näeb 24. mai 2007. aasta seadus ette, et käesoleva kohtuotsuse punktis 26 nimetatud suurendamise kohustus puudutab liikluskindlustuse lepinguid, mis on sõlmitud ajavahemikus 11. detsembrist 2009 kuni 10. juunini 2012, välistades seega lepingud, mis olid sõlmitud enne 11. detsembrit 2009 ja mis kehtisid ka pärast seda kuupäeva.

30 Sellega seoses tuleb märkida, et ei teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõikes 2 ega direktiivi 2009/103 artikli 9 lõikes 1 ei ole sõnaselgelt täpsustatud, kas käesoleva kohtuotsuse punktis 26 mainitud suurendamise kohustus puudutab enne 11. detsembrit 2009 sõlmitud ja sel kuupäeval kehtivate lepingute tulevikus tekkivaid tagajärgi.

31 Sellises kontekstis on oluline meenutada, et põhimõtteliselt on uus õigusnorm kohaldatav alates selle õigusakti jõustumisest, milles norm sisaldub. Kuigi õigusnormi ei kohaldata õiguslike olukordade suhtes, mis tekkisid ja kujunesid lõplikult välja varasema seaduse kehtivusajal, kohaldatakse seda siiski varasema õigusnormi tulevikus tekkivate tagajärgede suhtes, samuti uute õiguslike olukordade suhtes. Teisiti on üksnes siis, kui uue õigusnormiga kaasnevad erisätted, mis määravad konkreetselt kindlaks selle ajalise kohaldamise tingimused, kui õigusaktide tagasiulatuva jõu puudumise põhimõttest ei tulene teisiti (vt selle kohta 7. novembri 2013. aasta kohtuotsus Gemeinde Altrip jt, C-72/12, EU:C:2013:712, punkt 22 ja seal viidatud kohtupraktika; 17. oktoobri 2018. aasta kohtuotsus Klohn, C-167/17, EU:C:2018:833, punktid 38 ja 39, ning 15. jaanuari 2019. aasta kohtuotsus E.B., C-258/17, EU:C:2019:17, punkt 50).

32 Seega peavad direktiivi ülevõtmiseks vastu võetud aktid olema kohaldatavad varasema seaduse kehtivusajal tekkinud olukordade tulevikus tekkivate tagajärgede suhtes alates ülevõtmise tähtaja lõppemise kuupäevast, välja arvatud juhul, kui asjaomases direktiivis on sätestatud teisiti (17. oktoobri 2018. aasta kohtuotsus Klohn, C-167/17, EU:C:2018:833, punkt 40).

33 Lisaks olgu öeldud, et õiguskindluse põhimõtte järgimise ja õiguspärase ootuse kaitse tagamise kaalutlusel tuleb liidu materiaalõigusnorme tõlgendada nii, et need on enne nende jõustumist tekkinud olukordade suhtes kohaldatavad üksnes siis, kui selline võimalus tuleneb selgelt nende normide sõnastusest, eesmärgist või ülesehitusest (6. oktoobri 2015. aasta kohtuotsus komisjon *vs*. Andersen, C-303/13 P, EU:C:2015:647, punkt 50 ja seal viidatud kohtupraktika).

34 Käesoleva kohtuotsuse punktides 31–33 meenutatud Euroopa Kohtu praktikast tuleneb, et selleks, et kontrollida, kas uus liidu õigusnorm on ajaliselt kohaldatav olukorras, mis tekkis sellise varasema normi kehtivusajal, mis on asendatud uue liidu õigusnormiga, tuleb kindlaks teha, kas selle olukorra mõju on ammendunud enne uue õigusnormi jõustumist, millisel juhul tuleb see kvalifitseerida olukorraks, mis tekkis enne sellist jõustumist, või avaldab see olukord jätkuvalt mõju pärast seda kuupäeva.

35 Seega tuleb kindlaks teha, kas enne 11. detsembrit 2009 sõlmitud liikluskindlustuse lepingu sõlmimisel valitsenud, ent sel kuupäeval endiselt kestnud olukord kujutab endast sellist enne mainitud kuupäeva tekkinud olukorda, mille suhtes käesoleva kohtuotsuse punktis 26 mainitud kohustus on kohaldatav tagasiulatuvalt üksnes siis, kui esiteks on teises direktiivis 84/5 ja direktiivis 2009/103 selgelt ette nähtud, et see on nii, ja teiseks on juhtumi asjaolusid arvestades tagatud õiguskindluse põhimõtte järgimine ja õiguspärase ootuse kaitse (vt analoogia alusel 9. märtsi 2006. aasta kohtuotsus Beemsterboer Coldstore Services, C-293/04, EU:C:2006:162, punkt 24), või on hoopis tegemist olukorraga, mis on tekkinud enne seda kuupäeva, kuid mille tulevikus tekkivaid tagajärgi reguleeris teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõike 2 neljas lõik ja alates 11. detsembrist 2009 reguleerib direktiivi 2009/103 artikli 9 lõike 1 neljas lõik, ja seda vastavalt põhimõttele, et uued õigusnormid on olemasolevate olukordade suhtes viivitamatult kohaldatavad.

36 Sellega seoses on Euroopa Kohus juba otsustanud, et tähtajalise töölepingu sõlmimine ei kaota lepingu allkirjastamise kuupäeval oma õiguslikke tagajärgi, vaid – vastupidi – tekitab jätkuvalt õiguslikke tagajärgi kogu selle lepingu kehtivuse ajal, ning et seega ei saa enne uue õigusnormi jõustumist sõlmitud töölepingule selle uue õigusnormi kohaldamist käsitada nii, et see mõjutab enne mainitud jõustumist tekkinud olukorda (vt selle kohta 29. jaanuari 2002. aasta kohtuotsus Pokrzeptowicz-Meyer, C-162/00, EU:C:2002:57, punkt 52).

37 See peab veelgi enam paika olukorras, kus liikluskindlustuse leping sõlmiti enne 11. detsembrit 2009 ja oli sellel kuupäeval endiselt kehtiv.

38 Nimelt, kuna kindlustuslepingud on eelkõige aleatoorsed lepingud, mida iseloomustab asjaolu, et ühe poole sooritus sõltub ebakindlast sündmusest, mis võib lepingu kehtivuse ajal aset leida või mitte, siis püsivad selliste lepingute õiguslikud tagajärjed kuni nende lepingute kehtivusaja lõpuni. Seega ei ole selliste lepingutega loodud õigussuhted nende sõlmimise ajal ammendunud. See hetk tähistab üksnes lepingu täitmise algust, mis kindlustatu puhul sageli tähendab sooritust osamaksetena, ning ka kindlustusandja puhul ei ole sooritus kohene, seisnedes kahju hüvitamises kahjustatud isikutele, kui kindlustusjuhtum leiab aset lepingu kehtivuse ajal.

39 Teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõike 2 neljanda lõigu ja direktiivi 2009/103 artikli 9 lõike 1 neljanda lõigu eesmärk on aga reguleerida enne 11. detsembrit 2009 sõlmitud ja sellel kuupäeval endiselt kehtinud lepingute tulevikus tekkivaid tagajärgi.

40 Need sätted, mis kohustavad liikmesriike suurendama liikluskindlustuse minimaalseid hüvitamise piirmäärasid, ei välista nimelt nendes lepingutes ette nähtud kindlustussumma suurendamist. Seega ei ole kindlustuslepingu sõlmimise kuupäev selles osas määrava tähtsusega. Niisiis ei nähtu nende sätete sõnastusest, et liidu seadusandja oleks soovinud teha erandi põhimõttest, et uued õigusnormid on vältavate olukordade suhtes viivitamatult kohaldatavad.

41 Lisaks sellele – nagu sisuliselt leiavad ka A. K. ja Saksamaa valitsus oma kirjalikes seisukohtades – tuleneb liikluskindlustust reguleerivate liidu õigusnormide eesmärgist kaitsta liiklusõnnetuses kannatanuid, tagades eeskätt mootorsõidukitega põhjustatud õnnetusjuhtumites kannatanute ühesuguse kohtlemise, olenemata sellest, millises liidu osas õnnetusjuhtum toimus, millist eesmärki on liidu seadusandja järjekindlalt silmas pidanud ja tugevdanud (vt selle kohta 28. novembri 2017. aasta kohtuotsus Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punktid 32 ja 33), ning võrdse kohtlemise põhimõttest nõue, et alates 11. detsembrist 2009 aset leidnud õnnetusjuhtumites kannatanute saadav hüvitis ei või olla väiksem üksnes sel põhjusel, et kindlustusleping oli sõlmitud enne seda kuupäeva. Nimelt nähtub direktiivi 2005/14 põhjendusest 10, et liikmesriikide kohustus tagada kindlustuskaitse vähemalt teatavate minimaalsete hüvitamise piirmäärade osas on oluliseks teguriks kannatanute kaitse tagamisel.

42 Vastupidi sellele, mida väidavad Poola riigikassa ja Poola valitsus oma kirjalikes seisukohtades, ei ole selline tõlgendus vastuolus õiguskindluse põhimõttega ja õiguspärase ootuse kaitsega.

43 Selles küsimuses tuleb meenutada, et esimesena nimetatud põhimõttest tuleneb nõue, et õigusnormid oleksid selged, täpsed ja ettenähtavate tagajärgedega eriti siis, kui need normid võivad üksikisikutele ja ettevõtjatele kaasa tuua ebasoodsaid tagajärgi (30. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Itaalia *vs.* nõukogu (Vahemere mõõkkala püügikvoodid), C-611/17, EU:C:2019:332, punkt 111 ja seal viidatud kohtupraktika).

44 Õiguskindluse põhimõttega kaasnev õigus nõuda õiguspärase ootuse kaitset on igal üksikisikul, kes on olukorras, kus liidu institutsioon on talle tekitanud põhjendatud lootuse (30. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Itaalia *vs.* nõukogu (Vahemere mõõkkala püügikvoodid), C-611/17, EU:C:2019:332, punkt 112 ja seal viidatud kohtupraktika).

45 Esiteks ei saa käesoleval juhul väita, et teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõikega 2 ja direktiivi 2009/103 artikli 9 lõikega 1 kehtestatud õigusnormil puudub piisav selgus ja täpsus ning selle mõju ei ole ette nähtav. Teiseks tuleb meenutada, et õiguspärase ootuse põhimõtte kohaldamisala ei või laiendada

sellisel määral, mis üldiselt takistaks uute eeskirjade kohaldamist varasemate eeskirjade kehtivuse ajal tekkinud olukorra tulevikus tekkivatele tagajärgedele (29. jaanuari 2002. aasta kohtuotsus Pokrzeptowicz-Meyer, C-162/00, EU:C:2002:57, punkt 55 ja seal viidatud kohtupraktika).

46 Lisaks – nagu sisuliselt tõdes eelotsusetaotluse esitanud kohus ja oma kirjalikes seisukohtades märkis ka Saksamaa valitsus – ei ole seaduse tagasiulatuva jõu puudumise põhimõttega vastuolus uute minimaalsete hüvitamise piirmäärade kohaldamine enne 11. detsembrit 2009 sõlmitud kindlustuslepingutele, mis olid sel kuupäeval endiselt kehtivad, kuna need piirmäärad ja neile vastavad võimalikud uued kindlustusmaksed on vastavalt viivitamatu kohaldamise põhimõttele kohaldatavad alles alates 11. detsembrist 2009.

47 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et teise direktiivi 84/5 artikli 1 lõiget 2 ja direktiivi 2009/103 artikli 9 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigid, kes kasutasid neis sätetes ette nähtud võimalust kehtestada üleminekuperiood, pidid nõudma, et alates 11. detsembrist 2009 oleksid enne seda kuupäeva sõlmitud, kuid sellel kuupäeval endiselt kehtivates liikluskindlustuse lepingutes ette nähtud minimaalsed hüvitamise piirmäärad kooskõlas nende mõlema sätte neljandas lõigus kehtestatud eeskirjaga.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

Nõukogu 30. detsembri 1983. aasta teise direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 1 lõiget 2 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiviga 2005/14/EÜ muudetud kujul ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta artikli 9 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigid, kes kasutasid neis sätetes ette nähtud võimalust kehtestada üleminekuperiood, pidid nõudma, et alates 11. detsembrist 2009 oleksid enne seda kuupäeva sõlmitud, kuid sellel kuupäeval endiselt kehtivates mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse lepingutes ette nähtud minimaalsed hüvitamise piirmäärad kooskõlas nende mõlema sätte neljandas lõigus kehtestatud eeskirjaga.

Allkirjad