

**Kohtuasi C-383/19****Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

15. mai 2019

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus, Poola)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

12. veebruar 2019

**Hageja:**

Powiat Ostrowski (Ostrówi maakond)

**Kostja:**

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny z siedzibą w Warszawie (Varssavis asuv kindlustuse garantiifond)

**Põhikohtuasja ese liikmesriigi kohtus**

Pooled vaidlevad sisuliselt selle üle, kas ajavahemikul alates 7. veebruarist 2018 kuni 22. aprillini 2018 eksisteeris sõiduki Renault Clio 1.5 DCI, mis läks kohaliku omavalitsuse üksuseks oleva hageja omandisse varasema kohtuotsuse alusel, kindlustamise kohustus, arvestades, et kõnealune sõiduk paiknes osutatud ajavahemikul valvega parklas, tegemist oli vanametalliga, seda ei olnud võimalik käivitada ning seega ei saanud tekkida selle sõiduki kasutamisega seotud kahju.

**Eelotsuse küsimuste ese ja õiguslik alus**

ELTL artikli 267 alusel soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus põhimõtteliselt teada, kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11; edaspidi „direktiiv 2009/103“) artikliga 3 pannakse sõiduki omanikule kohustus

sõlmida mootorsõidukite kasutamisega seotud tsiviilvastutuskindlustuse leping ka olukorras, kus sõiduk ei ole sõidukõlblik, asub eraterriitoriumil ehk väljaspool avalikku teed paiknevas valvega parklas ning on sõiduki omaniku otsusega määratud lammutamisele.

### **Eelotsuse küsimused**

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, asub eraterriitoriumil ehk väljaspool avalikku teed paiknevas valvega parklas ning on sõiduki omaniku otsusega määratud lammutamisele?

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 suhtes?

### **Viidatud liidu õigusnormid**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT 2009, L 263, lk 11) – artikli 1 punkt 1, artikkel 3, artikli 5 lõiked 1 ja 2.

### **Viidatud liikmesriigi õigusnormid**

1) 22. mai 2003. aasta seadus kohustusliku kindlustuse, kindlustuse garantiifondi ja Poola Liikluskindlustuse Fondi kohta (ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych) (*Dz. U.* 2018, jrk nr 473; edaspidi „kohustusliku kindlustuse seadus“) – artikli 2 lõike 1 punkt 14a, artikli 10 lõige 2, artikli 23 lõige 1, artikli 27 lõige 6, artikli 29 lõige 1, artikli 28 lõiked 2 ja 3, artikli 31 lõiked 1, 3 ja 4, artikkel 33, artikli 34 lõiked 1 ja 2.

2) 20. juuni 1997. aasta liiklusseadus (Prawo o ruchu drogowym) (*Dz. U.* 2018, jrk nr 1990) – artikli 2 lõige 1, artikkel 130a.

### **Kohtuasja asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte**

16. jaanuari 2018. aasta määrusega otsustas Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus) konfiskeerida kohaliku omavalitsuse üksuselt, Powiat Ostrowskilt (Ostrówi maakond) sõiduauto Renault Clio 1.5 DCI.

Eespool nimetatud määrus jõustus 7. veebruaril 2018.

Powiat Ostrowski (Ostrówi maakond) esitas 6. veebruaril 2018 taotluse, millega palus eespool osutatud määrus kätte toimetada, tuvastada määruse jõustumine ja lisada täitmismärke.

20. aprillil 2018 toimetati kõnealune määrus Powiat Ostrowskile (Ostrówi maakond).

Eespool osutatud sõiduki Renault puhul oli tegemist vanametalliga, mistõttu määras sõiduki omanik selle lammutamisele ning kustutas registrist.

Ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2018 kuni 22. aprillini 2018 ei olnud kõnealusel sõidukil mootorsõidukite kasutamiseга seotud tsiviilvastutuskindlustust.

### **Põhikohtuasja poolte peamised argumendid eelotsusetaotluse esitanud kohtus**

Hageja, Powiat Ostrowski (Ostrówi maakond) palub tuvastada, et tal ei olnud ajavahemikul alates 7. veebruarist 2018 kuni 22. aprillini 2018 kohustust kindlustada sõidukit Renault Clio 1.5 DCI, mille omanikuks ta sai Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskimi (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus) 16. jaanuari 2018. aasta määrusega. Täitmismärkega ja jõustunud kohtumäärus toimetati hagejale kätte 20. aprillil 2018, mistõttu sõlmis ta kõnealuse sõiduki kindlustuslepingu alates 23. aprillist 2018. Hageja väidab, et ajavahemikul, mil tema omandisse kuuluval sõidukil ei olnud kohustuslikku tsiviilvastutuskindlustust, paiknes see valvega parklas, oli määratud lammutamisele, seda ei olnud võimalik käivitada ning seega ei saanud tekkida selle sõiduki kasutamisega seotud kahju. Seetõttu on osutatud sõiduki kindlustamiskohustus hageja hinnangul alusetu.

Kostja, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny w Warszawie (kindlustuse garantiifond Varssavis) taotleb hagi rahuldamata jätmist ja menetluskulude väljamõistmist tema kasuks. Kostja sõnul ei ole sõiduki tehniline seisukord seotud mootorsõidukite omanike tsiviilvastutuskindlustuslepingu sõlmimise kohustuse täitmisega.

### **Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte**

- 1 20. juuni 1997. aasta liiklusseaduse (Prawo o ruchu drogowym) artikli 130a lõike 10 jj kohaselt esitab staarost kohtule taotluse sõiduki konfiskeerimise otsuse tegemise kohta maakonna kasuks. Sellise taotlusega seotud menetlus toimub kohtus, mis teeb kindlaks, kas kõik konfiskeerimisotsuse tegemiseks vajalikud eeltingimused on täidetud, eelkõige aga selle, kas sõiduki kõrvaldamine oli õigustatud ja kas selle vastuvõtmiseks volitatud isiku otsingul on järgitud

hoosuskohustust ning ega konfiskeerimisotsus ei ole vastuolus sotsiaalse kooseksisteerimise põhimõtetega.

- 2 Asja (sõiduki) konfiskeerimise üle otsustamisel uurib kohus kohtuasja sisulisi aspekte ja teeb konstitutiivset laadi otsuse. Seeläbi saab maakond kohtuotsuse jõustumise hetkel sõiduki omanikuks ja selle kohtuotsuse täitmiseks on kohustatud staarost, kohtuotsuse täitmine toimub aga 17. juuni 1966. aasta haldustäitemenetluse seaduses (ustawa o postępowaniu egzekucyjnym w administracji) sätestatud korras ja reeglite kohaselt, võttes arvesse liiklusseaduse (Prawo o ruchu drogowym) sätteid.
- 3 Kuni sõiduki konfiskeerimisotsuse tegemiseni ning ka pärast seda paikneb sõiduk valvega parklas.
- 4 Sõiduki konfiskeerimisotsuse täitmiseks on vaja esitada kohtule kohtuotsuse kättetoimetamise taotlus koos otsuse jõustumise kinnitusega ning tasuda lõiv 6 Poola zlotti (28. juuli 2005. aasta seaduse, mis käsitleb kohtukulusid tsiviilasjades, artikli 77 lõike 1 punkt 2 (ustawa o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, Dz. U. 2018, jrk nr 300)), mis pikendab menetlust ja otsuse täitmist staarosti poolt.
- 5 Sõidukitele, mille kohta on tehtud konfiskeerimisotsus, annab tehnilise hinnangu autoekspert, kes kinnitab sageli, et auto puhul on tegemist jäätme ja vanametalliga.
- 6 Kasutuskõlbmatuks tunnistatud sõiduk antakse üleandmise ja vastuvõtmise aktiga üle lammutamiseks autolammutusele, mis väljastab tõendi sõiduki demonteerimise kohta. Selline tõend on sõiduki registrist kustutamise alus.
- 7 Menetletavas kohtuasjas läks Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskimi (Ostrów Wielkopolski rajoonikohus) 16. jaanuari 2018. aasta jõustunud kohtumääruses nimetatud sõiduauto Renault Clio 1.5 DCI maakonna (kohaliku omavalitsusüksuse) omandisse, tegemist oli vanametalliga, see ei olnud kasutuskõlblik ega liikunud ning paiknes kogu aeg valvega parklas.
- 8 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu kahtlused puudutavad võimalust jätta sõlmimata mootorsõidukite kasutamise seotud tsiviilvastutuskindlustuse leping olukorras, kus liikumatu sõiduki on omandanud kohaliku omavalitsuse üksus – maakond – (jõustunud kohtuotsuse alusel), kõnealune sõiduk ei ole sõidukõlblik, asub eraterrioriumil valvega parklas väljaspool avalikku teed ning on selle omaniku otsusega määratud lammutamisele.
- 9 Euroopa Liidu Kohus kinnitas oma 15. novembri 2018. aasta kohtuotsuses (C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917), et mõistega „sõiduki kasutamine“ ei ole silmas peetud mitte üksnes teeliikluse olukordi, see tähendab liiklemist üldkasutataval teel, vaid hõlmatud on sõiduki mis tahes kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele otstarbele, kusjuures Euroopa Kohus on rõhutanud, et selle mõiste alla kuulub sõiduki igat liiki kasutamine, mis vastab sõiduki tavapärasele

otstarbele ehk transpordivahendi otstarbele. Seevastu 28. novembri 2017. aasta kohtuotsuses (C-514/16, EU:C:2017:908) leidis Euroopa Liidu Kohus, et kõnealune mõiste hõlmab sõiduki mis tahes kasutamist transpordivahendina.

- 10 Uusimas, 4. septembri 2018. aasta kohtuotsuses (C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661) kinnitas Euroopa Liidu Kohus mõiste „sõiduki kasutamine“ eespool osutatud tähendust, kuid märkis, et sõiduk, mis on registreeritud, kuid ei ole kasutusest seaduslikult kõrvaldatud ning on sõidukõlblik, vastab „sõiduki“ mõistele direktiivi artikli 1 tähenduses.
- 11 Menetletav kohtuasi puudutab aga teistsugust küsimust, ja nimelt kohaliku omavalitsuse üksuse (maakonna) kohustust sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping sõiduki kasutamise ja tekkinud kahju eest olukorras, kus konkreetne sõiduk ei ole sõidukõlblik. Seega erineb see olukord kohtuasjas C-80/17 tehtud kohtuotsuse langetamise aluseks olevatest faktilistest asjaoludest.
- 12 Maakond sai sõiduki omanikuks kohtuotsuse alusel ja kõnealuse sõiduki omandiõiguse omandamise hetkel ei olnud see hõlmatud mootorsõidukite valdajate tsiviilvastutuskindlustuse lepinguga, paiknes valvega parklas, ei olnud tehniliselt korras, mis takistas sellega liikumist, ning omaniku tahte kohaselt anti üle lammutamiseks, mis *de facto* ka toimus.
- 13 Võttes arvesse Euroopa Kohtu seisukohta kohtuasjas C-80/17, kahtleb eelotsusetaotluse esitanud kohus selles, kas sõiduki võime liikuda ja võimalus kasutada seda transpordivahendina on „sõiduki“ mõiste vajalik element direktiivi artikli 1 tähenduses ning kas võimatus kasutada sõidukit transpordivahendina seetõttu, et tegemist on vanametalliga ja lammutamisele määratud sõidukiga, jätab selle ilma „sõiduki“ omadustest ning ei tekita kohustust sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse leping sõiduki kasutamise ja tekkinud kahju eest (direktiivi artikkel 3). Lisaks on oluline, et juba kohtuotsuse tegemise ajal, st kõnealuse sõiduki omandiõiguse omandamise hetkel, ei olnud sõiduk võimeline täitma oma funktsiooni transpordivahendina ning ei liikunud ega hakka liikuma, sest on tehnilise seisukorra tõttu määratletud vanametallina ja tuleb lammutada.
- 14 Vastus esitatud küsimusele on niivõrd oluline, sest kohustusliku kindlustuse seaduse (ustawa o ubezpieczeniach obowiazkowych) artikli 23 lõikega 1 pannakse igale mootorsõiduki valdajale kohustus sõlmida mootorsõidukite valdajate tsiviilvastutuskindlustuse leping sõiduki kasutamise ja tekkinud kahju eest, olenemata sellest, kas sõiduk on sõidukõlblik ja kas see on oma tehnilise seisukorra tõttu, mis takistab selle kasutamist transpordivahendina, määratud lammutamisele. Samalaadne olukord tekib sellise registreeritud mootorsõiduki omandiõiguse ülemineku või loovutamise korral, mille valdaja ei ole kohustusest hoolimata sõlminud mootorsõidukite valdajate tsiviilvastutuskindlustuse lepingut. Sellisel juhul on valdaja, kellele omandiõigus on üle läinud või loovutatud, samuti kohustatud sõlmima mootorsõidukite valdajate tsiviilvastutuskindlustuse lepingu, olenemata sellest, kas sõiduk sobib kasutamiseks transpordivahendina, ja hoolimata omaniku tahtest, kes on määranud selle sõiduki lammutamisele

(kohustusliku kindlustuse seaduse (ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych) artikli 31 lõige 3).

- 15 Võttes arvesse Euroopa Kohtu otsust kohtuasjas C-80/17, näib, et eespool esitatud asjaoludel ei ole kohustust sõlmida tsiviilvastutuskindlustuse lepingut seoses sõiduki kasutamisega tekkinud kahju eest.
- 16 Selline kohustus tekib siis, kui konkreetse sõiduki omanik sõidukit kasutab või tekitab seisundi, millega on seotud sõiduki kasutamisega kaasnev risk, ning sõiduk on sõidukõlblik ja suuteline täitma transpordivahendi otstarvet. Menetletavas kohtuasjas ei olnud kohaliku omavalitsuse üksusel aga juba sõiduki omandiõiguse omandamise hetkest mingit kavatsust seda liiklusesse lasta. Kõnealune sõiduk paiknes kuni selle lammutamiseks määramise ajani valvega parklas ja oli sõidukõlbmatu ning selline seisund ei olnud sõiduki lammutamise ajaks muutunud.
- 17 Eespool esitatud kahtlused, mis on seotud eespool osutatud liidu õiguse sätete ja nendele sätetele tugineva kehtiva riigisisese kohaldamistava tõlgendamisega, õigustavad sissejuhatuses esitatud eelotsuse küsimuse esitamist Euroopa Liidu Kohtule.
- 18 Seega otsustas eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 267 alusel esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse ning peatas menetluse tsiviilkohtumenetluse seadustiku (kodeks postępowania cywilnego) artikli 177 § 1 punkti 31 alusel.