

Kohtuasi C-923/19**Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

17. detsember 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

28. november 2019

Kostja ja kassaator:

Van Ameyde España, S. A.

Hageja ja vastustaja:

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

[...]

TRIBUNAL SUPREMO (Hispaania kõrgeim kohus)**Tsiviilkolleegium****TÄISKOGU**

[...]

FAKTILISED ASJAOLUD [lk 2]**I. Põhikohtuasi, milles esitatakse eelotsusetaotlus**

1. 3. aprillil 2014 juhtus liiklusõnnetus vedukautost ehk vedukist ja poolhaagisest koosneva liigendsõiduki teelt väljasõidu ja hiljem ümberpaiskumise tõttu. Õnnetuse põhjuseks oli veduki juhi hooletu sõidukijuhtimine.

2. Nimetatud kuupäeval kuulus poolhaagis äriühingule Caixarenting, S. A. U. ja see oli liisingu korras välja renditud äriühingule Primafrío, S. L. (edaspidi „Primafrío“), kes oli nimetatud sõiduki jaoks varakahju kindlustuse lepingu sõlminud kindlustusseltsiga Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (edaspidi „GES“).

Poolhaagise kohustusliku tsiviilvastutuse kolmandatele isikutele tekitatud kahju eest oli kindlustanud Seguros Bilbao (ei ole käesoleva kohtuvaidluse pool).

Veduk omakorda kuulus Portugali äriühingule Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (edaspidi „Doctrans“) ja selle kohustuslik tsiviilvastutuskindlustuse leping oli sõlmitud samuti Portugali Assoori saarte kindlustusseltsiga, mida esindas Hispaanias kindlustusselts Van Ameyde España, S. A. (volikirja kohaselt Van Ameyde & Aficresa, S. A.; edaspidi „Van Ameyde“).

Nii Hispaania ettevõtja, kes oli liisingu alusel poolhaagise rendilevõtja (Primafrío), kui ka Portugali ettevõtja, kes oli veduki omanik (Doctrans), olid ainuosanikust äriühingu Krone-Mur Servifrío, S. L. tütarettevõtjad (100% osalusega kapitalist).

3. GES maksis Primafríoole poolhaagisele tekitatud kahju eest hüvitist summas 34 977,33 eurot (poolhaagisele tekitatud kahju summa, millest on maha arvatud omavastutus).

4. Poolhaagise kindlustusandja (GES) esitas 13. märtsil 2015 veduki kindlustusandja (Van Ameyde) vastu hagi, mis on käesoleva kohtuvaidluse aluseks, nõudega mõista GESile Van Ameydelt välja hüvitis selles summas 34 977,33 eurot, millele lisandub seadusjärgne intress. Ta väitis sisuliselt, et vastavalt faktiliste asjaolude aset leidmise ajal kehtinud õigusnormidele olid nii veduk kui ka poolhaagis eraldiseisvad sõidukid, mis kuulusid eri omanikele, ja neil kummalgi oli eraldi kohustuslik [lk 3] kindlustus, mistõttu ei saa poolhaagist pidada veduki veoseks või veetavaks asjaks.

5. Van Ameyde vaidles hagile vastu. Ta väitis, et hagi tuleb jätta rahuldamata, kuna kohtuasjale on kohaldatavad kuninga 29. oktoobri 2004. aasta seadusandliku dekreediga nr 8/2004 heaks kiidetud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust ja liikluskindlustust käsitleva seaduse konsolideeritud teksti (edaspidi „LRCSCVM“) artikli 5 lõikes 2 ette nähtud erandid kindlustuskaitsest, sest vastavalt selle sätte teisele taandele ei katnud veduki kohustuslik kindlustus kahju, mis on tekitatud veetavatele asjadele, kusjuures käesolevas asjas tuleb mõista, et poolhaagis oli veduki veetav asi või veos.

6. Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (La Palma del Condado esimese astme kohus nr 1) jättis 14. juuli 2016. aasta kohtuotsusega hagi rahuldamata. Ta leidis, et LRCSCVM artikli 5 lõikes 2 mootorsõidukite kohustusliku liikluskindlustuse puhul kindlustuskattest ette nähtud eranditest oli käesolevas asjas kohaldatav teine taane, mis puudutab vedukiga veetavatele asjadele tekitatud kahju, kuna poolhaagist tuleb pidada „veoseks või veetavaks kaubaks“.

7. Hageja GES esitas apellatsioonkaebuse, milles palus nõue rahuldada, kuna ta ei olnud nõus poolhaagise võrdsustamisega veetavate asjadega. Ta rõhutas asjaolu, et nimetatud erand kindlustuskaitsest – mida tuleb, nagu iga erandit, tõlgendada

kitsalt – kehtib ainult kahju kohta, mis on tekitatud „[kindlustatud sõidukis] veetavatele asjadele“, mitte kindlustatud sõiduki „poolt“ veetavatele asjadele, nagu oli käesoleval juhul „poolhaagis“ kui vedukist eraldiseisev sõiduk, millel oli oma kohustuslik kindlustus ja seega kolmas kindlustus kohustusliku kindlustuse suhtes, mis kattis veduki tsiviilvastutust. Vastustaja vaidles apellatsioonkaebusele vastu, jäädes selle juurde, et poolhaagis oli veduki veos, kuna tegu oli sõidukiga, mis haagitakse veduki külge, et see kannaks olulise osa oma massist vedukile üle.

8. Audiencia Provincial de Huelva (Huelva provintsikohus) 2. sektsioon rahuldab 22. detsembri 2016. aasta kohtuotsusega apellatsioonkaebust rahuldades hagi täielikult. Ta leidis, et poolhaagist ei tule käsitada veduki [lk 4] veosena: esiteks seepärast, et LRCSCVM-i artikli 5 lõike 2 teine taane puudutab kahju, mis on tekitatud „[kindlustatud sõidukis] veetavatele asjadele“, mitte aga kindlustatud sõiduki „poolt“ veetavatele asjadele; ja teiseks seepärast, et argument, et poolhaagis mõjutab juhtimist, kuna see raskendab manööverdumist ja aitab kaasa veduki juhi kontrolli kaotamisele [sõiduki üle], mistõttu sellel oli oma osa õnnetuse põhjuses, ei ole vastuvõetav, sest ka reisijateveoks ettenähtud sõidukis on reisijad veoseks ja võivad mõjutada juhtimist, ilma et reisijad oleksid seepärast õnnetuse korral vastutavad.

II. Kassatsioonkaebus ja eelotsusetaotlus

1. Van Ameyde esitas Audiencia Provinciali (provintsikohus) kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse LRCSCVM-i artikli 5 lõike 2 rikkumise tõttu ning palus hagi rahuldamata jätta, sest veduki kohustuslik kindlustus ei kata poolhaagisele tekitatud kahju. Kassatsioonkaebus võeti menetlusse.

2. Pärast mitmeid nõupidamisi kassatsioonkaebuses otsuse tegemiseks kaaluti, kas on asjakohane esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotlus, mistõttu otsustati ära kuulata poolte seisukohad selle taotluse esitamise põhjendatuse kohta. Mõlemad pooled avaldasid eelotsusetaotluse esitamisega nõusolekut ja Van Ameyde konkreetselt palus küsimuses täpsustada, et poolhaagis moodustas koos vedukiga funktsionaalse terviku, mille juhile on omistatav vastutus õnnetuse eest.

III. Poolte nimed

1. [...] [poolte kirjeldus, vt päis] [lk 5]

ÕIGUSLIKUD PÕHJENDUSED

I. Liidu õigus

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta artiklis 1 on määratletud järgmised mõisted:

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

2) „kannatanu“ – isik, kellel on õigus saada hüvitist seoses sõidukite põhjustatud kaotuse või kahjuga“.

Artiklis 3 („Sõidukite kindlustamise kohustus“) 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.

[...]

Esimeses lõigus osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.“

2. Nende õigusnormide alusel on Euroopa Kohus märkinud, et kõik Euroopa Liidus (EL) registreeritud sõidukid, millel on registreerimistunnistus ja mida võib seega liikluses kasutada, peab olema tsiviilvastutuskindlustus (4. septembri 2018. aasta kohtuotsus kohtuasjas C-80/17).

3. Kuigi veduk ja poolhaagis on eraldiseisvad sõidukid ja neile kehtib sellisena eraldi kindlustuskohustus, ei ole nimetatud direktiivis sõnaselgelt ette nähtud, kuidas tuleb õnnetuse korral, millesse satub see autorong, kindlaks määrata vastutus, kolmandate isikute suhtes või nende kahe sõiduki vahel.

II. - Liikmesriigi õigus [lk 6]

1. LRCSCVM¹ artikli 1 („Tsiivilvastutus“) lõikes 1 on sätestatud:

„Mootorsõiduki juht vastutab sõiduki juhtimisest tuleneva riski alusel isikutele või varale liiklemises tekitatud kahju eest.

[...]

Sõiduki omanik, kes ei juhi sõidukit, vastutab juhi tekitatud isiku- ja varakahju eest, kui omanik on juhiga seotud mõne tsiviilseadustiku artiklis 1903 ja karistusseadustiku artikli 120 lõikes 5 nimetatud suhte kaudu. See vastutus lõpeb, kui omanik tõendab, et ta näitas kahju vältimiseks üles heaperemehelikku hoolsust“.

¹ Kuninga 29. oktoobri 2004. aasta seadusandliku dekreediga nr 8/2004 heaks kiidetud mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust ja liikluskindlustust käsitleva seaduse konsolideeritud tekst (Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre), avaldatud 5. novembri 2004. aasta ametlikus väljaandes *Boletín Oficial del Estado*.

LRCSVM-i artikli 2 („Kindlustamiskohustus“) lõikes 1 on sätestatud:

„Iga mootorsõiduki, mille põhiasukoht on Hispaanias, omanik on kohustatud sõlmima ja hoidma iga tema omandis oleva sõiduki kohta jõus kindlustuslepingu, mis katab artiklis 1 nimetatud tsiviilvastutust kohustusliku kindlustuse piires [...]“.

2. Kuninga 12. septembri 2008. aasta dekreediga 1507/2008 heaks kiidetud mootorsõidukite kasutamise kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse määruse (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor)² artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„Tsiivilvastutuse ja kindlustuskohustuse seisukohast mootorsõidukite liikluses kasutamisel käsitatakse mootorsõidukina kõiki mootori jõul liikuvaid sõidukeid, mis on sobivad liiklemiseks maismaa pinnal, kaasa arvatud mopeedid, erisõidukid, haagised ja poolhaagised [...]“.

Ühtlasi on kuninga 23. detsembri 1998. aasta seadusandliku dekreediga nr 2822/1998³ heaks kiidetud sõidukite üldmääruses (Reglamento General de Vehículos) (II lisa) esitatud sõidukiklasside- ja -kategoriate loetelu ning selle artiklis 5 on loetletud veduk ja poolhaagis eraldi sõidukitena, isegi kui need võivad koos moodustada liigendsõiduki.

3. Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) kohtupraktika kohaselt on liigendsõiduki eri elementide vastutus kahju kannatanud kolmandatele isikute ees solidaarne ja nimetatud kohustusliku kindlustuse määruse artikli 19 („Kahju ja põhjustajate kokkulangemine“) lõige 2 reguleerib vastutuse sisemist jagunemist: **[lk 7]**

„Kui kaks kindlustusjuhtumisse sattunud sõidukit on veduk ja selle külge haagitud haagis või poolhaagis või kaks haagist või poolhaagist ja iga sõiduki süü ulatust ei ole võimalik kindlaks määrata, osaleb iga kindlustusandja nende kohustuste täitmisel vastavalt kindlustusandjate vahelistele kokkulepetele või nende puudumisel proportsionaalselt iga sõlmitud kindlustuspoliisis märgitud sõiduki aastase riskipremia summaga“.

See säte ei määra siiski kindlaks, kuidas vastutavad liigendatud autorongi moodustavate eri sõidukite kindlustusandjad omavahel, kui – nagu see on käesoleval juhul – neist ühele (poolhaagis) tekitatud kahju on omistatav ainuisikuliselt teisele, käesoleval juhul seetõttu, et kahju on tingitud veduki juhi hooletust sõidukijuhtimisest. See tähendab, et ei ole lahendatud probleemi, kas veduki kohustuslik kindlustus peab katma või mitte poolhaagisele tekitatud varakahju.

² Avaldatud 13. septembri [2008. aasta] ametlikus väljaandes *Boletín Oficial del Estado*.

³ Avaldatud 26. jaanuari 1999. aasta ametlikus väljaandes *Boletín Oficial del Estado*.

4. LRCSCVM-i artikli 5 („Esemeline kohaldamisala ja erandid“) lõikes 2 on sätestatud:

„Kohustuslik kindlustuskaitse ei kata ka kindlustatud sõidukile, selles veetavatele asjadele ega varadele, mis kuuluvad kindlustusvõtjale, kindlustatule, omanikule või sõidukijuhile, samuti nende abikaasale või kuni kolmanda astme veresugulastele või hõimlastele, tekitatud varalist kahju“.

III. Eelotsusetaotluse esitamist õigustavad kahtlused

1. Kassatsioonkaebuses vaidlustatud kohtuotsuses tõlgendatakse LRCSCVM-i artiklit 5 nii, et poolhaagist ei loeta vedukiga veetavaks asjaks või veoseks, ning leitakse seepärast, et erand kindlustuskaitsest ei ole kohaldatav ja et veduki kohustuslik kindlustus katab poolhaagise kahjusid. Kostja, kes on kassaator, on seisukohal, et poolhaagis on veos ja et sellele tekitatud kahju kohustuslik kindlustus ei kata, eriti kui arvestada, et õnnetus juhtus siis, kui veduk ja poolhaagis moodustasid funktsionaalse terviku.

2. Need kaks vastandlikku LRCSCVM-i artikli 5 tõlgendust esinevad Hispaanias ka provintsikohtute, tsiviil- ja kaubandusajade apellatsioonikohtute otsustes.

Näiteks sellistel juhtudel nagu käesolev on need seisukohal, et vedukauto või veduki kohustuslik kindlustus [lk 8] poolhaagise kahjusid ei kata [...] [viidatud on kahele provintsikohtute otsusele]. Mõnes nendest kohtuotsustest on põhjenduseks viidatud Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) tsiviilkolleegiumi 1. aprillil 1996. aasta kohtuotsusele [...], milles leiti vedukauto või veduki tsiviilvastutuse vabatahtliku kindlustuse lepingutingimuse alusel, mis oli LRCSCVM-i artikliga 5 väga sarnase sõnastusega, et poolhaagisele tekitatud kahju kindlustus ei kata.

Seevastu leitakse nendes, et vedukauto või veduki kohustusliku kindlustuse kaitsest ei ole poolhaagise kahjud välja jäetud [...] [viidatud on kahele provintsikohtute otsusele].

3. [...] [Tribunal Supremo (Hispaania kõrgeim kohus) kohtupraktikat ja kassatsioonkaebust käsitlevad riigisisised õigusnormid]

4. Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale ELTL artikli 267 tõlgendamise kohta on liikmesriigi kohus, kui ta leiab, et kohtuasjale on kohaldatav riigisisene õigusnorm, mis on tema hinnangul Euroopa õigusega vastuolus, kohustatud esitama eelotsusetaotluse, kui ta ei saa kahtlusi ise hajutada ja kui tema otsuse peale ei saa tavakorras edasi kaevata (Euroopa Kohtu 9. septembri 2015. aasta kohtuotsus C-160/14).

5. Kahtlus, mis sellel kolleegiumil tekib ja mille pärast ta otsustas esitada Euroopa Kohtule käesoleva eelotsusetaotluse, seisneb selles, kas LRCSCVM-i artikli 5 tõlgendamine nii, et vedukauto või veduki kohustuslik kindlustus ei kata niisugustel juhtudel nagu põhikohtuasjas poolhaagisele tekitatud kahju [lk 9], kuna leitakse, et poolhaagis on samastatav veose või „veetavate asjadega“, või

koguni seepärast, et leitakse, et veduk ja poolhaagis moodustavad ühe ainsa sõiduki, mille vastavad kohustuslikud kindlustused katavad ainult teistele kolmandatele isikutele peale nende kahe sõiduki omanike tekitatud varakahju, kahjustab või vähendab direktiivi 2009/103/EÜ artikli 3 viimases lõigus koostoimes sama direktiivi artikliga 1 kehtestatud kohustusliku liikluskindlustusega ette nähtud varakahju kaitset.

RESOLUTSIION

KOLLEGIUM OTSUSTAB: Esitatud põhjendustest lähtudes otsustab Hispaania Kuningriigi Tribunal Supremo (kõrgeim kohus) esimene tsiviilkolleegium esitada Euroopa Liidu Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta artikli 3 viimase lõiguga, koostoimes sama direktiivi artikliga 1, on vastuolus liikmesriigi õigusnormi (mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutust ja liikluskindlustust käsitleva seaduse artikli 5 lõige 2) tõlgendamine nii, et vedukauto või veduki kohustuslik kindlustus ei kata niisugustel juhtudel nagu põhikohtuasjas poolhaagisele tekitatud kahju, kuna leitakse, et poolhaagis on samastatav veose või veetavate asjadega, või koguni seepärast, et leitakse, et varakahju seisukohast moodustab poolhaagis vedukauto või vedukiga koos ühe ainsa sõiduki?

[...] [lk 10] [...] [riigisisese õiguse menetluslikud kaalutlused ja allkirjad]