

## KOHTUJURISTI ETTEPANEK

L. A. GEELHOED

esitatud 10. märtsil 2005<sup>1</sup>

### I. Sissejuhatus

1. Käesolevas kohtuasjas on Korkein oikeus (kõrgeim kohus) palunud Euroopa Kohtult eelotsust mitmes küsimuses, mis on seotud 24. aprilli 1972. aasta direktiivi 72/166/EMÜ<sup>2</sup> (edaspidi „esimene direktiiv“), 30. detsembri 1983. aasta direktiivi 84/5/EMÜ<sup>3</sup> (edaspidi „teine direktiiv“) ja 14. mai 1990. aasta direktiivi 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta<sup>4</sup> (edaspidi „kolmas direktiiv“) tõlgendamisega.

2. Sisuliselt palub eelotsusetaotluse esitanud kohus eelotsuseküsimuste kaudu kindlaks teha, kas kaassõitjat, kes kannatas kahju ja

teadis või pidanuks teadma, et mootorsõiduki juht oli õnnetuse ajal sõidukit juhtides alkoholijoobes, saab siseriiklike õigusnormide alusel täielikult või osaliselt ilma jätta kaitsest, mis on talle ette nähtud ühenduse direktiividega mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta.

### II. Ühenduse õigus

3. Alates 1972. aastast on ühenduse seadusandja võtnud vastu direktiive selleks, et ühtlustada liikmesriikide seadusi seoses mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustusega.

4. Esimese direktiiviga on ette nähtud piirikontrolli kaotamine roheliste kaartide suhtes ning see, et kõikides liikmesriikides tuleb seada sisse kohustuslik vastutuskindlustus, mis katab igasuguse ühenduse territooriumil tekkinud kahju.

1 – Algkeel: hollandi.

2 – Nõukogu direktiiv 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).

3 – Teine nõukogu direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 8, lk 17; ELT eriväljaanne 06/07, lk 3).

4 – Kolmas nõukogu direktiiv mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 129, lk 33; ELT eriväljaanne 06/01, lk 249).

5. Põhimõttel, et liiklusõnnetuste ohvrid peavad vastutuse tuvastamise korral saada hüvitist, on esimese direktiivi artikli 3 lõikes 1 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.”

6. Teise direktiivi abil püüdis ühenduse seadusandja ühtlustada selle kohustusliku kindlustuse mitmesuguseid materiaalõiguslikke aspekte, et tagada liiklusõnnetuses kannatanutele minimaalsel tasemel ette nähtav kaitse ja vähendada olemasolevaid lahkevusi selle kindlustuskaitse ulatuses.

7. Teine direktiiv on seotud kohustusliku kindlustuskaitse kohaldamisala ehk ulatusega, mille suhtes on direktiivis ette nähtud miinimumsummad. Teise direktiivi artikli 1 lõiked 1 ja 2 on järgmised:

„1. Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus peab kohustuslikus korras katma nii varakahjud kui ka isikukahju.

2. Ilma et see piiraks võimalike liikmesriikides sätestatud suuremate tagatiste kohaldamist, nõuab iga liikmesriik, et summad, mille puhul selline kindlustus on kohustuslik, on vähemalt:

— isikukahju puhul 350 000 eküüd, kui on ainult üks kannatanu; kui üks nõue hõlmab rohkem kui üht kannatanut, korrutatakse nimetatud summa kannatanute arvuga,

— varakahju puhul 100 000 eküüd nõude kohta olenemata kannatanute arvust.

Liikmesriigid võivad eespool nimetatud miinimumsummade asemel näha ette 500 000 eküü suuruse miinimumsumma isikukahju puhul, kui üks nõue hõlmab rohkem kui üht isikut, või isikukahju ja varakahjude puhul üldise miinimumsumma 600 000 eküüd nõude kohta olenemata kannatanute arvust või kahjude laadist.”

8. Vastavalt teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimesele lõigule võtab iga liikmesriik „vajalikud meetmed tagamaks, et kõiki õigusaktide sätteid või [...] kindlustuspoliisis sisalduvaid 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 [...] õigustühisteks, kui tegemist on õnnetuses kannatanud kolmandate isikute nõuetega.”

9. Artikli 2 lõike 1 teise lõigu kohaselt võib esimese lõigu esimeses taandes nimetatud sätetele või tingimustele siiski tugineda

isikute puhul, kes sisenesid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult, kui kindlustusandja suudab tõendada, et nad teadsid, et sõiduk oli varastatud.

10. Kolmas direktiiv võeti vastu selleks, et selgitada mõningaid sätteid seoses kohustusliku kindlustusega, sest tagatava kindlustuskaitse ulatuse osas esines ikka veel arvestatavaid lahknevusi.

11. Kolmanda direktiivi preambuli viienda põhjenduse kohaselt on teatavates liikmesriikides puudujääke eelkõige mootorsõidukite kaassõitjate kohustusliku kindlustuskaitse osas. Kaitsmaks seda võimalike kannatanute eriti kaitsetut kategooriat, tuleks sellised puudujäägid kõrvaldada.

12. Lõpuks on kolmanda direktiivi artiklis 1 sätestatud:

„Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 nimetatud kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekkinud kahju korral, ilma et see

piiraks direktiivi 84/5/EMÜ artikli 2 lõike 1 teise lõigu kohaldamist.”

tekitanud endale isikukahju tahtlikult või rasket hooletusest, hüvitatakse see talle vaid selles osas, kus muud asjaolud on põhjustanud selle kahju tekkimist.”

### III. Asjakohased siseriiklikud õigusnormid

13. Kohustusliku liikluskindlustusega seotud üldsätted sisalduvad liikennevakuutuslaki's (edaspidi „liikluskindlustusseadus“). Nimetatud seaduse kohaselt katab kindlustus mootorsõiduki kasutamise tekitatud isiku- ja varakahju.

14. Liikluskindlustusseaduse § 7 lõikes 1 on seoses kannatanu osalise vastutusega sätestatud:

„Kui liiklusõnnetuses kannatanu on õnnetuse toimumise eest osaliselt vastutav, võib talle tekkinud kahju, välja arvatud isikukahju, hüvitamisest keelduda või hüvitada see osaliselt, lähtudes kannatanu süüst, viisist, millega sõidukit juhiti ja teistest kahju tekkimisega seotud asjaoludest. Kui isik on

15. Liikluskindlustusseaduse § 7 lõige 3 sisaldab erisätet, mis on seotud kaassõitja õigusega saada hüvitist mootorsõiduki juhi poolt tekitatud isikukahju eest, kui juht oli joobes:

„Kui isik on tekitanud endale isikukahju, juhtides sõidukit seisundis, mille puhul alkoholisisaldus tema veres sõidu ajal või vahetult pärast seda oli vähemalt 1,2 promilli või alkoholisisaldus ühes liitris tema poolt väljahingatavas õhus oli vähemalt 0,60 milligrammi, või ta tekitas kahju, juhtides sõidukit alkoholist ja/või muust joovet esile kutsuvast aineist põhjustatud joobeseisundis, mille tõttu tema võime veatult tegutseda oli märkimisväärselt nõrgenenud, hüvitab kindlustusandja kahju vaid siis, kui selleks on eriline põhjus. Eespool sõidukijuhi hüvitise saamise õiguse kohta öeldut kohaldatakse ka kahju tekkimise hetkel sõidukis viibinud kaassõitja suhtes, kui ta oli või oleks pidanud olema juhi seisundist teadlik.”

#### IV. Faktid ja menetlus

16. Katja Candolin'i ema Tanja Candolin ning Jari-Antero Viljaniemi ja Veli-Matti Paananen olid 21. aprillil 1997 kaassõitjad autos, mille omanik oli V.-M. Paananen ja mida juhtis Jarno Kalervo Ruokoranta. Sõites kiirusel 180 km/h alal, kus kehtis kiiruspiirang algul 80 km/h ja siis 60 km/h, ei suutnud J. K. Ruokoranta enam autot juhtida ning see paiskus teelt välja. J. K. Ruokoranta vere alkoholisisaldus oli pärast sõitu 2,08 promilli. Ka kaassõitjad olid joobeseisundis.

17. Tanja Candolin suri õnnetuse tagajärjel. J.-A. Viljaniemi sai puusanihestuse ning V.-M. Paananenil tekkis ajukahjustus ja täielik seljaajukahjustus, mille tulemusel tekkis jalgade paralüüs. J.-A. Viljaniemi riided said kahjustada.

18. Auto oli kindlustatud Pohjola varakindlustusseltsis.

19. Esimese astme kohus, Porin käräjäoikeus tunnistas J. K. Ruokoranta süüdi joobeseisundis sõiduki juhtimise eest raskendavatel asjaoludel, surma põhjustamise eest rasken-

davatel asjaoludel ning raske tervisekahjustuse tekitamise eest. Porin käräjäoikeus karistas teda nende süütegude eest vangistusega. Lisaks tunnistas Porin käräjäoikeus V.-M. Paananeni süüdi selles, et ta oli lubanud purjus isikul sõidukit kasutada. Tema rasket tervisekahjustust arvestades talle karistust ei määratud.

20. Esimese astme kohus kohustas J. K. Ruokoranta maksma Katja Candolinile kuni 2. septembrini 2000 igakuist elatisraha ning hüvitama talle matusekulud. Samuti kohustas esimese astme kohus J. K. Ruokoranta hüvitama J.-A. Viljaniemile haiglakulud, kahjustatud rõivad, valu ja kannatused. Esimese astme kohus määras, et J. K. Ruokoranta peab maksma V.-M. Paananenile hüvitist ravi- ja ravimikulude, valu ja kannatuste ning jääva puude, samuti kaotatud töötasu eest igakuise makse kujul 24 aasta jooksul. Pidades silmas J. K. Ruokoranta tegude tahtlikku ja tõsist laadi, leidis Porin käräjäoikeus, et hüvitise vähendamine ei ole asjakohane.

21. Mis puudutab küsimust, kas määratud hüvitised tuleb välja maksta J. K. Ruokoranta juhitud auto liikluskindlustuspoliisi alusel, võttis Porin käräjäoikeus arvesse, et kõne-

alune seltskond oli mitme tunni jooksul koos alkoholi tarvitanud. Nad olid kõrvalise abita asunud autosse, mida seejärel juhtis J. K. Ruokoranta. Nad kõik pidid märkama J. K. Ruokoranta joobeseisundit. Sellepärast ei olnud neist kellelgi liikluskindlustusseaduse § 7 lõike 3 alusel õigust saada hüvitist kindlustusseltsilt, kui selleks polnud ühtegi kõnealuses sättes osutatud eripõhjust.

dada tema varalise seisundi pärast ega selle pärast, et kaassõitjad olid osalised oma kahju tekitamises. Liikluskindlustusandja makstava hüvitise osas muutis Turun Hovioikeus esimese astme kohtu otsust selliselt, et kindlustusselts ei pea maksma V.-M. Paananenile hüvitist.

22. Porin käräjäoikeus otsustas V.-M. Paananeni suhtes, et pidades silmas tema väga raskeid, jäävaid vigastusi ja arvestades J. K. Ruokoranta varalist seisundit, oleks hüvituse kaotamine ebamõistlik ning määras, et väljamõistetud hüvitised peab V.-M. Paananenile välja maksma kindlustusselts, mis oli kindlustanud J. K. Ruokoranta juhitud sõiduki. Käräjäoikeus asus seisukohale, et Katja Candolini ja J.-A. Viljaniemi puhul ei olnud eripõhjusi, millest tulenevalt oleks pidanud hüvitised välja maksma sõiduki kindlustanud kindlustusselts.

24. Esitades kassatsioonkaebuse Korkein oikeus'ele, taotlesid Katja Candolin, J.-A. Viljaniemi ja V.-M. Paananen, et hüvitised maksaks liikluskindlustusandja. Oma 19. detsembri 2003. aasta määrusega otsustas Korkein oikeus taotleda Euroopa Kohtult eelotsust järgmistes küsimustes:

23. Apellatsiooni korras otsustas Turun Hovioikeus (Turu apellatsioonikohus), et arvestades süülisuse määra, ei ole vaja J. K. Ruokorantalt nõutavat hüvitist vähen-

„1. Kas kolmanda direktiivi artikkel 1, mille kohaselt kindlustus katab vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral, või mõni muu ühenduse õigusakt või põhimõte piirab võimalust võtta siseriiklikus õiguses arvesse kaassõitja osa talle enesele tekkinud kahju eest, kui küsimus seisneb tema õiguses saada kohustusliku liikluskindlustuse hüvitist?

2. Kas muudes olukordades peale teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teises lõigus viidatud olukorra on ühenduse õigusega kooskõlas jätta kaassõitja tema tegevusest lähtudes ilma õigusest saada õnnetuses talle tekkinud kahju korral kohustusliku kindlustuse hüvitist või piirata seda õigust? Kas see on võimalik näiteks juhul, kui isik sisenes sõidukisse kaassõitjana, kuigi ta oleks võinud märgata, et õnnetuse ja kahju tekkimise risk on suurem kui tavaliselt?
3. Kas ühenduse õigus keelab arvesse võtmast juhi joobeseisundit, mis mõjutab tema võimet juhtida sõidukit ohutult?
4. Kas ühenduse õigus keelab hinnata kaassõitjatega võrreldes rangemalt auto omaniku õigust saada isikukahju tekkimisel kohustusliku kindlustuse hüvitist, kui omanik on lubanud joobeseisundis isikul oma autot juhtida?"

ja V.-M. Paananen. Kuivõrd Soome, Rootsi, Austria, Saksa ja Norra valitsus ning Pohjola kindlustusselts on esitanud enam-vähem samad argumendid, kui mõni erand välja arvata, hõlman ma need kokkuvõttesse Soome valitsuse esitatud peamiste argumentide kohta.

26. Soome valitsus on seisukohal, et ühenduse õigus ei laiene tsiviilvastutust käsitlevate õigusnormide ühtlustamisele. See nähtub selgesti Euroopa Kohtu otsusest Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira kohtuasjas,<sup>5</sup> kus Euroopa Kohus kinnitas, et ühenduse õigusel puudub mõju tsiviilvastutuse tüübi — riskivastutus või süüline vastutus — suhtes, mille peab katma kindlustus. Kõnealuste direktiividega nõutakse vaid tagamist, et kindlustus hõlmaks sõidukite kasutamiseiga seotud tsiviilvastutuse. Sellepärast jäävad liikmesriikidele volitused võtta vastu eeskirju tsiviilvastutuse kohta, mida kohaldatakse mootorsõidukite kasutamisest tulenenud õnnetuste suhtes.

## V. Poolte märkused

25. Märkuste käsitlemisel keskendun nendele, mida esitasid Soome valitsus, komisjon

<sup>5</sup> — 14. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-348/98 (EKL 2000, lk I-6711, punktid 23, 28 ja 29).

27. Ühenduse õigus ei piira üksikjuhul hinnangu andmist selle kohta, kui suur oli kannatanu enda osa kahju tekkimisel. Vastutust käsitlevate siseriiklike õigusnormide kohaselt on reegel selline, et kannatanu, kellel endal on olnud mingi osa kahju tekkimisel, ei saa hüvitist või ei saa täielikku hüvitist kahju eest. See, millises ulatuses tuleb üksikjuhtudel kohaldada vastutusega seotud üldsätteid, on siseriikliku kohtu otsustada.

28. Hüvitist võidakse piirata või see võidakse välistada, kui kannatanu teadlikult nõustus suurenenud õnnetuseriskiga. Tsiivilvastutust reguleerivate üldpõhimõtete kohaselt võib kohus piirata hüvitist või keelduda selle määramisest, kui isik sisenes sõidukisse teadmisel, et sõidu ajal on kahjurisk tavalisest arvestatavalt suurem. Ühenduse õigus ei välista juhi joobeseisundi arvessevõtmist hinnangu andmisel selle kohta, kas hüvitist tuleks piirata. Ka ei välista ühenduse õigus seda, et kellegi poolt joobeseisundis juhitava auto omanikule pannakse suurem süü, kui omanik ise on kaassõitjate hulgas. Austria valitsus märgib, et mootorsõiduki omanik või valdaja ei ole kolmas kannatanu, vaid tal on lepinguline suhe kindlustusandjaga ning sellepärast tuleks auto omaniku suhtes anda sellisel juhul rangem hinnang kui teiste kaassõitjate suhtes.

29. Saksa valitsus on seisukohal, et kõnealused direktiivid puudutavad üksnes kindlustusandja ja mootorsõiduki omaniku vahelist õigussuhet. Kõnealused direktiivid ei reguleeri õigussuhet õnnetuse eest vastutava isiku ja kannatanute vahel. Selles suhtes on kohaldatavad hüvitist ja vastutust käsitlevad siseriiklikud õigusnormid.

30. Rootsi ja Austria valitsus toovad sisse veel ühe nüansi. Rootsi valitsus väidab, et hüvitise korrigeerimisel ei tohi välistada hüvituse saamise õigust teatavate isikute või teatavat laadi kahju suhtes. Austria valitsus on seisukohal, et kohustuslikus kindlustuses ei tohi ette näha, et kindlustusandja võib piirata või välistada oma kohustust maksta kaassõitjatele hüvitist juhtudel, kui sõiduki juht oli joobeseisundis.

31. Komisjon leiab, et eelotsuse küsimused puudutavad kindlustusandja ja kannatanu vahelist suhet. Vastates küsimusele, kas isik oli vastutav talle tekkinud kahju eest ning kas sellega seoses tekib kohustus maksta talle hüvitist, tuleb võtta aluseks siseriiklik õigus.



32. Samuti on komisjon seisukohal, et kohustuslikus kindlustuses ei saa ette näha, et eriti kui sõiduki juht oli joobeseisundis, ei tule maksta kindlustatud sõidukis olnud kaassõitjatele hüvitist nende kannatatud isiku- ja varakahju eest.<sup>6</sup> Selle väite kinnituseks osutab komisjon Euroopa Kohtu otsusele kohtuasjas Ruiz Bernáldez.<sup>7</sup> Kõnealusest kohtuotsusest ilmneb, et Euroopa Kohus võttis arvesse kannatanute enda tekitatud olukorda, kuid seda ainult juhtudel, millele on osutatud teise direktiivi artikli 2 lõike 1 esimeses lõigus, kus loetletakse kindlustuse välistamise erijuhud.

kahju hüvitamine peab olema reegel, sest kaassõitjatel on võimatu tõendada, et nad ei olnud juhi joobeseisundist teadlikud.

## VI. Analüüs

33. Lisaks välistab ühenduse õigus rangema hinnangu andmise auto omaniku suhtes, kes oli autos kaassõitja, sest kolmanda direktiivi artiklis 1 eristatakse hüvitusega seoses üksnes juhti ja kaassõitjaid.

34. V.-M. Paananen on seisukohal, et kõnealustest direktiividest tulenevalt peab liikluskindlustus katma hüvituse kõikidele sõitjatele peale juhi. Hüvitusest võib keelduda üksnes erandlikel asjaoludel. Ta rõhutab, et

35. Oma küsimustega püüab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt kindlaks teha, kas liikmesriigid võivad oma siseriiklikus õiguses võimaldada peale kõnealustes direktiivides viidatute muudki erandeid kaassõitjate õigusest saada hüvitist, mis tuleneb kohustuslikust mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustusest. Kui liikmesriigid ei tohi lubada muid erandeid peale nende, millele on viidatud kõnealustes direktiivides, tuleb kindlaks teha, kas siseriikliku õiguse alusel saab hüvitise saamise õigusest ilma jätta sellise kaassõitja, kes on kannatanud kahju ja teadis või pidi teadma, et mootorsõiduki juht oli õnnetuse ajal sõidukit juhtides joobeseisundis. Samuti tekib küsimus, kas auto omaniku suhtes, kes oli autos kaassõitjana, saab anda rangema hinnangu kui teiste kaassõitjate suhtes, sest ta lubas oma autot juhtima isiku, kes tegutses alkoholijoobes.

6 — Vt 28. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-129/94: Ruiz Bernáldez (EKL 1996, lk I-1829, resolutivosa) loetult koos kolmanda direktiivi artikliga 1.

7 — Viidatud eespool 6. joonealuses märkuses; vt punktid 18–21.

A. *Esialgseid märkused*

36. Kõnealused kolm direktiivi sisaldavad minimaalseid nõudeid mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse suhtes. Esimese direktiiviga on ette nähtud, et kõikides liikmesriikides tuleb sisse seada kohustuslik vastutuskindlustus, mis katab ühenduse territooriumil tekkiva kahju. Kahju katmine ning kohustusliku kindlustuse tingimused jäeti esialgu liikmesriikide otsustada. Teise direktiiviga nähti 1984. aastal ette miinimumstandardid seoses vara- ja isikukahju kohustusliku kindlustuskaitse ulatusega, millega objekteeriti Euroopa Ühenduses liiklejate riskid. Seejärel laiendati kolmanda direktiiviga reguleerimisala *ratione personae*, et hõlmata mootorsõidukites viibivad kaassõitjad.

37. Kõnealuse kolme direktiiviga nõutakse, et liikmesriigid tagaksid, et mootorsõiduki omanik või valdaja annaks oma tsiviilvastutuse selle sõiduki suhtes kindlustuslepinguga üle kindlustusseltsile.<sup>8</sup> Lisaks sellele peavad kõik sõidukite kasutamist käsitlevad kohustusliku tsiviilvastutuskindlustuse poliisid hõlmama kogu ühenduse territooriumi<sup>9</sup> ning nendes tuleb ette näha ühtne kindlustus-

makse, et tagada vähemalt igas liikmesriigis nõutav kindlustuskaitse.<sup>10</sup> Et kindlustuskaitse on ühtlustatud kogu Euroopas, on tagatud ka see, et kannatanud saavad piisavalt hüvitist, sõltumata liikmesriigist, kus õnnetus on toimunud.<sup>11</sup>

38. Kõnealuste direktiividega kehtestatud süsteemi eesmärk on tagada nii tavaliselt ühenduse territooriumil paiknevate sõidukite kui ka nendes sõitjate vaba liikumine ning tagada, et nende sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanuid koheldakse võrdväärselt, hoolimata sellest, millises ühenduse osas õnnetus on toimunud.<sup>12</sup>

39. Kannatanu kaitsel on kõnealuses kolmes direktiivis oluline koht. Ehkki kannatanu kaitse oli põhjapanevalt oluline juba esimeses direktiivis, parandati ja laiendati võimaliku kannatanu õiguslikku seisundit teise ja kolmanda direktiiviga veelgi. Viimati mainitud direktiivide eesmärk on parandada süsteemis teatavad puudused, mis ilmnesid alles aja jooksul. Kannatanu olukorra parandamiseks on teises direktiivis sätestatud, et teatavaid erandiklausleid kannatanute suhtes

8 — Esimese direktiivi artikli 3 lõige 1.

9 — Esimese direktiivi artikli 3 lõige 2.

10 — Kolmanda direktiivi artikkel 2.

11 — Teise direktiivi põhistuse viies põhjendus.

12 — Vt eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez, punkt 13.

ei kohaldata. Lisaks sellele lubatakse teise direktiivi artikli 1 lõikes 4 sõnaselgelt „kannatanule soodsamat tava”.<sup>13</sup> Kolmanda direktiiviga laiendatakse kannatanute ringi, et kaitsta „võimalike kannatanute eriti kaitsetut kategooriat”, nimelt kaassõitjaid.

*B. Kas liikmesriigid võivad oma siseriiklikes õigusaktides võimaldada peale kõnealustes direktiivides viidatute muudki erandeid kaassõitjate õigusest saada hüvitist, mis tuleneb kohustuslikust mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustusest?*

40. Seoses kaassõitja õigusega saada isiku-kahju eest hüvitist liikluskindlustusandjalt on Soome seadusandja võtnud vastu erisätte juhtumiteks, mil sõiduki juht oli jooobeseisundis (liikluskindlustusseaduse § 7 lg 3). Kõnealune säte oli käesolevas kohtuasjas vaidluse all olevate sündmuste toimumise ajal kohaldatav. Sellega on ette nähtud, et jooobeseisundis juhi kannatatud kahju eest tuleb maksta hüvitist üksnes siis, kui selleks on olemas eriline põhjus. Kahju eest, mida

on kannatanud kaassõitjad, kes olid õnnetuse ajal autos ja olid teadlikud või pidanuksid olema teadlikud juhi seisundist, tuleb samamoodi maksta üksnes siis, kui selleks on olemas eriline põhjus.

41. Teise direktiivi artikli 2 lõikega 1 on kindlustuskaitse suhtes ette nähtud teatavad erandid, mida peetakse lubatavaks — neid kohaldatakse üksnes kindlustatu ja kindlustusandja vaheliste lepinguliste suhete raames ning nendele ei saa tugineda õnnetuses kannatanud kolmandate isikute puhul. Artikli 2 lõike 1 teises lõigus on sätestatud erand. Kui kindlustusandja suudab tõendada, et kahju põhjustanud sõidukisse vabatahtlikult sisenenud isikud teadsid, et sõiduk oli varastatud, võib kindlustusandja sellele tugineda kaassõitjate kahjuks.

42. Selle sätte puhul oli ühenduse seadusandja eesmärk näha ette erand reeglile, et õigusaktide sätetele ega kindlustuspoliisis sisalduvale lepingulisele klauslile ei saa tugineda kaassõitjate ega õnnetuses kannatanud kolmandate isikute kahjuks. Seda erandit tuleb tõlgendada kitsalt ning käsitleda seda kui ammendavat, sest tegu on erandiga üldreeglis.<sup>14</sup> Mis tahes teistsugune tõlgendus võimaldaks liikmesriikidel piirata liiklusõnnetuses kannatanud kolmandatele isiku-

13 — Vt kohtujurist Lenz'i ettepanek kohtuasjas, milles tehti eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez (ettepaneku punkt 23).

14 — Vt ka EFTA kohtu 17. novembri 1999. aasta otsus [kohtuasjas E-1/99]: Storebrand ja Finanger (EFTA Court Report, lk 119, punkt 25).

tele hüvitise maksmist teatavat tüüpi kahjule, millega kaasneks kannatanute erinev kohtlemine sõltuvalt õnnetuse toimumise kohast, kuid kõnealuste direktiivide eesmärk ongi just seda vältida.<sup>15</sup>

43. Seda teise direktiivi artikli 2 tõlgendust kinnitab kolmanda direktiivi artikkel 1, millega laiendatakse kannatanute ringi, hõlmates sinna ka kaassõitjad, et kaitsta seda võimalike kannatanute eriti kaitsetut kategooriat. Selle meetme vastuvõtmisega on ühenduse seadusandja kaalutletult püüdnud avardada kõnealuste direktiividega kaitstavate isikute ringi. Arvestades kõnealuse direktiivi eesmärki — kaitsta kannatanut —, olen arvamusel, et siseriiklik õigusnorm, mis algusest peale automaatselt välistab igasuguse kindlustuskaitse, ei ole kooskõlas nimetatud kolme direktiiviga.

44. Soome liikluskindlustusseaduse § 7 lõikega 3 on täielikult välistatud hüvitise maksmine teatavatele kindlustatute kategooriatele seoses teatavate elementidega nende käitumises. Sellega asetatakse jagatud süü eeldus kaassõitjale, kes siseneb autosse, mille juht on joobeseisundis. Punktis 42 jõudsin ma järeldusele, et teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teises lõigus on loetletud kõik juhtumid, mille puhul kindlustusandja võib

tugineda õigusaktides sätestatule või kindlustuspoliisis sisalduvatele klauslitele kaassõitja kahjuks. Sellepärast ei ole liikmesriikidel lubatud sätestada siseriiklikesse õigusaktidesse peale kõnealustes direktiivides viidatud ühtegi muud erandit kaassõitja õigusest saada hüvitist, mis tuleneb kohustuslikust mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustusest.

45. Samuti märgiksin selles kontekstis, et sellepärast ei saa kindlustusandja siseriiklike õigusaktide sätetele ega lepinguklauslite tuginedes keelduda hüvitise maksmisest kaassõitjatele, kes on kannatanuteks õnnetuses, mille on põhjustanud kindlustatud sõiduk. Vastasel juhul muutuksid kolmandast direktiivist tulenevad kaassõitja õigused illusoorseks.

46. Sellepärast on minu vastus punktis 35 esitatud küsimusele, et ühenduse õigus välistab selle, et mootorsõidukite kasutamisel kohustuslikust tsiviilvastutuskindlustusest tuleneva kaitse suhtes tehtavatele eranditele, välja arvatud teise direktiivi artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud erandid, saab tugineda kaassõitjate kahjuks.

15 — Vt eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ruiz Bernáldez, punkt 19, ja eespool 14. joonealuses märkuses viidatud EFTA kohtu otsus, punkt 24.

*C. Kas kaassõitjat, kes kannatas kahju ja teadis või pidanuks teadma, et mootorsõiduki juht oli õnnetuse ajal sõidukit juhtides alkoholijoobes, saab siseriiklike õigusnormide alusel täielikult või osaliselt ilma jätta õigusest saada hüvitist?*

et kindlustusandja ise tohib siseriiklikele õigusaktidele tuginedes piirata hüvitist või jätta selle maksmata. Siseriikliku kohtu pädevuses on igal üksikjuhul vastavalt tsiviilvastutust reguleerivatele üldpõhimõtetele hüvitise määramine ja võimalik piiramine, nõuetekohaselt asjaolusid arvestades.

47. Direktiivides ei ole ühtegi erisätet seoses teatavate vastutuse liikide valikuga. Nagu ilmneb kohtuotsusest Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, määrab kaassõitja vastutuse ulatuse põhimõtteliselt siseriiklik õigus.<sup>16</sup> Kõnealuses otsuses märkis Euroopa Kohus, et „praeguses ühenduse õiguses on liikmesriikidel vabadus määrata liiklusõnnetuste suhtes kohaldatava tsiviilvastutuse liik. Siiski peavad nad tagama, et nende siseriiklikust õigusest tulenev tsiviilvastutus on kaetud kindlustusega, mis vastab kõnealuse kolme direktiivi sätetele.”

49. Vastutust käsitlevate siseriiklike õigusnormide kohaldamine ei tohi siiski viia direktiivi oluliste sätete murendamiseni.

48. See, kui suure ulatusega on üksikjuhtudel kohustus maksta hüvitist, on vähemalt osaliselt jäetud liikmesriikide otsustada. Kannatanu osa võimalikus segasüüs ning selle mõju tema õigusele saada hüvitist määratakse põhimõtteliselt kindlaks siseriiklike õigusnormidega. Kui siseriikliku õiguse alusel leitakse, et juht on vastutav ning kannatanutel leitakse olevat õigus nõuda hüvitist, on kindlustusandja, arvestades kõnealuseid direktiive, kohustatud hüvitist maksuma. Nende direktiividega on välistatud võimalus,

50. Harilikult ei saa kaassõitjat kui passiivset liiklejat õnnetuses süüdistada. Siiski võtab isik, kes siseneb sõidukisse teadmisel, et talle kahju tekkimise risk on selle sõidu ajal tavalisest suurem, endale suurenenud õnnetuseriski. Seda võib käsitleda kui segasüü vormi. Õiguslikult ei saa järeldada, et selline osa segasüüs juba oma määratluse poolest välistab igasuguse õiguse saada hüvitist.

16 — Eespool 5. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus, punkt 29.

51. Kannatanule makstava hüvitise ulatust võib üksikjuhu hindamisel piirata vaid erand-

olukorras.<sup>17</sup> See, kas ka käesolev juhtum on tegelikult selline, sõltub asjaoludest, eriti sellest, kas kannatanu tegevus konkreetses olukorras põhjustas tõsise ohu ning kas tema kui kaassõitja oli sellest ohust teadlik. Selles suhtes hinnangu andmine on siseriikliku kohtu pädevuses.

üksnes juhti ja kaassõitjaid. Kolmanda direktiivi artiklis 1 on sätestatud, et mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus peab katma vastutuse sõiduki kasutamisel kõigile sõitjatele, välja arvatud juhile tekitatud vigastuste korral. Teise direktiivi põhistuse seitsmendas põhjenduses on märgitud, et kannatanute huvides on, et teatavate erandiklauslite mõju piirduks kindlustusandja ja õnnetuse põhjustanud isiku omavaheliste suhetega.

52. Sellepärast on minu vastus teisele küsimusele järgmine: ühenduse õigus ei välista võimalust siseriiklike õigusnormidega osaliselt kärpida hüvitise saamise õigust, mis kuulub kaassõitjale, kes on kannatanud kahju ja kes teadis või pidanuks teadma, et mootorsõiduki juht oli õnnetuse ajal sõidukit juhtides alkoholihoobes, sel alusel, et kõnealune kaassõitja oli ise osaliselt süüdi. Siseriikliku kohtu pädevuses on see üksikjuhu hindamisel asjaolusid nõuetekohaselt arvestades kindlaks määrata.

54. Sellest tuleneb, et kui juht, kes ei ole mootorsõiduki omanik ega registreeritud valdaja, põhjustab õnnetuse ning mootorsõiduki on kindlustanud kaassõitja, kandub kindlustatu ja kindlustusandja vaheline õigussuhe üle kahju tekitanud isikule. Sellises olukorras on algsel kindlustatul kindlustusandjaga õigussuhe üksnes kui kannatanul. Nagu punktis 39 märgitud, on kannatanu kaitsel kõnealuses kolmes direktiivis oluline osa.

*D. Kas auto omaniku suhtes, kes oli autos kaassõitjana, võib anda rangema hinnangu kui teiste kaassõitjate suhtes sel alusel, et ta lubas oma autot juhtima alkoholihoobes isiku?*

53. Nagu komisjon õigesti märgib, eristatakse asjakohases direktiivihüvitisega seoses

55. Sellepärast ei saa auto omanikku, kes oli autos kaassõitjana, kohelda rangemalt kui teisi kaassõitjaid sel alusel, et ta lubas oma autot juhtima alkoholihoobes isiku.

<sup>17</sup> — Vt eespool 14. joonealuses märkuses viidatud EFTA kohtu otsus, punkt 26.

## VII. Ettepanek

56. Eespool märgitud silmas pidades teen ettepaneku, et Euroopa Kohus vastaks Korkein oikeus'e esitatud küsimustele järgmiselt:

- 1) ühenduse õigus välistab selle, et kindlustusandja saab kaassõitjate kahjuks tugineda mootorsõidukite kasutamisel kohustusliku tsiviilvastutuskindlustusega loodavast kaitsesest tehtud eranditele, välja arvatud erandid, millele on viidatud nõukogu 30. detsembri 1983. aasta direktiivi 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artikli 2 lõike 1 teises lõigus;
- 2) nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiv 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, teine direktiiv 84/5 ning kolmas nõukogu 14. mai 1990. aasta direktiiv 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ei välista seda, et kaassõitja, kes on kannatanud kahju ja kes teadis või pidanuks teadma, et mootorsõiduki juht oli õnnetuse ajal sõidukit juhtides alkoholijoobes, võidakse hüvitise saamise õigusest osaliselt ilma jätta sel alusel, et kõnealune kaassõitja oli ise osaliselt süüdi. Siseriikliku kohtu pädevuses on see üksikjuhu hindamisel asjaolusid nõuetekohaselt arvestades kindlaks määrata;
- 3) Direktiiv 72/166, teine direktiiv 84/5 ja kolmas direktiiv 90/232 välistavad võimaluse, et auto omaniku suhtes, kes on autos kaassõitjana, antakse rangem hinnang kui teiste kaassõitjate suhtes sel alusel, et ta lubas oma autot juhtima alkoholijoobes isiku.