Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

10 päivänä kesäkuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus – Direktiivi 2009/103/EY – 1 artiklan 1 ja 2 alakohta – 3 artiklan ensimmäinen, toinen ja viimeinen kohta – Ajoneuvon käsite – Velvollisuus kattaa omaisuusvahingot – Laajuus – Liikenneonnettomuus, jossa on ollut osallisena yhdistelmäajoneuvo, jonka eri osat on vakuutettu erillisillä pakollisilla vakuutuksilla – Vahingot, jotka vetoauto on aiheuttanut siihen onnettomuuden tapahtuessa kiinnitettynä olleelle puoliperävaunulle – Kansallisen lainsäädännön tulkinta, jonka mukaan näitä vahinkoja ei kateta vetoauton pakollisesta liikennevakuutuksesta

Asiassa C-923/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunal Supremo (ylin tuomioistuin, Espanja) on esittänyt 28.11.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 17.12.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Van Ameyde España SA

vastaan

GES, Seguros y Reaseguros SA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos ja I. Jarukaitis (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Van Ameyde España SA, edustajinaan M. I. Castizo Reyes, procuradora, ja V. Muñoz Mundina, abogado,

– GES, Seguros y Reaseguros SA, edustajinaan A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, ja J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– Espanjan hallitus, asiamiehenään M. J. Ruiz Sánchez,

* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

– Euroopan komissio, asiamiehinään H. Tserepa-Lacombe ja J. Rius,

kuultuaan julkisasiamiehen 23.2.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY (EUVL 2009, L 263, s. 11) 3 artiklan viimeisen kohdan tulkintaa yhdessä sen 1 artiklan kanssa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Van Ameyde España SA (jäljempänä Van Ameyde) ja GES, Seguros y Reaseguros SA (jäljempänä GES Seguros) ja jossa on kyse puoliperävaunulle yhdistelmäajoneuvon liikenneonnettomuuden yhteydessä aiheutuneiden omaisuusvahinkojen korvaamisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivin 2009/103 johdanto-osan 1–3 ja 20 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24 päivänä huhtikuuta 1972 annettua neuvoston direktiiviä 72/166/ETY [(EYVL 1972, L 103, s. 1)], moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annettua toista neuvoston direktiiviä 84/5/ETY [(EYVL 1984, L 8, s. 17)], moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14 päivänä toukokuuta 1990 annettua kolmatta neuvoston direktiiviä 90/232/ETY [(EYVL 1990, L 129, s. 33)] sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä 16 päivänä toukokuuta 2000 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2000/26/EY (neljäs liikennevakuutusdirektiivi) [(EYVL 2000, L 181, s. 65)] on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin. Tämän takia olisi selkeyden ja järkeistämisen vuoksi kodifioitava mainitut neljä direktiiviä sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien neuvoston direktiivien [72/166], [84/5], 88/357/ETY ja [90/232] sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin [2000/26] muuttamisesta 11 päivänä toukokuuta 2005 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/14/EY [(EUVL 2005, L 149, s. 14)].

(2) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus (liikennevakuutus) on erityisen tärkeä Euroopan kansalaisille sekä vakuutuksenottajina että vahingon kärsijöinä. Se on merkittävä myös vakuutusyrityksille, sillä liikennevakuutukset ovat tärkeä osa [Euroopan unionin] vahinkovakuutustoimintaa. Liikennevakuutus vaikuttaa myös henkilöjen ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen. – –

(3) Kunkin jäsenvaltion olisi toteutettava kaikki asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalle, joilla on sen alueella pysyvä kotipaikka, on otettu liikennevakuutus. Vakuutetun vastuun laajuus ja vakuutusturvan ehdot määräytyvät näiden toimenpiteiden perusteella.

– –

(20) Moottoriajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista vahinkoa kärsineille olisi taattava yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, missä [unionin] alueella vahingot tapahtuvat.”

4 Direktiivin 2009/103 1 artikla sisältää seuraavat määritelmät:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1) ’ajoneuvolla’ moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua;

2) ’vahingon kärsineellä’ henkilöä, jolla on oikeus saada korvausta ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista tai vammoista;

– –”

5 Direktiivin 2009/103 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Liikennevakuutuksen ottamista koskeva velvoite” säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava, jollei 5 artiklasta muuta johdu, tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella.

Vakuutetun vastuun laajuus sekä vakuutusturvan ehdot määräytyvät ensimmäisessä kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti.

– –

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on aina katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.”

6 Direktiivin 2009/103 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Poikkeukset liikennevakuutuksen ottamista koskevasta velvoitteesta”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltio voi poiketa 3 artiklasta, jos kyseessä ovat tietyt luonnolliset henkilöt taikka julkisoikeudelliset tai yksityisoikeudelliset oikeushenkilöt; kyseisen jäsenvaltion on laadittava luettelo tällaisista henkilöistä ja toimitettava se tiedoksi muille jäsenvaltioille ja [Euroopan] komissiolle.

– –

2. Jäsenvaltio voi poiketa 3 artiklasta, jos kyseessä ovat tietyntyyppiset ajoneuvot tai erityistyyppisellä rekisterikilvellä varustetut ajoneuvot; kyseisen jäsenvaltion on laadittava luettelo tällaisista ajoneuvotyypeistä tai ajoneuvoista ja toimitettava se tiedoksi muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

– –”

7 Direktiivin 2009/103 12 artiklassa, jonka otsikko on ”Erityiset vahingon kärsijöiden ryhmät”, säädetään seuraavaa:

”1. Edellä 3 artiklassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 13 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamista.

2. Vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun sellaisen onnettomuudesta siviilioikeudellisesti vastuussa olevan henkilön, jonka vastuun varalle on otettu 3 artiklassa tarkoitettu vakuutus, perheenjäseniltä ei saa sukulaisuussuhteen perusteella evätä heidän henkilövahinkojensa korvaamista tästä vakuutuksesta.

3. Edellä 3 artiklassa tarkoitetun vakuutuksen on katettava sellaisille jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä muille motorisoimattomille tienkäyttäjille aiheutuneet henkilö- ja omaisuusvahingot, jotka sellaisen liikennevahingon seurauksena, jossa moottoriajoneuvo on osallisena, ovat oikeutettuja korvaukseen kansallisen siviilioikeuden mukaisesti.

Tämä artikla ei vaikuta siviilioikeudelliseen vastuuseen eikä vahingonkorvauksen määrään."

Espanjan oikeus

8 Moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttämiseen liittyvää vahingonkorvausvastuuta ja liikennevakuutusta koskevien säännösten kodifioinnista annetun lain (Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor), joka hyväksyttiin 29.10.2004 annetulla kuninkaan asetuksella 8/2004 (Real Decreto Legislativo 8/2004; BOE nro 267, 5.11.2004, s. 36662), sellaisena kuin sitä on sovellettava pääasiassa (jäljempänä liikennevakuutuslaki), 1 §:n 1 momentissa, jonka otsikko on "Korvausvastuu", säädetään seuraavaa:

"Moottoriajoneuvojen kuljettaja on vastuussa moottoriajoneuvojen kuljettamisesta aiheutuvan vaaran perusteella liikenteeseen käyttämisestä henkilöille tai omaisuudelle aiheutuneista vahingoista.

– –

Kun kyse on omaisuusvahingoista, kuljettaja vastaa niistä kolmansiin nähden, jos hän on korvausvastuussa siviililain [(Código Civil)] 1902 §:n ja sitä seuraavien pykälien, rikoslain [(Código Penal)] 109 §:n ja sitä seuraavien pykälien sekä tämän lain säännösten nojalla.

– –

Jos ajoneuvon omistaja ei ollut sen kuljettajana, omistaja vastaa kuljettajan aiheuttamista henkilö- ja omaisuusvahingoista, mikäli hänellä on yhteys kuljettajaan jollakin siviililain 1903 §:ssä ja rikoslain 120 §:n 5 momentissa tarkoitetuista tavoista. Omistajan vastuu päättyy, jos hän osoittaa toimineensa kaikissa suhteissa riittävän huolellisesti estääkseen vahingot.

– –"

9 Liikennevakuutuslain 2 §:n, jonka otsikko on "Vakuuttamisvelvollisuus", 1 momentin ensimmäisessä kohdassa säädetään seuraavaa:

"Moottoriajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on Espanjassa, omistajien on otettava ja pidettävä voimassa jokaiselle nimissään olevalle ajoneuvolle vakuutus, joka kattaa edellä 1 §:ssä tarkoitetun korvausvastuun pakollista liikennevakuutusta varten vahvistettuihin rajoihin saakka. Omistaja on kuitenkin vapautettu tästä velvollisuudesta silloin, kun vakuutussopimuksen on tehnyt muu henkilö, jolla on siihen intressi; tällaisen muun henkilön on ilmoitettava, millä perusteella hän on sopimuksen tehnyt."

10 Liikennevakuutuslain 5 §:n, jonka otsikko on ”Vakuutusturvan laajuus ja sen poissulkeminen”, 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Pakollinen vakuutus ei kata myöskään omaisuusvahinkoja, jotka ovat aiheutuneet vakuutetulle ajoneuvolle, siinä kuljetetuille esineille tai omaisuudelle, jotka omistaa vakuutuksenottaja, vakuutettu, [ajoneuvon] omistaja tai kuljettaja tai edellä mainittujen henkilöiden puoliso tai (omat tai puolison) sukulaiset kolmanteen polveen saakka.”

11 Moottoriajoneuvojen käyttämiseen liittyvän vahingonkorvausvastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta annetun asetuksen (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor), joka hyväksyttiin 12.9.2008 annetulla kuninkaan asetuksella 1507/2008 (Real Decreto 1507/2008, BOE nro 222, 13.9.2008, s. 37487; jäljempänä liikennevakuutusasetus), 1 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän korvausvastuun ja vakuuttamisvelvollisuuden yhteydessä ’moottoriajoneuvolla’ tarkoitetaan ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan moottorin voimalla maata pitkin, mukaan luettuina mopot, erikoisajoneuvot, perävaunut ja puoliperävaunut – –. Vakuuttamisvelvollisuus ei koske perävaunuja, puoliperävaunuja ja vedettäviä koneita tai laitteita, joiden sallittu maksimipaino on korkeintaan 750 kg – –.”

12 Liikennevakuutusasetuksen 19 §:n, jonka otsikko on ”Useita vahinkoja ja vahingon aiheuttajia”, 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Jos onnettomuudesta, johon on ollut osallisena vähintään kaksi ajoneuvoa, jotka on kukin erikseen vakuutettu omalla pakollisella vakuutuksellaan, aiheutuu vahinkoja kolmansille, kunkin vahingosta vastuussa olevan ajoneuvon vakuutuksenantaja osallistuu lakisääteisiin velvoitteisiin siten, että huomioon otetaan kunkin onnettomuuteen osallisena olleen vastuu, jos se voidaan vahvistaa, tai muussa tapauksessa sen mukaan, mitä vakuutusyhtiöiden välisissä sopimuksissa määrätään; ellei tällaisia sopimuksia ole tehty, kukin vakuutuksenantaja vastaa osuudesta, joka määräytyy kyseessä olevan ajoneuvojen tehon perusteella.

Jos onnettomuuteen osallisina olevat kaksi ajoneuvoa ovat vetoauto ja siihen kytketty perävaunu tai puoliperävaunu taikka kaksi perävaunua tai puoliperävaunua eikä näiden eri ajoneuvojen vastuun laajuutta ole voitu erikseen vahvistaa, kukin vakuutuksenantaja vastaa mainituista velvoitteista sen mukaan, mitä vakuutusyhtiöiden välisissä sopimuksissa määrätään, tai muussa tapauksessa sen suhteellisen osuuden mukaan, joka vastaa kustakin vakuutussopimuksessa ilmoitetusta ajoneuvosta vuosittain maksettavien vakuutusmaksujen määrää.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

13 Asiassa on kyse 3.4.2014 tapahtuneesta liikenneonnettomuudesta, jossa oli mukana vetoauton tai rekkaveturin (jäljempänä vetoauto) ja puoliperävaunun (jäljempänä puoliperävaunu) muodostama yhdistelmäajoneuvo ja jossa puoliperävaunu vaurioitui. Asiassa on tullut selvitetyksi, että onnettomuus johtui vetoauton kuljettajan huolimattomuudesta ja että puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot voitiin lukea yksinomaan kuljettajan syyksi.

14 Vetoauton omisti Portugalin oikeuden mukaisesti perustettu yhtiö Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, ja niin ikään Portugalin oikeuden mukaisesti perustettu yhtiö Açoreana, jonka edustajana Espanjassa toimi Van Ameyde, oli antanut sille moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen (jäljempänä myös pakollinen liikennevakuutus). Puoliperävaunun omisti Caixarenting SAU, joka oli vuokrannut sen leasingsopimuksella Primafrío

SL:lle. Viimeksi mainittu yritys oli ottanut puoliperävaunulle aiheutuvia esinevahinkoja varten vakuutuksen GES Segurosilta, ja sille oli otettu pakollinen liikennevakuutus Seguros Bilbao SA:lta, joka ei ole asianosaisena ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa.

15 Maksettuaan Primafríolle 34 977,33 euroa korvauksena puoliperävaunulle aiheutuneista vahingoista GES Seguros nosti 13.3.2015 kanteen Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condadossa (La Palma del Condadon alioikeus nro 1, Espanja), jossa se vaati, että Van Ameyde velvoitetaan korvaamaan sille mainittu summa lakisääteisine korkoineen. Kanteensa tueksi GES Seguros esitti muun muassa, että pääasian tosiseikkojen tapahtumahetkellä voimassa olleen lainsäädännön mukaan vetoauto ja puoliperävaunu olivat eri omistajille kuuluvia erillisiä ajoneuvoja, joilla kummallakin oli oma pakollinen liikennevakuutuksensa, minkä vuoksi puoliperävaunua ei voitu katsoa vetoauton kuormaksi eikä sillä kuljetetuksi esineeksi liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. GES Segurosin mukaan asiassa ei voitu soveltaa tätä säännöstä, jossa säädetään vahingoista, joita pakollinen liikennevakuutus ei kata. Van Ameyde vastusti kanteessa esitettyjä vaatimuksia.

16 Kanne hylättiin 14.7.2016 annetulla tuomiolla sillä perusteella, että puoliperävaunua oli pidettävä vetoauton kuormana tai sillä kuljetettuna esineenä. GES Seguros valitti tuomiosta Audiencia Provincial de Huelvaan (Huelvan maakunnallinen ylioikeus, Espanja), joka hyväksyi valituksen 22.12.2016 antamallaan tuomiolla.

17 Huelvan ylioikeus katsoi, ettei liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momentissa säädettyä pakollisen vakuutusturvan poissulkemista vakuutetussa ajoneuvossa kuljetetuille esineille aiheutuneiden vahinkojen osalta voitu soveltaa ja että vetoauton pakollinen liikennevakuutus kattoi näin puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot. Sen mukaan puoliperävaunua ei näet voitu katsoa vetoauton kuormaksi muun muassa siksi, että kyseessä olevassa vakuutusturvan poissulkevassa säännöksessä viitataan vakuutetussa ”ajoneuvossa” eikä suinkaan vakuutetulla ”ajoneuvolla” kuljetettuihin esineisiin.

18 Van Ameyde teki tästä 22.12.2016 annetusta tuomiosta kassaatiovalituksen asiassa ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen, Tribunal Supremoon (ylin tuomioistuin, Espanja), ja väitti, että liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momentin mukaan vetoauton pakollinen liikennevakuutus ei kata puoliperävaunulle aiheutuneita vahinkoja. Tässä yhteydessä Van Ameyde on esittänyt muun muassa, että onnettomuuden tapahtuessa vetoauto ja puoliperävaunu muodostivat ”toiminnallisen kokonaisuuden”.

19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että vaikka vetoauto ja puoliperävaunu ovat erillisiä ajoneuvoja, joita kumpaakin koskee ajoneuvoina erillinen vakuuttamisvelvollisuus, direktiivissä 2009/103 ei ole nimenomaista säännöstä siitä, millä tavoin vastuu määräytyy kolmansiin nähden tai näiden ajoneuvojen välillä, kun kyse on onnettomuudesta, jossa on mukana tällaisista kahdesta eri osasta muodostuva yhdistelmäajoneuvo. Se tarkentaa kuitenkin, että sen oman oikeuskäytännön mukaan yhdistelmäajoneuvon eri osien vastuu on yhteisvastuullista suhteessa kolmansiin vahinkoa kärsineisiin ja että liikennevakuutusasetuksen 19 §:n 2 momentissa säädetään vastuun jakautumisesta näiden välillä. Tässä säännöksessä ei kuitenkaan määritetä sitä, millä tavoin vastuu jakautuu yhdistelmäajoneuvon muodostavien eri ajoneuvojen vakuutuksenantajien välillä silloin, kuten sen käsiteltävänä olevassa asiassa, kun jommallekummalle näistä ajoneuvoista aiheutuneet vahingot ovat luettavissa yksinomaan toisen ajoneuvon syyksi. Säännöksen perusteella ei siis voida vastata kysymykseen siitä, onko puoliperävaunulle aiheutuvat vahingot korvattava vetoauton pakollisesta liikennevakuutuksesta.

20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa tältä osin liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momenttiin ja toteaa, että alioikeudessa ja valitusasteessa tästä säännöksestä omaksuttuja toistensa kanssa ristiriitaisia tulkintoja on myös maakuntatason ylioikeuksien eli Audiencia Provincial -tuomioistuinten oikeuskäytännössä. Koska ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on ratkaistava tämä ristiriita, se pohtii, kyseenalaistaako mainitun säännöksen tulkinta – jonka mukaan vetoauton pakollinen liikennevakuutus ei kata vetoautoon kiinnitetylle puoliperävaunulle aiheutuneita vahinkoja sen

käsiteltäväksi saatetussa asiassa vallinneissa olosuhteissa sillä perusteella, että puoliperävaunu voidaan rinnastaa kyseisen vetoauton kuormaan tai sillä kuljetettuihin esineisiin, taikka sillä perusteella, että vetoauto ja puoliperävaunu muodostavat yhden ainoan ajoneuvon, jonka kaksi pakollista liikennevakuutusta kattavat ainoastaan omaisuusvahingot, jotka ovat aiheutuneet muille kolmansille kuin vetoauton tai puoliperävaunun omistajille – direktiivin 2009/103 3 artiklan viimeisessä kohdassa ja sen 1 artiklassa tarkoitetun pakollisen liikennevakuutuksen tarjoaman vakuutusturvan omaisuusvahinkojen osalta tai rajoittaako se niiden vakuutusturvaa.

21 Tribunal Supremo on näin ollen päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Estääkö [direktiivin 2009/103] 3 artiklan viimeinen kohta yhdessä direktiivin 1 artiklan kanssa kansallisen lainsäädännön (liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momentti) tulkinnan, jonka mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa tapauksissa puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot jäävät vetoauton tai rekkaveturin pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle omaisuusvahinkojen osalta, koska puoliperävaunu rinnastetaan vetoauton tai rekkaveturin kuljettamiin esineisiin tai lisäksi koska puoliperävaunu katsotaan vetoauton tai rekkaveturin kanssa yhdeksi ajoneuvoksi?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa kysymyksellään vastauksen asiallisesti siihen, onko direktiivin 2009/103 3 artiklan viimeistä kohtaa tulkittava yhdessä sen 1 artiklan 1 ja 2 alakohdan kanssa siten, että se on esteenä kansallisen lainsäädännön tulkinnalle, jonka mukaan vetoauton käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus ei kata eikä siitä siis korvata omaisuusvahinkoja, jotka vetoauto on aiheuttanut puoliperävaunulle, joka oli siihen kiinnitettynä onnettomuuden tapahtuessa, sillä perusteella, että omaisuusvahinkojen korvaamisen osalta puoliperävaunu rinnastetaan vetoautolla kuljetettaviin esineisiin tai että puoliperävaunun katsotaan muodostavan vetoauton kanssa yhden ajoneuvon.

23 Todettakoon aluksi, että direktiivillä 2009/103 on sen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenevällä tavalla kodifioitu moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevat jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetut direktiivit muuttamatta niiden sisältöä. Näihin aikaisempiin direktiiveihin liittyvää oikeuskäytäntöä voidaan siis soveltaa direktiivin 2009/103 vastaavien säännösten tulkintaan (tuomio 29.4.2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, 35 kohta).

24 Direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan kunkin jäsenvaltion on toteutettava, jollei kyseisen direktiivin 5 artiklasta muuta johdu, tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella. Direktiivin 3 artiklan toisessa kohdassa säädetään, että vakuutetun vastuun laajuus sekä vakuutusturvan ehdot määräytyvät artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti. Direktiivin 3 artiklan viimeisessä kohdassa säädetään edelleen, että ensimmäisessä kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on aina katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot. Sen 5 artiklan 2 kohdassa säädetään puolestaan muun muassa, että jäsenvaltio voi tässä säännöksessä säädetyin edellytyksin poiketa 3 artiklan säännöksistä tietyntyyppisten ajoneuvojen osalta.

25 Tässä yhteydessä on mainittava ensiksi, että – kuten unionin tuomioistuin on jo todennut – direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa, joka on sanamuodoltaan hyvin yleinen, jäsenvaltiot velvoitetaan ottamaan käyttöön omassa oikeusjärjestyksessään ajoneuvojen yleinen vakuuttamisvelvollisuus (tuomio 4.9.2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Jokaisella jäsenvaltiolla on siis velvollisuus varmistaa, jollei kyseisen direktiivin 5 artiklassa säädetyistä poikkeuksista muuta johdu, että sellaisella ajoneuvolla, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella, on vakuutusyhtiön kanssa tehty liikennevakuutussopimus, jotta näin taattaisiin kyseisen ajoneuvon käyttöön liittyvä vastuu unionin oikeudessa määritellyissä rajoissa (tuomio 4.9.2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, 37 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 Ajoneuvon käsite on määritelty direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa siten, että sillä tarkoitetaan ”moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua”.

28 Näiden säännösten sanamuodosta käy yksiselitteisesti ilmi, että sekä vetoauto että perävaunu tai puoliperävaunu muodostavat kukin erikseen kyseisessä säännöksessä tarkoitetun ”ajoneuvon” ja että kustakin niistä on näin ollen, jollei siitä muuta johdu, että ajoneuvon pysyvän asuinpaikan jäsenvaltio käyttää direktiivin 5 artiklassa säädettyä poikkeusmahdollisuutta, tehtävä vakuutusyhtiön kanssa sopimus näiden ajoneuvojen käyttöön liittyvän korvausvastuun takaamiseksi unionin oikeudessa määritellyissä rajoissa.

29 Sen osalta, menettääkö perävaunu tai puoliperävaunu vetoautoon kiinnitettynä luonteensa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettuna ”ajoneuvona” vai muodostuuko vetoautosta ja siihen kiinnitetystä perävaunusta tai puoliperävaunusta yhdessä yksi tässä säännöksessä tarkoitettu ajoneuvo, jolloin perävaunu tai puoliperävaunu myöskin menettävät luonteensa erillisinä ajoneuvoina, todettakoon yhtäältä, että direktiivin 1 artiklan 1 alakohdan sanamuodossa ei ole mitään, mikä tukisi tällaisia ajatusrakennelmia. Tarkennus, jonka mukaan ”irrallisetkin” perävaunut kuuluvat mainitun 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetun ajoneuvon käsitteen alaan, ja konjunktion ”sekä” käyttö tämän käsitteen määritelmän kummankin osan välillä osoittavat selvästi, että perävaunut ja puoliperävaunut muodostavat tässä säännöksessä tarkoitetun itsenäisen ”ajoneuvojen” ryhmän, joka on erillinen ”moottoriajoneuvoista”, jotka ”on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin”, ja jossa ajoneuvoksi luonnehdinta on riippumaton siitä, onko ne kiinnitetty tässä säännöksessä tarkoitetulla tavalla toiseen ajoneuvoon vai ei.

30 Toisaalta se, että vetoautoon kiinnitettynä perävaunu tai puoliperävaunu pitäisi katsoa vetoautolla kuljetetuksi esineeksi tai että se muodostaisi näin vetoauton kanssa yhden ainoan ajoneuvon ja ettei sitä näin enää voitaisi katsoa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaksi ajoneuvokseen, olisi ristiriidassa sen kanssa, että tässä säännöksessä tarkoitetun ajoneuvon käsitteen määritelmä ei riipu siitä, miten kyseessä olevaa ajoneuvoa käytetään tai voidaan käyttää, ja näin vastoin tämän käsitteen objektiivista sisältöä (ks. vastaavasti tuomio 4.9.2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, 38 ja 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Toisaalta tällainen näkemys olisi ristiriidassa sen kanssa, että sen velvollisuuden laajuus, joka koskee vakuutuksen ottamista ajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta, on oikeusvarmuuden vuoksi ratkaistava ensin eli ennen kuin kyseessä oleva ajoneuvo mahdollisesti joutuu onnettomuuteen (tuomio 4.9.2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, 40 kohta).

31 Ellei näet perävaunua tai puoliperävaunua enää voitaisi katsoa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetulla tavalla ”ajoneuvoksi” sen jälkeen kun se on kiinnitetty vetoautoon, vaarantaisi tämä direktiivin 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden – jonka noudattaminen on kuitenkin välttämätöntä oikeusvarmuuden takaamiseksi – ennakoitavuuden, vakauden ja jatkuvuuden (ks. analogisesti tuomio 29.4.2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, 52 kohta).

32 Näin ollen se, että perävaunu tai puoliperävaunu olisi vetoautoon kiinnitettynä katsottava vetoautolla kuljetettavaksi esineeksi tai että se muodostaisi vetoauton kanssa yhden ajoneuvon ja ettei sitä enää näin voitaisi katsoa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetulla tavalla ajoneuvoksi, olisi ristiriidassa tämän säännöksen kanssa. Tämän johdosta kaikki perävaunut tai puoliperävaunut kuuluvat direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden alaan,

olivatpa ne kiinnitettynä toiseen ajoneuvoon tai eivät, ellei siitä muuta johdu, että kyseisen perävaunun tai puoliperävaunun pysyvän asuinpaikan jäsenvaltio on käyttänyt sille direktiivin 2009/103 5 artiklassa myönnettyä mahdollisuutta.

33 Käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuimelle toimitetusta aineistosta käy kuitenkin ilmi, että vaikka pääasiassa on kyse siitä, miten puoliperävaunu on luonnehdittava silloin, kun se on kiinnitettynä vetoautoon, tämä luonnehdinta ei liity millään tavoin direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädettyyn vakuuttamisvelvollisuuteen, sellaisena kuin se on saatettu osaksi Espanjan kansallista oikeutta. Asiassa onkin riidatonta, että kummallekin pääasiassa kyseessä olevalle ajoneuvolle oli otettu pakollinen vakuutus ajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta. Oikeudenkäyntiaineistosta käy kuitenkin ilmi myös se, että tällainen pääasiassa kyseessä olevan lainsäädännön tulkintaan perustuva luonnehdinta johtaa siihen, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa vahingoittuneen puoliperävaunun omistaja tai haltija ei saa korvausta näistä vahingoista sen ajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta vakuutuksesta, joka sitä veti onnettomuuden tapahtuessa. Tämä tulkinta koskee siis sen oikeuden laajuutta, joka vahinkoa kärsineillä henkilöillä on korvauksen saamiseksi vakuutetun vahingonkorvausvastuun nojalla, ellei niistä selvityksistä muuta johdu, jotka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tehtävä.

34 Tämän johdosta on toiseksi muistutettava, että direktiivin 2009/103 johdanto-osa perustelukappaleiden mukaan direktiivillä pyritään, yhtä lailla kuin moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevilla aiemmilla direktiiveillä, varmistamaan sekä niiden moottoriajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on unionin alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaa liikkuvuus ja takaamaan se, että näillä ajoneuvoilla aiheutettujen vahinkojen kärsijät saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut (tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, 35 kohta).

35 Direktiivillä 2009/103 asetetaan siis jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että sellaisten moottoriajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti, minkätyyppiset vahingot ja ketkä vahinkoa kärsineet kolmannet vakuutuksen on katettava (tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, 36 kohta).

36 Moottoriajoneuvojen käyttämisestä kolmansille aiheutuneisiin vahinkoihin liittyvää vastuuta koskeva vakuuttamisvelvollisuus on kuitenkin eri asia kuin se, kuinka laajalti heille korvataan tällainen vahinko vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella. Näin on siksi, että ensin mainittu määritellään ja taataan unionin oikeudessa, kun taas toisesta säädetään pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa (tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, 46 kohta).

37 Direktiivin 2009/103 tarkoituksesta sekä sen sanamuodosta käy sillä kodifioitujen direktiivien tapaan ilmi, ettei sillä pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden vahingonkorvausvastuusäännöstöä ja että unionin oikeuden nykytilassa jäsenvaltiot voivat vapaasti päättää, millaista vahingonkorvausvastuusäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvojen käyttämisestä (tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, 47 kohta).

38 Näin ollen, ja etenkin kun otetaan huomioon direktiivin 2009/103 1 artiklan 2 alakohta, unionin oikeuden nykytilassa jäsenvaltioilla on edelleen lähtökohtaisesti vapaus päättää omissa vahingonkorvausjärjestelmissään erityisesti siitä, mitkä moottoriajoneuvojen aiheuttamista vahingoista

ovat korvattavia, miten laajasti kyseiset vahingot korvataan ja kenellä on oikeus mainittuun korvaukseen (tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 32 kohta ja tuomio 23.1.2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, 30 kohta).

39 Tästä huolimatta jäsenvaltioiden on kuitenkin taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen moottoriajoneuvojen käytöstä johtuva vahingonkorvausvastuu katetaan direktiivin 2009/103 säännösten mukaisella vakuutuksella (tuomio 23.1.2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 7.9.2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, 30 kohta).

40 Lisäksi jäsenvaltioiden on tätä toimivaltaansa käyttäessään noudatettava unionin oikeutta, eivätkä kansalliset vahingonkorvausoikeuden säännökset, jotka sääntelevät ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvien vahinkojen korvaamista, voi poistaa tämän direktiivin tehokasta vaikutusta (tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, 48 kohta).

41 Kansallisen vahingonkorvausoikeuden mukaan korvattavien moottoriajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta pakollisesta vakuutuksesta on todettava, että vaikka direktiivin 2009/103 3 artiklan toisessa kohdassa jätetäänkin jäsenvaltioille vapaus määrittää pakollisen vakuutuksen kattaman vastuun laajuus sekä vakuutusturvan ehdot, direktiivillä rajoitetaan tätä vapautta siltä osin kuin sillä on tehty pakolliseksi tiettyjen vahinkojen korvaaminen tiettyihin vähimmäismääriin saakka. Tällaisiin vahinkoihin, joiden korvaaminen on pakollista, kuuluvat muun muassa omaisuusvahingot, kuten direktiivin 2009/103 3 artiklan viimeisessä kohdassa säädetään (ks. analogisesti tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 34 ja 37 kohta).

42 Hyödyllisen vastauksen antaminen ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle ei käsiteltävässä asiassa edellytä kuitenkaan sitä, että direktiivin 2009/103 3 artiklan viimeisessä kohdassa tarkoitetun omaisuusvahingon käsitteen ala pitäisi tarkemmin määritellä, vaan riittää, kun muistetaan, että sen osalta, ketkä voivat vaatia korvausta omaisuusvahingoista, direktiivin 1 artiklan 2 alakohdasta ja 3 artiklan ensimmäisestä kohdasta käy yhtäältä ilmi, että direktiivin perusteella taattavan suojan on ulotuttava kaikkiin henkilöihin, joilla on kansallisen vahingonkorvausoikeuden perusteella oikeus korvaukseen moottoriajoneuvojen aiheuttamista vahingoista (tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 42 kohta).

43 Toisaalta, vaikka direktiivin 2009/103 12 artiklassa yksilöidäänkin erityisiä vahingon kärsijöiden ryhmiä ja säädetään, että sen 1 ja 2 kohdassa mainittujen henkilöryhmien henkilövahingot ja sen 3 kohdassa mainittujen henkilöryhmien henkilö- ja omaisuusvahingot on katettava, jos näillä on kansallisen yksityisoikeuden mukaan oikeus korvaukseen, ja vaikkei direktiivin tarkoituksena ole suojan piiriin kuuluvien henkilöryhmien rajoittaminen, vaan päinvastoin sillä on tehty tiettyjen erityisen haavoittuvina pidettyjen henkilöiden kärsimien vahinkojen korvaaminen pakolliseksi (ks. vastaavasti tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 43 kohta), on kuitenkin todettava, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa vahingoittuneen puoliperävaunun omistaja tai haltija ei kuulu niihin vahingon kärsijöiden ryhmiin, joiden vahingot vahingon aiheuttaneen ajoneuvon käyttämiseen liittyvän vahingonkorvausvastuun vakuuttaneen vakuutuksenantajan on katettava direktiivin nojalla.

44 Lisäksi todettakoon, että vaikka unionin tuomioistuin onkin jo useita kertoja katsonut, että moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista vakuutusta koskevien unionin oikeussääntöjen tehokkaan vaikutuksen takaaminen edellyttää, että näitä säännöksiä on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansallisille lainsäädännöille, jotka rajoittavat niiden tehokasta vaikutusta, sillä epäämällä suoraan vahinkoa kärsineeltä oikeuden saada korvaus moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta tai rajoittamalla suhteettomasti tätä oikeutta niillä vaarannetaan liikenneonnettomuuksista vahinkoa kärsineiden suojelutavoitteen, johon unionin lainsäätäjä on jatkuvasti pyrkinyt ja jota se on jatkuvasti vahvistanut,

toteutuminen (ks. vastaavasti tuomio 14.9.2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, 38 ja 49 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), tästä ei ole kyse pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen kansallisen lainsäädännön tulkinnan osalta.

45 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa vahingoittuneen puoliperävaunun omistajaa tai haltijaa ei näet voida rinnastaa henkilöihin, joiden unionin lainsäätäjä katsoo olevan erityisen haavoittuvia, eikä heitä voida muutenkaan ajatella samaistettavan niihin vahinkoa kärsineisiin, jotka ovat olleet perustana tällaisille unionin oikeuden tulkinnoille.

46 Esitettyyn kysymykseen on edellä tarkasteltujen näkökohtien perusteella vastattava, että direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä, toista ja viimeistä kohtaa on tulkittava yhdessä sen 1 artiklan 1 ja 2 alakohdan kanssa siten, etteivät ne ole esteenä kansallisen lainsäädännön tulkinnalle, jonka mukaan vetoauton käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus ei kata eikä siitä näin siis korvata omaisuusvahinkoja, jotka vetoauto on aiheuttanut puoliperävaunulle, joka oli siihen kiinnitettynä onnettomuuden tapahtuessa.

Oikeudenkäyntikulut

47 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 3 artiklan ensimmäistä, toista ja viimeistä kohtaa on tulkittava yhdessä sen 1 artiklan 1 ja 2 alakohdan kanssa siten, etteivät ne ole esteenä kansallisen lainsäädännön tulkinnalle, jonka mukaan vetoauton käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus ei kata eikä siitä näin siis korvata omaisuusvahinkoja, jotka vetoauto on aiheuttanut puoliperävaunulle, joka oli siihen kiinnitettynä onnettomuuden tapahtuessa.

Allekirjoitukset