Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

26 päivänä maaliskuuta 2015 *

Ennakkoratkaisupyyntö — Ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus — Direktiivi 90/232/ETY — 2 artikla — Vakuutusmaksun määrän eriyttäminen sen alueen perusteella, missä ajoneuvoa käytetään

Asiassa C-556/13,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Liettua) on esittänyt 17.10.2013 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 28.10.2013, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

”Litaksa” UAB

vastaan

”BTA Insurance Company” SE,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja L. Bay Larsen sekä tuomarit K. Jürimäe (esittelevä tuomari), J. Malenovský, M. Safjan ja A. Prechal,

julkisasiamies: P. Mengozzi,

kirjaaja: hallintovirkamies M. Aleksejev,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— UAB ”Litaksa”, edustajanaan advokatas D. Gintautas,

— Liettuan hallitus, asiamiehinään D. Kriaučiūnas ja A. Svinkūnaitė,

— Euroopan komissio, asiamiehinään A. Steiblytė ja K.-P. Wojcik,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: liettua.

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33) – sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14; jäljempänä kolmas direktiivi) – 2 artiklan tulkintaa sekä henkilöiden ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteiden ja syrjintäkieltoa koskevan yleisen periaatteen tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä UAB ”Litaksa”(jäljempänä Litaksa), joka on maantiekuljetusyritys, ja toisaalta ”BTA Insurance Company” SE (jäljempänä BTA), joka on vakuutusyhtiö, ja joka koskee sellaisten korvausten korvaamista, jotka on maksettu moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen (jäljempänä pakollinen liikennevakuutus) perusteella liikenneonnettomuuksien vahingonkärsijöille.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/103/EY (EUVL L 263, s. 11) kodifioitiin viisi direktiiviä, jotka oli annettu pakollista liikennevakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämiseksi.

4 Koska pääasian tosiseikat edeltävät ajallisesti direktiivin 2009/103 voimaantuloa, asian kannalta relevantit oikeussäännöt ovat edelleen mainitut viisi direktiiviä, erityisesti moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annettu neuvoston direktiivi 72/166/ETY (EYVL L 103, s. 1; jäljempänä ensimmäinen direktiivi) ja kolmas direktiivi.

Ensimmäinen direktiivi

5 Jotta matkustajien vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä helpotettaisiin, ensimmäisellä direktiivillä otettiin käyttöön järjestelmä, joka perustui yhtäältä siihen, että vihreiden korttien tarkastukset unionin sisärajojen ylittämisen yhteydessä poistetaan, ja toisaalta kunkin jäsenvaltion velvollisuuteen toteuttaa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu vakuutus.

6 Kyseisen direktiivin 3 artiklassa säädetään tässä tarkoituksessa seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava – – 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 näiden toimenpiteiden mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vakuutussopimus kattaa myös:

— muissa jäsenvaltioissa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti näiden valtioiden alueella aiheutuneet vahingot tai vammat;

– –”

Kolmas direktiivi

7 Kolmannen direktiivin 6., 7., 12. ja 13. perustelukappale kuuluvat seuraavasti:

”[ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 2 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan soveltamista koskeva epävarmuus olisi poistettava; kaikkien pakollisten liikennevakuutusten on oltava voimassa koko [unionin] alueella,

vakuutetun etujen turvaamiseksi kaikkien vakuutusten olisi lisäksi taattava yhtä vakuutusmaksua vastaan kaikissa jäsenmaissa näiden lainsäädännön edellyttämä vakuutusturva tai sen jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämä vakuutusturva, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi,

– –

ottaen huomioon kaikki nämä seikat olisi [ensimmäistä direktiiviä ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annettua toista neuvoston direktiiviä 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s. 17)] täydennettävä yhdenmukaisesti,

tällainen täydennys, joka parantaa vakuutettujen ja vahingonkärsineiden vakuutusturvaa, helpottaa edelleen [unionin] sisäisten rajojen ylittämistä ja siten sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa; tämän vuoksi olisi lähtökohdaksi otettava kuluttajansuojan korkea taso.”

8 Kolmannen direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki [pakolliset liikennevakuutukset]

— kattavat yhden vakuutusmaksun perusteella ja koko sopimuskauden ajan koko [unionin] alueen, mukaan lukien ajan, jonka ajoneuvo on sopimuskauden aikana toisessa jäsenvaltiossa, ja

— takaavat saman yhden vakuutusmaksun perusteella kaikissa jäsenvaltioissa niiden lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan tai sen jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi.”

Liettuan oikeus

9 Ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta liikennevakuutuksesta 14.6.2001 annetun Liettuan tasavallan lain (Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas) (Žin., 2004, nro 100-3718) 10 §:n otsikko on ”Vakuutussopimuksen alueellinen kattavuus”, ja kyseisen pykälän 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Sen jälkeen kun yksi (kokonais)vakuutusmaksu on maksettu, sellaista ajoneuvoa koskeva vakuutussopimus, jonka pysyvä kotipaikka on Liettuan tasavallan alueella, tai rajavakuutusta koskeva sopimus antaa sopimuksen koko voimassaolon ajan – mukaan lukien tilanteet, joissa ajoneuvo sopimuksen voimassaolon aikana on Euroopan unionin muiden jäsenvaltioiden alueella – kussakin jäsenvaltiossa vakuutusturvan, joka kyseisen valtion ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista vakuutusta koskevassa lainsäädännössä edellytetään, tai tästä laista seuraavan

vakuutusturvan, jos se on parempi. Ajoneuvoa, jonka pysyvä kotipaikka on Liettuan tasavallan alueella, koskeva vakuutussopimus, jonka nojalla vihreä kortti annetaan, antaa vakuutusturvan myös kyseisessä vihreässä kortissa ilmoitetuissa vieraissa valtioissa.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

10 Litaksa ja BTA tekivät 24.11.2008 kaksi pakollista liikennevakuutusta koskevaa sopimusta, joiden tarkoituksena oli 25.11.2008–24.11.2009 kattaa Litaksan vastuu kahden sille kuuluvan ajoneuvon käyttämisestä. Kyseisissä sopimuksissa todettiin, että mainittuja ajoneuvoja käytettäisiin ainoastaan henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen Liettuan alueella. Kyseisissä sopimuksissa määrättiin myös siitä, että sikäli kuin Litaksa aikoisi käyttää mainittuja ajoneuvoja 28 päivän ylittävän ajanjakson ajan toisessa jäsenvaltiossa tai kuljettaa siellä henkilöitä tai tavaroita, Litaksa ilmoittaisi tästä etukäteen BTA:lle ja maksaisi tältä osin lisävakuutusmaksun.

11 Litaksalle kuuluneet kaksi ajoneuvoa olivat vuonna 2009 osallisina Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja Saksassa tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa ilman, että Litaksa olisi etukäteen ilmoittanut BTA:lle aikomuksestaan käyttää kyseisiä ajoneuvoja mainituissa jäsenvaltioissa.

12 BTA maksoi kyseisten onnettomuuksien vahingonkärsijöille korvauksia, minkä jälkeen se saattoi asian Kauno miesto apylinkės teismasin (Kaunasin alioikeus) käsiteltäväksi ja vaati, että Litaksa määrättäisiin korvaamaan sille puolet vahingonkärsijöille maksetuista korvauksista, koska se katsoi, ettei Litaksa ollut noudattanut pääasiassa kyseessä olevien sopimusten lausekkeita, joilla Litaksa velvoitettiin ilmoittamaan aikomuksestaan käyttää ajoneuvojaan toisessa jäsenvaltiossa.

13 Kauno miesto apylinkės teismas hyväksyi BTA:n kanteen 30.7.2012 antamallaan tuomiolla. Litaksa valitti kyseisestä tuomiosta, minkä jälkeen Kauno apygardos teismas (Kaunasin ylioikeus) antoi 27.12.2012 määräyksen, jolla se yhtäältä kumosi Kauno miesto apylinkės teismasin tuomion sillä perusteella, että osa BTA:n saatavista Litaksalta oli vanhentunut, ja toisaalta vahvisti tuomion siltä osin kuin siinä velvoitettiin Litaksa suorittamaan BTA:lle jäljelle jääneet saatavat, todettuaan Kauno miesto apylinkės teismasin tavoin, että pakollista liikennevakuutusta koskevan sopimuksen lausekkeiden rikkominen saattoi oikeuttaa sen, että vakuutettu velvoitetaan korvaamaan osittain vakuutuksenantajan suorittamat korvaukset. Litaksa valitti näin ollen Lietuvos Aukščiausiasis Teismasiin (Liettuan ylin tuomioistuin).

14 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan Litaksan tekemän valituksen tutkiminen edellyttää ensiksi sen ratkaisemista, voivatko pakollista liikennevakuutusta koskevan sopimuksen sopimuspuolet sopia soveltavansa eri vakuutusmaksua sen mukaan, onko ajoneuvoa, jota sopimus koskee, tarkoitus käyttää yksinomaan sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvon pysyvä kotipaikka on, vai koko unionin alueella.

15 Kansallinen tuomioistuin toteaa tältä osin, että kolmannen direktiivin 2 artiklassa edellytetään, että pakollista liikennevakuutusta koskevat sopimukset kattavat yhden vakuutusmaksun perusteella koko unionin alueen. Kyseinen tuomioistuin pohtii näin ollen, onko vakuutusmaksun määrän eriyttäminen sen alueen perusteella, jolla ajoneuvoa käytetään, kyseisen artiklan vastaista. Kansallinen tuomioistuin toteaa, että vaikka tällaisella eriyttämisellä ei ole vaikutusta liikenneonnettomuuden vahingonkärsijöiden saamien korvausten kannalta, koska vahingonkärsijöille maksetaan korvaukset riippumatta siitä, minkä jäsenvaltion alueella onnettomuus tapahtuu, eriyttäminen voi kuitenkin olla ristiriidassa vakuutetun – jonka suojeleminen on ilmeisesti yksi kolmannen direktiivin 2 artiklan tavoitteista – edun kanssa. Kansallisen tuomioistuimen mukaan on nimittäin olemassa vaara siitä, ettei pakollista liikennevakuutusta koskeva sopimus kata mainitussa artiklassa tarkoitetulla tavalla koko unionin aluetta, jos vakuutuksenantaja voisi muussa kuin sopimuksessa tarkoitetussa jäsenvaltiossa tapahtuneen onnettomuuden tapauksessa kääntyä vakuutetun puoleen vaatiakseen tätä suorittamaan osan vahingonkärsijöille maksetuista korvauksista. Lopuksi kansallinen tuomioistuin toteaa, että on

aiheellista määrittää, loukataanko vakuutusmaksun määrän eriyttämisellä ajoneuvon käyttöalueen perusteella tavaroiden ja henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen liittyvää tavoitetta, johon ensimmäisellä ja kolmannella direktiivillä pyritään, ja syrjintäkiellon periaatetta.

16 Lietuvos Aukščiausiasis Teismas on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [kolmannen direktiivin] 2 artiklaa – – tulkittava siten, että vakuutussopimuksen osapuolilla ei ole oikeutta sopia vakuutetun vakuutusturvan alueellisesta rajoittamisesta (soveltamalla eri vakuutusmaksua sen mukaan, millä alueella ajoneuvoa käytetään – joko koko Euroopan unionin alueella tai ainoastaan Liettuan tasavallan alueella), jolloin vahingonkärsijöiden vakuutusturvaa ei kuitenkaan rajoiteta, toisin sanoen niillä ei ole oikeutta pitää ajoneuvon käyttöä Liettuan tasavallan ulkopuolella toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa vakuutusriskiä lisäävänä tekijänä, joka edellyttää lisävakuutusmaksun maksamista?

2) Onko henkilöiden ja ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta koko Euroopan unionin alueella koskevaa periaatetta ja unionin oikeuden yleistä yhdenvertaisen kohtelun periaatetta (syrjintäkielto) tulkittava siten, että edellä mainittu vakuutussopimuksen osapuolten sopimus, jolla vakuutusriski liitetään ajoneuvon käyttöalueeseen, on niiden kanssa ristiriidassa?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

17 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin tiedustelee, onko kolmannen direktiivin 2 artiklaa tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun yhden vakuutusmaksun käsitettä vastaa vakuutusmaksu, jonka määrä vaihtelee sen mukaan, onko vakuutettua ajoneuvoa tarkoitus käyttää yksinomaan sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvon pysyvä kotipaikka on, vai koko unionin alueella.

18 Kolmannen direktiivin 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki pakollista liikennevakuutusta koskevat sopimukset kattavat yhden vakuutusmaksun perusteella ja koko sopimuskauden ajan koko unionin alueen, mukaan lukien ajan, jonka ajoneuvo on sopimuskauden aikana toisessa jäsenvaltiossa. Mainitussa artiklassa säädetään myös, että jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kyseiset sopimukset takaavat saman yhden vakuutusmaksun perusteella kaikissa jäsenvaltioissa niiden lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan tai sen jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi.

19 Kyseisen artiklan sanamuodosta ilmenee, että kaikkien pakollista liikennevakuutusta koskevien vakuutussopimusten on vastikkeena yhden vakuutusmaksun suorittamisesta taattava vakuutusturva, joka on voimassa koko unionin alueella.

20 Jäsenvaltioihin tällä tavalla kohdistuvaa velvollisuutta vahvistaa lisäksi mainitussa 2 artiklassa mainittu vaatimus siitä, että vakuutusturvan on oltava voimassa koko sopimuskauden ajan, myös silloin, kun ajoneuvo on muissa jäsenvaltioissa kuin se, jossa sillä on pysyvä kotipaikkansa.

21 Kansallinen tuomioistuin pohtii kuitenkin, täyttääkö pakollista liikennevakuutusta koskeva vakuutussopimus unionin oikeudessa ja erityisesti kolmannen direktiivin 2 artiklassa asetetut vaatimukset tilanteessa, josta on kyse pääasiassa ja jossa vakuutuksenantaja sitoutuu vastikkeena siitä, että vakuutettu maksaa alkuperäisen vakuutusmaksun, suorittamaan korvauksia vakuutetun ajoneuvon aiheuttamien onnettomuuksien vahingonkärsijöille riippumatta siitä, minkä jäsenvaltion alueella

kyseiset onnettomuudet tapahtuvat, mutta voi kääntyä vakuutetun puoleen saadakseen tältä puolet maksetuista korvauksista silloin, kun mainitut onnettomuudet tapahtuvat muun jäsenvaltion kuin sen valtion alueella, jossa kyseisen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on.

22 Näin ollen on aiheellista määrittää, koskevatko kolmannen direktiivin 2 artiklan säännökset, jotka liittyvät yhteen vakuutusmaksuun ja vakuutusturvan alueelliseen kattavuuteen, yksinomaan vakuutuksenantajan ja vahingonkärsijän välisiä suhteita vai myös vakuutuksenantajan ja vakuutetun välisiä suhteita.

23 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksen tulkinnassa on otettava huomioon säännöksen sanamuodon lisäksi sen asiayhteys ja lainsäädännöllä, johon se kuuluu, tavoiteltu päämäärä (tuomio Csonka ym., C-409/11, EU:C:2013:512, 23 kohta ja tuomio Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, 42 kohta).

24 Tästä on palautettava mieleen, että kolmas direktiivi on osa ensimmäisellä direktiivillä luotua järjestelmää, jonka tarkoituksena on jäsenvaltioiden pakollista liikennevakuutusta koskevan lainsäädännön lähentäminen.

25 Unionin lainsäätäjä on kyseisellä järjestelmällä asettanut kullekin jäsenvaltiolle velvollisuuden varmistaa – jollei selvästi määritellyistä poikkeuksista muuta johdu – että sellaisen ajoneuvon omistaja tai haltija, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella, tekee vakuutusyhtiön kanssa liikennevakuutussopimuksen, jotta näin taattaisiin kyseisen ajoneuvon käyttöön liittyvä omistajan tai haltijan vastuu vähintäänkin unionin oikeudessa määritellyissä rajoissa (tuomio Csonka ym., C-409/11, EU:C:2013:512, 28 kohta).

26 Kuten kolmannen direktiivin 12. ja 13. perustelukappaleesta ilmenee, kolmannen direktiivin tehtävänä on tältä osin täydentää muun muassa ensimmäistä direktiiviä yhdenmukaisesti pyrkimällä parantamaan paitsi ajoneuvoliikenteestä aiheutuneiden onnettomuuksien vahingonkärsijöiden myös vakuutettujen vakuutusturvaa sekä helpottamaan edelleen unionin sisäisten rajojen ylittämistä ja siten sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa ottamalla lähtökohdaksi kuluttajansuojan korkea taso.

27 Kolmannen direktiivin 7. perustelukappaleen mukaan jäsenvaltioiden on erityisesti vakuutetun etujen turvaamiseksi toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta kaikki vakuutukset takaavat yhtä vakuutusmaksua vastaan kaikissa jäsenvaltioissa näiden lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan tai sen jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämän vakuutusturvan, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka, jos tämä vakuutusturva on parempi.

28 Lisäksi on muistettava, että vakuutustoiminnalle on yleisesti hyväksytyn mukaisesti ominaista, että vakuutuksenantaja sitoutuu ennakolta maksettua vakuutusmaksua vastaan sopimusta tehtäessä sovittuun suoritukseen vakuutetulle vakuutustapahtuman sattuessa (tuomio CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, 17 kohta ja tuomio Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, 37 kohta).

29 Kun otetaan huomioon tällainen asiayhteys ja tällaiset tavoitteet, on katsottava, että kolmannen direktiivin 2 artiklan säännökset, jotka koskevat yhtä vakuutusmaksua ja vakuutusturvan alueellista kattavuutta, koskevat paitsi vakuutuksenantajan ja vahingonkärsijän välisiä suhteita, myös vakuutuksenantajan ja vakuutetun välisiä suhteita. Kyseiset säännökset merkitsevät erityisesti sitä, että vastikkeena siitä, että vakuutettu maksaa yhden vakuutusmaksun, vakuutuksenantaja ottaa lähtökohtaisesti kannettavakseen riskin siitä, että se joutuu suorittamaan korvauksia sellaisen mahdollisen onnettomuuden vahingonkärsijöille, jossa vakuutettu ajoneuvo on osallisena, ja näin riippumatta siitä, minkä unionin jäsenvaltion alueella kyseistä ajoneuvoa käytetään ja missä onnettomuus tapahtuu.

30 Tästä seuraa, ettei kolmannen direktiivin 2 artiklassa tarkoitetun yhden vakuutusmaksun käsitettä vastaa vakuutusmaksu, jonka määrä vaihtelee sen mukaan, onko vakuutettua ajoneuvoa tarkoitus käyttää yksinomaan sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvon pysyvä kotipaikka on, vai koko unionin

alueella. Tällainen vaihtelu nimittäin merkitsee sitä, että – sen vastaisesti, mitä kyseisessä artiklassa säädetään – edellytykseksi sille, että vakuutuksenantaja sitoutuu ottamaan kannettavakseen riskin, joka aiheutuu mainitun ajoneuvon käyttämisestä sen jäsenvaltion ulkopuolella, jossa kyseisen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on, asetetaan lisävakuutusmaksun suorittaminen.

31 Kun edellä esitetyt näkökohdat otetaan huomioon, ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että kolmannen direktiivin 2 artiklaa on tulkittava siten, ettei kyseisessä artiklassa tarkoitetun yhden vakuutusmaksun käsitettä vastaa vakuutusmaksu, jonka määrä vaihtelee sen mukaan, onko vakuutettua ajoneuvoa tarkoitus käyttää yksinomaan sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvon pysyvä kotipaikka on, vai koko unionin alueella.

Toinen kysymys

32 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

33 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 (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY – sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY – 2 artiklaa on tulkittava siten, ettei kyseisessä artiklassa tarkoitetun yhden vakuutusmaksun käsitettä vastaa vakuutusmaksu, jonka määrä vaihtelee sen mukaan, onko vakuutettua ajoneuvoa tarkoitus käyttää yksinomaan sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvon pysyvä kotipaikka on, vai koko unionin alueella.

Allekirjoitukset