Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

12 päivänä lokakuuta 2023 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus – Direktiivi 2009/103/EY – 1 artiklan 1 alakohta – Ajoneuvon käsite – Kansallinen lainsäädäntö, jossa säädetään automaattisesta korvauksesta tietyille tienkäyttäjille, jotka ovat joutuneet liikenneonnettomuuden uhriksi – Henkilö, joka ei kuljeta kyseisessä lainsäädännössä tarkoitettua moottoriajoneuvoa – Direktiivissä 2009/103 tarkoitettua ajoneuvon käsitettä vastaava käsite – Polkemista avustavalla sähkömoottorilla varustettu polkupyörä, jossa on kiihdytystoiminto, joka voidaan käynnistää vasta sen jälkeen, kun on käytetty lihasvoimaa

Asiassa C-286/22,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Hof van Cassatie (ylin yleinen tuomioistuin, Belgia) on esittänyt 7.4.2022 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 28.4.2022, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

KBC Verzekeringen NV

vastaan

P&V Verzekeringen CVBA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit Z. Csehi, M. Ilešič, I. Jarukaitis (esittelevä tuomari) ja D. Gratsias,

julkisasiamies: L. Medina,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– KBC Verzekeringen NV, edustajanaan B. Maes, advocaat,

– P&V Verzekeringen CVBA, edustajanaan J. Verbist, advocaat,

– Belgian hallitus, asiamiehinään S. Baeyens, P. Cottin ja C. Pochet,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

– Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller, P. Busche ja M. Hellmann,

– Suomen hallitus, asiamiehenään M. Pere,

– Euroopan komissio, asiamiehinään A. Nijenhuis ja H. Tserepa-Lacombe,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

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) 1 artiklan 1 alakohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat KBC Verzekeringen NV (jäljempänä KBC) ja P&V Verzekeringen CVBA (jäljempänä P&V) ja joka koskee sähköavusteisella polkupyörällä liikenteessä liikkuneen polkupyöräilijän sijaan tulleen työtapaturmavakuutuksen antajan mahdollista oikeutta saada korvaus kyseisen polkupyöräilijän kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen osallisen auton kuljettajan vastuuvakuutuksen antajalta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivin 2009/103 johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus (liikennevakuutus) on erityisen tärkeä Euroopan kansalaisille – –”

4 Direktiivin 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

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

– –”

5 Direktiivin 3 artiklan, jonka otsikko on ”Liikennevakuutuksen ottamista koskeva velvoite”, ensimmäisessä kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava – – tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella.”

6 Saman direktiivin 13 artiklan, jonka otsikko on ”Poikkeuslausekkeet”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 3 artiklaa sovellettaessa mitään lakisääteistä määräystä tai 3 artiklan mukaisesti tehdyn vakuutuskirjan sisältämää sopimuslauseketta ei sovelleta liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden kolmansien osapuolten korvausvaatimuksiin, jos vakuutuskirjan mukaan korvaus evätään tapauksissa, joissa ajoneuvoja käyttävät tai kuljettavat:

– –

b) henkilöt, joilla ei ole kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia;

– –”

7 Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 24.11.2021 direktiivin 2009/103 muuttamisesta direktiivin (EU) 2021/2118 (EUVL 2021, L 430, s. 1). Direktiivillä 2021/2118 muutetaan muun muassa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohtaa. Direktiivin 2021/2118 2 artiklan mukaan tätä muutosta sovelletaan 23.12.2023 alkaen.

Belgian lainsäädäntö

8 Moottoriajoneuvoja koskevasta pakollisesta vastuuvakuutuksesta 21.11.1989 annetun lain (wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen; Belgisch Staatsblad 8.12.1989, s. 20122), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa (jäljempänä 21.11.1989 annettu laki), 1 §:ssä on muun muassa seuraava määritelmä:

”Tässä laissa tarkoitetaan

Moottoriajoneuvoilla: ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin; kaikkea sitä, mikä on kytketty ajoneuvoon, pidetään sen osana.

Moottoriajoneuvoihin rinnastetaan perävaunut, jotka on rakennettu erityisesti moottoriajoneuvoon kytkettäviksi henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista varten ja jotka kuningas on määrittänyt. Kuningas voi ministerineuvostossa tekemällään päätöksellä täsmentää, mitkä kulkuneuvot kuuluvat moottoriajoneuvon määritelmän alaan.”

9 Kyseisen lain 29 bis §:n 1–3 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Kun kyse on liikenneonnettomuudesta, jossa on ollut osallisina yksi tai useampia moottoriajoneuvoja – –, ja pois lukien aineelliset vahingot ja kunkin osallisena olleen moottoriajoneuvon kuljettajalle aiheutuneet vahingot, vakuutuksenantajat, jotka tämän lain mukaan kattavat moottoriajoneuvojen omistajan, kuljettajan tai haltijan vastuun, korvaavat yhteisvastuullisesti kaikki uhreille ja heidän oikeudenomistajilleen aiheutuneet ruumiinvammasta tai kuolemasta johtuvat vahingot – –. Tätä säännöstä sovelletaan myös vahinkoihin, jotka kuljettaja on aiheuttanut tahallisesti.

– –

2. Moottoriajoneuvon kuljettaja ja hänen oikeudenomistajansa voivat vedota tähän pykälään vain, jos kuljettaja toimii sellaisen uhrin oikeudenomistajana, joka ei ollut kuljettaja, ja edellyttäen, että kuljettaja ei aiheuttanut vahinkoa tahallisesti.

3. Moottoriajoneuvolla tarkoitetaan mitä tahansa tämän lain 1 §:ssä tarkoitettua ajoneuvoa, lukuun ottamatta liikkumisesteisen henkilön käyttöön otettavaksi soveltuvaa pyörätuoliajoneuvoa.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

10 BV (jäljempänä uhri), joka ajoi liikenteessä sähköavusteisella polkupyörällä yleisellä tiellä, jäi 14.10.2017 sellaisen auton alle, jonka KBC oli vakuuttanut 21.11.1989 annetun lain nojalla. Uhri loukkaantui vakavasti ja kuoli 11.4.2018. Koska kyseinen tapaturma oli uhrille työssäkäynnistä johtuvalla matkalla sattunut tapaturma, hänen työnantajansa työtapaturmavakuutuksen antaja P&V maksoi korvauksia, ja uhrin ja hänen oikeudenomistajiensa oikeudet siirtyivät näin sille.

11 P&V nosti KBC:tä vastaan kanteen politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Bruggessa (Länsi-Flanderin poliisituomioistuin, Bruggen osasto, Belgia) periäkseen tältä maksamansa korvauksen Belgian vanhan siviililain (Oud Burgerlijk Wetboek) 1382 §:n tai 21.11.1989 annetun lain 29 bis §:n perusteella. KBC nosti vastakanteen, jossa se vaati P&V:tä palauttamaan perusteettomasti maksetun rahamäärän. P&V viittasi puolustuksekseen mainittuun 29 bis §:ään ja esitti, ettei uhrin voitu katsoa olleen moottoriajoneuvon kuljettaja.

12 Kyseinen tuomioistuin totesi 24.10.2019 antamassaan tuomiossa, ettei auton kuljettaja ollut vastuussa liikenneonnettomuudesta mutta että KBC oli silti velvollinen korvaamaan uhrin ja tämän sijaan tulleen P&V:n vahingot mainitun 29 bis §:n nojalla, koska uhri ei ollut ollut moottoriajoneuvon kuljettaja ja koska tällä siksi oli oikeus korvaukseen saman pykälän nojalla.

13 KBC valitti tästä tuomiosta rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Bruggeen (Länsi-Flanderin alioikeus, Bruggen osasto, Belgia). P&V teki vastavalituksen.

14 Kyseinen tuomioistuin totesi 20.5.2021 antamassaan tuomiossa valituksen perusteettomaksi ja vastavalituksen perustelluksi. Se totesi 21.11.1989 annetun lain 29 bis §:n soveltamisesta muun muassa, että kyseisessä pykälässä tarkoitettu moottoriajoneuvon käsite vastaa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua ajoneuvon käsitettä. Todettuaan, ettei mekaanisen voiman käsitettä ole määritelty kyseisessä laissa eikä kyseisessä direktiivissä, se katsoi, että tämä käsite on kuitenkin yksiselitteinen ja että ilmaisu ”jotka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla” on ymmärrettävä siten, että moottoriajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka voi liikkua ilman lihasvoimaa. Se päätteli tästä, ettei polkupyörä ole mainitussa laissa tarkoitettu moottoriajoneuvo, vaikka siinä olisi apumoottori, jos polkupyörää ei kuitenkaan saa lähtemään liikkeelle tai pysymään liikkeessä yksinomaan mekaanisella voimalla.

15 Kyseinen tuomioistuin totesi, että kyseessä olevan sähköavusteisen polkupyörän valmistajan antamat tiedot huomioon ottaen polkupyörän moottori vain avustaa polkemista ja että tämä koskee myös moottorin tehostustoimintoa, joka voidaan käynnistää vasta sen jälkeen, kun on käytetty lihasvoimaa joko polkupyörää polkien, taluttaen tai työntäen. Se päätteli tästä, ettei uhri ollut ollut 21.11.1989 annetun lain 1 §:ssä tarkoitettu moottoriajoneuvon kuljettaja ja että hän – samoin kuin hänen sijaansa tullut työtapaturmavakuutuksen antaja – saattoi ”heikkona tienkäyttäjänä” vaatia korvausta kyseisen lain 29 bis §:n nojalla.

16 KBC on tehnyt tämän tuomion 14 kohdassa mainitusta tuomiosta kassaatiovalituksen Hof van Cassatieen (ylin yleinen tuomioistuin, Belgia), joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin. KBC on kyseisessä tuomioistuimessa muun ohella esittänyt, että mainitun lain 1 §:n moottoriajoneuvon käsitteen määritelmä vastaa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdan ajoneuvon käsitteen määritelmää. Se on päätellyt tästä, että Belgian oikeutta on tulkittava kyseisen direktiivin mukaisesti.

17 Asiakysymyksen osalta KBC on väittänyt, että koska 21.11.1989 annetun lain 1 §:ssä ei eroteta maata pitkin kulkeviksi tarkoitettuja ajoneuvoja, joita voidaan käyttää yksinomaan mekaanisella voimalla, ajoneuvoista, joita voidaan käyttää myös mekaanisella voimalla, ainoastaan yksinomaan lihasvoimalla käytettävät ajoneuvot jäävät tämän lain soveltamisalan ulkopuolelle. Se on päätellyt tästä, että rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge tulkitsi väärin moottoriajoneuvon käsitettä ja rikkoi mainitun lain 1 ja 29 bis §:ää ja erityisesti direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohtaa.

18 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on katsonut, että sen käsiteltäväksi saatetun asian ratkaiseminen edellyttää direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa olevan ajoneuvon käsitteen tulkintaa.

19 Tässä tilanteessa Hof van Cassatie on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko – – direktiivin [2009/103], sellaisena kuin sitä sovelletaan ennen kuin sitä muutettiin – – direktiivillä 2021/2118, 1 artiklan 1 alakohta, jossa ’ajoneuvo’ määritellään siten, että sillä tarkoitetaan ’moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua’, ymmärrettävä siten, että sähköpolkupyörä (speed pedelec), jonka moottori vain avustaa polkemista siten, että pyörä ei voi liikkua itsenäisesti ilman lihasvoiman käyttöä vaan ainoastaan moottorin voiman ja lihasvoiman avulla, sekä sähköpolkupyörä, joka on varustettu tehostustoiminnolla, jonka avulla polkupyörä kiihtyy tehostuspainiketta painettaessa polkematta 20 km/h nopeuteen, mutta tehostustoiminnon käyttäminen edellyttää lihasvoimaa, eivät ole direktiivissä 2009/103 tarkoitettuja ajoneuvoja?”

Ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen

20 Saksan hallitus katsoo, ettei nyt käsiteltävää ennakkoratkaisupyyntöä voida ottaa tutkittavaksi, koska siitä ei ilmene, miksi pyydetyllä unionin oikeuden tulkinnalla on merkitystä pääasian ratkaisemisen kannalta. Saksan hallituksen mukaan tämä oikeusriita kuuluu yksinomaan kansallisen vahingonkorvausoikeuden alaan, jota ei ole yhdenmukaistettu unionin oikeudessa, eikä oikeudenkäyntiasiakirjoista ilmene, että kansallisessa oikeudessa olisi vahvistettu unionin oikeuden säännösten olevan sovellettavissa.

21 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklassa käyttöön otetussa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeussäännön tulkintaa tai pätevyyttä, unionin tuomioistuimen on siten lähtökohtaisesti ratkaistava ne (tuomio 16.6.2015,

Gauweiler ym., C-62/14, EU:C:2015:400, 24 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 28.10.2020, Pegaso ja Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

22 Tästä seuraa, että unionin oikeutta koskevilla kysymyksillä oletetaan olevan merkitystä asian ratkaisemisen kannalta. Unionin tuomioistuin voi kieltäytyä ratkaisemasta kansallisen tuomioistuimen esittämää ennakkoratkaisukysymystä ainoastaan silloin, kun on ilmeistä, että pyydetyllä Euroopan unionin oikeuden säännön tulkitsemisella tai sen pätevyyden arvioinnilla ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (tuomio 16.6.2015, Gauweiler ym., C-62/14, EU:C:2015:400, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 28.10.2020, Pegaso ja Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

23 Toisaalta on totta, että unionin tuomioistuin on toistuvasti todennut, että moottoriajoneuvoja käyttämällä kolmansille aiheutettuihin vahinkoihin liittyvää vastuuta koskeva vakuuttamisvelvollisuus on eri asia kuin se, kuinka laajalti heille korvataan tällainen vahinko vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella. Ensin mainittu nimittäin määritellään ja taataan unionin oikeudessa, kun taas toisesta säädetään pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa (tuomio 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, 28 kohta ja tuomio 30.3.2023, AR ym. (Korvauksen vaatiminen suoraan vakuutuksenantajalta), C-618/21, EU:C:2023:278, 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

24 Unionin säännöstöllä ei siis pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden vahingonkorvausvastuusäännöstöä, vaan ne voivat unionin oikeuden nykytilassa edelleen lähtökohtaisesti vapaasti päättää, millaista vahingonkorvausvastuusäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä liikenteessä (ks. vastaavasti tuomio 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, 29 kohta ja tuomio 30.3.2023, AR ym. (Korvauksen vaatiminen suoraan vakuutuksenantajalta), C-618/21, EU:C:2023:278, 43 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

25 Näin ollen unionin oikeuden nykytilassa jäsenvaltioilla on edelleen lähtökohtaisesti vapaus päättää omissa vahingonkorvausjärjestelmissään erityisesti siitä, mitkä moottoriajoneuvojen aiheuttamista vahingoista ovat korvattavia, miten laajalti kyseiset vahingot korvataan ja kenellä on oikeus tällaiseen korvaukseen (ks. vastaavasti tuomio 24.10.2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, 32 kohta ja tuomio 30.3.2023, AR ym. (Korvauksen vaatiminen suoraan vakuutuksenantajalta), C-618/21, EU:C:2023:278, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Kun jäsenvaltion oikeus edellyttää, että sellaiseen oikeudenalaan, jota ei ole yhdenmukaistettu, kuuluvan säännöksen tulkitsemiseksi tukeudutaan unionin oikeudesta omaksuttuun käsitteeseen, unionilla on kuitenkin selvä intressi siihen, että unionin oikeudesta omaksuttua käsitettä tulkitaan yhdenmukaisesti, jotta vältettäisiin myöhemmät tulkintaerot, riippumatta siitä, missä olosuhteissa tätä käsitettä sovelletaan (ks. analogisesti tuomio 24.10.2019, Belgian valtio, C-469/18 ja C-470/18, EU:C:2019:895, 22 kohta ja tuomio 27.4.2023, Banca A (Sulautumisdirektiivin soveltaminen jäsenvaltion sisäisessä tilanteessa), C-827/21, EU:C:2023:355, 44 kohta).

27 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisukysymys ei koske tämän tuomion 25 kohdassa mainittuja kysymyksiä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei nimittäin ennakkoratkaisukysymyksellään tiedustele unionin tuomioistuimelta, onko pääasiassa kyseessä

olevan kaltaisella vahingon kärsineellä henkilöllä oikeus saada korvausta direktiivin 2009/103 nojalla, vaan se tiedustelee unionin tuomioistuimelta ainoastaan kyseisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohtaan sisältyvän ajoneuvon käsitteen merkitystä.

28 Vaikka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen selostus sovellettavan kansallisen lainsäädännön ja direktiivin 2009/103 kyseisen säännöksen välisestä yhteydestä – josta kansallisten tuomioistuinten on tehtävä selko unionin tuomioistuimelle sen työjärjestyksen 94 artiklan c alakohdan nojalla – on suppea, kyseinen tuomioistuin toteaa kuitenkin ennakkoratkaisupyynnössään, että sen käsiteltäväksi saatetun asian ratkaiseminen edellyttää kyseisen käsitteen tulkintaa. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee lisäksi, että kyseisen tuomioistuimen mukaan 21.11.1989 annetun lain 1 §:ssä oleva moottoriajoneuvon käsitteen määritelmä vastaa direktiivin 2009/103 edellä mainittuun säännökseen sisältyvää ajoneuvon määritelmää.

29 Lisäksi unionin tuomioistuimella on yhtäältä tiedossaan ne tosiseikat ja oikeudelliset seikat, jotka ovat tarpeen, jotta se voi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyyn kysymykseen, ja toisaalta pääasian oikeusriidan aitoudesta ja siitä, ettei tämä kysymys ole hypoteettinen, ei ole epäilystäkään.

30 Näin ollen on todettava, että ennakkoratkaisupyyntö on otettava tutkittavaksi.

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

31 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohtaa tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun ajoneuvon käsitteen alaan kuuluu polkupyörä, jonka sähkömoottori ainoastaan avustaa polkemista ja jossa on toiminto, jonka avulla se voidaan kiihdyttää 20 km/h nopeuteen polkematta, kun tämä toiminto kuitenkin voidaan käynnistää vasta sen jälkeen, kun on käytetty lihasvoimaa.

32 Unionin oikeuden säännöstä tulkittaessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös on.

33 Direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdan sanamuodosta on muistutettava, että kyseisen säännöksen mukaan tässä direktiivissä ajoneuvon käsitteellä tarkoitetaan ”moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua”. Näiden sanojen tavanomaisen yleiskielisen merkityksen mukaisesti tällä käsitteellä, jolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, viitataan näin ollen väistämättä laitteeseen, joka on tarkoitettu kulkemaan maata pitkin koneen tuottaman voiman eikä ihmisen tai eläimen tuottaman voiman avulla, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja.

34 Vaikka direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdan sanamuodosta siis ilmenee, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun ajoneuvon käsitteen alaan kuuluvat ainoastaan ajoneuvot, jotka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata pitkin, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja, kysymykseen ei voida vastata pelkästään säännöksen sanamuodon perusteella, sillä siitä ei ole pääteltävissä, onko mekaanisen voiman oltava kyseessä olevan ajoneuvon yksinomainen voimanlähde.

35 Muiden muassa kyseisen 1 artiklan 1 alakohdan ranskan-, italian-, hollannin- ja portugalinkielisiä versioita – siltä osin kuin niissä viitataan mekaanisen voiman osalta siihen, että kyseisiä ajoneuvoja voidaan käyttää mekaanisella voimalla – voitaisiin nimittäin tulkita siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettuja ajoneuvoja ovat paitsi yksinomaan mekaanisella voimalla liikkuvat ajoneuvot myös ajoneuvot, jotka voivat liikkua muilla tavoin. Muissa kieliversioissa, erityisesti espanjan-, saksan-, kreikan-, englannin- ja liettuankielisissä versioissa, säännös on kuitenkin laadittu eri tavalla siten, että sitä ei voida tulkita samalla tavalla.

36 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksiä on tulkittava ja sovellettava yhtenäisesti ottaen huomioon kaikilla unionin kielillä laaditut versiot. Unionin oikeuden tekstin erikielisten versioiden poiketessa toisistaan kyseessä olevaa säännöstä on tulkittava sen säännöstön systematiikan ja tavoitteen mukaan, jonka osa säännös on (tuomio 8.12.2005, Jyske Finans, C-280/04, EU:C:2005:753, 31 kohta ja tuomio 21.12.2021, Trapeza Peiraios, C-243/20, EU:C:2021:1045, 32 kohta).

37 Direktiivin 2009/103 systematiikasta on siten todettava yhtäältä, että kyseisen direktiivin johdanto-osan toisen perustelukappaleen mukaan mainitussa direktiivissä säädetty velvoite ottaa vakuutus moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta viittaa liikennevakuutukseen, jolla yleiskielessä perinteisesti tarkoitetaan vakuutusta, joka otetaan sellaisen vastuun varalta, joka johtuu moottoripyörien, autojen ja kuorma-autojen kaltaisten laitteiden – joita liikutetaan yksinomaan mekaanisella voimalla, jolleivat ne ole epäkunnossa – käytöstä liikenteessä.

38 Toisaalta direktiivin 2009/103 13 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa täsmennetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kyseisen direktiivin 3 artiklaa sovellettaessa mitään lakisääteistä määräystä tai 3 artiklan mukaisesti tehdyn vakuutuskirjan sisältämää sopimuslauseketta ei sovelleta liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden kolmansien osapuolten korvausvaatimuksiin, jos lakisääteisen määräyksen tai vakuutuskirjan sisältämän sopimuslausekkeen mukaan korvaus evätään tapauksissa, joissa ajoneuvoja käyttävät tai kuljettavat henkilöt, joilla ei ole kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY (EUVL 2006, L 403, s. 18) 4 artiklan 1 kohdan sanamuodosta ilmenee, että lähtökohtaisesti ainoastaan omalla käyttövoimallaan liikkuvien ajoneuvojen kuljettaminen, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja, edellyttää kansallista ajokorttia.

39 Direktiivillä 2009/103 tavoitelluista päämääristä on muistutettava, että sillä pyritään sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on unionin alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseen ja sen takaamiseen, että näillä ajoneuvoilla aiheutettujen onnettomuuksien uhrit saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut, ja varmistamaan näin moottoriajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhrien suojelu, ja unionin lainsäätäjä on vakiintuneesti pyrkinyt suojelemaan uhreja ja on myös jatkuvasti vahvistanut tätä suojelua (ks. vastaavasti tuomio 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, 33, 34 ja 46 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 20.5.2021, K.S. (Vahingoittuneen ajoneuvon hinauskustannukset), C-707/19, EU:C:2021:405, 27 kohta).

40 Laitteet, joita ei käytetä yksinomaan mekaanisella voimalla ja jotka näin ollen eivät voi liikkua maata pitkin ilman lihasvoiman käyttöä, kuten pääasiassa kyseessä oleva sähköavusteinen polkupyörä, joka voidaan kiihdyttää 20 km/h nopeuteen polkematta, eivät kuitenkaan vaikuta olevan omiaan aiheuttamaan kolmansille henkilö- tai omaisuusvahinkoja, jotka vakavuudeltaan

tai määrältään olisivat verrattavissa vahinkoihin, joita moottoripyörät, autot, kuorma-autot tai muut sellaiset ajoneuvot, jotka liikkuvat maata pitkin ja joita käytetään yksinomaan mekaanisella voimalla, voivat aiheuttaa, koska viimeksi mainitut voivat saavuttaa tuntuvasti suuremman nopeuden kuin mainitun kaltaiset laitteet ja koska ne vielä tällä hetkellä muodostavat liikenteessä käytettävien ajoneuvojen suuren enemmistön. Moottoriajoneuvojen aiheuttamien liikenneonnettomuuksien uhrien suojelu, johon direktiivillä 2009/103 pyritään, ei siis edellytä, että tällaiset laitteet kuuluisivat kyseisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetun ajoneuvon käsitteen alaan.

41 Kaiken edellä esitetyn perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun ajoneuvon käsitteen alaan ei kuulu polkupyörä, jonka sähkömoottori ainoastaan avustaa polkemista ja jossa on toiminto, jonka avulla se voidaan kiihdyttää 20 km/h nopeuteen polkematta, kun tämä toiminto kuitenkin voidaan käynnistää vasta sen jälkeen, kun on käytetty lihasvoimaa.

Oikeudenkäyntikulut

42 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 1 artiklan 1 alakohtaa

on tulkittava siten, että

kyseisessä säännöksessä tarkoitetun ajoneuvon käsitteen alaan ei kuulu polkupyörä, jonka sähkömoottori ainoastaan avustaa polkemista ja jossa on toiminto, jonka avulla se voidaan kiihdyttää 20 km/h nopeuteen polkematta, kun tämä toiminto kuitenkin voidaan käynnistää vasta sen jälkeen, kun on käytetty lihasvoimaa.

Allekirjoitukset