



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

20 päivänä joulukuuta 2017*

Ennakkoratkaisupyyntö – Moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus – Direktiivi 2009/103/EY – 3 artiklan ensimmäinen kohta – Ajoneuvojen käyttämisen käsite – Kansallinen säännöstö, jossa jätetään käsitteen ulkopuolelle moottoriajoneuvojen kuljettaminen teillä tai maastoissa, jotka eivät sovellu liikennekäyttöön, paitsi jos niitä niiden liikennekäyttöön soveltumattomuudesta huolimatta yleisesti käytetään liikenteeseen

Asiassa C-334/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Audiencia Provincial de Albacete (Albaceten maakunnallinen ylioikeus, Espanja) on esittänyt 23.5.2016 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 15.6.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

José Luís Núñez Torreiro

vastaan

AIG Europe Limited, Sucursal en España, aiemmin Chartis Europe Limited, Sucursal en España, ja

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. G. Fernlund sekä tuomarit A. Arabadjiev (esittelevä tuomari) ja E. Regan,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: hallintovirkamies L. Carrasco Marco,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 5.4.2017 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- AIG Europe Limited, Sucursal en España ja Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), edustajanaan J. Marín López, abogado,
- Espanjan hallitus, asiamiehenään V. Ester Casas,
- Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze ja J. Mentgen,
- Irlanti, asiamiehinään A. Joyce, L. Williams ja G. Hodge, avustajanaan G. Gilmore, barrister,

* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

- Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta, asiamiehenään J. Kraehling, avustajanaan A. Bates, barrister,
- Euroopan komissio, asiamiehinään J. Rius ja K.-P. Wojcik,

kuultuaan julkisasiamiehen 14.6.2017 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 ja 5 artiklan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä José Luís Núñez Torreiro ja toisaalta AIG Europe Limited, Sucursal en España, aiemmin Chartis Europe Limited, Sucursal en España (jäljempänä AIG), ja Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (Espanjan vakuutus- ja jälleenvakuutusyritysten liitto) ja joka koskee korvauksen maksamista moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta (jäljempänä liikennevakuutus) sotilasharjoitusalueella tapahtuneen onnettomuuden johdosta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

- 3 Direktiivin 2009/103 johdanto-osan 1, 2 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 järjeistämisen 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/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/26/EY 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 – on erityisen tärkeä Euroopan kansalaisille sekä vakuutuksenottajina että vahingon kärsijöinä. Se on merkittävä myös vakuutusyrityksille, sillä liikennevakuutukset ovat tärkeä osa [unionin] vahinkovakuutustoimintaa. Liikennevakuutus vaikuttaa myös henkilöiden ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen. Liikennevakuutuksen sisämarkkinoiden vahvistamisen ja vakiinnuttamisen olisi sen vuoksi oltava [unionin] toiminnan keskeinen tavoite rahoituspalvelujen alalla.

--

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

4 Kyseisen direktiivin 1 artiklassa 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 Kyseisen direktiivin 3 artiklassa 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 Saman direktiivin 5 artiklassa 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 komissioille.

--

2. Jäsenvaltio voi poiketa 3 artiklasta, jos kyseessä ovat tietyn tyyppiset 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 29 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Kumotaan direktiivit [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] ja [2005/14] --.

Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä II olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.”

Espanjan oikeus

- 8 Moottoriajoneuvojen käyttämiseen liittyvästä vahingonkorvausvastuusta ja liikennevakuutuksesta 5.11.2004 annetun lain (Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor), joka kodifioitiin 29.10.2004 annetulla kuninkaan asetuksella 8/2004 (Real Decreto Legislativo 8/2004; BOE nro 267, 5.11.2004, s. 3662; jäljempänä liikennevakuutuslaki), 1 §:ssä säädetään seuraavaa:

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

– –

6. Tässä laissa tarkoitetut moottoriajoneuvon ja ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen käsitteet määritellään asetuksella. Liikenteeseen käyttämisenä ei kuitenkaan pidetä ajoneuvon käyttämistä henkilöihin tai omaisuuteen kohdistuvien tahallisten rikosten tekovälineenä.”

- 9 Liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Vakuutuksenantajan on korvattava pakollisesta liikennevakuutuksesta vahingonkärsijälle tälle aiheutuneiden henkilö- ja omaisuusvahinkojen määrä sekä muut kustannukset ja vahingot, joihin tällä on oikeus sovellettavien säännösten perusteella. Se vapautuu tästä velvollisuudesta ainoastaan osoittamalla, että tapahtuma ei tämän lain 1 §:n nojalla johda vastuuseen.

– –”

- 10 Moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta annetun asetuksen hyväksymisestä 12.9.2008 annetun kuninkaan asetuksen 1507/2008 (Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor; BOE nro 222, 13.9.2008, s. 37487; jäljempänä liikennevakuutusasetus) 2 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Kun on kyse tässä asetuksessa tarkoitetusta ajoneuvojen käyttämiseen liittyvästä vastuusta ja pakolliseen vakuutukseen perustuvasta vakuutusturvasta, liikenteeseen käyttämisellä tarkoitetaan edellisessä pykälässä tarkoitetun moottoriajoneuvojen kuljettamisesta aiheutuvaan vaaraan liittyvää käyttämistä sekä autotalleissa ja pysäköintialueilla että julkisilla ja yksityisillä teillä ja alueilla, jotka soveltuvat ajoneuvon käyttämiseen, kaupungeissa ja niiden välillä sekä teillä ja alueilla, jotka eivät ole käyttöön soveltuvia mutta joita yleisesti käytetään tähän tarkoitukseen.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 11 Espanjan armeijan upseeri Núñez Torreiro osallistui 28.6.2012 yölliseen sotilasharjoitukseen Chinchillassa (Espanja) sijaitsevilla armeijan harjoitusalueella, kun Aníbal-tyyppinen sotilaskäyttöön tarkoitettu pyörillä kulkeva maastoajoneuvo (jäljempänä onnettomuusajoneuvo), joka oli vakuutettu AIG:ssä ja jossa Núñez Torreiro oli matkustajana, kaatui, mistä aiheutui hänelle erilaisia vammoja. Kyseinen ajoneuvo liikkui tuolloin alueella, jota ei ollut tarkoitettu pyörillä kulkeville ajoneuvoille vaan telaketjuilla kulkeville ajoneuvoille.
- 12 Núñez Torreiro vaati liikennevakuutuslain 7 §:n nojalla AIG:tä eli vakuutusyhtiötä, jossa onnettomuusajoneuvo oli vakuutettu ajoneuvojen käytöstä aiheutuvan vastuun varalta, maksamaan 15 300,56 euroa korvaukseksi hänelle tämän onnettomuuden vuoksi aiheutuneesta vahingosta.

13. AIG vetosi liikennevakuutuslain 1 §:n 6 momenttiin, luettuna yhdessä liikennevakuutusasetuksen 2 §:n kanssa, ja kieltäytyi maksamasta hänelle tätä rahamäärää sillä perusteella, ettei onnettomuus johtunut ”liikenteeseen käyttämisestä”, vaan se oli tapahtunut onnettomuusajoneuvon liikkuessa sotilasharjoitusalueella, jolle muilla kuin sotilasarjoitusajoneuvoilla oli vain rajoitettu pääsy. Kyseinen vakuutusyhtiö nimittäin katsoi, ettei kyseinen maasto soveltunut liikennekäyttöön eikä sitä myöskään yleisesti käytetty liikenteeseen mainitun asetuksen 2 §:ssä tarkoitetulla tavalla.
14. Núñez Torreiro haastoi AIG:n Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albaceteen (Albaceten alioikeus nro 1, Espanja). Alioikeus hylkäsi kanteen 3.11.2015 antamallaan tuomiolla sillä perusteella, etteivät Núñez Torreiron vammat johtuneet ”ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä”, sillä ajoneuvo, jossa hän oli ollut, oli kulkenut maastossa, joka ei soveltunut liikennekäyttöön ja jota ei myöskään yleisesti käytetty tähän tarkoitukseen.
15. Núñez Torreiro valitti kyseisestä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen Audiencia Provincial de Albaceteen (Albaceten maakunnallinen ylioikeus, Espanja) ja vetosi valituksessaan siihen, että liikennevakuutuslain 1 §:n 6 momenttia, luettuna yhdessä liikennevakuutusasetuksen 2 §:n kanssa, on tulkittava suppeasti eli noudattaen oikeusohjetta, joka ilmenee 4.9.2014 annetusta tuomiosta Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), jossa unionin tuomioistuin katsoi hänen mukaansa, ettei vakuutuksenantajaa voida vapauttaa vastuustaan, jos ajoneuvon käyttäminen vastaa sen tavanomaista käyttötarkoitusta.
16. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo olevan epätietoisuutta liikennevakuutuslain 1 §:n 6 momentin ja 7 §:n 1 momentin, luettuina yhdessä liikennevakuutusasetuksen 2 §:n kanssa, yhteensopivuudesta direktiivin 2009/103 3 artiklan kanssa, koska näistä kansallisen oikeuden säännöksistä seuraa, että tietyissä tilanteissa, kuten sen käsiteltäväksi saatetun asian tilanteessa, moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun kattaminen vakuutuksella ei ole pakollista. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että ainoat poikkeukset tästä velvollisuudesta on mainittu kyseisen direktiivin 5 artiklassa. Kyseinen tuomioistuin toteaa lisäksi, että 4.9.2014 annetussa tuomiossa Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) unionin tuomioistuin katsoi muun muassa, ettei direktiivin 2009/103 3 artiklan mukaista ajoneuvojen käyttämisen käsitettä voida jättää kunkin jäsenvaltion arvioitavaksi.
17. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan tästä seuraa, että jäsenvaltiot voivat säätää poikkeuksia moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan vakuutuksen pakollisuudesta tai ajoneuvojen käyttämisen käsitteestä vain direktiivin 2009/103 5 artiklan mukaisissa rajoissa tai silloin, kun asianomaisen ajoneuvon käyttö ei ole sen tavanomaisen käyttötarkoituksen mukainen. Liikenteeseen käyttämisen käsitteestä poikkeukset, jotka johtuvat siitä, että liikenteeseen käyttäminen on liikennevakuutusasetuksen 2 §:n 1 momentissa rajattu liikenteessä käyttämiseen, joka tapahtuu liikennekäyttöön soveltuvassa maastossa taikka maastossa, joka ei sovellu liikennekäyttöön mutta jota yleisesti käytetään liikenteeseen, ovat ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mielestä näin ollen yhteensopimattomia unionin oikeuden kanssa. Tämä koskee sen mielestä myös saman asetuksen 2 §:n 2 ja 3 momenttia, joissa säädetään poikkeus moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan vakuutuksen pakollisuudesta käytettäessä moottoriajoneuvoja kilpailuradoilla, satamissa ja lentoasemilla taikka teollisuuden tai maatalouden työvälineinä tai tahallisten rikosten tekovälineinä.
18. Tässä tilanteessa Audiencia Provincial de Albacete on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Voidaanko unionin lainsäädännössä (muun muassa direktiivin 2009/103 3 artiklassa) tarkoitettu käsite ’ajoneuvojen käyttäminen’ tai ’liikenteeseen käyttäminen’ moottoriajoneuvojen käyttämiseen liittyvän vastuun varalta otettavan vakuutuksen riskinä määritellä jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä toisin kuin unionin lainsäädännössä?

- 2) Jos kysymykseen vastataan myöntävästi, voidaanko mainitun käsitteen ulkopuolelle jättää (kyseisen direktiivin 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa hyväksytyjen tiettyjen henkilöiden, tietyillä rekisterikilvillä varustettujen ajoneuvojen ja tiettyjen ajoneuvotyyppien lisäksi) käyttötilanteita sen perusteella, missä käyttö tapahtuu, kuten esimerkiksi käyttäminen teillä tai alueilla, jotka 'eivät sovellu' käyttöön?
- 3) Voidaanko käsitteen 'ajoneuvojen käyttäminen' soveltamisalan ulkopuolelle jättää samalla tavoin tietyt ajoneuvoilla suoritettavat toiminnot niihin liittyvän käyttämisen tarkoituksen (kuten urheilu-, teollisuus- tai maatalouskäyttö) tai kuljettajan tarkoitukseen (kuten tahallisen rikoksen tekeminen ajoneuvolla) perusteella?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen ja toinen kysymys

- 19 Ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään, jotka on syytä käsitellä yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään lähinnä, onko direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä kohtaa tulkittava siten, että se on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jossa sallitaan jätettävän pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle vahingot, jotka tapahtuvat kuljetettaessa moottoriajoneuvoja teillä tai maastoissa, jotka eivät sovellu liikennekäyttöön, paitsi jos niitä niiden liikennekäyttöön soveltumattomuudesta huolimatta yleisesti käytetään liikenteeseen.
- 20 Nämä kysymykset perustuvat tässä tapauksessa oletamaan, jonka mukaan Espanjan säännösten nojalla voidaan jättää pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle vahingot, jotka aiheutuvat moottoriajoneuvojen kuljettamisesta pääasiassa kyseessä olevan kaltaisella sotilasharjoitusalueella, koska tällainen alue on ajoneuvoliikenteeseen soveltumatonta maastoa, jota ei myöskään yleisesti käytetä tähän tarkoitukseen liikennevakuutusasetuksen 2 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.
- 21 Direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan jäsenvaltioiden 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.
- 22 Aluksi on todettava, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen Aníbal-tyyppinen pyörillä kulkeva sotilasaajoneuvo kuuluu direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetun ajoneuvon käsitteen piiriin, koska se on "moottoriajoneuvo, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin". Lisäksi on kiistatonta, että kyseisen ajoneuvon pysyvä kotipaikka on jäsenvaltion alueella eikä sitä koske tämän direktiivin 5 artiklan mukaisesti säädetty poikkeus.
- 23 Hyödyllisen vastauksen antamiseksi esitettyihin kysymyksiin on selvitettävä, kuuluvatko pääasiassa kyseessä olevan kaltaiset olosuhteet kyseisen direktiivin 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetun moottoriajoneuvojen käyttämisen käsitteen piiriin.
- 24 Tältä osin on syytä muistuttaa, että unionin tuomioistuin on katsonut, että direktiivin 72/166 (jäljempänä ensimmäinen direktiivi) 3 artiklan 1 kohdassa, jonka sisältö asiallisesti vastaa direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisen ja toisen kohdan sisältöä, tarkoitettua samaa käsitettä ei voida jättää kunkin jäsenvaltion arvioitavaksi, vaan se on unionin oikeuden itsenäinen käsite, jota on unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti tulkittava ottaen huomioon muun muassa tämän säännöksen asiayhteys ja säännöstöllä, johon se kuuluu, tavoiteltu päämäärä (ks. vastaavasti tuomio 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, 41 ja 42 kohta ja tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 31 kohta).

- 25 Kuten direktiivin 2009/103 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa tältä osin todetaan, kyseisellä direktiivillä on kodifioitu ensimmäinen direktiivi, toinen direktiivi 84/5, kolmas direktiivi 90/232, direktiivi 2000/26 ja direktiivi 2005/14. Näillä direktiiveillä on vähitellen täsmennetty pakollista vakuutusta koskevat jäsenvaltioiden velvollisuudet. Kyseisillä direktiiveillä pyrittiin ensinnäkin sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on Euroopan unionin alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseen ja toiseksi sen takaamiseen, että näillä ajoneuvoilla aiheutetuista liikennevahingoista kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut (ks. vastaavasti tuomio 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, 26 kohta; tuomio 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, 50 kohta ja tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 32 kohta).
- 26 Direktiivin 2009/103 johdanto-osan 2 ja 20 perustelukappaleesta ilmenee pääasiallisesti, että tällä direktiivillä pyritään samoihin tavoitteisiin.
- 27 Lisäksi pakollista liikennevakuutusta koskevan unionin säännösten kehitys osoittaa, että unionin lainsäätäjän tavoitteena on vakiintuneesti ollut ajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhrien suojaaminen ja että se on myös jatkuvasti vahvistanut tällaista suojaa (ks. vastaavasti tuomio 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, 52–55 kohta ja tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 33 kohta).
- 28 Edellä todetusta seuraa, että direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä kohtaa on tulkittava siten, että siinä esiintyvä käsite ”ajoneuvojen käyttö” ei rajoitu tieliikennettä koskeviin tilanteisiin eli liikkumiseen yleisillä teillä vaan sen piiriin kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö (ks. vastaavasti tuomio 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, 59 kohta ja tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 34 kohta).
- 29 Tältä osin unionin tuomioistuin on täsmentänyt, että koska ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohdassa, jonka sanamuoto vastaa direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 alakohdan sanamuotoa, tarkoitettuja moottoriajoneuvoja on niiden ominaisuuksista riippumatta tarkoitus käyttää tavanomaisesti liikennevälineinä, tämän käsitteen piiriin kuuluu kaikenlainen ajoneuvon käyttäminen liikennevälineenä (tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 37 ja 38 kohta).
- 30 Unionin tuomioistuin on lisäksi katsonut, että käsitteen ”ajoneuvojen käyttö” ulottuvuus ei riipu sen alueen tai maaston ominaisuuksista, jolla moottoriajoneuvoa käytetään (tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 35 kohta).
- 31 Millään direktiivin 2009/103 säännöksellä ei myöskään rajoiteta vakuuttamisvelvollisuuden ja sillä moottoriajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhreille annettavan suojan laajuutta niin, että ne kattaisivat vain näiden ajoneuvojen käyttämisen tietynlaisessa maastossa taikka tietyillä teillä (ks. vastaavasti tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 36 kohta).
- 32 Nyt käsiteltävässä tapauksessa on kiistatonta, että onnettomuusajoneuvoa käytettiin liikennevälineenä sillä hetkellä, kun se kaatui ja aiheutti siten Núñez Torreiolle vammoja.
- 33 Tällainen käyttö on siten direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettua ajoneuvon käyttöä.
- 34 Se ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenevä seikka, että kaatuessaan onnettomuusajoneuvo liikkui sotilasharjoitusalueella, jonne pääsy on kielletty muilta kuin sotilasarjoitusajoneuvoilta, ja maastoalueella, joka ei soveltunut pyörillä liikkuvien ajoneuvojen liikennekäyttöön, ei ole sellainen seikka, joka vaikuttaisi tähän johtopäätökseen ja rajoittaisi siten tästä säännöksestä johtuvaa vakuuttamisvelvollisuutta.

- 35 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisesta säännöstöstä sen sijaan seuraa, että pakollisen vakuutusturvan laajuus riippuu sen maaston ominaisuuksista, missä moottoriajoneuvoa käytetään. Säännöstöllä nimittäin annetaan mahdollisuus rajoittaa sen yleisen vakuuttamisvelvollisuuden laajuutta, jonka jäsenvaltiot ovat direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisen kohdan nojalla velvollisia ottamaan käyttöön kansallisessa oikeudessaan, ja siten myös tällä vakuuttamisvelvollisuudella moottoriajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhreille annettavan suojan laajuutta niin, että ne kattaisivat vain näiden ajoneuvojen käyttämisen tietynlaisessa maastossa taikka tietyillä teillä.
- 36 Ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen on edellä todetuin perustein vastattava, että direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä kohtaa on tulkittava siten, että se on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jossa sallitaan jätettävän pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle vahingot, jotka tapahtuvat kuljetettaessa moottoriajoneuvoja teillä tai maastoissa, jotka eivät sovellu liikennekäyttöön, paitsi jos niitä niiden liikennekäyttöön soveltumattomuudesta huolimatta yleisesti käytetään liikenteeseen.

Kolmas kysymys

- 37 Kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään lähinnä, onko direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä kohtaa tulkittava siten, että se on esteenä liikennevakuutuslain 1 §:n 6 momentin ja 7 §:n 1 momentin, luettuina yhdessä liikennevakuutusasetuksen 2 §:n 2 ja 3 momentin kanssa, kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jossa jätetään pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle vahingot, jotka johtuvat ajoneuvojen käyttämisestä urheilussa, teollisuudessa ja maataloudessa, satamissa ja lentoasemilla sekä tahallisen rikoksen tekemisessä.
- 38 Tässä yhteydessä on muistettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan olettamana on, että kansallisen tuomioistuimen niiden oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella, joiden määrittämisestä se vastaa ja joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä, esittämällä unionin oikeuden tulkintaan liittyvillä kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön ainoastaan, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeussäännön tulkitsemisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen 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 20.7.2017, *Piscarreta Ricardo*, C-416/16, EU:C:2017:574, 56 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 39 Nyt käsiteltävässä tapauksessa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Núñez Torreiolle aiheutuneet vahingot johtuvat onnettomuudesta, jossa oli osallisena Aníbal-tyyppinen pyörillä kulkeva sotilasajoneuvo, joka liikkui telaketjuilla kulkeville ajoneuvoille tarkoitettulla sotilasharjoitusalueella. Pääasian oikeudenkäynnissä ei siten ole kyse ajoneuvon käyttämisestä urheilussa, teollisuudessa tai maataloudessa, satamissa tai lentoasemilla taikka tahallisen rikoksen tekemisessä.
- 40 Näin ollen on ilmeistä, ettei kolmannessa kysymyksessä pyydetyllä direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisen kohdan tulkitsemisella ole mitään yhteyttä pääasian oikeudenkäynnin tosiseikkoihin tai kohteeseen ja että kysymys on sen vuoksi jätettävä tutkimatta.

Oikeudenkäyntikulut

- 41 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 (kuudes 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 kohtaa on tulkittava siten, että se on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jossa sallitaan jätettävän pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle vahingot, jotka tapahtuvat kuljettaessa moottoriajoneuvoja teillä tai maastoissa, jotka eivät sovellu liikennekäyttöön, paitsi jos niitä niiden liikennekäyttöön soveltumattomuudesta huolimatta yleisesti käytetään liikenteeseen.

Allekirjoitukset