JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
PAOLO MENGOZZI
26 päivänä helmikuuta 2014[1]

Asia C-162/13

Damijan Vnuk
vastaan
Zavarovalnica Triglav d.d.

(Ennakkoratkaisupyyntö – Vrhovno sodišče (Slovenia))

Liikennevakuutus — Käsite ”ajoneuvon liikenteeseen käyttäminen” — Onnettomuus, jonka perävaunullinen traktori on aiheuttanut kasattaessa heinäpaaleja heinävarastoon

1. Nyt käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuinta pyydetään täsmentämään moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY[2] soveltamisalaa.

2. Kyseisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”[j]äsenvaltioiden on toteutettava, jollei 4 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 näiden toimenpiteiden mukaisesti”. Tästä seuraa, että direktiivin 72/166 soveltamisalan täsmentämiseksi on annettava tulkinta käsitteistä ”ajoneuvo” ja ”liikenteeseen käyttäminen”.

I **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys**

3. Pääasian käsittelyyn johtanut onnettomuus tapahtui 13.8.2007, ja ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan sen aiheutti perävaunua vetänyt traktori – ajoneuvo, jonka osalta oli tehty sopimus moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta – kasattaessa heinäpaaleja heinävaraston parvelle. Traktorin kuljettajan vaihtaessa peruutusvaihteelle perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon perävaunu kaatoi peruutettaessa tikkaat, joille pääasian kantaja Vnuk oli kiivennyt. Tämä putosi ja loukkaantui. Kantaja on nostanut kärsimästään aineettomasta vahingosta Slovenian tuomioistuimissa korvauskanteen sitä vakuutusyhtiötä vastaan, jossa traktorin omistaja oli vakuuttanut ajoneuvonsa.

4. Kanne on hylätty sekä ensimmäisessä oikeusasteessa että ylemmässä tuomioistuimessa. Ne ovat katsoneet pääasiallisesti, että pakollisella vakuutuksella pyritään ensisijaisesti riskin jakamiseen ja tieliikenteessä vahinkoa kärsineiden ja matkustajien tarpeista huolehtimiseen. Olosuhteet, joissa Vnukille vahinkoa aiheuttanut onnettomuus tapahtui, eivät ole kyseisten tuomioistuinten mukaan

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.
2 — EYVL L 103, s. 1.

tyypillinen tilanne liikenteessä, eikä Vnukille aiheutunut vahinko liity ajamiseen liikenneväylillä. Traktoria ei myöskään käytetty pääasian olosuhteissa ajoneuvona vaan päinvastoin työkoneena. Tällainen käyttö ei kuitenkaan kuulu pakollisen vakuutusturvan piiriin, koska siihen kuuluvat ainoastaan liikenneonnettomuudet, jotka tapahtuvat käytettäessä ajoneuvoa tieliikenteessä.

5. Vnuk on saanut luvan tehdä ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle kassaatiovalituksen ylemmän tuomioistuimen päätöksestä. Pakollisesta liikennevakuutuksesta annetun lain (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, jäljempänä ZOZP) 15 §:n mukaan ”ajoneuvon omistajan on tehtävä sopimus vastuuvakuutuksesta, joka kattaa vahingot, joita aiheutuu kolmansille kyseisen ajoneuvon käytöstä kuoleman, ruumiinvammojen, terveyshaittojen sekä omaisuuden menetyksen ja vahingoittumisen vuoksi (jäljempänä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus), lukuun ottamatta vastuuta omaisuudesta, joka on hyväksytty kuljetettavaksi”. Vnuk siis katsoo, että ylempi tuomioistuin on tulkinnut kyseistä säännöstä liian tiukasti. Liikenteeseen käytön käsitteellä ei hänen mielestään tarkoiteta ainoastaan ajotilanteita yleisillä teillä. Hänen mielestään traktoria ei myöskään käytetty onnettomuuden tapahtumahetkellä työkoneena, koska traktorin ja perävaunun yhdistelmää on pidettävä ajoneuvona. Onnettomuus on siis korvattava ZOZP:n 15 §:ssä säädetystä pakollisesta vakuutuksesta.

6. Pääasian vastaaja sen sijaan katsoo, että onnettomuus tapahtui heinävaraston edessä työtilanteessa eikä käytettäessä traktoria ajoneuvona tieliikenteeseen tai tieliikenteessä sanan varsinaisessa merkityksessä. Vastaaja toteaa lisäksi, että vakuutusmaksut lasketaan käyttämällä erityistä tariffia, jossa otetaan huomioon kullekin ajoneuvoluokalle ominaiset riskit. Tässä tariffissa traktoreihin liittyvän riskin katsotaan olevan pieni, kun otetaan huomioon, että niitä käytetään paljon vähemmän tieliikenteeseen tarkoitettuina ajoneuvoina, ja näin ollen vakuutusmaksutkin ovat pienemmät. Tilanne olisi toisenlainen, jos myös pääasiassa kyseessä olevan kaltaiset tilanteet olisi korvattava ZOZP:n 15 §:ssä säädetystä pakollisesta vakuutuksesta.

7. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin puolestaan toteaa, että ajoneuvojen liikenteeseen käytön käsitettä ei ole määritelty kansallisessa lainsäädännössä ja että tämä puute on yksittäistapauksissa korjattu oikeuskäytännössä. Kansalliset tuomioistuimet katsovat pääsääntöisesti, ettei ratkaisevaa ole selvittää, onko vahinko tapahtunut yleisellä tiellä ja/tai onko se aiheutunut ajoneuvon ollessa liikkumattomana tai moottori sammutettuna. Ne katsovat kuitenkin, ettei ZOZP:n 15 §:ssä säädetty pakollinen vakuutus voi kattaa tilannetta, jossa ajoneuvoa käytetään työkoneena esimerkiksi traktorin toimiessa työkoneena pelloilla.

8. Koska velvollisuus ottaa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta vakuutus perustuu unionin oikeuteen, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa myös, ettei liikenteeseen käytön käsitettä määritellä direktiivissä 72/166 eikä erityisesti sen 3 artiklan 1 kohdassa eikä myöskään myöhemmissä direktiiveissä.[3] Käsitteellä voidaan katsoa tarkoitettavan joko ajoneuvon käyttöä tieliikenteessä – mistä seuraa, että Vnukille tapahtunut onnettomuus, jota ei aiheuttanut ajoneuvo ja joka ei tapahtunut liikenteeseen käytössä, ei ole tapahtunut liikennekontekstissa – tai ajoneuvon käyttöä ja/tai toimintaa riippumatta siitä, onko onnettomuus tapahtunut tilanteessa, jossa ajoneuvot ovat olleet liikenteessä.

3 — Eli moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annettu toinen neuvosto direktiivi 84/5/ETY (EYVL L 8, s. 17), moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annettu kolmas neuvoston direktiivi 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33), moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja neuvoston direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta 16.5.2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/26/EY (neljäs liikennevakuutusdirektiivi) (EYVL L 181, s. 65) sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien neuvoston direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY, 88/357/ETY ja 90/232/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/26/EY muuttamisesta 11.5.2005 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14) (jäljempänä yhdessä liikennevakuutusdirektiivit). Vielä on mainittava moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/103/EY (EUVL L 263, s. 11), jolla alan säädökset on perustellusti kodifioitu, mutta jota ei voida soveltaa ajallisesti pääasiassa.

9. Näissä olosuhteissa Vrhovno sodišče (Slovenia) on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimeen 29.3.2013 saapuneella ennakkoratkaisupyynnöllä SEUT 267 artiklan nojalla seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko direktiivin [72/166] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ajoneuvojen käytön käsitettä tulkittava siten, että se ei kata nyt käsiteltävään asiaan liittyviä olosuhteita, joissa vastaajan vakuuttama henkilö on töytäissyt perävaunulla varustetulla traktorilla tikkaita, joilla kantaja oli, vietäessä heinäpaaleja heinävarastoon, koska tapahtuma ei ole sattunut tieliikenteessä?”

II **Oikeudenkäyntimenettely unionin tuomioistuimessa**

10. Kirjallisia huomautuksia unionin tuomioistuimelle ovat esittäneet Saksan ja Irlannin hallitukset sekä Euroopan komissio.

III **Oikeudellinen arviointi**

11. Ennen kuin käyn asian ytimeen, haluan huomauttaa, että pääasian tosiseikat ovat lähtökohtaisesti hatarat, mutta asia on myös paljon pulmallisempi kuin miltä se vaikuttaa. Pääasia tuo ilmi unionin oikeudessa olevan puutteen, joka unionin tuomioistuimen on nyt korjattava ja joka koskee erityisen monimuotoista osa-aluetta, sillä ajoneuvon aiheuttamista tai sen välityksellä aiheutuneista onnettomuuksista voidaan kuvitella mitä erilaisimpia esimerkkitapauksia. Muodostaakseen kannan, josta on apua pääasian ratkaisemisessa, unionin tuomioistuimen olisi näin ollen tutkittava käsiteltävän asian erityispiirteet pyrkimättä kuitenkaan antamaan lopullista tulkintaa liikenteeseen käytön käsitteestä.

12. Kehotan erityiseen varovaisuuteen yksinomaan siksi, etten itse kykene mahdollisten tilanteiden moninaisuuden vuoksi tiivistämään yhteen määritelmään onnettomuutta, joka on tapahtunut tieliikenteessä tai moottoriajoneuvon käytön seurauksena. Selvennettäköön vielä, että varovaisuuden syynä ei ole vastaajan pääasian käsittelyn yhteydessä esittämä – vakuutusyhtiön taholta loppujen lopuksi tuskin yllättävä – huolenaihe vastaajan vedotessa taloudelliseen riskiin, jolle vakuutusyhtiöt ja viime kädessä kuluttajat altistuisivat, mikäli unionin tuomioistuin päätyisi ratkaisemaan asian siten, että pääasian taustalla oleva onnettomuus on korvattava moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta.

13. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämä kysymys tuo itse asiassa esiin kaksijakoisen ongelman. Kun otetaan huomioon pääasiaa käsitelleissä eri kansallisissa tuomioistuimissa käydyt keskustelut, on aluksi hyvä todeta pikaisesti, että traktoria voidaan pitää direktiivin 72/166 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettuna ajoneuvona. Toisaalta on ratkaistava, ovatko Vnukin kärsimät vahingot aiheutuneet traktorin liikkumisesta tieliikenteessä ajoneuvona vai sen käytöstä ja kuuluuko hänelle vahinkoa aiheuttanut onnettomuus tässä tapauksessa direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdassa vahvistetun vastuuvakuuttamisvelvollisuuden soveltamisalaan.

A *Onnettomuuden aiheuttanut traktori on luokiteltava direktiivin 72/166 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetuksi ajoneuvoksi*

14. Direktiivin 72/166 1 artiklan 1 alakohdan mukaan kyseistä direktiiviä sovelletaan ”moottoriajoneuvo[ihin], jo[tka] on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytketty[ihin] tai irrallis[iin] perävaunu[ihin]”.

15. Direktiivin 72/166 4 artiklan säännösten mukaisesti jäsenvaltiot voivat poiketa mainitun direktiivin 3 artiklasta tiettyjen sellaisten henkilö- ja ajoneuvoryhmien osalta, joita koskeva luettelo on toimitettava sekä muille jäsenvaltioille että komissiolle.[4] Vaikuttaa siltä, että eräät jäsenvaltiot – kuten Maltan tasavalta ja Suomen tasavalta – ovat käyttäneet tätä mahdollisuutta toisinaan sulkeakseen vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle juuri maatalousajoneuvot tai traktorit, joilla on pysyvä kotipaikka niiden alueella, mutta näin ei voida todeta toimineen sen jäsenvaltion, johon riita-asia sijoittuu.[5]

16. Onnettomuuden aiheuttanutta traktoria on siis epäilemättä pidettävä liikennevakuutusdirektiiveissä tarkoitettuna ajoneuvona. Unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta käy myös ilmi, että traktori veti perävaunua ja että juuri perävaunu kaatoi tikkaat. Tältäkin osin direktiivin 72/166 teksti on hyvin selkeä, koska siinä todetaan nimenomaisesti, että ajoneuvoiksi katsotaan jopa irralliset perävaunut – joista ei tosin vaikuta olevan kyse tämänkertaisessa onnettomuudessa.

17. Direktiivin tekstissä ei myöskään ole tekstuaalista perustetta, jonka nojalla ”työkoneet” ja ”ajoneuvot” voitaisiin erottaa toisistaan, vaikka pääasian vastaaja on ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa näin väittänyt. Yhdyn tältä osin komission ilmaisemaan huoleen siitä, että tällainen erottelukriteeri aiheuttaa käytännön ongelmia ja epävarmuutta onnettomuuden uhreille. Kaksikäyttöisten ajoneuvojen tapauksessa on nimittäin usein vaikeaa erottaa, milloin niitä ei enää käytetä ajoneuvotehtäviin vaan aletaan käyttää työkoneina. Tällaisella arvioinnilla olisi joka tapauksessa vaikutusta määritettäessä, onko onnettomuus aiheutunut direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta ajoneuvon liikenteeseen käytöstä, mutta ei määritettäessä, onko kyseessä saman direktiivin 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettu ajoneuvo.

B *Direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ajoneuvon liikenteeseen käytöstä aiheutuvan onnettomuuden käsite*

18. Voidakseni antaa ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle hyödyllisen vastauksen aion aluksi palata niihin syihin, jotka ovat saaneet kyseisen tuomioistuimen epäilemään direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdan kansallisen oikeusjärjestyksen osaksi saattaneen lainsäädännön tulkintaa ja jotka ovat aiheutuneet mainitun artiklan eri kieliversioiden terminologisista eroista. Tämän jälkeen on eriteltävä kyseisen säännöksen sanamuotoa, tarkoitusta ja rakennetta artiklan tulkinnan yhtenäistämiseksi. Analyysin perusteella esitän lopuksi päätelmiä unionin tuomioistuimessa nyt käsiteltävästä konkreettisesta tapauksesta.

1. Epävarmuuden aiheuttajat: unionin lainsäätäjän terminologinen epätarkkuus ja kansallisten käytäntöjen erot

19. Kyseessä on siis ajoneuvo, mutta vielä on ratkaistava, ovatko sen aiheuttamat vahingot johtuneet tosiasiallisesti tilanteesta, jossa se on ollut liikenteessä. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen vaikeudet johtuvat siitä, että niissä unionin säädösteksteissä, joihin velvollisuus vakuuttaa moottoriajoneuvot vahingonkorvausvastuun varalta perustuu, esiintyy kielellisiä eroja.

20. Ranskankieliselle lukijalle ei ensi näkemältä ole epäilystä siitä, että liikennevakuutusta koskevissa direktiiveissä tarkoitetaan niiden nimienkin perusteella ajoneuvojen *käyttöä liikenteeseen* (”circulation”).

4 — Direktiivin 72/166 4 artiklan tekstiä on täydennetty direktiivin 2005/14 1 artiklan 3 kohdan tekstillä.

5 — Ks. luettelo vakuuttamisvelvollisuudesta vapautetuista henkilöistä sekä korvauksesta vastaavista viranomaisista ja elimistä internetsivustolla http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/consumer/motor/index_en.htm.

21. Jo kyseisten direktiivien englanninkielisten versioiden tarkastelun perusteella voidaan kuitenkin todeta, että tietyissä kieliversioissa sääntelyn kohteena on ajoneuvojen *käyttöön*[6] liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus. Näin on myös sloveeninkielisessä versiossa.

22. Sama kielellinen ero ilmenee direktiviin 72/166 3 artiklan 1 kohdan tulkinnassa.

23. Ranskankielisessä versiossa jäsenvaltiot velvoitetaan toteuttamaan ”toutes les mesures utiles – – pour que la responsabilité civile relative à la *circulation* des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance”.[7] Vastaavaa termiä käytetään myös espanjan-, kreikan-, italian-, hollannin-, puolan- ja portugalinkielisissä versioissa.

24. Direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdan englanninkielisessä versiossa jäsenvaltiot velvoitetaan puolestaan toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet ”to ensure that civil liability in respect of the *use* of vehicles normally based in its territory is covered by insurance”.[8] Bulgarian-, tšekin-, viron-, latvian-, maltan-, slovakin-, sloveenin- ja suomenkielisissä versioissa viitataan niin ikään ajoneuvojen käytön käsitteeseen.

25. Kyseisen 3 artiklan 1 kohdan saksan-, tanskan-, liettuan-, unkarin-, romanian- ja ruotsinkielisissä versioissa mainitaan puolestaan velvollisuus ottaa vastuuvakuutus *ajoneuvoille*.

26. Nämä eroavuudet vaikeuttavat selvästi sen tulkintaa, mitä direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdassa säädetty vakuuttamisvelvollisuus tarkalleen kattaa. Sen voitaisiin tulkita tarkoittavan, että vakuutusyhtiöt ovat velvollisia suorittamaan korvauksia ainoastaan onnettomuuksissa, jotka ovat aiheutuneet tieliikenteen kontekstissa – ja tämäkin käsite vaatii määrittelyä. Tätä kantaa pääasiassa vastaajana oleva vakuutusyhtiö on puoltanut ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa. Toisaalta laajemmassa mielessä velvollisuuden voitaisiin ajatella kattavan kaikki vahingot, jotka liittyvät jollakin tavalla ajoneuvon käyttöön tai toimintaan riippumatta siitä, onko onnettomuus tapahtunut tieliikenteessä vai ei.

27. Jäsenvaltiot eivät ole poistaneet tätä kaksiselitteisyyttä siinä yhteydessä, kun liikennevakuutusdirektiivit on saatettu osaksi kansallista oikeusjärjestystä. Direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdan saksankielisessä versiossa tarkoitetaan velvollisuutta ottaa vakuutus *ajoneuvoille*, mutta direktiivin täytäntöön panevassa Saksan ja Itävallan lainsäädännössä viitataan käsitteeseen ”ajoneuvon käyttö”.[9] Muissakin kansallisissa säädösteksteissä käytetään samanaikaisesti ja erotuksetta termejä ajoneuvojen ”liikenteeseen käyttö” ja ”käyttö”, kuten esimerkiksi Kroatiassa, Latviassa, Liettuassa ja Portugalissa.

28. Kansallisessa oikeuskäytännössä käytetään toisinaan myös muuta kuin täytäntöönpanolainsäädännön sanamuotoa vakuuttamisvelvollisuuden soveltamisalan laajentamiseksi tai kaventamiseksi. Cour de cassation (Luxemburg) on katsonut, että ajoneuvo, joka kuuluu moottoriajoneuvojen vastuuvakuutuksen piiriin, on – jollei toisin sovita – vakuutettu missä tahansa se sijaitseekin riippumatta siitä, onko vahinko aiheutunut liikenteessä tapahtuneesta teosta vai ei.[10] Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Liettuan ylimmän asteen hallintotuomioistuin) on antanut kapeamman tulkinnan kuin sen kansallinen lainsäädäntö oikeuttaa katsomalla, että suljetulla

6 — Englanniksi ”the use”.

7 — Kursivointi tässä.

8 — Kursivointi tässä.

9 — Ks. Itävallan oikeudessa laki moottoriajoneuvojen pakollisesta vastuuvakuutuksesta (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungstgesetz, BGBl. 651/1994) ja Saksan oikeudessa pakollisesta vakuutuksesta annetun lain (Pflichtversicherungsgesetz) 1 §.

10 — 20.12.2012 annettu Cour de cassationin tuomio nro 65/12.

maa-alueella tapahtuneessa onnettomuudessa osallisena olleen ajoneuvon omistaja ei kuulu vakuuttamisvelvollisuuden piiriin.[11] Muut tuomioistuimet ovat lisäksi katsoneet, että pakollisesta vakuutuksesta ei korvata maatalousmaalla eli ”suljetulla” maa-alueella tapahtuneita onnettomuuksia, joissa on osallisena ajoneuvo.[12]

29. Koska direktiivin 72/166 eri kieliversioiden väliset erot voivat johtaa erilaisiin tulkintoihin, unionin tuomioistuin on toistuvasti katsonut, että ”[unionin] oikeuden yhdenmukaisen tulkinnan välttämättömyys sulkee pois sen, että epävarmassa tilanteessa jonkin säännöksen sanamuotoa tarkastellaan irrallaan, ja päinvastoin edellyttää, että sitä tulkitaan muilla virallisilla kielillä laadittujen versioiden valossa – – ja sen lainsäädännön systematiikan ja tavoitteen mukaan, jonka osa säännös on”.[13]

30. Tämä tarve on sitäkin suurempi, koska käsiteltävässä asiassa kaksiselitteisyys koskee koko liikennevakuutusdirektiiveillä luodun järjestelmän keskeistä käsitettä, joten direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua liikenteeseen käytön tai käytön käsitettä, joka ei sellaisenaan sisällä nimenomaista viittausta jäsenvaltioiden oikeuteen käsitteen sisällön ja ulottuvuuden määrittämiseksi, on pidettävä unionin oikeuden itsenäisenä käsitteenä ja tulkittava siis koko Euroopan unionissa itsenäisesti ja yhdenmukaisesti, ja tässä tulkinnassa on otettava huomioon säännöksen asiayhteys ja kyseisellä säännöstöllä tavoiteltu päämäärä.[14] Mikäli pakollisen vakuutusturvan katsottaisiin riippuvan niistä yksittäisistä määritelmistä, joita kukin jäsenvaltio haluaa antaa liikenteeseen käyttämisen ja/tai käytön käsitteille, toimittaisiin selvästi vastoin lainsäätäjän tarkoitusta ja sen tavoittelemia päämääriä, jotka palautan mieliin seuraavaksi.

2. Liikennevakuutusdirektiivien sanamuotoon ja tarkoitukseen perustuva tulkinta

31. Muistutan aluksi, että direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohtaa on luettava pakollista liikennevakuutusta koskevien myöhempien direktiivien valossa, jotta voidaan määrittää jäsenvaltioille asetetut velvoitteet, kun niiden edellytetään toteuttavan tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka niiden alueella.[15]

32. Heti aluksi on huomautettava, että liikennevakuutusdirektiiveissä ei määritellä käsitteitä ”onnettomuus” tai ”vahinko” sen enempää kuin käsitteitä ajoneuvojen ”liikenteeseen käyttö” tai ”käyttö”.

33. Lainsäätäjän käyttämän leksikaalisen kentän voidaan myös todeta hieman kehittyneen sitä mukaa kun eri direktiivejä on annettu. Direktiivissä 72/166 keskitytään pikemminkin ajatukseen ajoneuvosta ennen kaikkea liikennekontekstissa: siinä viitataan käsitteisiin ”ajoneuvon pysyvä kotipaikka”[16], ”matkustajien liikkuvuus” ja ”hyväksyminen liikenteessä käytettäväksi”.[17] Vähitellen direktiivien tekstissä etäännytään tällaisista niin sanotuista ajoneuvokeskeisistä näkökohdista ja otetaan käyttöön henkilökeskeisempi tarkastelutapa: ei keskitytä niinkään vakuutuksen kohteeseen – ajoneuvoon – vaan pikemminkin onnettomuuksissa vahinkoa kärsineiden eri ryhmiin ja siihen, että onnettomuuksien

11 — Ks. 23.9.2011 annettu päätös nro N575-1685/2011. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Liettuan ylimmän oikeusasteen hallintotuomioistuin) on kuitenkin käyttänyt kapeahkoa käsitettä siitä, mikä voi olla suljettu maa-alue, katsoessaan samassa päätöksessä, että metsää, metsän reunaa ja ojia ei voida pitää suljettuna maa-alueena.

12 — Näin on katsottu erityisesti Bulgarian, Liettuan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeuskäytännöissä.

13 — Asia C-347/08, Vorarlberger Gebietskrankenkasse, tuomio 17.9.2009 (Kok., s. I-8661, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Ks. vastaavasti myös asia C-22/12, Haasová, tuomio 24.10.2013 (48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja asia C-277/12, Drozdovs (tuomion 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

14 — Ks. asia C-426/05, Tele2 Telecommunication, tuomio 21.2.2008 (Kok., s. I-685, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

15 — Ks. asiassa C-409/11, Csonka ym., tuomio 11.7.2013, esittämäni ratkaisuehdotuksen 27 kohta.

16 — Direktiivin 72/166 1 artiklan 4 alakohta, 2 artiklan 2 kohta ja 3 artiklan 1 kohta.

17 — Direktiivin 72/166 johdanto-osan kuudes perustelukappale ja 6 artikla.

aiheuttamat vahingot on korvattava pakollisesta vakuutuksesta siitä riippumatta, onko kyse ”kaikista matkustajista paitsi kuljettajasta”[18], ”niistä, jotka ovat osallisina”[19] onnettomuudessa, ”kaikista matkustajista”[20], ”jalankulkijoista, pyöräilijöistä ja muista motorisoimattomista tienkäyttäjistä”[21] vai ”onnettomuudessa vahingon kärsineistä”.[22]

34. Itse onnettomuudesta käytetään erilaisia ilmauksia, eikä sitä ole aina yhdistetty tieliikenteeseen tai ajoneuvon käyttöön. Tällaisia ilmauksia ovat ”jos ajoneuvo – – aiheuttaa vahingon”[23], ”moottoriajoneuvo[jen] aiheuttam[at] liikennevahingo[t]”[24], ”ajoneuvojen aiheuttam[at] liikennevahin[got]” tai ”vahing[ot], joissa aiheuttajana on – – ajoneuvo” tai ”vahingon on aiheuttanut – – ajoneuvo” tai ”ajoneuvojen aiheuttam[at] onnettomuu[det][25],”moottoriajoneuvo-onnettomuus/-onnettomuu[det]”[26][27][28] sekä ”liikenneonnettomuu[det] – – jotka ovat aiheutuneet – – ajoneuvon käytöstä”[29].

35. On hyvä myös huomauttaa, että direktiivin 2000/26 8 artiklalla muutetaan osaksi muun ensivakuutusliikkeen kuin henkivakuutusliikkeen aloittamista ja harjoittamista koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta 24.7.1973 annettua neuvoston direktiiviä 73/239/ETY.[30] Tämä muutos ei kuitenkaan koske direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdassa säädetystä pakollisesta vakuutuksesta katettavien riskien luokittelua, sellaisena kuin se esitetään direktiivin 73/239 liitteessä A olevassa vakuutusluokassa 10, jonka mukaan maalla käytettävien moottoriajoneuvojen vahingonkorvausvastuulla tarkoitetaan ”[k]aikk[ea] vastuu[ta], joka aiheutuu maalla (mukaan lukien rahdinkuljettajan vastuu) käytettävien moottoriajoneuvojen *käytöstä*)”[31]. Direktiivin 73/239 sanamuodon perusteella katettava riski ei vaikuta rajoittuvan pelkästään tilanteisiin tieliikenteessä.

36. Tästä tekstianalyysista ei käy ilmi, että lainsäätäjä olisi luonut erityisen poissulkevan, sisäisen yhteyden liikennevakuutusdirektiiveillä luodun järjestelmän ja tieliikenteen tarpeen välille, kun tieliikenne käsitetään sen kaikkein tavanomaisimmassa merkityksessään eli ajoneuvojen liikkumisena niille varatuilla yleisillä teillä. Tiukkuuden puute säädöstekstien laadinnassa saa minut katsomaan, että vaikka ajatus tieliikenteestä on tuotu niissä esiin, se ei vaikuta kuitenkaan olevan – muistutan vielä – poissulkeva tai hallitseva.

37. Liikennevakuutusdirektiivien rakenteen erittely ei kumoa tätä toteamusta. Direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdassa vahvistettua vakuuttamisvelvollisuutta tuki alun perin vaatimus poistaa vakuutustarkastus, joka kunkin jäsenvaltion rajoilla tehtiin ennen kuin ajoneuvot päästettiin niiden alueelle, koska kyseinen tarkastus vaikeutti sekä henkilöiden että tavaroiden vapaata liikkuvuutta. Vaikka järjestelmälliset tarkastukset poistettiin jo ensimmäisellä liikennevakuutusdirektiivillä, lainsäätäjä on laajentanut jatkuvasti lainsäädännöllistä arsenaaliaan lähinnä täsmentääkseen vähitellen,

18 — Direktiivin 90/232 1 artikla.

19 — Direktiivin 90/232 5 artikla.

20 — Direktiivin 2005/14 johdanto-osan 15 perustelukappale.

21 — Ks. direktiivin 2005/14 johdanto-osan 16 perustelukappale ja 4 artikla.

22 — Direktiivin 2005/14 4 artikla.

23 — Direktiivin 72/166 5 artikla.

24 — Direktiivin 90/232 johdanto-osan neljäs perustelukappale.

25 — Direktiivin 90/232 johdanto-osan kahdeksas perustelukappale, direktiivin 2000/26 1 artiklan 3 kohta sekä direktiivin 2005/14 johdanto-osan viides, seitsemäs ja kahdeksas perustelukappale ja 4 artikla.

26 — Direktiivin 2000/26 johdanto-osan kahdeksas, 11 ja 20 perustelukappale.

27 — Direktiivin 2000/26 johdanto-osan 14 perustelukappale.

28 — Direktiivin 2005/14 johdanto-osan 20–23 perustelukappale.

29 — Direktiivin 2000/26 1 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta ja 2 kohta. Ks. vastaavanlaisin ilmaisuin muotoiltu saman direktiivin 1 artiklan 1 kohdan toinen alakohta.

30 — EYVL L 228, s. 3.

31 — Kursivointi tässä. Ranskankielinen versio on tässä lähellä ilmaisua, jota käytetään englanninkielisessä versiossa (”the use”) ja italiankielisessä versiossa (”l’uso”), vain nämä kieliversiot mainitakseni.

millainen kohtelu vahingonkärsijöille on taattava.[32] Unionin tuomioistuin onkin vakiintuneessa oikeuskäytännössä muistuttanut, että ”[direktiivien 72/166 ja 84/5] johdanto-osista ilmenee, että direktiiveillä pyritään 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 vahingoista* kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut”.[33] Vahingonkärsijöiden suojaamisen päämäärää, joka oli jo direktiivissä 72/166,[34] ei siis saa pitää toissijaisena suhteessa päämäärään henkilöiden ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden lisäämisestä sisämarkkinoiden toteuttamiseksi. Asiasta annettu oikeuskäytäntö osoittaa selvästi unionin tuomioistuimen olevan taipuvainen tulkitsemaan väljästi ja suvaitsevaisesti säännöksiä, jotka saattavat olla vahingonkärsijöille edullisia, ja tiukemmin sen sijaan säännöksiä, jotka johtaisivat tietyn henkilöryhmän sulkemiseen korvausvelvollisuuden ulkopuolelle.[35]

3. Soveltaminen käsiteltävässä asiassa

38. Huomautan, että unionin tuomioistuin on direktiivin 72/166 1 artiklan 2 alakohdassa tarkoitetun käsitteen ”vahingot” tulkitsemiseksi katsonut, että koska lainsäätäjä ei ole määritellyt kyseistä käsitettä tarkemmin, ei ole perustetta katsoa, että tietyt vahingot olisi jätettävä pois vakuutusturvan piiristä, ja että mikään kolmea ensimmäistä liikennevakuutusdirektiiviä koskeva seikka ei anna aihetta katsoa, että lainsäätäjä oli tahtonut vähentää kyseisillä direktiiveillä annettua suojaa kaventamalla vahinkojen käsitettä.[36]

39. Olen vakuuttunut siitä, että nyt käsiteltävässä asiassa voidaan noudattaa samantyyppistä päättelyä.

40. On nimittäin todettava, että liikenteeseen käyttämisen käsitettä käytetään direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdan tekstissä ainoastaan seitsemässä saatavilla olevista kahdestakymmenestäkahdesta kieliversiosta. Lisäksi sanasto, jota unionin lainsäätäjä on käyttänyt liikennevakuutusdirektiiveissä, ei vaikuta rajoittuvan tiukasti ja ehdottomasti tieliikenneonnettomuuksiin. Lainsäätäjä on niin ikään jatkuvasti vahvistanut onnettomuuksien uhreille tarjottuja takeita.

32 — On hyvä palauttaa mieliin lyhyesti vahingonkärsijöiden suojelun kehitys. Direktiivillä 84/5 vahvistettiin periaate omaisuus- ja henkilövahinkojen pakollisesta korvaamisesta, vahvistettiin taatut vähimmäisvastuumäärät ja määrättiin perustettavaksi toimielin, jonka vastuulla on suorittaa korvauksia tuntemattomien tai vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista (direktiivin 84/5 1 artikla), vähennettiin vakuutuskirjojen sisältämiä rajoitusehtoja (direktiivin 84/5 2 artikla) ja laajennettiin vakuutusturva vakuutuksenottajan, kuljettajan tai muun vahingosta vastuussa olevan henkilön perheenjäseniin (direktiivin 84/5 3 artikla). Direktiivillä 90/232 vakuutusturva laajennettiin kaikkien muiden henkilöiden paitsi kuljettajan henkilövahinkoihin (direktiivin 90/232 1 artikla) ja vahvistettiin onnettomuudessa osallisina olevien henkilöiden oikeus saada tietoonsa kyseessä olevan vakuutusyrityksen nimi (direktiivin 90/232 5 artikla). Direktiivissä 2000/26 esitetään seikkaperäisesti vahinkoa kärsineisiin sovellettavat erityissäännökset (direktiivin 2000/26 1 artikla), jotka koskevat muun muassa oikeutta vaatia korvausta suoraan (direktiivin 2000/26 3 artikla), velvollisuutta nimetä korvausedustaja (direktiivin 2000/26 4 artikla) sekä uuden tietokeskuksen (direktiivin 2000/26 5 artikla) ja korvauselimen (direktiivin 2000/26 6 artikla) perustamista. Direktiivillä 2005/14 mukautettiin vakuutusturvan vähimmäismääriä ja säädettiin niiden tarkistamisesta viiden vuoden välein sekä laajennettiin direktiivillä 84/5 säädetyn elimen suorittamat korvaukset omaisuus- ja henkilövahinkoihin (direktiivin 2005/14 2 artikla). Direktiivillä vähennettiin entisestään vakuutusturvan rajoitusehtoja, säädettiin vakuutusturvan laajentamisesta jalankulkijoille, pyöräilijöille ja kaikille muille tienkäyttäjille aiheutuneisiin henkilö- ja omaisuusvahinkoihin, kiellettiin omavastuiden määrääminen vahinkoa kärsineille ja laajennettiin entisestään näiden tiedonsaantioikeutta (direktiivin 2005/14 4 artikla).

33 — Asia C-300/10, Marques Almeida, tuomio 23.10.2012 (26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kursivointi tässä.

34 — Ks. vastaavasti asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996 (Kok., s. I-1829, 18 kohta) ja asia C-442/10, Churchill Insurance Company ja Evans, tuomio 1.12.2011 (Kok., s. I-12639, 30 kohta). Tästä päämäärästä on muistutettu aivan hiljattainkin (ks. em asia Haasová (tuomion 47 ja 49 kohta) ja em. asia Drozdovs (tuomion 38 ja 40 kohta)).

35 — Ks. erityisesti asia C-348/98, Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000 (Kok., s. I-6711); asia C-356/05, Farrell, tuomio 19.4.2007 (Kok., s. I-3067); em. asia Haasová ja em. asia Drozdovs (erityisesti tuomion 45 kohta).

36 — Em. asia Haasová (tuomion 53 ja 54 kohta).

41. Liikenteeseen käyttämisen käsitteen laajan tulkinnan, jossa lähestyttäisiin pikemminkin enemmistönä olevissa kieliversioissa käytettyä termiä, ei voida näin ollen katsoa vääristävän lainsäätäjän tarkoitusta, ja se vaikuttaa lisäksi olevan linjassa edellä esitetyn unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa. En yhdy tässä yhteydessä Irlannin hallituksen esiin tuomiin huolenaiheisiin, jotka liittyvät oikeusvarmuuden periaatteeseen ja oikeusnormien ennakoitavuuden periaatteeseen, vaan muistutan, että direktiivissä 72/166 kyseessä olevan vastuuturvan kattamien riskien luokittelussa itsessään viitataan ajoneuvon ”käyttöön” eikä yksinomaan sen käyttöön tieliikenteessä. [37]

42. Direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti otetun pakollisen vakuutuksen on siis katettava kaikissa liikennevakuutusdirektiiveissä vahvistetuin edellytyksin ja rajoituksin vahingot, jotka ajoneuvo on aiheuttanut käyttönsä yhteydessä, mikäli ajoneuvoa käytetään sen alkuperäisen tehtävän mukaisesti. Vakuutusturvan piiriin kuuluvat siis varsinkin kaikki tieliikenteen tilanteet.

43. Se, että Vnukille vahinkoa aiheuttanut onnettomuus tapahtui yksityisellä maatilalla, ei ole ratkaiseva seikka. Ajoneuvoa käytettiin ensinnäkin maatilan pihalla, jonka voidaan olettaa olleen ajokunnossa ja jossa yksityishenkilöt olivat alttiina ajoneuvojen käyttöön liittyville riskeille. Toiseksi päämäärä suojata vahingonkärsijät, joita unionin lainsäätäjä pitää perustellusti ”heikkona osapuolena”, [38] ja heidän kohtelunsa tällaisina vaarantuisi, jos vahingonkärsijät eivät voisi saada korvausta vahingoistaan sen vuoksi, että ajoneuvoa on käytetty yleisten teiden ulkopuolella. Jos käsitteen ”liikenteeseen käyttäminen” tulkitaan tarkoittavan laajemmin ajoneuvon ”käyttöä”, on mielestäni myös katsottava, että vakuutusturvan piiriin eivät kuulu ainoastaan yleisillä teillä tapahtuvat onnettomuudet. Kolmanneksi tällainen katsantotapa vastaa myös toista päämäärää, joka pyritään saavuttamaan erityisesti direktiivillä 72/166 ja joka on henkilöiden ja tavaroiden vapaa liikkuvuus, koska pakollinen vakuutus kattaa kaikki ajoneuvon käyttöön liittyvät tilanteet – edellisessä kohdassa esitetyin rajoituksin – riippumatta siitä, mikä on sen maa-alueen oikeudellinen asema tai määritelmä, jolla onnettomuus on tapahtunut.

44. Koska Vnukille vahinkoa aiheuttanut onnettomuus johtui ajoneuvon peruuttamisesta, onnettomuuden syynä on ajoneuvon käyttö ajoneuvona, eikä pääasian ratkaisemiseksi tarvitse pohtia enempää, mitä seurauksia ajoneuvon käytöstä työkoneena voi olla vakuuttamisvelvollisuuden soveltamisalan kannalta.

45. Näin ollen ehdotan unionin tuomioistuimen vastaavan, että direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohtaa, luettuna liikenteeseen käytön käsitteen itsenäisen luonteen perusteella, sellaisena kuin se on ilmaistu myös myöhemmissä liikennevakuutusdirektiiveissä, on tulkittava siten, että traktorin käyttämisen maatilan pihalla traktoriin kytketyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon on katsottava kuuluvan kyseisen käsitteen piiriin.

IV **Ratkaisuehdotus**

46. Kaiken edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Vrhovno sodiščen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohtaa, luettuna liikenteeseen käytön käsitteen itsenäisen luonteen perusteella, sellaisena kuin se on ilmaistu myös moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetussa toisessa neuvoston direktiivissä 84/5/ETY (EYVL L 8, s. 17), moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan

37 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 35 kohta.

38 — Ks. direktiivin 2005/14 4 artikla.

jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetussa kolmannessa neuvoston direktiivissä 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33), moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja neuvoston direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta 16.5.2000 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/26/EY (neljäs liikennevakuutusdirektiivi) (EYVL L 181, s. 65) sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien neuvoston direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY, 88/357/ETY ja 90/232/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/26/EY muuttamisesta 11.5.2005 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14), on tulkittava siten, että traktorin käyttämisen maatilan pihalla traktoriin kytketyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon on katsottava kuuluvan kyseisen käsitteen piiriin.