



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

MICHAL BOBEK

26 päivänä huhtikuuta 2018¹

Asia C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel

vastaan

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana ja

Cristiana Micaela Caetano Juliana

(Ennakkoratkaisupyyntö – Supremo Tribunal de Justiça (ylin tuomioistuin, Portugali))

Ennakkoratkaisupyyntö – Moottoriajoneuvon vastuuvakuutus – Vakuuttamisvelvollisuus – Laajuus – Ajoneuvon käytön käsite

I Johdanto

1. Lääketieteellisten ongelmien vuoksi Alina Juliana lopetti autolla ajamisen ja säilytti ajoneuvoa pihallaan. Hän ei ottanut ajoneuvoa varten liikennevakuutusta. Julianan poika otti ilman hänen lupaansa ajoneuvon avaimet ja ajoi sen pois hänen pihastaan. Ajaessaan yleisillä teillä hän menetti ajoneuvon hallinnan. Julianan poika ja kaksi matkustajaa kuolivat onnettomuudessa.

2. Toimivaltainen kansallinen korvauselin, Fundo de Garantia Automóvel (jäljempänä liikennevakuutusrahasto), maksoi korvausta vahingosta. Liikennevakuutusrahasto pyrki sen jälkeen perimään korvaussumman takaisin Alina Julianalta, joka oli ajoneuvon omistaja. Alina Juliana vetoaa puolustukseen siihen, ettei hän ollut velvollinen vakuuttamaan ajoneuvoa, koska vaikka hän omistikin ajoneuvon, hän oli poistanut sen liikenteestä eikä aikonut käyttää sitä. Liikennevakuutusrahasto väittää, että hänellä oli vakuuttamisvelvollisuus, koska ajoneuvo oli liikennekelpoinen.

3. Tämän riita-asian yhteydessä ja ottaen huomioon moottoriajoneuvoja koskevat direktiivit 72/166/ETY² ja 84/5/ETY³ (jäljempänä ensimmäinen direktiivi ja toinen direktiivi) Supremo Tribunal de Justiça (ylin tuomioistuin, Portugali) tiedustelee, onko ajoneuvon omistaja tällaisissa olosuhteissa velvollinen vakuuttamaan sen. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toiseksi, onko liikennevakuutusrahastolla takautumisoikeus ajoneuvon omistajaa vastaan, vaikka omistaja ei ole vastuussa vahingosta.

¹ Alkuperäinen kieli: englanti.

² Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annettu neuvoston direktiivi (EYVL 1972, L 103, s. 1).

³ Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annettu toinen neuvoston direktiivi (EYVL 1984, L 8, s. 17).

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin oikeus

1 Direktiivi 72/166

4. Ensimmäisen direktiivin 1–3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1 artikla

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

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

– –

4. ’alueella, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka’

– sen valtion aluetta, jonka rekisterikilpi ajoneuvossa on, riippumatta siitä, onko kilpi pysyvä vai väliaikainen; tai

– jos rekisteröintiä ei vaadita tietyn tyyppiselle ajoneuvolle, mutta ajoneuvolla on vakuutuskilpi tai rekisterikilpeä vastaava tunnistemerkki, sen valtion aluetta, jossa vakuutuskilpi tai tunnistemerkki on annettu; taikka

– jos tietyn tyyppisiltä ajoneuvoilta ei vaadita rekisterikilpeä, vakuutuskilpeä eikä tunnistemerkkiä, sen valtion aluetta, jossa ajoneuvon haltijalla on pysyvä asuinpaikka; taikka

– jos liikennevahingossa osallisena olevalla ajoneuvolla ei ole rekisterikilpeä tai rekisterikilpi ei vastaa tai ei enää vastaa ajoneuvoa, sen valtion aluetta, jossa liikennevahinko tapahtui, korvausvaatimuksen käsittelemiseksi tämän direktiivin 2 artiklan 2 kohdan ensimmäisen luetelmakohdan tai [toisen direktiivin] 1 artiklan 4 kohdan mukaisesti;

– – –

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden 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.

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;

- jäsenvaltioiden kansalaisille aiheutuvat vahingot tai vammat, jotka ovat aiheutuneet suoralla matkalla kahden sellaisen alueen välillä, joilla Euroopan talousyhteisön perustamissopimus on voimassa, jos mikään kansallinen vakuutusyhtiöiden toimisto ei ole vastuussa läpikuljettavasta alueesta; siinä tapauksessa vahinko tai vamma korvataan siinä jäsenvaltiossa voimassa olevien liikennevakuutusta koskevien lakien mukaisesti, jonka alueella ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka.”

2 Direktiivi 84/5

5. Toisen direktiivin 1 ja 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1 artikla

1. Direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.

--

4. Jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava elin suorittamaan korvausta ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta ei ole täytetty 1 kohdassa tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta.

Ensimmäisessä alakohdassa ei rajoiteta jäsenvaltioiden oikeutta pitää elimen suorittamaa korvausta ensisijaisena tai toissijaisena eikä oikeutta järjestää korvausvaatimusten sovittelua kyseisen elimen ja vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön tai olevien henkilöiden ja muiden vakuutuksenantajien tai sosiaaliturvalaitosten välillä, joilta vaaditaan korvausta vahingon kärsineelle samasta vahingosta. Jäsenvaltiot eivät kuitenkaan saa sallia elimen asettavan korvauksen maksamisen ehdoksi, että vahingon kärsijän on jollakin tavoin osoitettava vastuussa olevan henkilön olevan kyvytön maksamaan tai kieltäytyvän maksamasta.

--

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että mitään direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn vakuutuskirjan sisältämää lakisääteistä määräystä tai sopimusklausetta, jolla evätään korvaus tapauksissa, joissa ajoneuvoja käytävät tai kuljettavat:

- henkilöt, joilla ei ole nimenomaista tai muutoin annettua lupaa siihen,
- henkilöt, joilla ei ole kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia, tai
- henkilöt, jotka ovat rikkoneet kyseisen ajoneuvon kuntoa ja turvallisuutta koskevia lakisääteisiä teknisiä vaatimuksia,

ei sovelleta direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti vahinkoa kärsineiden kolmansien korvausvaatimuksiin.

Edellä ensimmäisessä luettelamakohdassa mainittua säännöstä tai lauseketta voidaan kuitenkin soveltaa sellaisten henkilöiden vahingoksi, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos vakuutuksenantaja voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen varastettu.

Jäsenvaltiot saavat olla soveltamatta niiden alueella tapahtuviin vahinkoihin ensimmäisen alakohdan säännöstä, jos vahingonkärsinyt voi saada korvausta vahingostaan sosiaaliturvalaitokselta.

2. Varastettujen tai väkivaltaa käyttäen haltuun otettujen ajoneuvojen kohdalla jäsenvaltiot saavat säätää, että 1 artiklan 4 kohdassa mainittu toimielin maksaa korvausta vakuutuksenantajan sijasta tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa oloissa; jos ajoneuvon pysyvä kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, toimielin ei saa esittää korvausvaatimuksia millekään kyseisen jäsenvaltion toimielimelle.

Jäsenvaltiot, jotka varastettujen tai väkivaltaa käyttäen haltuun otettujen ajoneuvojen kohdalla säätävät, että 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun toimielimen on maksettava korvausta, saavat määrätä vahingonkärsineelle omaisuusvahingosta enintään 250 ECU:n suuruisen omavastuun.”

B Kansallinen lainsäädäntö

1 Asetus nro 522

6. Ennakkoratkaisupyyntöön mukaan Portugalissa oli vahinkohetkellä voimassa pakollisesta liikennevakuutuksesta 31.12.1985 annettu asetus nro 522/85 (Decreto-Lei No 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel) (jäljempänä asetus nro 522/85). Asetuksessa nro 522/85 säädetään seuraavaa:

1 §:n 1 momentti: ”Jokaisella, joka voidaan asettaa vastuuseen kolmansille maaliikenneajoneuvolla aiheutetuista henkilö- tai omaisuusvahingoista johtuvan aineellisen ja aineettoman vahingon korvaamisesta – – on tällaisen ajoneuvon käyttämiseksi oltava – – vakuutus, joka kattaa mainitun vastuun.”

2 §: ”Ajoneuvon omistajalla on velvollisuus ottaa vakuutus, seuraavia tapauksia lukuun ottamatta – –”

7. Asetuksen nro 522/85 8 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään, että ”vakuutus sopimus kattaa vakuutuksenottajan, 2 §:ssä mainittujen henkilöiden, joilla on vakuuttamisvelvollisuus, ja ajoneuvon laillisten haltijoiden ja kuljettajien vahingonkorvausvastuun” ja että se kattaa myös ”korvaukset ajoneuvon varkauteen, ryöstöön tai käyttövarkauteen taikka tahallisesti aiheutettuihin liikennevahinkoihin syyllistyneiden tahojen aiheuttamista vahingoista – –”.

8. Asetuksen 21 §:n mukaan liikennevakuutusrahaston on ”korvattava tämän luvun mukaisesti korvaukset liikennevahingoista, jotka on aiheutettu vakuuttamisvelvollisuuden kohteena olevilla, Portugalissa rekisteröidyillä ajoneuvoilla – –”.

9. Asetuksen 25 §:n 1 ja 3 momentissa säädetään lisäksi, että ”korvauksen tultua suoritetuksi vahinkoa kärsineen oikeudet siirtyvät [liikennevakuutusrahastolle], jolla on myös oikeus saada laillista viivästyskorkoa ja hyvitys korvauksen suorittamisesta aiheutuneista kuluista,” ja että ”[liikennevakuutusrahasto] voi nostaa 1 momentin nojalla kanteen niitä henkilöitä vastaan, joilla on vakuuttamisvelvollisuus mutta jotka eivät ole ottaneet vakuutusta, ja sillä on kolmansilta siirtynyt oikeus vaatia korvauksena suorittamiaan määriä mahdollisilta muilta vahingosta vastuussa olevilta tahoilta”.

2 Siviililaki

10. Portugalin siviililain (Código Civil) 503 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Se, joka tosiasiallisesti hallitsee mitä tahansa maaliikenneajoneuvoa ja käyttää sitä omiin tarkoituksiinsa, myös kolmatta apuna käyttäen, vastaa ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvasta vaarasta johtuvista vahingoista, vaikka ajoneuvo ei olisi liikenteessä.”

III Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

11. Lääketieteellisten ongelmien vuoksi Alina Juliana lopetti autolla ajamisen ja säilytti sitä pihassaan. Hän ei ottanut ajoneuvoa varten liikennevakuutusta.

12. Alina Julianan poika haki 18. tai 19.11.2006 hänen tietämättään ja ilman hänen lupaansa äitinsä makuuhuoneessa olevasta laatikosta ajoneuvon avaimet ja ajoi sen pois pihasta.

13. Hänen poikansa menetti ajoneuvon hallinnan ajaessaan sillä yleisellä tiellä 19.11.2006. Hän ja kaksi matkustajaa kuolivat onnettomuudessa.

14. Liikennevakuutusrahasto maksoi vahingosta korvausta siinä kuolleiden matkustajien omaisille. Tämän jälkeen liikennevakuutusrahasto vaati takautumisoikeuden nojalla nostamassaan kanteessa, että Alina Juliana ajoneuvon omistajana (jäljempänä ensimmäinen vastaaja) ja Cristiana Juliana, joka on onnettomuudessa kuolleen ajoneuvon kuljettajan tytär ja perijä (jäljempänä toinen vastaaja), velvoitetaan maksamaan liikennevakuutusrahastolle tämän omaisille myöntämä korvaus korkoineen.

15. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin piti liikennevakuutusrahaston vaatimuksia osittain perusteltuina ja katsoi, ettei se seikka, että ajoneuvon omistajalla ei ollut aikomusta käyttää ajoneuvoa ja että hän ei ollut vastuussa vahingosta, poistanut velvollisuutta tehdä vakuutus sopimusta ajoneuvoa varten. Se totesi, että vakuutus sopimuksen tarkoituksena on varmistaa korvausten maksaminen vahinkoa kärsineille myös silloin, kun ajoneuvo on varastettu.

16. Ensimmäinen vastaaja, Alina Juliana, valitti tuomiosta Tribunal da Relaçãoon (ylioikeus, Portugali). Tämä katsoi, ettei Alina Julianalla ollut velvollisuutta vakuuttaa ajoneuvoa ja ettei hän ollut vastuussa vahingosta. Se kumosi näin ollen ensimmäisessä oikeusasteessa annetun tuomion ja hylkäsi häntä kohtaan muutoksenhakuasiassa esitetyt vaatimukset.

17. Liikennevakuutusrahasto teki edellä mainitusta ratkaisusta oikeuskysymyksiin rajoittuvan valituksen Supremo Tribunal de Justiçaan, joka päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [ensimmäisen direktiivin] (joka oli voimassa vahinkohetkellä) 3 artiklaa tulkittava siten, että ajoneuvon omistajalla on velvollisuus ottaa liikennevakuutus myös silloin, kun hän on poistanut ajoneuvon liikennekäytöstä ja säilyttää sitä yksityisessä pihassa poissa yleisiltä teiltä,

tai

riippumatta vastuusta, joka Fundo de Garantia Automóvelilla on kolmansia vahinkoa kärsineitä osapuolia kohtaan, onko erityisesti tapauksissa, joissa ajoneuvoa on käytetty luvatta, niin, että tällöin ajoneuvon omistajalla ei ole vakuuttamisvelvollisuutta?

2) Onko [toisen direktiivin] (joka oli voimassa vahinkohetkellä) 1 artiklan 4 kohtaa tulkittava siten, että Fundo de Garantia Automóvelilla, joka suoritti, koska liikennevakuutusta ei ollut otettu, kolmansille korvauksia liikennevahingosta, joka oli aiheutettu sellaisella ajoneuvolla, joka oli

ajoneuvon omistajan tietämättä ja ilman tämän lupaa siirretty pois yksityiseltä alueelta, jossa sitä säilytettiin liikennekäytöstä poistettuna, on kolmansilta siirtynyt oikeus vaatia korvausta ajoneuvon omistajalta, riippumatta siitä, onko tämä vastuussa liikennevahingosta,

tai

riippuuko Fundo de Garantia Automóvelille kolmansilta siirtynyt oikeus vaatia korvausta ajoneuvon omistajalta siitä, täyttyvätkö vahingonkorvausvastuuta koskevat edellytykset eli erityisesti se edellytys, että omistaja hallitsi vahinkohetkellä tosiasiallisesti ajoneuvoa?”

18. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Espanjan hallitus, Irlanti, Italian, Latvian, Portugalin, Saksan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset sekä Euroopan komissio. Italian hallitusta lukuun ottamatta nämä osapuolet esittivät myös suullisia huomautuksia 30.1.2018 pidetyssä istunnossa.

IV Arviointi

A Alustavat huomautukset

1 Vastuu vahingosta ja vakuuttamisvelvollisuus

19. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymyksiä tarkasteltaessa on tärkeää pitää mielessä seuraavien välinen ero: i) vastuu vahingosta ja ii) vakuuttamisvelvollisuus.

20. Portugalin hallitus vahvisti istunnossa, että toisena vastaajana olevaa Cristiana Julianaa vastaan on nostettu kanne vahingossa suoraan osallisena olleen ja siinä menehtyneen ajoneuvon kuljettajan perijän ominaisuudessa. Toisen vastaajan vastuu riippuu siten siitä, onko hänen isänsä vastuussa vahingosta (vaihtoehto i).

21. Sitä vastoin ensimmäisenä vastaajana olevaa Alina Julianaa vastaan on nostettu kanne ajoneuvon omistajan ominaisuudessa sen perusteella, että hänen väitetään laiminlyöneen velvollisuutensa vakuuttaa ajoneuvo (vaihtoehto ii). Ymmärrän siten asian niin, että jos Alina Julianalla ei ollut vakuuttamisvelvollisuutta, hänen ei voida katsoa olevan vastuussa ja asia raukeaa hänen osaltaan.

22. Tästä syystä on tarpeen käsitellä yksityiskohtaisesti ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäistä kysymystä vakuuttamisvelvollisuuden laajuudesta etenkin Alina Julianan osalta. Tämä puolestaan edellyttää, että tarkastellaan ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaan sisältyvän ajoneuvojen käytön käsitteen laajuutta sekä vakuuttamisvelvollisuuden alkamis- ja päättymisajankohtaa (B).

23. Jos Alina Julianalla oli vakuuttamisvelvollisuus, tästä herää lisäksi kysymys siitä, *voitaisiinko* häntä unionin oikeuden nojalla pitää vastuullisena, vaikka hän ei ollut tosiasiallisesti osallisena vahingossa. Tätä seikkaa tarkastellaan ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toisen kysymyksen yhteydessä (C).

2 Kenellä on vakuuttamisvelvollisuus?

24. On syytä selventää, että tässä ratkaisuehdotuksessa käsitellään ainoastaan kysymystä ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuuden *olemassaolosta*, kun ajoneuvoa säilytettiin pihassa, eikä sitä, *kenelle* tämä velvollisuus asetetaan. Kun esimerkiksi edellisissä kohdissa viittasin Alina Julianan mahdolliseen velvollisuuteen vakuuttaa ajoneuvonsa, tämä johtuu siitä, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa ennakkoratkaisupyynnössään, että *jos* velvollisuus vakuuttaa liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo oli olemassa, se olisi kansallisen lainsäädännön mukaan Alina Julianalla ajoneuvon omistajana, minkä vuoksi hänellä on mahdollisesti sopimuksen ulkopuolinen vastuu.

25. Ensimmäisessä direktiivissä ei nimittäin täsmennetä, kenelle jäsenvaltioiden on asetettava vakuuttamisvelvollisuus. Se on kansallisen lainsäädännön alaan kuuluva kysymys. Käsiteltävän asian osapuolet eivät ole riitauttaneet tätä tulkintaa.

26. On totta, että unionin tuomioistuin viittasi tuomiossaan Csonka ”ajoneuvon omistajan tai haltijan” velvollisuuteen vakuuttaa ajoneuvo.⁴ En kuitenkaan katso, että unionin tuomioistuimen tarkoituksena tätä jokseenkin avointa sanamuotoa käyttäessään olisi ollut vahvistaa, että tämä velvollisuus asetettiin ensimmäisessä direktiivissä jollekin tietylle taholle. Tämä ilmenee nähdäkseni selvästi mainitussa asiassa esitetystä ennakkoratkaisupyynnöstä, jossa ei keskitytty lainkaan sen henkilön henkilöllisyyteen, jolle tämä velvollisuus asetetaan.

27. Sen sijaan, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdalla pyritäisiin varmistamaan, että *tietty henkilö* on vastuussa, sillä pyritään varmistamaan, että kaikki käytettävät ajoneuvot on vakuutettu, jotta vahingonkärсия voi vahingon tapauksessa kääntyä vaikeuksista jonkin (maksukykyisen⁵) tahon puoleen saadakseen vahingonkorvausta.⁶

B Ensimmäinen kysymys

28. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan nojalla olemassa velvollisuus ottaa ajoneuvolle liikennevakuutus, vaikka omistaja on poistanut ajoneuvon liikennekäytöstä eikä aja tai aio ajaa sillä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee myös, onko ajoneuvon omistajan tätä koskevien velvollisuuksien kannalta merkitystä sillä, että liikennevakuutusrahasto on vastuussa korvausten maksamisesta vahingonkärсияjille.

29. Käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltaisissa tapauksissa on nähdäkseni olemassa vakuuttamisvelvollisuus.

30. Käsitellessäni ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäistä kysymystä esitän aluksi muutamia huomautuksia ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden ja toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaisen korvauselimen toiminnan välisestä suhteesta (1). Seuraavaksi palautan mieleen ajoneuvojen käytön keskeistä käsitettä koskevan

⁴ Tuomio 11.7.2013, Csonka ym. (C-409/11, EU:C:2013:512, 28 ja 31 kohta).

⁵ Etenkin tapauksissa, joissa onnettomuudessa osallisena oleva loukkaantuu vakavasti tai menehtyy, sen mahdollisuus, että onnettomuudesta vastuussa oleva henkilö pystyisi maksamaan vahingonkärсияjälle täysimääräisen korvauksen, on huomattavasti pienempi. Vaikka voikin olla tapauksia, joissa vakuutusyhtiö on maksukyvytön, kuten tuomiossa 11.7.2013, Csonka ym. (C-409/11, EU:C:2013:512) tarkastellussa asiassa, ne ovat lähtökohtaisesti harvinaisia.

⁶ Sama logiikka on ensimmäisen direktiivin 4 artiklan ja toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan perustana. Jälkimmäisessä säännöksessä säädetään, että on perustettava toimitus suorittamaan korvauksia vahingoista, jotka on aiheuttanut ajoneuvo, jolle ei ole otettu liikennevakuutusta. Ensiksi mainitun säännöksen mukaan jäsenvaltiot voivat poiketa vakuuttamisvelvollisuudesta, mutta niiden on siinä tapauksessa nimettävä viranomainen tai laitos vastaamaan sellaisten ajoneuvojen, joihin sovelletaan tällaisia poikkeuksia, aiheuttamien vahinkojen vahingonkärсияineille maksettavista korvauksista.

pääasiallisen oikeudenkäytännön (2). Sen jälkeen selvitän, onko ajoneuvojen käyttö ja vakuuttamisvelvollisuus määritettävä etu- vai jälkikäteen (3), ja tarkastelen yksityiskohtaisemmin ajoneuvojen käytön käsitettä (4) sekä vakuuttamisvelvollisuuden alkamis- ja päättymisajankohtaa (5). Lisäksi tutkin näiden toteamusten soveltamista käsiteltävään asiaan (6).

1 Vakuuttamisvelvollisuuden ja korvaukselimen välinen suhde

31. Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa asetetaan jäsenvaltioille yleinen velvoite varmistaa, että ajoneuvot on vakuutettu. Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa edellytetään, että korvaukselimen on maksettava korvausta, jos vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty.

32. Esitän tästä seuraavat huomautukset.

33. Ensinnäkin toisessa direktiivissä säädetty korvausten maksaminen erillisen korvaukselimen toimesta ei ole ”järjestelmä, joka takaisi sen, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on olemassa liikennevakuutus, vaan sen tarkoituksena on tuottaa vaikutuksia vain selvästi yksilöidyissä yksittäistapauksissa”. Kansallisen korvaukselimen suorittama korvaus on tarkoitettu ”viimesijaiseksi vaihtoehdoksi” tilanteissa, joissa vahingon on aiheuttanut vakuuttamaton ajoneuvo, koska ”järjestelmä, joka jäsenvaltiolla oli velvollisuus ottaa käyttöön, on puutteellinen”.⁷

34. Toiseksi, jos tilanne ei kuulu vakuuttamisvelvollisuuden, sellaisena kuin se määritellään ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, alaan, korvaukselimen ei tarvitse toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaan toimia turvaverkkona. Toisin sanoen korvaukselimen mahdollinen toimiala on rinnakkainen vakuuttamisvelvollisuuden kanssa.⁸ Jäsenvaltiot voivat lähtökohtaisesti ”kullata” toisen direktiivin täytäntöönpanon säätämällä, että korvaukselin maksaa korvauksia myös muissa tilanteissa. Niiden ei kuitenkaan tarvitse toimia näin unionin oikeuden nojalla.

35. Edellä esitetystä seuraa, että ensimmäisessä ja toisessa direktiivissä erotetaan yhtäältä sellaisten tilanteiden muodostama suuri enemmistö, joissa ”yksilön” on ottamalla vakuutus vastattava ”ajoneuvojen käyttöön” liittyvän onnettomuusriskin kustannuksista, ja toisaalta ne vähälukuiset tai jäljelle jäävät tilanteet, joissa koko yhteiskunta vastaa tämän riskin kustannuksista⁹ siten, että korvaukselin maksaa korvausta. Sikäli kuin *vakuuttamisvelvollisuutta ei ole lainkaan*, tästä seuraa, että vahingonkärsijä voi joutua vastaamaan tästä riskistä etenkin tilanteissa, joissa vahingon seurausten vakavuuden vuoksi korvausmäärä on huomattava tai joissa vahingonkärsijä ei voi saada riittävää korvausta, koska vahingosta korvausvastuussa oleva henkilö on maksukyvytön.

36. Edellä esitetystä seuraa käytännössä, että nämä kaksi säännöstä liittyvät toisiinsa erottamattomasti ja niitä on luettava yhdessä: mitä suppeammin ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden alaa tulkitaan, sitä pienemmän turvaverkon toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan mukainen korvaukselin tarjoaa vahingonkärsijälle.¹⁰

⁷ Tuomio 11.7.2013, Csonka ym. (C-409/11, EU:C:2013:512, 30–32 kohta). On selvää, että korvaukselin ”takaa” tiettyssä mielessä korvauksen maksamisen tiettyissä, selkeästi määritetyissä tilanteissa. Kansallisella tasolla korvaukselimiä voidaan nimittää kutsua ”takuurahastoiksi”, kuten esimerkiksi Portugalin tapauksessa liikennevakuutusrahasto. Kun unionin tuomioistuin toteaa mainitussa tuomiossa, ettei korvaukselin muodosta ”järjestelmää, joka takaisi” liikennevakuutuksen olemassaolon, ymmärrän sen tarkoittavan tällä lähinnä sitä, ettei korvaukselimen ole tarkoitus yleisesti toimia ja näin tosiasiaa *korvata* vakuuttamisvelvollisuutta.

⁸ Korvaukselimen on lisäksi maksettava korvauksia muissa nimenomaisesti määritellyissä tilanteissa. Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa esimerkiksi säädetään, että korvaukselimen on maksettava korvausta myös henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo.

⁹ Korvaukselimen täsmällisestä rahoitusjärjestelmästä riippuen tämä ryhmä voi olla suurempi tai pienempi (esimerkiksi jos korvaukselimen toiminta rahoitetaan yleisistä verovaroista, verrattuna korvauksiin, jotka rahoitetaan yksilöiden maksamilla vakuutusmaksuilla).

¹⁰ Ks. vastaavasti tuomio 11.7.2013, Csonka ym. (C-409/11, EU:C:2013:512). Kyseisessä asiassa vakuutuksenantaja oli maksukyvytön. Kansallisella vahinkojen korvaamisesta vastaavalla elimellä ei kuitenkaan ollut velvollisuutta maksaa korvausta, koska vakuuttamisvelvollisuutta oli noudatettu.

37. Seuraavissa jaksoissa tarkastelen yksityiskohtaisemmin vakuuttamisvelvollisuuden laajuutta ja esitän aluksi yleiskatsauksen ajoneuvojen käytön keskeistä käsitettä koskevaan nykyiseen oikeuskäytäntöön.

2 Ajoneuvojen käyttö: tuomiot Vnuk, Andrade ja Torreiro

38. Ajoneuvojen käytön käsitteen kannalta merkityksellisiä ovat ensisijaisesti tuomiot Vnuk,¹¹ Andrade¹² ja Torreiro.¹³ Tarkastelen kyseisiä tuomioita vuorotellen ja esitän tiivistetysti, miten tämä käsite määritellään näissä tuomioissa.

a) Tuomio Vnuk

39. Tuomiossa Vnuk¹⁴ unionin tuomioistuin arvioi, kuuluiko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvojen käytön käsitteen piiriin traktorilla ajaminen maatalan piha-alueella traktoriin kiinnitetyn perävaunun siirtämiseksi heinävarastoon.

40. Koska eri kieliversioissa oli huomattavia eroja ajoneuvojen käytön käsitteen osalta, unionin tuomioistuin tarkasteli pakollista vakuutusta koskevan unionin lainsäädännön systematiikkaa ja tavoitetta. Se viittasi ”kaksiosaiseen päämäärään”, joka on onnettomuuksien uhrien suojaaminen ja henkilöiden vapaa liikkuvuus.¹⁵ Unionin tuomioistuin selitti lisäksi uhrien suojaamisesta, että tämä on ollut ”vakiintuneesti” unionin lainsäätäjän ”tavoitteena ja että se on myös vahvistanut tällaista suojaa”.¹⁶ Tämä tavoite huomioon ottaen se etenkin katsoi, että ”ei voida katsoa, että unionin lainsäätäjä olisi tarkoittanut jättää kyseisillä direktiiveillä annettavan suojan ulkopuolelle henkilöitä, jotka kärsivät vahingon onnettomuudessa, joka aiheutuu ajoneuvon *tavanomaista käyttötarkoitusta vastaavan* käyttämisen yhteydessä”.¹⁷

41. Unionin tuomioistuin totesi näin ollen, että kyseinen traktorilla ajaminen kuului ajoneuvojen käytön käsitteen piiriin.

b) Tuomio Andrade

42. Tuomiossa Andrade¹⁸ oli kyse tapauksesta, jossa paikallaan ollut traktori, jonka moottori oli käynnissä kasvinsuojeluaineen sumuttamiseen viinitarhassa tarkoitetun pumpun käyttämiseksi, suistui maanvyörymän vuoksi penkereeltä alaspäin ja kaatui aiheuttaen maatilalla työskennelleen henkilön kuoleman. Kansallinen tuomioistuin kysyi mainitussa asiassa, kuuluiko tällainen tilanne ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaisen ajoneuvojen käytön käsitteen piiriin.

11 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

12 Tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

13 Tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

14 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

15 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 49 kohta).

16 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 52 kohta, ks. myös 50 ja 53–55 kohta).

17 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 56 kohta). Kursivointi tässä.

18 Tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

43. Unionin tuomioistuin palautti aluksi mieleen tuomiossa Vnuk esittämänsä toteamukset.¹⁹ Tämän jälkeen se huomautti, että traktoreilla on kahtalainen tehtävä: niitä ”käytetään tavanomaisesti liikennevälineinä” ja ”tietyissä tilanteissa työkoneina”. Tällaisessa tapauksessa unionin tuomioistuin katsoi, että ”on määritettävä, käytettiinkö – – *onnettomuuden sattuessa* – – tätä ajoneuvoa pääasiallisesti liikennevälineenä, jolloin tämä käyttäminen kuuluu direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun käsitteen ’ajoneuvojen käyttö’ piiriin, vai työkoneena, jolloin kyseinen käyttäminen ei kuulu tämän käsitteen piiriin”.²⁰

44. Koska kyseisessä tilanteessa traktoria käytettiin onnettomuuden sattuessa pääasiallisesti työkoneena, tapaus ei kuulunut ajoneuvojen käytön käsitteeseen.

c) Tuomio Torreiro

45. Núñez Torreiro osallistui yölliseen sotilasharjoitukseen, kun Aníbal-tyyppinen sotilaskäyttöön tarkoitettu pyörillä kulkeva maastoajoneuvo, jossa hän oli matkustajana, kaatui. Kyseinen ajoneuvo ei liikkunut tuolloin *yleisillä teillä* tai edes alueella, joka oli tarkoitettu pyörillä kulkeville ajoneuvoille, vaan telaketjuilla kulkeville sotilasajoneuvoille tarkoitetulla alueella.²¹

46. Unionin tuomioistuimen mukaan tällainen tilanne kuului ajoneuvojen käytön käsitteen piiriin. Se lähinnä toisti tuomiossa Vnuk²² ja tuomiossa Andrade²³ esittämänsä toteamukset ja katsoi sen jälkeen, että se seikka, että ajoneuvoa käytettiin sotilasharjoituksessa maastoalueella, joka ei soveltunut pyörillä liikkuvien ajoneuvojen liikennekäyttöön, ei ole sellainen seikka, joka vaikuttaisi tähän päätelmään.

d) Välipäätelmä

47. Edellä mainittujen tuomioiden perusteella ajoneuvojen käytön käsitteen perusmääritelmä on ensi silmäyksellä melko laaja ja käsittää tavanomaista käyttötarkoitusta vastaavan käyttämisen (liikennevälineenä) (tuomio Vnuk) riippumatta siitä nimenomaisesta paikasta, jossa ajoneuvoa käytetään (tuomio Torreiro), mutta siihen eivät sisälly tapaukset, joissa ajoneuvoa käytetään onnettomuuden sattuessa pääasiallisesti jonakin muuna kuin liikennevälineenä (tuomio Andrade).

48. Seuraavassa jaksossa tarkastelen ajoneuvojen käytön ja vakuuttamisvelvollisuuden välistä suhdetta sekä ajankohtaa, jona kumpikin voidaan ja pitäisi voida yksilöidä.

3 Ajoneuvojen käyttö ja vakuuttamisvelvollisuus: etu- vai jälkikäteen?

49. Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaan vakuuttamisvelvollisuus koskee ”ajoneuvojen käyttöön liittyvää vastuuta”.

50. Tuomioissa Vnuk, Andrade ja Torreiro esitetyssä ajoneuvojen käytön määritelmässä keskityttiin toimintaan, jossa ajoneuvo oli osallisena, tai tarkoitukseen, jossa sitä käytettiin ”*onnettomuuden sattuessa*”: perävaunulla varustetun traktorin peruuttaminen, käyttö työkoneena ja ajaminen (epä)asianmukaisella alueella.²⁴

19 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

20 Tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 40 kohta). Kursivointi tässä.

21 Tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

23 Tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

24 Tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 40 kohta). Ks. myös tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 59 kohta) ja tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, 32 kohta).

51. Tästä voitaisiin johtaa, että kun onnettomuus on jo tapahtunut, vakuuttamisvelvollisuuden olemassaoloa olisi arvioitava kyseisten onnettomuusolosuhteiden avulla. Toisin sanoen sitä, oliko vakuuttamisvelvollisuutta, arvioitaisiin tapahtuman jälkeen (ex post facto).

52. Käsiteltävässä asiassa tämä tarkoittaisi sitä, että koska onnettomuus tapahtui ajettaessa yleisellä tiellä (mikä vaikuttaisi siten olevan ajoneuvon tavanomaista käyttöä), velvollisuus vakuuttaa ajoneuvo oli varmasti olemassa *sillä hetkellä*. Tämä ei kuitenkaan vastaa siihen kysymykseen, oliko vakuuttamisvelvollisuus olemassa silloin, kun ajoneuvo oli pysäköitynä Alina Julianan pihassa. Tämä on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäisen kysymyksen ydin ja ymmärtääkseni avain siihen, voidaanko häntä pitää käsiteltävässä asiassa korvausvastuussa.

53. Vaikka olenkin samaa mieltä siitä, että käsiteltävässä asiassa vakuuttamisvelvollisuus oli kiistatta olemassa onnettomuuden sattuessa, tuomioiden Vnuk, Andrade ja Torreiro ei pitäisi mielestäni tulkita tarkoittavan yleisesti sitä, että vakuuttamisvelvollisuutta on arvioitava ex post facto.

54. Ajoneuvojen käytön käsite ja vakuuttamisvelvollisuuden laajuus on voitava määritellä etukäteen. Ilmeisin syy tähän on oikeusvarmuus. Ajoneuvot eivät voi ajelehtia yleisen vakuuttamisvelvollisuuden piiriin ja sen ulkopuolelle sen mukaan, missä toiminnassa ne sattuvat olemaan osallisina tai mihin tarkoitukseen niitä käytetään tietyinä ajankohtana. Velvollisuuden olemassaolo ei yksinkertaisesti voi olla riippuvainen onnettomuuden olosuhteisiin perustuvasta takautuvasta päättelystä.

55. Tuomioissa Vnuk, Andrade ja Torreiro unionin tuomioistuin otti huomioon sen, mitä ajoneuvot olivat tekemässä tietyinä ajankohtana, koska se oli tarpeen, jotta kansallinen tuomioistuin voi määrittää *vastuun*. On syytä korostaa, että kaikissa mainituissa tapauksissa onnettomuudessa osallisina olleet ajoneuvot oli vakuutettu.²⁵ Yleisen vakuuttamisvelvollisuuden olemassaolo ei ymmärtääkseni ollut riidanalainen. Merkityksellinen kysymys, joka kansallisten tuomioistuinten oli kyseisissä asioissa ratkaistava, koski pikemminkin sitä, kuuluivatko onnettomuudet *vakuutus sopimuksen soveltamisalaan* sillä seurauksella, että vakuutusyhtiöiden oli maksettava korvausta, koska kaikki osapuolet kiistivät vastuunsa sillä perusteella, ettei onnettomuuksiin sinänsä liittynyt ajoneuvojen käyttöä nimenomaisissa onnettomuusolosuhteissa.

56. Sitä vastoin käsiteltävässä asiassa kysymys on hyvin erilainen, paljon abstraktimpi ja yleisempi: syntyykö vakuuttamisvelvollisuus *yleisesti* sellaisesta käytöstä, jossa ajoneuvo on käsiteltävässä asiassa?

57. Esimerkiksi autolla ajaminen päivittäin töihin ja takaisin kotiin kuuluu selkeästi ajoneuvojen käytön käsitteen piiriin. Tällaista käyttöä varten on otettava liikennevakuutus. Päätyykö tämä velvollisuus teknisesti, kun auto pysäköidään (yksityiseen) autotalliin illalla ja sen moottori on sammutettu, vain syntyäkseen uudelleen seuraavana aamuna, kun auto käynnistetään ja sillä ajetaan taas yleisellä tiellä?

58. Mielestäni näin ei selvästikään ole. Se, mitä ajoneuvo on tarkasti ottaen tekemässä tai missä tarkoituksessa sitä käytetään tietyinä ajankohtana, vaihtelee. Näin ei voi olla yleisen vakuuttamisvelvollisuuden tapauksessa, sillä se *edellyttää selkeää alkamis- ja päättymisajankohtaa* ja tiettyä loogista jatkuvuutta ja ennakoitavuutta.

59. On mahdollista, että näiden ajankohtien välillä ajoneuvoa saatetaan käyttää tavalla, joka ei ole ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua käyttöä. Näin tapahtui juuri tuomiossa Andrade tarkastellussa tapauksessa. *Yleisemmin* tarkasteltuna on todennäköistä, että traktoria käytettiin kyseisessä tapauksessa tavalla, joka kuului ajoneuvojen käytön käsitteeseen, ja että traktori oli vakuutettu. *Nimenomaisella* onnettomuushetkellä traktoria kuitenkin käytettiin työkoneena, mikä ei ollut "ajoneuvojen käyttöä". Vakuuttamisvelvollisuus ei kuitenkaan ollut teoriassa keskeytynyt niiden minuuttien tai tuntien aikana, joina traktoria käytettiin työkoneena.

²⁵ Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 19 kohta); tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 12 kohta) ja tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, 11 kohta).

60. Tästä seuraa, että vaikka *ajoneuvojen käytön* käsite on keskeinen määritettäessä *vakuuttamisvelvollisuuden* laajuutta, nämä kaksi käsitettä eivät ole identtisiä. Nämä erot mielessä pitäen tarkastelen seuraavissa jaksoissa yksityiskohtaisemmin ajoneuvojen käytön käsitettä ja vakuuttamisvelvollisuuden alkamis- ja päättymisajankohtaa.

4 Ajoneuvojen käytön määritelmä

61. Koska ajoneuvojen käytön käsite sisältää ajoneuvon käsitteen, joka määritellään erikseen ensimmäisessä direktiivissä, tarkastelen aluksi ajoneuvon käsitettä (a) ja sen jälkeen (ajoneuvojen) käytön käsitettä eri yhteyksissään (b).

a) Ajoneuvo

62. Ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohtaan sisältyvä ajoneuvon määritelmä koskee pelkästään moottoriajoneuvoa, joka ”on tarkoitettu kulkemaan”.

63. On nähdäkseni selvää, ettei ”tarkoitettu” tässä yhteydessä voi viitata ajoneuvon omistajan tai jonkun muun henkilön, jonka hallussa ajoneuvo on, subjektiiviseen ja yksilölliseen aikomukseen. Se ei viittaa myöskään siihen, mitä ajoneuvolla tehdään tiettyä ajankohtana.

64. Ajoneuvon määritelmään sisältyvän ilmaisun ”tarkoitettu kulkemaan” on pikemminkin loogisesti viitattava ajoneuvon *objektiiviseen käyttötarkoitukseen*. Tätä tukevat myös direktiivin muut kieliversiot, joissa käytetään melko neutraalia sanastoa.²⁶ Olen lisäksi yhtä mieltä komission kanssa siitä, että ajoneuvon määritelmän tekeminen riippuvaiseksi sen omistajan subjektiivisesta aikomuksesta tiettyä ajankohtana johtaisi sellaiseen oikeudelliseen epävarmuuteen, jota ei voida suvaita. Tämän tulkinnan vahvistaa myös unionin tuomioistuimen tuomio Vnuk, jossa se totesi, että ajoneuvon määritelmä on riippumaton siitä, mihin kyseistä ajoneuvoa käytetään tai ”voidaan” käyttää.²⁷

65. Näin ollen, ja toisin kuin erityisesti Irlanti esitti kirjallisissa huomautuksissaan, se seikka, ettei omistaja käytä ajoneuvoa kulkemiseen tiettyä ajankohtana (eikä aio käyttää sitä tähän tarkoitukseen), ei estä sitä, että kyseessä on ensimmäisessä direktiivissä tarkoitettu ajoneuvo, jota voi koskea vakuuttamisvelvollisuus. Ajoneuvon käsitteen on päinvastoin oltava objektiivinen ja ”vakaa” (se kestää kohtuullisen ajan).

b) Käyttö

66. Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ajoneuvojen käyttö on unionin oikeuden itsenäinen käsite, jonka tulkinnassa on otettava huomioon säännöksen sanamuodon lisäksi sen asiayhteys ja lainsäädännöllä, johon se kuuluu, tavoiteltu päämäärä.²⁸

²⁶ Esimerkiksi portugaliksi ”destinado a”, hollanniksi ”bestemt”, ranskaksi ”destiné à”, saksaksi ”bestimmt”, italiaksi ”destinato a”, espanjaksi ”destinado a” tai tšekiksi ”určený k”.

²⁷ Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 38 kohta).

²⁸ Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 41 ja 42 kohta); tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 31 kohta) ja tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, 24 kohta).

67. Kuten unionin tuomioistuin on aiemmin huomauttanut,²⁹ ajoneuvojen käyttö käännetään varsin eri tavoilla eri virallisissa kieliversioissa. Tämä korostaa sitä, että ajoneuvojen käytön käsite on ymmärrettävä kyseisellä direktiivillä tavoitellun ”kaksiosaisen päämäärän, joka on moottoriajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhrien suojaaminen ja henkilöiden ja tavaroiden liikkumisen vapauttaminen sisämarkkinoiden luomiseksi”, valossa.³⁰ Tältä osin unionin tuomioistuin on lisäksi tähdentänyt, että ajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhrien suoja on vahvistettu ensimmäisen direktiivin antamisen jälkeen.³¹

68. Edellä esitettyjen näkökohtien perusteella unionin tuomioistuin on omaksunut oikeuskäytännössään laajan tulkinnan ajoneuvojen käytön käsitteestä, jonka piiriin ”kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö”.³²

69. Esitän tältä osin lisäksi kyseisen määritelmän alueellisesta ja aineellisesta soveltamisalasta seuraavat huomautukset.

i) Ajoneuvojen käytön käsitteen alueellinen soveltamisala

70. Ajoneuvojen käytön käsite ei rajoitu tietyssä paikassa tai tietyllä alueella tapahtuvaan käyttöön. Se ”ei rajoitu tieliikennettä koskeviin tilanteisiin eli liikkumiseen yleisillä teillä”.³³ Irlanti ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus puolsivat kirjallisissa huomautuksissaan ajoneuvojen käytön käsitteeseen ja vakuuttamisvelvollisuuteen sellaista lähestymistapaa, jossa erotetaan yleisillä teillä ja muualla tapahtuva käyttö.

71. Vaikka tätä erottelua perusteltiin säännöksen asiayhteydellä, tällaisia perusteita on mielestäni varsin vähän.³⁴ Sitä vastoin säännöksen sanamuodosta saadaan runsaasti tukea ajoneuvojen käytön käsitteen alueellisen soveltamisalan ja vakuuttamisvelvollisuuden laajalle tulkinnalle. Tältä osin ensimmäisen direktiivin 1 artiklan perusmääritelmän mukaan ”alueella, jossa ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka,” tarkoitetaan ”sen valtion aluetta, jossa ajoneuvo on rekisteröity”. Ensimmäisessä direktiivissä viitataan toistuvasti ja yleisesti ”[toisen] jäsenvaltion alueeseen” ja ”yhteisön alueella kulkeviin – – moottoriajoneuvoihin”. Siinä ei eroteta nimenomaisesti julkisessa omistuksessa olevia ja yksityisiä maa-alueita tai alueita, jotka on osoitettu moottoriajoneuvojen kulkemiseen, ja alueita, joita ei ole osoitettu tähän tarkoitukseen, vaikka direktiiv(e)issä käsitellään varsin seikkaperäisesti sen alueellista sovellettavuutta.

72. Tällainen erottelu jättäisi lisäksi mahdollisesti ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle monet tilanteet, joissa on osallisina moottoriajoneuvoja, jotka voivat selvästikin aiheuttaa onnettomuuksia. Tämä voisi vaarantaa vakavasti yhden ensimmäisen direktiivin edellä mainitun päätarkoituksen, nimittäin moottoriajoneuvojen

²⁹ Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 43–45 kohta).

³⁰ Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 49 kohta).

³¹ Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 52 kohta).

³² Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 59 kohta); tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 34 kohta) ja tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, 28 kohta).

³³ Tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, 28 kohta).

³⁴ Irlanti viittaa tältä osin liikennevakuutusdirektiivin kodifioinnista annetun direktiivin 2009/103/EY 12 artiklan 3 kohtaan ja 23 artiklan 5 kohtaan, joissa mainitaan ”muille motorisoimattomille tienkäyttäjille” aiheutuvat riskit ja ”liikenneonnettomuudet” (moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi; EUVL 2009, L 263, s. 11). Kyseisen direktiivin 12 artiklan 3 kohdasta huomautan, että 12 artiklan otsikko on ”Erityiset vahingon kärsijöiden ryhmät”. Sen 1 kohdassa viitataan vakuutukseen matkustajille aiheutuneiden henkilövahinkojen osalta mainitsematta kuitenkaan ”teitä”. Jos 12 artiklan 3 kohdassa oli tarkoitus säätää tällaisesta merkittävästä rajoituksesta, se kävisi loogisesti ilmi myös saman artiklan 1 kohdasta. Direktiivin 2009/103 23 artiklan 5 kohta koskee korvausten hakemisen logistiikkaa (tietokeskuksia), eikä sitä pitäisi näin ollen tulkita siten, että sillä rajoitetaan merkittävästi itse vakuuttamisvelvollisuuden laajuutta. Ensimmäisessä ja toisessa direktiivissä ei myöskään ole 12 artiklan 3 kohtaa ja 23 artiklan 5 kohtaa vastaavia säännöksiä.

aiheuttamien onnettomuuksien uhrien suojaamisen.³⁵ Tältä osin voi hyvinkin olla niin, että kun otetaan huomioon maanomistusrakenteet ja varallisuusosoikeuden säännöt tietyissä jäsenvaltioissa, yksilöt voivat käyttää ajoneuvoja laajasti yksityisillä maa-alueilla. Sellainen vaihtoehto, että näitä ajoneuvoja *ei koskaan* käytetä tällaisten maa-alueiden ulkopuolella yleisillä teillä ja että kolmannet osapuolet *eivät liiku lainkaan* tällaisilla maa-alueilla, jolloin onnettomuusriskiä ei yksinkertaisesti ole, vaikuttaa kuitenkin varsin epätodennäköiseltä ja epärealistiselta. Se ei mielestäni oikeuta pyrkimystä tulkita ajoneuvojen käytön käsitettä rajoittavasti, kun tällaiselle rajoittamiselle ei ole vankkaa perustetta sanamuodossa ja se on kyseisen lainsäädäntövälineen logiikan ja tarkoituksen vastaista.

73. Etenkään näiden seikkojen vuoksi en näe syytä tarkastella uudelleen unionin tuomioistuimen edellä mainitussa oikeuskäytännössä esittämiä selkeitä päätelmiä ja rajata ajoneuvojen käytön käsite tietyissä paikoissa tapahtuvaan käyttöön.

ii) Ajoneuvojen käytön käsitteen aineellinen soveltamisala

74. Kuten edellä mainittiin, ”ajoneuvojen käytön” piiriin ”kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö”.³⁶ Ajoneuvon ”tavanomainen käyttötarkoitus” on nähdäkseni ”kulkeminen”, toisin sanoen liikkuminen paikasta A paikkaan B³⁷ sen tarkoituksesta riippumatta. Tämä seuraa jo jokseenkin selvästi ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohtaan sisältyvästä ajoneuvon määritelmästä.

75. Tältä osin unionin tuomioistuin on todellakin viitannut, etenkin tuomiossa Andrade, ajoneuvon tavanomaiseen käyttötarkoitukseen ”kuljettamisena” (transport). Tämän käsitteen käyttämisen tarkoituksena ei kuitenkaan käsittääkseni ollut viitata erityiseen ”kuljettamista” koskevaan käyttötarkoitukseen, joka eroaa ”kulkemisesta” ja on loogisesti siihen nähden suppeampi.³⁸ Unionin tuomioistuin pyrki mielestäni pikemminkin erottamaan ajoneuvon käytön työkoneena sen tavanomaisesta käyttötarkoituksesta. Ajoneuvon ”tavanomainen käyttötarkoitus” määritellään mielestäni täsmällisemmin ”kulkemiseksi”, kun otetaan myös huomioon ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohta.

76. Jos ajoneuvo ei kulje (toisin sanoen ole liikkeessä), tämä *ei* kuitenkaan tarkoita, että se, mitä hyvänsä ajoneuvolla silloin tehdäänkin, jää yleisesti ajoneuvojen käytön käsitteen *ulkopuolelle*. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä pikemminkin ilmenee, että ajoneuvon mikä tahansa sen tavanomaista käyttötarkoitusta ”vastaava” käyttö kuuluu ajoneuvojen käytön käsitteen piiriin. Tähän kuuluisivat lähtökohtaisesti tilanteet, joissa ajoneuvo on paikallaan jonkin aikaa, riippumatta siitä, aikooko omistaja ajaa sillä myöhemmin vai ei.

35 Ks. edellä 67 kohta. Siltä osin kuin Irlanti ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus vetoavat ensimmäisen ja toisen direktiivin vapaata liikkuvuutta koskeviin päämääriin, huomautan, että unionin tuomioistuin viittaa selkeästi esimerkiksi tuomiossa Vnuk direktiivin ”kaksiosaiseen päämäärään” ja antaa enemmän painoarvoa uhrien suojan vahvistamista koskevalle päämäärälle (tuomio 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, 49 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

36 Tuomio 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 59 kohta); tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 34 kohta) ja tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, 28 kohta).

37 Se sulkee näin ollen pois *Holtzman-efektin*, joka mahdollisti avaruuden ja ajan taantumisen ja siten ”matkustamisen liikkumatta” Frank Herbertin kuuluisassa teoksessa *Dyyni* (ensimmäinen painos, Chilton Books, Philadelphia, 1965). Voidaan kuitenkin huoletta olettaa, että vaikka Holtzman-efekti joskus toteutuisikin, sitä käytettäisiin toisentyypisissä ”ajoneuvoissa” kuin niissä, jotka on ”tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua” ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettulla tavalla.

38 Voitaisiin väittää, että aina kun ajoneuvo on liikkeessä, se kulkee. Tällaisen kulkemisen tarkoitus ei kuitenkaan aina välttämättä ole tavaroiden tai henkilöiden kuljettaminen. Ks. vastaavasta tarkastelusta tuomio 28.7.2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, 28–36 kohta), jossa oli kyse siitä, merkitseekö lentäjän koulutuspalvelujen tarjoaminen henkilöiden kuljetusta, ja tuomio 5.7.2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, 81–88 kohta), joka koski kahden lentoaseman välisiä siirtolentoja, joilla ei kuljetettu matkustajia, rahtia eikä postia. Näissä molemmissa tapauksissa oli kyse kulkemisesta muttei todennäköisesti kuljettamisesta (paitsi tietysti jos katsotaan, että pelkästään se seikka, että ajoneuvo liikkuu paikasta A paikkaan B, merkitsee lähtökohtaisesti *kyseisen ajoneuvon kuljettamista*).

77. Jos otetaan lähtökohdaksi edellä (57 kohdassa) jo mainittu esimerkki, kun ajoneuvo on pysäköitynä yön ajan eikä omistaja aio käyttää sitä ennen aamua, paikallaan olo vastaa täysin ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta. Voidaan kuvitella, että seuraavana aamuna omistaja päättääkin ottaa taksin lentoasemalle sen sijaan, että ajaisi sinne omalla autolla, ja lähtee viikoksi hiihtämään. Loman aikana häneltä katkeaa jalka, ja jalka on kipsattuna kuukauden. Koska omistaja ei pysty ajamaan autoa, hän päättää myydä sen eikä käytä sitä enää koskaan.

78. Sen jälkeen, kun omistaja oli ajanut kotiin töistä ennen lomalle lähtöään, hän ei käytännössä ajanut autollaan enää koskaan. Päätyikö *ajoneuvon käyttö* tai *vakuuttamisvelvollisuus* näiden tapahtumien kuluessa ja jos päättyi, niin milloin? Kun hän sammutti ajoneuvon moottorin viimeisen kerran? Kun hän lähti lomalle? Kun hänen jalkansa meni poikki ja hän ei todellisuudessa voinut tarkasteltuna ajaa ajoneuvolla? Kun hän päätti myydä ajoneuvon? Vai kenties jonain muuna ajankohtana?

79. Kaikista näistä (epäonnekkaista) tapahtumista riippumatta velvollisuus vakuuttaa ajoneuvo oli nähdäkseni silti olemassa. On totta, että *ex post facto* voi olla tapoja, joilla ajoneuvoa käytetään tiettyinä ajankohtana ja joiden voidaan yksilöidä jäävän ajoneuvojen käytön käsitteen ulkopuolelle, jolloin vastuuta siihen liittyvistä vahingoista ei mahdollisesti ole. Tämän vahvistaa tuomio Andrade.³⁹

80. Tällaisten erityistilanteiden, joissa ajoneuvoa ei käytetä, yksilöiminen tapahtuman jälkeen (*ex post facto*) ei kuitenkaan poista laajempaa ja yleistä vakuuttamisvelvollisuutta (*ex ante*). Asia on nähdäkseni pikemminkin päinvastoin: jos ajoneuvo on tarkoitettu kulkemaan maata pitkin ja se voi kulkea tällä tavalla, ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan nojalla on tavallisesti olemassa yleinen velvollisuus vakuuttaa tällainen ajoneuvo. Tämä ei tarkoita sitä, ettei ajanjaksona, jona vakuuttamisvelvollisuutta sovelletaan, voisi olla *erityistapauksia*, joissa ajoneuvon vakuutus sopimuksen mukaista *vastuuta ei ole* sen täsmällisen tarkoituksen vuoksi, jossa ajoneuvoa käytettiin onnettomuuden sattuessa.

81. On joka tapauksessa oltava mahdollista määrittää etukäteen, onko kyseessä todellakin sellainen ajoneuvojen käyttö, joka synnyttää vakuuttamisvelvollisuuden, *jolla on selkeä ja objektiivisesti yksilöitävissä oleva alkamis- ja päättymisajankohta mutta joka jatkuu yhtäjaksoisesti niiden välisen ajan*. Pelkästään sen perusteella, että ajoneuvo on käytännössä paikallaan taikka ajoneuvon omistaja tai haltija aikoo olla ajamatta ajoneuvolla (etenkään, jos näistä aikomuksista ei ole ilmoitettu virallisesti viranomaisille eikä ajoneuvoa ole poistettu virallisesti liikennekäytöstä), ei voida määrittää, onko kyseessä tällainen tilanne, eikä yksilöidä selkeästi ja objektiivisesti vakuuttamisvelvollisuuden alkamis- ja päättymisajankohtaa.

82. Katson näin ollen, että lähtökohtana sen määrittämiseksi, missä yhteydessä ajoneuvoa käytettiin, jotta voidaan selvittää vakuuttamisvelvollisuuden olemassaolo, olisi oltava se, että *ajoneuvo on tarkoitettu kulkemaan maata pitkin ja se voi todellakin tehdä näin*. Palaan jäljempänä siihen, miten vakuuttamisvelvollisuuden alkamis- ja päättymisajankohta on käytännössä yksilöitävä täsmällisesti. Ennen sitä tarkastelen kuitenkin joitain niistä huolenaiheista, joita on esitetty ajoneuvojen käytön käsitteen ja vakuuttamisvelvollisuuden väitetysti liian laajasta tulkinnasta.

iii) Ajoneuvojen käytön käsitteen ja vakuuttamisvelvollisuuden laajasta tulkinnasta esitetyt vastaväitteet

83. Ensinnäkin Irlanti väittää erityisesti, että ajoneuvojen käytön ja vakuuttamisvelvollisuuden laaja tulkinta johtaisi tuloksiin, jotka eivät ole olleet tarkoituksena ja joita ei voida hyväksyä. Sillä etenkin asetettaisiin perusteettomasti pakollista vakuutusta koskeva vaatimus ”suurelle määrälle henkilöitä”, jotka ”eivät käytä” ajoneuvojaan (kulkemiseen yleisillä teillä), mikä ei ole ensimmäisen direktiivin tavoitteiden mukaista.

³⁹ Tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

84. Olen eri mieltä.

85. Edellä on jo käsitelty Irlannin väitteitä, jotka koskevat ajoneuvon yksityisellä maa-alueella ja yleisillä teillä ajamisen mahdollista erottamista.⁴⁰ Kun tarkastellaan muita mahdollisia tapauksia, joissa vakuuttamisvelvollisuuden kohtuuttoman laaja tulkinta vaikuttaisi suureen määrään henkilöitä ja johtaisi tuloksiin, jotka eivät ole olleet tarkoituksena ja joita ei voida hyväksyä, Irlannin väitteet jäivät jossain määrin epäselviksi.

86. Kuten unionin tuomioistuimien on jo todennut, toinen direktiivien kaksijakoisista päämääristä on joka tapauksessa uhrien suojaaminen. Laajan pakollista vakuutusta koskevan vaatimuksen asettamisella edistetään tämän tavoitteen saavuttamista. Vaihtoehtona on, että ainakin tapauksissa, joissa vahingosta korvausvastuussa oleva henkilö on maksukyvytön, vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhrit voivat jäädä kokonaan ilman korvausta. Ensimmäisestä direktiivistä tai muistakaan säädöksistä ei nähdäkseni ole löydettävissä mitään tukea sille, että lainsäätäjän tarkoituksena oli onnettomuusriskiin liittyvien kustannusten jakaminen tällä tavalla. Ensimmäisen direktiivin 4 artiklaan päinvastoin sisältyy nimenomaisia poikkeuksia, joissa annetaan mahdollisuus siirtää onnettomuusriskiin liittyvät kustannukset korvauselimille jäsenvaltioiden määrittämissä erityistapauksissa.⁴¹

87. Lisään, että ajoneuvojen käytön ja vakuuttamisvelvollisuuden suppeampi tulkinta, jota erityisesti Irlanti ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus puolisivat, vaikuttaa ainakin jossain määrin perustuvan siihen ajatukseen, että joissakin tilanteissa onnettomuusriski on erittäin merkittävästi pienempi. Tästä syystä ne päättelevät, ettei pakollinen vakuutus ole tarpeen näissä tilanteissa. Irlanti viittaa esimerkiksi ajoneuvoihin, joita säilytetään tilapäisesti varastossa yksityisomisteisella maa-alueella tai jotka ovat esillä jälleenmyyjän tiloissa.

88. Olen samaa mieltä siitä, että tällaisissa tapauksissa ajoneuvosta ei aiheudu samanlaista onnettomuusriskiä kuin ajoneuvosta, jolla ajetaan päivittäin moottoritiellä. On kuitenkin olemassa mahdollisuus, että ajoneuvolla ajetaan (kun se esimerkiksi siirretään jälleenmyyjän liikkeen pihaan), ja siihen liittyy myös riski, joskin selkeästi pienempi. En näe, miten tuomioistuimen tulkinnan perusteella voitaisiin katsoa, että moottoriajoneuvojen vakuuttamista koskevissa direktiiveissä määritetään käytön käsitteen avulla jonkinlainen riskikynnys,⁴² ja siten päätellä, ettei vakuuttamisvelvollisuutta ole. Tällaisten erottelujen tekeminen kuuluu mielestäni moottoriajoneuvovakuutusten antajille, joilla on siihen selkeästi paremmat edellytykset, tai, jos ja siltä osin kuin se on tarpeen, moottoriajoneuvovakuutusten markkinoita koskevalle lainsäädännölle. Joissain jäsenvaltioissa vakuutusvelvollisuus on esimerkiksi ymmärtääkseni erittäin laaja, mutta sellaisissa tapauksissa, joissa ajoneuvolla ei käytännössä ajeta, vakuutusmaksut ovat vastaavasti hyvin alhaiset. Vakuutusyhtiöt voivat myös periä erisuuruisia vakuutusmaksuja ajokilometrien perusteella tai jollain muulla tavalla, joka mahdollistaa vakuutusmaksujen kohtuullisen eriyttämisen, jossa käytön laajuus vastaa siihen liittyvää mahdollista onnettomuusriskiä.

89. Yhteenvedona ja kokonaisuutena tarkasteltuna voidaan todeta, että se, että ajoneuvo voi yleisesti ottaen olla paikallaan (pitkiäkin) ajanjaksoja ja onnettomuusriski voi siten olla minimaalinen, on ehkä hyvä peruste eriyttää vakuutusmaksuja muttei poistaa vakuuttamisvelvollisuutta kokonaan. Näin on etenkin, koska edellä todetuin tavoin vakuuttamisvelvollisuuden puuttuminen tarkoittaa lähtökohtaisesti sitä, ettei ole olemassa myöskään turvaverkkoa korvausten saamiseksi.⁴³

⁴⁰ Edellä tämän ratkaisuehdotuksen 70–73 kohta.

⁴¹ Ks. myös edellä tämän ratkaisuehdotuksen 35 kohta.

⁴² Esimerkiksi jos ajoneuvolla ajetaan erittäin harvoin tai ainoastaan lyhyitä matkoja.

⁴³ Edellä tämän ratkaisuehdotuksen 34–36 kohta.

90. Toiseksi Irlanti myös väittää, että ajoneuvojen käytön käsitteen ja vakuuttamisvelvollisuuden liian laajan tulkinnan seurauksena käytön käsite menettäisi merkityksensä ja vakuuttamisvelvollisuus olisi riippuvainen pelkästään ajoneuvon omistajuudesta.

91. Pidän myös tätä huolenaihetta perusteettomana.

92. Kuten tuomio Andrade⁴⁴ osoittaa, ajoneuvojen käytön käsite on rajattu. Vaikka vakuuttamisvelvollisuus ei voi olla riippuvainen väliaikaisista tai subjektiivisista olosuhteista, tämä ei myöskään tarkoita, että se olisi riippuvainen pelkästään omistajuudesta. Vakuuttamisvelvollisuutta on rajattu myös ajallisesti – sillä on alkamis- ja päättymisajankohta. Tarkastelen seuraavaksi näitä rajoituksia.

5 Vakuuttamisvelvollisuuden alkamis- ja päättymisajankohta

i) Rekisteröidyt ja rekisteröimättömät ajoneuvot

93. Kun tarkastellaan vakuuttamisvelvollisuuden ”alkamis- ja päättymisajankohtaa”, ajoneuvon rekisteröinti jäsenvaltiossa on nähdäkseni keskeinen objektiivinen tekijä, joka on otettava huomioon määrittäessä, onko kyseessä ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yleinen ajoneuvon käyttö, joka synnyttää vakuuttamisvelvollisuuden.

94. Tältä osin voidaan erottaa kaksi mahdollista tilannetta.

95. Ensinnäkin ajoneuvo on rekisteröity ja pysyy rekisteröitynä jäsenvaltiossa. Niin kauan kuin ajoneuvo on rekisteröitynä eikä rekisteröinnin keskeyttämiseksi tai päättämiseksi ole ryhdytty viranomaistoimenpiteisiin, kyseessä on katsottava olevan ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yleinen ajoneuvon käyttö, joka synnyttää vakuuttamisvelvollisuuden. Ajoneuvon rekisteröinti on yhdenmukainen ajoneuvon tavanomaisen käyttötarkoituksen (kulkeminen) kanssa (ja useimmissa tapauksissa sen kannalta välttämätön).

96. Tämä *ei* automaattisesti tarkoita sitä, että rekisteröinnin jälkeen mikä tahansa, mitä ajoneuvolla käytännössä tehdään, on käyttöä siinä mielessä, jossa tätä käsitettä käytetään määrittäessä *vastuuta* tietyn tapahtuman tai vakuutusopimuksen laajuuden yhteydessä. Vaikka oikeuskäytännössä vahvistetaan, että käytön käsite on erittäin laaja, sillä on rajansa.⁴⁵

97. Toiseksi on tilanteita, joissa ajoneuvo ei ole rekisteröitynä jäsenvaltiossa, koska sitä ei ole rekisteröity vielä, se ei ole enää rekisterissä tai koska rekisteröinti on keskeytetty.

98. Ajoneuvon kuuluminen tähän toiseen ryhmään ei välttämättä tarkoita, ettei ajoneuvo enää automaattisesti kuulu ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden piiriin. Rekisteröinnin puuttuminen ei nimittäin välttämättä ole *ristiriidassa* ajoneuvon tavanomaisen käyttötarkoituksen (kulkeminen) kanssa. Tai toisin ilmaistuna, ajoneuvot voivat soveltua ja niitä voidaan tosiasiallisesti käyttää kulkemiseen maata pitkin ilman, että ne on rekisteröity. Tämä voi olla joko laillista kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen edellytysten mukaisesti tai laitonta, jos ajoneuvot kansallisten säännösten mukaisesti olisi rekisteröitävä mutta niitä ei ole rekisteröity. Kummassakin näistä tilanteista ajoneuvot voivat mahdollisesti olla osallisina onnettomuuksissa.

⁴⁴ Tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

⁴⁵ Kuten tuomio Andrade osoittaa ja kuten edellä tämän ratkaisuehdotuksen 74–82 kohdassa seikkaperäisesti tarkasteltiin.

99. Ensimmäisessä direktiivissä ei ole viitteitä siitä, että lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut, että korvauselimen saati vahingonkäräjöiden olisi lähtökohtaisesti vastattava onnettomuusriskistä tällaisissa tilanteissa. Yleisemmin ensimmäisessä direktiivissä ei ole mitään sellaista, joka osoittaisi, että ajoneuvojen käytön käsite rajoittuu *rekisteröityjen* ajoneuvojen käyttöön. Ensimmäisen direktiivin yleinen systematiikka, etenkin sen 1 artiklan 4 alakohdan ensimmäinen ja toinen luetelmakohta sekä 3 artiklan 1 kohta, viittaavat pikemminkin velvollisuuteen huolehtia siitä, että jäsenvaltion alueella tapahtuvaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetaan vakuutus myös niissä tapauksissa, joissa ajoneuvoja ei ole rekisteröity.

100. Joissain tapauksissa ajoneuvo voidaan kuitenkin poistaa rekisteristä tilapäisesti tai rekisteröinti voidaan keskeyttää, mikä edellyttää, ettei ajoneuvolla kuljeta maata pitkin edes lyhyitä matkoja (esimerkiksi tekemällä tällaisesta ajoneuvon käytöstä rangaistavaa). Samankaltainen järjestelmä on ymmärtääkseni käytössä tietyissä jäsenvaltioissa esimerkiksi talvikuukausina sellaisten ajoneuvojen osalta, joilla ajetaan ainoastaan hyvissä sääolosuhteissa (muulloin kun talvella). Tällaisissa tilanteissa ajoneuvojen käyttö on nähdäkseni selkeästi ja objektiivisesti siinä määrin poissuljettua, että se päättää etukäteen vakuuttamisvelvollisuuden.⁴⁶

101. Tämä jättää avoimeksi kysymyksen siitä, voiko ajoneuvo, jota *ei* ole rekisteröity (tai jonka rekisteröinti on keskeytetty) jäädä vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle ja jos voi, missä olosuhteissa.

ii) Vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle jäävät rekisteröimättömät ajoneuvot

102. Käsittääkseni pääasiassa vahingossa osallisena ollut ajoneuvo oli rekisteröity. Portugalin hallitus vahvisti istunnossa, että kyseisessä ajoneuvossa oli rekisterikilvet ja että siitä oli maksettava ajoneuvoveroa. En siten tarkastele tätä seikkaa lähemmin.

103. Siitä, milloin vakuuttamisvelvollisuus alkaa ja päättyy yleisesti, keskusteltiin kuitenkin seikkaperäisesti istunnossa. Yleisesti ottaen tältä osin mainittiin kolme eri tilannetta: a) uudet ajoneuvot, joita ei ole vielä rekisteröity mutta joilla voidaan selvästi ajaa (esimerkiksi tehtaista tuotavat tai jälleenmyyjien piha-alueella olevat ajoneuvot), b) muut ajoneuvot, jotka eivät ole enää rekisterissä tai joiden rekisteröinti on keskeytetty ja jotka ovat ajokelpoisia mutta joilla ei tosiasiallisesti ajeta, (esimerkiksi museossa olevat ajoneuvot)⁴⁷ ja c) ajoneuvot, joita ei ole rekisteröity ja joista on tehty ajokelvottomia jollakin tavalla, esimerkiksi poistamalla niistä osia (pyörät, akku jne.).

104. Kun tarkastellaan a ja b kohtaa, on nähdäkseni useita hyviä syitä, miksi unionin tuomioistuimen ei pitäisi tällaisissa tapauksissa aluksi tulkita ensimmäiseen direktiiviin sisältyvään ajoneuvojen käytön käsitteeseen kohdistuvan yksityiskohtaisia (ja mahdollisesti varsin monitahoisia) rajoituksia esimerkiksi ajoneuvolla ajamisen vähäisyyden tai vähäisen todennäköisyyden perusteella.

105. Tällaisille rajoituksille ei ensinnäkään yksinkertaisesti ole selkeää perustaa direktiivin sanamuodossa. Unionin tuomioistuimen olisi tosiasiallisesti keksittävä ne itse. Ne sopisivat huonosti yhteen aiemman oikeuskäytännön kanssa, jossa ajoneuvojen käyttö määritellään laajasti.⁴⁸

⁴⁶ Korostan, ettei tämä tarkoita sitä, että ajoneuvoa *ei voida* käyttää lainkaan. Se voidaan tietysti varastaa ja/tai sillä voidaan ajaa luvatta. Tällaisissa tapauksissa ajoneuvon ajamisella kuitenkin *rikottaisiin* vakuuttamisvelvollisuutta, sellaisena kuin se (poikkeuksellisesti) yksilöidään jälkikäteen, jolloin uhreilla olisi edelleen käytettävissään korvausta koskeva turvaverkko.

⁴⁷ Edellä 100 kohdassa mainittujen tilanteiden lisäksi.

⁴⁸ Edellä tämän ratkaisuehdotuksen 47 kohta.

106. Toiseksi siinä määrin kuin tällaisilla ajoneuvoilla ajetaan (esimerkiksi jälleenmyyjän piha-alueella), ne voivat aiheuttaa onnettomuuksia. Jos vakuuttamisvelvollisuutta ei ole, uhri on vaarassa jäädä ilman turvaverkkoa eli korvausta.⁴⁹ Lisäksi b kohdan tilanteissa tällaisessa lähestymistavassa vakuuttamisvelvollisuus olisi riippuvainen tapauskohtaisista tilanteista ja yksilöiden aikeista, mistä kärsisi oikeusvarmuus.⁵⁰

107. Kolmantena ja ehkä tärkeimpänä seikkana on mainittava, että ensimmäiseen direktiiviin sisältyy selkeä oikeusperusta – 4 artikla – poikkeuksille vakuuttamisvelvollisuudesta *tietyjen henkilöiden ja/tai tietyntyyppisten ajoneuvojen* (tai erityistyyppisellä rekisterikilvellä varustettujen ajoneuvojen) osalta.⁵¹ Jos näitä poikkeuksia käytetään, samassa säännöksessä todetaan nimenomaisesti, että jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että korvausta maksetaan uhreille vahingoista tai vammoista, joita tällaiset vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle nimenomaisesti jätetyt ajoneuvot ovat aiheuttaneet.

108. Tällaisissa olosuhteissa ei nähdäkseni ole kovinkaan perusteltua antaa ajoneuvojen käytön käsitteelle tuomioistuimessa monimutkaista (jopa sekavaa) tulkintaa ja näin mahdollisesti altistaa uhrin riskeille siitä, että (täyttä) korvausta ei saada, jotta voitaisiin ottaa huomioon erityistilanteet, jotka voitaisiin aivan hyvin ratkaista käyttämällä 4 artiklassa säädettyjä poikkeuksia. Vertauskuvaa käyttäkseni, jos yksi julkituoduista tavoitteista on tarjota turvaverkko, sääntelyn kannalta on mielestäni järkevää laskea veteen vahva ja tiheä verkko ja sitten tarvittaessa päästää (vapauttaa) väärät kalat takaisin veteen eikä laskea verkkoa, joka on täynnä reikiä, ja sitten ihmetellä, miten osa kaloista pääsi karkuun.

109. Kun tarkastellaan c kohtaa, käytännössä on loputtomasti tapoja tehdä ajoneuvosta ajokelvoton, esimerkiksi poistamalla avaimet, akku tai pyörät. Jossain kohtaa kyseessä ei ole enää edes ”ajoneuvo”, sen käytöstä puhumattakaan. Siten esimerkiksi moottorin poistaminen tarkoittaa, ettei ajoneuvo ole teknisesti enää ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettu moottoriajoneuvo.

110. Se, onko ajoneuvo riittävän ajokelvoton, jotta voidaan katsoa, ettei kyseessä ole enää ensimmäisessä direktiivissä tarkoitettu ajoneuvo tai ettei sitä voida käyttää, on mielestäni kuitenkin ennen kaikkea näyttökysymys. Vaikka tätä kysymystä voidaan eittämättä tarkastella jossain määrin abstraktilla tasolla, en pidä sitä tarpeellisena käsiteltävässä asiassa. Onhan kiistatonta, että auto oli selkeästi ajokelpoinen ja että sillä todellakin ajettiin.

6 Soveltaminen käsiteltävässä asiassa

111. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämien tosiseikkojen perusteella on nähdäkseni selvää, että täysin toimivan auton, josta – kuten Portugalin hallitus istunnossa vahvisti – oli edelleen maksettava ajoneuvovero merkityksellisenä ajankohtana ja jossa oli rekisterikilvet ja jonka poistamiseksi virallisesti liikennekäytöstä ei ollut ryhdytty toimiin, pysäköiminen pihaan ei voi tarkoittaa sitä, ettei vakuuttamisvelvollisuutta ollut. Tähän ei vaikuta omistajan subjektiivinen aikomus, sikäli kuin tätä aikomusta ei ilmoitettu virallisesti viranomaisille.

112. Kuten edellä 94–100 kohdassa todettiin, se, ettei auton poistamista liikennekäytöstä koskevia hallinnollisia muodollisuuksia noudatettu, on mielestäni jo ratkaiseva osoitus siitä, että kyseessä on yleisesti ajoneuvon käyttö. Tätä päätelmää eivät voi muuttaa auton täsmällinen sijaintipaikka, sen fyysinen kunto, se seikka, ettei omistaja aja autolla (lääketieteellisistä syistä), eivätkä omistajan subjektiiviset aiheet ajoneuvon suhteen.

⁴⁹ Edellä tämän ratkaisuehdotuksen 35 kohta.

⁵⁰ Edellä tämän ratkaisuehdotuksen 62 kohta.

⁵¹ Näissä poikkeuksissa on suuria eroja eri jäsenvaltioissa. Tämän ratkaisuehdotuksen esittämisenajankohtana luettelo poikkeuksista on saatavilla komission verkkosivustolla osoitteessa https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en

113. Tämä on *yleinen* vastaus ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäiseen kysymykseen. Se ei kuitenkaan tarkoita, että tätä yleistä vastausta on myös voitava soveltaa Alina Julianan *yksittäistapauksessa*. Tältä osin on syytä korostaa kahta seikkaa.

114. Ensimmäisessä direktiivissä ensinnäkin asetetaan Portugalin hallitukselle velvollisuus huolehtia siitä, että ajoneuvot on vakuutettu. Se, onko jäsenvaltio täyttänyt tämän velvollisuuden ja jos on, *kenelle* vakuuttamisvelvollisuus asetetaan, ovat kansallisen lainsäädännön kysymyksiä, joiden ratkaiseminen on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä.

115. Toiseksi, vaikka kansallisessa lainsäädännössä säädettäisiin vakuuttamisvelvollisuuden asettamisesta auton omistajalle, haluan palauttaa mieleen kaksi tekijää, jotka voivat olla merkityksellisiä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen arvioinnin kannalta. Yhtäältä unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan myös tapauksissa, joissa direktiivin säännöksillä voi olla välittömiä oikeusvaikutuksia, jäsenvaltiot (niiden ilmentymät⁵² mukaan lukien) eivät voi suoraan vedota näihin säännöksiin yksityisiä oikeussubjekteja vastaan ("käänteistä vertikaalista" välitöntä oikeusvaikutusta ei ole).⁵³ Toisaalta jäsenvaltio ei voi vedota sellaisen direktiivin säännöksiin, jota ei ole pantu täytäntöön asianmukaisesti, kun kansallisen lainsäädännön mukainen tulkinta johtaa siihen, että yksityiselle oikeussubjektille asetetaan velvoitteita.⁵⁴

116. Nämä unionin oikeuden periaatteet ovat erityisen merkityksellisiä tilanteissa, joissa kansallisen lainsäädännön, jolla asianomainen moottoriajoneuvojen vakuuttamista koskeva direktiivi oli tarkoitus panna täytäntöön, voitaisiin sanoa olevan epäselvä tai ristiriitainen. Tähän sisältyvät kansallisten tuomioistuinten ristiriitaiset ratkaisut merkityksellisistä oikeuskysymyksistä. Tältä osin on kansallisen tuomioistuimen asia arvioida yksittäistapauksen tosiseikkoja ja tehdä niistä asianmukaiset päätelmät.

7 Ensimmäistä kysymystä koskeva päätelmä

117. Edellä esitetyn huomioon ottaen ehdotan, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäiseen kysymykseen vastataan seuraavasti:

Ensimmäisen direktiivin 72/166 (joka oli voimassa vahinkohetkellä) 3 artiklaa on tulkittava siten, että ajoneuvon omistajalla on velvollisuus ottaa liikennevakuutus myös silloin, kun hän on päättänyt säilyttää ajoneuvon yksityisessä pihassa poissa yleisiltä teiltä mutta ei ole noudattanut hallinnollisia muodollisuuksia ajoneuvon poistamiseksi virallisesti rekisteristä. Jäsenvaltioiden asia on säätää kansallisessa lainsäädännössä, kenellä on tässä tilanteessa vakuuttamisvelvollisuus.

C Toinen kysymys

118. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään, onko toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohtaa tulkittava siten, että liikennevakuutusrahastolla on kolmansilta siirtynyt oikeus vaatia korvausta ajoneuvon omistajalta, vaikka tämä ei ollut vastuussa liikennevahingosta. Se myös kysyy, riippuuko tällainen liikennevakuutusrahaston takautumisoikeus ajoneuvon omistajaa kohtaan siitä, täyttyvätkö vahingonkorvausvastuuta koskevat edellytykset (eli erityisesti se edellytys, että omistaja hallitsi vahinkohetkellä tosiasiallisesti ajoneuvon).

52 Tuomio 12.7.1990, Foster ym. (C-188/89, EU:C:1990:313, 18 kohta) ja tuomio 10.10.2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, 33–35 kohta).

53 Tuomio 8.10.1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431).

54 Tuomio 26.9.1996, Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363, 42 kohta) ja tuomio 5.7.2007, Kofoed (C-321/05, EU:C:2007:408, 45 kohta).

119. Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa annetaan jäsenvaltioille *oikeus* säätää takautumisoikeudesta ”vahingosta korvausvastuussa olevaa” henkilöä kohtaan. Siinä kuitenkin säädetään myös, että siltä osin kuin jäsenvaltiot käyttävät tätä oikeutta, ne eivät saa sallia elimen asettavan korvauksen maksamisen ehdoksi, että vahingonkärsijän on jollakin tavoin osoitettava ”vastuussa olevan henkilön” olevan kyvytön maksamaan tai kieltäytyvän maksamasta.

120. Takautumisoikeudesta (ja sen edellytyksistä) on siten säädettävä kansallisessa lainsäädännössä. Tähän kuuluu ”vahingosta korvausvastuussa” tai ”vastuussa” olevan henkilön käsitteiden määrittäminen kansallisessa siviilioikeudessa.⁵⁵ Yksikään huomautuksia esittäneistä osapuolista ei kiistänyt tätä tulkintaa.

121. Tästä seuraa, että siltä osin kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, *onko* toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohtaa *tulkittava* siten, että siinä annetaan takautumisoikeus, vastaus on kieltävä. Kyseisessä säännöksessä ainoastaan annetaan jäsenvaltioille *mahdollisuus* siihen.

122. Kun tarkastellaan tämän oikeuden käyttämisen edellytyksiä, ennakkoratkaisupyyntö on nähdäkseni hieman moniselitteinen sen osalta, mistä ”vastuun” perustasta on kyse: vastuusta *itse vahingosta* vai vastuusta, joka perustuu *ajoneuvon vakuuttamatta jättämiseen* (jos tällainen velvollisuus oli).

123. Siltä osin kuin kysymys koskee *vastuuta vahingosta*, tällaisen vastuun edellytykset on määritettävä kansallisessa lainsäädännössä. Unionin oikeus ei nähdäkseni estä asettamasta sellaista edellytystä, että ajoneuvo oli onnettomuushetkellä sen henkilön hallussa, jonka katsotaan olevan vastuussa onnettomuudesta.

124. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymyksessä kuitenkin tiedustellaan, *onko* takautumisoikeus omistajaa kohtaan olemassa ”riippumatta siitä, onko tämä vastuussa liikennevahingosta”, millä ymmärtääkseni tarkoitetaan ”riippumatta siitä, täyttääkö ajoneuvon omistaja vastuuta liikennevahingosta koskevat edellytykset”. Tällaista mahdollisuutta ei sisälly 1 artiklan 4 kohtaan. Siinä säädetään ainoastaan takautumisoikeudesta sellaista henkilöä kohtaan, joka *on* korvausvastuussa vahingosta.

125. Siltä osin kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, *onko* toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohtaa on *tulkittava* siten, että liikennevakuutusrahastolla on takautumisoikeus sellaista henkilöä kohtaan, joka on *vastuussa ajoneuvon vakuuttamatta jättämisestä*, vastaus on kieltävä. Tällaiseen mahdollisuuteen ei yksinkertaisesti viitata toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa, eikä tällaista sääntöä voida siten johtaa kyseisestä säännöksestä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteivät jäsenvaltiot voisi säätää tällaisesta takautumisoikeudesta muissa tilanteissa, esimerkiksi sellaista henkilöä kohtaan, joka ei täyttänyt ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan täytäntöön panevassa kansallisessa lainsäädännössä asetettua vakuuttamisvelvollisuutta. Tämäkin on kansallisen lainsäädännön alaan kuuluva kysymys.

126. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toiseen kysymykseen vastataan seuraavasti:

Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohtaa on tulkittava siten, että jäsenvaltiot voivat säätää, että Fundo de Garantia Automóvelin kaltaisella korvauselimellä, joka suoritti, koska liikennevakuutusta ei ollut otettu, kolmansille korvauksia liikennevahingosta, joka oli aiheutettu sellaisella ajoneuvolla, joka oli ajoneuvon omistajan tietämättä ja ilman tämän lupaa siirretty pois yksityiseltä alueelta, jossa sitä säilytettiin pysäköitynä, on takautumisoikeus sitä henkilöä tai niitä henkilöitä kohtaan, joka on tai

⁵⁵ Tuomio 23.10.2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, 29 kohta).

jotka ovat korvausvastuussa vahingosta. Tällaisen henkilön tai tällaisten henkilöiden korvausvastuun edellytyksistä on säädettävä kansallisessa lainsäädännössä. Näihin edellytyksiin voi sisältyä vaatimus, jonka mukaan ajoneuvo oli tosiasiallisesti kyseisen henkilön hallussa merkityksellisenä ajankohtana.

Kyseisessä säännöksessä ei edellytetä jäsenvaltioiden säätävän tai estetä niitä säätämästä takautumisoikeudesta muissa tilanteissa, esimerkiksi sellaista henkilöä kohtaan, joka ei täyttänyt ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan täytäntöön panevassa kansallisessa lainsäädännössä asetettua vakuuttamisvelvollisuutta.

V Ratkaisuehdotus

127. Ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Supremo Tribunal de Justiça esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

Ensimmäinen kysymys

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY (joka oli voimassa vahinkohetkellä) 3 artiklaa on tulkittava siten, että ajoneuvon omistajalla on velvollisuus ottaa liikennevakuutus myös silloin, kun hän on päättänyt säilyttää ajoneuvoa yksityisessä pihassa poissa yleisiltä teiltä mutta ei ole noudattanut hallinnollisia muodollisuuksia ajoneuvon poistamiseksi virallisesti rekisteristä. Jäsenvaltioiden asia on säätää kansallisessa lainsäädännössä, kenellä on tässä tilanteessa vakuuttamisvelvollisuus.

Toinen kysymys

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun neuvoston direktiivin 84/5/ETY 1 artiklan 4 kohtaa on tulkittava siten, että jäsenvaltiot voivat säätää, että Fundo de Garantia Automóvelin kaltaisella korvauselimellä, joka suoritettiin, koska liikennevakuutusta ei ollut otettu, kolmansille korvauksia liikennevahingosta, joka oli aiheutettu sellaisella ajoneuvolla, joka oli ajoneuvon omistajan tietämättä ja ilman tämän lupaa siirretty pois yksityiseltä alueelta, jossa sitä säilytettiin pysäköitynä, on takautumisoikeus sitä henkilöä tai niitä henkilöitä kohtaan, joka on tai jotka ovat korvausvastuussa vahingosta. Tällaisen henkilön tai tällaisten henkilöiden korvausvastuun edellytyksistä on säädettävä kansallisessa lainsäädännössä. Näihin edellytyksiin voi sisältyä vaatimus, jonka mukaan ajoneuvo oli tosiasiallisesti kyseisen henkilön hallussa merkityksellisenä ajankohtana.

Kyseisessä säännöksessä ei edellytetä jäsenvaltioiden säätävän tai estetä niitä säätämästä takautumisoikeudesta muissa tilanteissa, esimerkiksi sellaista henkilöä kohtaan, joka ei täyttänyt direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdan täytäntöön panevassa kansallisessa lainsäädännössä asetettua vakuuttamisvelvollisuutta.