



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

YVES BOT

28 päivänä helmikuuta 2019¹

Asia C-100/18

Línea Directa Aseguradora, SA

vastaan

Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros

(Ennakkoratkaisupyyntö – Tribunal Supremo (ylin tuomioistuin, Espanja))

Ennakkoratkaisupyyntö – Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus – Direktiivi 2009/103/EY – 3 artiklan ensimmäinen alakohta – Ajoneuvojen käytön käsite – Omaisuusvahingot, jotka aiheutuivat rakennukselle kyseisen rakennuksen yksityiseen pysäköintitilaan pysäköidyn ajoneuvon palosta – Vahinkojen korvaaminen pakollisesta liikennevakuutuksesta

I Johdanto

1. Tribunal Supremón (ylin tuomioistuin, Espanja) esittämä ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 3 artiklan tulkintaa.²
2. Pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina on kaksi vakuutusyhtiötä eli yhtäältä Línea Directa Aseguradora, SA (jäljempänä Línea Directa) ja toisaalta Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (jäljempänä Segurcaixa) ja jossa on kyse omakotitalolle sen autotaliin pysäköidyn ajoneuvon palosta aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta liikennevakuutuksesta.
3. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämien kysymysten tarkoituksena on määrittää, voidaanko direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa olevaa ajoneuvojen käytön käsitettä tulkita siten, että sen alaan kuuluu tilanne, jossa ajoneuvo on syttynyt tuleen oltuaan yli 24 tuntia pysäköitynä yksityisessä pysäköintitilassa ja palo on kyseisen tuomioistuimen mukaan saanut alkunsa mekanismeista, jotka ovat välttämättömiä ajoneuvon käyttämiseksi liikennevälineenä.
4. Analyysini perusteella esitän, että kyseistä ajoneuvojen käytön käsitettä on tulkittava ottaen huomioon ajoneuvon, jota on käytetty käyttötarkoituksensa mukaisesti liikennevälineenä, osallisuus vahinkoon, joka on tapahtunut tähän käyttöön tarkoitettussa pysäköintitilassa.
5. Ehdotan näet, että katsotaan, etteivät pääasian olosuhteet oikeuta muuttamaan kyseisen käsitteen ulottuvuutta siten, että sille vahvistettaisiin yksityisessä autotalissa pysäköinnin pois sulkeva alueellinen rajoitus tai riskin toteutumisen ja pysäköidyn ajoneuvon aiemman liikkumisen välistä aikaa koskeva ajallinen rajoitus taikka vahingon mekaanista alkusyytä koskeva kausaalinen rajoitus.

¹ Alkuperäinen kieli: ranska.

² EUVL 2009, L 263, s. 11.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin oikeus

6. Direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

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

7. Kyseisen direktiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava, jollei 5 artiklasta muuta johdu, tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella.

Vakuutetun vastuun laajuus sekä vakuutusturvan ehdot määräytyvät ensimmäisessä kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti.

--

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitettun liikennevakuutuksen on aina katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.”

8. Mainitun direktiivin 13 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdassa säädetään seuraavaa:

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

--

c) henkilöt, jotka ovat rikkoneet kyseisen ajoneuvon kuntoa ja turvallisuutta koskevia lakisääteisiä teknisiä vaatimuksia.”

9. Saman direktiivin 29 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Kumotaan direktiivit 72/166/ETY^[3], 84/5/ETY^[4], 90/232/ETY^[5], 2000/26/EY^[6] ja 2005/14/EY^[7] – –

3 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).

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

5 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annettu kolmas neuvoston direktiivi (EYVL 1990, L 129, s. 33).

6 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 (neljäs liikennevakuutusdirektiivi) (EYVL 2000, L 181, s. 65).

7 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 (EUVL 2005, L 149, s. 14).

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

B Espanjan lainsäädäntö

10. Moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttämiseen liittyvästä vahingonkorvausvastuusta ja liikennevakuutuksesta annetun lain (Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor), joka kodifioitiin 29.10.2004 annetulla kuninkaan asetuksella nro 8/2004 (Real Decreto Legislativo 8/2004), sellaisena kuin sitä sovelletaan tosiseikkojen tapahtuma-ajankohtaan, 1 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:⁸

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

Henkilövahinkojen tapauksessa kuljettaja voi vapautua tästä vastuusta vain, jos hän osoittaa vahinkojen aiheutuneen yksinomaan vahingon kärsineen toiminnasta tai laiminlyönnistä taikka ajoneuvon kuljettamisesta tai toiminnasta riippumattomasta ylivoimaisesta tapahtumasta; ylivoimaisena tapahtumana ei pidetä ajoneuvon vikaa eikä sen jonkin osan tai mekanismin rikkoutumista tai viottumista.

Omaisuusvahinkojen tapauksessa kuljettaja on vastuussa kolmansia kohtaan, jos hän on siviilioikeudellisessa vastuussa siviililain [Código Civil] 1902 §:n ja sitä seuraavien pykälien säännösten, rikoslain [Código Penal] 109 §:n ja sitä seuraavien pykälien sekä tämän lain säännösten nojalla.

Jos sekä kuljettaja että vahingon kärsinyt ovat olleet huolimattomia, vastuuta lievennetään kohtuusperusteella ja vahingonkorvauksen määrä jaetaan suhteessa kummankin osapuolen tuottamukseen.

Jos ajoneuvon omistaja ei ollut sen kuljettajana, hän on vastuussa kuljettajan aiheuttamista henkilövahingoista ja omaisuusvahingoista, mikäli hänellä on jälkimmäiseen yhteys jollakin siviililain 1903 §:ssä ja rikoslain 120 §:n 5 momentissa tarkoitetuista tavoista. Vastuu päättyy, jos mainittu omistaja osoittaa toimineensa kaikissa suhteissa riittävän huolellisesti estääkseen vahingot.

Jos ajoneuvon, jolle ei ollut pakollista liikennevakuutusta, omistaja ei ollut sen kuljettajana, hän on kuljettajan kanssa siviilioikeudellisessa yhteisvastuussa mainitun ajoneuvon aiheuttamista henkilö- ja omaisuusvahingoista, ellei hän osoita, että ajoneuvoa käytettiin luvatta.”

11. Moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta annetun asetuksen (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor), joka kodifioitiin 12.9.2008 annetulla kuninkaan asetuksella nro 1507/2008 (Real Decreto 1507/2008), 2 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:⁹

”Kun on kyse tässä asetuksessa tarkoitetusta ajoneuvojen liikenteeseen käyttämiseen liittyvästä vastuusta ja pakolliseen vakuutukseen perustuvasta vakuutusturvasta, liikenteeseen käyttämisellä tarkoitetaan käyttämistä, joka liittyy riskiin, joka aiheutuu edellisessä pykälässä tarkoitetusta moottoriajoneuvojen kuljettamisesta sekä autotalleissa ja pysäköintialueilla että ajoneuvon liikenteessä käyttämiseen soveltuvilla julkisilla ja yksityisillä teillä ja alueilla kaupungeissa ja niiden välillä sekä teillä ja alueilla, jotka eivät ole tällaiseen käyttöön soveltuvia mutta joita yleisesti käytetään tähän tarkoitukseen.”

8 BOE nro 267, 5.11.2004, s. 36662.

9 BOE nro 222, 13.9.2008, s. 37487.

III Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

12. Luis Salazar Rodes pysäköi iltapäivällä 19.8.2013 Industrial Software Indusoftin omistaman omakotitalon autotalliin ajoneuvon, jonka hän oli ostanut kymmenen päivää aiemmin.
13. Iltapäivällä 20.8.2013 Salazar Rodes käynnisti ajoneuvonsa moottorin, mutta ei saanut ajoneuvoa liikkeelle.
14. Muutamia tunteja myöhemmin, noin kello kolme aamuyöllä, Salazar Rodesin ajoneuvo, joka ei ollut yli 24 tuntiin ollut liikkeellä, syttyi tuleen ja aiheutti vahinkoja omakotitalolle, jossa autotalli oli. Tulipalo sai alkunsa ajoneuvon sähköjärjestelmästä.
15. Salazar Rodesin ajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun kattoi Línea Directasta otettu vakuutus.
16. Industrial Software Indusoft, jonka omakotitalo oli vakuutettu Segurcaixassa, sai 44 704,34 euron suuruisen korvauksen omaisuusvahingoista, jotka asianomaisen ajoneuvon palo aiheutti kyseiselle kiinteistölle.
17. Segurcaixa nosti 5.3.2014 Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gazteizissa (Vitoria-Gazteizin alioikeus, Espanja) Línea Directaa vastaan kanteen, jossa se vaati, että kyseinen vakuutusyhtiö velvoitettaisiin maksamaan 44 704,34 euron määrä laillisine korkoineen sillä perusteella, että vahinko oli saanut alkunsa liikennevakuutuksen kattamasta Salazar Rodesin ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä. Kyseinen tuomioistuin katsoi, että paloa ei voinut määritellä liikennevakuutuksen kattamaksi ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseksi, ja hylkäsi Segurcaixan vaatimuksen.
18. Segurcaixan valitettua kyseisestä tuomiosta Audiencia Provincial de Álavaan (Álavan alueellinen tuomioistuin, Espanja) mainittu tuomioistuin kumosi kyseisen tuomion ja hyväksyi Segurcaixan vaatimuksen omaksumalla ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen käsitteestä¹⁰ laajan tulkinnan, jonka mukaan ”omistajan tilapäisesti autotalliin pysäköimän ajoneuvon palon” voidaan katsoa aiheutuneen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, ”jos se on syttynyt ajoneuvon itseensä liittyvistä syistä eikä kukaan ulkopuolinen ole toimillaan vaikuttanut siihen”.
19. Línea Directa teki kyseisestä tuomiosta kassaatiovalituksen Tribunal Supremeon.
20. Mainittu tuomioistuin toteaa, että Espanjan säännöksissä, joilla direktiivi 2009/103 on saatettu osaksi kansallista oikeusjärjestystä, määritellään kyseisen direktiivin 3 artiklassa tarkoitetun ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun asiallinen soveltamisala ja katsotaan ajoneuvon liikenteeseen käyttämiseksi moottoriajoneuvojen kuljettamisesta aiheutuvaan riskiin liittyvä käyttäminen sekä autotalleissa ja pysäköintialueilla että ajoneuvon liikenteessä käyttämiseen soveltuvilla julkisilla ja yksityisillä teillä ja alueilla kaupungeissa ja niiden välillä sekä teillä ja alueilla, jotka eivät ole tällaiseen käyttöön soveltuvia mutta joita yleisesti käytetään tähän tarkoitukseen.
21. Tribunal Supremo lisää, että kuljettamisesta aiheutuvasta riskistä omaksumansa laajan tulkinnan mukaisesti se on katsonut, että pakollinen liikennevakuutus kattoi tapauksen, jossa ajoneuvo on pysähdyksissä tai sen moottori on sammutettuna, mikäli vahingolla on yhteys ajoneuvon liikennevälineenä käyttämiseen, sekä tapauksen, jossa ajoneuvo syttyi tuleen kesken matkan.
22. Kyseinen tuomioistuin on kuitenkin rajannut tulkinnan ulkopuolelle tapauksen, jossa oli kyse palosta pysäköidyssä ajoneuvossa, joka oli peitetty huovilla jäätymisen estämiseksi.

10 Tämän Espanjan oikeudessa säädetyn käsitteen osalta ks. tämän ratkaisuehdotuksen 11 kohta.

23. Tribunal Supremo täsmentää, että Espanjan oikeudessa ajoneuvon kuljettaja ei ole vastuussa vahingoista, jotka aiheutuvat ylivoimaisesta tapahtumasta, jollaisena ei kuitenkaan pidetä ajoneuvon viallisuutta tai jonkin sen mekanismin rikkoutumista tai toimintahäiriötä. Vahingon aiheutuminen ajoneuvon viallisuudesta ei myöskään sulje pois sitä, että vahingot korvataan pakollisesta liikennevakuutuksesta ja jälkikäteen nostetaan kanne ajoneuvon valmistajaa vastaan, jos edellytykset sen nostamiselle täyttyisivät.

24. Kyseinen tuomioistuin pohtii näin ollen, onko direktiivin 2009/103 mukaista todeta, että vahinko, joka on tapahtunut ajoneuvon moottorin ollessa sammutettuna ja ajoneuvon ollessa pysäköitynä omakotitalon autotallissa ilman yhteyttä ajoneuvon käyttöön liikenteessä ja ilman että ajoneuvosta olisi aiheutunut vaaraa tienkäyttäjille, kuuluu liikennevakuutuksen piiriin. Tällaisessa tilanteessa saattaisi pikemminkin tulla kyseeseen omistajan vastuu mahdollisesti vaaraa aiheuttavasta esineestä.

25. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tuo kuitenkin esille, että unionin lainsäädännöllä tavoiteltu ajoneuvojen aiheuttamissa onnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojaa koskeva päämäärä saattaa oikeuttaa korvaamaan pysähdyksissä olleen ajoneuvon tulipalon seuraukset, jos palo on saanut alkunsa kyseisen ajoneuvon liikkumisen kannalta välttämättömästä tai hyödyllisestä toiminnosta, koska tilanne saattaa tällöin liittyä ajoneuvon tavanomaiseen käyttötarkoitukseen liikennevälineenä.

26. Ei kuitenkaan voida sulkea pois sitä, että ellei riskin ja ajoneuvon käytön välillä ole suoraa yhteyttä kyseisen ajoneuvon aiemman käytön ja onnettomuuden välisen ajallisen läheisyyden puuttumisen tai onnettomuuden syntymistavan vuoksi, tilanne, jossa ajoneuvo on pysäköitynä, ei kuulu ajoneuvojen käytön käsitteen alaan.

27. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa tältä osin, että tulkinta, jossa jätetään huomiotta ajallinen yhteys ajoneuvon aiemman käytön ja vahingon tapahtumisen välillä, saattaisi johtaa pakollisen liikennevakuutuksen rinnastamiseen omaisuusvakuutukseen, josta katettaisiin jo pelkkään ajoneuvon hallussapitoon tai omistamiseen liittyvä vastuu.

28. Tässä tilanteessa Tribunal Supremo on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko direktiivin 2009/103 3 artiklan vastaisena pidettävä tulkintaa, jonka mukaan pysähdyksissä olleen ajoneuvon palosta aiheutuneet vahingot on korvattava pakollisesta liikennevakuutuksesta, jos palo on saanut alkunsa mekanismeista, jotka ovat välttämättömiä ajoneuvon käyttämiseksi liikennevälineenä?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko direktiivin 2009/103 3 artiklan vastaisena pidettävä tulkintaa, jonka mukaan ajoneuvon palosta aiheutuneet vahingot on korvattava pakollisesta liikennevakuutuksesta, jos palon syttymisellä ei ole mitään yhteyttä ajoneuvon aiempaan liikkumiseen eikä sen siten voida katsoa tapahtuneen ajomatkan yhteydessä?
- 3) Jos toiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko direktiivin 2009/103 3 artiklan vastaisena pidettävä tulkintaa, jonka mukaan ajoneuvon palosta aiheutuneet vahingot on korvattava pakollisesta liikennevakuutuksesta, jos ajoneuvo on ollut pysäköitynä suljetussa yksityisessä autotallissa?”

IV Asian tarkastelu

A Ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen tutkittavaksi ottaminen

29. Línea Directa väittää, että ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys on jätettävä tutkimatta, koska se on hypoteettinen. Kyseinen vakuutusyhtiö katsoo pääasiassa, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen lähtökohtana on periaate, että palo sai alkunsa ajoneuvon liikennevälineenä käyttämisen kannalta välttämättömistä mekanismeista, vaikka pääasian seikat eivät tue tätä periaatetta. Línea Directan mukaan on osoitettu ainoastaan, että palo sai alkunsa kyseisen ajoneuvon sähköjärjestelmästä.

30. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ”yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämällä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, unionin tuomioistuimen on siten lähtökohtaisesti ratkaistava ne – – Tästä seuraa, että unionin oikeutta koskevilla kysymyksillä oletetaan olevan merkitystä asian ratkaisemisen kannalta. Unionin tuomioistuin voi kieltäytyä ratkaisemasta kansallisen tuomioistuimen esittämän ennakkoratkaisukysymyksen ainoastaan silloin, kun on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden säännösten ja määräysten tulkitsemisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin – –”.¹¹

31. Näin ei ole nyt käsiteltävässä asiassa. Tribunal Supremon kuvailemat riita-asian tosiseikat, jotka saavat sen epäilemään pakollisen liikennevakuutuksen soveltamisalan laajuutta, eivät rajoitu kyseessä olevan ajoneuvon palon syytymissyhyyn. Pyydetty tulkinta ajoneuvojen käytön käsitteestä on välttämätön riita-asian ratkaisemiseksi. Unionin tuomioistuimen aiemmin antamat tuomiot huomioon ottaen sen merkityksellisyys on perusteltu.

32. Tässä tilanteessa ehdotan, että unionin tuomioistuin katsoo, että ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys voidaan ottaa tutkittavaksi.

B Asiakysymys

33. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleee ennakkoratkaisukysymyksillään, joita on syytä tarkastella yhdessä, pääasiassa, onko direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä kohtaa tulkittava siten, että ajoneuvojen käytön käsitteeseen kuuluu tilanne, jossa yksityisessä autotallissa yli 24 tunnin ajan pysäköitynä olleen ajoneuvon tulipalo, joka on saanut alkunsa ajoneuvon sähköjärjestelmästä, on aiheuttanut vahinkoa omakotitalolle, jossa kyseinen autotalli oli.

34. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korosti riita-asian omalaatuisuutta unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön nähden, sillä asiassa on kyse ajoneuvon, joka ei ollut välittömästi ennen vahinkoa ollut liikkeellä, osallisuudesta yksityisessä pysäköintitilassa sattuneeseen vahinkoon.

35. Vaikka vastaukseen näet voidaan löytää tiettyjä aineksia unionin tuomioistuimen aiemmista ratkaisuista, direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisen kohdan säännöksiä on tulkittava uudelleen sen määrittämiseksi, kuuluuko tulipalo, joka on syttynyt spontaanisti pysähdyksissä olleessa ajoneuvossa, joka ei välittömästi sitä ennen ole ollut liikkeellä, ajoneuvojen käytön käsitteen alaan.

¹¹ Ks. etenkin tuomio 10.12.2018, Wightman ym. (C-621/18, EU:C:2018:999, 26 ja 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

36. Ensinnäkin on syytä muistaa, että ajoneuvojen käytön käsite on unionin oikeuden itsenäinen käsite, jonka tulkintaa ei voida jättää kunkin jäsenvaltion arvioitavaksi, ja että sitä on tulkittava ottaen huomioon asiayhteys sekä liikennevakuutussäännöstöllä tavoiteltu päämäärä.¹²

37. Toiseksi voidaan huomauttaa, että unionin tuomioistuimen ratkaistaviksi saatettujen asioiden eri tilanteiden myötä kyseisen käsitteen tulkinta on kehittynyt.

38. Unionin tuomioistuin on näet lausunut, että ajoneuvojen käytön käsitteeseen kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö eli liikennevälineenä käyttö.¹³

39. Tämän tulkinnan perusteella on katsottu, että pakollinen liikennevakuutus kattaa tilanteet, joissa ajoneuvo on pysähdyksissä ja pysäköintialueella,¹⁴ riippumatta siitä, oliko moottori vahingon sattuessa käynnissä vai ei.¹⁵

40. Unionin tuomioistuin on niin ikään katsonut, että ajoneuvon käyttötarkoitusta liikennevälineenä vastaava käyttö ei rajoitu ajoneuvojen kuljettamiseen vaan kattaa myös siihen liittyvät teot, kuten sen, että pysäköidystä autosta nousevat matkustajat käyttävät auton ovia.¹⁶

41. Ajoneuvojen käytön käsite kattaa myös kaikki tilanteet, joissa ajoneuvoa on käytetty paitsi yleisellä tiellä myös yleisellä tai yksityisellä alueella,¹⁷ koska kyseisen käsitteen ulottuvuus ei riipu sen alueen tai maaston ominaisuuksista, jolla ajoneuvoa käytetään.¹⁸

42. Unionin tuomioistuimen nykyisen oikeuskäytännön mukaan on siis kiistatonta, että kyseinen käsite kattaa tilanteet, joissa vahinkoja on aiheutunut ajoneuvon ollessa pysäköitynä yksityisellä pysäköintipaikalla.

43. On kuitenkin huomautettava, että unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetuille eri asioille on yhteistä se, että osallisena oli ajoneuvo, jota käytettiin tai oli juuri käytetty.

44. Ainoa hankalasti ratkaistava kysymys onkin, voiko se, että ajoneuvon käyttö ei ole ajallisesti ollut riittävän lähellä vahingon tapahtumisaikaa, muodostaa perusteen sulkea pois unionin lainsäädännössä annettu, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvää vastuuta koskeva suoja, ja toissijaisesti, mikäli tähän vastataan kieltävästi, onko edellytettävä teknistä syy-yhteyttä.

45. Minusta vaikuttaa siltä, että tähän pääkysymykseen on vastattava kieltävästi, mihin on kolme syytä. Ensinnäkin on huomattava, että unionin lainsäätäjät ei ole ajoneuvojen aiheuttamissa onnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojan täytäntöönpanon osalta säätänyt aikarajoista onnettomuuden tapahtumiselle.

12 Ks. tuomio 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

13 Ks. tuomio 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, 44 kohta). Kyseisessä kohdassa tarkoitettu direktiivin 72/166 3 artiklan 1 kohdan ensimmäinen virke vastaa direktiivin 2009/103 liitteessä II olevan vastaavuustaulukon mukaan jälkimmäisen direktiivin 3 artiklan ensimmäistä alakohtaa, jota nyt käsiteltävässä asiassa sovelletaan (ks. tämän ratkaisuehdotuksen 9 kohta). Ks. myös Euroopan komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2009/103 muuttamisesta [COM(2018) 336 final], erityisesti sen 1 artikla, joka koskee direktiivin 2009/103 1 artiklaan lisättävää 1 a kohtaa, johon sisältyisi ajoneuvon käytön määrittelmä, unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön huomioon ottamiseksi oikeusvarmuuden vuoksi.

14 Ks. tuomio 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, 37, 38 ja 40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

15 Ks. tuomio 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

16 Ks. tuomio 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, 36 ja 45 kohta).

17 Ks. tosiseikat tuomiossa 4.9.2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, 19 ja 59 kohta; kyseessä oli ajaminen maatilan piha-alueella) ja tuomiossa 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 7 ja 9 kohta; onnettomuus tapahtui maatalon viiniviljelmällä).

18 Ks. tuomio 20.12.2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

46. Toiseksi unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön kehitys osoittaa, että pyrkimyksenä on toteuttaa tätä unionin lainsäätäjän jatkuvasti tavoittelemaa ja vahvistamaa suojaamisen päämäärää¹⁹ siltä osin kuin ajoneuvoa – jonka määritelmästä unionin tuomioistuin on äskettäin muistuttanut²⁰ – käytetään tai aiotaan käyttää käyttötarkoituksensa mukaisesti liikennevälineenä.

47. Kolmanneksi minusta näyttää siltä, että ajoneuvon edeltävän käytön keston tutkiminen tapauskohtaisesti synnyttäisi oikeudellista epävarmuutta, joka olisi vastoin edellä mainittua päämäärää.

48. Päätelen tästä, että ajoneuvojen käytön käsitteen ulkopuolelle jäävät vain tilanteet, joissa vahinko tapahtuu, kun ajoneuvoa käytetään tai on käytetty muussa tarkoituksessa kuin liikennevälineenä, esimerkiksi työkoneena,²¹ aseena tai asuinpaikkana.

49. Vaikka unionin tuomioistuin onkin oikeuskäytännössään johdonmukaisesti katsonut, että sillä, ettei vahinko ole tapahtunut välittömästi auton liikennevälineenä käytön jälkeen, ei ole merkitystä, koska pysäköinnin katsotaan jo itsessään kuuluvan ajoneuvojen käytön käsitteeseen, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäiseen kysymykseen vastaamiseksi on vielä määritettävä, onko vahingon alkuperää eli mekanismeja, jotka ovat välttämättömiä ajoneuvon käyttämiseksi liikennevälineenä, rajattava.

50. Yhtäältä on todettava, että unionin lainsäätäjä ei ole asettanut tällaisia ehtoja. Kun toisaalta otetaan huomioon pääasian erityiset tosiseikat eli ajoneuvon spontaanisti aiheuttama tulipalo, mielestäni on riittävää, että ajoneuvon hyväksytään olleen osallisena samalla tavoin kuin jos se olisi sattumalta räjähtänyt tai jos vahinko olisi aiheutunut ajoneuvon vuodosta peräisin olevasta aineesta tai nesteestä.²²

51. Koska tällainen riski kuuluu olennaisesti ajoneuvon käyttöön liikennevälineenä, ei ole tarpeen etsiä mitään tekoa tai vahingon tarkkaa alkusyytä tietyistä ajoneuvon liikennevälineenä käyttämisen kannalta hyödyllisestä mekanismista tai osasta.

52. Tällainen tulkinta²³ noudattaa unionin lainsäätäjän tavoittelemaa päämäärää sen takaamisesta, että ajoneuvoilla aiheutetuista liikennevahingoista kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut,²⁴ minkä vuoksi unionin lainsäätäjä ei myöskään ole rajoittanut liikennevakuutuksen antamaa suojaa esimerkiksi siinä tapauksessa, että ajoneuvo ei ole sen kuntoa ja turvallisuutta koskevien lakisäätöjen teknisten vaatimusten mukainen, kuten direktiivin 2009/103 13 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdasta ilmenee.

53. Näissä olosuhteissa minusta vaikuttaa siltä, että käyttötarkoituksensa mukaisesti liikennevälineenä käytetyn ajoneuvon osallisuus voi perustua pelkkään toteamukseen siitä, että se on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen millä tahansa tavalla.

19 Ks. tuomio 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

20 Ks. tuomio 4.9.2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, 39 ja 42 kohta).

21 Ks. tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, 40 ja 42 kohta).

22 Ks. esimerkkinä vireillä oleva asia Bueno Ruiz (C-431/18), jossa on kyse vahingosta, joka kuljettajalle aiheutui hänen ajoneuvonsa viereen pysäköidystä ajoneuvosta peräisin olevasta öljyvuoodosta, joka aiheutti hänen kaatumisensa.

23 Vastaavasti Euroopan komission kirjalliset huomautukset ja Espanjan lainsäädäntö (ks. tämän ratkaisuehdotuksen 23 kohta).

24 Ks. tuomio 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Ks. myös direktiivin 2009/103 johdanto-osan 20 perustelukappale sekä tämän ratkaisuehdotuksen alaviitteessä 13 mainitun komission ehdotuksen perustelut, joiden tarkoituksena on myös lisätä liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojelua sellaisissa tapauksissa, joissa vakuutusenantaja on maksukyvytön, sekä parantaa vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten tunnustamista erityisesti rajat ylittävissä yhteyksissä. Kyseisessä ehdotuksessa käsitellään lisäksi vakuutustarkastuksia, joilla ehkäistään vakuuttamattomilla ajoneuvoilla ajamista, sekä vakuutusturvan vähimmäismäärien yhdenmukaistamista (s. 2).

54. Näin ollen direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä kohtaa voidaan nähdäkseni tulkita siten, että tilanne, jossa käyttötarkoituksensa mukaisesti liikennevälineenä käytetty auto on osallisena tulipaloon, joka on tapahtunut pysäköintiin tarkoitettu paikka, riippumatta siitä, onko kyseessä yksityinen autotalli tai onko ajoneuvo sitä ennen ollut pitkän aikaa pysäköitynä, kuuluu ajoneuvojen käytön käsitteen alaan.

V Ratkaisuehdotus

55. Kaiken edellä esitetyn huomioon ottaen ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Tribunal Supremon esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 3 artiklan ensimmäistä kohtaa on tulkittava siten, että tilanne, jossa käyttötarkoituksensa mukaisesti liikennevälineenä käytetty ajoneuvo on osallisena tulipaloon, joka on tapahtunut pysäköintiin tarkoitettu paikka, riippumatta siitä, onko kyseessä yksityinen autotalli tai onko ajoneuvo sitä ennen ollut pitkän aikaa pysäköitynä, kuuluu mainitussa säännöksessä tarkoitettujen ajoneuvojen käytön käsitteen alaan.