

Asia C-923/19

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

17.12.2019

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Tribunal Supremo (Espanja)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

28.11.2019

Vastaaaja ja kassaatiovalituksen tekijä:

Van Ameyde España, S. A.

Kantaja ja kassaatiovalituksen vastapuoli:

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

[--]

TRIBUNAL SUPREMO (YLIN TUOMIOISTUIN)

Siviiliasioiden jaosto

Täysistunto

[--]

[alkup. s. 2]TOSISEIKAT

I. – Oikeusriita, jossa ennakkoratkaisua on pyydetty

1. – Asiassa on kyse 3.4.2014 tapahtuneesta liikenneonnettomuudesta, jossa vetoautosta (rekka veturi) ja puoliperävaunusta muodostuva ajoneuvoyhdistelmä suistui ajoradalta ja kääntyi sen jälkeen katolleen. Onnettomuus johtui rekkaveturin kuljettajan huolimattomuudesta.

2.– Onnettomuushetkellä puoliperävaunu oli Caixarenting, S. A. U:n omaisuutta ja vuokrattuna leasingvuokrasopimuksella Primafrío, S. L. -nimiselle yritykselle (jäljempänä Primafrío), joka oli vakuuttanut mainitun ajoneuvon omien

vahinkojen varalta Ges, Seguros y Reaseguros, S. A -nimisen vakuutusyhtiön (jäljempänä GES) kanssa tekemällään vakuutussopimuksella. Puoliperävaunun pakollinen liikennevakuutus kolmansille aiheutuvien vahinkojen varalta oli otettu Seguros Bilbao -nimiseltä yhtiöltä (joka ei ole osallisena asiassa).

Vetoauto oli Doctrans Transportes Rodoviaríos de Mercadería LDA -nimisen (jäljempänä Doctrans) portugalilaisen yrityksen omaisuutta, ja sen pakollinen liikennevakuutus oli otettu portugalilaiselta yritykseltä Acoreanalta, joka toimii Espanjassa Van Ameyde España, S. A:n (Van Ameyde & Aficresa, S. A. valtakirjan mukaan; jäljempänä Van Ameyde) edustamana.

Sekä Primafrío, joka oli antanut vuokralle puoliperävaunun, että rekkaveturin portugalilainen omistaja Doctrans olivat kumpikin osakkuusyhtiöitä, joissa oli yksi osakas (jonka omistuksessa oli 100 prosenttia niiden pääomasta), Krone-Mur Servifrío, S. L.

3.– GES maksoi Primafríolle 34 977,33 euroa korvauksena puoliperävaunulle aiheutuneista vahingoista (aiheutuneiden vahinkojen arvo vähennettynä omavastuuosuudella).

4.– Puoliperävaunun vakuuttanut yhtiö (GES) nosti 13.3.2015 vetoauton vakuuttanutta yhtiötä (Van Ameyde) vastaan kanteen, johon nyt käsiteltävä oikeusriita perustuu ja jossa se vaati, että Van Ameyde veloitetaan hyvittämään GESille 34 977,33 euron summa lakisääteisine korkoineen. GES esitti pääasiallisesti, että tosiseikkojen tapahtumahetkellä voimassa olleen lainsäädännön mukaan vetoauto ja puoliperävaunu olivat erillisiä ajoneuvoja, joilla oli eri omistajat ja kullakin erikseen oma pakollinen liikennevakuutus [alkup. s. 3], minkä vuoksi puoliperävaunua ei voitu pitää rekkaveturin kuormana tai muuna sillä kuljetettuna esineenä.

5.– Van Ameyde vastusti vaatimusta. Se väitti, että kanne piti hylätä, koska asiassa oli sovellettava 29.10.2004 annetulla kuninkaan asetuksella 8/2004 hyväksytyn, moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttöön liittyvää vahingonkorvausvastuuta ja liikennevakuutusta koskevien säännösten kodifioinnista annetun lain (texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004; jäljempänä liikennevakuutuslaki) 5 §:n 2 momenttia, koska tämän säännöksen toisen luetelmakohdan mukaan vetoauton pakollinen liikennevakuutus ei kattanut sillä kuljetettaville esineille aiheutuneita vahinkoja ja koska tässä tapauksessa oli katsottava, että puoliperävaunu oli vetoautolla kuljetettu esine tai kuorma.

6. – Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (La Palma del Condadon alioikeus nro 1) hylkäsi kanteen 14.7.2016 antamallaan tuomiolla. Se katsoi, että tässä tapauksessa oli sovellettava niitä poikkeuksia pakollisen moottoriajoneuvovakuutuksen vakuutusturvasta, joista säädetään liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momentin toisessa luetelmakohdassa, koska

mainitussa säännöksessä on kyse vetoautolla kuljetetuille esineille aiheutuvista vahingoista ja koska puoliperävaunua oli pidettävä ”kuormana tai kuljetettavana esineenä”.

7.– GES valitti tuomiosta ja vaati kanteessaan esittämänsä vaatimuksen hyväksymistä väittäen, ettei puoliperävaunua voitu lain mukaan rinnastaa kuljetettaviin esineisiin. Se korosti sitä, että vakuutusturvasta poikkeaminen koski – kuten muutkin poikkeustilanteet, joita on tulkittava suppeasti – vain niille esineille, joita kuljetettiin [vakuutetussa ajoneuvossa] [(kuljetuspaikka)], eikä vakuutetulla ajoneuvolla kuljetetuille [(kuljetusväline)] esineille aiheutuneita vahinkoja, niin kuin tässä tapauksessa, jossa puoliperävaunu oli vetoautosta erillinen itsenäinen ajoneuvo, jolla oli oma pakollinen vakuutus ja jota oli tämän vuoksi pidettävä kolmantena sen pakollisen vakuutuksen osalta, joka kattoi vetoauton vahingonkorvausvastuun. Vastapuoli vastusti valitusta painottaen sitä, että puoliperävaunu oli vetoauton kuorma, koska kyse oli ajoneuvosta, joka kytetään vetoautoon, jolle siirtyy olennainen osa sen massasta.

8.– Audiencia Provincial de Huelvan (Huelvan ylioikeus) toinen jaosto antoi 22.12.2016 tuomion, jolla vaatimus hyväksyttiin kokonaisuudessaan. Se katsoi tuomiossaan, että puoliperävaunua ei ole pidettävä [alkup. s. 4] vetoauton kuormana ensinnäkään siksi, että liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momentissa mainitaan vahingot, jotka ovat aiheutuneet ”[vakuutetussa ajoneuvossa] kuljetetuille esineille” [(kuljetuspaikka)] eikä esineille, joita on kuljetettu ”vakuutetulla ajoneuvolla” [(kuljetusväline)], ja toiseksi siksi, ettei väitetä siitä, että puoliperävaunu vaikuttaa ajoneuvon ajamiseen hankaloittaen ajoneuvon käsittelyä niin, että vetoauton kuljettaja voi helpommin menettää ajoneuvon hallinnan, ja myötävaikuttaa näin onnettomuuden syyhyn, voida hyväksyä, sillä myös henkilöiden kuljettamiseen tarkoitettussa ajoneuvossa henkilöt ovat ”kuormaa” ja saattavat vaikuttaa kuljettamiseen ilman, että matkustajat kuitenkaan tästä syystä olisivat vastuussa vahinkotilanteesta.

II.– Kassaatiovalitus ja ennakkoratkaisukysymys

1.– Van Ameyde on tehnyt kassaatiovalituksen Audiencia Provincialin tuomiosta liikennevakuutuslain vedoten 5 §:n 2 momentin rikkomiseen ja vaatinut esitetyn vaatimuksen hylkäämistä siksi, että puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot oli suljettu vetoauton pakollisen liikennevakuutuksen vakuutusturvan ulkopuolelle. Kassaatiovalitus on otettu tutkittavaksi.

2.– Asiassa katsottiin ratkaisun antamiseksi pidettyjen neuvottelujen jälkeen, että siinä oli syytä pyytää ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta, ja asianosaisia kuultiin ennakkoratkaisupyynnön esittämisen aiheellisuudesta. Kumpikin osapuoli on ilmoittanut puoltavansa ennakkoratkaisun pyytämistä ja Van Ameyde on pyytänyt erikseen, että kysymyksessä mainittaisiin nimenomaisesti, että puoliperävaunu muodosti vetoauton kanssa yhden toiminnallisen yksikön ja että vastuu onnettomuudesta oli luettavissa vetoauton kuljettajan syyksi.

III.– Asianosaisten yksilöinti

1.– [– –] [asianosaisten kuvaus, ks. alun tunnistetiedot] [**alkup. s. 5**]

OIKEUDELLISET PERUSTEET

I. – Unionin oikeus:

1.– Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 1 artiklassa on seuraavat määritelmät:

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

2) ’vahingon kärsineellä’ [tarkoitetaan] henkilöä, jolla on oikeus saada korvausta ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista tai vammoista.”

Direktiivin 3 artiklassa (Liikennevakuutuksen ottamista koskeva velvoite) 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.

--

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

2.– Unionin tuomioistuin on näiden säännösten perusteella todennut, että mille tahansa Euroopan unionissa rekisteröidylle ajoneuvolle, jota on lupa käyttää liikenteeseen ja joka tästä syystä on liikennekelppoinen, on otettava liikennevakuutus (tuomio 4.9.2018, asia C-80/17).

3.– Vaikka vetoauto ja puoliperävaunu ovat erillisiä ajoneuvoja ja sellaisina niille on kummallekin erikseen otettava pakollinen liikennevakuutus, direktiivissä ei ole nimenomaista säännötä siitä, millä tavoin on määritettävä asianosaisten ja kolmansien vastuu, kun kyse on onnettomuudesta, johon tällainen ajoneuvoyhdistelmä on joutunut.

II.– Kansallinen oikeus [**alkup. s. 6**]

1. Liikennevakuutuslain¹ 1 §:n (Korvausvastuu) 1 momentissa säädetään seuraavaa:

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

--

Ajoneuvon omistaja, joka ei ollut sen kuljettajana, 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.”

Liikennevakuutuslain 2 §:n (Vakuuttamisvelvollisuus) 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Moottoriajoneuvon omistajan, jonka pysyvä kotipaikka on Espanjassa, on otettava ja pidettävä voimassa jokaiselle hänen nimissään olevalle ajoneuvolle vakuutus, joka kattaa pakollista liikennevakuutusta varten vahvistettuihin rajoihin saakka 1 §:ssä tarkoitetun korvausvastuun --.”

2. Moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttöön liittyvän vahingonkorvausvastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta annetun asetuksen (Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor), joka hyväksyttiin 12.9.2008 annetulla kuninkaan asetuksella nro 1507/2008² (Real Decreto 1507/2008), 1 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Moottoriajoneuvoksi katsotaan, kun kyse on moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttöön liittyvästä vahingonkorvausvastuusta ja vakuuttamisvelvollisuudesta, kaikki mekaanisella työntövoimalla kulkevat ajoneuvot, jotka on tarkoitettu kulkemaan maata pitkin, mukaan luettuina mopot, erikoisajoneuvot, perävaunut ja puoliperävaunut -- ”

Ajoneuvoja koskevista yleisistä säännöksistä annetun asetuksen, joka on hyväksytty 23.12.1998 annetulla kuninkaan asetuksella 2822/1998 (Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre)³, liitteessä II on vastaavalla tavalla luettelo ajoneuvoluokista ja -

¹ Moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttöön liittyvää vahingonkorvausvastuuta ja liikennevakuutusta koskevien säännösten kodifioinnista annetun lain, joka on hyväksytty 29.10.2004 annetulla kuninkaan asetuksella 8/2004 (texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, BOE, 5.11.2004).

² BOE, 13.9.2008.

³ BOE, 26.1.1999.

ryhmistä, ja sen 5 §:ssä mainitaan vetoauto ja puoliperävaunu erillisinä ajoneuvoina, vaikka nämä voidaan kytkeä toisiinsa yhdeksi ajoneuvoyhdistelmäksi.

3.– Tribunal Supremon oikeuskäytännön mukaan ajoneuvoyhdistelmän eri osiin kohdistuva korvausvastuu suhteessa vahinkoa kärsineisiin kolmansiin on jakamatonta vastuuta, ja edellä mainitun pakollista liikennevakuutusta koskevan asetuksen 19 §:n (Vahinko- ja vastuusuuksien määrittäminen) 2 momentissa säädetään siitä, millä tavoin vastuu on näiden kesken jaettava: **[alkup. s. 7]**

“Jos onnettomuuteen osallisina olevat kaksi ajoneuvoa ovat vetoauto ja siihen kytketty perävaunu tai puoliperävaunu, eikä niiden osuutta onnettomuuden syyhyn voida määrittää, kukin vakuutuksenantaja vastaa syntyneistä velvoitteista sen mukaan, mitä vakuutuksenantajien välisissä sopimuksissa on sovittu, ja ellei tällaisia sopimuksia ole tehty, sen suhteellisen osuuden mukaan, joka vastaa kustakin vakuutus sopimuksessa ilmoitetusta ajoneuvosta vuosittain maksettavien vakuutusmaksujen määrää.”

Tämä sääntö ei kuitenkaan ratkaise sitä, millä tavoin vastuu on jaettava ajoneuvoyhdistelmän muodostavien eri ajoneuvojen vakuuttajien kesken silloin kun, kuten nyt käsiteltävässä tapauksessa, toiselle näistä ajoneuvoista (puoliperävaunu) aiheutuneet vahingot on katsottava yksinomaan toisen ajoneuvon syyksi, kuten nyt, kun ne ovat aiheutuneet vetoauton kuljettajan huolimattomuudesta. Toisin sanoen, ongelmaa ei ratkaise vastaus kysymykseen siitä, onko puoliperävaunulle aiheutuneet esinevahingot korvattava vetoauton pakollisesta vakuutuksesta vai ei.

4.– Liikennevakuutuslain 5 §:n (Asiallinen soveltamisala ja poikkeukset vakuutusturvasta) 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Pakollisen vakuutuksen vakuutusturva ei myöskään kata esinevahinkoja, jotka vakuutettu ajoneuvo on aiheuttanut siinä kuljetetuille esineille eikä esineille, joiden omistaja on esineiden vastaanottaja, vakuutuksenottaja, omistaja tai kuljettaja tai näiden puoliso tai perheenjäsen tai näiden puolison perheenjäsen aina kolmanteen polveen.”

III.– *Kysymykset, joiden vuoksi ennakkoratkaisukysymyksen esittämistä on pidettävä perusteltuna*

1.– Kassaatiovalituksen kohteena olevassa tuomiossa liikennevakuutuslain 5 §:ää on tulkittu siten, ettei puoliperävaunua katsota vetoauton kuljettamaksi esineeksi tai kuormaksi, minkä vuoksi siinä katsotaan, ettei poikkeusta vakuutusturvasta ole sovellettava ja että vetoauton pakollisen vakuutuksen vakuutusturva kattoi puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot. Vastaaja ja kassaatiovalituksen tekijä väittää, että puoliperävaunu on katsottava ”kuormaksi” ja että sille aiheutuneisiin vahinkoihin on sovellettava poikkeusta pakollisen vakuutuksen vakuutusturvasta, etenkin kun otetaan huomioon, että onnettomuus tapahtui tilanteessa, jossa ajoneuvot muodostivat yhden toiminnallisen yksikön.

2.– Espanjassa siviili- ja kauppaoikeudellisia asioita käsittelevissä valitusasteissa, Audiencia Provincial -ylioikeuksissa annetuissa tuomioissa on myös omaksuttu nämä kaksi toisilleen vastakkaista tulkintaa liikennevakuutuslain 5 §:stä.

Käsiteltävän tapauksen kaltaisissa tilanteissa ne ovat katsoneet esimerkiksi, että puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot jäävät rekkaveturin tai vetoauton pakollisen liikennevakuutuksen vakuutusturvan ulkopuolelle [**alkup. s. 8**] [– –][lainaukset kahdesta eri Audiencia Provincialen tuomiosta]. Joissakin näistä tuomioista viitataan ratkaisun tueksi ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen (Tribunal Supremo siviiliasiajnasto) 1.4.1996 antamaan tuomioon [– –], jossa katsottiin, että puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot eivät kuuluneet vakuutusturvan piiriin rekkaveturin tai vetoauton vapaaehtoisessa vahinkovakuutussopimuksessa olleen sellaisen ehdon nojalla, joka oli laadittu melko lailla samalla tavoin kuin liikennevakuutuslain 5 §.

Ne ovat katsoneet myös päinvastoin, että puoliperävaunulle aiheutuneita vahinkoja ei ole suljettu rekkaveturin tai vetoauton pakollisen liikennevakuutuksen vakuutusturvan ulkopuolelle. [– –][lainaukset kahdesta eri Audiencia Provincialen tuomioista]

3.– [– –] [Tribunal Supremo oikeuskäytäntöä ja kassaatiovalitusta koskevia kansallisia säännöksiä]

4.– SEUT 267 artiklaa koskevan unionin tuomioistuimen tulkintakäytännön mukaan silloin, kun kansallinen tuomioistuin joutuisi soveltamaan tapaukseen kansallista säännöstä, jonka se katsoo olevan ristiriidassa unionin oikeusjärjestyksen kanssa, se on velvollinen pyytämään ennakkoratkaisua, mikäli se ei kykene itse ratkaisemaan ristiriitaa tai sen ratkaisuun ei voida hakea muutosta tavanomaisin muutoksenhakukeinoin (tuomio 9.9.2015, C-160/14).

5.– Jaosto pohtii sitä, heikentääkö tai rajoittaako liikennevakuutuslain 5 §:stä omaksuttu tulkinta, jonka mukaan rekkaveturin tai vetoauton pakollisen liikennevakuutuksen vakuutusturvan ulkopuolelle jätetään puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot [**alkup. s. 9**] pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa tapauksissa katsomalla, että puoliperävaunu on rinnastettavissa kuormaan tai kuljetettuihin esineisiin tai että vetoauto ja puoliperävaunu muodostavat yhden ajoneuvon, jonka kummankin erillinen pakollinen liikennevakuutus korvaa vain kolmansille (muille kuin omistajille) jommankumman ajoneuvon aiheuttamat esinevahingot, sitä ajoneuvojen pakollisen liikennevakuutuksen vakuutusturvaa esinevahingoista, josta on säädetty direktiivin 2009/103/EY 3 artiklan viimeisessä kohdassa, tarkasteltuna yhdessä tämän direktiivin 1 artiklan kanssa.

PÄÄTÖSOSA

TRIBUNAL SUPREMO (ensimmäinen siviiliasiajnasto) toteaa seuraavaa: Edellä esitetyn perusteella Espanjan kuningaskunnan ylin tuomioistuin (ensimmäisen siviiliasiajnaston täysistunto) katsoo, että Euroopan unionin tuomioistuimelta on pyydettävä ennakkoratkaisua seuraavaan kysymykseen:

Estävätkö moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 3 artiklan viimeinen kohta ja velvollisuus valvoa tämän korvausvastuun vakuuttamista, yhdessä direktiivin 1 artiklan kanssa, kansallisen lainsäädännön (liikennevakuutuslain 5 §:n 2 momentti) tulkinnan, jonka mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa tapauksissa puoliperävaunulle aiheutuneet vahingot jäävät vetoauton tai rekkaveturin pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle, koska puoliperävaunu rinnastetaan vetoauton tai rekkaveturin kuljettamiin esineisiin tai lisäksi koska puoliperävaunu katsotaan vetoauton tai rekkaveturin kanssa yhdeksi ajoneuvoksi esinevahinkojen osalta?

[– –][alkup. s. 10] [– –][kansalliseen prosessioikeuteen liittyviä seikkoja ja allekirjoitukset]