YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

19 päivänä huhtikuuta 2007 *

Asiassa C-356/05,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka High Court (Irlanti) on esittänyt 30.7.2004 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 23.9.2005, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Elaine Farrell

vastaan

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

Ireland,

Attorney General ja

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja P. Jann sekä tuomarit E. Juhász (esittelevä tuomari), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann ja E. Levits,

julkisasiamies: C. Stix-Hackl,
kirjaaja: hallintovirkamies J. Swedenborg,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.9.2006 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Elaine Farrell, edustajinaan E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, ja barrister C. Murphy, solicitor M. O'Shean valtuuttamina,

– Minister for the Environment, asiamiehenään D. O'Hagan,

– Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), edustajanaan E. Gleeson, SC, solicitor P. Boydin valtuuttamana,

– Irlanti, asiamiehinään K. McMeel, D. Maloney ja E. Fitzsimons,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään N. Yerrell,

kuultuaan julkisasiamiehen 5.10.2006 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33; jäljempänä kolmas direktiivi) 1 artiklan tulkintaa.

2 Pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajana on Elaine Farrell ja vastaajina ovat Alan Whitty ja Minister for Environment, Irlanti ja Attorney General (jäljempänä Irlanti) sekä Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (jäljempänä MIBI).

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsää-

dännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY (EYVL L 103, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna kolmannella direktiivillä (jäljempänä ensimmäinen direktiivi), 1 artiklan mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan "moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu kulkemaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, sekä kytkettyä tai irrallista perävaunua".

4 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on toteutettava – – 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."

5 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun neuvoston direktiivin 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s. 17), sellaisena kuin se on muutettuna kolmannella direktiivillä (jäljempänä toinen direktiivi), 1 artiklan 4 kohdan ensimmäisessä ja kolmannessa alakohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on perustettava tai valtuutettava toimielin suorittamaan korvauksia ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka [omaisuus- tai] henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jolle ei ole

otettu 1 kohdassa tarkoitettua liikennevakuutusta. Tällä säännöksellä ei rajoiteta jäsenvaltioiden oikeutta pitää kyseisen elimen suorittamaa korvausta ensisijaisena tai toissijaisena eikä oikeutta järjestää korvausvaatimusten sovittelua kyseisen toimielimen ja vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön tai henkilöiden ja muiden vakuutuksenantajien tai sosiaaliturvalaitosten välillä, joilta vaaditaan korvauksia vahingonkärsineelle samasta vahingosta. Jäsenvaltiot eivät kuitenkaan saa sallia laitoksen asettavan korvauksen maksamisen ehdoksi, että vahingonkärsinyt jollakin tavoin osoittaa korvausvastuussa olevan henkilön olevan maksukyvytön tai kieltäytyvän maksamasta.

– –

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin vapauttaa elimen maksamasta korvausta sellaisten henkilöiden vahingoista, jotka ovat vapaaehtoisesti nousseet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos elin voi osoittaa näiden tienneen ajoneuvon olevan vakuuttamaton."

6 Toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että mitään [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn vakuutus-

kirjan sisältämää lakisääteistä määräystä tai sopimuslauseketta, jolla evätään korvaus tapauksissa, joissa ajoneuvoja käyttävät 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 [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti vahinkoa kärsineiden kolmansien korvausvaatimuksiin.

Edellä ensimmäisessä luetelmakohdassa 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."

7 Kolmannen direktiivin toisessa, kolmannessa, neljännessä ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"[Ensimmäisen direktiivin] 3 artiklassa vaaditaan kaikkia jäsenvaltioita toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet huolehtiakseen, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta, joiden pysyvä kotipaikka on niiden alueella, on otettu liikennevakuutus; [korvattavat vahingot] sekä vakuutusturvan ehdot olisi määrättävä näiden toimenpiteiden perusteella,

[toinen direktiivi] on vähentänyt tuntuvasti jäsenvaltioiden liikennevakuutusten tason ja sisällön välisiä eroja; tällainen vakuutusturva on kuitenkin edelleen huomattavan erilainen eri maissa,

moottoriajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista vahinkoa kärsineille olisi taattava yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, missä yhteisön alueella vahingot tapahtuvat,

tietyissä jäsenvaltioissa erityisesti moottoriajoneuvojen matkustajien pakollinen vakuutusturva on puutteellinen; tämän erityisen vahinkoalttiin mahdollisten vahingonkärsineiden ryhmän suojelemiseksi puutteet olisi korjattava."

8 Kolmannen direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"[Ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta [toisen direktiivin] 2 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamista.

Tässä direktiivissä 'ajoneuvolla' tarkoitetaan samaa kuin [ensimmäisen direktiivin] 1 artiklassa."

9 Kolmannen direktiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaan Irlannille on osoitettu määräaika 31.12.1998 asti tämän direktiivin 1 artiklan noudattamiseksi moottoripyörän takaistuimella matkustavien osalta, sekä 31.12.1995 asti noudattaakseen 1 artiklaa muiden ajoneuvojen osalta.

Kansallinen lainsäädäntö

10 Ennakkoratkaisupyynnössä todetaan, että asiassa merkityksellinen sääntely muodostuu ennen kaikkea vuoden 1961 tieliikennelain (Road Traffic Act 1961) 5 §:n, 56 §:n ja 65 §:n 1 momentin a kohdan säännöksistä, sellaisena kuin tämä laki oli voimassa tosiseikkojen tapahtumahetkellä (jäljempänä vuoden 1961 tieliikennelaki) sekä vuonna 1962 tehdyn, pakollista liikennevakuutusta koskevan ministeriön asetuksen (Road Traffic (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1962), sellaisena kuin se on muutettuna, 6 §:n säännöksistä.

11 Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin toteaa lisäksi, että näiden säännösten mukaan ajoneuvoa käyttävän henkilön on pitänyt tehdä vakuutussopimus kaikille ajoneuvossa matkustaville henkilöille – poikkeustapauksiin kuuluvia henkilöitä lukuun ottamatta – aiheutuvien henkilövahinkojen korvaamiseksi. Poikkeustapauksiin kuuluvat henkilöt ovat niitä, jotka esittävät korvausvaatimuksen sellaisessa ajoneuvossa kärsitystä vahingosta, joka ei kuulu ministeriön päätöksessä tarkoitettuihin ajoneuvotyyppeihin. Toimivaltaisen ministeriön osoittamien ajoneuvotyyppien osalta on olemassa velvollisuus tehdä pakollista liikennevakuutusta koskeva sopimus niiden vahinkojen varalta, joita aiheutuu näissä ajoneuvoissa matkustaville henkilöille. Ministeriöllä ei kuitenkaan ole toimivaltaa ulottaa

vakuuttamisvelvollisuutta vahinkoihin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvon sellaisessa osassa matkustaneille henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.

Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

12 Elaine Farrell joutui liikenneonnettomuuden uhriksi 26.1.1996. Hän oli sellaisen pakettiauton kyydissä, jota ei ollut tarkoitettu ja jota ei ollut varustettu auton takaosassa tapahtuvaan matkustajien kuljettamiseen. Pakettiautoa kuljetti sen omistaja Alan Whitty. Hän menetti ajoneuvon hallinnan ja törmäsi pakettiautollaan seinään. Ajoneuvossa ei ollut takapenkkiä, vaan Farrell istui auton lattialla onnettomuuden sattuessa.

13 Sen jälkeen kun oli käynyt ilmi, ettei Whittyllä ollut vakuutusta, Farrell vaati korvausta MIBI:ltä vuonna 1988 tämän elimen ja ympäristöministerin välillä tehdyn sopimuksen nojalla (jäljempänä sopimus). Tässä sopimuksessa MIBI sitoutui korvaamaan sellaisten liikenneonnettomuuksien uhrien vahingot, joissa mukana olleilla kuljettajilla ei ollut vuoden 1961 tieliikennelaissa edellytettyä pakollista liikennevakuutusta.

14 MIBI kieltäytyi kuitenkin korvaamasta Farrellille aiheutuneita vahinkoja vedoten siihen, että hän oli matkustanut ajoneuvon sellaisessa osassa, jota ei ollut tarkoitettu

eikä varustettu istuimin matkustajien kuljettamiseen. MIBI katsoi, että kantajalle aiheutuneiden henkilövahinkojen korvaaminen ei kuulunut vuoden 1961 tieliikennelaissa tarkoitetun pakollisen korvausvelvollisuuden alaan. Tämän vuoksi ei sopimusta tarvinnut soveltaa eikä MIBI:llä ollut velvollisuutta korvata kantajalle aiheutuneita vahinkoja eikä noudattaa tuomiota, jolla Whitty oli todettu syylliseksi onnettomuuteen.

15 Syyskuussa 1997 Farrell nosti kanteen pääasian vastaajia vastaan. Tämän kanteen johdosta Whitty todettiin heinäkuussa 2001 annetulla tuomiolla syylliseksi onnettomuuteen. Aiheutuneiden vahinkojen arviointi lykättiin tehtäväksi pääasiaratkaisun yhteydessä. Farrell oli kanteellaan vaatinut vahvistustuomiota, jossa todettaisiin, että onnettomuuden tapahtumahetkellä voimassa olevilla yhteisön säännösten täytäntöönpanoa koskevilla kansallisilla säännöksillä ei ollut toteutettu oikein niitä ensimmäisen ja kolmannen direktiivin säännöksiä, jotka ovat merkityksellisiä esillä olevassa asiassa, etenkään kolmannen direktiivin 1 artiklan osalta. MIBI ja Irlanti kiistivät sen, ettei kyseistä artiklaa olisi pantu asianmukaisesti täytäntöön. Irlanti esitti, että kolmannessa direktiivissä annetaan mahdollisuus olla ulottamatta pakollista vahingonkorvausvakuutusta henkilöihin, jotka ovat konevoimaisen ajoneuvon sellaisessa osassa, jota ei ole tarkoitettu matkustajien kuljettamiseen ja johon ei ole rakennettu istuimia matkustajia varten.

16 High Court päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää näin ollen yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko Irlannilla [kolmannen direktiivin] 1 artiklan nojalla 31.12.1995 lähtien – päivämäärä, johon mennessä Irlannin oli saatettava muiden ajoneuvojen kuin

moottoripyörien matkustajia koskevat kolmannen direktiivin säännökset osaksi kansallista oikeusjärjestystä – velvollisuus ulottaa pakollinen liikennevakuutus koskemaan vahinkoja, jotka aiheutuvat henkilöille, jotka matkustavat moottoriajoneuvon sellaisessa osassa, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten?

2) Jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen on myönteinen, annetaanko kolmannen direktiivin 1 artiklassa yksityisille oikeuksia, joihin voidaan suoraan vedota kansallisissa tuomioistuimissa?"

Ennakkoratkaisukysymykset

Ensimmäinen kysymys

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa ensimmäisellä kysymyksellään selvittää sen, onko kolmannen direktiivin 1 artiklaa tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.

18 Farrell ja Euroopan yhteisöjen komissio katsovat, että kolmannen direktiivin 1 artiklassa edellytetään pakollisen vakuutuksen kattavan kaikissa jäsenvaltioissa vahingot, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, jota ei ole tarkoitettu matkustajien kuljettamiseen ja johon ei ole rakennettu istuimia matkustajia varten.

19 Irlanti on MIBI:n tukemana täysin vastakkaisella kannalla. Se esittää, että matkustajan käsitettä ei ole määritelty kolmannessa direktiivissä, minkä vuoksi jäsenvaltioiden tehtävänä on määritellä se, keitä ajoneuvossa matkustavia henkilöitä on pidettävä direktiivissä tarkoitettuina matkustajina, ja ettei direktiivi velvoita jäsenvaltioita takaamaan pakollisen vakuutuksen ottamista sellaisten henkilövahinkojen varalta, joita on aiheutunut henkilöille, jotka matkustavat ajoneuvon sellaisessa osassa, johon ei ole suunniteltu istumapaikkoja.

20 Irlanti toteaa lisäksi, että sen omaksuman suppean tulkinnan perusteena on tarve johdonmukaisuuteen tieliikenneturvallisuutta koskevien säännösten osalta, koska jos pakollisen liikennevakuutuksen piiriin otettaisiin tällaisia henkilöitä, jouduttaisiin vakuutuksella vastaamaan käytöksestä, joka on tarkoituksellisesti vaarallista. Tämän lisäksi Irlanti katsoo, että sen kanta on neuvoston ja komission yhteisessä julistuksessa ilmaistun näkemyksen mukainen. Julistus kirjattiin neuvoston pöytäkirjaan vahvistettaessa neuvoston yhteinen kanta kolmatta direktiiviä koskevasta ehdotuksesta. Tämän pöytäkirjan mukaan neuvosto ja komissio ovat Irlannin mukaan todenneet, ettei kolmannen direktiivin 1 artikla vaikuta jäsenvaltioiden lainsäädännön säännöksiin siltä osin kuin kyse on matkustajavahinkojen korvaamisesta silloin kun matkustaja on vastuussa onnettomuuden tapahtumisesta tai kun kyse on liian suuresta määrästä matkustajia tai matkustajasta, jota kuljetetaan ajoneuvossa, jota ei ole tarkoitettu muiden kuin sitä kuljettavan henkilön kuljettamiseen.

21 Irlannin väitteitä ei voida hyväksyä.

22 On todettava, että kolmannen direktiivin 1 artiklan mukaan pakollinen liikennevakuutus korvaa ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot.

23 Tässä artiklassa taataan kiistattomasti vakuutusturva kaikille matkustajille, minkä vuoksi Irlannin väite olisi hyväksyttävissä ainoastaan siinä tapauksessa, että henkilöitä, joita kuljetetaan ajoneuvossa, jota ei ole tarkoitettu henkilöiden kuljettamiseen, ei voida pitää matkustajina.

24 Olisi yhteisön lainsäädännön tavoitteiden vastaista jättää matkustajan käsitteen ja näin vakuutusturvan ulkopuolelle vahinkoa kärsineet henkilöt, jotka ovat nousseet ajoneuvoon, jota ei ollut tarkoitettu heidän kuljettamiseensa eikä varustettu tätä varten. Kolmannen direktiivin neljännen ja viidennen perustelukappaleen mukaan tämän sääntelyn tavoitteena on tietyissä jäsenvaltioissa erityisesti moottoriajoneuvojen matkustajien pakollisen vakuutusturvan puutteellisuuden vuoksi korjata nämä puutteet tämän erityisen vahinkoalttiin mahdollisten vahingonkärsineiden ryhmän suojelemiseksi ja taata moottoriajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista vahinkoa kärsineille yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, missä yhteisön alueella vahingot tapahtuvat.

25 Oikeuskäytäntö vahvistaa tämän tulkinnan. Yhteisöjen tuomioistuin on oikeuskäytännössään nimittäin todennut, että ensimmäisellä ja toisella direktiivillä ei

ennen 31.12.1995, eli ennen kolmannessa direktiivissä sen täytäntöönpanolle Irlannin osalta säädetyn määräajan päättymistä, velvoitettu säätämään siitä, että pakollinen liikennevakuutus kattaa sellaisille matkustajille aiheutuneet henkilövahingot, joita kuljetetaan ajoneuvon sellaisessa osassa, jossa ei ole istuimia matkustajien kuljetusta varten. Yhteisöjen tuomioistuin huomautti kuitenkin, että kolmannen direktiivin 1 artiklassa ulotettiin ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella direktiivillä, säädetty pakollinen vakuutus koskemaan kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneita henkilövahinkoja (asia C-158/01, Withers, määräys 14.10.2002, Kok. 2002, s. I-8301, 20 ja 21 kohta).

26 Tästä oikeuskäytännöstä ilmenee, että kun yhteisöjen tuomioistuin on lausunut sellaisille matkustajille aiheutuneiden henkilövahinkojen korvaamisesta, joita on kuljetettu ajoneuvon osassa, jota ei ole varustettu istuimin matkustajien kuljetukseen, on se katsonut näiden henkilöiden olevan matkustajia siitä riippumatta, missä osassa ajoneuvoa heitä on kuljetettu (ks. vastaavasti em. asia Withers, määräyksen 21 kohta).

27 Yhteisön lainsäädännössä säädetään lisäksi nimenomaisesti poikkeuksista velvollisuuteen suojella onnettomuuksien uhreja. Tällaiset poikkeukset mainitaan toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmannessa alakohdassa ja 2 artiklan 1 kohdassa.

28 Yhteisöjen lainsäätäjä ei kuitenkaan ole säätänyt poikkeusta, joka koskisi erillistä sellaisten henkilöiden ryhmää, jotka saattavat joutua liikennevahingon uhriksi ja jotka ovat olleet ajoneuvon sellaisessa osassa, jota ei ole tarkoitettu heidän kuljettamiseensa eikä varustettu tätä varten. Tästä syystä ei tällaisia henkilöitä myöskään voida sulkea matkustajan käsitteen eikä näin yhteisön lainsäädännössä taatun vakuutusturvan ulkopuolelle.

29 Koska mahdollisuus poiketa velvollisuudesta suojata onnettomuuksien uhreja on yhtäältä määritelty ja rajattu yhteisön oikeussäännöillä ja koska näiden tavoitteiden toteuttaminen edellyttää toisaalta yhteisön tasolla yhtenäistä lähestymistapaa suhteessa matkustajien vakuutusturvaan, eivät jäsenvaltiot voi ottaa käyttöön matkustajia koskevia lisärajoituksia pakollisen liikennevakuutuksen osalta.

30 Näin ollen kansallinen sääntely ei voi kaventaa matkustajan käsitettä eikä viedä siten sellaisilta henkilöiltä vakuutusturvaa, joilla on ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin mukaan oikeus saada korvaus moottoriajoneuvon aiheuttamasta vahingosta.

31 Lisättäköön tähän, ettei kansallisen lainsäätäjän rajoittavaa lähestymistapaa voida perustella myöskään neuvoston ja komission yhteisellä julistuksella, johon edellä tämän tuomion 20 kohdassa viitataan. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jos neuvoston pöytäkirjaan sisältyvä julistus ei ole millään tavalla vaikuttanut johdetun oikeuden säännöksen sanamuotoon, sitä ei voida ottaa huomioon kyseisen säännöksen tulkinnassa (asia C-292/89, Antonissen, tuomio 26.2.1991, Kok. 1991, s. I-745, Kok. Ep. XI, s. I-67, 18 kohta; asia C-375/98, Epson Europe, tuomio 8.6.2000, Kok. 2000, s. I-4243, 26 kohta ja asia C402/03, Skov ja Bilka, tuomio 10.1.2006, Kok. 2006, s. I-199, 42 kohta).

32 On muistettava myös, että matkustajien pakollinen vakuutusturva on eri asia kuin se, kuinka laajalti heille korvataan tällainen vahinko, jos he joutuvat ajoneuvon aiheuttaman vahingon uhriksi. Vakuutusturva taataan ja määritellään yhteisön oikeudessa, korvauksen laajuus puolestaan pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa.

33 Yhteisöjen tuomioistuin on tältä osin jo todennut, ettei ensimmäisellä, toisella eikä kolmannella direktiivillä pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden oikeusjärjestysten vahingonkorvausvastuuta koskevia säännöksiä ja että tällä hetkellä voimassa olevan yhteisön oikeuden mukaan jäsenvaltiot voivat siten vapaasti päättää, minkälaista vahingonkorvaussäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä liikenteessä. Jäsenvaltioiden on kuitenkin taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen kolmen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella (asia C-348/98, Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000, Kok. 2000, s. I-6711, 23 ja 29 kohta ja asia C-537/03, Candolin ym., tuomio 30.6.2005, Kok. 2005, s. I-5745, 24 kohta).

34 Tämän oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltioiden on käytettävä toimivaltaansa näissä kysymyksissä yhteisön oikeutta ja erityisesti kolmannen direktiivin 1 artiklaa noudattaen, eivätkä kansalliset säännökset, jotka sääntelevät ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvien vahinkotapahtumien korvaamista, voi riistää kyseisiltä säännöksiltä niiden tehokasta vaikutusta (ks. vastaavasti asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996, Kok. 1996, s. I-1829, 19 kohta ja em. asia Candolin ym., tuomion 27 ja 28 kohta).

35 Näin ollen kansallisella lainsäädännöllä ei voida yleisin ja abstraktein kriteerein kieltäytyä korvaamasta matkustajien vahinkoja tai rajoittaa suhteettomasti niiden korvaamista ainoastaan siitä syystä, että matkustaja on myötävaikuttanut aiheutuneen vahingon syntymiseen. Vahingonkärsijälle tulevan korvauksen laajuutta voidaan rajoittaa vain poikkeuksellisissa olosuhteissa, tapauskohtaisen arvioinnin perusteella ja yhteisön oikeutta noudattaen (ks. vastaavasti em. asia Candolin ym., tuomion 29, 30 ja 35 kohta).

36 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että kolmannen direktiivin 1 artiklaa on tulkittava siten, että se on esteenä sellaiselle kansalliselle

sääntelylle, jonka mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.

Toinen kysymys

37 Toisesta kysymyksestä, joka koskee yksityisten oikeussubjektien mahdollisuutta vedota kansallisissa tuomioistuimissa suoraan kolmannen direktiivin 1 artiklaan, on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan direktiivin säännöksellä on välitön oikeusvaikutus, jos se on sisältönsä puolesta ehdoton ja riittävän täsmällinen (asia 8/81, Becker, tuomio 19.1.1982, Kok. 1982, s. 53; yhdistetyt asiat C-253/96–C-258/96, Kampelmann ym., tuomio 4.12.1997, Kok. 1997, s. I-6907, 37 kohta ja asia C-292/02, Meiland Azewijn, tuomio 9.9.2004, Kok. 2004, s. I-7905, 57 kohta).

38 Esillä olevassa asiassa voidaan yhtyä komission esittämään näkemykseen siitä, että kolmannen direktiivin 1 artikla täyttää nämä vaatimukset. Tämän artiklan avulla voidaan sekä yksilöidä jäsenvaltion velvollisuus että sen kohteena olevat henkilöt, ja artiklan säännösten sisältö on ehdoton ja täsmällinen. Näin ollen kolmannen direktiivin 1 artiklaan voidaan vedota sellaisen kansallisen oikeussäännön sivuuttamiseksi, jolla suljetaan pakollisen liikennevakuutusturvan ulkopuolelle henkilöt, jotka matkustavat ajoneuvon sellaisessa osassa, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.

39 Enää on selvitettävä se, voidaanko tähän säännökseen vedota MIBI:n kaltaista elintä vastaan.

40 Tarkennettakoon tässä yhteydessä, että direktiiviin ei voida vedota yksityisiä oikeussubjekteja vastaan mutta siihen voidaan vedota valtiota vastaan riippumatta siitä, toimiiko valtio työnantajana vai julkisen vallan käyttäjänä. Elin, joka oikeudellisesta muodostaan riippumatta on viranomaisen toimenpiteen nojalla ja tämän valvonnan alaisuudessa velvollinen tuottamaan yleishyödyllisiä palveluja ja jolla tätä varten on erityisiä toimivaltuuksia, jotka poikkeavat yksityisten oikeussubjektien välisiin suhteisiin sovellettavista oikeussäännöksistä, kuuluu sellaisten kokonaisuuksien joukkoon, joita vastaan voidaan vedota sellaisiin direktiivin säännöksiin, joilla voi olla välittömiä oikeusvaikutuksia (em. asia Foster ym., tuomion 20 kohta; asia C-343/98, Collino ja Chiappero, tuomio 14.9.2000, Kok. 2000, s. I-6659, 23 kohta ja asia C-157/02, Rieser Internationale Transporte, tuomio 5.2.2004, Kok. 2004, s. I-1477, 24 kohta).

41 Koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei ole toimittanut MIBI:stä tietoja, joiden perusteella voitaisiin ratkaista, onko se rinnastettavissa tällaiseen kokonaisuuteen, on kansallisen tuomioistuimen selvitettävä edellä esitetyt seikat huomioon ottaen, MIBI:n sääntöjen ja sen perusteella, minkälainen suhde sillä on Irlannin valtioon, voidaanko direktiiviin vedota MIBI:tä vastaan.

42 Jos kansallinen tuomioistuin päätyy siihen, ettei direktiiviin voida vedota MIBI:tä vastaan, on sen kansallista lainsäädäntöä ja erityisesti sellaisen lainsäädännön

säännöksiä soveltaessaan, jotka on annettu nimenomaan direktiivissä asetettujen edellytysten täytäntöönpanemiseksi, tulkittava kansallista lainsäädäntöä mahdollisimman pitkälle kyseessä olevan direktiivin sanamuodon ja tarkoituksen mukaisesti direktiivillä tavoitellun tuloksen saavuttamiseksi (asia C-408/01, Adidas-Salomon ja Adidas Benelux, tuomio 23.10.2003, Kok. 2003, s. I-12537, 21 kohta ja yhdistetyt asiat C-397/01–C-403/01, Pfeiffer ym., tuomio 5.10.2004, Kok. 2004, s. I-8835, 113 kohta).

43 Jäsenvaltion vastuu sellaisten vahinkojen korvaamisesta, jotka johtuvat siitä, ettei direktiiviä ole pantu asianmukaisesti täytäntöön, saattaa joka tapauksessa tulla kysymykseen asiassa Francovich ym. 19.11.1991 annetussa tuomiossa tarkoitetulla tavalla (yhdistetyt asiat C-6/90 ja C-9/90, Kok. 1991, s. I-5357, Kok. Ep. XI, s. I-467).

44 Toiseen kysymykseen on edellä esitetyn johdosta vastattava, että kolmannen direktiivin 1 artikla täyttää kaikki edellytykset, jotta sillä voidaan katsoa olevan välitön oikeusvaikutus, ja sillä annetaan siten oikeuksia, joihin yksityiset oikeussubjektit voivat suoraan vedota kansallisissa tuomioistuimissa. Ennakkoratkaisua pyytäneen kansallisen tuomioistuimen on kuitenkin selvitettävä, voidaanko tähän säännökseen vedota MIBI:n kaltaista elintä vastaan.

Oikeudenkäyntikulut

45 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY 1 artiklaa on tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.**

2) **Kolmannen direktiivin 90/232 1 artikla täyttää kaikki edellytykset, jotta sillä voidaan katsoa olevan välitön oikeusvaikutus, ja sillä annetaan siten oikeuksia, joihin yksityiset oikeussubjektit voivat suoraan vedota kansallisissa tuomioistuimissa. Ennakkoratkaisua pyytäneen kansallisen tuomioistuimen on kuitenkin selvitettävä, voidaanko tähän säännökseen vedota Motor Insurers Bureau of Irelandin (MIBI) kaltaista elintä vastaan.**

Allekirjoitukset