JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
PAOLO MENGOZZI
6 päivänä syyskuuta 2011 [1]

1. Toisin kuin useimmissa muissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa on tavanomaista, että vaikka liikennevakuutussopimus sisältää tiedot vakuutetusta ajoneuvosta, se on kuitenkin todellisuudessa lähinnä *henkilökohtainen* vakuutus, joka kattaa vakuutuksenottajan sekä mahdollisten muiden sellaisten henkilöiden aiheuttamat vahingot, joille on vakuutussopimuksessa annettu nimenomainen lupa ajoneuvon kuljettamiseen. Jos onnettomuuden aiheuttaa kuljettaja, joka ei ole saanut lupaa ajoneuvon kuljettamiseen, vakuutuksenantaja on velvollinen maksamaan korvausta onnettomuuden uhreille, kuten unionin oikeudessa edellytetään, mutta vakuutuksenantajalla on oikeus periä korvaus takaisin vakuutuksenottajalta, joka on antanut luvan ajoneuvon kuljettamiseen luvattomalle henkilölle.

2. Käsiteltävän asian taustalla on tämä erityislaatuinen vakuutusjärjestelmä. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatettua kahta asiaa luonnehtii erityisesti se, että sama henkilö on sekä liikenneonnettomuuden uhri että vakuutuksenottaja, joka on antanut ajoluvan luvattomalle henkilölle, joka aiheutti onnettomuuden. Onnettomuuden uhrina hänellä on periaatteessa oikeus korvaukseen. Vakuutuksenottajana, joka on antanut luvattomalle henkilölle luvan ajoneuvon kuljettamiseen, hänet voidaan kansallisen oikeuden nojalla velvoittaa maksamaan vakuutuksenantajalle takaisin korvaus, jonka tämä on maksanut uhreille. Käytännössä tämä merkitsee sitä, ettei vakuutuksenottaja saa vakuutuksenantajalta lainkaan korvausta, koska summalla, joka hänelle kuuluisi onnettomuuden uhrina, hyvitetään summa, jonka hän olisi velvollinen maksamaan vakuutuksenantajalle ”huolimattomasti menetelleenä” vakuutuksenottajana. Kansallinen tuomioistuin kysyy unionin tuomioistuimelta, onko kyseinen menettely yhteensopiva unionin oikeuden kanssa.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Unionin oikeus*

3. Unionin tuomioistuimelle esitetyissä ennakkoratkaisukysymyksissä viitataan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja

1 – Alkuperäinen kieli: italia.

vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/103/EY (jäljempänä direktiivi).[2] Direktiivi ei ollut vielä voimassa niiden tosiseikkojen tapahtuma-aikaan, joista kansallisen tuomioistuimen on annettava ratkaisunsa. Kyse on kuitenkin konsolidoidusta direktiivistä, jolla on uudelleenlaadittu yhdeksi tekstiksi neljän aiemman direktiivin säännökset[3] niiden sisältöä muuttamatta. Selvyyden vuoksi myös minä viittaan konsolidoituun tekstiin ja mainitsen aina aiempien direktiivien vastaavat säännökset.

4. Direktiivin johdanto-osan 3,[4] 14[5] ja 15[6] perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(3) Kunkin jäsenvaltion olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalle, joilla on sen alueella pysyvä kotipaikka, on otettu liikennevakuutus. Vakuutetun vastuun laajuus ja vakuutusturvan ehdot määräytyvät näiden toimenpiteiden perusteella.

– –

(14) On tarpeen huolehtia siitä, että jokin elin takaa, ettei vahingon kärsinyt jää vaille korvausta, jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vakuuttamaton tai tuntematon.

– –

(15) On vahingon kärsineiden etujen mukaista, että joidenkin poikkeuslausekkeiden vaikutukset rajoitetaan vakuutuksenantajan ja vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön väliseen suhteeseen.

2 – EUVL L 263, s. 11.

3 – Nämä direktiivit ovat seuraavat: moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annettu neuvoston (ensimmäinen) direktiivi 72/166/ETY (EYVL L 103, s. 1); moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annettu neuvoston toinen direktiivi 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s. 17); moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annettu neuvoston kolmas direktiivi 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33) ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja neuvoston direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta 16.5.2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/26/EY (neljäs liikennevakuutusdirektiivi) (EYVL L 181, s. 65).

4 – Vastaa toisen direktiivin 84/5/ETY toista perustelukappaletta.

5 – Identtinen lainatulta osaltaan toisen direktiivin 84/5/ETY kuudennen perustelukappaleen kanssa.

6 – Lähes identtinen toisen direktiivin 84/5/ETY seitsemännen perustelukappaleen kanssa.

Varastettujen tai väkivaltaa käyttäen haltuun otettujen ajoneuvojen ollessa kyseessä jäsenvaltiot voivat kuitenkin säätää, että kyseinen elin korvaa vahingon.”

5. Direktiivin 2009/103/EY 3 artiklassa säädetään yleisestä velvollisuudesta ottaa liikennevakuutus ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta sekä omaisuusvahinkojen että henkilövahinkojen osalta.

6. Direktiivin 2009/103/EY 12 artiklan 1 kohdassa [7] säädetään seuraavaa:

”Edellä 3 artiklassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 13 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamista.”

7. Saman 12 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa [8] säädetään seuraavaa: ”Tämä artikla ei vaikuta siviilioikeudelliseen vastuuseen eikä vahingonkorvauksen määrään.”

8. Saman direktiivin 13 artiklan 1 kohdassa [9] 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:

a) henkilöt, joilla ei ole nimenomaista tai muutoin annettua lupaa siihen;

– –

Ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitettua määräystä 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.

– –”

9. Direktiivin 2009/103/EY 10 artiklassa [10] viitataan tilanteisiin, joissa vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vakuuttamaton tai tuntematon. Näitä tilanteita varten direktiivissä säädetään, että jäsenvaltioiden on perustettava tai valtuutettava elin suorittamaan korvausta onnettomuuden uhreille. Kyseisen

7 – Vastaa kolmannen direktiivin 90/232/ETY 1 artiklan ensimmäistä kohtaa.

8 – Vastaa kolmannen direktiivin 90/232/ETY 1 a artiklan toista kohtaa.

9 – Vastaa lainatulta osaltaan toisen direktiivin 84/5/ETY 2 artiklan 1 kohtaa.

10 – Vastaa toisen direktiivin 84/5/ETY 1 artiklan 4–7 kohtaa.

10 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa säädetään seuraavaa:

”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.”

B *Kansallinen oikeus*

10. Merkityksellinen kansallinen lainsäädäntö käsiteltävässä asiassa on vuoden 1988 tieliikennelaki (Road Traffic Act 1988, jäljempänä RTA). Erityisesti RTA:n 151 §:n 8 momentissa säädetään, että kun vakuutuksenantaja on velvollinen maksamaan korvausta vakuuttamattoman henkilön vastuun perusteella, vakuutuksenantajalla on oikeus periä korvaus takaisin vakuutuksenottajalta, joka aiheutti vahingon tuottaneen ajoneuvon käytön tai antoi luvan sen käyttöön.

II Tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

11. Ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa vireillä olevassa oikeudenkäynnissä on yhdistetty käsittelyä varten valitukset, jotka on tehty kahdessa erillisessä riita-asiassa, joissa kaksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta on antanut vastakkaiset ratkaisut.

12. Asiat ovat osittain erilaiset, mutta niillä on oikeudelliselta kannalta olennaisia yhteisiä tekijöitä. Molemmissa asioissa vakuutettu henkilö antoi luvan ajoneuvon – toisessa tapauksessa moottoripyörän ja toisessa auton – kuljettamiseen henkilölle, jolle ei vakuutussopimuksessa ollut annettu lupaa ajoneuvon kuljettamiseen ja jolla ei sitä paitsi itsellään ollut asianmukaista vakuutusta. Molemmissa tapauksissa sattui onnettomuus, jossa matkustajana olleelle vakuutetulle henkilölle aiheutui henkilövahinkoja.

13. Asianomaiset vakuutusyhtiöt kieltäytyivät molemmissa tapauksissa maksamasta korvausta näille kahdelle uhrille sillä perusteella, että niillä oli RTA:n 151 §:n 8 momentin nojalla oikeus periä vakuutuksenottajalta takaisin sellaisista vahingoista maksetut korvaukset, jotka oli aiheuttanut luvaton henkilö, jolle vakuutuksenottaja oli antanut luvan ajoneuvon kuljettamiseen. Vakuutusyhtiöiden mukaan senkaltaisissa tilanteissa, joissa kansallisen tuomioistuimen on annettava ratkaisunsa, vakuutusyhtiön korvausvelvollisuus ja takaisinperintäoikeus kumoavat toisensa siksi, että sama henkilö on sekä uhri että henkilö, jolta voidaan vaatia korvausta takautuvasti.

14. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin totesi mahdollisen ongelman kansallisen oikeuden yhteensopivuudessa unionin oikeuden kanssa ja päätti siksi lykätä asian käsittelyä sekä esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko direktiivin [2009/103] 12 artiklan 1 kohtaa ja 13 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansallisen oikeuden säännöksille, joiden vaikutuksesta korvaus evätään liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineeltä tilanteissa, joissa

a) onnettomuuden aiheutti vakuuttamaton kuljettaja

b) vakuuttamaton kuljettaja oli saanut vahingonkärsijältä luvan ajoneuvon kuljettamiseen

c) vahingonkärsijä oli onnettomuushetkellä matkustajana ajoneuvossa

d) vahingonkärsijä oli vakuutettu kuljettamaan kyseistä ajoneuvoa?

Erityisesti halutaan selvittää,

i) onko edellä kuvattu kansallinen säännös sellainen, jossa 'korvaus evätään' direktiivin [2009/103] 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla?

ii) onko lupa, jonka [vakuutettu] [11] antaa vakuuttamattomalle henkilölle nyt käsiteltävän asian kaltaisessa tilanteessa, direktiivin [2009/103] 13 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla nimenomaisesti tai hiljaisesti annettu?

iii) vaikuttaako vastaukseen se, että direktiivin [2009/103] 10 artiklan nojalla jäsenvaltioiden elimet, jotka suorittavat korvausta tuntemattoman tai vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamasta vahingosta, voivat olla maksamatta korvausta sellaisten henkilöiden vahingoista, jotka ovat vapaaehtoisesti nousseet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos

11 – Ennakkoratkaisukysymyksessä viitataan "vakuutuksenantajaan", mutta kyse on ilmeisesti virheestä.

elin voi osoittaa näiden tienneen ajoneuvon olevan vakuuttamaton?

2) Vaikuttaako ensimmäiseen kysymykseen annettavaan vastaukseen se, a) perustuiko kyseessä oleva lupa tosiasialliseen tietoon siitä, että kyseinen kuljettaja oli vakuuttamaton, b) perustuiko tämä lupa käsitykseen siitä, että kuljettaja oli vakuutettu tai c) antoiko kyseessä olevan luvan vakuutettu henkilö, joka ei ollut pohtinut asiaa?"

III Ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

A *Alustavat toteamukset*

15. On syytä panna merkille, ettei käsiteltävässä asiassa ole kiistetty uhreille aiheutuneista vahingoista johtuvaa korvausvastuuta. Kuten sovellettavia säännöksiä tarkasteltaessa on voitu todeta, unionin oikeus ei vaikuta vahingonkorvausvastuuta ja vahinkojen suuruuden määrittelyä koskeviin jäsenvaltioiden kansallisiin säännöksiin.

16. Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvien vahinkojen oikeudellisten seurausten tarkastelu on tehtävä yleensä kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa on varmistettava vahingonkorvausvastuun olemassaolo. Jos tämä vastuu on olemassa, on siirryttävä tarkastelun toiseen vaiheeseen, jossa käsitellään vakuutusturvan kattavuutta. Unionin oikeus [12] liittyy periaatteessa vasta toiseen vaiheeseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta velvollisuutta varmistaa direktiivin tehokas vaikutus. On kuitenkin todettava, että käytännössä näitä kahta vaihetta voi olla vaikea erottaa toisistaan, ja on mahdollista, että unionin tuomioistuimelta pyydetään tulevaisuudessa lisätarkennuksia asiaan.

17. Kansallisen tuomioistuimen käsiteltävässä asiassa esittämät kysymykset koskevat tarkalleen ottaen edellä mainittua toista vaihetta, kuten kysymysten sisällöstä ilmenee. Ongelma, johon haetaan ratkaisua, ei koske vahingonkorvausvastuun olemassaoloa vaan

12 – Ks. asia C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, tuomio 17.3.2011 (Kok., s. I-1821) ja asia C-409/09, Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio, tuomio 9.6.2011 (Kok., s. I-4955), joissa unionin tuomioistuin on hiljattain tehnyt usein vaikeasti määriteltävän eron vakuutusturvaa koskevien unionin säännösten ja kansallisten vahingonkorvausvastuusäännösten välillä.

vakuutuksenantajan korvausvelvollisuuden olemassaoloa ja rajoja. Näin ollen on selvää, että vastauksia kysymyksiin on haettava direktiivin säännösten tulkinnasta, sillä käsiteltävän asian tosiseikat kuuluvat sen soveltamisalaan.

B *Ennakkoratkaisukysymys*

18. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään unionin tuomioistuimelta lähinnä sellaisten kansallisten säännösten yhteensopivuutta unionin oikeuden kanssa, joiden nojalla vakuutusyhtiöllä on oikeus evätä uhrilta korvaus kolmen seuraavan edellytyksen täyttyessä: a) onnettomuuden aiheutti ajoneuvo, jota kuljetti vakuuttamaton henkilö; b) uhrina on vakuutuksenottaja; c) vakuutuksenottaja antoi vakuuttamattomalle henkilölle luvan ajoneuvon kuljettamiseen.

19. Heti aluksi on syytä todeta, että asianomaiset vakuutusyhtiöt esittävät tilanteen eri tavoin kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin. Vakuutusyhtiöt nimittäin korostavat, että käsiteltävässä asiassa ei ole kyse kieltäytymisestä maksaa korvausta tai tunnustaa vakuutusturvan olemassaoloa vaan yksinkertaisesti siitä, että vakuutusyhtiöillä on kansallisen lainsäädännön nojalla oikeus nyt käsiteltävän asian erityisolosuhteissa periä vakuutuksenottajalta takaisin onnettomuuden uhreille maksetut korvaukset. Koska vakuutettu ja onnettomuuden uhri on tässä tapauksessa yksi ja sama henkilö, korvauksen maksamatta jättäminen johtuu vakuutusyhtiöiden mukaan ainoastaan siitä, että uhrille kuuluvalla korvauksella hyvitetään välittömästi korvaus, joka voidaan periä takaisin ”huolimattomasti menetelleeltä” vakuutetulta. [13]

20. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pitää sitä vastoin tätä jaottelua keinotekoisena ja on sitä mieltä, että kansallista lainsäädäntöä on tulkittava siten, että siitä seuraa – ainoastaan – se, ettei onnettomuuden uhri saa korvausta vakuutuksenantajalta.

21. Olen vakuuttunut siitä, että käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisukysymyksiin annettava vastaus ei muutu merkittävästi sen mukaan, kumpi edellä esitetyistä näkemyksistä asiassa omaksutaan, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sitä, että kansallisen oikeuden tulkinta kuuluu ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle. Unionin oikeus on joka tapauksessa esteenä sille, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi jätetyn tilanteen kaltaisessa tapauksessa vakuutuksenantajalla olisi oikeus evätä liikenneonnettomuuden uhrilta korvaus hänelle

13 – Huomauttaisin ohimennen, että tulkitsemalla asian tällä tavoin vakuutusyhtiöt myöntävät epäsuorasti, ettei asiassa ole vahingonkorvausvastuun ongelmaa vaan ongelma liittyy ainoastaan vakuutusturvaan. Jos korvausvastuu puuttuisi, vakuutusyhtiöt voisivat yksinkertaisesti kieltäytyä korvauksen maksamisesta tämän seikan perusteella.

aiheutuneista vahingoista. Perustelen jäljempänä tätä näkökantaani.

22. Kuten olen edellä todennut, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvää vahingonkorvausvastuuta koskevan unionin lainsäädännön tavoitteena ei ole yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden vahingonkorvausoikeutta. Tavoite on suppeampi, tosin kahtalainen, koska lainsäädännöllä pyritään varmistamaan yhtäältä ajoneuvojen ja matkustajien vapaa liikkuvuus sekä toisaalta onnettomuuksien uhrien samanlainen kohtelu riippumatta siitä, missä vahingot tapahtuvat.[14] Vaikka direktiivissä toisin sanoen annetaan, kuten edellä on todettu, kansalliselle lainsäätäjälle harkintavalta antaa vahingonkorvaussäännökset, siinä toisaalta edellytetään, että onnettomuuden uhreille joka tapauksessa taataan koko unionin alueella voimassa oleva ”yhdenmukainen” korvausmalli, vaikka ei voidakaan taata kaikissa jäsenvaltioissa samanlaista kohtelua (sillä tämä olisi edellyttänyt myös vahingonkorvaussäännösten yhdenmukaistamista, jota lainsäätäjä on kuitenkin halunnut välttää). Epäselvää on, vaikuttaako tämä direktiivin periaate vahingonkorvausvastuussa jäsenvaltioille annettuun harkintavaltaan. Kuten olen jo edellä todennut, vahingonkorvausvastuukysymys on joka tapauksessa käsiteltävän riita-asian ulkopuolella.

23. Nyt käsiteltävän oikeusriidan taustalla olevat olosuhteet lukeutuvat selvästi tilanteeseen, josta säädetään direktiivin 2009/103 13 artiklan 1 kohdan a alakohdassa. Vakuutusyhtiöt pyrkivät vapautumaan korvausvastuustaan sellaisten lakisääteisten määräysten tai sopimuslausekkeiden nojalla, joiden perusteena on se, että kuljettajalla ei ollut lupaa ajoneuvon kuljettamiseen. Tällaiset lakisääteiset määräykset tai lausekkeet ovat kyseisen 13 artiklan nojalla yhteensopimattomia unionin oikeuden kanssa.[15] Jotta vahinko voidaan korvata, ajoneuvon omistaja / vakuutuksenottaja, joka ei kuljettanut ajoneuvoa, on nimittäin täysimääräinen ”kolmas osapuoli”, jota suojellaan 13 artiklassa. Onnettomuuksissa ”kolmansina osapuolina” onkin pidettävä kaikkia henkilöitä paitsi onnettomuuden aiheuttanutta kuljettajaa.[16] Julkisasiamies Geelhoedin sanoja lainatakseni tällaisessa tilanteessa ”oikeussuhde, joka vakuutuksen ottaneella henkilöllä on vakuutuksenantajan kanssa, siirtyy koskemaan vahingonaiheuttajaa”.[17]

24. Edellä esittämäni voidaan vahvistaa oikeuskäytäntöä tulkitsemalla.

14 – Asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996 (Kok., s. I-1829, 13 ja 14 kohta); asia C-348/98, Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000 (Kok., s. I-6711, 23 ja 24 kohta) ja asia C-537/03, Candolin ym., tuomio 30.6.2005 (Kok., s. I-5745, 17 kohta).

15 – Ks. tämän kysymyksen osalta myös tämän ratkaisuehdotuksen 42 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

16 – Ks. edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Candolin ym., tuomion 33 kohta.

17 – Edellä alaviitteessä 14 mainitussa asiassa Candolin ym. annettuun tuomioon johtaneen julkisasiamies Geelhoedin ratkaisuehdotuksen 54 kohta.

25. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa nimittäin perustellusti, että käsiteltävän asian olosuhteet ovat pitkälti samat kuin asiassa Candolin ym., josta yhteisöjen tuomioistuin antoi ratkaisunsa vuonna 2005. [18] Tässä asiassa Suomen kansallisen lainsäädännön nojalla oli mahdollista evätä vakuutusyhtiöiden korvaus onnettomuuden uhreille tai rajoittaa sitä, jos uhrit olivat myötävaikuttaneet vahingon syntymiseen. Erityisesti asiassa Candolin ym. oli kyse useasta henkilöstä, joihin lukeutui ajoneuvon omistaja, jotka olivat nousseet ajoneuvoon tietoisina siitä, että kuljettaja oli päihtyneessä tilassa.

26. Yhteisöjen tuomioistuin totesi edellä mainitussa asiassa, ettei kansallista lainsäädäntöä voida pitää unionin oikeuden mukaisena. Unionin oikeuden sovellettavien säännösten nojalla vakuutusyhtiöillä on nimittäin yleisesti ottaen velvollisuus maksaa korvausta uhreille, ja niissä säädetään nimenomaisesti tietyistä tämän velvollisuuden poikkeuksista, joita on sitä paitsi tulkittava suppeasti. [19] Näin ollen oikeuskäytännön mukaan kaikissa tilanteissa, jotka eivät kuulu direktiivissä säädettyjen poikkeusten soveltamisalaan, onnettomuuden uhreille aiheutuneet vahingot on korvattava.

27. Tässä yhteydessä ei ole merkitystä sillä, että ajoneuvossa matkustajana ollut ajoneuvon omistaja oli yksi uhreista. Kuljettaja on ainoa henkilö, jolla ei ole direktiivin nojalla periaatteessa oikeutta vakuutusyhtiön korvaukseen, mutta kaikkien matkustajien on kuuluttava vakuutusturvan piiriin. [20] Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan onnettomuuden uhreilla on siten *aina* oikeus vakuutusyhtiön korvaukseen, ellei ole sovellettava yhtä direktiivissä säädettyä poikkeusta. Koska on selvää, ettei käsiteltävä asia kuulu mihinkään direktiivissä nimenomaisesti säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan, asiaan Candolin ym. perustuva oikeuskäytäntö on omiaan vahvistamaan, että molemmat vakuutuksenottajat, jotka antoivat luvan ajoneuvonsa kuljettamiseen luvattomille henkilöille, ovat joka tapauksessa oikeutettuja saamaan korvausta kärsimistään vahingoista.

28. Voitaisiin tietysti vedota siihen, ettei asiassa Candolin ym. annetussa tuomiossa todettu, kuka vakuutuksen ottanut henkilö oli, kun taas nyt käsiteltävässä asiassa tämä tosiseikka on olennaisen tärkeä. On kuitenkin syytä todeta, ettei kyseisellä seikalla ole käytännön merkitystä, koska unionin tuomioistuin on todennut selvästi, että *ainoa ero, joka voidaan tehdä direktiivin nojalla* silloin, kun ei ole kyse direktiivissä säädetyistä erityisistä

18 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia.

19 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Candolin ym., tuomion 21 kohta.

20 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Candolin ym., tuomion 31–33 kohta.

olosuhteista, joissa korvaus voidaan evätä, on *kuljettajan ja matkustajien välillä*, ja että siten muut henkilöt paitsi kuljettaja ovat direktiiviä sovellettaessa ”kolmansia osapuolia”, joilla on oikeus korvaukseen. Joka tapauksessa ei vaikuta siltä, että asiassa Candolin ym. annetun tuomion perustana olleet tosiseikat eroaisivat tyypillisestä tapauksesta, jossa ajoneuvon omistaja on samalla myös vakuutuksenottaja. [21] Ei pidä myöskään unohtaa, että useimmissa jäsenvaltioissa, kuten on todettu, vakuutussopimus kattaa ainoastaan ajoneuvon eikä siinä ilmoiteta henkilöä, jolle on annettu lupa ajoneuvon kuljettamiseen.

29. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tunnustaa edellä mainitsemani oikeuskäytännön merkityksellisyyden, mutta sillä on epäilyjä asiassa, minkä vuoksi se on esittänyt ennakkoratkaisukysymyksensä. Olen kuitenkin sitä mieltä, ettei epäilylle ole aihetta ja että asiaan Candolin ym. perustuvaan oikeuskäytäntöön on viitattava myös käsiteltävässä asiassa.

30. Pääasiallinen peruste, johon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tukeutuu epäillessään asiaan Candolin ym. perustuvan oikeuskäytännön sovellettavuutta – tai oikeammin voidakseen perustella epäilynsä oikeuskäytännön oikeellisuudesta – on epäyhdenvertainen kohtelu, joka, jos hyväksytään unionin tuomioistuimen omaksuma tulkinta, olisi tapahtunut yhtäältä sellaisten matkustajien, jotka olivat mukana onnettomuudessa nyt käsiteltävän asian kaltaisessa tilanteessa, ja toisaalta sellaisten matkustajien välillä, jotka olivat nousseet ajoneuvoon tietoisina siitä, ettei sitä ollut vakuutettu. Jos sovelletaan asiaan Candolin ym. perustuvaa oikeuskäytäntöä, käsiteltävässä asiassa olisi myönnettävä korvausta vakuutuksenottajalle, joka on antanut luvan ajoneuvonsa kuljettamiseen henkilölle, jolla ei ollut siihen lupaa, mutta direktiivin 10 artiklan 2 kohdan nojalla on kuitenkin mahdollista evätä korvaus henkilöiltä, jotka ovat nousseet vakuuttamattomaan ajoneuvoon asiasta tietoisina.

31. Minun on tehtävä kaksi huomautusta tästä oletetusta epäyhdenvertaisesta kohtelusta. Ensimmäinen on se, ettei vakuutetun ja vakuuttamattoman ajoneuvon tilanteita voida verrata toisiinsa, kuten myös esimerkiksi komissio on huomauttanut. Direktiivissä säädetään vakuuttamattoman ajoneuvon osalta jäsenvaltioiden nimeämien elinten velvollisuudesta suorittaa korvausta, jolla uhreille varmistetaan kaikissa tapauksissa tietty vakuutusturvan taso. Vakuuttamattomia ajoneuvoja koskevia säännöksiä voidaan siten pitää perustellusti poikkeussäännöksinä, jotka voivat näin ollen poiketa säännönmukaisesti vakuutettuihin ajoneuvoihin sovellettavista säännöksistä.

21 – Tämä on selvästi lähtökohtana edellä alaviitteessä 17 mainitussa julkisasiamies Geelhoedin asiassa Candolin ym. antamassa ratkaisuehdotuksessa (ks. ratkaisuehdotuksen 54 kohta).

32. Toiseksi huomauttaisin, että tulkinnalliselta kannalta on yleisesti ottaen pikemminkin kyseenalaista esittää epäyhdenvertaisen kohtelun poistamista alentamalla ”etuoikeutetussa” tilanteessa annettavan suojelun tasoa, jotta se voidaan näin rinnastaa ”epäedullisessa” tilanteessa annettavan suojelun tasoon. Yleensä on kyse juuri päinvastaisista tilanteista, ja oikeuden tulkitsijan pyrkimyksenä on tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan varmistaa myös alemman suojelun tilanteessa kohtelu, joka vastaa kohtelua silloin, kun suojelun taso on korkeampi.

33. Vaikka siis pidettäisiin oikeana ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen näkemystä, jonka mukaan käsiteltävän asian tosiseikkoihin sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä säädetään, ettei vakuutuksenantaja ole velvollinen korvaamaan uhrien vahinkoja edellä kuvatun kaltaisissa tilanteissa, unionin säännöstö ja unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö osoittavat suoraan ja selvästi, että unionin oikeus on esteenä tällaiselle kansalliselle lainsäädännölle.

34. Toisaalta, kuten olen edellä todennut, kyseistä päätelmää ei ole tarpeen muuttaa edes silloin, jos pitäisi valita kansallisen tuomioistuimen hylkäämä ja vakuutusyhtiöiden omaksuma näkemys, jonka mukaan käsiteltävässä asiassa ei ole kyse korvauksen epäämisestä vaan ainoastaan siitä, että korvaus kompensoidaan perimällä se takaisin ”huolimattomasti menetelleeltä” vakuutuksenottajalta.

35. On nimittäin syytä muistaa, että vaikka oikeuskäytännön mukaan unionin oikeudessa sallitaan yleisesti ottaen, että kansallisessa lainsäädännössä voidaan tietyissä tilanteissa antaa vakuutuksenantajalle regressioikeus vakuutettua kohtaan, [22] jäsenvaltioiden kansalliset säännökset eivät voi riistää direktiivin tehokasta vaikutusta, [23] kun direktiivin perusperiaatteena on, että vakuutusyhtiöiden on aina maksettava korvausta muille uhreille paitsi kuljettajalle. [24]

36. Koska direktiivillä ei yhdenmukaisteta kansallisia vahingonkorvaussäännöksiä, on selvää, että kunkin onnettomuuden tosiseikat voidaan ottaa huomioon esimerkiksi korvauksen määrästä päätettäessä. Poikkeuksellisesti tehtävää korvauksen määrän alentamista on joka tapauksessa arvioitava tapauskohtaisesti, ellei kyse ole poikkeustapauksesta, eikä arvio saa perustua yleisiin tai abstrakteihin kriteereihin. [25] Kuten komissio on todennut istunnossa, korvausta voidaan äärimmäisissä tapauksissa myös alentaa korvauksen määrän verran, jolloin korvauksen määräksi saadaan nolla. Näin voidaan menetellä kuitenkin ainoastaan, kun on arvioitu kaikki asian

22 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Ruiz Bernáldez, tuomion 23 kohta.

23 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Candolin ym., tuomion 28 kohta. Ks. myös asia C-356/05, Farrell, tuomio 19.4.2007 (Kok., s. I-3067, 34 kohta) ja edellä alaviitteessä 12 mainittu asia Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio, tuomion 28 kohta.

24 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Ruiz Bernáldez, tuomion 18 kohta.

25 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Candolin ym., tuomion 29 ja 30 kohta ja edellä alaviitteessä 12 mainittu asia Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio, tuomion 29 kohta.

olosuhteet, ja on selvää, ettei se, että ajoneuvon kuljettamiseen on annettu lupa luvattomalle henkilölle, riitä ainoaksi perusteeksi korvauksen nollaamiselle. Lisäksi on syytä huomauttaa, että unionin tuomioistuimen mukaan korvausta ei voida suhteettomasti alentaa sillä perusteella, että matkustaja on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. [26]

muille saman onnettomuuden uhreille mahdollisesti maksettujen korvausten osalta. Kyseinen tilanne ei kuitenkaan vaikuta minusta direktiivin hengen mukaiselta, koska direktiivillä pyritään nimenomaan suojelemaan uhreja.

C *Jäsenvaltioiden harkintavalta vahingonkorvausoikeudessa*

37. Asiaa koskevan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella on siten välttämättä todettava, että direktiivin 2009/103 12 artiklan 1 kohta, luettuna yhdessä 13 artiklan 1 kohdan kanssa, edellyttää, että jos sama henkilö on sekä uhrin että huolimattomasti menetelleen kuljettajan ominaisuudessa, ensimmäisen – uhrin ominaisuuden – on syrjäytettävä jälkimmäinen. Onnettomuuden uhreille on maksettava korvausta, ellei ole sovellettava yhtä niistä tapauksista, joissa direktiivissä säädetään nimenomaisesti mahdollisuudesta evätä korvaus.

38. Vaikka tämä olisi ainoa unionin säännöstön ja unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa sopusoinnussa oleva tulkinta unionin oikeudesta, tulkinnassa on kieltämättä epäjohdonmukaisuutta. Erityisesti on myönnettävä, että vaikka vakuutuksenantaja ei voisi periä huolimattomasti menetelleeltä vakuutuksenottajalta takaisin korvausta, joka hänelle on myönnetty uhrina, takaisinperintä on kuitenkin mahdollista

39. Lisäksi on huomattava, että unionin tuomioistuimen hiljattain antamat tuomiot, [27] joissa on tunnustettu ajoneuvoja koskevan Portugalin vahingonkorvauslainsäädännön yhdenmukaisuus direktiivin kanssa, eivät ole esteenä esittämälleni ratkaisulle. Portugalin vahingonkorvausjärjestelmässä sallitaan, että tietyissä tapauksissa tieliikenneonnettomuuden uhrin korvausvaatimus voidaan hylätä kokonaan. Tämä on mahdollista erityisesti tapauksissa, joissa ajoneuvon kuljettajien tuottamus on suljettu pois.

40. Kuten unionin tuomioistuin on itsekin todennut edellä mainituissa tuomioissa, [28]

26 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Candolin ym., tuomion 29 kohta.

27 – Viittaan edellä alaviitteessä 12 mainituissa asioissa Carvalho Ferreira Santos ja Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio annettuihin tuomioihin.

28 – Edellä alaviitteessä 12 mainitut asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 39 kohta ja asia Ambrósio Lavrador ym., tuomion 34 kohta.

niissä pohdittiin vahingonkorvausvastuun olemassaoloa kyseisissä onnettomuuksissa. Ongelmakysymykset kuuluivat siten alaan, jossa harkintavalta on periaatteessa edelleen jäsenvaltioilla. Kuten olen jo todennut, käsiteltävässä asiassa sitä vastoin lähdetään olettamasta, että vahingonkorvausvastuu on olemassa, jolloin ennakkoratkaisukysymykset koskevat ainoastaan vakuutusturvan kattavuutta. Käsiteltävässä asiassa ei siis ole kyse vahingonkorvausvastuusta vaan – direktiivillä säännellystä – vakuutusyhtiöiden aseman sääntelystä.

41. On lisäksi syytä panna merkille, että edellä mainituissa tuomioissa vahingonkorvausvastuu evättiin kansallisten tuomioistuinten tapauskohtaisen arvioinnin perusteella. Käsiteltävän asian perustana olevissa tilanteissa vakuutuksenantajat ovat kansallisen oikeuden nojalla sitä vastoin oikeutettuja epäämään korvauksen yleensä kaikissa tapauksissa, joissa ajoneuvon kuljettamiseen on annettu lupa henkilölle, jolta lupa puuttuu vakuutussopimuksessa. Tällainen yleinen korvauksen epääminen näyttää siten niin ikään olevan vastoin oikeuskäytännössä esitettyä tapauskohtaisen arvioinnin velvollisuutta. [29]

D *Direktiivin 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun luvan tarkastelu*

42. Ennen ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelun päättämistä on syytä käsitellä vielä nopeasti näkökohtaa, joka koskee vakuutusyhtiöiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen kirjallisissa huomautuksissaan esittämää väitettä siitä, että direktiivin 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ”lupa” ei tarkoita vakuutuksenantajan vaan vakuutuksenottajan antamaa lupaa. Vakuutussopimusten lausekkeet, joita direktiivin 13 artiklan mukaisesti ei sovelleta, ovat siten niitä, joissa korvaus evätään tapauksissa, joissa ajoneuvoa kuljettanut henkilö ei ollut saanut siihen lupaa ajoneuvon omistajalta. Tämän väitteen mukaan sovelletaan kuitenkin edelleen lausekkeita, joiden nojalla korvaus evätään silloin, kun ajoneuvoa on kuljettanut henkilö, jolle vakuutuksenantaja ei ole antanut lupaa, kuten käsiteltävässä asiassa.

43. En voi hyväksyä edellä esitettyä tulkintaa.

44. Ensinnäkin ajoneuvon kuljettaminen ilman ajoneuvon omistajan lupaa merkitsee yleensä varkautta, kuten on aivan perustellusti todettu. Direktiivissä on varkautta koskevia erityissäännöksiä, jotka sisältyvät 13 artiklaan. Erityisesti varastettujen ajoneuvojen kohdalla jäsenvaltiot saavat säätää, että vakuutuksenantajan sijasta korvausta uhreille maksaa 10 artiklassa tarkoitettu kansallinen elin, joka vastaa tuntemattomien

29 – Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 36 kohta.

tai vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista. Varkautta koskevien erityissäännösten sisältyminen direktiiviin osoittaa, että jos lainsäätäjä olisi ajatellut yksinomaan tätä erityistilannetta laatiessaan direktiivin 13 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, se olisi ilmaissut asian selkeämmin.

45. Direktiivin teleologisen tulkinnan mukaan ja uhrien suojelemisen tavoitteen valossa säännöstä, jolla estetään soveltamasta sopimuslausekkeita, joiden nojalla korvaus evätään tapauksissa, joissa ”lupaa” ei ole annettu, on tulkittava mielestäni laajasti niin, että siinä viitataan kaikkiin tilanteisiin, joissa kuljettajalla ei ollut lupaa kuljettaa ajoneuvoa, koska hän ei ollut saanut siihen lupaa vakuutusyhtiöltä, ajoneuvon omistajalta tai vakuutuksenottajalta. Kaikissa näissä tapauksissa vakuutusturva on kuitenkin taattava uhrien suojelemiseksi, eikä vakuutuksenantaja voi periaatteessa väistää korvausvelvollisuuttaan.

46. Täsmennys, että kyseinen lupa voi olla nimenomaisesti tai hiljaisesti annettu, ei kyseenalaista edellä esitettyä tulkintaa. Toisin kuin Yhdistynyt kuningaskunta väittää, myös vakuutuksenantajan antama lupa voi olla hiljaisesti annettu, ei pelkästään vakuutuksenottajan. On nimittäin syytä muistaa, että useimmissa jäsenvaltioissa, kuten on todettu, vakuutus kattaa ainoastaan ajoneuvon ilman, että vakuutussopimuksessa mainittaisiin henkilöitä, joille on annettu lupa ajoneuvon kuljettamiseen: tällöin on kyseessä hiljaisesti annetusta luvasta, jonka vakuutuksenantaja on antanut kaikille ajoneuvon mahdollisille kuljettajille.

47. Toisaalta on kuitenkin todettava myös, kuten komissio pani merkille istunnossa, että direktiivin 13 artiklan 1 kohdan a–c alakohdassa tarkoitetut lausekkeet on ilmeisesti lueteltu pikemminkin esimerkinomaisesti kuin tyhjentävästi erityisesti sen oikeuskäytännön perusteella, jossa on vahvistettu, että säännökset, joiden nojalla vakuutuksenantaja voidaan tietyissä tapauksissa vapauttaa maksamasta korvausta, ovat poikkeussäännöksiä, joita on tulkittava tiukasti.[30] Tämän mukaisesti se, että jotakin lauseketta ei mainita nimenomaan 13 artiklassa, ei tarkoita, että lauseke olisi automaattisesti yhteensopiva direktiivin kanssa.

E *Ensimmäistä kysymystä koskeva päätelmä*

48. Päätän näin ollen ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelun ja ehdotan, että unionin tuomioistuin ratkaisee sen toteamalla, että direktiivin

30 – Edellä alaviitteessä 14 mainittu asia Candolin ym., tuomion 19 kohta.

2009/103 12 artiklan 1 kohtaa ja 13 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansallisen oikeuden säännöksille, joiden nojalla vakuutusyhtiö voi pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa evätä korvauksen liikenneonnettomuuden uhrilta, jos tämä on vakuutuksenottaja, joka on ollut matkustajana ajoneuvossaan, jonka kuljettamiseen hän on antanut luvan vakuuttamattomalle henkilölle.

IV Toisen ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

49. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää toisella kysymyksellään unionin tuomioistuinta täsmentämään, vaikuttaako ensimmäiseen kysymykseen annettavaan vastaukseen sellaisen vakuutuksenottajan psykologinen tilanne, joka on antanut luvan ajoneuvon kuljettamiseen luvattomalle henkilölle. Kansallinen tuomioistuin pyytää vastausta erityisesti siihen, voiko merkitystä olla sillä, oliko vakuutuksenottaja tietoinen siitä, että henkilö, jolle hän oli antanut luvan ajoneuvonsa kuljettamiseen, oli vakuuttamaton.

50. Kuten olen jo edellä todennut, direktiivin peruslähtökohtana on, sellaisena kuin sitä tulkitaan oikeuskäytännössä, että vakuutuksenantajan on periaatteessa *aina* maksettava korvausta uhreille, ellei ole sovellettava yhtä direktiivissä nimenomaisesti säädettyä poikkeusta. Toisin sanoen vakuutuksenottajan psykologinen asema ei vaikuta velvollisuuteen maksaa uhreille korvausta joka tapauksessa, myös silloin, kun on kyse ”huolimattomasti menetelleestä” vakuutuksenottajasta.

51. Edellä esitetty ei luonnollisestikaan estä jäsenvaltioita ottamasta edellä esitetyissä rajoissa kyseistä seikkaa huomioon vahingonkorvaussäännöksissä esimerkiksi päättäessään uhreille kuuluvan korvauksen määrästä tai, jos kyse on kolmansille osapuolille aiheutetuista vahingoista, määrittäessään vakuutuksenantajien takautumisoikeutta.

52. Ehdotan näin ollen, että unionin tuomioistuin vastaa toiseen ennakkoratkaisukysymykseen toteamalla, ettei ensimmäiseen kysymykseen annettavaan vastaukseen vaikuta se, oliko vakuutuksenottaja tietoinen siitä, että henkilö, jolle hän oli antanut luvan ajoneuvon kuljettamiseen, oli vakuuttamaton.

V Ratkaisuehdotus

53. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Court of Appealin 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 12 artiklan 1 kohtaa ja 13 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansallisen oikeuden säännöksille, joiden nojalla vakuutusyhtiö voi pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa evätä korvauksen liikenneonnettomuuden uhrilta, jos tämä on vakuutuksenottaja, joka on ollut matkustajana ajoneuvossaan, jonka kuljettamiseen hän on antanut luvan vakuuttamattomalle henkilölle.

Ensimmäiseen kysymykseen annettavaan vastaukseen ei vaikuta se, oliko vakuutuksenottaja tietoinen siitä, että henkilö, jolle hän oli antanut luvan ajoneuvon kuljettamiseen, oli vakuuttamaton.