UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

11 päivänä heinäkuuta 2013*

Moottoriajoneuvojen käyttö — Vastuun varalta otettava vakuutus — Direktiivi 72/166/ETY — 3 artiklan 1 kohta — Direktiivi 84/5/ETY — 1 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta — Vakuutuksenantajan maksukyvyttömyys — Vahinkojen korvaamisesta vastaavan elimen korvausten maksamatta jättäminen

Asiassa C-409/11,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Fővárosi Bíróság (Unkari) on esittänyt 12.7.2011 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 1.8.2011, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Gábor Csonka,

Tibor Isztli,

Dávid Juhász,

János Kiss ja

Csaba Szontágh

vastaan

Unkarin valtio,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit E. Levits, J.-J. Kasel, M. Safjan ja M. Berger (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: P. Mengozzi,

kirjaaja: hallintovirkamies C. Strömholm,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 26.9.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Unkarin hallitus, asiamiehinään M. Z. Fehér, K. Veres ja K. Szíjjártó,

— Euroopan komissio, asiamiehinään B. Simon, K.-P. Wojcik ja K. Talabér-Ritz,

* Oikeudenkäyntikieli: unkari.

kuultuaan julkisasiamiehen 24.10.2012 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY (EYVL L 103, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14; jäljempänä ensimmäinen direktiivi), 3 artiklan 1 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajina ovat Gábor Csonka, Tibor Isztli, Dávid Juhász, János Kiss ja Csaba Szontágh ja vastaajana Unkarin valtio ja jossa on kyse vastuusta, joka viimeksi mainitulle kantajien mukaan aiheutuu siitä, että direktiivi pantiin virheellisesti täytäntöön Unkarin oikeusjärjestyksessä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan vakuutuksen alaan liittyvä unionin säännöstö on kodifioitu moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/103/EY (EUVL L 263, s. 11). Kyseinen direktiivi ei kuitenkaan ollut pääasian tosiseikkojen tapahtuessa voimassa, joten niihin sovelletaan siis ennen kyseistä kodifiointia voimassa olleita direktiivejä, muun muassa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annettua toista neuvoston direktiiviä 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s.17), sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2005/14 (jäljempänä toinen direktiivi).

Ensimmäinen direktiivi

4 Ensimmäisen direktiivin toisesta ja kolmannesta perustelukappaleesta ilmenee, että se on annettu ottaen huomioon, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista vakuutusturvaa eli liikennevakuutusta koskevat rajatarkastukset, joiden tarkoituksena oli turvata niiden henkilöiden edut, jotka saattoivat joutua näiden ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen uhreiksi, olivat seurausta tällä alalla sovellettavien kansallisten vaatimusten välisistä eroista ja että ”nämä erot [olivat] sellaisia, että ne saatt[oivat] estää moottoriajoneuvojen ja henkilöiden vapaata liikkuvuutta yhteisön alueella” vaikuttaen näin ”välittömästi yhteismarkkinoiden luomiseen ja toimintaan”. Saman direktiivin viidennessä perustelukappaleessa korostettiin olevan tärkeää, että ”tässä tarkoituksessa ryhdytään toimenpiteisiin, joilla edelleen lievennetään jäsenvaltioiden välillä kulkevien ihmisten ja moottoriajoneuvojen liikkumista koskevia säännöksiä”.

5 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa säädettiin tämän vuoksi muun muassa seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava, jollei 4 artiklasta muuta johdu, tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella. Vakuutetun vastuun laajuus ja vakuutusturvan ehdot määräytyvät näiden toimenpiteiden perusteella.”

6 Saman direktiivin 4 artiklassa annettiin jäsenvaltioille mahdollisuus poiketa kyseisen 3 artiklan säännöksistä tiettyjen henkilöiden ja tietyntyyppisten ajoneuvojen tai erityistyyppisellä rekisterikilvellä varustettujen ajoneuvojen osalta.

Toinen direktiivi

7 Toisen direktiivin kuudennessa perustelukappaleessa todettiin, että ”on välttämätöntä huolehtia siitä, että jokin toimielin takaa, ettei vahingon kärsinyt jää vaille korvausta, jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vakuuttamaton tai tuntematon; on tärkeää varmistaa, muuttamatta jäsenvaltioiden soveltamia säännöksiä, jotka koskevat kyseisen toimielimen maksamien korvausten ensisijaista tai toissijaista luonnetta ja vastikkeeseen sovellettavia määräyksiä, että vahingon kärsinyt voi tällaisessa vahinkotapauksessa ensimmäiseksi ottaa yhteyttä suoraan kyseiseen toimielimeen” ja että ”jäsenvaltioille pitäisi kuitenkin antaa mahdollisuus soveltaa joitakin rajoitettuja, kyseisen toimielimen korvausten maksamista koskevia poikkeuksia ja säätää, että tuntemattoman ajoneuvon aiheuttamasta omaisuusvahingosta maksettavaa korvausta voidaan rajoittaa tai se voidaan evätä mahdollisen vilpin vuoksi”. Kyseisen direktiivin kahdeksannessa perustelukappaleessa todettiin vielä, että ”keventääkseen kyseisen toimielimen taloudellista rasitusta jäsenvaltiot voivat säätää tiettyjen omavastuiden soveltamisesta, jos toimielin suorittaa korvausta vakuuttamattomien ajoneuvojen tai tarvittaessa myös varastettujen tai väkivaltaa käyttäen haltuun otettujen ajoneuvojen aiheuttamista omaisuusvahingoista”.

8 Toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 4 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”1. [Ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.

– –

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

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

9 Toisen direktiivin 1 artiklan 6 kohdassa ja 2 artiklassa mahdollistettiin se, että jäsenvaltiot voivat tietyissä tapauksissa vapauttaa kyseisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan nojalla perustetun elimen korvauksen suorittamisesta tai säätää, että korvausta maksettaessa sovelletaan tiettyjä omavastuita.

10 Toisen direktiivin 1 artiklan 7 kohdassa säädettiin, että ”jokaisen jäsenvaltion on sovellettava lakejaan, asetuksiaan ja hallinnollisia määräyksiään elimen suorittamiin korvauksiin, tämän kuitenkaan rajoittamatta muun vahingon kärsineelle edullisemman käytännön soveltamista”.

Unkarin oikeus

11 Pääasian tosiseikkojen tapahtuessa voimassa olleen moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta annetun hallituksen asetuksen 190/2004 (Korm. Rendelet a gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításról, jäljempänä hallituksen asetus 190/2004)

14 ja 15 §:n mukaan Kártalanítási Számlát Kezelő MABISZ GKI (Unkarin vakuutuksenantajien liiton korvauskassa) vastasi korvauksen maksamisesta vahinkoa kärsineelle vahingon aiheuttajan sijaan ainoastaan, jos vahingon aiheuttajalla ei ollut pakollista liikennevakuutusta liikenneonnettomuuden sattuessa, jos vahingon aiheuttaneen ajoneuvon haltijaa ei tiedetty tai jos vahingon oli aiheuttanut ajoneuvo, jota ei ollut laskettu liikenteeseen tai joka oli poistettu liikenteestä.

12 Hallituksen asetus 190/2004 kumottiin moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta vuonna 2009 annetulla lailla LXII (2009. évi LXII törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról).

13 Kyseisellä 1.1.2010 voimaan tulleella lailla on otettu käyttöön uusi korvausrahasto, ja sen 29 §:n 3 momentissa säädetään, että ”korvausrahasto kattaa vahingonkärsijän saatavan maksukyvyttömyysmenettelyn kohteena olevalta vakuutuksenantajalta, jolloin huomioon on otettava vakuutuskirjassa määrätyt tai laissa säädetyt menettelysäännöt korvausta koskevan oikeuden saamiseksi”.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

14 MAV Általános Biztosító Egyesület (jäljempänä MAV) oli voittoa tavoittelemattomana yhdistyksenä perustettu vakuutuksenantaja, joka tarjosi jäsenilleen palveluja alhaiseen hintaan sillä erityispiirteellä, että tämän vakuutuksenantajan vakuuttamilla vakuutuksenottajilla oli myös yhdistyksen jäsenyyteen perustuvia velvoitteita.

15 Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (finanssivalvonnasta vastaava viranomainen) osoitti MAV:lle vuosina 2003–2008 15 määräystä, joilla se kehotti tätä noudattamaan toimintaansa sääntöjä lain säännöksiä. Koska toimintaa ei kyetty palauttamaan laissa asetettujen edellytysten mukaiseksi, kyseinen valvontaviranomainen peruutti MAV:n toimiluvan 15.8.2008 alkanein vaikutuksin. Viimeksi mainittu, jonka omaisuus oli hävinnyt, julistettiin maksukyvyttömäksi.

16 Pääasian kantajat olivat ajoneuvojen haltijoina ottaneet moottoriajoneuvojensa käyttöön liittyvän vastuun varalta liikennevakuutuksen MAV:ltä.

17 He olivat heinäkuun 2006 ja heinäkuun 2008 välisenä aikana aiheuttaneet ajoneuvoillaan vahinkoja.

18 MAV ei maksukyvyttömyytensä vuoksi kyennyt vastaamaan vakuutuksenantajan velvollisuuksistaan. Pääasian kantajat joutuivat siis itse korvaamaan ajoneuvoillaan aiheuttamansa vahingot.

19 He nostivat Unkarin valtiota vastaan vahingonkorvauskanteen, jossa he vaativat heille ensimmäisen direktiivin virheellisellä täytäntöönpanolla aiheutetun vahingon korvaamista.

20 Pääasian kantajat korostavat, että vaikka Unkarin laissa säädetään 1.1.2010 alkavin vaikutuksin siitä, että vakuutetun ajoneuvon aiheuttamasta vahingosta vastaavan elimen on korvattava vahinko vakuutuksenantajan ollessa maksukyvytön, kyseistä säännöstä ei sovelleta vastuuseen, joka aiheutuu ennen kyseistä ajankohtaa tapahtuneista onnettomuuksista, kuten onnettomuuksista, joista kantajat ovat vastuussa. He katsovat, että koska Unkarin valtio ei ole toteuttanut toimenpiteitä, joilla samoissa olosuhteissa taattaisiin, että jokin korvauselin korvaisi ennen kyseistä ajankohtaa sattuneet vahingot, se ei ole noudattanut unionin oikeudesta eikä varsinkaan ensimmäisen direktiivin 3 artiklasta aiheutuvia velvollisuuksiaan ja että se siis on vastuussa.

21 Tässä tilanteessa Fővárosi Bíróság, josta on tullut Fővárosi Törvényszék, päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Oliko Unkarin valtio jo pannut [ensimmäisen] direktiivin täytäntöön päivänä, jona kantajat aiheuttivat vahingot, kun otetaan erityisesti huomioon kyseisen direktiivin 3 artiklassa asetetut velvoitteet, ja onko näin ollen katsottava, että kyseisellä direktiivillä on välitön oikeusvaikutus kantajiin nähden?

2) Voiko yksityinen, jonka oikeuksia on loukattu sen vuoksi, ettei kyseinen valtio ole pannut [ensimmäistä] direktiiviä täytäntöön, vaatia voimassa olevan [unionin] lainsäädännön mukaan tätä valtiota noudattamaan kyseistä direktiiviä vetoamalla suoraan [unionin] lainsäädäntöön velvoitteensa noudattamatta jättänyttä jäsenvaltiota vastaan saadakseen takeet, jotka tämän valtion olisi kyseisen oikeuden nojalla pitänyt hänelle tarjota?

3) Voiko yksityinen oikeussubjekti, jonka oikeuksia on loukattu sen vuoksi, ettei [ensimmäistä] direktiiviä ole pantu täytäntöön, vaatia voimassa olevan [unionin] lainsäädännön mukaan vahingonkorvausta valtiolta tämän täytäntöönpanon laiminlyönnin perusteella?

4) Mikäli edelliseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko Unkarin valtiolla velvollisuus korvata aiheutuneet vahingot kantajille vai kantajien aiheuttamissa liikenneonnettomuuksissa vahinkoa kärsineille? – –

5) Onko jäsenvaltion katsottava olevan vastuussa tilanteessa, jossa vahinko perustuu virheeseen lainsäädäntötoiminnassa?

6) Onko 1.1.2010 asti voimassa ollut – – hallituksen asetus 190/2004 – – [ensimmäisen] direktiivin mukainen vai onko Unkarin valtio laiminlyönyt velvollisuutensa saattaa kyseisessä direktiivissä asetetut velvoitteet osaksi Unkarin oikeusjärjestystä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäisen kysymyksen ensimmäinen osa ja kuudes kysymys

22 Kansallinen tuomioistuin kysyy näillä kysymyksillä pääasiallisesti, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että siinä jäsenvaltioille asetettuihin velvollisuuksiin kuuluu myös velvollisuus perustaa elin, joka takaa korvauksen suorittamisen liikenneonnettomuuksien uhreille tilanteessa, jossa vahingoista vastuussa olevat henkilöt olivat ottaneet moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta liikennevakuutuksen mutta vakuutuksenantajasta on tullut maksukyvytön.

23 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on (ks. mm. asia C-219/11, Brain Products, tuomio 22.11.2012, 13 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

24 Tästä on todettava, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohta on sanamuodoltaan hyvin yleinen, koska siinä vaaditaan, että jokaisen jäsenvaltion on toteutettava ”tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella”. Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 26 kohdassa, kyseisestä säännöksestä ilmenee, että jäsenvaltioilla on velvollisuus ottaa käyttöön omassa oikeusjärjestyksessään ajoneuvojen yleinen vakuuttamisvelvollisuus.

25 Kun otetaan huomioon ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan sanamuodon yleisyys, jäsenvaltioilla olevan velvollisuuden ulottuvuutta on täsmennettävä ottamalla huomioon kyseisen säännöksen asiayhteys ja päämäärät.

26 Tässä suhteessa on syytä todeta, että ensimmäinen direktiivi on osa sellaisten direktiivien muodostamaa kokonaisuutta, jotka on toinen toisensa jälkeen annettu täsmentämään jäsenvaltioilla moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun alalla olevia velvollisuuksia. Ensimmäisen ja toisen direktiivin perustelukappaleista ilmenee, että direktiiveillä pyritään ensinnäkin sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on Euroopan unionin alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseen ja toiseksi sen takaamiseen, että näillä ajoneuvoilla aiheutetuista vahingoista kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut (ks. mm. asia C-300/10, Marques Almeida, tuomio 23.10.2012, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 Ensimmäisessä direktiivissä, sellaisena kuin se on täydennettynä toisella direktiivillä sekä myöhemmin annetuilla direktiiveillä, asetetaan näin ollen jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että sellaisten moottoriajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltioiden alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti, minkä laatuiset vahingot ja ketkä kolmannet vahingonkärsijät vakuutuksen on katettava (ks. mm. em. asia Marques Almeida, tuomion 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, kun sitä luetaan sen jälkeen annettujen direktiivien valossa, asetetaan siis kullekin jäsenvaltiolle velvollisuus varmistaa, jollei kyseisen direktiivin 4 artiklassa säädetyistä poikkeuksista muuta johdu, että sellaisen ajoneuvon omistaja tai haltija, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella, tekee vakuutusyhtiön kanssa liikennevakuutussopimuksen, jotta näin taattaisiin kyseisen ajoneuvon käyttöön liittyvä omistajan tai haltijan vastuu vähintäänkin unionin oikeudessa määritellyissä rajoissa.

29 Unionin lainsäätäjä on pitänyt uhrien suojelua niin tärkeänä, että se on täydentänyt näitä säännöksiä velvoittamalla toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa jäsenvaltiot perustamaan elimen suorittamaan korvausta ainakin unionin oikeudessa säädetyissä rajoissa omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta ei ole täytetty saman artiklan 1 kohdassa, jossa viitataan ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaan, tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta. Jäsenvaltiot voivat kyseisen elimen taloudellista taakkaa keventääkseen tietyissä tapauksissa vapauttaa sen korvauksen suorittamisesta tai säätää omavastuista.

30 Tällaisen kansallisen elimen suorittama korvaus on tarkoitettu viimesijaiseksi vaihtoehdoksi, josta on säädetty yksinomaan niiden tilanteiden varalta, joissa vahingon on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta ei ole täytetty ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta (asia C-442/10, Churchill Insurance Company ja Evans, tuomio 1.12.2011, Kok., s. I-12639, 41 kohta).

31 Määritettäessä, missä konkreettisissa olosuhteissa voidaan katsoa, ettei kyseisessä säännöksessä tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta ole täytetty, on merkityksellistä – kuten julkisasiamies ratkaisuehdotuksensa 32 kohdassa toteaa –, että unionin lainsäätäjä ei ole tyytynyt säätämään, että elimen on suoritettava korvaus, kun vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka osalta ei ole yleisesti täytetty vakuuttamisvelvollisuutta, vaan se on täsmentänyt, että korvaus on suoritettava ainoastaan sellaisen ajoneuvon aiheuttamien vahinkojen osalta, jonka osalta ei ole täytetty ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta eli jolle ei ole otettu liikennevakuutusta. Tällainen rajoitus selittyy sillä, että kyseisessä säännöksessä – kuten tämän tuomion 28 kohdassa on muistutettu – asetetaan kullekin jäsenvaltiolle velvollisuus varmistaa, jollei kyseisen direktiivin 4 artiklassa säädetyistä poikkeuksista muuta johdu, että sellaisen ajoneuvon omistaja tai haltija, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella, tekee vakuutusyhtiön kanssa liikennevakuutussopimuksen, jotta näin taattaisiin kyseisen ajoneuvon käyttöön liittyvä omistajan tai haltijan vastuu unionin oikeudessa

säädetyissä rajoissa. Tässä suhteessa jo se seikka, että vahingon on aiheuttanut vakuuttamaton ajoneuvo, osoittaa, että järjestelmä, joka jäsenvaltiolla oli velvollisuus ottaa käyttöön, on puutteellinen, minkä vuoksi on perusteltua, että kansallinen korvauselin maksaa korvauksen.

32 Edellä esitetystä seuraa, että – toisin kuin pääasian kantajat väittävät – sillä, että ensimmäisessä ja toisessa direktiivissä säädetyn kaltainen kansallinen elin maksaa korvauksen, ei voida katsoa toteutettavan järjestelmää, joka takaisi sen, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on olemassa liikennevakuutus, vaan sen tarkoituksena on tuottaa vaikutuksia vain selvästi yksilöidyissä yksittäistapauksissa.

33 Vakuutuksenottajan mahdollinen maksukyvyttömyys ei kuulu näihin tapauksiin. Vakuuttamisvelvollisuus on näet tällaisessa tilanteessa täytetty.

34 Kuten toisen direktiivin 1 artiklan 7 kohdasta ilmenee, jäsenvaltioilla on kuitenkin mahdollisuus ottaa käyttöön kansallisen korvausrahaston maksamien korvausten edellytysten osalta toimenpiteitä, jotka ovat liikenneonnettomuuksien uhreille edullisempia kuin moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevissa direktiiveissä säädetään. Tästä on todettava, että Unkarin hallituksen antamien tietojen mukaan Unkarin toimivaltaiset viranomaiset ovat unionin tuomioistuimessa käytävän oikeudenkäynnin aikana valmistelleet toimenpiteitä korjatakseen MAV:n maksukyvyttömyyden aiheuttaman tilanteen.

35 Kaiken edellä esitetyn nojalla ensimmäisen kysymyksen ensimmäiseen osaan ja kuudenteen kysymykseen on vastattava niin, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, kun sitä luetaan toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan valossa, on tulkittava siten, ettei siinä jäsenvaltioille asetettuihin velvollisuuksiin kuulu velvollisuutta perustaa elin, joka takaa korvauksen suorittamisen liikenneonnettomuuksien uhreille tilanteessa, jossa vahingoista vastuussa olevat henkilöt olivat ottaneet moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta liikennevakuutuksen mutta vakuutuksenantajasta on tullut maksukyvytön.

Ensimmäisen kysymyksen toinen osa ja toinen, kolmas, neljäs ja viides kysymys

36 Kansallinen tuomioistuin kysyy näillä kysymyksillään yhtäältä, voiko ensimmäisen direktiivin 3 artiklalla olla välitön oikeusvaikutus, ja toisaalta, missä olosuhteissa Unkarin valtion voidaan katsoa olevan vastuussa kantajille siitä vahingosta, joka näille oli aiheutunut ensimmäisen direktiivin virheellisestä täytäntöönpanosta.

37 Kun otetaan huomioon ensimmäisen kysymyksen ensimmäiseen osaan ja kuudenteen kysymykseen vastattaessa esitetty ensimmäisen direktiivin tulkinta, ei näytä siltä, että asianomainen jäsenvaltio olisi rikkonut unionin oikeutta.

38 Ensimmäisen kysymyksen toiseen osaan sekä toiseen, kolmanteen, neljänteen ja viidenteen kysymykseen ei näin ollen ole syytä vastata.

Oikeudenkäyntikulut

39 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin 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 unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

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

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY, 3 artiklan 1 kohtaa, luettuna moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 1 artiklan 4 kohdan, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2005/14, valossa, on tulkittava siten, ettei siinä jäsenvaltioille asetettuihin velvollisuuksiin kuulu velvollisuutta perustaa elin, joka takaa korvauksen suorittamisen liikenneonnettomuuksien uhreille tilanteessa, jossa vahingoista vastuussa olevat henkilöt olivat ottaneet moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta liikennevakuutuksen mutta vakuutuksenantajasta on tullut maksukyvytön.

Allekirjoitukset