UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

23 päivänä tammikuuta 2014*

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus — Direktiivit 72/166/ETY, 84/5/ETY, 90/232/ETY ja 2009/103/ETY — Liikenneonnettomuus — Aineeton vahinko — Korvaus — Kansalliset säännökset, joissa säädetään liikenneonnettomuuksien osalta erityisistä laskutavoista, jotka ovat vahinkoa kärsineille vähemmän edullisia kuin yleisessä vahingonkorvausjärjestelmässä säädetyt laskutavat — Yhteensopivuus näiden direktiivien kanssa

Asiassa C-371/12,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunale di Tivoli (Italia) on esittänyt 20.6.2012 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.8.2012, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Enrico Petillo ja

Carlo Petillo

vastaan

Unipol Assicurazioni SpA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja R. Silva de Lapuerta sekä tuomarit J. L. da Cruz Vilaça, G. Arestis, J.-C. Bonichot ja A. Arabadjiev (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: N. Wahl,

kirjaaja: hallintovirkamies A. Impellizzeri,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 3.7.2013 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Unipol Assicurazioni SpA, edustajinaan avvocato A. Frignani ja avvocato G. Ponzanelli,

— Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze, J. Kemper ja F. Wannek,

— Kreikan hallitus, asiamiehenään L. Pnevmatikou,

— Espanjan hallitus, asiamiehenään S. Centeno Huerta,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

— Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato M. Santoro,

— Latvian hallitus, asiamiehinään I. Kalniņš ja I. Ņesterova,

— Liettuan hallitus, asiamiehinään D. Kriaučiūnas, R. Janeckaitė ja A. Svinkūnaitė,

— Euroopan komissio, asiamiehinään E. Montaguti ja K.-P. Wojcik,

kuultuaan julkisasiamiehen 9.10.2013 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; jäljempänä ensimmäinen direktiivi), moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s. 17), sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14; jäljempänä toinen direktiivi), 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), sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2005/14 (jäljempänä kolmas direktiivi), ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY (EUVL L 263, s. 11) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat yhtäältä Enrico ja Carlo Petillo ja toisaalta Unipol Assicurazioni SpA (jäljempänä Unipol) ja joka koskee viimeksi mainitun velvollisuutta korvata moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun perusteella vahinko, joka aiheutui Enrico Petillolle liikenneonnettomuudesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Ensimmäisen direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

– –

2. ’vahingon kärsineellä’ henkilöä, jolla on oikeus saada korvausta ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista tai vammoista

– –”

4 Mainitun 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 Toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

2. Jäsenvaltioiden on vaadittava, tämän kuitenkaan rajoittamatta niiden oikeutta vahvistaa korkeampia vastuurajoja, että vakuutuksen on katettava vähintään seuraavat määrät:

a) henkilövahingon ollessa kyseessä vakuutusturvan vähimmäismäärä on 1 000 000 euroa vahingon kärsinyttä kohden tai 5 000 000 euroa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä

b) omaisuusvahingon ollessa kyseessä 1 000 000 euroa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä.

Tarvittaessa jäsenvaltiot voivat vahvistaa enintään viiden vuoden siirtymäajan, joka alkaa [direktiivin 2005/14] täytäntöönpanopäivästä ja jonka kuluessa niiden on mukautettava vakuutusturvan vähimmäismäärät tässä kohdassa edellytettyihin määriin.

Jäsenvaltioiden, jotka ottavat käyttöön edellä tarkoitetun siirtymäajan, on ilmoitettava asiasta komissiolle ja mainittava siirtymäajan kesto.

Jäsenvaltioiden on 30 kuukauden kuluessa direktiivin [2005/14] täytäntöönpanopäivästä korotettava vastuumääriä vähintään puoleen tässä kohdassa säädetyistä tasoista.”

6 Kolmannen direktiivin 1 artiklassa säädetään erityisesti, että ”[ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot”.

7 Kolmannen direktiivin 1 a artiklassa säädetään seuraavaa:

”[Ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun vakuutuksen on katettava sellaisille jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä muille motorisoimattomille tienkäyttäjille aiheutuneet henkilö- ja omaisuusvahingot, jotka sellaisen liikennevahingon seurauksena, jossa moottoriajoneuvo on osallisena, ovat oikeutettuja korvaukseen kansallisen yksityisoikeuden mukaisesti. Tämä artikla ei vaikuta siviilioikeudelliseen vastuuseen eikä vahingonkorvauksen määrään.”

8 Direktiivi 2009/103 tuli 30 artiklansa nojalla voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se oli julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä 7.10.2009.

Italian oikeus

9 Yksityisiä vakuutussopimuksia koskevan koodeksin antamisesta 7.9.2005 annetun asetuksen (decreto legislativo) nro 209 (GURI nro 239, Supplemento ordinario, 13.10.2005), sellaisena kuin se on muutettuna 17.6.2011 annetulla ministeriön päätöksellä (GURI nro 147, 27.6.2011; jäljempänä yksityisvakuutuskoodeksi), 139 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Korvaukset lievistä terveyteen kohdistuvista vahingoista, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvojen ja vesialusten käyttöön liittyvistä liikenneonnettomuuksista, suoritetaan seuraavin perustein ja seuraavien määrien mukaisesti:

a) pysyvistä terveyteen kohdistuvista vahingoista, joista seuraava haitta on enintään 9 prosenttia, korvataan määrä, jota korotetaan enemmän kuin suhteellisesti kutakin haittaprosenttia kohti; tämä määrä lasketaan soveltamalla kuhunkin haittaprosenttiin jäljempänä 6 momentissa ilmoitettua kerrointa. Tällä tavoin lasketusta määrästä vähennetään 0,5 prosenttia jokaista ikävuotta kohti asianomaisen henkilön täytettyä 11 vuotta. Ensimmäisen haittaprosentin arvo on 759,04 euroa

b) ohimenevästä terveyteen kohdistuvasta vahingosta korvataan 44,28 euroa jokaiselta päivältä, jona henkilö on ollut täysin työkyvytön; mikäli ohimenevä työkyvyttömyys on osittaista, korvausta suoritetaan kultakin päivältä työkyvyn menetystä vastaava osa.

2. Edellä 1 momentissa mainitulla terveyteen kohdistuvalla vahingolla tarkoitetaan henkiseen tai fyysiseen terveyteen kohdistuvaa, lääketieteellisesti määritettävissä olevaa ohimenevää tai pysyvää vahinkoa, josta aiheutuu haittaa asianomaisen henkilön jokapäiväiseen toimintaan ja sosiaaliseen vuorovaikutukseen, riippumatta mahdollisista vaikutuksista henkilön ansionhankintakykyyn.

3. Tuomioistuin voi korottaa edellä 1 momentissa tarkoitetun terveyteen kohdistuvasta vahingosta suoritettavan korvauksen määrää enintään viidesosalla vahingonkärsijän yksilöllisistä olosuhteista tehdyn kohtuullisen ja perustellun arvioinnin perusteella.

4. Tasavallan presidentin asetuksella, josta annetaan ministerineuvoston käsittelyn jälkeen terveysministeriön ehdotuksesta ja työ- ja sosiaaliministeriötä, oikeusministeriötä ja tuotantotoimintaministeriötä kuultua, henkisestä ja/tai fyysisestä haitasta vahvistetaan erityinen haitta-asteluokituksia koskeva taulukko, jonka haittaprosentit vaihtelevat yhdestä yhdeksään.

5. Edellä 1 momentissa mainittuja määriä tarkistetaan vuosittain tuotantotoimintaministeriön asetuksella siten, että ne vastaavat Italian tilastokeskuksen (ISTAT) työntekijöiden perheiden osalta vahvistaman kuluttajahintaindeksin kehitystä.

6. Edellä 1 momentin a kohdassa tarkoitettua määrää laskettaessa haittaprosenttiin 1 sovelletaan korjauskerrointa 1,0, haittaprosenttiin 2 sovelletaan korjauskerrointa 1,1, haittaprosenttiin 3 sovelletaan korjauskerrointa 1,2, haittaprosenttiin 4 sovelletaan korjauskerrointa 1,3, haittaprosenttiin 5 sovelletaan korjauskerrointa 1,5, haittaprosenttiin 6 sovelletaan korjauskerrointa 1,7, haittaprosenttiin 7 sovelletaan korjauskerrointa 1,9, haittaprosenttiin 8 sovelletaan korjauskerrointa 2,1 ja haittaprosenttiin 9 sovelletaan korjauskerrointa 2,3.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

10 Ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, että Mauro Recchionin kuljettama ajoneuvo törmäsi 21.9.2007 takaa päin Carlo Petillon omistamaan autoon, jota kuljetti Enrico Petillo. Viimeksi mainitulle aiheutui henkilövahinkoja.

11 Carlo ja Enrico Petillo nostivat Recchionin vakuutusyhtiötä Unipolia vastaan Tribunale di Tivolissa kanteen, jossa he vaativat toteamaan, että Recchioni on yksinomaisessa vastuussa kyseisestä liikenneonnettomuudesta, ja velvoittamaan Unipolin maksamaan 3 350 euroa korvausta aineellisesta vahingosta jo maksettujen 6 700 euron lisäksi sekä yhteensä 14 155,37 euroa korvauksena Enrico Perillon kärsimästä aineettomasta vahingosta jo maksettujen 2 700 euron sijaan.

12 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että Italian oikeudessa siviililain (codice civile) 2043 §:ssä säädetään aineellisten vahinkojen ja 2059 §:ssä aineettomien vahinkojen osalta oikeudesta täyteen korvaukseen tuottamuksesta aiheutetusta vahingosta.

13 Kansallinen tuomioistuin toteaa, että Italian tuomioistuinten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan aineeton vahinko muodostuu henkiseen ja/tai fyysiseen terveyteen kohdistuvasta vahingosta, psyykkisestä vahingosta, joka johtuu vahingosta aiheutuneesta henkisestä kärsimyksestä, sekä jäännösvahingoista, jotka johtuvat erityisesti normaalien ja jokapäiväisten toimintojen tai keskimääräistä suurempien henkilökohtaisten suoritusten estymisestä.

14 Kansallinen tuomioistuin huomauttaa, että Corte constituzionale on todennut vuonna 2003 antamassaan ratkaisussa, että aineeton vahinko on yksi yhtenäinen kokonaisuus eikä sitä voida jakaa luokkiin tai osiin. Oikeuskäytännössä erotetaan sen mukaan kuitenkin edelleen tämän tuomion edellisessä kohdassa yksilöidyt osatekijät. Lisäksi Italian oikeusjärjestyksessä jätetään tuomioistuinten tehtäväksi tällaisen vahingon arviointi.

15 Kansallinen tuomioistuin toteaa, että Italian lainsäätäjä on tarkoituksenaan rajoittaa vakuutuspalveluista aiheutuvia kustannuksia säätänyt yksityisvakuutuskoodeksin 139 §:ssä erityisestä järjestelmästä niiden korvausten määrittämiseksi, jotka on suoritettava tie- tai vesiliikenneonnettomuuksien uhrien kärsimien aineettomien vahinkojen perusteella. Tässä järjestelmässä on säädetty rajoituksia verrattuna muihin oikeusriitoihin sovellettaviin arviointiperusteisiin ja siinä rajoitetaan viidesosaan tuomioistuinten mahdollisuus korottaa tapauskohtaisesti korvauksen määrää yksityisvakuutuskoodeksin 139 §:n perusteella määritetystä määrästä.

16 Kansallinen tuomioistuin täsmentää, että jos Enrico Petillon kärsimä aineeton vahinko olisi johtunut jostakin muusta syystä kuin liikenneonnettomuudesta, se olisi arvioitu voimassa olevan Italian lainsäädännön ja oikeuskäytännön nojalla seuraavasti:

— vahinkohetkellä 21 vuotta täyttäneelle henkilölle aiheutunut terveyteen kohdistunut vahinko, josta aiheutunut haitta on 4 prosenttia: 5 407,55 euroa

— 10 päivää kestänyt ohimenevä täysi työkyvyttömyys, 20 päivää kestänyt ohimenevä 50 prosentin työkyvyttömyys ja 10 päivää kestänyt ohimenevä 25 prosentin työkyvyttömyys: 2 250,00 euroa ja

— psyykkinen vahinko, joka on kolmasosa henkilövahingosta: 2 252,00 euroa

eli yhteensä 10 210,00 euroa aineettoman vahingon perusteella, 445 euron suuruisten sairauskulujen lisäksi.

17 Koska kyseinen vahinko on kuitenkin aiheutunut tieliikenneonnettomuuden vuoksi, yksityisvakuutuskoodeksin 139 §:n nojalla suoritettava määrä on arvioitava seuraavasti:

a) vahinkohetkellä 21 vuotta täyttäneelle henkilölle aiheutunut terveyteen kohdistunut vahinko, josta aiheutunut haitta on 4 prosenttia: 3 729,92 euroa ja

b) 10 päivää kestänyt ohimenevä täysi työkyvyttömyys, 20 päivää kestänyt ohimenevä 50 prosentin työkyvyttömyys ja 10 päivää kestänyt ohimenevä 25 prosentin työkyvyttömyys: 996,00 euroa

eli yhteensä 4 725,00 euroa aineettoman vahingon perusteella, 445 euron suuruisten sairauskulujen lisäksi. Mahdollisuus saada korvausta psyykkisestä vahingosta on suljettu pois, koska siitä ei ole säädetty yksityisvakuutuskoodeksissa, vaikkakin tältä osin on kehitteillä uhreille edullisempaa oikeuskäytäntöä.

18 Erilaisten laskutapojen avulla määritettyjen määrien välillä on siten 5 485,00 euron suuruinen ero. Yksityisvakuutuskoodeksin 139 §:ssä ei myöskään anneta tuomioistuimille mitään mahdollisuutta mukauttaa arviointiaan tapauskohtaisesti, koska niiden on laskettava korvaus yksinkertaisen matemaattisen laskelman avulla, mikä rajoittaa niiden valtaa määrätä kohtuullinen korvaus.

19 Tribunale di Tivoli viittaa erityisesti EFTAn tuomioistuimen asiassa E-8/07, Celina Nguyen v. Norjan valtio, 20.6.2008 antamaan tuomioon (EFTA Court Report 2008, s. 224) ja toteaa, että sillä on epäselvyyttä sellaisen kansallisen lainsäädännön yhteensopivuudesta ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin sekä direktiivin 2009/103 kanssa, jonka nojalla tieliikenneonnettomuuden johdosta aiheutuneen vahingon korvaamisessa ei suljeta aineetonta vahinkoa pois vakuutusturvasta mutta ei sallita psyykkisen vahingon korvaamista ja rajoitetaan henkiseen ja/tai fyysiseen terveyteen kohdistuvan vahingon korvaamista verrattuna kansallisten tuomioistuinten vahingonkorvausta koskevassa vakiintuneessa oikeuskäytännössä vahvistettuun.

20 Kansallinen tuomioistuin katsoo erityisesti, että yksityisvakuutuskoodeksin 139 §:ssä ei noudateta aineettoman vahingon täyden korvaamisen periaatetta, jonka huomioon ottamista ei pitäisi rajoittaa fyysiseen terveyteen kohdistuvan vahingon taustalla olevan tapahtuman luonteen perusteella.

21 Näissä olosuhteissa Tribunale di Tivoli päätti lykätä ratkaisun antamista ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko [ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin sekä direktiivin] 2009/103/EY, joissa säädetään moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta, nojalla sallittua, että jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä rajoitetaan sellaisten tahojen (vakuutusyhtiöt) vastuuta aineettomasta vahingosta, joilla on näiden direktiivien nojalla velvollisuus tarjota pakollinen vakuutus moottoriajoneuvoilla aiheutetuista liikennevahingoista, siten, että vahingonkorvauksen määrää rajoitetaan tosiasiassa sen laskentaa koskevalla lakiin perustuvalla sitovalla säännöksellä ainoastaan moottoriajoneuvojen käytöstä aiheutuneiden vahinkojen osalta?”

Ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen

22 Unipol ja Italian hallitus väittävät, että ennakkoratkaisupyyntöä ei voida ottaa tutkittavaksi. Niiden mukaan kansallinen tuomioistuin ei selosta, miten pyydetystä unionin oikeussääntöjen tulkinnasta olisi hyötyä pääasian ratkaisulle. Ennakkoratkaisupyynnössä ei niiden mukaan myöskään selosteta niiden unionin oikeuden säännösten, joiden tulkintaa pyydetään, valintaa eikä näiden säännösten ja pääasiaan sovellettavan kansallisen lainsäädännön välistä yhteyttä.

23 Tässä yhteydessä riittää, kun todetaan, että ennakkoratkaisupyyntöön sisältyvästä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevasta selostuksesta, sellaisena kuin sitä on täydennetty unionin tuomioistuimen työjärjestyksensä 101 artiklan nojalla ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle osoittamaan selvennyspyyntöön annetusta vastauksesta, sekä niistä syistä, joiden vuoksi kyseinen tuomioistuin on päättänyt esittää ennakkoratkaisukysymyksen unionin tuomioistuimelle, käy ilmi, että vastaus tähän kysymykseen on hyödyllinen sille saatetun asian ratkaisemiseksi ja että näin ollen tämä kysymys voidaan tutkia.

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

24 Aluksi on huomautettava, kuten Saksan ja Espanjan hallitukset ovat perustellusti todenneet, että kun otetaan huomioon pääasian kohteena olevan onnettomuuden tapahtumishetki, direktiivi 2009/103 ei ole ajallisesti sovellettavissa pääasian tosiseikkoihin. Kolmatta direktiiviä ei voida myöskään soveltaa aineellisesti tähän asiaan, koska Enrico ja Carlo Petillo eivät täytä mitään siinä tarkoitetuista erityisen haavoittuvaisten uhrien ominaispiirteistä. Näin ollen ennakkoratkaisukysymys on käsitettävä siten, että se koskee ainoastaan ensimmäisen ja toisen direktiivin tulkintaa.

25 On siis katsottava, että kansallinen tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään pääasiallisesti, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa ja toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään lievistä terveyteen kohdistuvista vahingoista, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvistä tieliikenneonnettomuuksista, johtuvien aineettomien vahinkojen korvaamista koskevasta erityisestä järjestelmästä ja rajoitetaan näiden vahinkojen korvaamista verrattuna muista syistä kuin tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneiden samanlaisten vahinkojen korvaamiseen.

26 Tässä yhteydessä on huomattava, että ensimmäisen ja toisen direktiivin johdanto-osista 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 (asia C-300/10, Marques Almeida, tuomio 23.10.2012, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 Ensimmäisessä direktiivissä, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä muun muassa toisella direktiivillä, asetetaan näin ollen jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että sellaisten moottoriajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti, minkä laatuiset vahingot vakuutuksen on katettava (asia C-22/12, Haasová, tuomio 24.10.2013, 38 kohta).

28 On kuitenkin muistettava, että moottoriajoneuvoja käyttämällä kolmansille aiheutettuihin vahinkoihin liittyvää vastuuta koskeva vakuuttamisvelvollisuus on eri asia kuin se, kuinka laajalti heille korvataan tällainen vahinko vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella. Ensin mainittu määritellään ja taataan unionin oikeudessa, kun taas toisesta säädetään pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa (asia C-277/12, Drozdovs, tuomio 24.10.2013, 30 kohta).

29 Oikeuskäytännön mukaan muun muassa ensimmäisen ja toisen direktiivin tarkoituksesta sekä niiden sanamuodosta seuraa, ettei niillä pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden vahingonkorvausvastuusäännöstöä ja että nykyisin voimassa olevan unionin oikeuden mukaan jäsenvaltiot voivat vapaasti päättää, millaista vahingonkorvausvastuusäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä (em. asia Marques Almeida, tuomion 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

30 Niinpä on todettava, kun otetaan huomioon muun muassa ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 2 alakohta, että unionin oikeuden nykytilassa jäsenvaltioilla on edelleen lähtökohtaisesti vapaus päättää omissa vahingonkorvausvastuusäännöstöissään erityisesti siitä, mitkä moottoriajoneuvojen aiheuttamista vahingoista ovat korvattavia, miten laajasti kyseiset vahingot korvataan ja kenellä on oikeus mainittuun korvaukseen (em. asia Haasová, tuomion 41 kohta ja em. asia Drozdovs, tuomion 32 kohta).

31 Unionin tuomioistuin on kuitenkin korostanut, että jäsenvaltioiden on taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen moottoriajoneuvojen käytöstä johtuva vahingonkorvausvastuu katetaan muun muassa ensimmäisen ja toisen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella (em. asia Marques Almeida, tuomion 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

32 Oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että jäsenvaltioiden on käyttäessään tätä toimivaltaansa noudatettava unionin oikeutta ja että kansalliset säännökset, jotka sääntelevät ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvien vahinkojen korvaamista, eivät voi poistaa muun muassa ensimmäisen ja toisen direktiivin tehokasta vaikutusta (em. asia Marques Almeida, tuomion 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 Tästä seuraa, että jäsenvaltioiden vapautta määrittää katetut vahingot ja pakollisen vakuutuksen ehdot on rajoitettu muun muassa toisella direktiivillä, koska sillä on tehty pakolliseksi tiettyjen vahinkojen korvaaminen tiettyihin vähimmäismääriin saakka. Kyseisiin vahinkoihin, joiden korvaaminen on pakollista, kuuluvat muun muassa henkilövahingot, kuten toisen direktiivin 1 artiklan 1 kohdassa täsmennetään (em. asia Haasová, tuomion 46 kohta ja em. asia Drozdovs, tuomion 37 kohta).

34 Henkilövahinkojen käsitteen piiriin kuuluvat kaikki henkilön koskemattomuuden loukkaamisesta aiheutuvat haitat, joihin kuuluvat sekä ruumiilliset että henkiset kärsimykset, jos niiden korvaamisesta vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella on säädetty oikeusriitaan sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä (em. asia Haasová, tuomion 47 kohta ja em. asia Drozdovs, tuomion 38 kohta).

35 Niinpä muun muassa ensimmäisen ja toisen direktiivin perusteella korvattaviin vahinkoihin kuuluvat aineettomat vahingot, joiden korvaamisesta vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella on säädetty oikeusriitaan sovellettavassa kansallisessa oikeudessa (em. asia Haasová, tuomion 50 kohta ja em. asia Drozdovs, tuomion 41 kohta).

36 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava ensinnäkin, että unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmenee, että – samoin kuin edellä mainitussa asiassa Marques Almeida – pääasiassa kyseessä olevalla kansallisella lainsäädännöllä määritetään se, missä laajuudessa vahinkoa kärsineellä on oikeus saada korvausta vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella, eikä sillä rajoiteta vastuuvakuutuksen kattamaa alaa.

37 Kuten näet ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen selostuksessa Italian oikeudesta todetaan, siviililain 2059 §:ssä säädetään yhtäältä oikeudesta saada korvausta liikenneonnettomuuksista aiheutuneista aineettomista vahingoista ja toisaalta yksityisvakuutuskoodeksin 139 §:ssä säädetään lieviä terveyteen kohdistuvia vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet erityisesti liikenneonnettomuuksista, koskevan korvausoikeuden ulottuvuuden määrittämistavoista.

38 Lisäksi kansallinen tuomioistuin on täsmentänyt vastauksena unionin tuomioistuimen työjärjestyksensä 101 artiklan nojalla sille esittämään selvennyspyyntöön ja Italian hallitus on vahvistanut unionin tuomioistuimessa pidetyssä suullisessa käsittelyssä, että Italian oikeuden mukaan vakuutetun vahingonkorvausvastuu henkilöiden liikenneonnettomuuden vuoksi kärsimistä aineettomista vahingoista ei voi ylittää pakollisen vakuutuksen yksityisvakuutuskoodeksin 139 §:n nojalla kattamia määriä.

39 Näin ollen on katsottava yhtäältä, että mainittu kansallinen säännöstö kuuluu ensimmäisessä ja toisessa direktiivissä viitattuun kansalliseen vahingonkorvausvastuuta koskevaan aineelliseen oikeuteen (ks. analogisesti em. asia Haasová, tuomion 58 kohta), ja toisaalta, että sillä ei voida rajoittaa vakuutetun liikennevakuutuksen kattavuutta (ks. analogisesti em. asia Marques Almeida, tuomion 35 kohta).

40 Lisäksi ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta omaisuusvahinkojen ja henkilövahinkojen pakollisesta kattamisesta vakuutuksella on todettava, että mikään asiakirja-aineistoon sisältyvä seikka ei osoita, että kyseisessä kansallisessa säännöstössä ei säädetä toisen direktiivin 1 artiklassa vahvistetun vähimmäismäärän mukaisia määriä.

41 Toiseksi on selvitettävä, suljetaanko mainitulla kansallisella säännöstöllä automaattisesti pois vahinkoa kärsineiden oikeus saada korvausta moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta tai rajoitetaanko sillä suhteettomasti tätä oikeutta.

42 Tässä yhteydessä on todettava, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 69–74, 82 ja 83 kohdassa, että tämän tuomion 30–32 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä seuraa, että ensimmäisessä ja toisessa direktiivissä ei velvoiteta jäsenvaltioita valitsemaan tiettyä järjestelmää määrittääkseen vahinkoa kärsineelle vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella kuuluvan korvausoikeuden ulottuvuuden.

43 Siten nämä direktiivit eivät ole lähtökohtaisesti esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa asetetaan kansallisille tuomioistuimille korvattavien aineettomien vahinkojen määrittämistä koskevia sitovia perusteita, eikä erityisille järjestelmille, jotka on mukautettu liikenneonnettomuuksien erityispiirteiden mukaisesti, vaikka tällaisiin järjestelmiin kuuluu tiettyjen aineettomien vahinkojen osalta korvausoikeuden ulottuvuuden määrittämistapa, joka on vahinkoa kärsineelle vähemmän edullinen kuin muiden kuin liikenneonnettomuuden vuoksi vahinkoa kärsineiden korvausoikeuteen sovellettava määrittämistapa.

44 Erityisesti sillä seikalla, että arvioitaessa lievistä terveyteen kohdistuvista vahingoista suoritettavan korvauksen määrää muiden kuin liikenneonnettomuuden vuoksi vahinkoa kärsineiden korvausoikeuden laskemiseen sovellettavia laskentaseikkoja ei oteta huomioon tai niitä rajoitetaan, ei ole vaikutusta tällaisen kansallisen lainsäädännön yhteensopivuuteen edellä mainittujen direktiivien kanssa, koska mainitulla kansallisella lainsäädännöllä ei suljeta pois automaattisesti tai rajoiteta suhteettomasti vahinkoa kärsineen oikeutta saada korvausta (ks. vastaavasti asia C-409/09, Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio, tuomio 9.6.2011, Kok., s. I-4955, 29 kohta ja em. asia Marques Almeida, tuomion 32 kohta).

45 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuimelle esitettyyn asiakirja-aineistoon ei sisälly mitään sellaista seikkaa, joka osoittaisi, että kyseessä olisi tällainen automaattinen poissulkeminen tai tällainen suhteeton rajoitus. Asiakirja-aineistosta käy näet ilmi, että tällainen korvaus myönnetään, että mainitun korvauksen osalta säädettyä rajoitetumpaa laskutapaa sovelletaan vain lieviin terveyteen kohdistuviin vahinkoihin ja että tällä tavoin laskettu määrä on suhteutettu erityisesti vahinkojen vakavuuteen ja työkyvyttömyyden kestoon. Lisäksi tässä järjestelmässä tuomioistuin voi mukauttaa myönnettävän korvauksen määrää korottamalla sitä enintään viidesosalla lasketusta määrästä.

46 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella on todettava, ettei pääasiassa kyseessä oleva kansallinen lainsäädäntö vaikuta unionin oikeudessa säädettyyn takeeseen siitä, että sovellettavan kansallisen oikeuden mukaan määritettävä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvä vahingonkorvausvastuu katetaan muun muassa ensimmäisen ja toisen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella (ks. vastaavasti em. asia Marques Almeida, tuomion 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

47 Edellä esitetyn perusteella ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa ja toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa on tulkittava siten, että ne eivät ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään lievistä terveyteen kohdistuvista henkilövahingoista, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvistä tieliikenneonnettomuuksista, johtuvien aineettomien vahinkojen korvaamista koskevasta erityisestä järjestelmästä ja rajoitetaan näiden vahinkojen korvaamista verrattuna muista syistä kuin tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneiden samanlaisten vahinkojen korvaamiseen.

Oikeudenkäyntikulut

48 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 (toinen 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 3 artiklan 1 kohtaa ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY, 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa on tulkittava siten, että ne eivät ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään lievistä terveyteen kohdistuvista henkilövahingoista, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvistä tieliikenneonnettomuuksista, johtuvien aineettomien vahinkojen korvaamista koskevasta erityisestä järjestelmästä ja rajoitetaan näiden vahinkojen korvaamista verrattuna muista syistä kuin tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneiden samanlaisten vahinkojen korvaamiseen.

Allekirjoitukset