UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

1 päivänä joulukuuta 2011 *

Asiassa C-442/10,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Yhdistynyt kuningaskunta) on esittänyt 26.8.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 13.9.2010, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Churchill Insurance Company Limited

vastaan

Benjamin Wilkinson,

ja

Tracy Evans

vastaan

Equity Claims Limited,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J.-C. Bonichot sekä tuomarit A. Prechal, L. Bay Larsen, C. Toader ja E. Jarašiūnas (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: P. Mengozzi,
kirjaaja: hallintovirkamies R. Şereş,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.7.2011 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Churchill Insurance Company Limited, edustajinaan barrister F. Randolph ja S. Worthington, QC,

– Benjamin Wilkinson, edustajinaan C. Quigley, QC, ja S. Grime, QC,

– Tracy Evans, edustajinaan G. Wood, QC, ja C. Quigley, QC,

– Equity Claims Limited, edustajanaan W. R. O. Hunter, QC, solicitor J. Herzogin valtuuttamana,

– Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään L. Seeboruth,

– Euroopan komissio, asiamiehinään K.-P. Wojcik ja N. Yerrell,

kuultuaan julkisasiamiehen 6.9.2011 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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) 12 artiklan 1 kohdan ja 13 artiklan 1 kohdan tulkintaa.

2 Pyyntö on esitetty asioissa, joista ensimmäisessä ovat vastakkain Churchill Insurance Company Limited (jäljempänä Churchill) ja Benjamin Wilkinson ja toisessa Tracy Evans ja Equity Claims Limited (jäljempänä Equity) ja joka koskee liikenneonnettomuuden seurauksena kärsittyjen vahinkojen korvaamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin säännöstö

3 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) 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.”

4 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; jäljempänä toinen direktiivi) johdanto-osan kuudennessa, seitsemännessä ja kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”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; 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,

on vahingon kärsineiden etujen mukaista, että joidenkin poikkeuslausekkeiden vaikutukset rajoitetaan vakuutuksenantajan ja vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön väliseen suhteeseen; varastettujen tai väkivaltaa käyttäen haltuun otettujen ajoneuvojen ollessa kyseessä jäsenvaltiot voivat kuitenkin määrätä, että edellä mainittu toimielin korvaa vahingon,

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".

5 Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on perustettava tai valtuutettava toimielin suorittamaan korvauksia ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuus- tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jolle ei ole otettu liikennevakuutusta (jäljempänä kansallinen toimielin). Mainitun säännöksen kolmannessa alakohdassa säädetään seuraavaa:

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

6 Jäsenvaltiot voivat mainitun säännöksen neljännen alakohdan nojalla rajoittaa kansallisen toimielimen korvausten maksamista tai vapauttaa sen siitä, jos kyseessä on omaisuusvahinko, jonka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo, ja ne voivat mainitun säännöksen viidennen alakohdan nojalla määrätä vahingonkärsijälle enintään 500 euron suuruisen omavastuun vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamasta omaisuusvahingosta.

7 Kansallisiin toimielimiin sovellettavia sääntöjä on myöhemmin täsmennetty ja täydennetty muun muassa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien neuvoston direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY, 88/357/ETY ja 90/232/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/26/EY muuttamisesta 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14). Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmannesta alakohdasta on näin ollen tullut olennaisilta osin toisen direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2005/14, 1 artiklan 5 kohdan toinen alakohta.

8 Toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että mitään [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn vakuutuskirjan sisältämää lakisääteistä määräystä tai sopimuslauseketta, jolla evätään korvaus tapauksissa, joissa ajoneuvoja käyttävät tai kuljettavat

– henkilöt, joilla ei ole nimenomaista tai muutoin annettua lupaa siihen,

– henkilöt, joilla ei ole kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia,

tai

– henkilöt, jotka ovat rikkoneet kyseisen ajoneuvon kuntoa ja turvallisuutta koskevia lakisääteisiä teknisiä vaatimuksia,

ei sovelleta [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti vahinkoa kärsineiden kolmansien korvausvaatimuksiin.

Edellä ensimmäisessä luetelmakohdassa mainittua säännöstä tai lauseketta voidaan kuitenkin soveltaa sellaisten henkilöiden vahingoksi, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos vakuutuksenantaja voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen varastettu.

– –”

9 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33; jäljempänä kolmas direktiivi) johdanto-osan neljännessä ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

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

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

10 Kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään seuraavaa:

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

11 Direktiivillä 2009/103 on kodifioitu moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun (jäljempänä liikennevahinkovastuu) varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta siihen mennessä annetut direktiivit ja tämän seurauksena kumottu ne 27.10.2009 alkavin vaikutuksin. Mainitun direktiivin liitteessä II olevan vastaavuustaulukon mukaan ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa vastaavat direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäinen ja toinen alakohta, toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa direktiivin 2009/103 10 artiklan 2 kohdan toinen alakohta ja 2 artiklan 1 kohtaa vastaavasti 13 artiklan 1 kohta sekä kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäistä kohtaa direktiivin 2009/103 12 artiklan 1 kohta.

Kansallinen lainsäädäntö

12 Vuoden 1988 tieliikennelain (Road Traffic Act 1988, jäljempänä vuoden 1988 laki) 151 §:ssä, joka koskee vakuutuksenantajien velvollisuutta panna täytäntöön pakollisesta liikennevakuutuksesta tehtyyn sopimukseen perustuvaa vastuuta koskeva tuomio, säädetään seuraavaa:

”1. Tätä pykälää sovelletaan, kun annetaan tuomio, johon tätä momenttia sovelletaan, sen jälkeen, kun vakuutustodistus on – – toimitettu – – henkilölle, jolle vakuutus on myönnetty – –.

– –

5. Siitä huolimatta, että vakuutuksenantajalla voi olla oikeus purkaa tai irtisanoa vakuutussopimus tai että vakuutuksenantaja on voinut purkaa tai irtisanoa kyseisen vakuutussopimuksen – –, vakuutuksenantajan on tämän pykälän säännösten nojalla maksettava korvausta henkilöille, jotka ovat siihen tuomion perusteella oikeutettuja – –

a) sen vastuun perusteella, joka liittyy kuolemaan tai ruumiinvammaan, summa, joka tuomion nojalla on määrätty maksettavaksi tämän vastuun perusteella – –

– –

8. Kun vakuutuksenantaja on tämän pykälän nojalla velvollinen maksamaan korvausta sellaisen henkilön vastuun perusteella, jota ei ole vakuutuskirjassa vakuutettu – –, vakuutuksenantajalla on oikeus periä summa kyseiseltä henkilöltä tai henkilöltä, joka

   a) on vakuutettu sellaisella vakuutuskirjalla – –, jonka perusteella vakuutus kattaisi vastuun, jos kaikki henkilöt olisivat vakuutuskirjan mukaan vakuutettuja – – ja

   b) aiheutti tai salli sen ajoneuvon käytön, johon vastuu perustuu.

– –”

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

13 Wilkinson oli Churchillin kanssa ajoneuvon käyttämistä varten tehdyssä vakuutuskirjassa nimetty kuljettajaksi. Hän antoi 23.11.2005 ystävälleen luvan kuljettaa ajoneuvoa ja kävi itse ajoneuvon matkustajaksi. On riidatonta, että Wilkinson tiesi, ettei kyseistä henkilöä ollut vakuutettu vakuutuskirjalla. Kuljettaja menetti mainitun ajoneuvon hallinnan, ja se törmäsi vastaan tulleeseen ajoneuvoon. Wilkinson loukkaantui vakavasti. Churchill tunnusti korvausvelvollisuuden Wilkinsonia kohtaan mutta vaati tätä vakuutettuna suorittamaan sille vuoden 1988 lain 151 §:n 8 momenttiin perustuvan, määrältään Wilkinsonille maksettavaa korvausta vastaavaan korvauksen, jonka maksuvelvollisuuden Wilkinson on kiistänyt. Churchill valitti tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen sen jälkeen, kun asiaa ensimmäisessä oikeusasteessa käsitellyt tuomioistuin oli ratkaissut sen Wilkinsonin eduksi.

14 Equityn vakuuttaman moottoripyörän omistaja Evans oli ainoa kyseisen ajoneuvon kuljettamista varten vakuutettu henkilö. Hän antoi 4.8.2004 ystävänsä kuljettaa mainittua moottoripyörää ja kävi itse tämän taakse matkustajaksi. Kuljettaja törmäsi huolimattomuutensa vuoksi kuorma-auton perään. Evans loukkaantui vakavasti. Asiaa ensimmäisessä oikeusasteessa käsitellyt tuomioistuin katsoi, ettei Evans ollut pohtinut, oliko kyseinen henkilö vakuutettu kuljettamaan hänen moottoripyöräänsä, kun hän antoi tälle luvan sen kuljettamiseen. Se katsoi myös, että Equityllä oli vuoden 1988 lain 151 §:n 8 momentin perusteella oikeus saada korvaus määrästä, jonka se joutui maksamaan Evansille, sillä Evans oli sallinut vakuuttamattoman henkilön kuljettaa moottoripyörää. Evans valitti kyseisestä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen.

15 Churchill ja Equity esittävät ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, ettei vuoden 1988 lain 151 §:n 8 momentti ole säännös, jolla ”korvaus evätään” direktiivin 2009/103 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, ja että kummallakin kyseisistä kuljettajista oli tarvittava lupa käyttää tai kuljettaa ajoneuvoa. Wilkinson ja Evans sen sijaan esittävät yhtäältä, että kyseisellä säännöksellä evätään mainitun 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla vahingonkärsijältä vakuutuskorvaus, kun sitä sovelletaan vakuutettuun vahingonkärsijään siten, ettei tämä voi saada maksua vakuutuksenantajaltaan, ja toisaalta, että luvalla, johon mainitussa säännöksessä viitataan, tarkoitetaan vakuutuksenantajan eikä vakuutetun antamaa lupaa.

16 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että Englannin lainsäädännössä korvaus evätään vuoden 1988 lain 151 §:n 8 kohdan vaikutuksesta automaattisesti vakuutetulta, joka on käynyt itse ajoneuvon, jonka kuljettamista varten hänet on vakuutettu, matkustajaksi ja antanut vakuuttamattomalle kuljettajalle luvan kuljettaa

sitä. Se kysyy, onko unionin oikeus esteenä tällaiselle vakuutuskorvauksen epäämiselle ja olisiko mainittua säännöstä tarvittaessa tulkittava unionin oikeuden mukaisesti.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että oikeuskäytännön mukaan direktiivin 2009/103 12 artiklan 1 kohtaa on tulkittava laajasti. Se esittää kuitenkin, että sen käsiteltäväksi saatettujen asioiden tilanteissa tällaisesta tulkinnasta seuraisi erilainen kohtelu mainitun direktiivin 10 artiklan 2 kohdassa säänneltyyn tilanteeseen verrattuna. Se korostaa myös, että vakuutetun matkustajan, joka antaa vakuuttamattomalle kuljettajalle luvan ajoneuvon kuljettamiseen, tilanne voi vaihdella sen mukaan, tiesikö kyseinen matkustaja siitä, ettei kuljettajaa ollut vakuutettu, tai sen mukaan, oliko mainittu matkustaja pohtinut sitä, onko kyseistä kuljettajaa vakuutettu vai ei.

18 Tässä tilanteessa Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja 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 vakuutusturva evätään liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineeltä tilanteissa, joissa

– onnettomuuden aiheutti vakuuttamaton kuljettaja

– vakuuttamaton kuljettaja oli saanut vahingonkärsijältä luvan ajoneuvon kuljettamiseen

– vahingonkärsijä oli onnettomuushetkellä matkustajana ajoneuvossa ja

– vahingonkärsijä oli vakuutettu kuljettamaan kyseistä ajoneuvoa?

Erityisesti halutaan selvittää,

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

– onko lupa, jonka [vakuutettu] antaa vakuuttamattomalle henkilölle nyt käsiteltävän asian kaltaisessa tilanteessa, direktiivin 2009/103 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla nimenomaisesti tai hiljaisesti annettu?

– vaikuttaako vastaukseen se, että direktiivin 2009/103 10 artiklan nojalla kansalliset toimielimet, 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 elin voi osoittaa näiden tienneen ajoneuvon olevan vakuuttamaton?

2) Vaikuttaako ensimmäiseen kysymykseen annettavaan vastaukseen se, – – perustuiko luvan antaminen tosiasialliseen tietoon siitä, että kyseinen kuljettaja oli vakuuttamaton, [vai] käsitykseen siitä, että kuljettaja oli vakuutettu, tai [vaikuttaako siihen se,] että luvan antoi vakuutettu henkilö, joka ei ollut pohtinut asiaa?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

19 Aluksi on todettava, ettei direktiivi 2009/103 ollut voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumisaikana. Niinpä esitetty kysymys on ymmärrettävä siten, että siinä viitataan direktiivin 2009/103 säännösten sijasta niitä vastaaviin toisen ja kolmannen direktiivin säännöksiin, joita sovellettiin ajallisesti kyseisiin tosiseikkoihin ja jotka on sittemmin toistettu direktiivissä 2009/103.

20 Tästä seuraa, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään pääasiallisesti sitä, onko kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäistä kohtaa ja toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka vaikutuksesta vakuutuskorvaus evätään automaattisesti liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineeltä henkilöltä, jos onnettomuuden aiheutti vakuuttamaton kuljettaja ja jos onnettomuushetkellä ajoneuvon matkustajana ollut vahingonkärsijä, joka oli vakuutettu kyseisen ajoneuvon kuljettamista varten, oli antanut mainitulle kuljettajalle luvan kuljettamiseen.

21 Churchill ja Equity esittävät tässä yhteydessä ensinnäkin, ettei toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa vastaavia direktiivin 2009/103 säännöksiä voida soveltaa käsiteltävässä asiassa. Niiden mukaan vuoden 1988 lain 151 §:n 8 momentti ei merkitse pakollisen liikennevakuutuksen antaman turvan epäämistä. Niiden mukaan mainitulla säännöksellä vain sallitaan vakuutuksenantajan, silloin kun sen on maksettava korvausta vakuuttamattoman kuljettajan vastuun perusteella, käyttävän takautumisoikeutta vakuutettua kohtaan tämän korvauksen kattamiseksi silloin, kun vakuutettu on aiheuttanut tai sallinut sen, että mainittu kuljettaja käyttää ajoneuvoa.

22 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklassa määrätyssä menettelyssä unionin tuomioistuimen ja ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävät on kuitenkin selvästi eroteltu, ja yksinomaan tämän jälkimmäisen tehtävänä on tulkita kansallista lainsäädäntöä ja arvioida sen vaikutukset (ks. asia 52/76, Benedetti, tuomio 3.2.1977, Kok., s. 163, 25 kohta; asia C-397/96, Kordel ym., tuomio 21.9.1999, Kok., s. I-5959, 25 kohta ja asia C-500/06, Corporación Dermoestética, tuomio 17.7.2008, Kok., s. I-5785, 21 kohta).

23 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee kuitenkin, että pääasian käsittelevä tuomioistuin tulkitsee vuoden 1988 lain 151 §:n 8 momenttia ensimmäisessä ennakkoratkaisukysymyksessä kuvatuissa olosuhteissa siten, ettei siinä säädetä siitä, että vakuutuksenantaja maksaa korvauksen vakuutetulle vahingonkärsijälle, minkä jälkeen vakuutettu palauttaa korvauksen takaisin vakuutuksenantajalle, vaan siten, että sen vaikutuksesta vakuutuskorvaus evätään automaattisesti liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineeltä vakuutetulta matkustajalta, joka antoi vakuuttamattomalle kuljettajalle luvan kuljettamiseen.

24 Näin ollen unionin tuomioistuimen ratkaistavaksi käsiteltävässä asiassa saatetut kysymykset eivät koske vahingonkorvausvastuusäännöksen yhteensopivuutta unionin oikeuden kanssa vaan liittyvät säännöksen, jolla ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tulkinnan mukaan rajoitetaan korvausvastuun alaa epäämällä automaattisesti vakuutetulle mahdollisesti suoritettava vakuutuskorvaus, yhteensopivuuteen unionin oikeuden kanssa. Esitetyt kysymykset kuuluvat siten selkeästi tätä aihealuetta koskevan unionin säännöstön soveltamisalaan.

25 Churchill, Equity sekä Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus esittävät lisäksi, että ensimmäiseen kysymykseen on vastattava kieltävästi. Niiden mukaan Wilkinsonin ja Evansin asemassa olevia henkilöitä ei voida pitää toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuina vahinkoa kärsineinä kolmansina.

26 Wilkinson, Evans ja Euroopan komissio katsovat sen sijaan, että pakollista liikennevakuutusta koskeva unionin säännöstö on esteenä ensimmäisessä kysymyksessä kuvatun kaltaiselle kansalliselle säännökselle. Komissio katsoo erityisesti, ettei liikenneonnettomuuden vahingonkärsijää voida olla pitämättä matkustajana yksin siitä syystä, että hän on myös vakuutettu henkilö. Niinpä vahingonkärsijä, joka on myös vakuutettu, on komission mukaan rinnastettava toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun vahinkoa kärsineeseen kolmanteen.

27 Tässä yhteydessä on huomattava, että pakollista liikennevakuutusta koskevalla unionin säännöstöllä pyritään ensinnäkin sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on unionin alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseen ja toiseksi sen takaamiseen, että näillä ajoneuvoilla aiheutettujen onnettomuuksien vahingonkärsijät saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut (ks. mm. asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996, Kok., s. I-1829, 13 kohta ja asia C-537/03, Candolin ym., tuomio 30.6.2005, Kok., s. I-5745, 17 kohta). Sillä pyritään kolmannen direktiivin johdantoosan viidennen perustelukappaleen mukaan myös suojaamaan tätä erityisen vahinkoaltista mahdollisten vahingonkärsijöiden ryhmää eli moottoriajoneuvojen matkustajia korjaamalla pakollisen vakuutusturvan kattavuudessa näiden matkustajien osalta joissakin jäsenvaltioissa olemassa olevia puutteita (asia C-356/05, Farrell, 19.4.2007, Kok., s I-3067, 24 kohta).

28 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä, asetetaan siten jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että sellaisten ajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti, minkälaatuiset vahingot ja ketkä kolmannet vahingonkärsijät vakuutuksen on katettava (ks. vastaavasti asia C-348/98, Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000, Kok., s. I-6711, 25–27 kohta ja asia C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, tuomio 17.3.2011, Kok., s. I-1821, 25–27 kohta).

29 Oikeuskäytännössä on aikaisemmin todettu viimeksi mainitusta seikasta, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ja kolmannen direktiivin 1 artiklan tavoitteena on varmistaa, että pakollinen liikennevakuutus mahdollistaa kaikille ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon vahingonkärsijöinä oleville matkustajille korvauksen saamisen heidän kärsimistään vahingoista (ks. vastaavasti em. asia Candolin ym., tuomion 27 kohta). Oikeuskäytännössä on myös katsottu, että kun kolmannen direktiivin 1 artiklassa säädetään, että ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, siinä tehdään ero ainoastaan tämän kuljettajan ja muiden matkustajien välillä ja taataan kiistattomasti vakuutusturva kaikille matkustajille (em. asia Candolin ym., tuomion 32 kohta ja em. asia Farrell, tuomion 23 kohta).

30 Oikeuskäytännön mukaan juuri mainitun seikan vuoksi ensimmäisellä, toisella ja kolmannella direktiivillä tavoiteltu vahingonkärsijöiden suojaamisen päämäärä, josta on muistutettu tämän tuomion 27 kohdassa, edellyttää, että ajoneuvon omistajan, joka oli vahingon tapahtumahetkellä ajoneuvossa matkustajana, oikeudellinen tilanne rinnastetaan muiden vahinkoa kärsineiden matkustajien tilanteeseen (em. asia Candolin ym., tuomion 33 kohta). Oikeuskäytännössä on myös todettu, että kyseinen tavoite on esteenä myös sille, että kansallisessa lainsäädännössä supistetaan perusteettomasti pakollisen liikennevakuutuksen käsittämän matkustajan käsitettä sulkemalla tämän käsitteen ulkopuolelle henkilöt, jotka ovat olleet ajoneuvon sellaisessa osassa, jota ei ole tarkoitettu heidän kuljettamiseensa eikä varustettu tätä varten (ks. vastaavasti em. asia Farrell, tuomion 28–30 kohta).

31 Koska ainoa pakollista liikennevakuutusta koskevassa unionin säännöstössä hyväksytty erottelu on siten tehty tämän tuomion 29 kohdasta ilmenevällä ja julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 28 kohdassa korostamalla tavalla kuljettajan ja matkustajan välillä, sama vahinkoa kärsineiden suojaamisen tavoite edellyttää myös, että ajoneuvon kuljettamista varten vakuutetun henkilön, joka oli kuitenkin onnettomuuden tapahtuessa kyseisen ajoneuvon matkustajana, oikeudellinen tilanne rinnastetaan muiden onnettomuudessa vahinkoa kärsineiden matkustajien tilanteeseen.

32 Tästä seuraa, ettei henkilöä voida sulkea toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun käsitteen ”vahinkoa kärsinyt kolmas” ulkopuolelle sillä perusteella, että hänet oli vakuutettu onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettamista varten, jos hän oli kyseisen ajoneuvon matkustajana eikä kuljettajana.

33 Oikeuskäytännössä on todettu tällaisille vahinkoa kärsineille kolmansille tunnustetuista oikeuksista, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohta on esteenä sille, että pakollisen liikennevakuutuksen vakuutuksenantaja voisi vedota oikeussääntöihin tai sopimuslausekkeisiin evätäkseen korvauksen vakuutetulla ajoneuvolla aiheutetun onnettomuuden kolmansilta vahingonkärsijöiltä (ks. vastaavasti em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 20 kohta; em. asia Candolin ym., tuomion 18 kohta ja em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 29 kohta).

34 Oikeuskäytännössä on katsottu myös, että toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ainoastaan muistutetaan tästä velvollisuudesta siltä osin kuin on kyse mainitussa artiklassa tarkoitetuista oikeussäännöistä tai vakuutussopimuslausekkeista, joilla suljetaan vakuutuksen piiristä vakuutetun ajoneuvon käytöstä tai kuljettamisesta kolmansille vahingonkärsijöille silloin, kun henkilöillä ei ole lupaa kuljettamiseen, kun henkilöillä ei ole ajokorttia tai kun henkilöt ovat rikkoneet kyseisen ajoneuvon kuntoa ja turvallisuutta koskevia lakisääteisiä teknisiä vaatimuksia, aiheutuneet vahingot (em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 21 kohta; em. asia Candolin ym., tuomion 19 kohta ja em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 30 kohta).

35 Poikkeuksena tästä velvollisuudesta toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tosin säädetään, että vakuutuksenantajan ei tarvitse maksaa korvausta tietyille vahingonkärsijöille, kun otetaan huomioon heidän itse aiheuttamansa tilanne, eli henkilöille, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet heidän vahinkonsa aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos vakuutuksenantaja voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen varastettu (em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 21 kohta ja em. asia Candolin ym., tuomion 20 kohta). Kuten oikeuskäytännössä on todettu, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä alakohdasta voidaan kuitenkin poiketa vain tässä erityistapauksessa (ks. vastaavasti em. asia Candolin ym., tuomion 23 kohta).

36 Edellä esitetystä seuraa, että kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäistä kohtaa ja toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka vaikutuksesta vakuutuksenantajan velvollisuus maksaa korvausta liikenneonnettomuuden uhriksi joutuneelle matkustajalle sulkeutuu automaattisesti pois sillä perusteella, että matkustaja oli vakuutettu hänen vahinkonsa aiheuttaneen ajoneuvon kuljettamista varten eikä kuljettajaa ollut vakuutettu.

37 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee tässä yhteydessä unionin tuomioistuimelta myös sitä, onko vakuutetun vakuuttamattomalle kuljettajalle antama lupa kuljettamiseen pääasioiden kaltaisissa olosuhteissa toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettu nimenomaisesti tai hiljaisesti annettu lupa. Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 42 kohdassa korostanut, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy tätä saadakseen selville, voidaanko vahingonkärsijän vahingoksi soveltaa oikeussääntöjä tai sopimuslausekkeita, joilla vakuutuskorvaus evätään siinä tapauksessa, ettei kuljettajana olleella henkilöllä ollut vakuutetun nimenomaisesti tai hiljaisesti antamaa lupaa siihen.

38 Tätä näkemystä ei voida hyväksyä. Vaikka oletettaisiin, että viittauksella nimenomaisesti tai hiljaisesti annettuun lupaan tarkoitettaisiin vain vakuutetun antamaa lupaa, siitä ei voi missään tapauksessa seurata sitä, että sopimuslauseke, jolla vakuutuskorvaus evätään siinä tapauksessa, ettei kuljettajana olleella henkilöllä ollut vakuutetun antamaa lupaa, olisi pätevä ja että sitä voitaisiin soveltaa vahingon kärsineen kolmannen vahingoksi. Ainoa tilanne, jossa vakuutuskorvaus voidaan evätä vahinkoa kärsineeltä kolmannelta, on toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu tilanne. On kuitenkin riidatonta, ettei käsiteltävässä asiassa ole kyse tällaisesta tilanteesta.

39 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee myös sitä, onko ensimmäiseen kysymykseen annettavan vastauksen kannalta merkitystä sillä, että jäsenvaltiot voivat toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmannen alakohdan nojalla vapauttaa

kansallisen toimielimen maksamasta korvausta henkilöille, jotka ovat vapaaehtoisesti nousseet vahingon aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos mainittu toimielin voi osoittaa näiden tienneen kuljettajan ja ajoneuvon olevan vakuuttamattomia.

40 Tässä yhteydessä on ensinnäkin korostettava, ettei tilanne, jossa, vahingon aiheuttanutta ajoneuvoa kuljetti kuljettamista varten vakuuttamaton henkilö ja jossa kyseisen ajoneuvon kuljettamista varten oli vakuutettu toinen kuljettaja, ja toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu tilanne, jossa onnettomuuden aiheuttanut ajoneuvo oli kokonaan vakuuttamaton, ole samanlaisia tai toisiinsa rinnastettavia tilanteita. Sen perusteella, että ajoneuvoa kuljetti sitä koskevassa vakuutuskirjassa nimeämätön henkilö, ei voida katsoa, kun otetaan huomioon erityisesti ensimmäisellä, toisella ja kolmannella direktiivillä tavoiteltu liikenneonnettomuuden vahingonkärsijöiden suojaamisen päämäärä, että tällainen ajoneuvo olisi mainitussa säännöksessä tarkoitetulla tavalla vakuuttamaton.

41 Toiseksi on todettava, kuten komissio esittää, että kansallisen toimielimen suorittama korvaus on tarkoitettu viimesijaiseksi vaihtoehdoksi, josta on säädetty niiden tilanteiden varalta, että vahingon on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vakuuttamisvelvollisuus ei täyty.

42 Tämä selittää sen, että unionin lainsäätäjä on pakollista liikennevakuutusta koskevalla unionin säännöstöllä tavoitellusta yleisestä vahingonkärsijöiden suojaamisen tavoitteesta huolimatta sallinut sen, että jäsenvaltiot vapauttavat kansallisen toimielimen maksamasta korvausta tietyissä rajoitetuissa tilanteissa ja muun muassa silloin, kun kyse on henkilöistä, jotka ovat vapaaehtoisesti nousseet vahingon aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos mainittu toimielin voi osoittaa heidän tienneen, ettei kuljettajaa eikä ajoneuvoa ollut vakuutettu.

43 Tästä syystä sillä seikalla, että jäsenvaltiot voivat toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmannen alakohdan nojalla vapauttaa kansallisen toimielimen maksamasta korvausta henkilöille, jotka ovat vapaaehtoisesti nousseet vahingon aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos mainittu toimielin voi osoittaa heidän tienneen, ettei kuljettajaa eikä ajoneuvoa ollut vakuutettu, ei ole käsiteltävässä asiassa merkitystä kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisen kohdan ja toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan tulkinnan kannalta.

44 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäistä kohtaa ja toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka vaikutuksesta vakuutuksenantajan velvollisuus maksaa korvausta liikenneonnettomuuden vahingonkärsijälle sulkeutuu automaattisesti pois, jos onnettomuuden aiheutti vakuutuskirjassa vakuuttamaton kuljettaja ja jos onnettomuushetkellä ajoneuvon matkustajana ollut vahingonkärsijä, joka oli vakuutettu ajoneuvon kuljettamista varten, oli antanut mainitulle kuljettajalle luvan kuljettamiseen.

Toinen kysymys

45 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään pääasiallisesti sitä, onko ensimmäiseen kysymykseen annettava vastaus erilainen sen perusteella, oliko vakuutettu vahingonkärsijä tietoinen siitä, ettei henkilöä, jolle hän antoi luvan kuljettaa ajoneuvoa, ollut vakuutettu sitä varten, luuliko hän tämän olleen vakuutettu tai oliko hän pohtinut asiaa.

46 Tässä yhteydessä on muistutettava, kuten julkiasiamies on ratkaisuehdotuksensa 50 kohdassa esittänyt, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on katettava kaikki vahingonkärsijät vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajaa lukuun ottamatta, ellei jotakin ensimmäisessä, toisessa tai kolmannessa direktiivissä nimenomaisesti säädetyistä poikkeuksista voida soveltaa.

47 Niinpä se, oliko vakuutettu vahingonkärsijä tietoinen siitä, ettei henkilöä, jolle hän antoi luvan kuljettaa ajoneuvoa, ollut vakuutettu sitä varten, luuliko hän tämän olleen vakuutettu tai oliko hän pohtinut asiaa, on merkityksetöntä ensimmäiseen kysymykseen annettavan vastauksen kannalta.

48 Tällä ei kuitenkaan suljeta pois jäsenvaltioiden mahdollisuutta ottaa kyseistä seikkaa huomioon vahingonkorvausvastuuta koskevissa oikeussäännöissään, kunhan ne kuitenkin käyttäessään tätä toimivaltaansa noudattavat unionin oikeutta, erityisesti ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa, ja kunhan mainitut kansalliset säännökset eivät riistä mainituilta direktiiveiltä niiden tehokasta vaikutusta (em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 19 kohta; em. asia Candolin ym., tuomion 27 ja 28 kohta; em. asia Farrell, tuomion 34 kohta; em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 35 ja 36 kohta ja asia C-409/09, Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio, tuomio 9.6.2011, Kok., s. I-4955, 28 kohta).

49 Niinpä kansallisessa säännöstössä ei voida yleisin ja abstraktein kriteerein evätä matkustajan oikeutta saada korvausta pakollisesta liikennevakuutuksesta tai rajoittaa tätä oikeutta suhteettomasti yksinomaan sillä perusteella, että matkustaja on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. Korvauksen laajuutta voidaan rajoittaa vain poikkeuksellisissa olosuhteissa ja tapauskohtaisen arvioinnin perusteella (em. asia Candolin ym., tuomion 29, 30 ja 35 kohta; em. asia Farrell, tuomion 35 kohta; em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 38 kohta ja em. asia Ambrósio Lavrador ja Olival Ferreira Bonifácio, tuomion 29 kohta).

50 Edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, ettei ensimmäiseen esitetyistä kysymyksistä annettava vastaus ole erilainen sen perusteella, oliko vakuutettu vahingonkärsijä tietoinen siitä, ettei henkilöä, jolle hän antoi luvan kuljettaa ajoneuvoa, ollut vakuutettu sitä varten, luuliko hän tämän olleen vakuutettu tai oliko hän pohtinut asiaa.

Oikeudenkäyntikulut

51 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 (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY 1 artiklan ensimmäistä kohtaa ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka vaikutuksesta vakuutuksenantajan velvollisuus maksaa korvausta liikenneonnettomuuden vahingonkärsijälle sulkeutuu automaattisesti pois,

jos onnettomuuden aiheutti vakuutuskirjassa vakuuttamaton kuljettaja ja jos onnettomuushetkellä ajoneuvon matkustajana ollut vahingonkärsijä, joka oli vakuutettu ajoneuvon kuljettamista varten, oli antanut mainitulle kuljettajalle luvan kuljettamiseen.

2) Ensimmäiseen esitetyistä kysymyksistä annettava vastaus ei ole erilainen sen perusteella, oliko vakuutettu vahingonkärsijä tietoinen siitä, ettei henkilöä, jolle hän antoi luvan kuljettaa ajoneuvoa, ollut vakuutettu sitä varten, luuliko hän tämän olleen vakuutettu tai oliko hän pohtinut asiaa.

Allekirjoitukset