Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

20 päivänä heinäkuuta 2017*

Ennakkoratkaisupyyntö – Liikennevakuutus – Direktiivi 72/166/ETY – 3 artiklan 1 kohta – Toinen direktiivi 84/5/ETY – 2 artiklan 1 kohta – Vakuutussopimus, joka tehtiin ajoneuvon omistajaa ja sen tavanomaista kuljettajaa koskevien virheellisten tietojen perusteella – Vakuutuksenottaja – Sopimuksen tekemisestä puuttuva taloudellinen intressi – Vakuutussopimuksen ehdoton mitättömyys – Oikeusvaikutukset suhteessa kolmansiin vahingonkärsijöihin

Asiassa C-287/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Supremo Tribunal de Justiça (ylin oikeus, Portugali) on esittänyt 4.5.2016 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 23.5.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Fidelidade – Companhia de Seguros SA

vastaan

Caisse Suisse de Compensation,

Fundo de Garantia Automóvel,

Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira ja

Teresa Rosa Teixeira,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit A. Arabadjiev (esittelevä tuomari) ja C. G. Fernlund,

julkisasiamies: P. Mengozzi,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

* Oikeudenkäyntikieli: portugali.

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Portugalin hallitus, asiamiehinään L. Inez Fernandes, M. Figueiredo ja M. Rebelo,

— Euroopan komissio, asiamiehinään P. Costa de Oliveira ja K.-Ph. Wojcik,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

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 1972, L 103, s. 1; jäljempänä ensimmäinen direktiivi) 3 artiklan 1 kohdan, 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) 2 artiklan 1 kohdan ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY (EYVL 1990, L 129, s. 33; jäljempänä kolmas direktiivi) 1 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Fidelidade – Companhia de Seguros SA ja Caisse Suisse de Compensation, Fundo de Garantia Automóvel (liikennevakuutusrahasto), Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, Catarina Ferreira Seemann, José Batista Pereira ja Teresa Rosa Teixeira ja jossa on kyse siitä, onko kansallinen lainsäädäntö, jonka nojalla vakuutussopimus on ehdottoman mitätön, jos se on tehty ajoneuvon omistajasta ja sen tavanomaisesta kuljettajasta annettujen virheellisten tietojen perusteella, yhdenmukainen edellä mainittujen säännösten kanssa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava – – tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella. Vakuutetun vastuun laajuus sekä vakuutusturvan ehdot määräytyvät näiden toimenpiteiden mukaisesti.”

4 Toisen direktiivin johdanto-osan kuudennessa ja seitsemännessä 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”.

5 Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa säädetään, että jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava elin suorittamaan korvausta ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jolle ei ole otettu liikennevakuutusta. Mainitun säännöksen kolmannessa 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.”

6 Toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

[tai]

— 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.

– –”

7 Kolmannen direktiivin johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

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

8 Saman 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.”

Portugalin oikeus

9 Ensimmäinen direktiivi saatettiin osaksi Portugalin oikeutta pakollisesta liikennevakuutuksesta 31.12.1985 annetulla lailla nro 522/85 (Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel). Mainitun lain, sellaisena kuin se on muutettuna pakollisesta vakuutuksesta 14.4.2003 annetulla lailla nro 72-A/2003 (Decreto-Lei nº 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório), joka oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumahetkellä (jäljempänä laki nro 522/85), 1 §:n 1 momentissa säädetään moottoriajoneuvon vakuuttamisvelvollisuudesta seuraavaa:

”Sillä, joka on siviilioikeudellisessa vastuussa sellaisten omaisuusvahinkojen ja muiden kuin omaisuusvahinkojen korvaamisesta, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon, sen perävaunujen tai puoliperävaunujen kolmannelle aiheuttamien henkilövahinkojen tai aineellisten vahinkojen johdosta, on oltava vakuutus, joka kattaa mainitun vastuun tämän lain säännösten mukaan, jotta näitä ajoneuvoja voidaan käyttää liikenteessä.”

10 Lain nro 522/85 2 §:ssä, joka koskee vakuuttamisvelvollisuutta, säädetään seuraavaa:

”1 – Vakuutusvelvollisuus on ajoneuvon omistajalla, pois lukien tilanteet, jotka liittyvät hallintaoikeuteen, myyntiin, johon liittyy omistusoikeuden pidätys, ja leasingvuokrausjärjestelmään, jolloin kyseinen velvollisuus on tilanteen mukaan käyttöoikeuden haltijalla, ostajalla tai vuokralleottajalla.

2 – Jos joku muu henkilö tekee ajoneuvosta vakuutussopimuksen, joka täyttää tässä laissa säädetyt edellytykset, 1 momentissa tarkoitettujen henkilöiden velvollisuus poistuu sopimuksen voimassaoloajaksi.

– –”

11 Mainitun lain 14 §:ssä, joka koskee poikkeuksiin vetoamista vahingonkärsijöihin nähden, säädetään seuraavaa:

”Tämän lain mukaisten poissulkemis- ja kumoamismahdollisuuksien lisäksi vakuutuksenantaja voi vedota vahingonkärsijöitä vastaan ainoastaan sopimuksen päättymiseen 13 §:n 1 momentin mukaisesti tai sen purkamiseen tai mitättömyyteen voimassa olevien säännösten mukaisissa tilanteissa, kunhan ne edeltävät vahingon tapahtumispäivää.”

12 Portugalin kauppakoodeksin XV osastossa säädetään vakuutuksista. Sen 428 ja 429 §:ssä säädetään seuraavaa:

”428 § Henkilöt, joiden lukuun vakuutus voidaan ottaa

Vakuutus voidaan ottaa omasta puolesta tai toisen lukuun.

1. Jos sillä, jonka puolesta tai jonka nimissä vakuutus on otettu, ei ole intressiä vakuutettuun kohteeseen, vakuutus on mitätön.

2. Jos vakuutussopimuksessa ei ole ilmoitettu, että vakuutus on otettu toisen lukuun, se katsotaan otetuksi sopimuksen tehneen lukuun.

– –

429 § Virheellisistä tai puuttuvista tiedoista johtuva vakuutuksen mitättömyys

Virheellisten tietojen antaminen ja sellaisten seikkojen tai olosuhteiden, jotka ovat vakuutetun tai vakuutussopimuksen tehneen tiedossa ja jotka olisivat voineet vaikuttaa sopimuksen tekemiseen tai sen ehtoihin, tahallinen ilmoittamatta jättäminen johtaa vakuutuksen mitätöimiseen.

Ainoa alakohta. Jos tietojen antaja toimi vilpillisessä mielessä, vakuutusyhtiöllä on oikeus pitää vakuutusmaksu.”

Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymys

13 Toukokuun 20. päivänä 2004 tapahtui liikenneonnettomuus, johon osallisina olivat yhtäältä José Manuel Teixeira Pereiran kuljettama ja Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereiran omistama ajoneuvo ja toisaalta Eric Seemannin kuljettama ja omistama moottoripyörä. Molempien ajoneuvojen kuljettajat saivat surmansa onnettomuudessa.

14 Caisse Suisse de Compensation nosti 11.1.2010 Fundo de Garantia Automóvelia (liikennevakuutusrahasto) ja Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereiraa vastaan kanteen, jossa se vaatii vakuutuksenottajansa Eric Seemannin perheenjäsenille maksetun 285 980,54 euron määrän korvaamista.

15 Vastaajat vetosivat passiiviseen lainvastaisuuteen, sillä onnettomuuden tapahtuessa oli voimassa nykyisen Fidelidade – Companhia de Segurosin (jäljempänä vakuutuksenantaja) kanssa tehty pätevä vakuutussopimus, joka kattoi siviilivastuun moottoriajoneuvosta. Kun tämä yhtiö oli haastettu oikeudenkäyntiin, se väitti, että kyseinen liikennevakuutussopimus on pätemätön, koska vakuutuksenottaja oli sopimusta tehtäessä ilmoittanut virheellisesti olevansa ajoneuvon omistaja ja sen tavanomainen kuljettaja.

16 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomiossa vakuutussopimus todettiin pätemättömäksi, mihin voitiin vedota vahingonkärsijöiden vahingoksi. Valituksen käsitellyt Tribunal da Relação do Porto (Porton muutoksenhakutuomioistuin, Portugali) totesi vakuutussopimuksen pätemättömäksi, mutta katsoi, ettei tällaiseen pätemättömyyteen voida vedota vahingonkärsijöiden vahingoksi. Vakuutuksenantaja teki Tribunal da Relação do Porton tuomiosta Revision-valituksen Supremo Tribunal de Justiçaan (Portugalin ylin oikeus) vedoten kyseessä olevan vakuutussopimuksen ehdottomaan mitättömyyteen ja siihen, että tähän mitättömyyteen voidaan vedota vahingonkärsijän eli Eric Seemannin ja Caisse Suisse de Compensationin vahingoksi.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo liikennevakuutusta koskevien ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin tulkinnan osalta, että on epävarmaa, voidaanko vakuutussopimuksen ehdottomaan mitättömyyteen, josta on säädetty Portugalin kauppakoodeksin 428 §:n 1 momentissa, vedota vahingonkärsijöitä vastaan.

18 Supremo Tribunal de Justiçan oikeuskäytännössä nimittäin esiintyy toisistaan poikkeavia tulkintoja. Ensimmäisen katsantokannan mukaan vakuutussopimus on ehdottoman mitätön, kun vakuutuksenottaja ilmoittaa virheellisesti olevansa ajoneuvon omistaja ja sen tavanomainen kuljettaja pyrkien siihen, että vakuutuksenantaja tekee liikennevakuutussopimuksen ja/tai tekee sopimuksen vakuutuksenottajan kannalta edullisemmin ehdoin. Ehdoton mitättömyys perustuu muun muassa vakuutuksenottajan ”intressin”, joka on Portugalin kauppakoodeksin 428 §:n 1 momentissa säädetty

laillinen edellytys, puuttumiseen. Tämän oikeuskäytännössä esiintyvän kannan mukaan lain nro 522/85 14 §:n mukaisesti ehdottomaan mitättömyyteen voidaan vedota vahingonkärsijän vahingoksi. Tämän kannan mukaan vahingonkärsijää suojaa liikennevakuutusrahasto.

19 Toisen katsantokannan mukaan se mahdollisuus, että ajoneuvon pakollisen liikennevakuutussopimuksen tekee kolmas, on poikkeus mainitusta vakuutuksenottajan ”intressiä” koskevasta lainmukaisesta edellytyksestä. Näin ollen kysymys on ratkaistava virheellisiä ilmoituksia vakuutussopimusta tehtäessä koskevan erityisen järjestelmän valossa, josta seuraa ainoastaan suhteellinen mitättömyys, johon ei voida vedota vahingonkärsijän vahingoksi.

20 Tässä tilanteessa Supremo Tribunal de Justiça on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko kansallinen lainsäädäntö, jonka mukaan vakuutussopimuksen katsotaan olevan ehdottoman mitätön moottoriajoneuvon omistusoikeudesta ja sen tavanomaisesta kuljettajasta annetun virheellisen ilmoituksen vuoksi, kun sopimuksen on tehnyt henkilö, jolla ei ole taloudellista intressiä ajoneuvon liikennöinnin suhteen, ja kun osapuolten (vakuutuksenottaja, omistaja ja tavanomainen kuljettaja) katsotaan toimineen petostarkoituksessa saadakseen liikennevakuutuksen: i) tekemällä sopimuksen, jota vakuutuksenantaja ei tekisi, jos se tietäisi vakuutuksenottajan henkilöllisyyden, ii) maksamalla alhaisemman vakuutusmaksun kuin maksun, joka olisi pitänyt maksaa tavanomaisen kuljettajan iän vuoksi, ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan, [toisen direktiivin] 2 artiklan 1 kohdan ja [kolmannen direktiivin] 1 artiklan vastainen?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

21 Kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensisijaisesti, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jonka seurauksena kolmansia vahingonkärsijöitä vastaan voidaan pääasian kaltaisessa tilanteessa vedota liikennevakuutussopimuksen mitättömyyteen, joka johtuu vakuutuksenottajan aluksi antamista kyseessä olevan ajoneuvon omistajaa ja tavanomaista kuljettajaa koskevista virheellisistä tiedoista tai siitä seikasta, että henkilöllä, jolle tai jonka nimissä kyseinen vakuutussopimus tehtiin, ei ollut taloudellista intressiä kyseisen sopimuksen tekemiseen.

22 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 (tuomio 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

23 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä, asetetaan tämän vuoksi jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että sellaisten ajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti vahinkotyypit ja kolmannet vahingonkärsijät, jotka vakuutuksen on katettava (tuomio 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, 28 kohta).

24 Tällaisilla vahinkoa kärsineillä kolmansilla olevista oikeuksista on todettu, 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 (tuomio 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

25 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 vahingot, jotka ovat aiheutuneet 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 (tuomio 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Poikkeuksena tästä velvollisuudesta toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tosin säädetään, että vakuutusyhtiön ei tarvitse maksaa korvausta tietyille vahingonkärsijöille, kun otetaan huomioon heidän itse aiheuttamansa tilanne, eli henkilöille, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet heidän vahinkonsa aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos kyseinen yhtiö voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen varastettu. Kuten oikeuskäytännössä on todettu, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä alakohdasta voidaan kuitenkin poiketa vain tässä erityistapauksessa (tuomio 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, 35 kohta).

27 On siis todettava, että se seikka, että vakuutusyhtiö teki kyseisen sopimuksen vakuutuksenottajan antamien puutteellisten tai virheellisten tietojen perusteella, ei oikeuta vakuutusyhtiötä vetoamaan sopimuksen mitättömyyttä koskeviin säännöksiin kolmatta vahingonkärsijää vastaan vapautuakseen ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaisesta velvollisuudestaan korvata tälle vakuutetun ajoneuvon aiheuttamasta onnettomuudesta johtuvat vahingot.

28 Sama koskee myös sitä seikkaa, että vakuutuksenottaja ei ole ajoneuvon tavanomainen kuljettaja.

29 Unionin tuomioistuin on nimittäin katsonut, että 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 toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetulla tavalla vakuuttamaton (tuomio 1.12.2011, Churchill Insurance Company Limited ja Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, 40 kohta).

30 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee tässä yhteydessä unionin tuomioistuimelta myös sitä, onko vakuutusyhtiöllä oikeus vedota – tilanteessa, jossa pakollinen liikennevakuutus on voimassa ja vakuutusyhtiön tarkoituksena on välttää sille kuuluva velvollisuus korvata kolmansille vahingonkärsijöille vakuutetun ajoneuvon aiheuttama vahinko – Portugalin kauppakoodeksin 428 §:n 1 momentin kaltaiseen säännökseen, jossa säädetään vakuutussopimuksen mitättömyydestä silloin, kun henkilöllä, jolle tai jonka nimissä vakuutussopimus on tehty, ei ole taloudellista intressiä kyseisen sopimuksen tekemiseen.

31 On huomattava, että tällainen kysymys liittyy vakuutussopimuksen voimassaolon laillisiin edellytyksiin, joka ei kuulu unionin sääntelyn vaan jäsenvaltioiden sääntelyn piiriin.

32 Jäsenvaltioiden on kuitenkin taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen siviilioikeudellinen vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen kolmen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella. 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 ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin tehokasta vaikutusta (tuomio 23.10.2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, 30 ja 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 Kuten Euroopan komissio totesi, vahingonkärsijöiden oikeuteen saada korvaus voivat vaikuttaa Portugalin kauppakoodeksin 428 §:n 1 momentissa ja 429 §:n ensimmäisessä alakohdassa säädettyjen yleisten sopimusehtojen kaltaiset vakuutussopimuksen voimassaolon edellytykset.

34 Tällaisista säännöksistä voi siis olla seurauksena se, että kolmansille vahingonkärsijöille ei makseta korvausta ja se, että tämän vuoksi kyseessä olevien direktiivien tehokkaalle vaikutukselle aiheutuu haittaa.

35 Tätä toteamusta ei voida asettaa kyseenalaiseksi sen perusteella, että liikennevakuutusrahasto mahdollisesti maksaa vahingonkärsijälle korvauksen. Toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun elimen suorittama korvaus on nimittäin tarkoitettu viimesijaiseksi vaihtoehdoksi, josta on säädetty yksinomaan niiden tilanteiden varalta, joissa vahingon on aiheuttanut ajoneuvo, jonka osalta ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta ei ole täytetty eli ajoneuvo, josta ei ole tehty vakuutussopimusta. Tällainen rajoitus selittyy sillä, että kyseisessä säännöksessä – kuten tämän tuomion 23 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 (ks. vastaavasti tuomio 11.7.2013, Csonka ym., C-409/11, EU:C:2013:512, 30 ja 31 kohta).

36 Kuten tämän tuomion 29 kohdassa on todettu, sen seikan, että ajoneuvoa kuljettaa sitä koskevassa vakuutuskirjassa nimeämätön henkilö, perusteella ei voida katsoa, että ajoneuvo olisi vakuuttamaton toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

37 Edellä esitetyillä perusteilla esitettyyn kysymykseen on vastattava, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa ja toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka seurauksena kolmansia vahingonkärsijöitä vastaan voidaan pääasian kaltaisessa tilanteessa vedota liikennevakuutussopimuksen mitättömyyteen, joka johtuu vakuutuksenottajan aluksi antamista kyseessä olevan ajoneuvon omistajaa ja tavanomaista kuljettajaa koskevista virheellisistä tiedoista tai siitä seikasta, että henkilöllä, jolle tai jonka nimissä kyseinen vakuutussopimus tehtiin, ei ollut taloudellista intressiä kyseisen sopimuksen tekemiseen.

Oikeudenkäyntikulut

38 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 (kuudes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta 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 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka seurauksena kolmansia vahingonkärsijöitä vastaan voidaan pääasian kaltaisessa tilanteessa vedota liikennevakuutussopimuksen mitättömyyteen, joka johtuu vakuutuksenottajan aluksi antamista kyseessä olevan ajoneuvon omistajaa ja tavanomaista kuljettajaa koskevista virheellisistä tiedoista tai siitä seikasta, että henkilöllä, jolle tai jonka nimissä kyseinen vakuutussopimus tehtiin, ei ollut taloudellista intressiä kyseisen sopimuksen tekemiseen.

Allekirjoitukset