JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS GEORGES COSMAS

21 päivänä lokakuuta 1999 *

Sisällys

I Johdanto I-6714
II Yhteisön lainsäädäntö I-6715
III Tosiseikat ja asiaa koskevat kansalliset oikeussäännöt I-6718
IV Ennakkoratkaisukysymykset I-6720
V Vastaukset ennakkoratkaisukysymyksiin I-6721
A Kolmeen direktiiviin perustuva järjestelmä I-6722
a) Yleistä I-6722
b) Vahingonkorvausvastuun laatu I-6723
c) Vastaus kahteen ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen I-6729
1) Vastaus ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen I-6729
2) Vastaus toiseen ennakkoratkaisukysymykseen I-6729
B Yhdenmukaista tulkintaa ja direktiivien välitöntä horisontaalista oikeusvaikutusta koskevat ennakkoratkaisukysymykset I-6730
VI Ratkaisuehdotus I-6731

I Johdanto

1. Tässä asiassa Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugali) on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle joukon ennakkoratkaisukysymyksiä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY [1] tulkinnasta.

2. Ennakkoratkaisukysymysten päätarkoituksena on täsmentää tieliikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden, vakuutetun henkilön perheenjäsenten oikeudet ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien yhteisön säännösten nojalla.

3. Kysymyksillä halutaan lähinnä selvittää, velvoitetaanko tuossa direktiivissä jäsenvaltioita toimimaan siten, että ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus kattaa vahingot myös, jos korvausvastuu on objektiivinen eli ei perustu tuottamukseen, tai onko jäsenvaltiolla objektiivisen korvausvastuun ollessa kyseessä oikeus evätä vahingon kärsineeltä tämän vahinkojen korvaaminen vai voiko

* Alkuperäinen kieli: kreikka.

1 — EYVL 1984, L 8, s. 17; jäljempänä toinen direktiivi.

jäsenvaltio direktiivin nojalla määrätä, että vakuutus kattaa ainoastaan kuljettajan virheestä aiheutuneet vahingot, jolloin kyseessä olisi tuottamusvastuu. Lisäksi esiin nousevat kysymykset, jotka koskevat sitä, onko kansallista oikeutta tarpeen tulkita yhdenmukaisesti yhteisön oikeuden kanssa sekä direktiivin välitöntä horisontaalista oikeusvaikutusta.

II Yhteisön lainsäädäntö

4. Yhteisön lainsäätäjä on toteuttanut ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamista direktiivein jo vuodesta 1972.

5. Kaikilla kolmella ensimmäisellä asiaa koskevalla direktiivillä pyritään edistämään ajoneuvojen käyttöä ja takaamaan tieliikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden edut yhteisössä riippumatta siitä, missä yhteisön alueella onnettomuus on tapahtunut. Siten direktiiveillä pyritään sekä edistämään vapaata liikkuvuutta yhteismarkkinoilla poistamalla vihreän kortin, jolla voidaan todistaa, että ajoneuvolla on voimassa oleva vakuutus, rajatarkastukset että asettamaan joitakin ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista liikennevakuutusta koskevia vähimmäissääntöjä.

6. Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24 päivänä huhtikuuta 1972 annetussa neuvoston direktiivissä 72/166/ETY [2] (jäljempänä ensimmäinen direktiivi) edellytetään, että kaikissa jäsenvaltioissa poistetaan vihreän kortin rajatarkastukset ja otetaan käyttöön sellainen pakollinen liikennevakuutus, joka kattaa koko yhteisön alueella tapahtuneet vahingot.

7. Sen periaatteen nojalla, jonka mukaan tieliikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden vahingot korvataan, kun korvausvastuu on näytetty toteen, 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" (kursivointi tässä).

8. Yhteisön lainsäätäjä on toisen direktiivin 84/5/ETY (jäljempänä toinen direktiivi) avulla pyrkinyt yhdenmukaistamaan pakollisen liikennevakuutuksen sisällön eri yksityiskohtia, jotta taataan tieliikenneon-

2 — EYVL L 103, s. 1.

nettomuudessa vahinkoa kärsineiden suojelun vähimmäistaso ja vähennetään kyseisen vakuutusturvan soveltamisalassa yhteisössä vallitsevia eroja.

9. Toinen direktiivi koskee soveltamisalaa eli sitä, mitä pakollisen liikennevakuutuksen on katettava. Direktiivissä vahvistetaan pakollisen liikennevakuutuksen vähimmäisvastuumäärät. Tarkemmin sanottuna toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.

2. Jäsenvaltioiden on vaadittava, tämän kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisesti asettamien korkeampien vastuurajojen soveltamista, että ne vastuumäärät, joiden osalta tällainen vakuutus on pakollinen, ovat vähintään:

— henkilövahingossa 350 000 ecua, jos kyseessä on vain yksi vahingonkärsinyt; jos yhdessä vahinkotapauksessa on useampi vahingon kärsinyt, tämä vastuumäärä kerrotaan vahingon kärsineiden lukumäärällä,

— omaisuusvahingossa 100 000 ecua vahinkotapausta kohti, riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä.

Jäsenvaltiot voivat edellä olevien vähimmäisvastuumäärien sijasta määrätä henkilövahingosta vähimmäisvastuumääräksi 500 000 ecua, jos yhdessä vahinkotapauksessa on useampi kuin yksi vahingon kärsinyt, tai henkilövahingosta ja omaisuusvahingosta yhteisen 600 000 ecun vähimmäisvastuumäärän vahinkotapausta kohti, riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä tai vahingon laadusta.

— — "

10. Saman direktiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun sellaisen vahingonkorvauslainsäädännön mukaan onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön, jonka vastuun varalle on otettu 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vakuutus, perheenjäseniltä ei saa sukulaisuussuhteen perusteella evätä heidän henkilövahinkojensa korvaamista tästä vakuutuksesta."

11. Toisen direktiivin yhdeksännessä perustelukappaleessa viitataan tuohon säännökseen ja todetaan, että "vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun vahingosta

korvausvastuussa olevan henkilön perheenjäsenten henkilövahingot on kaikissa tapauksissa korvattava samassa suhteessa kuin muiden kolmansien henkilövahingot".

12. Toisen direktiivin 5 artiklassa, sellaisena kuin se on muutettuna Espanjan kuningaskunnan ja Portugalin tasavallan liittymisehdoista ja perustamissopimusten mukautuksista tehdyn asiakirjan liitteessä I olevan IX osan ("Lainsäädännön lähentäminen") F kohdalla, jonka otsikko on "Vakuutukset",[3] määrätään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on muutettava kansalliset säännöksensä tämän direktiivin noudattamisen edellyttämällä tavalla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1987. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

2. Näin muutettuja säännöksiä sovelletaan viimeistään 31 päivästä joulukuuta 1988.

3. Poiketen 2 kohdasta:

a) Espanjan kuningaskunnalle, Helleenien tasavallalle ja Portugalin tasavallalle varataan 31 päivään joulukuuta 1995 ulottuva siirtymäkausi, jona ne voivat korottaa vastuurajaansa 1 artiklan 2 kohdassa edellytetylle tasolle. Jos ne käyttävät hyväkseen tätä mahdollisuutta, takuu on mainitussa artiklassa säädettyihin määriin viitaten:

— yli 16 prosenttia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1988,

— 31 prosenttia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1992;

— — "

13. Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14 päivänä toukokuuta 1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY[4] (jäljempänä kolmas direktiivi) tarkoituksena oli selventää tiettyjä pakolliseen liikennevakuutukseen

3 — Sopimus ja asiakirja Espanjan kuningaskunnan liittymisestä Euroopan talousyhteisöön ja Euroopan atomienergiayhteisöön allekirjoitettiin 12.6. 1985 (EYVL L 302); Portugalin tasavallan liittyminen Euroopan yhteisöihin tuli voimaan 1.1.1986.

4 — EYVL L 129, s. 33.

liittyviä säännöksiä, koska tällainen vakuutusturva oli huomattavan erilainen eri maissa. [5]

14. Kolmannen direktiivin viidennen perustelukappaleen mukaan "tietyissä jäsenvaltioissa erityisesti moottoriajoneuvojen matkustajien pakollinen vakuutusturva on puutteellinen; — — tämän erityisen vahinkoalttiin mahdollisten vahingon kärsineiden ryhmän suojelemiseksi puutteet olisi korjattava".

15. Kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään, että "direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot".

16. Lisäksi direktiivin 90/232/ETY 6 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät toimenpiteet viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1992. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

2. Edellä 1 kohdasta poiketen:

— Helleenien tasavallalle, Espanjan kuningaskunnalle ja Portugalin tasavallalle sallitaan määräaika 31 päivään joulukuuta 1995, jonka päättymisestä niiden on noudatettava 1 ja 2 artiklaa,

— — ."

III Tosiseikat ja asiaa koskevat kansalliset oikeussäännöt

17. Mendes Ferreiran omistama moottoriajoneuvo, jota kuljetti yksi hänen lapsistaan, joutui 12.2.1995 moottoritiellä liikenneonnettomuuteen, jonka seurauksena kuoli matkustajana ollut Mendes Ferreiran toinen, 12-vuotias lapsi. Onnettomuudessa ei ollut osallisena muita ajoneuvoja. Lisäksi kansallinen tuomioistuin katsoi toteennäytetyksi, ettei ajoneuvon kuljettaja ollut menetellyt tuottamuksellisesti.

5 — Katso erityisesti kolmannen direktiivin kolmas perustelukappale.

18. Mendes Ferreira oli siirtänyt vakuutussopimuksella kyseisen ajoneuvon käyttöön liittyvän vahingonkorvausvastuun Companhia de Seguros Mundial Confiança SA:lle (jäljempänä Mundial Confiança). Vakuutetun pääoman arvo nousi 50 000 000 Portugalin escudoon (PTE).

19. Mendes Ferreira ja hänen puolisonsa kääntyivät Tribunal da Comarca de Setúbalin (Portugali) puoleen vaatiakseen, että Mundial Confiança velvoitettaisiin maksamaan heille aiheutuneesta vahingosta vahingonkorvausta. Mundial Confiança katsoi, että tapahtumahetkellä voimassa olleiden Portugalin oikeussääntöjen mukaan oikeutta korvauksiin ei ollut.

20. Kansallisen tuomioistuimen mukaan Portugalin Código Civilin (jäljempänä siviililaki) 504 §:n 2 momentin siinä versiossa, joka oli voimassa tosiseikkojen tapahtumahetkellä, säädettiin, että kuljettaja vastaa vastikkeettoman kuljetuksen ollessa kyseessä pääsääntöisesti ainoastaan tahallisesti tai tuottamuksellaan aiheuttamistaan vahingoista. Säännöstä tulkittiin Portugalin oikeuskäytännön mukaan siten, että vastikkeetta kuljetetun matkustajan oli korvausta saadakseen näytettävä toteen, että ajoneuvon kuljettaja oli aiheuttanut liikennevahingon tuottamuksellaan.

21. Portugalin siviililain 504 §:ää muutettiin 6.3.1996 annetulla asetuksella (decreto-lei) nro 14/96. Muutetun tekstin 3 momentissa säädetään, että vastikkeetta kuljetetuilla matkustajilla on oltava oikeus saada korvausta objektiivisen (tuottamukseen perustumattoman) vastuun perusteella. Oikeus koskee kuitenkin vain henkilövahinkoja. [6]

22. Kansallisen tuomioistuimen mukaan 31.12.1985 annetun asetuksen (decreto-lei) nro 522/85, jolla toinen direktiivi saatettiin osaksi Portugalin lainsäädäntöä, johdantoosassa todetaan muun muassa, että pakollinen vakuutusturva olisi laajennettava koskemaan myös vastikkeetta kuljetettavia matkustajia. [7] Kun otetaan huomioon, että jos kuljettaja oli menetellyt tuottamuksellisesti, vastikkeetta kuljetettavat matkustajat kuuluivat sellaisen tuottamukseen perustuvan korvausvastuun takaaman suojan piiriin, josta oli säädetty Portugalin vuoden 1966 siviililain 483 pykälässä ja sitä seuraavissa pykälissä, lainsäätäjä saattoi ulottaa pakollisen vakuutusturvan vastikkeetta kuljetettuihin matkustajiin vain objektiivisen korvausvastuun ollessa kyseessä. Tämä turva kuitenkin evättiin Portugalin siviililain 504 §:n 2 momentin nojalla.

23. Kansallinen tuomioistuin totesi lisäksi, että vaikka kansallisessa lainsäädännössä relevanttina ajankohtana tunnustettiin vastikkeetta kuljetetun matkustajan oikeus korvauksiin tuottamukseen perustumattomissa tapauksissa, Portugalin siviililain 508 §:n 1 momentissa rajataan tie-

6 — Kuten ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, asetuksen (decreto-lei) nro 14/96 johdanto-osassa perustellaan Portugalin siviililain 504 §:n muuttamista tarpeella mukauttaa kansallinen oikeus kolmanteen direktiiviin ja erityisesti sen 1 artiklaan.

7 — Kansallinen tuomioistuin lisäsi, että kuten Supremo Tribunal de Justiçan (Portugali) 23.9.1997 antamassa tuomiossa (Boletim do Ministério da Justiça, nro 469, s. 535) todetaan näin: "On syytä korostaa, että asetuksen (decreto-lei) 522/85 johdanto-osassa neuvoston 30.12.1983 antaman toisen direktiivin periaatteiden mukaisesti esitettyjä tavoitteita ei ole asianmukaisesti toteutettu kyseisessä asetuksessa — —. Tavoitteena oli laajentaa ajoneuvojen pakollinen vakuutusturva koskemaan myös vastikkeetta kuljetettuja henkilöitä."

liikenneonnettomuudesta aiheutuneita vahinkoja koskevat korvausmäärät, jos onnettomuuden aiheuttanut henkilö ei ole aiheuttanut onnettomuutta tuottamuksellaan. Käytännössä yläraja asetetaan kuoleman- tai loukkaantumistapauksissa siten, että se on kaksi kertaa niin suuri kuin se summa, jonka osalta Portugalin toisen oikeusasteen tuomioistuinten ratkaisuihin ei voida hakea muutosta. Toimivaltaraja on näin ollen vuodesta 1987 alkaen ollut 2 000 000 PTE.[8] Toisin sanoen korvausta voidaan tuottamuksen puuttuessa myöntää kaksinkertainen määrä eli 4 000 000 PTE.

24. Kansallinen tuomioistuin pohtii, voivatko jäsenvaltiot määrätä toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdan ja 5 artiklan 2 kohdan perusteella, sellaisena kuin viimeksi mainittu on muutettuna liittymisasiakirjalla, sellaisia tieliikenneonnettomuustapauksia varten, joissa onnettomuuden aiheuttanut kuljettaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti, vahingonkärsijöille maksettavaa vahingonkorvausta koskevia enimmäismääriä, jotka ovat alhaisempia kuin toisessa direktiivissä edellytetyn pakollisen vakuutusturvan vähimmäisvastuumäärät. Kansallisen tuomioistuimen mukaan toisessa direktiivissä ei tehdä minkäänlaista eroa kuljettajan tuottamukseen perustuvan vahingonkorvausvastuun ja objektiivisen eli tuottamukseen perustumattoman vastuun välillä.

IV Ennakkoratkaisukysymykset

25. Ratkaistakseen sen käsiteltävänä olevan riita-asian Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugali) esitti yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Edellytetäänkö direktiivin 84/5/ETY 3 artiklassa, että pakollisen liikennevakuutuksen on katettava vakuutuksenottajan tai ajoneuvon kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneet vahingot myös silloin, kun kyseisiä perheenjäseniä on kuljetettu vastikkeetta ja kun kyseessä on tuottamukseen perustumaton ankara vastuu, vai voiko jäsenvaltio säätää, että tällaisessa tapauksessa ei ole oikeutta korvaukseen?

2) Sovelletaanko direktiivin 84/5/ETY 1 artiklan 2 kohdassa säädettyjä vakuutuskorvauksen vähimmäismääriä myös tilanteisiin, joissa on kysymyksessä tuottamukseen perustumaton ankara vastuu, vai voiko jäsenvaltio säätää, että tapauksissa, joissa ajoneuvon kuljettaja ei ole aiheuttanut liikenneonnettomuutta tuottamuksellaan, maksettavan korvauksen ylärajat ovat direktiivissä säädettyjä vähimmäismääriä pienempiä?

3) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallista oikeutta siten, että siitä tulee yhdenmukainen direktiivin säännösten kanssa sekä silloin, kun direktiivi on pantu täytäntöön puut-

8 — Joulukuun 23. päivänä 1987 annetun lain nro 38/1987 20 §:n 1 momentti. Kuten kansallinen tuomioistuin korosti, kyseinen määrä on pysynyt samalla tasolla, vaikka Portugalin valuutan arvo on onnettomuuden jälkeen laskenut merkittävästi.

teellisesti, että silloin, kun on pidetty voimassa jo direktiivin voimaantuloa ennen voimassa olleita kansallisia säännöksiä?

4) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallista oikeutta siten, että siitä tulee yhdenmukainen direktiivin säännösten kanssa, jos tällainen tulkinta on ristiriidassa sen kanssa, mikä vakiintuneen näkemyksen mukaan on kansallisen oikeuden säännösten tarkoitus ja soveltamisala, tai jos tällainen tulkinta on yhdenmukainen lainsäätäjän tarkoituksen kanssa, jota lainsäätäjä ei kuitenkaan ole onnistunut ilmaisemaan lain säännöksillä?

5) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallisia säännöksiä yhdenmukaisesti yhteisön säännösten kanssa myös riita-asiassa, jonka kaikki asianosaiset ovat yksityisiä oikeussubjekteja?

6) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallista oikeutta yhdenmukaisesti direktiivin 90/232/ETY 1 artiklan kanssa myös tilanteessa, jossa onnettomuus on tapahtunut ennen jäsenvaltiolle kyseisen säännöksen täytäntöönpanemiseksi asetetun määräajan päättymistä?

7) Mikäli kansallista oikeutta ei olisi mahdollista tulkita yhdenmukaisesti direktiivin säännösten kanssa, velvoittaako yhteisön oikeuden ensisijaisuus kansallisen tuomioistuimen jättämään soveltamatta sellaisia kansallisia säännöksiä, jotka ovat ristiriidassa direktiivin kanssa, myös riita-asiassa, jonka kaikki asianosaiset ovat yksityisiä oikeussubjekteja?"

V Vastaukset ennakkoratkaisukysymyksiin

26. Aluksi on korostettava, että kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan riita-asian perustana oleva liikenneonnettomuus tapahtui 12.2.1995 eli kahden ensimmäisen direktiivin voimaantulon jälkeen mutta ennen kolmannessa direktiivissä Portugalin tasavallalle direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä. [9]

27. Esitettyjä kysymyksiä on tarkasteltava kahdessa osassa. Ensinnäkin on syytä selkeyttää kolmella direktiivillä luotua, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevaa järjestelmää sellaisena kuin se esiintyy noiden direktiivien säännöksissä, ja vastattava tätä asiaa koskevaan kahteen ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen (A). Tämän jälkeen tarkastelen tarvittaessa viittä muuta ennakkoratkaisukysymystä, jotka liittyvät kansallisen oikeuden yhteisön oikeuden mukaiseen tulkintaan ja direktiivien välittömään horisontaaliseen oikeusvaikutukseen (B).

9 — On syytä muistaa, että kolmannen direktiivin 6 artiklan 2 kohdassa kyseiselle jäsenvaltiolle varataan 31.12.1995 ulottuva siirtymäkausi, jotta se voisi noudattaa muun muassa 1 artiklaa, jossa säädetään, että vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot.

A *Kolmeen direktiiviin perustuva järjestelmä*

a) Yleistä

28. Ensimmäisessä direktiivissä käsitellään ensinnäkin moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan vakuutuksen pakollisuutta. Yhtäältä yhteisön lainsäätäjä velvoittaa kaikkia jäsenvaltioita toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, mutta toisaalta yhteisön lainsäätäjä jättää kuitenkin jäsenvaltioiden harkintavaltaan päättää kansallisella tasolla vakuutuksen kattaman vastuun laajuudesta ja vakuutusturvan ehdoista.

29. Toiseksi toinen direktiivi, jonka pääsisältö vastaa ensimmäisessä direktiivissä käsiteltyjä kysymyksiä, koskee sitä, kuinka laaja on jäsenvaltioiden harkintavalta niiden päättäessä vakuutetun vastuun laajuudesta ja vakuutusturvan ehdoista. Toisessa direktiivissä säädetään, että vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun sellaisen vahingonkorvauslainsäädännön mukaan onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön, jonka vastuun varalle on otettu vakuutus, perheenjäseniltä ei saa sukulaisuussuhteen perusteella evätä heidän henkilövahinkojensa korvaamista tästä vakuutuksesta.

30. Toisin sanoen toisella direktiivillä pyritään antamaan edellä mainittujen henkilöiden perheenjäsenille samantasoinen suoja kuin kolmansille henkilöille. Jäsenvaltioiden toimivaltuuksiin jää päättää ensimmäisen direktiivin nojalla kolmansien henkilöiden vakuutusturvan laajuudesta ja sen ehdoista ensimmäisessä ja toisessa direktiivissä säädetyin ehdoin. Toisen direktiivin tavoitteena oli kuitenkin kolmansien henkilöiden suojan tasosta riippumatta estää, [10] ettei sukulaisuussuhdetta voitaisi käyttää perusteena sille, että heiltä voitaisiin evätä heidän henkilövahinkojensa korvaaminen, eli taata vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön perheenjäsenille samantasoinen suoja kuin kolmansille henkilöille, kuten komissio täysin aiheellisesti korostaa kirjallisten huomautustensa 12 kohdan b alakohdassa.

31. Näin ollen jos pakollinen vakuutusturva ulottuu jossakin jäsenvaltiossa kolmansiin matkustajiin, tuon turvan piiriin on tällöin kuuluttava myös vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön perheenjäsenet, jos he ovat matkustajina. Sitä vastoin jäsenvaltiossa, jossa ei edellytetä vakuutuksen kattavan matkustajina oleville kolmansille henkilöille aiheutuneita vahinkoja, matkustajat, jotka ovat edellä mainittujen perheenjäseniä, eivät täten olisi toisen direktiivin perusteella oikeutettuja saamaan korvausta kyseisestä vakuutuksesta, koska tällöin suoja pysyy muuttumattomana eikä tässä voitaisi pitää sukulaisuussuhdetta korvausten epäämisen perusteena.

32. Kolmannessa direktiivissä ratkaistiin ajoneuvon kaikkien matkustajien paitsi

10 — Esimerkiksi joissakin jäsenvaltioissa vakuutusturva koskee myös kolmansia matkustajia, toisissa taas ei.

kuljettajan henkilövahinkojen kattavuutta koskeva ongelma. Kuten tuon direktiivin viidennessä perustelukappaleessa todetaan, ajoneuvojen matkustajien pakollisessa vakuutusturvassa ilmeni joissakin jäsenvaltioissa puutteita, jolloin vaadittiin näiden puutteiden korjaamista "tämän erityisen vahinkoalttiin mahdollisten vahingon kärsineiden ryhmän suojelemiseksi".

33. Näin ollen toisen ja kolmannen direktiivin säännösten välinen erityinen ero on, että kun yhteisön lainsäätäjä haluaa toisella direktiivillä lopettaa sukulaisuussuhteen käytön vakuutusturvan epäämisen perusteena, niin kolmannessa direktiivissä se keskittyy moottoriajoneuvojen matkustajien vakuutusturvan soveltamisalaa koskevaan olennaiseen kysymykseen.

b) Vahingonkorvausvastuun laatu

34. Kuten sekä Italian hallitus että komissio korostavat kirjallisissa huomautuksissaan, ensimmäisen direktiivin ja sitä seuraavien kahden direktiivin sanamuodosta seuraa, että vaikka niissä käsitellään vahingonkorvausvastuun kattavuutta, niissä sivuutetaan kuitenkin korvausvastuun laatua koskeva olennainen kysymys, eli niissä ei tehdä eroa tuottamusvastuun ja objektiivisen eli ankaran vastuun välillä.

35. Tarkemmin sanoen vahingonkorvausvastuu on voitava osoittaa, jotta voidaan soveltaa yhteisön direktiivien muodostamaa turvajärjestelmää. Tämä tarkoittaa, että tietty tapahtuma (moottoriajoneuvojen käytön yhteydessä aiheutettu onnettomuus) on korvausten saamiseksi yhdistettävä tiettyyn henkilöön, jonka voidaan osoittaa olevan korvausvastuussa.

36. Kaikissa oikeusjärjestyksissä lähdetään olettamuksesta, että vahinko on periaatteessa vahingon kärsineen itsensä kannettava (casum sentit dominus), ellei jokin erityinen syy edellytä ja oikeuta korvausvelvollisuuden siirtämistä jollekin kolmannelle henkilölle, jonka on lopulta otettava vastuu korvausten maksamisesta.[11] Eri oikeusjärjestyksissä perustetaan sopimussuhteen ulkopuolinen vastuuvelvollisuus periaatteessa vahingon alun perin aiheuttaneen henkilön tuottamukseen.

37. Eri oikeusjärjestyksissä tunnetaan kuitenkin myös objektiivinen korvausvastuu eli tuottamuksesta riippumaton vastuu. Objektiivisen vastuun yksi erityistapaus on vaarantamisvastuu. Vaarantamisvastuulle on ominaista, että vaaran lähteen muodostumista ja/tai säilymistä pidetään lainsäädännössä korvausvastuun perusteena. Näin ollen tämän perusteen pohjalta vahingon aiheuttanutta voidaan vaatia

11 — Katso erityisesti Kornilakis, P. K., *Η ευθύνη από διακινδύνευση. Δογματική και δικαιοπολιτική προσέγγιση*, Thessaloniki, 1982, osa kokoelmaa *Δίκαιο και Κοινωνικοί Προβληματισμοί*, nro 1 (227 sivua), sivu 36 ja sitä seuraavat sivut sekä sivu 113 ja sitä seuraavat sivut.

korvaamaan vahingon kärsineiden vahingot.

38. Vaarantamisvastuu on riippumaton onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön tuottamuksesta, ja on tapauksia, joissa korvausvastuun syntyminen ei edellytä laitonta toimintaa eikä yleisemmin sanottuna inhimillistä toimintaa. [12] Vaarantamisvastuun tunnustaminen on sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatteiden ja sellaisen ajatuksen asteittaisen leviämisen tulos, että koska teknisen sivilisaation laatu ja nopea kehitys ovat mahdollistaneet tietynlaisen inhimillisen toiminnan, jonka avuksi ihminen on saanut käyttöönsä koneita ja menetelmiä, jotka muodostavat kolmansille henkilöille mahdollisen vaaran lähteitä (esim. luonnonvoimien hyödyntäminen, ajoneuvojen käyttö jne.), on oikeudenmukaista, etteivät näistä vaaroista aiheutuneista vahingoista joudu vastaamaan vahinkoa kärsineet kolmannet vaan ne, jotka ovat luoneet riskejä tai jotka ovat vastanneet riskien hallinnasta mistä tahansa virheistä ja yleisemmin sanottuna kaikesta inhimillisestä toiminnasta riippumatta. Näille henkilöille osoitettu korvausvastuu on tavallaan vaaranlähteiden, joista sitä paitsi koituu myös hyötyä, oikeudellisen tunnustamisen vastine. [13]

39. Monissa oikeusjärjestyksissä ajoneuvon käyttöön liittyvä korvausvastuu on objektiivinen (vaarantamisvastuu) ja tuottamuksesta riippumaton. Tämän pätee esimerkiksi Kreikan, [14] Ranskan [15] ja Saksan [16] lainsäädäntöön. On syytä panna merkille, että toisin kuin useimmissa Manner-Euroopan oikeusjärjestyksissä, Englannin oikeusjärjestyksessä ei säädetä objektiivisesta korvausvastuusta sellaisten tilanteiden varalle, joissa vahinko on aiheutunut ajoneuvon käytön yhteydessä, vaan siinä edellytetään tuottamusta ("negligence"). [17]

40. Ensi näkemältä direktiiveissä ei pohdita, onko ajoneuvon käyttöön liittyvä korvausvastuu subjektiivinen, toisin sanoen edellyttääkö tuon korvausvastuun syntyminen, että onnettomuudesta vastuussa oleva henkilö on toiminut ajoneuvon käytön yhteydessä tuottamuksellisesti tai syyllistynyt sääntöjenvastaisuuteen tai laiminlyöntiin, mitä voitaisiin käyttää korvausvastuun osoittamisen perusteena, vai onko kyseessä objektiivinen vastuu, joka ei edellytä tuottamusta ja jolloin korvausvastuun osoittamisen perusteena käytetään vaarallista toimintaa.

41. Olisiko tämä kysymys voitu tarkoituksellisesti jättää jäsenvaltioiden harkintavallan piiriin? Vastaus kysymykseen saa-

12 — Näin ollen kyseisen korvausvastuun aiheuttavana tosiseikkana voi olla jokin konkreettinen tapahtuma (esimerkiksi eläimen käyttäytyminen tai rakennelman sortuminen) tai tekninen seikka (esimerkiksi ajoneuvon toiminta); katso erityisesti Georgiadis, A. S., *Ενοχικό Δίκαιο. Γενικό μέρος*, Ateena, Sakkoulas, P. N., 1999 (osa kokoelmaa *Δίκαιο και Οικονομία*, 779 sivua); 65 kohdan 1 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä em. P. Kornilakisin teos, sivu 127 ja sitä seuraavat sivut.

13 — Ks. em. A. Georgiadisin teoksen 65 kohdan 2 alakohta.

14 — Ks. em. A. Georgiadisin teoksen 65 kohdan 1 alakohta ja sitä seuraavat alakohdat.

15 — Ranskan voimassa olevaa oikeusjärjestelmää kuvaillaan Y. Lambert-Faivren vakuutuslainsäädäntöä käsittelevässä teoksessa *Droit des assurance*, Paris, *Précis Dalloz*, 10. painos, 1998 (osa kokoelmaa *Droit privé*, 837 sivua), s. 509 ja sitä seuraavat sivut, 724 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä s. 539 ja sitä seuraavat sivut, 754 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

16 — Katso esim. em. A. Georgiadisin teoksen 65 kohdan 9 alakohta ja sitä seuraavat alakohdat sekä P. Kornilakisin edellä mainitun teoksen eri kohdat, jotka koskevat nykyisiin oikeusjärjestelmiin sisältyvästä vaarantamisvastuusta tehtyä vertailuanalyysia.

17 — Ks. erityisesti Heuston, R. F. V. ja Buckley, R. A., *Salmond and Heuston on the law of torts*, 21. painos, Sweet and Maxwell, London, 1996 (592 sivua), s. 223 ja sitä seuraavat sivut sekä Markesinis, B. S. ja Deakin, S. F., *Tort law*, 3. painos, Oxford, 1994 (758 sivua), s. 268 ja sitä seuraavat sivut.

daan tulkitsemalla kolmen direktiivin säännöksiä kieliopilliselta, systemaattiselta ja teleologiselta näkökannalta.

42. Direktiivien, joilla yhdenmukaistetaan kansallisia lainsäädäntöjä, yhtenä tarkoituksena on taata yhteisössä tapahtuneessa tieliikenneonnettomuudessa vahingon kärsineiden etujen suojaaminen riippumatta siitä, missä yhteisön alueella onnettomuus on tapahtunut. Näin ollen soveltaen periaatetta, jonka mukaan tieliikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden vahingot korvataan heti kun korvausvastuu on voitu osoittaa, ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltiot velvoitetaan toteuttamaan 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.

43. Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdasta käy selkeästi ilmi a) että yhteisön lainsäätäjä ei tee eroa tuottamusvastuun ja vaarantamisvastuun välillä.[18] Tekstissä viitataan erityisesti velvoitteeseen ottaa vastuuvakuutus vastuun laadusta riippumatta; korvausvastuun on siis heti sen toteamisesta lähtien kuuluttava vakuutuksen piiriin. Säädöstekstissä pysyäkseni voisin sitä vastoin väittää, että koska direktiivissä ei viitata vastuun eri muotojen välisiin eroihin, yhteisön lainsäätäjä on jättänyt vastuun laadun sääntelyn jäsenvaltioiden harkintavallan piiriin; b) yhteisön lainsäätäjä ei ole halunnut laatia sääntöjä, jotka koskevat vastuun *laadun* määrittelyä, vaan se on laatinut säännöt, jotka koskevat *vakuuttamisvelvollisuutta* ja *sen laajuutta*. Yhteisön lainsäätäjä on pohtinut muun muassa sitä, pitäisikö vakuutuksen kattaa ainoastaan henkilövahingot ja omaisuusvahingot, kuten toisen direktiivin 1 artiklan 1 kohdassa nimenomaisesti säädetään, vai (myös) aineettoman vahingon. Samoin yhteisön lainsäätäjä on myös säätänyt vakuutusturvan ehdoista. Tällainen sanamuoto on erityisen laaja eikä siinä oteta huomioon jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen välisiä eroja vakuutusturvan laajuudessa.[19] Toisin sanoen, kuten yhteisöjen tuomioistuin huomautti,[20] ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan "alkuperäisessä muodossa jäsenvaltioille annettiin kuitenkin valta määritellä vakuutetun vastuun laajuus sekä vakuutusturvan ehdot".

44. Yhteisön lainsäätäjä ei nimittäin ole halunnut velvoittaa jäsenvaltioita ottamaan käyttöön määrätyn tyyppistä korvausvastuuta (tuottamukseen perustuvaa vastuuta

18 — On syytä muistuttaa, että julkisasiamies Lenz korosti asiassa C-129/94, Ruiz Bernáldez (tuomio 28.3.1996, Kok. 1996, s. I-1829) antamansa ratkaisuehdotuksen 34 kohdassa seuraavaa: "Direktiivejä lukiessa huomiota herättää se, että niissä ei säännellä mitenkään erityisesti vakuutussopimuksen sopimuspuolten sopimussuhteita. Direktiiveissä ei säädetä mitään vakuutetun tai vahingonkärsijän huolellisuusvelvoitetta koskevien mahdollisten laiminlyöntien seurauksista. Tästä seuraa, että jäsenvaltioilla ja sopimuspuolilla on suhteellisen paljon vapautta vakuutussopimuksen osapuolten suhteista päätettäessä, kunhan tätä vapautta käytetään direktiivien säännöksiä noudattaen." Tämän jälkeen julkisasiamies totesi, että "vaikuttaa täysin hyväksyttävältä säätää oikeudellisia seurauksia tietyille huolellisuusvelvoitteen laiminlyönneille".

19 — Katso tähän liittyen edellä alaviitteessä 18 mainitussa asiassa Ruiz Bernáldez esitetyn julkisasiamies Lenzin ratkaisuehdotuksen 25 kohta.

20 — Edellä alaviitteessä 18 mainittu asia Ruiz Bernáldez, tuomion 15 kohta.

tai siihen perustumatonta eli vaarantamisvastuuta), mutta vaatii, että kyseinen korvausvastuu on katettava vakuutuksella, jos korvausvastuu voidaan osoittaa kansallisen lainsäädännön perusteella. Väitteelle, jonka mukaan yhteisön säännöksissä ei mennä yhtä pitkälle ja jonka mukaan niissä annetaan jäsenvaltioille oikeus sisällyttää tuottamuksellisuus vahingonkorvausvastuuta koskeviin ehtoihin, voidaan hakea tukea muista painavista argumenteista, jotka ovat peräisin yhteisön tuomioistuimen ensimmäisen direktiivin muista säännöksistä tekemistä tulkinnoista.

45. Asiassa 64/83, Bureau central français,[21] oli kyse ensimmäisen direktiivin 2 artiklan 2 kohdan tulkinnasta. Siinä säädetään, että ajoneuvoihin, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, sovelletaan ensimmäisen direktiivin säännöksiä, lukuun ottamatta 3 ja 4 artiklaa, sen jälkeen, kun kansallisten vakuutuksenantajien toimiston kesken on tehty sopimus, jonka ehtojen mukaan "kukin kansallinen toimisto takaa korvausvaatimusten käsittelyn *omien liikennevakuutusta koskevien kansallisten lakiensa mukaisesti* vahinkotapauksissa, jotka sen alueella on aiheuttanut ajoneuvo, jolla on pysyvä kotipaikka toisen jäsenvaltion alueella, riippumatta siitä, onko tämä ajoneuvo vakuutettu" (kursivointi tässä).

46. Pyrkiessään rajaamaan 2 artiklan 2 kohtaan sisältyvän säännöksen soveltamisalaa julkisasiamies Sir Gordon Slynn korosti seuraavaa:[22] "Ei ole ehdotonta velvollisuutta taata, että vakuutus kattaisi kaikissa tapauksissa ajoneuvon aiheuttamat henkilövahingot tai omaisuusvahingot, tai että vakuutusturva olisi sama kaikissa jäsenvaltioissa — — . Vaikka olisikin hyvin toivottavaa, että ajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien varalle otettavaa pakollista vakuutusta koskeva lainsäädäntö olisi sama kaikissa yhteisön jäsenvaltioissa, jolloin kansalaiset voisivat olla varmoja siitä, että heidät on vakuutettu kaikkialla samoin vakuutusehdoin, katson, ettei tässä direktiivissä [72/166/ETY] ole menty yhtä pitkälle. Direktiivillä kumottiin vihreän kortin rajatarkastusten vaatimus, mutta jollei tuon direktiivin niistä säännöksistä, joissa, kuten esimerkiksi 3 artiklassa, asetetaan nimenomaisesti tiettyjä velvollisuuksia, muuta johdu, siinä ei puututa pakollista liikennevakuutusta koskevan kansallisen oikeuden säännöksiin."

47. Samaa asiaa koskevassa 9.2.1984 antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin noudatti julkisasiamiehensä ratkaisuehdotusta[23] ja katsoi, "että direktiivin 72/166/ETY 2 artiklan 2 kohdassa olevaa ilmaisua 'omien liikennevakuutusta koskevien kansallisten lakiensa mukaisesti' on tulkittava siten, että sillä viitataan pakolliseen liikennevakuutukseen sovellettaviin, *korvausvastuuta koskeviin rajoituksiin ja ehtoihin*, koska ajoneuvon kuljettajan oletetaan onnettomuushetkellä kuuluvan voimassa olevan vakuutuksen piiriin kyseisen lainsäädännön mukaisesti"

21 — Tuomio 9.2.1984 (Kok. 1984, s. 689).

22 — Katso julkisasiamiehen ratkaisuehdotus em. asiassa Bureau central français.

23 — Perustelujen 29 kohta ja tuomiolauselman 1 kohta.

(kursivointi tässä).[24] Toisin sanoen yhteisöjen tuomioistuin oli pääosin sitä mieltä, että direktiivissä jäsenvaltioille jätetään mahdollisuus määrittää vahingonkorvausvastuun ehdoista, joihin on lisättävä selvästi sanainen maininta siitä, onko kyse objektiivisesta vai subjektiivisesta korvausvastuusta, jolloin on tutkittava, onko tuottamus välttämätöntä vai ei.

48. Muilta osin voin todeta, että myös edellä mainitun säännöksen teleologisen tulkinnan perusteella päädyn siihen, että yhteisön lainsäätäjä edellyttää, että pakollinen vakuutus kattaa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän *korvausvastuun kaikki lajit* riippumatta siitä, onko kyseessä objektiivinen vai subjektiivinen vastuu, mutta se ei edellytä tietyntyyppisen vastuun käyttöönottoa. Yhteisön lainsäätäjän päätavoitteena on taata tieliikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden suojelu pakollisen liikennevakuutuksen avulla.[25] Yhteisön lainsäätäjä ei ole halunnut vaarantaa tätä suojaa antamalla kansallisen lainsäätäjän päättää vakuutetun vastuun kattavuudesta.[26]

49. Toisin sanoen katson, ettei yhteisön lainsäätäjän tarkoituksena ole ollut antaa jäsenvaltioille mahdollisuutta rajata tapauksissa, joissa ne katsovat moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vaarantamisvastuun, direktiiveistä johtuvaa suojaa vain tapauksiin, joissa on kyse onnettomuudesta lain nojalla vastuussa olevan henkilön tuottamuksellisuudesta (tahallisuudesta tai huolimattomuudesta), tai tapauksiin, joissa tuottamuksellisuus on saavuttanut tietyn asteen (esim. tahallisuus ja/tai törkeä huolimattomuus). Tällöin nimittäin direktiivien nojalla annettava suoja ja lainsäädäntöjen haluttu yhdenmukaistaminen vesittyisivät, ja ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohta menettäisi tehokkaan vaikutuksensa. Näin ollen direktiivien antama suoja on väistämätön seuraus siitä, että vastuun katsotaan kansallisen lainsäädännön nojalla syntyneen.[27]

50. Toisaalta kuten olen korostanut, monien oikeusjärjestysten mukaan ajoneu-

24 — Katso myös Berr, C., *Droit européen des assurances: accidents de la circulation causés dans un Etat de la CEE par un véhicule étrange*, Euroopan vakuutuslainsäädäntöön (*Droit européen des assurances*) sisältyvä kronikka, 1984 (s. 643—653), s. 650, jossa tekijä esittää joitakin kyseistä ilmausta koskevia varauksia.

25 — Katso tältä osin myös julkisasiamies Lenzin ratkaisuehdotuksen 21 kohta ja sitä seuraavat kohdat edellä alaviitteessä 18 mainitussa asiassa Ruiz Bernáldez.

26 — Se, että vahingon kärsineiden henkilöiden suojelu on yhteisön lainsäädännön perustavoitteena, ilmenee myös toisen direktiivin kuudennesta perustelukappaleesta, jonka mukaan "on välttämätöntä huolehtia siitä, että jokin toimielin takaa, ettei vahingon kärsinyt jää vaille korvausta, jos vahingon aiheuttanut ajoneuvo on vakuuttamaton tai tuntematon", vaikka jäsenvaltiot voivatkin vapaasti päättää kyseisen toimielimen maksamien korvausten ensisijaisesta tai toissijaisesta luonteesta. Kuten yhteisöjen tuomioistuin korosti edellä alaviitteessä 18 mainitussa asiassa Ruiz Bernáldez antamassaan tuomiossa (17 kohta), toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa vahvistettiin vahingon kärsijöiden suojaa siten, että jäsenvaltiot velvoitettiin perustamaan tai valtuuttamaan jokin toimielin suorittamaan korvauksia aineellisista vahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jolle ei ole otettu liikennevakuutusta.

27 — Edellä 18 alaviitteessä mainitussa asiassa Ruiz Bernáldez annetussa tuomiossa, jossa oli kyse siitä, missä määrin pakollisen vakuutusturvan ulkopuolelle voidaan sopimusteitse jättää päihtyneenä ajaneiden kuljettajien aiheuttamat vahingot, yhteisöjen tuomioistuin nimittäin katsoi (18 kohta), että kun otetaan huomioon tavoite, jonka mukaan on taattava tieliikenneonnettomuuksien aiheuttamista vahingoista kärsineiden henkilöiden suojelu ja "jota on jatkuvasti toistettu direktiiveissä, ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, sellaisena kuin se on täsmennettynä ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä, on tulkittava siten, että pakollisen liikennevakuutuksen kyseessä ollessa ajoneuvolla aiheutetun onnettomuuden kolmansille vahingonkärsijöille on annettava korvaus kaikista heidän kärsimistään henkilö- ja omaisuusvahingoista toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa säädettyihin määriin asti". Yhteisön tuomioistuin lisäsi kuitenkin seuraavaa (19 kohta): "Toisenlaisesta tulkinnasta seuraisi se, että jäsenvaltiot voisivat rajoittaa liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineille kolmansille maksettavan korvauksen tiettyihin vahinkojen lajeihin, minkä takia vahingonkärsijöitä kohdeltaisiin eri tavalla onnettomuuden tapahtumispaikan mukaan, ja juuri tämän estäminen on direktiivien tavoite. Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohta menettäisi siten tehokkaan vaikutuksensa (effet utile)". Yhteisöjen tuomioistuin päätteli seuraavaa (20 kohta): "Tässä tilanteessa ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan vastaista on se, että vakuutuksenantaja voi vedota oikeussääntöihin tai sopimuslausekkeisiin evätäkseen korvauksen vakuutetulla ajoneuvolla aiheutetun vahingon kolmansilta vahingonkärsijöiltä."

vojen käyttöön liittyvä korvausvastuu on objektiivinen (vaarantamisvastuu) ja tuottamuksesta riippumaton, vaikka Englannin lainsäädännössä ei säädetä ajoneuvojen käytöstä aiheutuviin vahinkoihin liittyvästä objektiivisesta vastuusta vaan siinä edellytetään tuottamusta ("negligence"). Näin ollen sitä, että kansallisessa lainsäädännössä tuottamus asetetaan sellaisen vastuun syntymisen toteamisen ehdoksi, jonka on kuuluttava vakuutuksen piiriin, ei voida pääosiltaan rinnastaa yhtäältä jäsenvaltioiden neuvokkaisiin pyrkimyksiin kiertää yhteisön lainsäädännöstä johtuvia velvoitteita eikä toisaalta tavaroiden ja henkilöiden vapaan liikkuvuuden toteutumisen estämiseen, sillä korvausvastuun laatua koskeva kysymys kuuluu kansallisten viranomaisten toimivaltuuksiin.

51. Päinvastaisen ratkaisun hyväksyminen johtaisi pohdintoihin siitä, vaaditaanko yhteisön direktiiveissä, että jäsenvaltioiden, jotka eivät määrää ajoneuvojen käytöstä aiheutuviin vahinkoihin liittyvästä objektiivisesta vastuusta, olisi muutettava vastuun olemassaolon ehtoja ja harkittava näin ollen objektiivisen ja näin ollen vaarantamisvastuun käyttöönottoa.

52. Jos, kuten olen korostanut, tämä vaatimus ei kuitenkaan johdu yhteisön lainsäädännön sanamuodosta eikä tarkoituksesta, direktiiveissä säädetystä lainsäädäntöjen yhdenmukaistamisvelvoitteesta ei ole nähdäkseni tullut kansallisten oikeusjärjestelmien ominaispiirteiden vankia; jos näin olisi käynyt, se olisi vastoin sitä periaatetta, jonka mukaan yhteisön oikeus on ensisijainen kansallisiin lainsäädäntöihin nähden.

53. Näin ollen kyseisten säännösten sanamuodon mukainen, systemaattinen ja teleologinen tulkinta osoittaa, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun syntymisen ehtojen määrittäminen eli se, edellytetäänkö tuottamusta vai ei, kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltuuksiin.

54. Nämä pohdiskelut johtavat päätelmään, jonka mukaan yhteisön vastuuvakuutuslainsäädännöllä ei ole voitu täysin kattavasti yhdenmukaistaa yksittäisiä vastuujärjestelmiä. Yhteisön lainsäädäntö koskee pakollista liikennevakuutusta mutta ei korvausvastuuta. Siksi yhdessäkään kolmesta direktiivissä ei ole säännöstä, jossa otettaisiin huomioon se, että mahdollisesti on olemassa erilaisia kansallisia vastuujärjestelmiä eli että on olemassa sellainen kansallinen vahingonkorvausjärjestelmä, joka koskee tuottamuksesta riippumattomia tapauksia (objektiivinen vastuu tai vaarantamisvastuu) ja jossa vakuutusturvan ehdot (modalités) eroaisivat lähinnä korvattavien määrien osalta sellaisen vastaavan vastuujärjestelmän ehdoista, jossa korvausvastuu perustuu kuljettajan tuottamukseen.

c) Vastaus kahteen ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen

1) Vastaus ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen

55. Kansallinen tuomioistuin kysyy ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään yhteisöjen tuomioistuimelta, edellytetäänkö toisen direktiivin 3 artiklassa, että pakollisen liikennevakuutuksen on katettava vakuutuksenottajan tai ajoneuvon kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneet vahingot myös silloin, kun kyseisiä perheenjäseniä on kuljetettu vastikkeetta ja kun kyseessä on pelkkä tuottamukseen perustumaton objektiivinen vastuu, vai voiko jäsenvaltio säätää, että tällaisessa tapauksessa oikeutta korvaukseen ei ole.

56. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on edellä mainitun analyysin perusteella tulkita tosiseikkojen tapahtumahetkellä voimassa ollutta kansallista lainsäädäntöä voidakseen päättää, pitäisikö vastikkeetta kuljetetun matkustajan, joka kärsi vahinkoa sellaisen onnettomuuden johdosta, jossa kuljettaja ei ollut toiminut tuottamuksellisesti, vahingot korvata vakuutetun henkilön pakollisesta liikennevakuutuksesta vai ei.

57. Lisäksi aina kun sovellettavassa kansallisessa oikeudessa edellytetään sellaisten matkustajien kuulumista vakuutusturvan piiriin, jotka eivät ole vakuutetun henkilön tai ajoneuvon kuljettajan perheenjäseniä, toisen direktiivin 3 artiklassa edellytetään, että Portugalin tasavallalle direktiivin täytäntöönpanoa varten varatun määräajan päättymisestä alkaen on jätettävä soveltamatta kaikkia sellaisia sopimukseen tai lakiin ja asetuksiin perustuvia säännöksiä, joissa onnettomuudessa vahinkoa kärsineeltä, joka on oikeudellisesti samassa asemassa kuin kolmas henkilö, evätään oikeus vahingonkorvaukseen yksistään ja pelkästään siksi, että hän on vakuutetun henkilön tai kuljettajan perheenjäsen. Sitä vastoin jos voimassa olevan kansallisen lainsäädännön nojalla matkustajat eivät ole vakuutuksen kattamia, toisen direktiivin 3 artiklaan ei voida vedota sen vaatimiseksi, että myös matkustaja, joka on vakuutetun henkilön tai kuljettajan perheenjäsenen, kuuluisi pakollisen liikennevakuutuksen piiriin.

2) Vastaus toiseen ennakkoratkaisukysymykseen

58. Toisella ennakkoratkaisukysymyksellä pyritään saamaan vastaus siihen, missä määrin toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa vastuumäärille asetettuja vähimmäismääriä voidaan soveltaa tuottamuksen perustumattoman objektiivisen vastuun tilanteisiin, tai siihen, voiko jokin jäsenvaltio säätää, että tapauksissa, joissa onnettomuuden aiheuttanut ajoneuvon kuljettaja ei ole aiheuttanut onnettomuutta tuottamuksellaan, maksettavan korvauksen ylärajat ovat direktiivissä säädettyjä vähimmäismääriä pienempiä.

59. Komissio pohtii tämän kysymyksen tosiasiallista mielekkyyttä pääasian ratkaisun kannalta.

60. Katson, että vaikka jo ensimmäiseen kysymykseen ehdottamani vastaus sisältää paljon samoja elementtejä kuin toiseen

kysymykseen annettava vastaus, vastausta toiseen kysymykseen ei voida pitää tarpeettomana kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevan riita-asian ratkaisun kannalta, sillä tietyt kohdat ansaitsevat tarkemman analyysin.

61. Toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdasta seuraa konkreettisesti, että vahingonkorvausvastuun syntymisestä alkaen ja kun otetaan huomioon, että korvausten on katettava todelliset vahingot (henkilövahingot tai omaisuusvahingot), kyseisessä artiklassa vastuumäärille asetettuja vähimmäismääriä on noudatettava vastuun laadusta riippumatta.

62. Näin ollen kaikki sellaiset kansalliset lainsäädäntötoimet, joilla asetetaan maksettavalle korvaukselle kyseisessä direktiivissä pakollisen liikennevakuutuksen korvaamia vähimmäismääriä pienempiä enimmäismääriä pääosin siksi, että sovellettava vastuu on objektiivista, ovat toisen direktiivin vastaisia ja siis jätettävä soveltamatta.

B *Yhdenmukaista tulkintaa ja direktiivien välitöntä horisontaalista oikeusvaikutusta koskevat ennakkoratkaisukysymykset*

63. Kansallinen tuomioistuin otti viidessä viimeisessä ennakkoratkaisukysymyksessään esille kohtia, jotka koskevat kansallisten säännösten yhteisön oikeuden mukaisen tulkinnan velvoitetta sekä direktiivien säännösten välittömän horisontaalisen oikeusvaikutuksen toteamista. Tässä suhteessa kansallinen tuomioistuin lähtee olettamuksesta, että alaa koskevassa yhteisön lainsäädännössä voidaan antaa korvausvastuun laatua (objektiivinen tai subjektiivinen) koskevia sääntöjä ja siten tehdä vastaavasti ero vahingonkorvausvastuun vakuuttamista koskevien velvoitteiden välillä.

64. Olen siis edellä mainitun perusteella päätynyt siihen, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista liikennevakuutusta säätelevissä yhteisön direktiiveissä ei velvoiteta jäsenvaltioita millään tavalla säätämään tietyntyyppisestä vahingonkorvausvastuusta, joten ne voivat täysin vapaasti säännellä tätä kysymystä, ja olen korostanut, että yhteisön lainsäädäntö koskee erityisesti tuon korvausvastuun pakollisen vakuuttamisen laajuutta ja että siinä asetetaan vastuurajoja, joita jäsenvaltioiden on noudatettava. Näin ollen näiden kysymysten käsittely on aiheetonta, koska niillä ei ole merkitystä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevan riidan ratkaisun kannalta.

VI Ratkaisuehdotus

65. Näin ollen ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Tribunal da Comarca de Setúbalin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 3 artiklaa on tulkittava siten, että pakollisella liikennevakuutuksella on annettava matkustajille, jotka ovat vakuutetun henkilön tai ajoneuvon kuljettajan perheenjäseniä, sama suoja kuin kansallisella lainsäädännöllä annetaan matkustajille, jotka eivät ole edellä mainittujen perheenjäseniä.

2) Toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä artiklassa maksettaville vakuutuskorvauksille asetettuja vähimmäismääriä sovelletaan tilanteisiin, joissa on kysymyksessä vakuutetun henkilön vahingonkorvausvastuu, riippumatta siitä, onko eri kansallisten vahingonkorvausvastuujärjestelmien välillä eroja sen suhteen, edellyttääkö korvausvastuu tuottamusta vai ei.