Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

21 päivänä joulukuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus – Toinen direktiivi 84/5/ETY – 1 artiklan 2 kohta – Direktiivi 2005/14/EY – Direktiivi 2009/103/EY – 9 artiklan 1 kohta – Velvollisuus korottaa pakollisen vakuutuksen vakuutusturvan vähimmäismääriä – Siirtymäaika – Uusi sääntö, jota on välittömästi sovellettava vanhan säännön voimassa ollessa syntyneen tilanteen tuleviin vaikutuksiin – Tilanne, joka on toteutunut ennen unionin aineellisen oikeuden säännön voimaantuloa – Kansallinen lainsäädäntö, jossa ennen 11.9.2009 tehdyt vakuutussopimukset jätetään pakollisen vakuutuksen vakuutusturvan korottamista koskevan velvollisuuden ulkopuolelle

Asiassa C-428/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Sąd Apelacyjny w Warszawie (Varsovan ylioikeus, Puola) on esittänyt 28.8.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 11.9.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

A.K.

vastaan

Skarb Państwa,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: ensimmäisen jaoston puheenjohtaja A. Arabadjiev, joka hoitaa toisen jaoston puheenjohtajan tehtäviä (esittelevä tuomari), sekä tuomarit I. Ziemele, T. von Danwitz, P. G. Xuereb ja A. Kumin,

julkisasiamies: J. Richard de la Tour,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– A.K., edustajanaan I. Kwiecień, adwokat,

* Oikeudenkäyntikieli: puola.

– Skarb Państwa, edustajinaan J. Zasada ja L. Jurek,

– Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,

– Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller, M. Hellmann ja E. Lankenau,

– Euroopan komissio, asiamiehinään H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowska ja S. L. Kalėda,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s. 17), sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY (EUVL 2005, L 149, s. 14) (jäljempänä toinen direktiivi 84/5), 1 artiklan 2 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat A.K. ja Skarb Państwa (valtiokonttori, Puola) ja jossa on kyse korvausvaatimuksesta sellaisen vahingon johdosta, jonka väitetään aiheutuneen siitä, että direktiivi 2005/14 on saatettu virheellisesti osaksi Puolan oikeusjärjestystä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Toinen direktiivi 84/5

3 Toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettiin seuraavaa:

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

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

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

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

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

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

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

Direktiivi 2005/14

4 Direktiivin 2005/14 johdanto-osan ensimmäisessä ja kymmenennessä perustelukappaleessa todettiin seuraavaa:

”(1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus (liikennevakuutus) on erityisen tärkeä Euroopan kansalaisille sekä vakuutuksenottajina että vahingon kärsijöinä. Se on merkittävä myös vakuutusyrityksille, sillä liikennevakuutukset ovat tärkeä osa yhteisön vahinkovakuutustoimintaa. Liikennevakuutus vaikuttaa myös henkilöjen ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen. Liikennevakuutuksen yhtenäismarkkinoiden vahvistamisen ja vakiinnuttamisen olisi sen vuoksi oltava yhteisön toiminnan keskeinen tavoite rahoituspalvelujen alalla.

– –

(10) Jäsenvaltioiden velvollisuus taata vakuutusturva vähintään tiettyjen vähimmäismäärien osalta on tärkeä seikka vahingon kärsineiden suojan varmistamisessa. Direktiivissä 84/5/ETY säädetyt vastuun vähimmäismäärät olisi ajanmukaistettava inflaation huomioon ottamiseksi, mutta myös niiden reaaliarvoa olisi korotettava vahingon kärsineiden suojan parantamiseksi. Vakuutusturvan vähimmäismäärä henkilövahingoissa olisi määriteltävä sellaiseksi, että korvaus kaikille vahingon kärsineille, jotka ovat saaneet hyvin vakavia vammoja, on täysimääräinen ja oikeudenmukainen, ottaen samalla huomioon, että useita vahingon kärsineitä tuottavat onnettomuudet ovat harvinaisia ja että vain pienessä määrässä vahinkotapauksia useampi onnettomuuden vahingon kärsinyt saa hyvin vakavia vammoja. 1 000 000 euroa vahingon kärsinyttä kohden tai 5 000 000 euroa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä on vakuutusturvan järkevä ja kohtuullinen vähimmäismäärä. Kyseisten vähimmäismäärien käyttöönoton helpottamiseksi olisi vahvistettava tämän direktiivin täytäntöönpanopäivästä alkava viiden vuoden siirtymäkausi. Jäsenvaltioiden olisi korotettava vähimmäismääränsä vähintään puoleen kyseisestä tasosta kolmenkymmenen kuukauden kuluessa tämän direktiivin voimaantulopäivästä.”

5 Direktiivin 2005/14 6 artiklan, jonka otsikko on ”Täytäntöönpano”, 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamiseksi tarvittavat lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 11 päivänä kesäkuuta 2007. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

– –”

Direktiivi 2009/103

6 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/103/EY (EUVL 2009, L 263, s. 11) kodifioitiin moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista vakuutusta (jäljempänä liikennevakuutus) koskevat aikaisemmat direktiivit, mukaan lukien toinen direktiivi 84/5, ja näin ollen kumottiin ne 27.10.2009 alkavin vaikutuksin. Direktiivin 2009/103 liitteessä II olevan vastaavuustaulukon mukaan toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 1 ja 2 kohta vastaavat direktiivin 2009/103 3 artiklan neljättä kohtaa ja 9 artiklan 1 kohtaa.

Puolan oikeus

7 Pakollisista vakuutuksista, vakuutusalan vakuusrahastosta ja Puolan liikennevakuutusten antajien toimistosta annetun lain ja vakuutustoiminnasta annetun lain muuttamisesta 24.5.2007 annetun lain (Ustawa z dnia 24 maja 2007 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej) (Dz. U. nro 102, järjestysnumero 691; jäljempänä 24.5.2007 annettu laki) 5 §:ssä säädetään seuraavaa:

”[Liikennevakuutusta] koskevien sopimusten ja maanviljelijöiden vastuuvakuutusta koskevien sopimusten vakuutusturvan vähimmäismäärä on seuraavien rahamäärien vasta-arvo Puolan zlotyina:

1) 10.12.2009 mennessä tehtyjen sopimusten osalta:
   a) henkilövahinkojen osalta 1 500 000 euroa vakuutusturvan piiriin kuuluvaa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä,
   b) omaisuusvahinkojen osalta 300 000 euroa vakuutusturvan piiriin kuuluvaa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä,

   – määriteltynä vahinkotapahtuman ajankohtana voimassa olleen Narodowy Bank Polskin (Puolan keskuspankki) julkaiseman keskikurssin perusteella.

2) 11.12.2009 ja 10.6.2012 välisenä aikana tehtyjen sopimusten osalta:
   a) henkilövahinkojen osalta 2 500 000 euroa vakuutusturvan piiriin kuuluvaa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä,
   b) omaisuusvahinkojen osalta 500 000 euroa vakuutusturvan piiriin kuuluvaa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä,

   – määriteltynä vahinkotapahtuman ajankohtana voimassa olleen Narodowy Bank Polskin julkaiseman keskikurssin perusteella.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

8 Puolassa tapahtui 12.10.2010 liikenneonnettomuus, jossa kuoli 16 henkilöä, mukaan lukien G.M. ja onnettomuuden aiheuttanut kuljettaja. Viimeksi mainittu oli ottanut liikennevakuutuksen sopimuksella, joka kattoi 8.12.2009 ja 7.12.2010 välisen ajanjakson.

9 G.M:n kuoltua hänen tyttärensä A.K. teki 2.3.2011 vahingon aiheuttaneen kuljettajan vakuutusyhtiölle korvausvaatimuksen, jossa hän vaati korvausta aineettomasta ja aineellisesta vahingosta, jonka hän katsoi kärsineensä äitinsä kuoleman johdosta. Vahingonselvityksen yhteydessä kyseinen vakuutusyhtiö maksoi A.K:lle lopullisena korvauksena 47 000 Puolan zlotya (PLN) (noin 10 175 euroa) aineettomasta vahingosta ja 5 000 PLN (noin 1 000 euroa) korvaukseksi hänen elämäntilanteensa huomattavasta heikentymisestä. Vakuutusyhtiö ilmoitti A.K:lle, että liikennevahingosta vastuussa olevan kuljettajan tekemän liikennevakuutussopimuksen mukainen vakuutusturvan enimmäismäärä oli saavutettu.

10 A.K. nosti Sąd Okręgowy w Warszawiessa (Varsovan alueellinen tuomioistuin, Puola) valtiokonttoria vastaan kanteen, jossa hän vaatii 78 000 PLN:n (noin 17 000 euroa) maksamista viivästyskorkoineen korvaukseksi vahingosta, joka on aiheutunut direktiivin 2005/14 puutteellisesta saattamisesta osaksi Puolan oikeusjärjestystä.

11 Hän vetosi siihen, että jos kyseinen direktiivi olisi saatettu asianmukaisesti osaksi Puolan oikeusjärjestystä, vakuutusyhtiön olisi ollut korotettava kyseessä olevan liikennevakuutussopimuksen mukaisen vakuutusturvan vähimmäismäärää ja siten suoritettava hänelle 78 000 PLN:n lisäkorvaus G.M:n kuoleman johdosta aiheutuneesta vahingosta. Koska Puolan tasavalta on pannut direktiivin täytäntöön virheellisesti, hän on menettänyt mahdollisuutensa tämän rahamäärän saamiseen, joten hänelle on aiheutunut tämän suuruinen aineellinen vahinko, jonka valtiokonttori on velvollinen korvaamaan hänelle.

12 A.K:n mukaan Puolan tasavalta oli ollut velvollinen saattamaan direktiivin 2005/14 säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään siten, että 11.12.2009 alkaen kaikkien liikennevakuutussopimusten vakuutusturvan määrä olisi henkilövahinkojen osalta vähintään 2 500 000 euroa yksittäisen vahinkotapahtuman osalta. Kansallinen lainsäätäjä on 24.5.2007 annetun lain puitteissa kuitenkin jättänyt 11.12.2009 ja joulukuun 2010 välisenä aikana tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien uhrien suojan laajuuden vaihtelemaan sen mukaan, minä päivänä vakuutussopimus tehtiin. Tänä ajanjaksona oli nimittäin samanaikaisesti olemassa sekä ennen 11.12.2009 tehtyjä että sen jälkeen tehtyjä sopimuksia siten, että viimeksi mainittujen sopimusten mukainen vakuutusturvan vähimmäismäärä oli 2 500 000 euroa ja ensiksi mainittujen sopimusten mukainen vakuutusturvan vähimmäismäärä vain 1 500 000 euroa.

13 Valtiokonttori vetosi siihen, että direktiivi 2005/14 on saatettu asianmukaisesti osaksi Puolan oikeusjärjestystä ja että tämä erilainen kohtelu on luonnollinen seuraus taannehtivan lainsäädännön kiellon periaatteesta. Valtiokonttori korosti myös sitä, että Euroopan komissio oli aloittanut Puolan tasavaltaa vastaan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn, joka koski direktiivin 2005/14 täytäntöönpanoa, mutta 28.4.2016 komissio oli kuitenkin päättänyt lopettaa tämän menettelyn. Vastaajan mukaan komissio on näin menetellessään katsonut, ettei unionin oikeutta ollut rikottu.

14 Sąd Okręgowy hylkäsi 20.3.2019 antamallaan tuomiolla A.K:n kanteen katsoen, että kansallinen lainsäätäjä on pannut toisen direktiivin 84/5 asianmukaisesti täytäntöön säätäessään kyseisen direktiivin mukaan sallituista siirtymäkausista vähimmäismäärien korottamiseksi asteittain, jotta ne saavuttaisivat ensin puolet kyseisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista määristä ja myöhemmin kyseiset määrät täysimääräisinä. Kyseinen tuomioistuin katsoi lisäksi, että jäsenvaltioille direktiivissä 2005/14 asetettua velvollisuutta korottaa vakuutusturvan vähimmäismääriä sovelletaan ainoastaan sopimuksiin, jotka on tehty näiden siirtymäkausien päättymisen jälkeen, ja että unionin oikeudessa ei edellytetä ennen kyseisten siirtymäkausien päättymistä tehtyjen liikennevakuutussopimusten mukaisen vakuutusturvan vähimmäismäärän

korottamista edes sellaisten sopimusten osalta, joiden päättymispäivä on kyseisten siirtymäkausien päättymisen jälkeen. Tuomioistuimen mukaan tämä näkemys on oikeusvarmuuden periaatteen, taannehtivan lainsäädännön kiellon periaatteen ja sopimusvapauden periaatteen mukainen.

15 A.K. valitti tästä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen eli Sąd Apelacyjny w Warszawieen (Varsovan ylioikeus, Puola) vedoten muun muassa siihen, että Sąd Okręgowy katsoi virheellisesti, että Puolan tasavalta oli saattanut direktiivin 2005/14 asianmukaisesti osaksi kansallista oikeusjärjestystään.

16 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan 24.10.2013 annetusta tuomiosta Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692) ilmenee, että liikenneonnettomuudessa kuolleiden uhrien läheisten aineettomat vahingot on korvattava liikennevakuutuksesta, jos tällaisesta korvaamisesta vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella on säädetty pääasiaan sovellettavassa kansallisessa oikeudessa. Puolan oikeudessa säädetään tällaisesta korvauksesta, ja se kuuluu liikennevakuutuksen piiriin.

17 Kyseinen tuomioistuin katsoo, että koska A.K. ei ole saanut vakuutusyhtiöltä täyttä korvausta siksi, että sopimuksen mukaisen vakuutusturvan enimmäismäärä oli saavutettu, hänelle on aiheutunut vahinko, joka vastaa hänelle maksetun rahamäärän ja sen rahamäärän välistä eroa, jota hän olisi lähtökohtaisesti voinut vaatia, jos kyseistä enimmäismäärää olisi korotettu toiseen direktiiviin 84/5 direktiivillä 2005/14 sisällytettyjen vähimmäismäärien mukaisesti. Puolan oikeuden mukaan valtiokonttori olisi näin ollen velvollinen korvaamaan vahingon, jos asiassa osoittautuu, että Puolan tasavalta on saattanut direktiivin 2005/14 virheellisellä tavalla osaksi oikeusjärjestystään.

18 Tältä osin viimeksi mainitun direktiivin johdanto-osan kymmenennestä perustelukappaleesta ilmenee, että direktiivin tarkoituksena on liikenneonnettomuuksien uhrien suojelu. Siihen ei sisälly mitään säännöstä, jossa vakuutusturvan vähimmäismäärän korottamisvelvollisuus rajattaisiin koskemaan ainoastaan 11.12.2009 jälkeen tehtyjä vakuutussopimuksia siten, että samana ajankohtana tapahtuva samanlainen mukautus ei koskisi liikennevakuutussopimuksia, jotka on tehty ennen kyseistä päivää mutta joiden voimassaolo on jatkunut kyseisen päivän jälkeen.

19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että tämä vakuutussopimuksen tekoajankohdasta riippuva erilainen kohtelu näiden kahden henkilöryhmän välillä, joille on aiheutunut samana ajanjaksona vahinkoa liikenneonnettomuuden johdosta, ei ole perusteltua.

20 Taannehtivan lainsäädännön kiellon periaate ei nimittäin ole esteenä sille, että 11.12.2009 voimassa olleita sopimussuhteita muutetaan kyseisestä päivästä lukien. Lisäksi oikeusvarmuuden periaatteen noudattaminen on varmistettu sillä, että jäsenvaltioille on annettu pitkä määräaika direktiivin 2005/14 täytäntöönpanoa varten, ja sillä, että jäsenvaltiot voivat säätää siirtymäkausista. Vakuutusyhtiöllä olisi siten ollut mahdollisuus mukauttaa vakuutusmaksun taso vakuutusturvan uusiin vähimmäismääriin.

21 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan on niin, että jos osoittautuu, että Puolan tasavalta on pannut direktiivin 2005/14 täytäntöön puutteellisesti ja näin ollen virheellisesti, 19.11.1991 annetussa tuomiossa Francovich ym. (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428) asetettu

ensimmäinen edellytys kyseisen jäsenvaltion vastuun syntymiselle täyttyisi. Siinä tapauksessa kyseisen tuomioistuimen olisi tutkittava seuraavaksi, onko A.K. kärsinyt vahinkoa sen johdosta, että Puolan tasavalta on jättänyt noudattamatta velvoitteitaan, ja mikä tällöin on vahingon määrä.

22 Tässä tilanteessa Sąd Apelacyjny w Warszawie päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Olisiko – – direktiivin [2005/14] 2 artiklan mukaan jäsenvaltion, joka oli vahvistanut vakuutusturvan vähimmäismäärien mukauttamista varten siirtymäajan, pitänyt korottaa vastuumäärät vähintään puoleen [toisen direktiivin 84/5] 1 artiklan 2 kohdassa säädetyistä tasoista 30 kuukauden kuluessa direktiivin täytäntöönpanopäivästä:

– kaikkien sellaisten liikennevakuutussopimusten osalta, jotka ovat olleet voimassa mainitun 30 kuukauden jakson jälkeen, mukaan lukien ennen 11.12.2009 tehdyt sopimukset, jotka ovat olleet edelleen voimassa kyseisen päivämäärän jälkeen, kun on kyse 11.12.2009 jälkeen sattuneista vahinkotapauksista

– vai vain sellaisten uusien liikennevakuutussopimusten osalta, jotka on tehty 11.12.2009 jälkeen?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään lähinnä, onko toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohtaa tulkittava siten, että jäsenvaltioiden, jotka ovat käyttäneet kyseisessä säännöksessä säädettyä mahdollisuutta säätää siirtymäajasta, on ollut vaadittava, että ennen 11.12.2009 tehtyjen mutta kyseisenä päivänä vielä voimassa olleiden liikennevakuutussopimusten mukaiset vakuutusturvan vähimmäismäärät ovat kyseisestä päivästä lähtien kyseisen 1 artiklan 2 kohdan neljännessä alakohdassa säädetyn säännön mukaisia.

24 Kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuimen tehtävänä on nimittäin tulkita kaikkia unionin oikeuden säännöksiä, joita kansalliset tuomioistuimet tarvitsevat ratkaistessaan niiden käsiteltäväksi saatettuja asioita, vaikka näitä säännöksiä ei olisi nimenomaisesti mainittu kansallisten tuomioistuinten unionin tuomioistuimelle esittämissä kysymyksissä (ks. vastaavasti tuomio 12.12.2019, Instituto Nacional de la Seguridad Social (Äitien lisäeläke), C-450/18, EU:C:2019:1075, 25 kohta).

25 Tältä osin toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdan toisesta alakohdasta ilmenee, että jäsenvaltioilla oli mahdollisuus vahvistaa enintään viiden vuoden siirtymäaika, joka laskettiin direktiivin 2005/14 täytäntöönpanolle niiden kansallisessa oikeusjärjestyksessä säädetystä määräpäivästä eli, kuten viimeksi mainitun direktiivin 6 artiklan 1 kohdasta ilmenee, päivämäärästä 11.6.2007 ja jonka kuluessa liikennevakuutuksen vakuutusturvan vähimmäismäärät oli mukautettava toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädettyihin määriin.

26 Kyseisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdan neljännen alakohdan mukaan jäsenvaltioiden oli kuitenkin korotettava näitä vähimmäismääriä siten, että ne ovat vähintään puolet mainitun direktiivin 1 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyistä tasoista 30 kuukauden kuluessa kyseisestä päivästä eli viimeistään 11.12.2009.

27 Direktiivillä 2009/103 toinen direktiivi 84/5 on kuitenkin kodifioitu ja kumottu 27.10.2009 alkaen eli ennen 11.12.2009, ja direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohta vastaa kyseisen direktiivin liitteessä II olevasta vastaavuustaulukosta ilmenevin tavoin toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohtaa.

28 Näin ollen ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle on annettava sekä toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdan että direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohdan tulkinta.

29 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toimittamista tiedoista ilmenee, että Puolan tasavalta on käyttänyt toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa ja direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädettyä mahdollisuutta ottaa käyttöön siirtymäkausi. Tässä yhteydessä 24.5.2007 annetussa laissa säädetään, että velvollisuus tehdä tämän tuomion 26 kohdassa tarkoitettu korotus koskee 11.12.2009 ja 10.6.2012 välisenä aikana tehtyjä liikennevakuutussopimuksia eli ei siis sellaisia ennen 11.12.2009 tehtyjä sopimuksia, jotka olivat vielä voimassa viimeksi mainitun päivämäärän jälkeen.

30 Tältä osin on syytä todeta, ettei toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdassa eikä direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohdassa täsmennetä nimenomaisesti, koskeeko tämän tuomion 26 kohdassa mainittu velvollisuus sellaisten sopimusten tulevia vaikutuksia, jotka oli tehty ennen 11.12.2009 ja jotka olivat vielä voimassa kyseisenä ajankohtana.

31 Tässä tilanteessa on aiheellista muistuttaa, että lähtökohtaisesti uutta oikeussääntöä sovelletaan sen toimen voimaantulosta lukien, jossa siitä säädetään. Vaikka sitä ei sovelleta aikaisemman lainsäädännön soveltamisaikana syntyneisiin ja lopullisiksi tulleisiin oikeudellisiin tilanteisiin, sitä sovelletaan kuitenkin aikaisemman lainsäädännön soveltamisaikana syntyneiden tilanteiden tuleviin vaikutuksiin samoin kuin uusiin oikeudellisiin tilanteisiin. Toisin on vain – jollei oikeudellisten toimien taannehtivuuskiellon periaatteesta muuta johdu –, jos uuteen sääntöön liittyy erityisiä säännöksiä, joissa nimenomaisesti vahvistetaan sen ajallista soveltamista koskevat edellytykset (ks. vastaavasti tuomio 7.11.2013, Gemeinde Altrip ym., C-72/12, EU:C:2013:712, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; tuomio 17.10.2018, Klohn, C-167/17, EU:C:2018:833, 38 ja 39 kohta ja tuomio 15.1.2019, E.B., C-258/17, EU:C:2019:17, 50 kohta).

32 Siten direktiivin täytäntöön panemiseksi toteutettuja toimia on sovellettava aikaisemman lain voimassa ollessa syntyneiden tilanteiden tuleviin vaikutuksiin täytäntöönpanolle annetun määräajan päättymisestä lähtien, ellei kyseisessä direktiivissä toisin säädetä (tuomio 17.10.2018, Klohn, C-167/17, EU:C:2018:833, 40 kohta).

33 Lisäksi unionin aineellisen oikeuden sääntöjä on oikeusvarmuuden ja luottamuksensuojan periaatteiden noudattamisen takaamiseksi tulkittava siten, että ne koskevat ennen niiden voimaantuloa toteutuneita tilanteita ainoastaan siinä tapauksessa, että niiden sanamuodosta, tarkoituksesta tai systematiikasta käy selvästi ilmi, että niille on annettava tällainen vaikutus (tuomio 6.10.2015, komissio v. Andersen, C-303/13 P, EU:C:2015:647, 50 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

34 Tämän tuomion 31–33 kohdassa mainitusta unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että sen tarkistamiseksi, sovelletaanko uutta unionin oikeussääntöä ajallisesti tilanteeseen, joka on syntynyt sillä korvatun vanhan säännön voimassa ollessa, on määritettävä, onko tämä tilanne jo tuottanut kaikki vaikutuksensa ennen uuden säännön voimaantuloa, missä tapauksessa se olisi luokiteltava ennen tätä voimaantuloa toteutuneeksi tilanteeksi, vai jatkaako kyseinen tilanne vaikutuksiensa tuottamista sen jälkeen.

35 Näin ollen on määritettävä, onko tilanne, jossa liikennevakuutussopimus on tehty ennen 11.12.2009 mutta sopimus on ollut voimassa vielä tuona päivänä, sellainen ennen mainittua päivää toteutunut tilanne, johon tämän tuomion 26 kohdassa mainittua velvollisuutta voidaan näin ollen soveltaa taannehtivasti vain siinä tapauksessa, että toisessa direktiivissä 84/5 ja direktiivissä 2009/103 oli selvästi säädetty, että näin on meneteltävä, ja että myös oikeusvarmuuden ja luottamuksensuojan periaatteita tosiasiallisesti noudatetaan (ks. analogisesti tuomio 9.3.2006, Beemsterboer Coldstore Services, C-293/04, EU:C:2006:162, 24 kohta), vai onko päinvastoin kyseessä ennen tuota päivää syntynyt tilanne, jonka tulevia vaikutuksia säännellään toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdan neljännessä alakohdassa ja 11.12.2009 lähtien direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa sen periaatteen mukaisesti, jonka mukaan uusia sääntöjä sovelletaan meneillään oleviin tilanteisiin välittömästi.

36 Tältä osin unionin tuomioistuin on jo todennut, että määräaikaisen työsopimuksen tekemisen oikeusvaikutukset eivät rajoitu sen allekirjoittamispäivään, vaan sillä on päinvastoin jatkuvasti oikeusvaikutuksia koko voimassaolonsa ajan, ja että näin ollen uuden säännön soveltamisen sen voimaantulosta lähtien ennen tätä voimaantuloa tehtyyn työsopimukseen ei voida katsoa vaikuttavan ennen kyseistä voimaantuloa toteutuneeseen tilanteeseen (ks. vastaavasti tuomio 29.1.2002, Pokrzeptowicz-Meyer, C-162/00, EU:C:2002:57, 52 kohta).

37 Näin on sitäkin suuremmalla syyllä tilanteissa, joissa liikennevakuutussopimus on tehty ennen 11.12.2009 ja se on ollut voimassa vielä kyseisenä ajankohtana.

38 Koska vakuutussopimukset ovat ennen kaikkea sattumanvaraisia sopimuksia, joille on ominaista se, että yhden sopimuspuolen suoritus riippuu epävarmasta tapahtumasta, joka voi toteutua tai olla toteutumatta sopimuksen voimassaoloaikana, niiden oikeusvaikutukset jatkuvat niiden voimassaoloajan päättymiseen saakka. Tällaisilla sopimuksilla luodut oikeussuhteet eivät siis ole tuottaneet kaikkia vaikutuksiaan vielä sopimusten tekoajankohtana. Tämä ajankohta merkitsee ainoastaan sopimuksen täyttämisen alkamishetkeä siten, että vakuutuksenottajan suoritukset ovat usein määräajoin toistuvia ja myöskään vakuutuksenantajan suoritus ei ole välitön, koska sen sisältönä on korvauksen maksaminen vahinkoa kärsineille, jos vakuutusturvan kohteena oleva vahinko sattuu sopimuksen voimassaoloaikana.

39 Toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdan neljännen alakohdan ja direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan tarkoituksena onkin säännellä ennen 11.12.2009 tehtyjen ja tuolloin vielä voimassa olleiden sopimusten tulevia vaikutuksia.

40 Koska näissä säännöksissä nimittäin velvoitetaan jäsenvaltiot korottamaan liikennevakuutuksen vakuutusturvan vähimmäismääriä, niissä ei suljeta tämän korotuksen ulkopuolelle vastuumääriä sellaisina kuin ne ovat kyseisten sopimusten mukaan. Näin ollen vakuutussopimuksen tekemispäivä ei ole tältä osin ratkaiseva seikka. Mainittujen säännösten sanamuodosta ei siis ilmene, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut poiketa periaatteesta, jonka mukaan uusia sääntöjä sovelletaan meneillään oleviin tilanteisiin välittömästi.

41 Kuten A.K. ja Saksan hallitus ovat pääasiallisesti korostaneet kirjallisissa huomautuksissaan, liikennevakuutusta koskevan unionin lainsäädännön päämääränä oleva liikenneonnettomuuksien uhrien suojelu, jolla pyritään muun muassa takaamaan, että moottoriajoneuvoilla aiheutetuista liikennevahingoista kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut, ja jota unionin lainsäätäjä on jatkuvasti tavoitellut ja vahvistanut (ks. vastaavasti tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 32 ja 33 kohta), samoin kuin yhdenvertaisen kohtelun yleinen periaate edellyttävät, ettei 11.12.2009 tai sen jälkeen tapahtuneiden onnettomuuksien uhreille maksettavaa korvausta vähennetä pelkästään sillä perusteella, että vakuutussopimus on tehty ennen kyseistä päivää. Kuten direktiivin 2005/14 johdanto-osan kymmenennestä perustelukappaleesta nimittäin ilmenee, jäsenvaltioiden velvollisuus taata vakuutusturva vähintään tiettyjen vähimmäismäärien osalta on tärkeä seikka vahingon kärsineiden suojan varmistamisessa.

42 Toisin kuin valtiokonttori ja Puolan hallitus väittävät kirjallisissa huomautuksissaan, oikeusvarmuuden ja luottamuksensuojan periaatteet eivät ole esteenä tällaiselle tulkinnalle.

43 Tältä osin on syytä muistuttaa, että oikeusvarmuuden periaate edellyttää muun muassa, että lainsäädäntö on selvää ja täsmällistä ja että sen soveltamisen vaikutukset ovat ennakoitavissa, erityisesti jos siitä aiheutuu yksityishenkilöille ja yrityksille epäedullisia vaikutuksia (tuomio 30.4.2019, Italia v. neuvosto (Välimeren miekkakalan kalastuskiintiö), C-611/17, EU:C:2019:332, 111 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

44 Oikeusvarmuuden periaatteesta johtuu, että oikeus vedota luottamuksensuojaan koskee jokaista yksityistä, joka on tilanteessa, josta ilmenee, että unionin hallinnon vuoksi tälle on syntynyt perusteltuja odotuksia (tuomio 30.4.2019, Italia v. neuvosto (Välimeren miekkakalan kalastuskiintiö), C-611/17, EU:C:2019:332, 112 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

45 Nyt käsiteltävässä asiassa ei yhtäältä voida väittää, että toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohdassa ja direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohdassa vahvistettu sääntö ei olisi ollut selkeä, täsmällinen tai ennakoitava vaikutuksiltaan. Toisaalta on syytä muistuttaa, että luottamuksensuojan periaatteen soveltamisalaa ei myöskään saada laajentaa sellaiseksi, että yleisesti estetään uuden säännöstön soveltaminen aikaisemman säädöksen voimassa ollessa syntyneiden tilanteiden tuleviin vaikutuksiin (tuomio 29.1.2002, Pokrzeptowicz-Meyer, C-162/00, EU:C:2002:57, 55 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

46 Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on lisäksi pääasiallisesti todennut ja kuten myös Saksan hallitus on kirjallisissa huomautuksissaan katsonut, taannehtivan lainsäädännön kiellon periaate ei ole esteenä vakuutusturvan uusien vähimmäismäärien soveltamiselle ennen 11.12.2009 tehtyihin liikennevakuutussopimuksiin, jotka olivat vielä voimassa kyseisenä ajankohtana, koska kyseisiä määriä ja niitä vastaavia mahdollisia uusia vakuutusmaksuja sovelletaan välitöntä soveltamista koskevan periaatteen mukaisesti vain 11.12.2009 alkaen.

47 Esitettyyn kysymykseen on edellä todetuin perustein vastattava, että toisen direktiivin 84/5 1 artiklan 2 kohtaa ja direktiivin 2009/103 9 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että jäsenvaltioiden, jotka ovat käyttäneet kyseisissä säännöksissä säädettyä mahdollisuutta säätää siirtymäajasta, on ollut vaadittava, että ennen 11.12.2009 tehtyjen mutta kyseisenä päivänä vielä voimassa olleiden liikennevakuutussopimusten mukaiset vakuutusturvan vähimmäismäärät ovat kyseisestä päivästä lähtien kyseisien säännösten neljännessä alakohdassa säädetyn säännön mukaisia.

Oikeudenkäyntikulut

48 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

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

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY, 1 artiklan 2 kohtaa ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 9 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että jäsenvaltioiden, jotka ovat käyttäneet kyseisissä säännöksissä säädettyä mahdollisuutta säätää siirtymäajasta, on ollut vaadittava, että ennen 11.12.2009 tehtyjen mutta kyseisenä päivänä vielä voimassa olleiden liikennevakuutussopimusten mukaiset vakuutusturvan vähimmäismäärät ovat kyseisestä päivästä lähtien kyseisien säännösten neljännessä alakohdassa säädetyn säännön mukaisia.

Allekirjoitukset