



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
NILO JÄÄSKINEN
11 päivänä heinäkuuta 2013¹

Asia C-22/12

Katarína Haasová

vastaan

Rastislav Petrík ja Blanka Holingová

(Ennakkoratkaisupyyntö – Krajský súd v Prešove (Slovakia))

Asia C-277/12

Vitālijs Drozdovs, edustajanaan Valentīna Balakireva

vastaan

AAS ”Baltikums”

(Ennakkoratkaisupyyntö – Augstākās tiesas Senāts (Latvia))

Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen — Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava pakollinen vakuutus — Vakuutuksen kattamat vahingot — Direktiivi 72/166/ETY — 3 artiklan 1 kohta — Direktiivi 84/5/ETY — 1 artiklan 1 ja 2 kohta — Direktiivi 90/232/ETY — 1 artikla — Henkilövahinkojen käsite — Aineettoman vahingon sisällyttäminen — Läheisen kuolemasta tieliikenteessä aiheutuneesta aineettomasta vahingosta maksettava korvaus — Vähimmäisvastuumäärät

I Johdanto

1. Tässä ratkaisuehdotuksessa käsiteltävät kaksi asiaa koskevat läheisen kuolemasta tieliikenteessä aiheutuneiden vahinkojen mahdollista korvaamista moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vahingon varalta otettavan pakollisen vakuutuksen perusteella.² Kun otetaan huomioon näiden asioiden yhteiset piirteet ja erityisesti se, että oikeusriidan kannalta keskeinen oikeudellinen kysymys on niissä sama, on tarkoituksenmukaista esittää niistä yhteinen ratkaisuehdotus. Unionin tuomioistuin ei kuitenkaan aio yhdistää kyseisiä asioita, koska niiden välillä ei ole varsinaista yhteyttä.

2. Ensimmäinen asia, joka on kirjattu rekisteriin numerolla C-22/12 (jäljempänä asia Haasová), liittyy Krajský súd v Prešoven (Slovakia) esittämään ennakkoratkaisupyyntöön, jolla pyydetään moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY³ (jäljempänä ensimmäinen direktiivi)

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

2 — Läheisyys onnettomuuden välittömäksi uhriksi joutuneen henkilön kanssa voi perustua kokonaan sukulaisuussuhteeseen, kuten nyt tarkasteltavissa asioissa, mutta joissakin oikeusjärjestyksissä myös läheiseen kiintymyssuhteeseen, josta erityisenä osoituksena on tosiasiallinen yhteiselämä. Kyseisen seikan huomioon ottamiseksi tässä ratkaisuehdotuksessa käytetty terminologia ei rajoitu yksinomaan perheenjäseniin.

3 — EYVL L 103, s. 1.

3 artiklan 1 kohdan ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY⁴ (jäljempänä kolmas direktiivi) 1 artiklan ensimmäisen kohdan tulkintaa.

3. Toinen, numerolla C-277/12 kirjattu asia (jäljempänä asia Drozdovs), liittyy ennakkoratkaisupyyntöön, jonka Augstākās tiesas Senāts (Latvia) on esittänyt saadakseen tulkinnan myös ensimmäisen direktiivin 3 artiklasta sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY⁵ (jäljempänä toinen direktiivi) 1 artiklan 1 ja 2 kohdasta.

4. Unionin tuomioistuimelle asioissa Haasová ja Drozdovs esitetyistä kysymyksistä yhdessä luettuina ilmenee kolme erilaista ongelmaa.

5. Ensiksikin näitä kahta asiaa yhdistävä keskeinen ongelma on se, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäistä kohtaa⁶ tulkittava siten, että sukulaisen tai puolison kuolemasta tieliikenneonnettomuudessa aiheutuva aineeton vahinko⁷ kuuluu niiden vahinkojen piiriin, jotka on korvattava moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta pakollisesta vakuutuksesta. Tämä edellyttää erityisesti kahdessa viimeksi mainitussa säännöksessä mainitun henkilövahinkojen käsitteen laajuuden määrittelyä, jotta voidaan määrittää, voiko siihen sisältyä tällaisissa olosuhteissa kuolleen henkilön sellaisten läheisten, jotka eivät ole olleet henkilökohtaisesti osallisina kyseisessä onnettomuudessa, kärsimä aineeton vahinko.

6. Toisella asiassa Drozdovs esitetyllä kysymyksellä unionin tuomioistuinta pyydetään toiseksi määrittämään – mikäli jäsenvaltioilla on velvollisuus ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin sen takaamiseksi, että sellaisen vahingon korvaaminen kuuluu ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa ja toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyn pakollisen vakuutuspuolijon piiriin –, voivatko jäsenvaltiot antaa säännöksiä, joissa vakuutuspuolijon vastuun asetaan huomattavasti matalammaksi kuin mainituissa direktiiveissä säädetty vähimmäisvastuumäärät.

7. Kolmas kysymys, toisin sanoen toinen asiassa Haasová esitetty toinen kysymys, koskee pääasiallisesti päinvastaista tilannetta kuin edellinen: tapausta, jossa kansallinen lainsäädäntö, jossa ei ole säädetty kyseisen kaltaisen vahingon korvaamisesta, katsottaisiin yhteensopivaksi ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan kanssa ja kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa. Unionin tuomioistuinta pyydetään ratkaisemaan, voiko jäsenvaltion tuomioistuin tällaisessa tapauksessa tulkita kyseistä säännöstöä unionin oikeuden säännösten valossa siten, että kyseinen korvaus on myönnettävä – jopa sovellettavan kansallisen lainsäädännön sanamuodon vastaisesti.

4 – EYVL L 129, s. 33.

5 – EYVL 1984, L 8, s. 17.

6 – Kyseiset kolme direktiiviä on muiden muassa kumottu moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/103/EY (EUVL L 263, s. 11), jolla ne kodifioitiin.

7 – [Alaviite ei koske suomennosta.]

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin lainsäädäntö⁸

1. Ensimmäinen direktiivi

8. Ensimmäisen direktiivin ensimmäinen, toinen ja kolmas perustelukappale osoittavat yhtäältä, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista vakuutusturvaa eli liikennevakuutusta koskevien rajatarkastusten ainoana tarkoituksena on turvata niiden henkilöiden edut, jotka saattavat joutua sellaisten ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen uhreiksi. Toisaalta niistä ilmenee, että tällä alalla sovellettavien kansallisten vaatimusten väliset erot ovat omiaan estämään moottoriajoneuvojen ja henkilöiden vapaata liikkuvuutta Euroopan yhteisön alueella; näin ollen ne vaikuttavat välittömästi yhteismarkkinoiden luomiseen ja toimintaan.

9. Mainitun direktiivin 1 artiklan 2 kohdan mukaan ”vahingon kärsineellä” tarkoitetaan ”henkilöä, jolla on oikeus saada korvausta ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista tai vammoista”.

10. Kyseisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaan ”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”.

2. Toinen direktiivi

11. Toisen direktiivin kolmannen perustelukappaleen mukaan jäsenvaltioiden lainsäädännön merkittävät erot vakuuttamisvelvollisuuden laajuuden osalta vaikuttavat suoraan yhteismarkkinoiden luomiseen ja toimintaan.

12. Kyseisen direktiivin neljännessä ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan lisäksi, että ”erityisen perusteltua on laajentaa vakuuttamisvelvollisuus koskemaan omaisuusvahinkoon liittyvää vastuuta” ja että ”pakollisten vakuutusten vastuumäärien on kaikissa tapauksissa taattava vahingon kärsineille riittävä korvaus riippumatta siitä, missä jäsenvaltiossa vahinko on tapahtunut”.

13. Mainitun direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. [Ensimmäisen] direktiivin – – 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:

- henkilövahingossa 350 000 ECUa, jos kyseessä on vain yksi vahingon kärsinyt; jos yhdessä vahinkotapauksessa on useampi vahingon kärsinyt, tämä vastuumäärä kerrotaan vahingon kärsineiden lukumäärällä;
- omaisuusvahingon ollessa kyseessä 100 000 ECUa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä.

8 – Unionin lainsäädännön kyseisen alan kehityksestä ks. julkisasiamies Trstenjakin ratkaisuehdotus asiassa C-300/10, Marques Almeida, tuomio 23.10.2012 (ratkaisuehdotuksen 5 kohta ja sitä seuraavat kohdat oikeuskäytäntöviittauksineen).

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 ECU:n vähimmäisvastuumäärän vahinkotapausta kohti, riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä tai vahingon laadusta.”⁹

3. Kolmas direktiivi

14. Kolmannen direktiivin neljännen perustelukappaleen mukaan ”moottoriajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista vahinkoa kärsineille olisi taattava yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, missä yhteisön alueella vahingot tapahtuvat”. Sen viidennen perustelukappaleen mukaan ”tietyissä jäsenvaltioissa erityisesti moottoriajoneuvojen matkustajien pakollinen vakuutusurva on puutteellinen; tämän erityisen vahinkoalttiin mahdollisten vahingonkärsineiden ryhmän suojelemiseksi puutteet olisi korjattava”.

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

B Kansallinen lainsäädäntö

1. Tšekin tasavallan lainsäädäntö (asia Haasová)

16. Vaikka asiassa Haasová esitetyissä ennakkoratkaisukysymyksissä tarkoitetaan sekä Tšekin tasavallan että Slovakian tasavallan säännöksiä,¹⁰ mainitsen ainoastaan ensin mainitut tässä yhteydessä, koska niitä voidaan *ratione materiae* soveltaa asiassa, joka koskee onnettomuuden synnyttämää vahingonkorvausvastuuta, tieliikenneonnettomuuksissa sovellettavasta laista Haagissa 4.5.1971 tehdyn yleissopimuksen¹¹ (jäljempänä vuonna 1971 tehty Haagin yleissopimus) nojalla; täsmennettäköön kuitenkin, ettei se vaikuta siihen, minkä valtion lakia vakuutus sopimukseen sovelletaan.¹²

a) Tšekin tasavallan siviililaki

17. Lain nro 40/1964,¹³ (jäljempänä Tšekin tasavallan siviililaki) 11 §:ssä säädetään erityisesti, että ”luonnollisella henkilöllä on oikeus henkilöään koskevaan suojaan, erityisesti henkensä – – suojaan”.

18. Kyseisen lain 13 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Luonnollisella henkilöllä on erityisesti oikeus vaatia, että hänen henkilöään loukkaavasta lainvastaisesta toiminnasta pidättäydytään, että tällaisen toiminnan seuraukset poistetaan ja että hänelle myönnetään asianmukainen korvaus.

9 — Kyseistä 2 kohtaa on tarkistettu moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien neuvoston direktiivien 72/166/ETY, 84/5/ETY, 88/357/ETY ja 90/232/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/26/EY muuttamisesta 11.5.2005 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14; direktiivin voimaansaattamiselle asetetuksi määräajaksi on vahvistettu 11.6.2007) siten, että vakuutusurvan vähimmäismääräksi henkilövahingoissa on säädetty 1 miljoonaa euroa, jos uhreja on vain yksi, tai 5 miljoonaa euroa vahinkotapahtumaa kohti riippumatta uhrien lukumäärästä, ja omaisuusvahingoissa 1 miljoonaa euroa vahinkotapahtumaa kohti riippumatta uhrien lukumäärästä.

10 — Erityisesti moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vahingon varalta tehtävästä pakollisesta vakuutus sopimuksesta annetun Slovakian lain nro 381/2001 (jäljempänä pakollista vakuutusta koskeva Slovakian laki) 4 §.

11 — Teksti on saatavilla kansainvälistä yksityisoikeutta käsittelevän Haagin konferenssin internetsivustolla (www.hcch.net).

12 — Ks. tästä jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 48 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

13 — Zákon č. 40/1964 Sb. Laki annettiin 26.2.1964.

(2) Ellei 1 momentissa tarkoitettu asianmukainen korvaus ole mahdollinen, erityisesti silloin, jos luonnollisen henkilön arvokkuutta tai hänen yhteiskunnallista arvostustaan on vakavasti loukattu, tällä henkilöllä on lisäksi oikeus rahalliseen korvaukseen aineettomasta vahingosta.

(3) Edellä olevassa 2 momentissa tarkoitettujen korvauksen suuruuden määrittää tuomioistuin aiheutuneen aineettoman vahingon vakavuuden ja niiden olosuhteiden mukaan, joissa oikeuden loukkaus tapahtui.”

19. Tšekin tasavallan siviililain 444 §:n 3 momentin a kohdassa säädetään, että kuolemantapauksessa uhrin jälkeensä jääneillä omaisilla on oikeus 240 000 Tšekin korunan (CZK), toisin sanoen noin 9 300 euron, kiinteään korvaukseen puolison menetyksen johdosta.

b) Pakollista liikennevakuutusta koskeva Tšekin tasavallan laki

20. Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan lain nro 168/1999¹⁴ (jäljempänä pakollista vakuutusta koskeva Tšekin tasavallan laki) 6 §:n 1 momentissa säädetään erityisesti, että kyseistä vakuutusta ”sovelletaan jokaiseen, joka vastaa vahingosta, joka on aiheutunut vakuutus sopimuksessa ilmoitetun ajoneuvon käytöstä liikenteessä”.

21. Mainitun pykälän 2 momentissa täsmennetään, että ”ellei tässä laissa toisin säädetä, vakuutetulla on oikeus siihen, että vakuutusenantaja korvaa vakuutetun puolesta vahingonkäräjälle siviililaissa säädettyssä määrin [erityisesti] terveydelle aiheutetun vahingon tai kuoleman – – kunhan vahingonkäräjä on esittänyt ja näyttänyt toteen oikeutensa ja kunhan vahinkotapahtuma, joka kyseisen vahingon on aiheuttanut ja josta vakuutusenantaja on vastuussa, on tapahtunut aikana, jolloin vastuuvakuutus oli voimassa, lukuun ottamatta sen keskeytysjaksoa”.

2. Latvian tasavallan lainsäädäntö (asia Drozdovs)

a) Pakollista liikennevakuutusta koskeva Latvian tasavallan laki

22. Maantieajoneuvojen omistajien pakollisesta liikennevakuutuksesta annetulla Latvian lailla, niin sanotulla OCTA-lailalla¹⁵ (jäljempänä pakollista vakuutusta koskeva Latvian laki) on saatettu muun muassa ensimmäinen, toinen ja kolmas direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Jäljempänä mainittujen säännösten sisältö on sama kuin se oli tosiseikkojen ajankohtana.

23. Kyseisen lain 15 §:ssä, jonka otsikkona on ”Vakuutusenantajan vastuun raja”, säädetään seuraavaa:

”(1) Vahingon tapahtuessa vakuutusenantaja, josta onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon omistajan vastuuvakuutus on otettu, – – korvaa vahingon vakuutusenantajan vastuun rajoissa

- 1) 250 000 latiin asti kutakin henkilövahingon uhria kohti;
- 2) 70 000 latiin asti, kun kyse on aineellisesta vahingosta, riippumatta vahinkoa kärsineiden kolmansien lukumäärästä;

(2) Kolmannet vahingonkäräjät voivat yleisesti sovellettavien oikeussääntöjen mukaan vaatia korvausta vahingosta, jota ei korvata tämän lain nojalla tai joka ylittää sovellettavat vakuutusenantajan korvausvastuun rajat.”

14 — Zákon č. 168/1999 Sb. Laki annettiin 30.7.1999.

15 — Sauszemes transportlidzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums; Latvijas Vēstnesis, 2004, nro 65 (3013).

24. Mainitun lain 19 §:ssä esitetään luettelo niistä aineellisista ja aineettomista vahingoista, joita uhreille voi aiheutua kyseisen lain piiriin kuuluvien liikenneonnettomuuksien johdosta. Aineettomista vahingoista, jotka määritellään ”kipuihin ja psykologiseen kärsimykseen liittyviksi vahingoiksi”, kyseisen pykälän 2 momentin 3 kohdassa mainitaan erityisesti ”sen henkilön kuolema, josta vahingon kärsinyt on riippuvainen”. Saman pykälän 3 momentissa täsmennetään, että ”aineellisesta ja aineettomasta vahingosta maksettavan vakuutuskorvauksen määrän ja laskentatavan vahvistaa valtioneuvosto”.

25. Kyseisen lain 23 §:n 1 momentin a kohdan mukaan alaikäisillä ja myös adoptoiduilla lapsilla on oikeus vahingonkorvaukseen sen henkilön kuoleman johdosta, josta he ovat riippuvaisia.

b) Latvian asetus nro 331

26. Henkilölle aiheutunutta aineetonta vahinkoa koskevan vakuutuskorvauksen määrästä ja laskentatavasta 17.5.2005 annettu valtioneuvoston asetus nro 331¹⁶ (jäljempänä Latvian asetus nro 331) on annettu pakollista vakuutusta koskevan Latvian tasavallan lain 19 §:n 3 momentin täytäntöön panemiseksi.

27. Kyseisen asetuksen 7 ja 10 §:ssä säädetään, että vakuutuskorvauksen, joka maksetaan asianomaisesta vastanneen henkilön kuolemasta seuranneiden kipujen ja psykologisen kärsimyksen johdosta, määrä on 100 Latvian latia (LVL) kullekin hakijalle ja henkeä kohti pakollista vakuutusta koskevan Latvian lain 23 §:n 1 momentin mukaisesti ja että vakuutuskorvausten kokonaismäärä rajoitetaan 1 000 LVL:iin kutakin liikenneonnettomuuden uhria kohti, jos kaikki 3, 6, 7 ja 8 kohdassa tarkoitetut vahingot korvataan.

III Pääasiat, ennakkoratkaisukysymykset ja asioiden käsittely unionin tuomioistuimessa

A Asia Haasová¹⁷

28. Vladimír Haas kuoli 7.8.2008 Tšekin tasavallan alueella sattuneessa Rastislav Petríkin aiheuttamassa liikenneonnettomuudessa. Viimeksi mainittu ajoi Blanka Holingoválle kuuluvaa ajoneuvoa, joka oli rekisteröity ja vakuutettu Slovakiassa. Haas oli matkustajana ajoneuvossa, joka törmäsi Tšekin tasavallassa rekisteröityyn kuorma-autoon. Hän oli avioliitossa Katarína Haasován kanssa, ja hänellä oli tytär, joka on syntynyt 22.4.1999. Viimeksi mainitut eivät olleet paikalla onnettomuuden sattuessa. Asianomaiset olivat/ovat Slovakian kansalaisia ja Slovakiassa asuvia.

29. Petrík, joka todettiin Okresný súd Vranov nad Topľou (Slovakia) päätöksellä syylliseksi kuolemantuottamuksesta, tuomittiin kahden vuoden ehdolliseen vankeusrangaistukseen ja hänelle määrättiin kahden vuoden koeaika. Slovakian rikoslain ja rikosprosessilain mukaisesti hänet määrättiin lisäksi korvaamaan aiheutuneet vahingot mainitun ajanjakson kuluessa ja kykyjensä mukaan. Katarína Haasovälle aiheutunut vahinko vahvistettiin 1 057,86 euroksi.

30. Haasová nosti Slovakian siviililain 13 §:n 2 ja 3 momentin nojalla omissa nimissään ja alaikäisen tyttärensä puolesta Petríkia ja Holingováa vastaan siviilioikeudellisen kanteen rahallisen korvauksen saamiseksi puolison ja isän menettämisestä aiheutuneesta aineettomaksi luokiteltavasta vahingosta. Kuljettaja ja ajoneuvon omistaja tuomittiin ensimmäisessä oikeusasteessa maksamaan hänelle 15 000 euroa korvauksena kyseisestä vahingosta.

16 — Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem; Latvijas Vēstnesis, 2005, nro 80 (3238).

17 — Oikeusriidan kuvaus perustuu seikkoihin, jotka sisältyvät sekä ennakkoratkaisupyynnöön että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen unionin tuomioistuimen pyynnöstä esittämiin selvennyksiin.

31. Kaikki asianosaiset valittivat Krajský súd v Prešoveen. Viimeksi mainittu on täsmentänyt, että Hologován vakuutusyhtiö, Allianz – Slovenská poisťovňa a.s. -yhtiö (jäljempänä Allianz) on väliintulijan ominaisuudessa kieltäytynyt korvaamasta kyseistä vahinkoa sen perusteella, että moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän vahingon varalta tehtävästä pakollisesta vakuutus sopimuksesta annettujen Tšekin tasavallan ja Slovakian lakien nojalla vakuutus sopimus ei kata oikeutta vaatia vahingonkorvausta, johon kanteessa vedotaan.

32. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan pääasian kohteena olevan oikeusriidan tosiseikat huomioon ottaen vuonna 1971 tehdyn Haagin yleissopimuksen 3 artiklan ja erityisesti Tšekin tasavallan siviililain 444 §:n 3 momentin perusteella olisi sovellettava Tšekin tasavallan aineellista oikeutta; Tšekin tasavallan siviililaissa säädetään, päinvastoin kuin Slovakian siviililaissa, nimenomaisesti jälkeenjääneille läheisille aiheutuneen aineettoman vahingon korvaamisesta laissa vahvistettujen määrien mukaisesti ja erityisesti 240 000 CZK:n eli noin 9 300 euron kiinteämääräisestä korvauksesta, joka maksetaan puolison menettämisen johdosta.

33. Lisäksi kyseinen tuomioistuin katsoo yhtäältä, että oikeuden saada korvausta aineettomasta vahingosta pitäisi johtua pakollisen vakuutus sopimuksen kattamasta oikeudesta vahingonkorvaukseen, ja toisaalta, että Haasován vaatimusten perustana on liikenneonnettomuuden uhrin oikeuksia säätelevä Tšekin tasavallan siviililain 11 §, koska vainaja Haas nautti kyseisen pykälän suojaa.

34. Näistä näkökohdista huolimatta Krajský súd v Prešove pohtii, onko kyseinen korvaus riittävä unionin oikeuden kannalta, koska slovakialaisten tuomioistuinten päätöksissä esiintyy näkemyksiä, jotka ovat kyseisen alan osalta ristiriidassa Slovakian lainsäädännön kanssa. Lisäksi se toteaa, että unionin tuomioistuimen vastaus on ratkaiseva arvioitaessa, onko sääntöjenmukaista, että vakuutusyhtiö toimii väliintulijana pääasiassa, ja näin ollen määritettäessä, sitooko asiassa annettava ratkaisu väliintulijaa.

35. Tässä tilanteessa Krajský súd v Prešove on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko [kolmannen direktiivin] 1 artiklan ensimmäistä kohtaa, luettuna yhdessä [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan kanssa, tulkittava niin, että se on esteenä sellaiselle kansalliselle säännökselle (esim. [pakollista vakuutusta koskevan Slovakian] lain^[18] 4 § ja [pakollista vakuutusta koskevan Tšekin tasavallan] lain 6 §), jonka mukaan moottoriajoneuvon käyttöön liittyvä vastuu ei kata moottoriajoneuvon käytöstä aiheutuneen liikenneonnettomuuden uhrien jälkeenjääneiden omaisten aineettomia vahinkoja, jotka ilmaistaan rahallisessa muodossa?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan, ettei edellä mainittu kansallisen oikeuden sääntö ole ristiriidassa unionin oikeuden kanssa, onko [pakollista vakuutusta koskevan] Slovakian lain 4 §:n 1, 2 ja 4 momenttia ja [pakollista vakuutusta koskevan] [Tšekin tasavallan] lain 6 §:n 1–3 momenttia tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä sille, että kansallinen tuomioistuin [kolmannen direktiivin] 1 artiklan ensimmäisen kohdan mukaisesti, kun sitä luetaan yhdessä [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan kanssa, myöntää moottoriajoneuvon käytöstä aiheutuneen liikenneonnettomuuden uhrien jälkeenjääneille omaisille vahingonkäräjöinä oikeuden korvauksiin aineettomista vahingoista myös rahallisessa muodossa?”

36. Kirjallisia huomautuksia unionin tuomioistuimelle ovat esittäneet Slovakian, Saksan ja Viron hallitukset sekä Euroopan komissio.¹⁹ Asiassa ei ole järjestetty suullista käsittelyä.

18 — Unionin tuomioistuimen pyynnöstä myöhemmin toimittamissaan selvennyksissä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ilmoitti, että pääasiassa olisi sovellettava Tšekin tasavallan aineellista oikeutta. Ks. tästä jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 48 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

19 — Haasován huomautuksia ei sisällytetty asiakirja-aineistoon, koska ne toimitettiin määräajan päätyttyä.

B Asia Drozdovs

37. Vitālijs Drozdovsin, joka on syntynyt 25.8.1995, vanhemmat menehtyivät liikenneonnettomuudessa Riiassa (Latvia) 14.2.2006. Alaikäisen lapsen huoltajuus määrättiin tämän isoäidille, Valentīna Balakirevalle (jäljempänä huoltaja).

38. Onnettomuuden aiheutti AAS "Baltikums" -vakuutusyhtiössä (jäljempänä Baltikums) vakuutetun ajoneuvon kuljettaja. Hänet tuomittiin kuuden vuoden vankeusrangaistukseen ja menettämään ajokorttinsa viideksi vuodeksi. Tuomio pysytettiin voimassa valituksen johdosta annetulla tuomiolla.²⁰

39. Huoltaja ilmoitti 13.12.2006 vakuutusyhtiölle vahinkotapahtumasta ja vaati sitä korvaamaan Vitālijs Drozdovsille aineettomaksi luokitellun vahingon, joka arvioitiin 200 000 LVL:ksi. Baltikums maksoi 29.1.2007 Latvian asetuksen nro 331 7 §:n mukaisesti 200 LVL:n korvauksen lapsen psykologisen kärsimyksen johdosta²¹ sekä 4 497,47 LVL:n korvauksen tälle aiheutuneiden aineellisten vahinkojen perusteella; viimeksi mainittua määrää ei ole riitautettu.

40. Huoltaja nosti 13.9.2007 Baltikumsia vastaan kanteen, jossa vaaditaan 200 000 LVL:n korvauksen maksamista Vitālijs Drozdovsille sen aineettoman vahingon johdosta, joka tälle aiheutui sen johdosta, että hän menetti vanhempansa nuorella iällä. Kanne perustui pakollista vakuutusta koskevan Latvian lain 15 §:n 1 momentin 1 kohtaan, 19 §:n 2 momentin 3 kohtaan ja 39 §:n 1 ja 6 momenttiin sekä toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohtaan.

41. Huoltajan kanne hylättiin 27.11.2008 tehdyllä päätöksellä ja valitus 16.11.2010 tehdyllä päätöksellä sen perusteella, että Baltikums oli noudattanut Latvian asetuksen nro 331 7 §:ssä vahvistettua määrää.

42. Huoltaja teki Augstākās tiesas Senātsissa kassaatiovalituksen muutoksenhakutuomioistuimen antaman tuomion kumoamiseksi ja asian palauttamiseksi uudelleen kyseisen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Hänen mukaansa viimeksi mainittu on soveltanut virheellisesti pakollista vakuutusta koskevan Latvian lain 15 §:n 1 momentin 1 kohtaa, sillä kyseistä säännöstä olisi tulkittava erityisesti ensimmäisen ja toisen direktiivin mukaisesti. Mainituista direktiiveistä käy hänen mukaansa ilmi, ettei jäsenvaltio voi vahvistaa korvausrajoja, jotka ovat matalampia kuin unionin oikeudessa säädetyt vähimmäismäärät. Näin ollen Latvian asetuksen nro 331 7 § on vastoin rajoja, jotka on vahvistettu pakollista vakuutusta koskevan Latvian lain kyseisellä säännöksellä ja edellä mainituilla, tällä lailla täytäntöön pannuilla direktiiveillä.

43. Näin ollen Augstākās tiesas Senāts on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Kattaako [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklassa ja [toisen direktiivin] [1 artiklan 1 ja 2 kohdassa][²²] säädetty velvollisuus korvata henkilövahingot myös aineettoman vahingon?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklaa ja [toisen direktiivin] [1 artiklan 1 ja 2 kohtaa][²³] tulkittava siten, ettei kyseisissä säännöksissä anneta jäsenvaltiolle lupaa rajoittaa muun kuin aineellisen vahingon perusteella maksettavan korvauksen enimmäismäärää siten, että se vahvistaa enimmäismäärän, joka on huomattavasti alempi kuin direktiiveissä ja kansallisessa lainsäädännössä vahvistettu vastuumäärä?”

20 — Vahingosta vastuussa oleva osapuoli oli tosiseikkojen tapahtuma-aikaan alkoholin vaikutuksen alaisena, ajoi ylinopeutta ja suoritti vaarallista ohitusliikettä ajoneuvolla, josta puuttui talvirengas.

21 — Toisin sanoen 100 LVL kumpaakin menehtynyttä henkilöä kohti, joilta asianomaisella oli oikeus saada elatusta.

22 — Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin mainitsi toisen direktiivin ”1 ja 2 artiklan”(”1. un 2.pantā”). Koska käsite ”terveydelle aiheutunut vahinko”, jota ennakkoratkaisukysymys koskee, sisältyy mainitun direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohtaan eikä sen 2 artiklaan, tämä kirjoitusvirhe on mielestäni korjattava viittaamalla ”1 artiklan 1 ja 2 kohtaan”.

23 — Ibid.

44. Kirjallisia huomautuksia unionin tuomioistuimelle ovat toimittaneet Vitālijs Drozdovsin huoltaja, Baltikums, Latvian, Saksan ja Liettuan hallitukset sekä komissio.

45. Suullisessa käsittelyssä, joka pidettiin 20.3.2013, olivat läsnä Vitālijs Drozdovsin huoltaja, Baltikums, Latvian ja Saksan hallitukset sekä komissio.

IV Oikeudellinen arviointi

A Sovellettavaa lakia koskevat alustavat huomautukset

46. Rajat ylittävään riitaan sovellettava laki on määritettävä ennen aineellista oikeutta koskevaa arviointia. Nyt käsiteltävässä tapauksessa se on erityisen tärkeää niiden jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen eroavuuksien vuoksi, jotka koskevat korvaamista moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen perusteella.²⁴

47. Tämä ei aiheuta vaikeuksia asiassa Drozdovs, koska asiakirja-aineistoon toimitetuista asiakirjoista ei ilmene, että jokin liityntä ulkomaihin antaisi aiheutta kiytävää tilanne johonkin muuhun jäsenvaltioon kuin Latvian tasavaltaan.

48. Slovakialaisessa tuomioistuimessa vireillä olevan pääasian kohteena olevan liikenneonnettomuuden tosiseikat huomioon ottaen tämä ongelma voi sen sijaan tulla esiin asiassa Haasová. Onnettomuuspaikka sijaitsee nimittäin Tšekin tasavallan alueella, ja yksi osallisena olleista ajoneuvoista on rekisteröity sinne, kun taas muut liitynnät, toisin sanoen sen ajoneuvon, jossa välitön uhri oli, rekisteröintipaikka sekä asianomaisten henkilöiden kansalaisuus ja asuinpaikka liittyvät kyseisen riita-asian Slovakian tasavaltaan.

49. Sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista annetun asetuksen N:o 864/2007 28 artiklan²⁵ 1 ja 2 kohdan mukaan asetus ei vaikuta sellaisten kansainvälisten yleissopimusten soveltamiseen, joilla säännellään sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin liittyvää lainvalintaa ja joiden osapuolina oli tätä asetusta annettaessa yksi tai useampi jäsenvaltio; tällä asetuksella on kuitenkin jäsenvaltioiden välillä etusija yksinomaan kahden tai useamman jäsenvaltion välillä tehtyihin yleissopimuksiin nähden siltä osin kuin yleissopimukset koskevat tällä asetuksella säänneltyjä asioita.

50. Tieliikenneonnettomuudesta johtuvasta sopimussuhteen ulkopuolisesta korvausvastuusta on todettava, että vuonna 1971 tehdyn Haagin yleissopimuksen lainvalintasäännöt, jotka kyseisen asetuksen antohetkellä sitoivat sekä jäsenvaltioita että kolmansia valtioita, on asetettava etusijalle asetuksen säännöksiin nähden kaikissa tämän yleissopimuksen ratifioineissa valtioissa, joihin erityisesti Slovakian tasavalta kuuluu.²⁶

24 — Ks. mm. vertailevan oikeuden tutkimukset, joihin viitataan teoksessa Lambert-Faivre, Y. ja Leveneur, L., *Droit des assurances*, Dalloz, Pariisi, 12. painos, 2005, s. 511, alaviite 1.

25 — Sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista 11.7.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 864/2007 (Rooma II) (EUVL L 199, s. 40).

26 — Tšekkoslovakia on ratifioinut kyseisen yleissopimuksen. Tšekin tasavalta ja Slovakian tasavalta ilmoittivat 28.1.1993 ja 15.3.1993, että ne katsoivat olevansa sitoutuneita yleissopimukseen – mukaan lukien Tšekkoslovakian tekemät varaukset ja sen antamat julistukset – 1.1.1993 alkaen, jolloin kyseinen valtio jakautui kahtia.

51. Mainitun yleissopimuksen 3 artiklan mukaan kyseisellä alalla²⁷ sovelletaan periaatteessa sen valtion sisäistä lainsäädäntöä, jonka alueella onnettomuus on tapahtunut. Niinpä ennakkoratkaisua asiassa Haasová pyytänyt slovakialainen tuomioistuin katsoo perustellusti, että tämän säännöksen perusteella on valittava Tšekin tasavallan laki.²⁸ Muistutan, että lex loci delicti -periaatteesta tehtävistä poikkeuksista rekisteröintivaltion lainsäädännön hyväksi määrätään yleissopimuksen 4 artiklassa. Erityisesti kyseisen artiklan b kohdassa tarkastellaan tapausta, jossa onnettomuudessa on osallisina useampi ajoneuvo, jotka kaikki on rekisteröity samaan valtioon. Viimeksi mainittu edellytys ei näytä täyttyvän pääasiassa.²⁹

52. Täsmennetään, että lainvalintatilanteissa nämä onnettomuudesta johtuvaa sopimussuhteen ulkopuolista korvausvastuuta koskevan Tšekin tasavallan lainsäädännön soveltamista koskevat näkökohdat eivät vaikuta sen lain määräysperiaatteisiin, jota sovelletaan liikennevakuutus sopimuksesta johtuviin oikeuksiin ja velvollisuuksiin.³⁰

B Välilliselle uhrille aiheutuneesta aineettomasta vahingosta maksettavan korvauksen sisällyttäminen moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vahingon varalta otettavan pakollisen vakuutuksen soveltamisalaan (ensimmäiset kysymykset asioissa Haasová ja Drozdovs)

53. Ensimmäisellä kysymyksellään asiassa Haasová ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta ratkaisemaan, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa tulkittava niin, että ne ovat esteenä sellaiselle kansalliselle säännökselle, jonka johdosta liikenneonnettomuuden uhrin jälkeensä jääneiden omaisten kärsimästä aineettomasta vahingosta rahallisessa muodossa maksettava korvaus ei kuulu vahingonkorvausvastuussa olevan henkilön ottaman pakollisen vakuutuksen piiriin.

54. Ensimmäinen asiassa Drozdovs esitetty ennakkoratkaisukysymys on samankaltainen, ovathan siihen liittyvät tosiseikatkin samankaltaisia.³¹ Siinä tarkoitettujen säännösten ja käytettyjen termien ei tosin täysin vastaa toisiaan. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymys koskee sitä, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklaa ja toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa tulkittava niin, että henkilövahinkojen pakollinen korvaaminen sisältää myös kansallisessa lainsäädännössä tarkoitettua aineettoman vahingon.

55. Näiden kysymysten huomattavan läheisyyden vuoksi niitä käsitellään tässä ratkaisuehdotuksessa yhdessä, minkä vuoksi ehdotetussa tulkinnassa tarkastellaan yhdessä sekä ensimmäisen, toisen että kolmannen direktiivin edellä mainittuja säännöksiä.

27 — Yleissopimuksen 8 artiklassa täsmennetään sovellettavaksi ilmoitetun lain soveltamisalaan kuuluvat alat, joihin kuuluu erityisesti seuraavien seikkojen määrittäminen: vastuun edellytykset ja laajuus, korvattavien vahinkojen olemassaolo ja luonne, korvausoikeuden siirrettävyys ja henkilöt, joilla on oikeus korvaukseen henkilökohtaisesti kärsimästään vahingosta.

28 — Täsmennän, että ennakkoratkaisua pyytänyt slovakialainen tuomioistuin eli Krajský súd v Prešove on ilmoittanut, että vuonna 1971 tehdyn Haagin yleissopimuksen 3 artiklan perusteella olisi sovellettava Tšekin tasavallan aineellista oikeutta, koska terveydelle aiheutunut vahinko sattui Tšekin tasavallan alueella ajoneuvoliikenteessä 7.8.2008.

29 — Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on täsmennänyt, että onnettomuuden aiheuttanut ajoneuvo oli rekisteröity Slovakiassa, kun taas törmäyksen kohteena ollut ajoneuvo oli rekisteröity Tšekin tasavallassa.

30 — Tämä laki on valittava muuta ensivakuutusta kuin henkivakuutusta koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta, säännöksistä, joilla helpotetaan palvelujen tarjoamisen vapauden tehokasta käyttämistä, sekä direktiivin 73/239/ETY muuttamisesta 22.6.1988 annetun neuvoston toisen direktiivin 88/357/ETY (EYVL L 172, s. 1) 7 artiklan mukaisesti tai – 17.12.2009 jälkeen tehtyjen sopimusten ollessa kyseessä – sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista 17.6.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 593/2008 (Rooma I) (EUVL L 177, s. 6) 7 artiklan mukaisesti.

31 — Pääasiassa nostetun kanteen kohteena on kummassakin tapauksessa tieliikennekuolemasta aiheutuneesta aineettomasta vahingosta maksettava korvaus. Asiassa Haasová uhri oli mies, jonka puoliso ja tytär vaativat tällaisen vahingon korvaamista, ja asiassa Drozdovs uhrina oli pariskunta, jonka lapsi esitti vastaavan vaatimuksen. Täsmennetään, että kummassakaan tapauksessa kantajat eivät olleet henkilökohtaisesti osallisina kyseisessä onnettomuudessa.

56. Unionin tuomioistuimelle tässä yhteydessä toimitetuissa huomautuksissa esitetyt mielipiteet vaihtelevat. Vitäljys Drozdovsin huoltajan ja komission mukaan nämä säännökset edellyttävät, että läheisensä liikenneonnettomuudessa menettäneen henkilön kärsimän aineettoman vahingon on kuuluttava kyseisissä säännöksissä tarkoitettuna pakollisen liikennevakuutuksen piiriin. Baltikums ja asian käsittelyyn osallistuneet hallitukset, toisin sanoen Slovakian, Saksan ja Viron hallitukset asiassa Haasová ja Latvian, Saksan ja Liettuan hallitukset asiassa Drozdovs esittivät päinvastaisen näkemyksen.

57. Vaikka jotkin vastaukseen kuuluvat osatekijät ovat helposti johdettavissa jäljempänä tarkoitettua oikeuskäytännöstä, tässä tarkastellussa ongelmassa on kaksi uudehkoa osiota, joita on mielestäni tarkasteltava erikseen. Kyse on toisaalta aineettoman vahingon sisällyttämisestä mainituissa direktiiveissä säädettyyn pakolliseen vastuuvakuutusjärjestelmään ja toisaalta tämän sisällyttämisen ulottamisesta henkilöihin, jotka eivät itse ole olleet osallisina heille sellaisen vahingon aiheuttaneeseen liikenneonnettomuuteen.

1. Oikeuskäytännössä esitettyjä yleisiä toteamuksia

58. Sanottakoon heti, että mielestäni nyt käsiteltävissä asioissa on tukeuduttava sekä Euroopan unionin tuomioistuimen (jäljempänä unionin tuomioistuin) että Euroopan vapaakauppaliiton tuomioistuimen³² (jäljempänä EFTAn tuomioistuin) oikeuskäytäntöön. Eräs viimeksi mainitun tuomioistuimen tuomioista³³ (jäljempänä EFTAn tuomioistuimen tuomio asiassa Nguyen), jota asianosaiset ja väliintulijat ovat käsitelleet laajasti, koskee tässä tarkasteltuja ongelmia.³⁴

59. Kuten unionin tuomioistuin on toistuvasti korostanut, ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin johdanto-osista ilmenee, että niillä pyritään ensinnäkin³⁵ varmistamaan sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on Euroopan unionin alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaa liikkuvuus ja toiseksi³⁶ takaamaan, että näillä ajoneuvoilla aiheutettujen onnettomuuksien vahingonkärsijät saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut,³⁷ jotta yhteismarkkinat voisivat toteutua käytännössä.

60. Unionin tuomioistuin on päätellyt näistä säädöksistä, että ensimmäisessä direktiivissä, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä, asetetaan jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että sellaisten moottoriajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti, minkälaiset vahingot ja ketkä kolmannet vahingonkärsijät vakuutuksen on katettava.³⁸

32 — Euroopan talousalueen (ETA) oikeudessa säädetyn yhdenmukaisuusperiaatteen mukaan.

33 — EFTAn tuomioistuimen asiassa E-8/07, Celina Nguyen ja Norjan valtio, jota edustaa oikeus- ja poliisiasioiden ministeriö (Justis- og politidepartementet), 20.6.2008 antama tuomio, saatavilla internetsivustolla www.eftacourt.lu. Tuomion tiivistelmä on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL 2008, C 263, s. 4).

34 — Mainittu tuomio koskee Euroopan talousalueesta 2.5.1992 tehdyn sopimuksen (EYVL 1994, L 1, s. 3) tulkintaa ja erityisesti aineettomasta vahingosta maksettavan korvauksen sisällyttämistä kyseisen sopimuksen liitteessä IX tarkoitettujen säädösten – toisin sanoen moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin – soveltamisalaan.

35 — Ks. erityisesti ensimmäisen direktiivin ensimmäinen, toinen ja kolmas perustelukappale.

36 — Ks. toisen direktiivin viides perustelukappale ja kolmannen direktiivin neljäs perustelukappale.

37 — Asia C-537/03, Candolin ym., tuomio 30.6.2005 (Kok., s. I-5745, 17 kohta) ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen. Ks. myös edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, tuomion 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

38 — Edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

61. Se on muistuttanut, että moottoriajoneuvoja käyttämällä kolmansille aiheutettuihin vahinkoihin liittyvää vastuuta koskeva vakuuttamisvelvollisuus on kuitenkin eri asia kuin se, kuinka laajalti heille korvataan tällainen vahinko vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella. Vakuutusturva määritellään ja taataan unionin oikeudessa ja vahingonkorvauksen laajuus puolestaan pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa.³⁹

62. Unionin tuomioistuin on tältä osin jo todennut, että ensimmäisestä, toisesta ja kolmannelta direktiivistä samoin kuin niiden sanamuodosta ilmenee, ettei niillä pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden oikeusjärjestysten vahingonkorvausvastuuta koskevia säännöksiä ja että tällä hetkellä voimassa olevan unionin oikeuden mukaan jäsenvaltiot voivat siten vapaasti päättää, minkälaista vahingonkorvaussäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä liikenteessä.⁴⁰

63. Se on täsmentänyt, että jäsenvaltioiden on näin ollen taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen moottoriajoneuvojen käytöstä johtuva vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen kolmen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella.⁴¹

64. Oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että jäsenvaltioiden on käyttäessään tätä toimivaltaansa noudatettava unionin oikeutta ja että kansalliset vahingonkorvausoikeuden säännökset, jotka sääntelevät ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvien vahinkojen korvaamista, eivät voi poistaa ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin tehokasta vaikutusta.⁴²

65. Jäljempänä esitetyistä syistä mainitut direktiivit jäisivät mielestäni kuitenkin vaille tehokasta vaikutusta, jos kansalliset vakuutuslainsäädännöt, jotka rajoittavat moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun kattavuutta, vaikuttaisivat pääasioissa tarkoitettua kaltaiseen oikeuteen saada vahingonkorvausta.⁴³ Asia ei olisi näin, jos kyseistä korvausoikeutta olisi vakuutuslainsäädännön sijasta rajoitettu liikennevahinkoihin sovellettavilla kansallisilla vahingonkorvaussäännöksillä.⁴⁴

39 — Edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

40 — Asia C-348/98, Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000 (Kok., s. I-6711, 23 kohta) ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen. Ks. myös edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, tuomion 24 kohta.

41 — Asia C-356/05, Farrell, tuomio 19.4.2007 (Kok., s. I-3067, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen. Ks. myös edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, tuomion 25 kohta.

42 — Edellä alaviitteessä 37 mainittu asia Candolin ym., tuomion 27 ja 28 kohta ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen. Ks. myös edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, tuomion 24 kohta.

43 — Toisin sanoen läheisen kuolemaan johtaneen liikenneonnettomuuden välilliseksi uhreiksi joutuneiden henkilöiden kärsimä aineeton vahinko.

44 — Edellä mainitussa asiassa Marques Almeida annetun tuomion 34 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa tehtiin tältä osin selvä ero ja todettiin, että kyseessä oleva kansallinen lainsäädäntö, jolla säänneltiin vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella maksettavaa korvausta eikä vakuutusyhtiön maksettavaksi kuuluvaa korvausta, ei ollut ristiriidassa unionin oikeuden kanssa, koska se ei vaikuttanut unionin oikeudessa säädettyyn takeeseen siitä, että tämä kansallisen oikeuden mukaan sovellettava vastuu katetaan ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella.

2. Aineettoman vahingon sisällyttäminen ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa direktiivissä säädettyyn pakolliseen vakuutusjärjestelmään

66. Edellä mainitussa asiassa Nguyen EFTAn tuomioistuimelle esitettiin kysymys (Norjan) kansallisen lainsäädännön yhteensopivuudesta ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin kanssa;⁴⁵ kyseisessä lainsäädännössä suljettiin muusta kuin aineellisesta vahingosta⁴⁶ ("pretium doloris" tai "kivusta ja särystä") maksettava korvaus pois pakollisen vakuutuksen vastuukatteesta. Kyseinen tuomioistuin tulkitsi mainittuja direktiivejä niin, että sulkeminen kansallisen lain nojalla pois on ristiriidassa näiden säädösten kanssa, kun otetaan huomioon se, että muusta kuin aineellisesta vahingosta maksettava korvaus on yksi vahingonkorvausvastuun muoto.⁴⁷

67. EFTAn tuomioistuin käytti tämän päätöksen perustana sekä edellä mainittuja oikeuskäytännössä esitettyjä yleisiä toteamuksia että seuraavia perusteita, jotka ovat minunkin mielestäni kaikilta osin vakuuttavia.

68. Ensiksikin kyseinen tuomioistuin totesi perustellusti, ettei mainittuihin direktiiveihin sisälly mitään säännöstä, jossa aineettomasta vahingosta maksettava korvaus selvästi jätettäisiin niiden soveltamisalan ulkopuolelle. Se huomautti vastaavasti, että ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa, jossa määritellään käsite "vahingon kärsinyt", tarkoitetaan "henkilöä, jolla on oikeus saada korvausta ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista tai vammoista". Toisen direktiivin 1 artiklan 1 kohdassa ja kolmannen direktiivin 1 artiklassa mainitaan erityisesti "henkilövahingot" – englanninkielisessä versiossa "personal injuries"⁴⁸ – sen määrittelemiseksi, mitä pakollisen vakuutuksen piiriin on kuuluttava. EFTAn tuomioistuin on huomauttanut, että edellä mainittu sanamuoto kattaa kaikentyyppiset vahingot riippumatta siitä, onko kyseessä aineellinen vai muu kuin aineellinen vahinko, eikä siten tue väitettä, jonka mukaan muu kuin aineellinen vahinko ei kuulu näiden direktiivien soveltamisalaan.⁴⁹

69. Se päätteli edellä esitetyn perusteella, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, luettuna yhdessä toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohdan sekä kolmannen direktiivin 1 artiklan kanssa, on tulkittava niin, että se kattaa samanaikaisesti sekä aineellisen että aineettoman vahingon, mukaan lukien kivut ja psykologinen kärsimys. Päinvastainen tulkinta olisi vastoin mainittujen direktiivien tavoitetta, joka on vapaan liikkuvuuden varmistaminen ja sen takaaminen, että vahingonkärsijät saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä ETA:n alueella onnettomuus on tapahtunut.⁵⁰

70. EFTAn tuomioistuin totesi perustellusti myös, että pääasiassa tarkoitetun kaltaiselle korvaukselle on ominaista, että se antaa henkilölle oikeuden saada korvausta toiselta henkilöltä ja on siten yksi vahingonkorvausvastuun muoto. Edellä mainitusta oikeuskäytännöstä⁵¹ ilmenee myös, ettei kyseisillä direktiiveillä ole tarkoitettu velvoittaa tiettyihin vahingonkorvausvastuun muotoihin, vaan niissä edellytetään katettavaksi vakuutuksella kaikki vahingonkorvausvastuu, joka johtuu moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, perustuu tämä vastuu sitten tuottamukseen tai ei. Muunlainen tulkinta tekisi nimittäin tyhjäksi ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan, sellaisena kuin se on muutettuna ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä. Kyseisen säännöksen tarkoituksena on suojata liikenneonnettomuuden uhreja pakollisella liikennevakuutuksella.⁵²

45 — Edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, mm. tuomion 7 ja 11 kohta.

46 — Tuomion alkuperäisessä tekstissä, joka on laadittu englanniksi, EFTAn tuomioistuin on luokitellut kyseisen vahingon "muuksi kuin taloudelliseksi vahingoksi" (non economic injury), mutta itse olen valinnut luokittelun aineettomaksi vahingoksi, koska se on neutraalimpi, ja yhdenmukaisuuden säilyttämiseksi edellä esitetyn kanssa.

47 — Ks. edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, tuomion 29 kohta.

48 — Korostan jo nyt sitä merkittävää eroa, joka on tämän ilmauksen ranskankielisen ja englanninkielisen (englanti on EFTAn tuomioistuimen oikeudenkäyntikieli) version välillä. Ensin mainittu on suppeampi kuin toinen.

49 — Edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, tuomion 26 kohta.

50 — Ibid., tuomion 27 kohta.

51 — Tässä yhteydessä EFTAn tuomioistuin viittaa muun muassa edellä alaviitteessä 40 mainitussa asiassa Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira annettuun tuomioon sekä asiassa C-166/02, Messejana Viegas, 24.7.2003 annettuun määräykseen (Kok., s. I-7871, 21 ja 22 kohta).

52 — Edellä alaviitteessä 33 mainittu asia Nguyen, tuomion 28 kohta.

71. Mielestäni asioissa Haasová ja Drozdovs esitettyihin kysymyksiin olisi vastattava samansuuntaisesti, kun otetaan huomioon sekä kyseisten direktiivien sanamuoto että niiden tavoitteet ja tehokas vaikutus – toteamalla, että aineettoman vahingon korvaaminen kuuluu moottoriajoneuvojen pakollista vahinkovastuuvakuutusta koskevan järjestelmän, josta säädetään ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa direktiivissä, piiriin.

72. Huomautan, että asiassa Drozdovs ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii erityisesti, voiko aineeton vahinko sisältyä ”henkilövahinkoja”koskevaan pakolliseen vakuutukseen, jota edellytetään erityisesti toisen direktiivin 1 artiklassa. Tässä yhteydessä korostan sitä, että käsite ”ruumiilliset vahingot” (dommages corporels), jota on käytetty muun muassa⁵³ toisen ja kolmannen direktiivin ranskankielisessä versiossa, ei voi itsessään olla este tässä ehdotetulle laajalle käsitteelle.

73. Useissa muissa kieliversioissa⁵⁴ käytetyn ilmauksen voidaan mielestäni katsoa viittaavan laajempaan käsitteeseen, johon sisältyvät sekä kehoon kohdistuvat iskut, toisin sanoen uhrin ruumiillisen koskemattomuuden loukkaaminen, että kaikki luonteeltaan ”henkilökohtainen” eli aineeton vahinko, johon sisältyy sekä fyysinen että psykologinen kärsimys.⁵⁵ Tämä näyttäisi perustuvan yhtäältä erityisesti toisen direktiivin 1 artiklasta ilmenevään tämäntyyppisen vahingon ja ”omaisuusvahingon”, toisin sanoen asianomaisen omaisuutta koskevan vahingon,⁵⁶ väliseen vastakkainasetteluun ja toisaalta tarpeeseen parantaa uhrien suojelua, joka on selvästi vaikuttanut mainitun artiklan kehitykseen.⁵⁷

74. Vastauksen ensimmäinen osa on siten suhteellisen helppo antaa edellyttäen, että unionin tuomioistuin hyväksyy ehdotukseni sen aiemman oikeuskäytännön linjojen noudattamisesta ja pitäytymisestä EFTAn tuomioistuimen edellä mainitussa asiassa Nguyen antaman tuomion vastaavissa perusteluissa.

75. Kyseisten direktiivien säännöksiä on tämän aiemman oikeuskäytännön perusteella mielestäni tulkittava niin, että niissä säädetyn moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vahingon varalta otettavan pakollisen vakuutuksen on katettava liikenneonnettomuudessa osallisena olleen henkilön kärsimä aineeton vahinko, kuten edellä mainitussa asiassa Nguyen,⁵⁸ lisäksi on määritettävä, soveltuuko tämä lähestymistapa myös asioissa Haasová ja Drozdovs tarkoitetun kaltaisiin uhreihin, jotka eivät ole olleet suoraan osallisina onnettomuudessa.

3. Aineettoman vahingon sisällyttämisen ulottaminen liikenneonnettomuuden välillisiin uhreihin

76. Pääasioissa aineeton vahinko, johon pääasian kantajat vetoavat, on aiheutunut henkilöille, jotka eivät itse ole olleet osallisina kyseisissä onnettomuuksissa, toisin sanoen miehen, joka on välitön uhri, puolisolle ja tyttärelle (asia Haasová) ja välittömiksi uhreiksi joutuneen pariskunnan lapselle (asia Drozdovs). Henkilön kuolema erityisesti tällaisissa olosuhteissa merkitsee vääjäämättä suuria

53 — Ks. myös kreikan- (”σωματικές βλάβες”), espanjan- (”daños corporales”), hollannin- (”lichemelijk letsel”) ja portugalinkielinen (”danos corporais”) versio.

54 — Ks. erityisesti tanskan (”personskade”), saksan (”Personenschäden”), englannin (”personal injury”), italian (”danni alle persone”), suomen (”henkilövahingot”) ja ruotsin (”personskador”) kielellä laadituissa versioissa olevat ilmaisut.

55 — Tätä terminologiaa ei ymmärretä suppeasti edes Ranskan oikeudessa, koska ”välillisten uhrien välittömän uhrin kuolemantapauksessa kärsimä -- aineeton vahinko” kuuluu ”välillisille uhreille aiheutuneiden *ruumiillisten vahinkojen*” (kursivointi tässä) piiriin ruumiillisten vahinkojen nimikkeistössä, jota ehdotettiin heinäkuussa 2005 työryhmän, jonka tehtävänä oli laatia sellainen nimikkeistö J. P. Dintilhacin alaisuudessa, antamassa raportissa (raportti on saatavilla Documentation française -tietopalvelun internetsivustolla: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000217/0000.pdf>).

56 — Toisen direktiivin syntyhistorian analysointi osoittaa, ettei omaisuusvahinkojen ja henkilövahinkojen välinen kahtiajako sisältynyt komission alkuperäiseen ehdotukseen (ehdotus esitetty 7.8.1980, EYVL C 214, s. 9), jossa kyseisiin vahinkoihin sovellettiin samoja ehtoja, vaan että kahtiajako on peräisin Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 25. ja 26.2.1981 laatimasta lausunnosta (EYVL C 138, s. 15, 2.2 kohta), jossa korostettiin sitä, että henkilövahinkojen korvaamiseen liittyi suurempi sosiaalinen merkitys kuin omaisuusvahinkojen korvaamiseen.

57 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 91 kohta.

58 — EFTAn tuomioistuimen tuomiosta edellä alaviitteessä 33 mainitussa asiassa Nguyen (2 kohta) käy ilmi, että valittaja oli menettänyt puolisonsa ja kaksi lastaan tieliikenneonnettomuudessa ja että hänen itsensä saamat fyysiset vammat olivat ainoastaan lieviä, mutta hänellä oli ollut onnettomuudesta lähtien psyykkisiä häiriöitä.

muutoksia, jotka vaikuttavat hänen läheistensä elintapaan ja henkiseen tasapainoon. Sen määrittämiseksi, voidaanko ennakkoratkaisukysymyksissä tarkoitettujen direktiivien säännöksiä soveltaa sellaiseen vahinkoon, on mielestäni sovellettava edellä käytettyjä arviointiin vaikuttavia tekijöitä noudattamalla tulkintaa, joka on samanaikaisesti sanamuodon mukainen, teleologinen ja näiden säännösten tehokkaaseen vaikutukseen perustuva.

77. Ensiksi asiaa kokevien säännösten sanamuodon tarkastelun perusteella kyseistä vahingonkorvausta ei voida jättää vahingonkorvausvastuun kattamista vakuutuksella koskevien ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa esitetty ”vahingon kärsineen” määritelmä on riittävän laaja kattaakseen välilliset uhrit. Edellytyksenä on ainoastaan, että asianomaisella on sovellettavan kansallisen vahingonkorvausvastuusäännösten perusteella ”oikeus saada korvausta ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista tai vammoista”.

78. On totta, että kolmannen direktiivin 1 artiklassa, jossa poiketaan aiemmissä säädöksissä käytetystä terminologiasta,⁵⁹ tarkoitetaan ”kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneita henkilövahinkoja”, mikä saatetaan ymmärtää niin, ettei henkilö, joka ei ole ollut osallisena onnettomuudessa, voi kuulla pakollisen vastuuvakuutussuojan piiriin. Tätä säännöstä on kuitenkin tulkittava mainitun direktiivin neljännen ja viidennen perustelukappaleen valossa. Niistä ilmenee, että uhreihin, joita unionin lainsäädännön suojalausekkeet koskevat, eivät kuulu ainoastaan matkustajat, vaan nämä ovat vain erityinen ryhmä kaikkien niiden kolmansien joukossa, jotka on suojattu onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon omistajan vakuutuksella.⁶⁰ Mainitulla artiklalla täsmennetään pakollisen vakuutussuojan henkilöllistä ulottuvuutta eikä rajata sitä näin nimettyihin matkustajiin.⁶¹ Kehityssuunnasta tehtävät havainnot vahvistavat tämän arvioinnin.⁶²

79. Toiseksi liikennevahingoista välillistä vahinkoa kärsineille aiheutuvaa aineetonta vahinkoa koskeva korvausvastuu edellytetään katetuksi myös ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa direktiivissä tarkoitettujen tavoitteiden vuoksi. Niihin kuuluvat vapaan liikkuvuuden varmistaminen ja sen takaaminen, että vahingoista kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä jäsenvaltiossa heille vahinkoa aiheuttanut onnettomuus on tapahtunut.⁶³ Jos ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa tulkittaisiin eri tavoilla, näihin henkilöihin sovellettavat kansalliset vakuutussäännökset eivät olisi ennakoitavissa, vaan niiden sisältö voisi vaihdella onnettomuuspaikan mukaan, koska niitä ei olisi yhdenmukaistettu unionin lainsäädännöllä.

80. Kolmanneksi edellä mainitusta vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee,⁶⁴ ettei ensimmäisellä, toisella ja kolmannella direktiivillä pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden oikeusjärjestysten voimassa olevia moottoriajoneuvojen käyttöä koskevia vahingonkorvausvastuusäännöksiä mutta niissä kuitenkin veloitetaan jäsenvaltiot takaamaan se, että kansallisen oikeuden mukainen

59 — Termiä ”matkustaja” ei ole ensimmäisessä eikä toisessa direktiivissä.

60 — Kolmannen direktiivin neljännen perustelukappaleen mukaan unionin oikeudessa olisi taattava vakuutusturva kaikille ”liikennevahingoista vahinkoa kärsineille”. Viidennessä perustelukappaleessa sanat ”erityisesti” ja ”erityisen” korostavat sitä, että moottoriajoneuvojen matkustajat katsotaan ”mahdollisten vahingonkärsineiden ryhmäksi” muiden joukossa ja että tällaisten matkustajien alttius vahingoille edellyttää erityishuomion kohdistamista heihin.

61 — Talous- ja sosiaalikomitea esitti 26.4.1989 kolmatta direktiiviä koskevasta ehdotuksesta antamassaan lausunnossa (EYVL C 159, s. 7, 1.2 kohta), että matkustajia varten oli otettava vastuuvakuutus, koska tuolloin se ei ollut pakollinen kaikissa jäsenvaltioissa.

62 — Erityisesti kolmannen direktiivin 1 a artiklassa, joka sisällytettiin siihen direktiivillä 2005/14, täsmennettiin, että kyseinen vakuutus kattaa myös muut vahingonkärsineiden ryhmiin kuuluvat, kuten jalankulkijat, pyöräilijät sekä muut motorisoimattomat tienkäyttäjät silloin, kun he ”ovat oikeutettuja korvaukseen kansallisen yksityisoikeuden mukaisesti”.

63 — Ks. edellä mainittu vakiintunut oikeuskäytäntö (mm. edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 26 kohta), jossa viitataan mainittujen direktiivien johdanto-osiin.

64 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 59 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen direktiivien säännösten mukaisella vakuutuksella. Tästä seuraa, että koska oikeus vahingonkorvaukseen saadaan sovellettavan kansallisen oikeuden nojalla vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella,⁶⁵ tässä yhteydessä on sovellettava mainituissa direktiiveissä tarkoitettua pakollista vakuutusturvaa.

81. Oikeus läheisen menetyksestä liikenneonnettomuudessa aiheutuvasta aineettomasta vahingosta maksettavaan korvaukseen tunnustetaan useiden jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksessä.⁶⁶ Kyseiseen oikeuteen vetoamisen vaivattomuus kuitenkin vaihtelee, koska osassa jäsenvaltioista korvausmahdollisuus myönnetään vain poikkeuksellisissa olosuhteissa.⁶⁷ Osassa jäsenvaltioita on puolestaan säädetty kevennetystä todistustaakasta.⁶⁸ Koska jäsenvaltioiden lainsäätäjät ovat toimivaltaisia vahingonkorvausvastuun alalla, niiden on määritettävä, katsotaanko, että lähtökohtaisesti sellaisen vahingon kärsineellä on oikeus korvaukseen, ja mikäli vastaus on myöntävä, millä edellytyksillä. Niiden toimivaltaan kuuluu erityisesti arvioida, onko kyseessä epäsuorasti vahinkoa kärsineen oma oikeus vai vainajan oikeudesta johdettu oikeus.

82. Oikeuskäytännöstä⁶⁹ kuitenkin ilmenee, että jäsenvaltioiden on käyttäessään tätä toimivaltaansa noudatettava unionin oikeutta ja erityisesti turvattava ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin tehokas vaikutus. Mielestäni kyseinen vaikutus heikentyy huomattavasti, jos pääasioissa tarkoitettujen kaltaisia liikenneonnettomuuksien välillisiä uhreja ei suojata pakollisella liikennevakuutuksella, vaikka vakuutettu on selvästi vastuussa heille aiheutuneesta vahingosta.

83. Edellä esitetyt näkökohdat huomioon ottaen ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa on tulkittava niin, että sikäli kuin vakuutettu on sovellettavan kansallisen oikeuden mukaan vahingonkorvausvastuussa moottoriajoneuvon käyttöön liittyvässä liikenneonnettomuudessa läheisensä menettäneen henkilön kärsimästä aineettomasta vahingosta, näissä direktiiveissä säädetyn pakollisen vakuutuksen on katettava tällainen korvaus.

C Kysymys siitä, eivätkö jäsenvaltiot voi vahvistaa vakuutuskorvauksen enimmäismääriä, jotka ovat unionin oikeudessa säädettyjä vähimmäisvastuumääriä pienempiä (toinen kysymys asiassa Drozdovs)

1. Esitetyn kysymyksen sisältö

84. Ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen asiassa Drozdovs esittämä toinen, toissijainen kysymys perustuu oletukseen, että unionin tuomioistuin vastaa sen ensimmäiseen kysymykseen myöntävästi, toisin sanoen niin, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklassa ja toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettyyn pakolliseen vastuuvakuutukseen sisältyy myös sellaisen aineettoman vahingon, johon pääasian kantaja on vedonnut, korvaaminen.

65 — Muistutettakoon, että uhrin oikeus saada korvausta vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella sekä tämän oikeuden laajuus määritellään kansallisessa lainsäädännössä eikä unionin lainsäädännössä (erityisesti edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 35 kohta).

66 — Näin on erityisesti Saksassa, Bulgariassa, Kyproksella, Espanjassa, Virossa, Ranskassa, Irlannissa, Italiassa, Latviassa, Puolassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Sloveniassa ja Ruotsissa.

67 — Saksassa vahinko voidaan korvata vain, jos se ylittää kyseisen kaltaisissa olosuhteissa tapahtuneesta kuolemasta seuraavat ”tavanomaiset” reaktiot ja haitat. Virossa oikeus korvaukseen on ensisijaisesti silloin, kun läheinen on ollut onnettomuuden silminnäkijänä. Yhdistyneen kuningaskunnan oikeuskäytännössä on määritelty kumulatiivisia edellytyksiä, toisin sanoen sokista aiheutunut psykiatrinen sairaus, kiintymyssuhde uhuriin, edunsaajan läheinen yhteys onnettomuuteen ja onnettomuuden välittömästi havaitsemisesta aiheutunut sokki.

68 — Ruotsissa korvausta maksetaan välilliselle uhrille ilman eri toimenpidettä läheisen kuolemaa seuraavan vuoden ajan. Saadakseen korvausta pidemmältä ajalta välillisen uhrin on esitettävä lääkärintodistuksia, joilla osoitetaan kärsimyksen pitkäkestoisuus.

69 — Ks. mm. edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 31 kohta oikeuskäytäntöviittaussuhteeseen.

85. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy lähinnä, ovatko edellä mainitut artikkelit esteenä sellaiselle kansalliselle oikeussäännölle, jossa säädetään vakuutuksenantajan aineettomasta vahingosta maksaman korvauksen enimmäismäärästä, joka on huomattavasti alempi kuin toisaalta toisessa direktiivissä edellytetyn pakollisen vakuutuksen vähimmäisvastuumäärä ja kansallisessa lainsäädännössä vahvistetut vakuutuksenantajien korvausvastuun rajat.

86. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että tällä kysymyksellä unionin tuomioistuinta pyydetään antamaan ratkaisu siitä, voidaanko Vitālijs Drozdovsin kärsimän kaltaista aineetonta vahinkoa koskevan korvausvastuun yläraja, josta säädetään Latvian asetuksen nro 331 7 §:ssä,⁷⁰ hyväksyä, kun otetaan huomioon sekä toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa säädettyt vähimmäisvastuumäärät⁷¹ että pakollista vakuutusta koskevan Latvian lain,⁷² niin sanotun OCTA-lain, jolla nimenomaisesti tämä direktiivi on saatettu osaksi kansallista oikeutta, 15 §:n 1 momentin 1 kohdassa täsmennetty määrä.

87. Tämä ennakkoratkaisupyynnön viimeinen osa vastaa Vitālijs Drozdovsin huoltajan esittämän kassaatiovalituksen valitusperusteita. Hän väittää erityisesti, että Latvian asetuksessa nro 331 säädetty korvausraja on aivan liian matala ja vastoin pakollista vakuutusta koskevan Latvian lain, joka mainitulla valtioneuvoston asetuksella on pantu täytäntöön,⁷³ säännöksiä. Unionin tuomioistuin ei ole kuitenkaan toimivaltainen antamaan ratkaisua sisäisen oikeuden sääntöjen perustuslainmukaisuudesta tai lainmukaisuudesta eikä määrittämään, ovatko kansalliset asetukset kansallisten lakien mukaisia. Kysymyksen tätä aspektia ei siten tarkastella.

2. Toisessa direktiivissä vahvistettujen vähimmäisvastuumäärien sitovuus

88. Sekä Vitālijs Drozdovsin huoltaja että komissio katsovat, että ensimmäisen direktiivin 3 artikla ja toisen direktiivin 1 artikla ovat esteenä sille, että jäsenvaltio rajoittaa aineettomasta vahingosta pakollisen vastuuvakuutuksen perusteella maksettavan korvauksen määrään, joka on alempi kuin kyseisissä säädöksissä vahvistettu vakuutuksenantajan vastuuraja. Huomautan heti, että yhdyin tähän näkemykseen jäljempänä esittämistäni syistä.

89. Augstākās tiesas Senātsin esittämässä toisessa kysymyksessä tarkoitettujen unionin säännösten alkuperästä, synnystä ja kehityksestä voidaan saada paljon apua niiden tulkitsemisessa.

90. Kuten oikeuskäytännössä on aiemmin korostettu, ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan lopun alkuperäisessä muodossa jäsenvaltioille annettiin valta määrittää katetut vahingot sekä pakollisen vastuuvakuutusturvan ehdot.⁷⁴ Jotta eri jäsenvaltioiden lainsäädännössä olevia vakuuttamisvelvollisuuden laajuutta koskevia eroavuuksia saataisiin vähennettyä (toisen direktiivin kolmas perustelukappale), toisen direktiivin 1 artiklassa säädettiin, että vakuutuksen on katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot määriteltyihin määriin asti; vähimmäismäärillä taataan suojelua koskeva vähimmäistaso liikenneonnettomuuksien uhreille.⁷⁵

70 — Mainitussa pykälässä säädetään, että korvauksen, jonka vakuutusyhtiö maksaa asianomaista huoltaneen henkilön kuolemasta seuranneiden kipujen ja psykologisen kärsimyksen johdosta, kiinteä määrä on 100 LVL, toisin sanoen noin 143 euroa, hakijaa ja menehtynyttä henkilöä kohti.

71 — Kyseiset määrät, jotka toistetaan tämän ratkaisuehdotuksen 13 kohdassa, sisältyvät nyt direktiivin 2009/103 9 artiklaan.

72 — Kyseisessä laissa vakuutusyhtiön korvausvastuu henkilövahingoissa on rajattu 250 000 LVL:iin, toisin sanoen 357 283 euroon.

73 — Pakollista vakuutusta koskevan Latvian lain 19 §:n 3 momentissa oli säädetty, että vakuutusyhtiöiden omaisuusvahingoista ja henkilöille aiheutuneesta aineettomasta vahingosta maksaman korvauksen määrän ja laskentatavan vahvistaa Latvian valtioneuvosto.

74 — Asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996 (Kok., s. I-1829, 15 kohta).

75 — Ks. edellä alaviitteessä 40 mainittu asia Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomion 26 kohta ja julkisasiamies Cosmasin kyseisessä asiassa antaman ratkaisuehdotuksen 8 ja 9 kohta.

91. Toisen direktiivin antamista edeltävien valmisteluasiakirjojen tarkastelu paljastaa, että sen 1 artiklan 2 kohta, jossa vahvistetaan nämä vähimmäisvastuumäärät, on ollut yksi lainsäädäntömenettelyn alussa useimmin muutetuista säännöksistä.⁷⁶ Sama koskee mainitun direktiivin peräkkäisiä tarkistuksia.⁷⁷ Mielestäni nämä myöhemmin annetut säädökset on otettava huomioon⁷⁸ niiden kuvastaman kannan vuoksi, vaikkei niiden säännöksiä sovelleta *ratione temporis* asiassa Drozdovs. Kaikista näistä seikoista ilmenee, että unionin lainsäätäjä on kiinnittänyt erityistä huomiota toisen direktiivin 1 artiklaan. Lisäksi kyseisen säännöksen muuttaminen vahvistamalla asteittain siinä esitettyjä vaatimuksia on osoitus tarpeesta edelleen parantaa vahingon kärsineiden suojaa. Kuten lainsäätäjä on nimenomaisesti korostanut, ”jäsenvaltioiden velvollisuus taata vakuutusturva vähintään tiettyjen vähimmäismäärien osalta on tärkeä seikka” tämän tavoitteen saavuttamisessa.⁷⁹

92. Unionin tuomioistuin on tämän lähestymistavan mukaisesti todennut selvästi, että toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohta on esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään sellaisia korvausten enimmäismääriä, jotka ovat tässä artiklassa säädettyjä vähimmäisvastuumääriä pienempiä.⁸⁰

93. Kuten olen jo muistuttanut ensimmäisiin ennakkoratkaisukysymyksiin annettavien vastausten yhteydessä, unionin tuomioistuin on todennut asiaa koskevan oikeuskäytännön perusteluissa, että jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä liikenteessä, sovellettava asianomaisen jäsenvaltion kansallisen oikeuden mukainen vahingonkorvausvastuu katetaan ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella. Koska jäsenvaltioiden on käyttäessään toimivaltaansa näissä kysymyksissä noudatettava unionin oikeutta, vahingonkorvausvastuun kattaminen vastuuvakuutuksella merkitsee erityisesti, että vakuutuksessa noudatetaan toisessa direktiivissä vahvistettuja vähimmäisvastuumääriä ja näin ollen ettei siihen perustuvaa suojaa voida rajoittaa kansallisessa lainsäädännössä vahvistamalla direktiivissä mainittuja vähimmäismääriä pienempiä korvauksen enimmäismääriä.⁸¹

94. Oikeuskäytännön mukaan ”muunlainen tulkinta tekisi tyhjäksi ensimmäisen liikennevakuutusdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan ja toisen liikennevakuutusdirektiivin 1 artiklan 2 kohdan. Näiden kohtien tarkoituksena on suojata liikenneonnettomuuden uhreja pakollisella liikennevakuutuksella, ja se vaarantuisi, mikäli vakuutuksen kattavuus tämän vastuun osalta jätettäisiin kansallisen lainsäätäjän harkintaan”.⁸²

76 — Tämä perustuu edellä mainitun 7.8.1980 esitetyn komission alkuperäisen ehdotuksen, edellä mainitun 25. ja 26.2.1981 annetun talous- ja sosiaalikomitean lausunnon, Euroopan parlamentin 14.10.1981 esittämien tarkistusten (EYVL C 287, s. 44) ja tämän 3.3.1982 esitetyn komission muutosehdotuksen (EYVL C 78, s. 17) väliseen vertailuun.

77 — Näitä määriä tarkistettiin ylöspäin ja niihin lisättiin lauseke säännöllisistä tarkistuksista sen varmistamiseksi, ettei turvan vähimmäismäärä pienene ajan myötä, annettaessa direktiivi 2005/14. Ks. myös direktiivin 2009/103 9 artikla ja komission ilmoitus joidenkin direktiivissä 2009/103 säädettyjen määrien inflaatiomukautuksesta (EUVL 2010, C 332, s. 1).

78 — Unionin tuomioistuin noudatti tätä lähestymistapaa myös mm. asiassa C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, 17.3.2011 antamassaan tuomiossa (Kok., s. I-1821, 45 kohta).

79 — Ks. direktiivin 2005/14 10 perustelukappale ja direktiivin 2009/103 12 perustelukappale.

80 — Ks. edellä alaviitteessä 40 mainittu asia Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomion 41 kohta ja edellä alaviitteessä 51 mainittu asia Messejana Viegas, määräyksen 20 kohta, Portugalin lainsäädännöstä, jossa vahvistetaan sellaiset määrät sellaisen tapauksen varalta, jossa onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti vaan jossa on kyse pelkämästä ankarasta vastuusta.

81 — Oikeuskäytännön mukaan yhteisöjen lainsäätäjä on tarkoittanut edellyttää katetuksi kaiken korvausvastuun, joka johtuu moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä, vaikka jäsenvaltiot voivat vapaasti päättää, minkälaista vahingonkorvaussäännöstä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen liikenteeseen käyttämisestä, perustuu tämä vastuu sitten tuottamukseen tai ei. Ks. edellä alaviitteessä 40 mainittu asia Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomion 29 ja 40 kohta ja edellä alaviitteessä 51 mainittu asia Messejana Viegas, määräyksen 21 kohta.

82 — Edellä alaviitteessä 51 mainittu asia Messejana Viegas, määräyksen 22 kohta. Ks. myös julkisasiamies Cosmasin ratkaisuehdotus edellä alaviitteessä 40 mainitussa asiassa Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira (48 kohta).

95. Kaikkia näitä periaatteita voidaan mielestäni soveltaa Latvian asetuksen nro 331 sisältämän kaltaisiin säännöksiin, joissa erityisesti henkilön, josta asianomainen on riippuvainen, kuolemasta aiheutuvaa aineetonta vahinkoa koskevan vastuun yläraja asetetaan liian alas, koska sekä näiden säännösten tarkoitus että niiden tehokas vaikutus edellyttävät, että liikenneonnettomuuden uhreille taataan riittävä korvaus riippumatta siitä, missä jäsenvaltiossa vahinko on tapahtunut.⁸³ Augstākās tiesas Senātsin toiseen ennakkoratkaisukysymykseen on näin ollen vastattava myöntävästi.

96. Täsmennän, että mielestäni ei ole ratkaisevaa, onko kansallisessa lainsäädännössä asetettu liian matala taso lievästi vai selvästi matalampi kuin direktiiveissä vahvistettu vakuutusenantajien vastuuraja, kuten kansallinen tuomioistuin on todennut ennakkoratkaisupyyntönsä.⁸⁴ Sen toteamiseen, ettei kansallinen oikeussääntö ole näiden unionin oikeuden vaatimusten mukainen, riittää, ettei vakuutusturvan vähimmäistasoa saavuteta. Toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdan alussa⁸⁵ muotoiltu varaus sen sijaan mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat ylittää asetetun pohjatason. Jäsenvaltiot voivat siis joko vaatia rajoittamatonta vastuumäärää tai vahvistaa pakollisten vakuutusten vastuumäärät; niiden on ainoastaan varmistettava se, etteivät nämä määrät ole matalampia kuin mainitut vähimmäismäärät.⁸⁶

97. Unionin tuomioistuimelle toimitetuista huomautuksista havaittavissa olevan moniselitteisyyden riskin vuoksi haluan tehdä selväksi, ettei vastuumäärien rajoittaminen sinänsä ole mielestäni vastoin unionin oikeutta⁸⁷ vaan se, että jäsenvaltio asettaa korvausraajat kyseisissä direktiiveissä vahvistettuja vähimmäismääriä matalammalle tasolle.

98. Edellä selostetun vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun, josta säädetään kansallisessa oikeusjärjestyksessä, varalta on tosin otettava liikennevakuutus. Mielestäni tämä periaate on ymmärrettävä kuitenkin ainoastaan niin, ettei vakuutusta koskevalla kansallisella oikeussäännöllä voida sulkea pois vakuutuksen piiristä tiettytyyppisiä vahinkoja tai tiettyjä vahingonkäräjien ryhmiä, jos uhrit voivat korvausta saadakseen vedota vakuutetun vahingonkorvausvastuuseen. Unionin lainsäätäjän päätöksessä sisällyttää ”vähintään” kyseisissä direktiiveissä säädettyjen määrien mukaisia vastuurajoja on järkeä vain, jos on todettu, että jäsenvaltiot voivat asettaa myös sitä korkeampia rajoja ja että nämä kansalliset ylärajat ylittävää vahingonkorvausvastuuta ei pidä kattaa pakollisella vakuutuksella.⁸⁸ Tämän vuoksi jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksissä, joissa vahingonkorvausvastuun alalla sovellettavassa yleislainsäädännössä ei ole asetettu korvausten enimmäismääriä, voidaan kuitenkin rajoittaa pakollista vakuutusturvaa ottamalla käyttöön korvausvastuun ylärajoja, jotka ylittävät direktiiveissä säädetty vähimmäismäärät.

83 — Direktiiveissä säädetty vähimmäisvastuumäärät voivat johtaa jäsenvaltioissa sovellettavien vahingonkorvausvelvollisuutta koskevien sääntöjen jonkinasteiseen tosiasialliseen yhdenmukaistamiseen; jäsenvaltiot voivat pyrkiä mukauttamaan vahingonkorvausvelvollisuutta koskevaa lainsäädäntöään, vaikkei mitään sellaista unionin oikeuteen perustuvaa oikeudellista velvoitetta olisi (ks. Heiss, H., ”Motor vehicle liability insurance between the European directives and national tort law”, *Over grenzen: liber amicorum Herman Cousy*, Intersentia, Antwerpen-Cambridge, 2011, s. 127–136, erityisesti s. 133).

84 — Tätä kysymyksenasettelua ei pidä sekoittaa unionin tuomioistuimen harjoittamaan sellaisten kansallisten lainsäädäntöjen, joissa evätään uhrin oikeus saada korvausta pakollisesta liikennevakuutuksesta tai rajoitetaan tätä oikeutta suhteettomasti ainoastaan siitä syystä, että uhri on myötävaikuttanut aiheutuneen vahingon syntymiseen, oikeasuhteisuuden tutkimiseen (ks. mm. edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 30 kohta ja sitä seuraavat kohdat ja asia C-486/11, Rodrigues Esteves, määräys 21.3.2013, 26 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

85 — Toisin sanoen: ”– tämän kuitenkaan rajoittamatta [jäsenvaltioiden] oikeutta vahvistaa korkeampia vastuurajoja –”.

86 — Tämä käy ilmi säännöstä koskevista valmistelutöistä (erityisesti edellä mainitusta alkuperäisestä ehdotuksesta ja edellä mainitun talous- ja sosiaalikomitean lausunnon 2.1 ja 2.2 kohdasta).

87 — Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin näyttää olettavan (ks. sen päätöksen 8.1 kohdan lopussa).

88 — Ks. edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Marques Almeida, tuomion 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen, jonka mukaan ”jäsenvaltioiden on – taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen moottoriajoneuvojen käytöstä johtuva vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen kolmen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella” (kursivointi tässä).

3. Ehdotetun vastauksen vaikutukset

99. Pyyntönsä perusteluissa Augstākās tiesas Senāts korostaa sitä, että on tärkeää löytää asiaan liittyvien eri intressien välinen tasapaino. Se huomauttaa, että uhrien etu, joka on saada kärsimästään vahingosta mahdollisimman täydet korvaukset, poikkeaa sekä onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon omistajan edusta, joka on mahdollisimman pienen maksun maksaminen pakollisesta vakuutuksesta, että vakuutuksenantajan tavoitteesta, joka on vakuutustulojen ja vahingoista maksettavien korvausten välisestä suhteesta paljolti riippuvan tuoton saaminen.⁸⁹ Sen mukaan eri intressien yhteensovittaminen edellyttää vakuutuksenantajan antaman vakuutusturvan rajojen selkeää määrittelyä, jotta ajoneuvon omistajalla on mahdollisuus tehdä vakuutussopimus hintaan, joka ei ole kohtuuton,⁹⁰ ja jotta uhri näin ollen todella saa asiaankuuluvan korvauksen kärsimästään vahingosta.

100. Latvian ja Liettuan hallitukset yhtyvät tähän näkökantaan. Niiden mukaan sellaisten rajojen laissa asettamisen etuna on myös oikeusvarmuuden varmistaminen, kun taas aineettoman vahingon johdosta maksettaviin huomattaviin korvauksiin sisältyy se riski, että jos onnettomuuteen on osallisena useita henkilöitä, tällainen korvaaminen vaikuttaa käytettävissä olevien rajattujen määrien oikeudenmukaiseen jakamiseen.⁹¹ Ne päättävät siitä, että toisen direktiivin 1 artiklassa säädettyjen rajojen soveltaminen aineettomaan vahinkoon tuo esiin ongelmia, jotka koskevat kyseisen vastuuvakuutusjärjestelmän tehokkuutta.

101. On totta, että vakuutuksenantajien velvollisuus kattaa ajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltioiden alueella, vahingot laajemmin ja paremmin voi lähtökohtaisesti vaikuttaa Euroopan unionin vakuutusmarkkinoiden toimintaan, mikä voi johtaa vakuutettujen vakuutusmaksujen nousuun.

102. Huomautan kuitenkin, että Euroopan talous- ja sosiaalikomitea oli alun perin tarkoittanut ”ongelmia, joita näiden vähimmäismäärien vahvistamisesta väistämättä syntyy tietyissä maissa (erityisesti tämänhetkisten vakuutusmaksujen nousu)”, mutta se oli arvioinut – mielestäni perustellusti –, että kyseessä oli ”ponnistelu, joka oli välttämätön tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi eli vahingon kärsineiden suojan parantamiseksi”, ja se oli siten tukenut ehdotusta vähimmäisvastuumäärien käyttöön ottamiseksi.⁹² Jotta otettaisiin huomioon joissakin jäsenvaltioissa vallitseva lähtötilanne mainittuihin määriin nähden, toiseen direktiiviin sisältyy siirtymätoimenpiteitä, joiden tarkoituksena on saattaa jäsenvaltioissa asteittain voimaan kyseisiä määriä koskevat säännökset.⁹³

103. Muilta osin käytäntö osoittaa, ettei pakollisen liikennevakuutuksen soveltamisalalla laajasti käsitettynä välttämättä ole niin merkittäviä vaikutuksia vakuutusmaksujen tasoon kuin on oletettu.⁹⁴ Mainitun vakuutuksen, johon sisältyy myös aineettomasta vahingosta maksettava korvaus, piiriin kuuluvia summia koskevan lain äskettäisellä muutoksella⁹⁵ ei siten ole ollut merkittäviä vaikutuksia vakuutusmaksuihin Bulgariassa.⁹⁶ Myös Ruotsissa sellaisten lainvalmistelutöiden, joiden seurauksena

89 — Ks. ennakkoratkaisupyynnön 8.2 kohta.

90 — Se viittaa tässä yhteydessä asiassa C-518/06, komissio v. Italia, 28.4.2009 annetun tuomion 77 ja 78 kohtaan (Kok., s. I-3491).

91 — Huomautan, että mainittu riski voisi olla sama omaisuusvahingon kohdalla.

92 — Sen edellä mainitun toista direktiiviä koskevasta ehdotuksesta annetun lausunnon 2.3 kohdassa.

93 — Ks. toisen direktiivin 11. perustelukappale ja 5 ja 6 artikla.

94 — Komission 19.6.2002 esittämän ehdotuksen, joka johti direktiivin 2005/14 antamiseen, mukaan useat jäsenvaltiot valitsivat rajoittamattoman korvausvastuun ja suurimmassa osassa niistä jäsenvaltioista, jotka ovat vahvistaneet vähimmäisvastuumäärät, nämä määrät ovat nykyisissä direktiiveissä vahvistettuja vähimmäistasoja korkeampia, ilman, että näiden jäsenvaltioiden vakuutusyritykset olisivat kärsineet kielteisiä vaikutuksia vähimmäisvastuutasojen vuoksi (KOM(2002) 244 lopullinen, s. 6 ja 29).

95 — Vakuutusasioista annetun lain muuttamisesta ja täydentämisestä annettu laki (DV nro 21, 13.3.2012).

96 — Ks. Stoyanova, I., ”Обезщетенията за неимуществени вреди при ’Гражданска отговорност’ на автомобилистите”, artikkeli on saatavilla internetsivulla www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4.

lakiin sisällytettiin liikenneonnettomuudessa kuolleen omaisen oikeus korvaukseen henkilövahingoista,⁹⁷ mukaan tämä uudistus vaikuttaa todennäköisesti vain vähän vakuutusyhtiöiden kuluihin ja siten vakuutusmaksuihin, joiden arvioidaan nousevan vain 1–1,5 prosenttia tai vielä vähemmän.⁹⁸

104. Lisäksi ennakkoratkaisumenettelyyn osallistuneiden hallitusten ilmaisemat huolenaiheet eivät vaikuta minusta perustelluilta, koska – muistutettakoon – mielestäni jäsenvaltioita ei ole kielletty asettamasta enimmäisrajoja, jotta vakuutuksenantajien kattama vakuutusturva ei olisi rajoittamaton; toisen direktiivin 1 artiklaan perustuvan ainoan vaatimuksen mukaan tämä yläraja on asetettava tasolle, joka on korkeampi kuin kyseisessä artiklassa säädetty vähimmäismäärät.

105. Edellä esitetyn perusteella asiassa Drozdovs esitettyyn toiseen kysymykseen on mielestäni vastattava, että ensimmäisen direktiivin 3 artikla ja toisen direktiivin 1 artiklan 1 ja 2 kohta ovat esteenä sellaiselle kansalliselle oikeussäännölle, jossa aineettomasta vahingosta pakollisen vastuuvakuutuksen perusteella maksettavaa korvausta rajoitetaan säätämällä sellaisia vakuutuskorvauksen enimmäismääriä, jotka ovat toisen direktiivin mainitussa artiklassa säädettyjä henkilövahinkojen vähimmäisvastuumääriä pienempiä.

D Toinen asiassa Haasová esitetty kysymys

106. Unionin tuomioistuimelle asiassa Haasová esittämässään toisessa kysymyksessä Krajský súd v Prešove lähtee olettamuksesta, jonka mukaan ensimmäiseen kysymykseen annettava vastaus on, että unionin oikeuden kanssa eivät ole ristiriidassa sellaiset kansalliset vakuutussäännökset, joiden mukaan moottoriajoneuvon käytöstä aiheutuneen liikenneonnettomuuden uhrien jälkeensä jääneille omaisille ei myönnetä oikeutta rahallisessa muodossa maksettaviin korvauksiin aineettomista vahingoista.

107. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käyttämä perusolettama on siten ristiriidassa sen vastauksen kanssa, jonka ehdotan annettavaksi ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen. Ensimmäiseen kysymykseen ehdottamani vastauksen sisällön vuoksi katson, ettei ole tarpeen vastata toiseen kysymykseen, joka on esitetty ainoastaan toissijaisesti.

108. Huomattakoon kuitenkin, että kansallinen tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta tulkitsemaan kansallisen oikeuden säännöksiä,⁹⁹ vaikka unionin tuomioistuimella ei vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ole toimivaltaa tulkita kansallista oikeutta.¹⁰⁰

109. Mikäli unionin tuomioistuin ei noudata ehdotustani, katson, että kysymys on muotoiltava uudelleen siten, että se koskee pääasiallisesti jäsenvaltion tuomioistuimen mahdollisuutta tulkita kansallista oikeussääntöä ensimmäisen ja kolmannen direktiivin asiaa koskevien säännösten mukaisesti. On joka tapauksessa todettava, ettei yhdenmukaista tulkintaa koskeva periaate voi olla perustana kansallisen oikeuden contra legem -tulkinnalle, joka tarkoittaisi tässä tapauksessa sitä, että vakuutuksenantajan on vastattava vahingon korvaamisesta tavalla, joka poikkeaa kansallisessa oikeussäännössä säädetystä.¹⁰¹

97 — Tämä oikeus on sisällytetty yleiseen vahingonkorvauslakiin lailla 2001:732, joka tuli voimaan 1.1.2002.

98 — Regeringens proposition 2000/01:68, Ersättning för ideell skada, s. 34 ja 63.

99 — Kysymyksen sanamuoto on seuraava: ”onko [pakollista vakuutusta koskevan] Slovakian lain 4 §:n 1, 2 ja 4 momenttia ja [pakollista vakuutusta koskevan] Tšekin tasavallan lain 6 §:n 1–3 momenttia tulkittava –”.

100 — Mm. asia C-23/12, Zakaria, tuomio 17.1.2013 (29 kohta).

101 — Mm. asia C-282/10, Dominguez, tuomio 24.1.2012 (25 kohta) ja asiassa C-98/09, Sorge, tuomio 24.6.2010, antamani ratkaisuehdotuksen 67 kohta (Kok., s. I-5837).

V Ratkaisuehdotus

110. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Krajský súd v Prešoven asiassa C-22/12, Haasová, esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

- 1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohtaa ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY 1 artiklan 1 kohtaa on tulkittava niin, että liikenneonnettomuudessa menehtyneen henkilön läheisten kärsimän aineettoman vahingon korvaaminen kuuluu moottoriajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltioiden alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen piiriin sikäli kuin uhrilla on asiaan sovellettavan kansallisen oikeuden nojalla oikeus saada korvausta vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella.
- 2) Toiseen ennakkoratkaisukysymykseen ei ole syytä vastata.

111. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Augstākās tiesas Senātsin asiassa C-277/12, Drozdovs, esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

- 1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY 3 artiklaa ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa on tulkittava niin, että liikenneonnettomuudessa menehtyneen henkilön läheisten kärsimän aineettoman vahingon korvaaminen kuuluu moottoriajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltioiden alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen piiriin sikäli kuin uhrilla on asiaan sovellettavan kansallisen oikeuden nojalla oikeus saada korvausta vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella.
- 2) Direktiivin 72/166 3 artiklaa ja direktiivin 84/5 1 artiklan 1 ja 2 kohtaa on tulkittava niin, että ne ovat esteenä sellaiselle kansalliselle oikeussäännölle, jossa säädetään – kun kyse on korvauksesta, jonka vakuutuksenantajan on maksettava henkilön, josta asianomainen oli riippuvainen, kuolemasta liikenneonnettomuudessa aiheutuvan aineettoman vahingon korvaamiseksi – sellaisia henkilövahingoista maksettavan vakuutuskorvauksen enimmäismääriä, jotka ovat viimeksi mainitussa artiklassa säädettyjä vähimmäisvastuumääriä pienempiä.