



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
JEAN RICHARD DE LA TOUR
15 päivänä joulukuuta 2022¹

Asia C-618/21

**AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP ja
RD Sp. z o.o.
vastaan
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A. ja
EZ S.A.**

(Ennakkoratkaisupyyntö – Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Varsovan kaupungin piirioikeus, Puola))

Ennakkoratkaisupyyntö – Liikennevakuutus – Direktiivi 2009/103/EY – 3 artikla – Ajoneuvojen käyttöön liittyvä vastuu – Liikennevakuutuksen ottamista koskeva velvoite – 18 artikla – Oikeus suoraan korvausvaatimukseen – Laajuus – Korvauksen määrän määrittäminen – Hypoteettiset kustannukset – Mahdollisuus asettaa korvauksen maksamiselle tiettyjä edellytyksiä – Ajoneuvon myynti

I Johdanto

1. Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY² 18 artiklan, luettuna yhdessä saman direktiivin 3 artiklan kanssa, tulkintaa.

¹ Alkuperäinen kieli: ranska.

² EUVL 2009, L 263, s. 11.

2. Tämä pyyntö on esitetty oikeusriidoissa, joissa asianosaisina ovat kuusi ajoneuvon omistajaa ja heidän ajoneuvoilleen aiheutuneista vahingoista vastuussa olevien henkilöiden vakuutusenantajat.

3. Käsiteltävä asia antaa unionin tuomioistuimelle tilaisuuden tarkentaa ensimmäistä kertaa, missä laajuudessa vahingon kärsineellä, joka vaatii korvausta kaikista moottoriajoneuvon aiheuttamista vahingoista, on oikeus vaatia korvausta suoraan vakuutusyrittäjältä.

4. Tässä ratkaisuehdotuksessa esitän syyt, joiden vuoksi unionin oikeus ei nähdäkseni ole esteenä sille, että korvaus, jonka vakuutusyrittäjä on velvollinen suorittamaan, on yksinomaan rahallinen ja että direktiivin 2009/103 tehokas vaikutus vaarantuisi, jos vahingon kärsineen oikeutta suoraan korvausvaatimukseen rajoitettaisiin tai se evättäisiin siitä syystä, että vahingoittunutta ajoneuvoa ei tosiasiallisesti ole korjattu.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Direktiivi 2009/103

5. Direktiivin 2009/103 johdanto-osan 30 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(30) Oikeus vedota vakuutus sopimukseen ja vaatia korvausta suoraan vakuutusyrittäjältä on erittäin tärkeä moottoriajoneuvo-onnettomuudessa vahingon kärsineen suojan kannalta. Korvausvaatimusten tehokkaan ja nopean käsittelyn helpottamiseksi ja kalliiden oikeuskäsittelyjen välttämiseksi oikeus vaatia korvausta suoraan vahinkovastuussa olevan henkilön vakuutusyrittäjältä olisi säädettävä koskemaan kaikkia moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vahingon kärsineitä.”

6. Kyseisen direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Liikennevakuutuksen ottamista koskeva velvoite”, säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava, jollei 5 artiklasta muuta johdu, 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 ensimmäisessä kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vakuutus sopimus kattaa myös:

- a) muissa jäsenvaltioissa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti näiden valtioiden alueella aiheutuneet vahingot tai vammat;
- b) jäsenvaltioiden kansalaisille aiheutuvat vahingot tai vammat, jotka ovat aiheutuneet suoralla matkalla kahden sellaisen alueen välillä, joilla perustamissopimus on voimassa, jos mikään kansallinen vakuutusenantajien toimisto ei ole vastuussa läpikuljettavasta alueesta; siinä tapauksessa vahinko tai vamma korvataan siinä jäsenvaltiossa voimassa olevien liikennevakuutusta koskevien lakien mukaisesti, jonka alueella ajoneuvolla on pysyvä kotipaikka.

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitettua liikennevakuutuksen on aina katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.”

7. Mainitun direktiivin 18 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus suoraan korvausvaatimukseen”, säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että vahingon kärsineillä on 3 artiklassa tarkoitettulla tavalla vakuutetun ajoneuvon aiheuttamissa liikennevahingoissa oikeus vaatia korvausta suoraan vakuutusyhtiönseltä, joka on myöntänyt vahingon aiheuttajalle vastuuvakuutuksen.”

B Puolan oikeus

8. Siviililain (kodeks cywilny) 363 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Vahinko on korvattava vahingon kärsineen valinnan mukaan joko palauttamalla aiempi tilanne tai maksamalla asianmukainen rahasumma. Jos aiemman tilanteen palauttaminen ei olisi kuitenkaan mahdollista tai jos se aiheuttaisi korvausvelvolliselle huomattavia vaikeuksia tai kustannuksia, vahingon kärsineen oikeus rajoittuu rahalliseen suoritukseen.”

9. Siviililain 822 §:n 1 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Vastuuvakuutus sopimuksella vakuutuksenantaja sitoutuu maksamaan sopimuksessa määritetyn korvauksen vahingoista, joita aiheutuu kolmansille, joiden osalta vastuun vahingosta kantaa vakuutuksenottaja tai vakuutettu.

--

4. Sillä, jolla on oikeus korvaukseen vastuuvakuutus sopimuksen piiriin kuuluvan tapahtuman johdosta, on oikeus kohdistaa vaatimuksensa suoraan vakuutuksenantajaan.”

III Pääasioiden tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

10. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawissa (Varsovan kaupungin piirioikeus, Puola) on vireillä kuusi oikeusriitaa. Viiden asian kohteena on se, että pääasioissa vastaajina olevat vakuutusyhtiöt, jotka ovat myöntäneet ajoneuvoja vahingoittaneen liikenneonnettomuuden aiheuttajalle liikennevakuutuksen, ovat kieltäytyneet maksamasta pääasioissa kantajina oleville vahingon kärsineille, jotka ovat käyttäneet direktiivin 2009/103 18 artiklassa säädettyä oikeutta suoraan korvausvaatimukseen, vahingoittuneiden ajoneuvojen korjauskustannuksia, joita heille ei ole aiheutunut. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on nimennyt nämä kustannukset hypoteettisiksi korjauskustannuksiksi.

11. Kuudes riita-asia eroaa edellisistä vain siinä, että vahinko aiheutui pudonneen autotallin oven rikottua pääasian kantajan auton.

12. Nämä riita-asiat johtuvat siitä, että vahingon kärsineet vaativat ajoneuvoilleen aiheutuneista vahingoista rahallista korvausta korjauskustannuksista (osat ja työ) tehdyn korkean arvion perusteella eivätkä heille aiheutuneista korjauskustannuksista saatujen tositteiden, toisin sanoen maksettujen tosiasiallisten kustannusten, perusteella. Vakuutusyhtiöt kuitenkin vetoavat siihen, että korvaus ei voi ylittää tosiasiallisesti aiheutuneen vahingon määrää, joka lasketaan niin

sanotun erotusmenetelmän mukaisesti. Korvauksen määrän on vastattava sen arvon, joka vahingoittuneella ajoneuvolla olisi ollut, jos onnettomuutta ei olisi tapahtunut, ja sen arvon, joka kyseisellä ajoneuvolla on sen nykyisessä kunnossa vahingoittuneena tai vaikka vain osittain korjattuna, välistä erotusta.

13. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että kansallisen oikeuden mukaan vahingonkorvauksen tarkoituksena on palauttaa vahinkoa kärsineen osapuolen omaisuuden arvo, joka sillä olisi ollut, jos vahinkoa ei olisi tapahtunut, mutta ei kuitenkaan antaa kyseiselle osapuolelle perusteetonta etua.

14. Puolan oikeuskäytännön mukaan tuomioistuimet kuitenkin myöntävät ajoneuvoille aiheutuneista vahingoista hypoteettisten korjauskustannusten suuruisia korvauksia, joiden määrä ylittää huomattavasti vahingon kärsineen erotusmenetelmällä määritellyn omaisuusvahingon määrän. Sama pätee myös silloin, kun vahingoittunut ajoneuvo myydään, eikä vahingon kärsinyt voi enää myöhemmin korjauttaa sitä.

15. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan tätä oikeuskäytäntöä, jota voidaan arvostella siitä, että vahingon kärsinyt voi tietyissä tapauksissa saada perusteetonta etua, voidaan perustella sillä erityissuojalla, joka liikenneonnettomuuksien uhreille annetaan unionin oikeudessa. Näin ollen ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että on tarpeen selvittää niiden oikeuksien laajuutta, jotka perustuvat vahingon kärsineen oikeuteen vaatia korvausta suoraan vakuutusyritykseltä.

16. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tältä osin, että yhtäältä tämä oikeus suoraan korvausvaatimukseen yhdistettynä siihen, että Puolan lainsäädännön mukaan vahingon kärsinyt voi esittää vahingon aiheuttajalle kaksi eri vaatimusta eli korvauksen maksamista koskevan vaatimuksen ja luontoissuoritusta koskevan vaatimuksen vahinkoa edeltäneen tilanteen palauttamiseksi, ja toisaalta Puolan velvoiteoikeudesta johtuva periaate, jonka mukaan vastuuvakuutuksen antajan suoritus on ”maksu” eli rahasuoritus, ovat ristiriidassa keskenään.

17. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii näin ollen selvittämään, onko unionin oikeus esteenä sellaisille kansallisille oikeussäännöille, joiden johdosta vahingon kärsineeltä, joka haluaa vaatia korvausta suoraan vakuutusyritykseltä, evätään yksi kansalliseen oikeuteen perustuvista vahingon korvaamisen välineistä, mikä yleisesti ottaen vähentää kyseisen välineen houkuttelevuutta.

18. Mainittu tuomioistuin tiedustelee myös, edellyttääkö vahingon kärsineen direktiivin 2009/103 18 artiklan nojalla esittämän vaatimuksen tehokkuuden takaaminen, että vahingon kärsinyt on esittänyt vahingon aiheuttajan vastuuvakuutuksen antajalle vaatimuksen sellaisen korvauksen maksamisesta, jonka määrä vastaa kustannuksia, jotka aiheutuvat vahingoittuneen ajoneuvon korjauksen järjestämisestä itsenäisesti ja ilman mahdollisuutta jättää korjaukset teettämättä. Näin ollen korvaus voisi perustua todelliseen korjaukseen.

19. Viimeinen ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämä kysymys koskee tilannetta, jossa vahingoittunutta ajoneuvoa ei voida enää korjata esimerkiksi sen myynnin vuoksi. Kyseinen tuomioistuin on taipuvainen katsomaan, että vahingon kärsineelle maksettavan korvauksen olisi vastattava vain vahingon kärsineen vahingoittuneesta ajoneuvosta saaman hinnan ja sen hinnan, jonka hän saisi, jos hän myisi vahingoittumattoman ajoneuvon, välistä erotusta.

20. Näin ollen Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko [direktiivin 2009/103] 18 artiklaa, luettuna yhdessä 3 artiklan kanssa, tulkittava siten, että sen kanssa ovat ristiriidassa kansalliset säännökset, joiden perusteella vahingon kärsinyt, joka käyttää oikeutta vaatia moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvää korvausta omaa ajoneuvoaan koskevasta vahingosta suoraan vakuutusyrittäjältä, joka on myöntänyt vahingon aiheuttajalle liikennevakuutuksen, voi saada vakuutusyrittäjältä ainoastaan omaisuudelleen aiheutuneen tosiasiallisen ja todellisen menetyksen – eli onnettomuutta edeltävässä kunnossa olevan ajoneuvon arvon ja vahingoittuneen ajoneuvon arvon välisen erotuksen – suuruisen korvauksen, johon on lisätty ajoneuvolle jo tosiasiallisesti aiheutuneet perustellut korjauskustannukset ja muut onnettomuudesta jo aiheutuneet perustellut kustannukset, vaikka vahingon kärsinyt voisi vaatia vahingon aiheuttajalta oman valintansa mukaan vahingonkorvauksen sijasta ajoneuvon palauttamista vahinkoa edeltäneeseen kuntoon (joko vahingon aiheuttaja korjaisi ajoneuvon itse tai korjaamo, jolle hän maksaa, korjaisi sen), jos hän vaatisi vahingon korjaamista suoraan vahingon aiheuttajalta?
- 2) Mikäli edellä esitettyyn kysymykseen vastataan myöntävästi, onko [direktiivin 2009/103] 18 artiklaa, luettuna yhdessä 3 artiklan kanssa, tulkittava siten, että sen kanssa ovat ristiriidassa kansalliset säännökset, joiden perusteella vahingon kärsinyt, joka käyttää oikeutta vaatia moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvää korvausta omaa ajoneuvoaan koskevasta vahingosta suoraan vakuutusyrittäjältä, joka on myöntänyt vahingon aiheuttajalle liikennevakuutuksen, voi saada vakuutusyrittäjältä omaisuudelleen aiheutuneen tosiasiallisen ja todellisen menetyksen – eli onnettomuutta edeltävässä kunnossa olevan ajoneuvon arvon ja vahingoittuneen ajoneuvon arvon välisen erotuksen – suuruisen korvauksen, johon on lisätty ajoneuvolle jo tosiasiallisesti aiheutuneet perustellut korjauskustannukset ja muut onnettomuudesta jo aiheutuneet perustellut kustannukset, sijasta ainoastaan määrän, joka vastaa ajoneuvon palauttamisesta vahinkoa edeltäneeseen kuntoon aiheutuvia kustannuksia, vaikka vahingon kärsinyt voisi vaatia vahingon aiheuttajalta oman valintansa mukaan vahingonkorvauksen sijasta ajoneuvon palauttamista vahinkoa edeltäneeseen kuntoon (ei ainoastaan varojen antamista tähän tarkoitukseen), jos hän vaatisi vahingon korjaamista suoraan vahingon aiheuttajalta?
- 3) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja toiseen kysymykseen kieltävästi, onko [direktiivin 2009/103] 18 artiklaa, luettuna yhdessä 3 artiklan kanssa, tulkittava siten, että sen kanssa ovat ristiriidassa kansalliset säännökset, joiden perusteella vakuutusyrittäjä, jota moottoriajoneuvojen käytön vuoksi vahingoittuneen auton omistaja on vaatinut maksamaan hypoteettiset kustannukset, joita omistajalle ei aiheutunut mutta jotka aiheutuisivat, jos omistaja päättäisi palauttaa ajoneuvon onnettomuutta edeltävään kuntoon, voi
- a) sitoa tämän maksun siihen, että vahingon kärsinyt osoittaa, että hän tosiasiallisesti aikoo korjata ajoneuvon tietyllä tavalla tietyllä mekaanikolla tiettyyn osien ja palvelun hintaan, ja toimittaa varat kyseiseen korjaukseen suoraan kyseiselle mekaanikolle (tai korjauksiin tarvittavien osien myyjälle) sillä edellytyksellä, että varat palautetaan, jos tarkoitusta, jota varten kyseiset varat maksetaan, ei toteutettaisi, ja jos ei, niin
- b) vakuutusyrittäjä voi sitoa tämän maksun kuluttajan velvollisuuteen osoittaa sovittuna ajankohtana, että hän on käyttänyt maksetut varat auton korjaukseen, tai palauttaa varat vakuutusyrittäjälle, ja jos ei, niin

- c) vaatia omistajaa osoittamaan, että kyseiset varat on käytetty korjaamiseen, tai palauttamaan ne, sen jälkeen kun kyseiset varat on maksettu ja on ilmoitettu maksamisen tarkoitus (niiden käyttötapa) ja kun tarvittava aika, jona vahingon kärsinyt on voinut korjata auton, on päättynyt,

niin että poistetaan vahingon kärsineen mahdollisuus saada perusteetonta etua vahingosta?

- 4) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja toiseen kysymykseen kieltävästi, onko [direktiivin 2009/103] 18 artiklaa, luettuna yhdessä 3 artiklan kanssa, tulkittava siten, että sen kanssa ovat ristiriidassa kansalliset säännökset, joiden perusteella vahingon kärsinyt, joka ei ole enää vahingoittuneen ajoneuvon omistaja, koska on myynyt sen ja saanut sitä vastaan varoja, minkä vuoksi hän ei voi enää korjata tätä ajoneuvoa, ei voi tämän vuoksi vaatia vakuutusyritystä, joka on myöntänyt vahingon aiheuttajalle liikennevakuutuksen, maksamaan kustannuksia korjauksesta, joka olisi tarpeen vahingoittuneen ajoneuvon palauttamiseksi vahinkoa edeltäneeseen kuntoon, ja vahingon kärsineen vaatimus rajoittuu vakuutusyritykselle osoitettuun vaatimukseen omaisuudelle aiheutuneen tosiasiallisen ja todellisen menetyksen eli onnettomuutta edeltävässä kunnossa olevan ajoneuvon arvon ja vahingoittuneen ajoneuvon arvon välisen erotuksen suuruudesta korvauksesta, johon on lisätty ajoneuvolle jo tosiasiallisesti aiheutuneet perustellut korjauskustannukset ja muut onnettomuudesta jo aiheutuneet perustellut kustannukset?”

21. KP ja RD Sp. z o.o., kahden pääasian kantajat, SI S.A., yhden pääasian vastaaja, Puolan, Tšekin ja Saksan hallitukset sekä Euroopan komissio ovat esittäneet kirjallisia huomautuksia.

IV Asian tarkastelu

A Tutkittavaksi ottaminen

22. Ennakkoratkaisupyyntö perustuu ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toteamukseen, jonka mukaan ”kansallinen vahingonkorvauslainsäädäntö – – velvoittaa vakuutusyritykset maksamaan vahingon kärsineille vahingoittuneen ajoneuvon niin kutsutut hypoteettiset korjauskustannukset sitomatta niitä mitenkään tällaisten korjausten toteutumiseen (tulevaisuudessa), mikä antaa vahingon kärsineille, jotka eivät halua korjata ajoneuvoaan, mahdollisuuden korottaa vahinkojen johdosta omaisuutensa arvoa vahingoittuneen ajoneuvon korjauskustannusten ja ajoneuvolle vahingosta aiheutuneen arvonmenetyksen erotuksen verran – vakuutusyritysten kustannuksella ja lisäksi kaikkien pakollisia vakuutusmaksuja maksavien ajoneuvojen omistajien kustannuksella”.

23. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii näin ollen ratkaisuun sellaisen korvauksen maksamiseksi, jonka määrä vastaisi mahdollisimman hyvin vahingon kärsineille aiheutuvia todellisia kustannuksia. Näin ollen kyseinen tuomioistuin toteaa, että vahingon kärsineet eivät voi vaatia vakuutuksenantajalta ajoneuvosta korvausta luontoissuorituksena, kuten ne voisivat tehdä vahingon aiheuttajan osalta.

24. Tämä toteamus, jonka mukaan Puolan oikeudessa sovelletaan eri järjestelmiä näihin kahteen vaatimukseen, joita ajoneuvolle aiheutuneesta vahingosta korvaukseen oikeutetut henkilöt voivat esittää, on johtanut siihen, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa selvittää, missä

laajuudessa vahinkoa kärsineellä on direktiivin 2009/103 18 artiklan mukainen oikeus vaatia korvausta suoraan ja mikä on kyseisen oikeuden soveltamisala, jotta sen tehokkuus voidaan varmistaa. Tässä tilanteessa ennakkoratkaisupyyntö on otettava tutkittavaksi.

25. Kansallinen tuomioistuin viittaa unionin tuomioistuimen vakiintuneeseen oikeuskäytäntöön, jonka mukaan ennakkoratkaisupyyntö ei voi koskea sitä, kuinka laajalti vahinko korvataan, koska siitä säädetään pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa.³

26. Kuten SEUT 267 artiklan sanamuodosta sellaisenaan ilmenee, pyydetyn ennakkoratkaisun on oltava tarpeen, jotta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ”voi antaa päätöksen” käsiteltäväkseen saatetussa asiassa.⁴

27. Tässä tapauksessa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetuista kuudesta asiasta yksi koskee autotallin oven ajoneuville aiheuttaman vahingon korvaamista.

28. Direktiivin 2009/103 tarkoituksena ei kuitenkaan mitään ilmeisimmin ole taata vahingonkorvausvastuuta silloin, kun ajoneuvo ei ole vahingon syytä.⁵ Sillä pyritään nimittäin ottamaan käyttöön vahingon kärsineitä koskeva erityissuoja niiden vakavien omaisuus- ja henkilövahinkojen varalta, joita heille voi aiheutua moottoriajoneuvojen rakenteeseen ja toimintaan erottamattomasti liittyvien vaarojen vuoksi.

29. Lisäksi direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava, jollei 5 artiklasta muuta johdu, tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten *ajoneuvojen käyttöön* liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella.

30. Unionin tuomioistuin on tosin tulkinnut ajoneuvojen käytön käsitettä, joka on unionin oikeuden itsenäinen käsite, muun muassa kyseisen 3 artiklan ensimmäisen kohdan⁶ asiayhteyden perusteella ottaen huomioon, että kyseisten ajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien uhrien suojelu on tavoite, johon unionin lainsäätäjät on pyrkinyt jatkuvasti ja yhä voimallisemmin.⁷

31. Unionin tuomioistuin on näin ollen todennut, että direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäistä kohtaa on tulkittava siten, että siinä esiintyvä ajoneuvojen käytön käsite ei rajoitu tieliikennettä koskeviin tilanteisiin eli liikkumiseen yleisillä teillä vaan että sen piiriin kuuluu kaikenlainen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö liikennevälineenä.⁸

32. Tältä osin unionin tuomioistuin on täsmentänyt, että ajoneuvoa käytetään liikennevälineenä silloin, kun se liikkuu, mutta lähtökohtaisesti myös silloin, kun se on pysäköitynä kahden ajon välisen ajan.⁹

³ Ks. tuomio 10.6.2021, Van Aemeyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, 36 ja 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

⁴ Oikeusriidan ja niiden unionin oikeuden säännösten ja määräysten, joiden tulkintaa pyydetään, välillä on siis oltava sellainen liittymä, että tämä tulkinta on objektiivisesti tarpeen ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa annettavaa ratkaisua varten. Ks. määräys 10.12.2020, OO (Tuomioistuintoiminnan keskeyttäminen) (C-220/20, ei julkaistu, EU:C:2020:1022, 26 kohta).

⁵ Ks. vastaavasti tuomio 20.6.2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, 45 kohta; jäljempänä tuomio Línea Directa Aseguradora).

⁶ Ks. tuomio Línea Directa Aseguradora (32 kohta).

⁷ Ks. tuomio 20.5.2021, K.S. (Vahingoittuneen ajoneuvon hinauskustannusten kattaminen) (C-707/19, EU:C:2021:405, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

⁸ Ks. tuomio Línea Directa Aseguradora (35 ja 36 kohta). Ks. myös direktiivin 2009/103 1 artiklan 1 a kohdan, joka lisättiin direktiivin 2009/103 muuttamisesta 24.11.2021 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2021/2118 (EUVL 2021, L 430, s. 1), sanamuoto. Direktiivi 2021/2118 on sen 2 artiklan mukaan saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä viimeistään 23.12.2023.

⁹ Ks. tuomio Línea Directa Aseguradora (42 kohta).

33. Unionin tuomioistuin on päättellyt tästä, että direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetun ajoneuvojen käytön käsitteen alaan kuuluu tilanne, jossa kiinteistöllä olevaan yksityiseen *autotalliin pysäköity*, liikennevälineenä käytetty *ajoneuvo* syttyy tuleen ja *aiheuttaa tulipalon, joka johtuu kyseisen ajoneuvon sähköjärjestelmästä*.¹⁰ Sama pätee silloin, kun onnettomuus on seurausta kyseessä olevan pysäköidyn *ajoneuvon mekaanisen kunnan aiheuttamasta öljyvuodosta*.¹¹

34. Näin ollen tilanteet, joissa onnettomuus ei johdu ajoneuvon toiminnasta tai teknisestä viasta, jäävät selvästi direktiivin 2009/103 3 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetun ajoneuvojen käytön käsitteen ulkopuolelle.

35. Unionin tuomioistuin on lisäksi katsonut, että ajoneuvon jääminen kyseisen säännöksen mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle edellyttää siis sitä, että ajoneuvo on poistettu virallisesti liikennekäytöstä sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti.¹²

36. Näin ollen on selvää, että direktiivin 2009/103 soveltamisala, sellaisena kuin unionin tuomioistuin sitä tulkitsee, rajoittuu velvollisuuteen ottaa vastuuvakuutus ajoneuvon mahdollisesti aiheuttamien vahinkojen varalta.

37. Tätä tulkintaa ei voida kyseenalaistaa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen väitteellä, jonka mukaan sen on lähinnä varmistettava yhdenvertainen kohtelu vastuuvakuutusten alalla, mikä oikeuttaisi sen mukaan saattamaan autotallin oven ajoneuville aiheuttaman vahingon korvaamista koskevan riita-asian unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi.

38. Ehdotan näin ollen, että unionin tuomioistuin katsoo, että ennakkoratkaisupyyntö on tältä osin jätettävä tutkimatta.

39. Esitettyjen kysymysten tutkittavaksi ottamisen osalta ei mielestäni ole perusteltua katsoa, kuten Puolan hallitus väittää, että kaksi ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä, joista kaksi muuta kysymystä riippuvat, ovat hypoteettisia. Puolan hallitus väittää, että pääasioiden kantajat vaativat ainoastaan rahamääräisen korvauksen maksamista. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa kuitenkin nimenomaisesti selvittää tätä liikenneonnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen korvausmuotojen rajoittamista. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että on perusteltua hylätä kulujen arviointiin perustuvat vaatimukset, jos unionin oikeudessa ei edellytetä tätä arviointia.

40. Näin ollen ehdotan, että unionin tuomioistuin käsittelee ennakkoratkaisukysymykset kokonaisuutena ja katsoo, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee siltä lähinnä, onko direktiivin 2009/103 18 artiklaa tulkittava siten, että se on esteenä sellaisille kansallisille säännöksille, joissa säädetään ainoastaan rahallisen korvauksen maksamisesta vahingon kärsineelle, joka käyttää oikeuttaan vaatia korvausta suoraan liikenneonnettomuudesta vahinkovastuussa olevan henkilön vakuutusyritykseltä, ja joiden mukaan todelliset korjauskustannukset voidaan jättää perustelematta, jos vahinko on aiheutunut toiselle ajoneuville.

¹⁰ Ks. tuomio *Línea Directa Aseguradora* (48 kohta).

¹¹ Ks. määräys 11.12.2019, *Bueno Ruiz ja Zurich Insurance* (C-431/18, ei julkaistu, EU:C:2019:1082, 42–45 kohta).

¹² Ks. tuomio 29.4.2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, 58 kohta).

B Pääasia

41. Unionin tuomioistuimen on määritettävä ennakkoratkaisupyynnön johdosta direktiivin 2009/103 18 artiklassa säädetyn suoran korvausvaatimuksen kohde.

42. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee erityisesti sitä, onko suoran korvausvaatimuksen tarkoituksena velvoittaa vakuutuksenantaja (eikä suinkaan vahingon aiheuttaja) maksamaan vahingon kärsineelle aiheutuneesta vahingosta korvaus, joka kuuluu kyseisen vahingon aiheuttajan maksettavaksi, vai velvoittaa vakuutuksenantaja suorittamaan vakuutussopimuksessa määrätty korvaus suoraan vahingon kärsineelle.

43. Ensinnäkin on mielestäni aiheellista muistuttaa, että vahingon kärsineen oikeus suoraan korvausvaatimukseen otettiin käyttöön direktiivillä 2000/26/EY,¹³ joka on yksi neljästä direktiivillä 2009/103 kodifioidusta direktiivistä.¹⁴

44. Tämän oikeuden asiayhteys, josta unionin tuomioistuin on toistuvasti muistuttanut, on seuraava:

- jäsenvaltiot veloitetaan ottamaan käyttöön kansallisessa oikeusjärjestyksessään ajoneuvojen yleinen vakuuttamisvelvollisuus, ja
- jokaisella jäsenvaltiolla on velvollisuus varmistaa, jollei tietyistä direktiivissä 2009/103 säädetystä poikkeuksista muuta johdu, että sellaisella ajoneuvolla, jolla on pysyvä kotipaikka sen alueella, on vakuutusyrityksen kanssa tehty liikennevakuutussopimus, jotta taataan kyseisen ajoneuvon käyttöön liittyvä vastuu unionin oikeudessa määritellyissä rajoissa.¹⁵

45. Direktiivissä 2006/26 on säädetty liikenneonnettomuudessa vahingon kärsineiden yhä laajempaan suojaan liittyvä oikeus, jonka nojalla nämä voivat vaatia korvausta suoraan vahinkovastuussa olevan vakuutusyritykseltä tai sen edustajalta vahingon kärsineen asuinvaltiossa.¹⁶ Tavoitteena oli parantaa liikenneonnettomuuksien uhrien oikeuksia heidän asuinvaltionsa ulkopuolella¹⁷ ja yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden lainsäädäntö, johon ei kaikissa tapauksissa sisälly oikeutta vaatia korvausta suoraan vahinkovastuussa olevan vakuutusyritykseltä.¹⁸

¹³ Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja neuvoston direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta 16.5.2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (Neljäs liikennevakuutusdirektiivi) (EYVL 2000, L 181, s. 65).

¹⁴ Ks. kyseisen direktiivin johdanto-osan ensimmäinen perustelukappale. Näihin aikaisempiin direktiiveihin liittyvää oikeuskäytäntöä voidaan siis soveltaa direktiivin 2009/103 vastaavien säännösten tulkintaan. Ks. erityisesti tuomio 29.4.2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, 35 kohta).

¹⁵ Ks. tuomio 10.6.2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, 25 ja 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

¹⁶ Ks. kyseisen direktiivin lainsäädäntöhistorian osalta Euroopan parlamentin mietintö sovittelukomitean hyväksymästä yhteisestä tekstistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ja direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta (Neljäs liikennevakuutusdirektiivi) (C5-0155/2000 – 1997/0264(COD)) (Lopullinen A5-0130/2000), saatavissa osoitteessa https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FI.pdf, s. 6. Ks. myös Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2. painos, Bruylant, Bryssel, 2022, erityisesti kohta 263, s. 273.

¹⁷ Ks. direktiivin 2000/26 johdanto-osan 8–14 perustelukappale.

¹⁸ Ks. tältä osin tieliikenneonnettomuuksissa sovellettavasta laista Haagissa 4.5.1971 tehdyn yleissopimuksen 9 artikla. Ks. myös Eric W. Essénin laatima selittävä muistio, saatavissa osoitteessa <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, erityisesti s. 214.

46. Direktiivillä 2005/14/EY¹⁹ ulotettiin tämä oikeus suoraan korvausvaatimukseen koskemaan kaikkia moottoriajoneuvo-onnettomuudessa vahingon kärsineitä korvausvaatimusten tehokkaan ja nopean käsittelyn helpottamiseksi ja kalliiden oikeuskäsittelyjen välttämiseksi.²⁰

47. Tämä tavoite esitettiin uudelleen direktiivissä 2009/103, jossa muistutetaan, että moottoriajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista vahinkoa kärsineille olisi tärkeää taata yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, missä unionin alueella vahingot tapahtuvat.²¹ Kyseisen direktiivin johdanto-osan 30 perustelukappaleessa toistetaan direktiivin 2005/14 johdanto-osan 21 perustelukappaleessa esitetty määritelmä oikeudesta vaatia korvausta suoraan moottoriajoneuvo-onnettomuudesta vahinkovastuussa olevan henkilön vakuutusyrittäjästä.

48. Toiseksi on korostettava, että kyseisessä johdanto-osan perustelukappaleessa esitetyn määritelmän mukaan kyseessä on ”oikeus vedota vakuutussopimukseen ja vaatia korvausta suoraan vakuutusyrittäjästä”.

49. Näin ollen silloin, kun vahingon kärsinyt panee pakollisen vakuutusturvan täytäntöön suoraan käyttämällä hänelle direktiivin 2009/103 18 artiklan nojalla kuuluvaa oikeutta, vakuutusyrittäjä kattaa vahingon aiheuttajan vahingonkorvausvastuun tämän kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti.²² Tällä perusteella vahingonkorvausvastuusta aiheutuvat taloudelliset seuraukset kuuluvat vakuutuksen piiriin, vaikka vakuutettu järjestäisi korjaukset itsenäisesti, ja näin on myös henkilövahinkojen tapauksessa.²³

50. Koska vahingon kärsineen oikeudet perustuvat yksinomaan vakuutussopimukseen²⁴ tai toisin sanoen vastaavat vakuutetun vakuutussopimukseen sisältyviä oikeuksia, niiden perusteella voidaan ainoastaan myöntää vahingon kärsineelle korvaus, toisin sanoen korvaus, jota vakuutetulla olisi ollut oikeus vaatia vakuutusyrittäjästä, jos hän olisi itse maksanut vahingon kärsineelle korvauksen, niitä velvoittavan sopimuksen rajoissa. Tämä lopputulos vastaa vakuutusyrittäjien toimintaa, kuten Saksan hallitus huomauttaa.

51. Useat muut seikat tukevat tällaista tulkintaa. Ensinnäkin vahingon kärsineen oikeus suoraan korvausvaatimukseen vastaa vahinkojen nopean korvaamisen tavoitetta ja kuuluu osana liikennevakuutukseen, jonka erityistä merkitystä sekä unionissa liikennöiville Euroopan kansalaisille että vakuutusyrittäjille lainsäätäjä on korostanut.²⁵ Komissio ja Saksan hallitus ovat mielestäni perustellusti korostaneet tätä näkökohtaa, joka liittyy kysymyksen rajat ylittävissä tilanteissa ja puoltaa sitä, että velvoitetta myöntää korvausta luontoissuorituksena ei aseteta.

¹⁹ Neuvoston direktiivien 72/166/EY, 84/5/EY, 88/357/EY ja 90/232/EY sekä direktiivin 2000/26/EY muuttamisesta 11.5.2005 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL 2005, L 149, s. 14). Kyseisellä direktiivillä lisättiin direktiiviin 2000/26 johdanto-osan 16 a perustelukappale, jossa unionin lainsäätäjä viittasi tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22.12.2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 44/2001 (EUVL 2001, L 12, s. 1) 9 artiklan 1 kohdan b alakohtaan ja 11 artiklan 2 kohtaan siltä osin kuin on kyse vahingon kärsineen oikeudesta nostaa kanne vastuuvakuutuksen antajaa vastaan sen jäsenvaltion tuomioistuimessa, jossa hänen kotipaikkansa on. Ks. tältä osin tuomio 13.12.2007, FBTO Schadeverzekering (C-463/06, EU:C:2007:792, 29 kohta).

²⁰ Ks. kyseisen direktiivin johdanto-osan 21 perustelukappale.

²¹ Ks. kyseisen direktiivin johdanto-osan 20 perustelukappale sekä tuomio 20.5.2021, K.S. (Vahingoittuneen ajoneuvon hinauskustannusten kattaminen) (C-707/19, EU:C:2021:405, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²² On huomattava, että tällä veloitteella on vaikutuksensa riippumatta siitä, onko vakuutussopimus mitätön vakuutuksenottajan alun perin antamien virheellisten tietojen vuoksi. Ks. tältä osin tuomio 20.7.2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, 27 kohta).

²³ Ks. direktiivin 2009/103 3 artiklan viimeinen kohta, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut. Ks. tuomio 23.1.2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, 33–35 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Puolan lainsäädännön osalta ks. tuomio 21.12.2021, Skarb Państw (Liikennevakuutuksen vakuutusturva) (C-428/20, EU:C:2021:1043, 16 kohta).

²⁴ Ks. tuomio 21.1.2016, ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, 54 ja 58 kohta).

²⁵ Ks. direktiivin 2009/103 johdanto-osan toinen perustelukappale.

52. Toiseksi rahallisen korvauksen periaate ilmenee direktiivin 2009/103 22 artiklasta, jonka otsikko on ”Korvausmenettely” ja jossa määritellään sen vakuutusyrityksen velvollisuudet, jolle vahingon kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksen. Tämä periaate voidaan päätellä myös siitä, että unionin lainsäätäjät on vahvistanut vakuutusturvan vähimmäismäärät,²⁶ jotka ovat olennainen tae vahingon kärsineiden suojan varmistamisessa.²⁷

53. Kolmanneksi vakuutusyritykset ovat velvollisia maksamaan korvauksen vahingon kärsineelle, jotta voidaan varmistaa vahingonkorvausoikeuden tehokkuus ja siten suojata vahingon kärsinyttä erityisesti vahinkovastuussa olevan osapuolen maksukyvyttömyysriskiltä.²⁸

54. Neljänneksi sen vakuutusyrityksen velvoitteita, jonka osalta vahingon kärsinyt aikoo käyttää oikeuttaan vaatia suoraan korvausta oikeudenkäyntimenettelyssä, on analysoitava tuomioistuinten kansainvälistä toimivaltaa²⁹ ja rajat ylittävissä tilanteissa sovellettavaa lakia³⁰ koskevien unionin oikeuden säännösten sekä vakuutuksenantajan mahdollista takautumisoikeutta koskevan järjestelmän mukaisesti.³¹

55. Näin ollen direktiivin 2009/103 18 artiklaa ei mielestäni voida tässä yhteydessä tulkita siten, että vakuutuksenantajalta voitaisiin vaatia sitä luontoissuorituksena myönnettävää korvausta, jonka vahingon kärsinyt voisi kansallisen oikeuden nojalla saada vahingon aiheuttajalta. Kyse on nimenomaisesti siitä, että vahingon kärsineen ja vakuutuksenantajan välistä suoraa yhteyttä ei pidä sekoittaa vahingon kärsineen ja vahinkovastuussa olevan väliseen suoraan yhteyteen.

56. Näin ollen kyseistä 18 artiklaa on mielestäni tulkittava siten, ettei se ole esteenä sellaisille kansallisille säännöksille, jossa säädetään ainoastaan rahallisen korvauksen maksamisesta vahingon kärsineille, jotka käyttävät oikeuttaan vaatia korvausta suoraan liikenneonnettomuudesta vahinkovastuussa olevan henkilön vakuutusyritykseltä, riippumatta korvattavan vahingon luonteesta.

57. On lisäksi otettava huomioon muita seikkoja, jotta ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymyksiin voidaan vastata kattavasti, sillä mainittu tuomioistuin haluaa rajata suoraa korvausvaatimusoikeutta käyttäneelle vahingon kärsineelle maksettavan korvauksen määrän vastaamaan mahdollisimman hyvin aiheutuneita todellisia kustannuksia.³²

²⁶ Ks. direktiivin 2009/103 9 artikla ja tuomio 10.6.2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, 41 kohta).

²⁷ Ks. direktiivin 2009/103 johdanto-osan 12 perustelukappale ja erityisesti tuomio 21.1.2016, ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, 39 kohta).

²⁸ Ks. lisäksi tapauksesta, jossa velvollisuutta ottaa vakuutus onnettomuudessa osallisena olleelle ajoneuvolle ei ole noudatettu, tuomio 29.4.2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, 56 kohta), jossa muistutetaan liikenneonnettomuuksien uhrien suojaamista koskevasta tavoitteesta, joka on täytettävä direktiivin 2009/103 säännöksiä tulkittaessa.

²⁹ Ks. tuomio 13.12.2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, 29 kohta) ja tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 12.12.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1215/2012 (EUVL 2012, L 351, s. 1) osalta tuomio 30.6.2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, 30, 32, 45, 49, 50, 53 ja 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

³⁰ Direktiivin 2009/103 sanamuodosta, kuten myöskään sen tavoitteista, ei ilmene, että sillä olisi tarkoitus vahvistaa lainvalintasääntöjä, kuten unionin tuomioistuin on muistuttanut 21.1.2016 antamassaan tuomiossa ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, 40 kohta). Ks. myös kyseisen tuomion 47–54 kohta, jotka koskevat sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma I) 17.6.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 593/2008 (EUVL 2008, L 177, s. 6) ja sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma II) 11.7.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 864/2007 (EUVL 2007, L 199, s. 40) soveltamisedellytyksiä. Ks. lisäksi velvollisuudesta soveltaa tieliikenneonnettomuuksissa sovellettavasta laista Haagissa 4.5.1971 tehtyä yleissopimusta erityisesti tuomio 24.10.2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, 36 kohta) ja huomautukset, jotka julkisasiamies Wahl esitti tätä soveltamista koskevasta ongelmasta ratkaisuehdotuksessaan Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, 36 kohta).

³¹ Ks. esim. tuomio 21.1.2016, ERGO Insurance ja Gjensidige Baltic (C-359/14 ja C-475/14, EU:C:2016:40, 56 kohta).

³² Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 18 ja 19 sekä 22 ja 23 kohta.

58. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan siitä, kuinka laajalti vahinko korvataan, säädetään pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa.³³

59. Näin ollen toimivaltaisten viranomaisten tehtävänä on varmistaa vahingon kärsineen suoran korvausvaatimusoikeuden tehokkuus kansallisessa lainsäädännössä.

60. Tältä osin KP:n ja SI:n kirjallisissa huomautuksissa kuvattu järjestely, jonka mukaan vakuutusyritykset voivat ottaa käyttöön suorakorvausjärjestelmän niiden autokorjaamojen osalta, joille vahingon kärsineelle myönnettävä korvaus maksetaan,³⁴ täyttää nähdäkseni direktiivin 2009/103 mukaisen vahingon kärsineen suojaan koskevan vaatimuksen, jos järjestely pannaan täytäntöön vahingon kärsineen valinnan mukaan.

61. Näin ollen ei mielestäni ole tarpeen pyrkiä direktiivin 2009/103 18 artiklan soveltamisalaa tulkitsemalla löytämään ratkaisua ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin riita-asioiden hallintaan liittyviin ongelmiin³⁵ eikä myöskään siihen epäoikeudenmukaisuuteen, johon se vetoaa vahingon kärsineen henkilön saaman perusteettoman edun vuoksi.³⁶

62. Kansallisella lainsäädännöllä ei myöskään pidä poistaa direktiivin 2009/103 18 artiklassa säädetyn vahingon kärsineen suoran korvausvaatimusoikeuden tehokasta vaikutusta.³⁷ Mielestäni näin kuitenkin olisi, jos vahingon kärsineeltä, joka käyttää oikeuttaan suoraan korvausvaatimukseen, evättäisiin korvaus tai sitä rajoitettaisiin vahingoittuneen ajoneuvon korjaamatta jättämisen tai sen myynnin taikka sen vuoksi, että vakuutusyrittäjä velvoittaa vahingon kärsineen vaatimaan vakuutetulta ajoneuvon korjaamista.

V Ratkaisuehdotus

63. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawien esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY 18 artiklaa

on tulkittava siten, että

– se ei ole esteenä kansallisille säännöksille, joissa säädetään ainoastaan rahallisen korvauksen maksamisesta vahingon kärsineille, jotka käyttävät oikeuttaan vaatia korvausta suoraan

³³ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 25 kohta. Ks. myös esim. tuomio 23.1.2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, 43 kohta).

³⁴ Ks. esim. tuomio 21.10.2021, T. B. ja D. (Toimivalta vakuutusasioissa) (C-393/20, ei julkaistu, EU:C:2021:871, 17 ja 18 kohta).

³⁵ Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on todennut tämän ratkaisuehdotuksen 14 kohdassa mainitun Puolan oikeuskäytännön johtavan siihen, että vakuutuksenantajat kieltäytyvät järjestelmällisesti maksamasta vapaaehtoisesti sen nojalla korvauksia saadakseen tuomioistuimet muuttamaan oikeuskäytännön linjaa siten, että maksetaan ”hypoteettisten kustannusten määräinen korvaus”, mutta nämä kustannukset lasketaan mielivaltaisesti ja olettaen, että tässä tapauksessa riittää, että laskelmassa käytetään muun muassa heikompilaatuisten korvaavien tuotteiden hintoja tai erilaisia vähennyksiä, alennuksia ja arvonalennuksia, jolloin suurin osa tapauksista saatetaan tuomioistuinten käsiteltäväksi, mikä lisää niiden työkuormitusta.

³⁶ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 15 kohta.

³⁷ Unionin tuomioistuin on myös todennut, että ajoneuvojen käytöstä aiheutuvien vahinkojen korvaamista koskevista kansallisista säännöksistä ei saa seurata, että vahinkoa kärsineen oikeus saada korvausta kyseisten vahinkojen aiheuttajan pakollisesta vastuuvakuutuksesta evätään automaattisesti tai sitä rajoitetaan suhteettomasti. Ks. näiden periaatteiden mieliin palauttamiseksi tuomio 23.10.2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, 31 ja 32 kohta); tuomio 23.1.2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, 41 kohta sekä käsiteltävään asiaan soveltamisen osalta 44 ja 45 kohta) ja tuomio 10.6.2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, 44 kohta).

liikenneonnettomuudesta vahinkovastuussa olevan henkilön vakuutusyhtiönseltä, riippumatta korvattavan vahingon luonteesta

- vahingon kärsineen suoran korvausvaatimusoikeuden tehokas vaikutus vaarantuisi, jos tätä oikeutta rajoitettaisiin tai se evättäisiin siitä syystä, että vahingoittunutta ajoneuvoa ei tosiasiallisesti ole korjattu.