Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
YVES BOT
10 päivänä huhtikuuta 2018 [1]

Asia C-122/17

David Smith
vastaan
Patrick Meade,
Philip Meade,
FBD Insurance plc,
Irlanti
ja
Attorney General

(Ennakkoratkaisupyyntö – Court of Appeal (ylioikeus, Irlanti))

Ennakkoratkaisupyyntö – Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen – Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus – Kolmas direktiivi 90/232/ETY – 1 artikla – Vastuu kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneista henkilövahingoista – Pakollinen vakuutus – Direktiivien välitön oikeusvaikutus – Velvollisuus jättää soveltamatta direktiivin vastaista kansallista säännöstöä – Valtion mahdollisuus vedota direktiiviin yksityistä vastaan

1. Tämä ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY tulkintaa. [2]

2. Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa olivat alun perin asianosaisina David Smith ja Patrick ja Philip Meade, FBD Insurance plc (jäljempänä FBD), Irlanti ja Attorney General ja joka koski korvausta Smithille aiheutuneesta liikenneonnettomuudesta, johon osallisena oli Patrick Meaden kuljettama ja Philip Meaden omistama ajoneuvo.

3. Yhteisöjen tuomioistuin totesi 19.4.2007 antamassaan tuomiossa Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), että kolmannen direktiivin 1 artiklaa oli tulkittava siten, että se on esteenä sellaiselle kansalliselle säännölylle, jonka mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten. [3] Yhteisöjen tuomioistuin totesi myös, että kolmannen direktiivin 1 artikla täytti kaikki edellytykset, jotta sillä voitiin katsoa olevan välitön oikeusvaikutus, ja sillä annettiin siten oikeuksia, joihin yksityiset oikeussubjektit voivat suoraan vedota kansallisissa tuomioistuimissa. [4]

1 Alkuperäinen kieli: ranska.

2 EYVL 1990, L 129, s. 33, jäljempänä kolmas direktiivi.

3 Tuomio 19.4.2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, 36 kohta).

4 Tuomio 19.4.2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, 44 kohta).

4. Unionin tuomioistuinta pyydetään täsmentämään 19.4.2007 annetun tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) vaikutukset seuraavassa asiayhteydessä: vaikka asianosaisina olivat alun perin David Smith ja Patrick ja Philip Meade sekä myöhemmin lisäksi FBD, Irlanti ja Attorney General, menettelyn siinä vaiheessa, jossa nyt käsiteltävä ennakkoratkaisupyyntö esitettiin, asianosaisina olivat FBD, jolle Smithin oikeudet ovat siirtyneet, ja Irlannin valtio. Viimeksi mainittu on esittänyt tässä yhteydessä puolustautumisperusteen, jonka mukaan kolmannesta direktiivistä voi seurata, että tämä vakuutuksenantaja joutuu vastaamaan Smithille maksettavasta korvauksesta. Näin ollen erityisen prosessuaalisen rakenteen osalta nousee esille yleinen mutta ei suinkaan uusi kysymys siitä, voiko direktiivistä johtua velvoitteita yksityiselle osapuolelle tilanteessa, jossa valtio on pannut kyseisen direktiivin täytäntöön virheellisesti.

5. Selvitän tässä ratkaisuehdotuksessa aluksi syyt, joiden perusteella katson, että oikeusriidassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä vakuutusyhtiö, jolle ovat siirtyneet korvauksen siltä saaneen vahingonkärsijän oikeudet, ja toisaalta valtio, kansallisen tuomioistuimen on jätettävä soveltamatta kansallisen oikeutensa säännöksiä, joiden mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten, aiheutuneita henkilövahinkoja ja jotka ovat 19.4.2007 annetun tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) mukaan ristiriidassa kolmannen direktiivin 1 artiklan kanssa.

6. Selitän tämän jälkeen, minkä vuoksi katson, että kolmannen direktiivin 1 artiklan vastaisten kansallisen oikeuden säännösten soveltamatta jättämisestä ei voi seurata, että tällaisia säännöksiä noudattanut vakuutuksenantaja joutuu vastaamaan uhrille sellaisesta vahingosta maksettavasta korvauksesta, jonka varalta ei ole hyväksyttyä vakuutusta.

I. Asiaa koskevat oikeussäännöt

A. Unionin oikeus

7. Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/103/EY[5] on kumottu moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annettu neuvoston direktiivi 72/166/ETY[6] sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annettu neuvoston toinen direktiivi 84/5/ETY[7] ja kolmas direktiivi. Pääasiaan liittyvien tosiseikkojen tapahtumahetken vuoksi kumotut direktiivit on kuitenkin otettava huomioon.

8. Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

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

5 EUVL 2009, L 263, s. 11.

6 EYVL 1972, L 103, s. 1, jäljempänä ensimmäinen direktiivi.

7 EYVL 1984, L 8, s. 17, jäljempänä toinen direktiivi.

9. Toisen direktiivin 1 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

[Ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.

10. Kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädettiin seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että mitään [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn vakuutuskirjan sisältämää lakisääteistä määräystä tai sopimuslauseketta, jolla evätään korvaus tapauksissa, joissa ajoneuvoja käyttävät tai kuljettavat:

– – –

– henkilöt, jotka ovat rikkoneet kyseisen ajoneuvon kuntoa ja turvallisuutta koskevia lakisääteisiä teknisiä vaatimuksia,

ei sovelleta [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti – –”

11. Kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään seuraavaa:

”– – [Ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot – –”

B. Irlannin lainsäädäntö

12. Pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikana voimassa olleen vuoden 1961 tieliikennelain (Road Traffic Act 1961) (jäljempänä vuoden 1961 laki) 56 §:n 1 momentissa säädettiin, että konevoimaista ajoneuvoa ei saanut kuljettaa yleisellä tiellä, ellei voimassa ollut hyväksyttyä vakuutusta, joka kattoi ajoneuvon huolimattomasta käytöstä ketä hyvänsä henkilöä kohtaan aiheutuvan vahingonkorvausvastuun, lukuun ottamatta poikkeuksen muodostavia henkilöitä.

13. Vuoden 1961 lain 56 §:n 3 momentissa säädettiin, että ajoneuvon käyttäminen 56 §:n 1 momentissa säädetyn kiellon vastaisesti on rikos.

14. Kyseisen lain 65 §:n 1 momentin a kohdassa määriteltiin sen 56 §:n 1 momentissa mainittu ”poikkeuksen muodostava henkilö” seuraavasti:

”Henkilö, joka vaatii korvausta sellaisista vahingoista, joita hänelle aiheutui hänen ollessaan – – tässä säädöksessä tarkoitetun konevoimaisen ajoneuvon (tai sillä vedettävän ajoneuvon) sisällä tai päällä, pois lukien ne konevoimaiset ajoneuvot, vedettävät ajoneuvot tai sellaisen ajoneuvoyhdistelmän muodostavat ajoneuvot, jotka kuuluvat ministerin asetuksissa tämän momentin osalta määritettyyn luokkaan, siltä osin kuin pakollista liikennevakuutusta ei kyseisissä asetuksissa uloteta kattamaan korvausvastuuta vahingoista, jotka aiheutuvat matkustajille, jotka ovat

i) konevoimaisen ajoneuvon – suuret joukkoliikenteen ajoneuvot pois lukien – jossain osassa, ellei ajoneuvon tähän osaan ole suunniteltu ja rakennettu istuimia matkustajia varten, tai

ii) matkustaja, joka istuu konevoimaiseen ajoneuvoon kiinnitetyssä asuntovaunussa, kun tällainen ajoneuvoyhdistelmä liikkuu julkisella paikalla.”

15. Vuonna 1962 annetun, pakollista liikennevakuutusta koskevan ministeriön asetuksen (Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962), sellaisena kuin se oli pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikana (jäljempänä vuonna 1962 annettu ministeriön asetus), 6 §:n 1 momentin a kohdassa säädettiin seuraavaa:

”[Vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin a kohdassa] tarkoitettuja ajoneuvoja ovat:

a) moottoripyöriä ja mopoja lukuun ottamatta ajoneuvot, joihin on suunniteltu ja rakennettu istuimet matkustajille.”

II. Pääasian tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymys

16. David Smith loukkaantui 19.6.1999 erittäin vakavasti, kun pakettiauto, jonka takaosassa hän oli matkustajana, törmäsi toiseen ajoneuvoon, joka myös kulki yleisellä tiellä Tullyallenin lähellä Irlannissa. Onnettomuuden tapahtuma-ajankohtana kyseistä pakettiautoa ajoi Patrick Meade ja sen omisti Philip Meade. Pakettiautossa ei ollut kiinteitä istuimia ajoneuvon takaosassa matkustavia matkustajia varten.

17. Philip Meaden FBD:n kanssa tekemä liikennevakuutussopimus oli voimassa onnettomuuden tapahtuma-ajankohtana, ja se oli hyväksytty sovellettavan Irlannin lainsäädännön mukaisesti. Sopimukseen sisältyi pakettiauton takaosassa matkustaviin sovellettava poissulkeva lauseke, jonka mukaan matkustajaturva koski vain matkustajaa, joka istuu ajoneuvon etuosassa kiinteällä istuimella.

18. Smith haastoi Patrick ja Philip Meaden oikeuteen huolimattomuudesta ja velvollisuuksien laiminlyönnistä.

19. Saatuaan Smithin vaatimuksen tiedoksi FBD ilmoitti 13.8.2001 kirjeellä kieltäytyvänsä suorittamasta korvausta Philip Meadelle Smithin vammoista. Tämä vakuutusyhtiö vetosi liikennevakuutussopimukseen sisältyvään poissulkevaan lausekkeeseen ja väitti, että sopimus ei kata sellaisille henkilöille aiheutuneita henkilövahinkoja, joita kuljetettiin matkustajana ajoneuvon osassa, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajille.

20. Yhteisöjen tuomioistuin antoi 19.4.2007 tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), jossa se katsoi pääasiassa kyseessä olevan Irlannin lainsäädännön osalta pääasiallisesti, että kolmannen direktiivin 1 artiklaa on tulkittava siten, että se on esteenä sellaiselle kansalliselle sääntelylle, jonka mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten, ja että kyseinen säännös täyttää kaikki edellytykset, jotta sillä voidaan katsoa olevan välitön oikeusvaikutus, ja sillä annetaan siten oikeuksia, joihin yksityiset voivat suoraan vedota kansallisissa tuomioistuimissa. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi kuitenkin, että kansallisen tuomioistuimen oli selvitettävä, voidaanko tähän säännökseen vedota kyseisellä tuomiolla ratkaistussa asiassa kyseessä olleen kaltaista elintä vastaan.

21. Smithin ja Patrick ja Philip Meaden, FBD:n, Irlannin ja Attorney Generalin välistä oikeusriitaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt High Court (ylempi piirituomioistuin, Irlanti) katsoi 5.2.2009 antamassaan tuomiossa, että sekä vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin a kohtaa että vuoden 1962 asetuksen 6 §:ää oli mahdollista tulkita kolmannen direktiivin mukaisesti.

22. High Court vahvisti 10.2.2009 sovintoratkaisun, jonka FBD ja Smith tekivät 5.2.2009 annetun tuomion jälkeen. Kyseisen sopimuksen mukaisesti FBD maksoi Smithille Philip Meaden puolesta kolmen miljoonan euron suuruisen summan. Smith julistettiin myöhemmin vajaavaltaiseksi ja hänelle määrättiin edunvalvoja. Tämän maksun johdosta Smithin oikeudet siirtyivät FBD:lle.

23. Menettely yhtäältä Patrick ja Philip Meadea ja toisaalta Irlantia ja Attorney Generalia vastaan keskeytettiin.

24. FBD haki muutosta High Courtin tuomioon ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Court of Appealissa (ylioikeus, Irlanti) väittäen, että ensin mainittu tuomioistuin sovelsi virheellisesti 13.11.1990 annettuun tuomioon Marleasing (C-106/89, EU:C:1990:395) perustuvaa oikeuskäytäntöä tulkitsemalla kansallista lainsäädäntöä contra legem ja että sen tuomio antoi kolmannelle direktiiville eräänlaisen taannehtivan horisontaalisen välittömän vaikutuksen sitä, yksityistä vakuutusyhtiötä, vastaan. FBD teki myös selväksi, että siinä tapauksessa, että sen valitus hyväksytään, se pyrkii perimään Smithille maksamansa rahat takaisin valtiolta.

25. Court of Appeal huomauttaa, että pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikana henkilöt, jotka matkustivat pakettiauton osassa, jossa ei ollut kiinteitä istuimia, olivat ”poikkeuksen muodostavia henkilöitä” sekä vuoden 1961 lain (sellaisena kuin se on muutettuna) 65 §:n 1 momentin a kohdassa että vuoden 1962 asetuksessa tarkoitetuin tavoin eikä Irlannin lainsäädäntöön sisältynyt heidän vakuuttamistaan koskevaa velvoitetta. Court of Appeal täsmentää myös, että kuljettajat, joilla oli hyväksytty vakuutus, eivät syyllistyneet mihinkään rikokseen kuljettaessaan ajoneuvoa, jolla ei ollut vakuutusturvaa ilman kiinteitä istuimia matkustavia henkilöitä varten. Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin a kohdan sanamuoto oli itse asiassa sellainen, että vaikka toimivaltainen ministeri olisi halunnut antaa asetuksia laajentaakseen pakollisen vakuutuksen koskemaan näitä henkilöitä, hän olisi ylittänyt toimivaltansa, jos hän olisi niin tehnyt.

26. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa lisäksi, että sen käsiteltävänä olevan valituksen yhteydessä nousee esiin kysymys 19.4.2007 annetun tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) seurauksista. Se korostaa tässä yhteydessä, että kyseisellä tuomiolla ratkaistussa asiassa kuljettaja ei ollut vakuutettu, joten vastuu korvauksista jäi Motor Insurers Bureau of Ireland -elimelle (jäljempänä MIBI). Nyt käsiteltävässä asiassa sitä vastoin kyseessä on yksityinen elin, FBD, jota ei voida pitää valtion ilmentymänä. Lisäksi – toisin kuin 19.4.2007 annettuun tuomioon Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) johtaneessa asiassa – ajoneuvon omistajalla Philip Meadella oli vakuutus, vaikka vakuutussopimuksen sanamuodossa tosin nimenomaisesti suljettiin pois vastuu niiden matkustajien (kuten Smith) osalta, jotka matkustivat muulla tavoin kuin kiinteillä istuimilla ajoneuvon takaosassa.

27. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen lähtökohtana on, että kyseessä olevaa kansallista lainsäädäntöä ei voida tulkita kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisen kohdan mukaisella tavalla.

28. Court of Appeal päätteli siten – High Courtin näkemyksen vastaisesti – että molemmat kansalliset säännökset ovat itsessään ”kristallinkirkkaita ja täysin vailla minkäänlaista moniselitteisyyttä” ja että molemmissa säännöksissä ”nimenomaisesti suljetaan pois käsiteltävänä olevan kaltaiset tapaukset, joissa matkustaja matkusti konevoimaisen ajoneuvon osassa, jossa ei ole kiinteitä istuimia”.[8] Court of Appealin mukaan kyse on lainsäädäntöpoliittisesta päätöksestä, ja kyseinen tuomioistuin ilmoitti olevansa High Courtin kanssa eri mieltä tästä tulkintaongelmasta ja totesi, että oli ”mahdotonta tulkita näitä säännöksiä tavalla, joka olisi yhteensoveltuva kolmannessa direktiivissä asetettujen vaatimusten kanssa, koska toisin menetteleminen merkitsisi contra legem -tulkinnan ja kummankin säännöksen sanamuotoa vääristävän tulkinnan omaksumista”.[9]

29. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii näin ollen, mitä kansallisen tuomioistuimen pitäisi tehdä tapauksessa, jossa ovat osallisina yksityiset osapuolet ja jossa relevantti kansallinen lainsäädäntö on selvästi direktiivissä asetettujen vaatimusten vastaista sekä jossa on mahdotonta tulkita kyseistä lainsäädäntöä tavalla, joka olisi yhteensoveltuva kyseisten vaatimusten kanssa.

8 Ks. ennakkoratkaisupyyntöpäätös (32 kohta).

9 Ks. ennakkoratkaisupyyntöpäätös (34 kohta).

30. Court of Appeal katsoo tässä yhteydessä, että 19.4.2016 annetusta tuomiosta DI (C-441/14, EU:C:2016:278) ilmenee, että silloin, kun direktiivin mukainen tulkinta ei ole mahdollinen, kansallisen tuomioistuimen on mahdollisuuksien mukaan jätettävä soveltamatta kansallista lainsäädäntöä myös silloin, kun kyse on kahden yksityisen osapuolen välisestä oikeusriidasta.

31. Court of Appeal päättelee tämän perusteella, että vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin a kohta ja vuoden 1962 asetuksen 6 § on jätettävä soveltamatta, koska kyseisten säännösten mukaan vakuutussuoja evätään matkustajilta, jotka eivät matkusta kiinteällä istuimella.

32. Tässä yhteydessä Court of Appeal katsoo, että jos vuoden 1962 asetuksen 6 §:ssä olevaa ilmaisua ”joihin on suunniteltu ja rakennettu istuimet matkustajille” jätetään soveltamatta, seurauksena on, että vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin alakohdassa tarkoitetaan kaikkia ajoneuvoja lukuun ottamatta moottoripyöriä ja mopoja, mistä seuraa sen mukaan lakisääteinen velvollisuus vakuuttaa kaikki ajoneuvot. Viimeksi mainitun säännöksen osalta lainsäädäntö, joka on jätettävä soveltamatta, on sen mukaan kyseisen lain 65 §:n 1 momentin a kohdan i alakohta.

33. Näiden säännösten soveltamatta jättämisellä on sen mukaan taannehtiva vaikutus. Tästä seuraa, että pääasiassa kyseessä olevaa vakuutusta ei pidä sen mukaan enää katsoa vuoden 1961 lain 62 §:n 1 momentin a kohdassa tarkoitetuksi hyväksytyksi vakuutukseksi. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan pääasiassa kyseessä olevan ajoneuvon kuljettaja ja omistaja olisivat teoriassa syyllistyneet tässä tilanteessa rikokseen, ensin mainittu kuljettamalla ajoneuvoa yleisellä tiellä ilman hyväksyttyä vakuutusta ja viimeksi mainittu sallimalla tällaisen kuljettamisen.

34. Court of Appeal katsoo kuitenkin, että jos pääasiassa kyseessä olevaan vakuutussopimukseen sisältyvää matkustajia, jotka eivät matkusta kiinteällä istuimella, koskevaa poissulkevaa lauseketta sinällään jätettäisiin soveltamatta sen perusteella, että se on ristiriidassa unionin oikeuden kanssa, vakuutus saisi automaattisesti vuoden 1961 lain 62 §:n 1 momentin a kohdassa tarkoitetun hyväksytyn vakuutuksen aseman ja ongelma Patrick ja Philip Meaden rikosoikeudellisesta vastuusta poistuisi.

35. Kyseisen tuomioistuimen mukaan tämä vuorostaan herättää kysymyksen siitä, voiko soveltamatta jättämistä koskeva toteamus ulottua näin pitkälle tai pitääkö sen ulottua näin pitkälle, ja merkitsisikö tämä asiallisesti eräänlaista kolmannen direktiivin horisontaalista välitöntä oikeusvaikutusta yksityiseen vakuuttajaosapuoleen FBD:hen nähden.

36. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo näin ollen, että tämä riita-asia nostaa esiin vaikeita ja tähän mennessä ratkaisemattomia kysymyksiä siitä, missä määrin liikennevakuutusdirektiiveillä voidaan katsoa olevan välitön oikeusvaikutus FBD:n kaltaiseen puhtaasti yksityiseen osapuoleen nähden 19.4.2007 annetun tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) valossa tapahtuvan vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin a kohdan ja vuoden 1962 asetuksen 6 §:n säännösten tarpeellisen soveltamatta jättämisen johdosta.

37. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa sitä, että jos sen on jätettävä soveltamatta vakuutussopimukseen sisältyvää poissulkemislauseketta, seurauksena on, että Smith olisi voinut vaatia asianmukaisesti korvausta Patrick ja Philip Meadelta ja FBD vuorostaan olisi ollut velvollinen suorittamaan korvauksen näille vastaajille. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa sitä vastoin, että jos sen ei tarvitse jättää soveltamatta vakuutussopimukseen sisältyvää poissulkemislauseketta, FBD voisi vapaasti hakea valtiolta niiden kolmen miljoonan euron takaisin maksua, jotka se maksoi Smithille sovinnon perusteella, asianmukaisessa oikeudellisessa menettelyssä, johon saattaa sisältyä tuomioon Francovich ym.[10] pohjautuvaan oikeuskäytäntöön perustuva vaatimus.

10 Tuomio 19.11.1991, Francovich ym. (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428).

38. Näin ollen Court of Appeal päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Silloin, kun

i) asian kannalta merkityksellisissä kansallisen lain säännöksissä säädetään pakollisen liikennevakuutuksen osalta niiden henkilöiden poissulkemisesta, joita varten ei ole kiinteitä istuimia konevoimaisessa ajoneuvossa

ii) asian kannalta merkityksellisen vakuutussopimuksen mukaan vakuutusturva koskee vain kiinteillä istuimilla matkustavia matkustajia ja tämä vakuutussopimus oli tosiasiallisesti kansallisen lain mukaan hyväksytty vakuutus onnettomuuden tapahtuma-ajankohtana

iii) asian kannalta merkitykselliset kansalliset säännökset, joissa säädetään tästä poissulkemisesta, on jo todettu Euroopan unionin oikeuden vastaiseksi tämän tuomioistuimen aikaisemmassa tuomiossa (tuomio 19.4.2007, C-356/05, Farrell v. Whitty; EU:C:2007:229), ja näin ollen on edellytetty, että niitä ei sovelleta, ja

iv) kansallisten säännösten sanamuoto on sellainen, että se ei mahdollista Euroopan unionin oikeuden vaatimusten mukaista tulkintaa,

ja yksityisten osapuolten ja yksityisen vakuutusyhtiön välisessä oikeusriidassa, joka koskee vuonna 1999 tapahtunutta liikenneonnettomuutta, jossa matkustaja, joka ei matkustanut kiinteällä istuimella, sai vakavia vammoja, kansallinen tuomioistuin liitti asianosaisten suostumuksin yksityisen vakuutusyhtiön ja valtion vastaajiksi, onko kansallinen tuomioistuin silloin, kun se jättää soveltamatta asian kannalta merkityksellisiä kansallisia säännöksiä, myös velvollinen jättämään soveltamatta liikennevakuutussopimukseen sisältyvää poissulkevaa lauseketta, joka oli tuolloin voimassa, taikka muutoin estämään vakuuttajaa vetoamasta kyseiseen lausekkeeseen, jotta vammautunut uhri olisi sitten voinut vaatia korvausta suoraan vakuutusyhtiöltä tämän vakuutuksen perusteella? Vaihtoehtoisesti merkitsisikö tämä lopputulos pohjimmiltaan eräänlaista direktiivin horisontaalista välitöntä vaikutusta yksityiseen osapuoleen nähden tavalla, joka on kielletty Euroopan unionin oikeudessa?”

III. Arviointi asiasta

39. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii ennakkoratkaisukysymyksellään – joka on mielestäni muotoiltava uudelleen sen mukauttamiseksi pääasian luonteeseen ja kohteeseen – lähinnä saamaan selville, onko sen jätettävä oikeusriidassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä vakuutusyhtiö, jolle korvauksen siltä saaneen vahingonkärsijän oikeudet ovat siirtyneet, ja toisaalta valtio, soveltamatta kansallisen oikeutensa säännöksiä, jotka ovat 19.4.2007 annetun tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) mukaan ristiriidassa kolmannen direktiivin 1 artiklan kanssa ja joiden mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.

40. Toiseksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta selvittämään, seuraako kansallisen oikeuden säännösten soveltamatta jättämisestä, että myös vakuutussopimuksessa olevaa poissulkemislauseketta on jätettävä soveltamatta, minkä johdosta vakuuttaja joutuisi vastaamaan vahingon kärsineelle suoritettavasta korvauksesta.

41. Nyt käsiteltävään ennakkoratkaisupyyntöön liittyvän prosessuaalisen rakenteen selvittämiseksi on täsmennettävä, että – kuten suullisessa käsittelyssä vahvistettiin – nyt käsiteltävä ennakkoratkaisupyyntö on esitetty FBD:n ja Irlannin valtion välistä oikeusriitaa koskevassa menettelyn vaiheessa. Kyseessä on näin ollen luonteeltaan vertikaalinen riita-asia.

42. Tältä osin nyt käsiteltävä asia poikkeaa 19.4.2016 annettuun tuomioon DI (C-441/14, EU:C:2016:278) johtaneesta asiasta, johon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa useaan otteeseen. Totean vielä, että kyseinen tuomio koski mahdollisuutta vedota unionin oikeuden yleisen periaatteen, tässä tapauksessa ikään perustuvan syrjinnän kiellon periaatteen, poissulkemiseen yksityisten välisessä oikeusriidassa, kun taas nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä on direktiivin oikeusvaikutusten määrittäminen. Kun otetaan huomioon direktiivin muodostaman johdetun oikeuden säädöksen erityispiirteet, joita unionin tuomioistuin on korostanut useaan otteeseen, en kuitenkaan katso, että 19.4.2016 annetusta tuomiosta DI (C-441/14, EU:C:2016:278) ilmeneviä tulkintaratkaisuja voitaisiin automaattisesti soveltaa asiaan, jossa nousee esiin direktiivin oikeusvaikutuksiin liittyvä ongelma direktiiviä erikseen tarkasteltaessa.

43. Pääasiassa kyseessä olevassa vertikaalisessa riita-asiassa nousee lähinnä esiin kysymys siitä, voiko direktiivistä suoraan seurata velvollisuus yksityiselle osapuolelle, tässä tapauksessa FBD:lle. Kysymys on esitetty siksi, että kyseessä on puolustautumisperuste, johon Irlannin valtio on vedonnut välttääkseen vastuun Smithille suoritettavasta korvauksesta.

44. Suullisessa käsittelyssä vahvistettiin kuitenkin, että Court of Appealissa vireillä olevassa asiassa, jossa asianosaisina ovat FBD ja Irlannin valtio, ei ole esitetty vaatimusta kyseisen valtion saattamiseksi vastuuseen unionin oikeuden rikkomisesta 19.11.1991 annettuun tuomioon Francovich ym. (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428) perustuvan oikeuskäytännön nojalla. Tätä tukevat ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toimittamat tiedot, joiden mukaan siinä pidetyssä istunnossa FBD:n asianajaja teki selväksi, että siinä tapauksessa, että sen asiakkaan valitus menestyy, se pyrkii asianmukaisessa oikeudellisessa menettelyssä, johon saattaa sisältyä tuomioon Francovich ym.[11] pohjautuvaan oikeuskäytäntöön perustuva vaatimus, perimään Smithille maksamansa rahat takaisin valtiolta.[12]

45. Päättelen näistä seikoista, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämään kysymykseen annettavasta vastauksesta riippuu, nostaako FBD myöhemmin kanteen tämän vakuuttajan Smithille maksamaa summaa vastaavan määrän perimiseksi takaisin valtiolta.

46. Tässä oikeudenkäyntistrategiassa pääasian asianosaiset pyrkivät määrittelemään etukäteen – mistä on osoituksena ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen unionin tuomioistuimelle esittämä ennakkoratkaisukysymys – unionin oikeudesta FBD:lle ja Irlannin valtiolle pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa seuraavat velvollisuudet.

47. On selvää, että jos unionin tuomioistuin katsoisi vastauksessaan, että vaikka Irlannin valtio on pannut virheellisesti täytäntöön kolmannen direktiivin 1 artiklan, juuri FBD:llä on velvollisuus korvata vahinko Smithille, tämä vakuutuksenantaja ei ehkä olisi halukas ajamaan kannetta, jonka tarkoituksena on periä Smithille maksettu määrä Irlannin valtiolta, joko asettamalla kyseinen valtio vastuuseen tuomioon Francovich ym.[13] pohjautuvaan oikeuskäytäntöön perustuvan vahingonkorvauskanteen yhteydessä tai turvautumalla tarvittaessa muihin Irlannin oikeuden perusteella sallittuihin menettelytapoihin.

11 Tuomio 19.11.1991, Francovich ym. (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428).

12 Ks. ennakkoratkaisupyyntöpäätös (9 kohta).

13 Tuomio 19.11.1991, Francovich ym. (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428).

48. Vahingon kärsineen David Smithin oikeudet siirtyivät Court of Appealissa käytävän oikeudenkäynnin yhteydessä FBD:lle.[14] Tämän menettelyvaiheen haasteena on määrittää, kuka – vakuutuksenantaja vai valtio – on unionin oikeuden mukaan velvollinen korvaamaan vahingon uhrille. Vahingonkorvausvelvollisen tahon määrittämiseksi on tarkistettava sen High Courtin esittämän päättelyn oikeellisuus, jonka mukaan vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin a kohtaa ja vuoden 1962 asetuksen 6 §:ää voitiin tulkita kolmannen direktiivin mukaisesti ja että tämän johdosta kyseisessä vakuutussopimuksessa oleva poissulkemislauseke oli julistettava pätemättömäksi.

49. Kuten olen todennut edellä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on kyseenalaistanut tämän lähtökohdan. Tämän vuoksi kyseinen tuomioistuin tarkastelee oikeusriitaa nyt kolmannen direktiivin välittömän oikeusvaikutuksen näkökulmasta.

50. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jokainen kansallinen tuomioistuin, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu, on toimivaltansa rajoissa velvollinen soveltamaan unionin oikeutta kokonaisuudessaan ja suojaamaan siinä yksityisille annettuja oikeuksia ja jättämään soveltamatta kaikkia sellaisia kansallisia oikeussääntöjä, jotka mahdollisesti ovat ristiriidassa unionin oikeuden kanssa.[15]

51. Muistutan, että ensimmäisen 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”. Lisäksi kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisessä kohdassa täsmennetään, että ”[ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot”.

52. Yhteisöjen tuomioistuin totesi 19.4.2007 antamassaan tuomiossa Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), että kolmannen direktiivin 1 artiklaa oli tulkittava siten, että se on esteenä sellaiselle kansalliselle säännölylle, jonka mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.[16]

53. Yhteisöjen tuomioistuin totesi myös, että kolmannen direktiivin 1 artikla täytti kaikki edellytykset, jotta sillä voitiin katsoa olevan välitön oikeusvaikutus, ja sillä annettiin siten oikeuksia, joihin yksityiset voivat suoraan vedota kansallisissa tuomioistuimissa.[17]

54. Se muistutti tässä yhteydessä vakiintuneesta oikeuskäytännöstään, jonka mukaan direktiivin säännöksellä on välitön oikeusvaikutus, jos se on sisältönsä puolesta ehdoton ja riittävän täsmällinen.[18]

55. Yhteisöjen tuomioistuin totesi, että kolmannen direktiivin 1 artikla täyttää nämä vaatimukset, ja huomautti, että tämän artiklan avulla voidaan yksilöidä sekä jäsenvaltion velvollisuus että edunsaajina olevat henkilöt ja että artiklan säännösten sisältö oli ehdoton ja täsmällinen.[19] Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että näin ollen kolmannen direktiivin 1 artiklaan voidaan vedota sellaisen kansallisen oikeussäännön sivuuttamiseksi, jolla suljetaan pakollisen liikennevakuutusturvan ulkopuolelle henkilöt, jotka matkustavat ajoneuvon sellaisessa osassa, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.[20]

14 Ks. ennakkoratkaisupyyntöpäätös (8 ja 25 kohta).

15 Tuomio 9.3.1978, Simmenthal (106/77, EU:C:1978:49, 21 kohta).

16 Tuomio 19.4.2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, 36 kohta).

17 Tuomio 19.4.2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, 44 kohta).

18 Tuomio 19.4.2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, 37 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

19 Tuomio 19.4.2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, 38 kohta).

20 Tuomio 19.4.2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, 38 kohta).

56. Siihen kysymykseen, voitiinko kyseiseen säännökseen vedota toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua takaavaa toimielintä vastaan, esitettiin 19.4.2007 annetussa tuomiossa Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) osittainen vastaus, jota tämän jälkeen täydennettiin 10.10.2017 annetussa tuomiossa Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

57. Unionin tuomioistuin totesi viimeksi mainitussa tuomiossa, että sellaista yksityisoikeudellista elintä vastaan, jonka hoidettavaksi jäsenvaltio on antanut toisen direktiivin 1 artiklan 4 kohdassa jäsenvaltioille säädettyyn velvoitteeseen perustuvan tehtävän kaltaisen yleisen edun mukaisen tehtävän ja jolla on tätä varten erityisen laajoja toimivaltuuksia, kuten toimivalta velvoittaa liikennevakuutustoimintaa kyseisen jäsenvaltion alueella harjoittavat vakuutuksenantajat liittymään siihen ja rahoittamaan sitä, voidaan vedota direktiivin säännöksiin, joilla voi olla välitön oikeusvaikutus.[21]

58. Toisin kuin kahteen edellä mainittuun tuomioon Farrell[22] johtaneissa asioissa, irlantilainen takaava toimielin, toisin sanoen MIBI, ei ole asianosaisena pääasiassa. Vaikuttaa siltä, että tämä johtuu siitä, että poiketen sen ajoneuvon omistajasta, johon Elaine Farrell oli istuutunut, ajoneuvon, jossa Smith matkusti, omistajalla (Philip Meadella) oli liikennevakuutus.

59. Kuten olen todennut edellä, pääasiassa menettelyn se vaihe, jossa nyt käsiteltävä ennakkoratkaisupyyntö esitettiin, koskee FBD:n ja Irlannin valtion välistä oikeusriitaa.

60. Kun kolmannen direktiivin 1 artiklan välitön oikeusvaikutus on tunnustettu, ei ole siis epäilystäkään siitä, etteikö FBD voisi vedota tähän säännökseen Irlannin valtiota vastaan, jotta kolmannen direktiivin vastaiset kansalliset säännökset voidaan jättää soveltamatta. Sen, mikä on mahdollista MIBIn kaltaista valtion ilmentymää vastaan, on oltava mahdollista varsinkin silloin, kun vastassa on valtio julkisena viranomaisena. On tarpeen välttää tilanne, jossa valtio voisi hyötyä siitä, ettei se ole noudattanut unionin oikeutta.[23]

61. Edellä esitetystä seuraa, että FBD voi vedota ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa kolmannen direktiivin 1 artiklaan estääkseen vuoden 1961 lain 65 §:n 1 momentin a kohdan ja vuoden 1962 asetuksen 6 §:n soveltamisen.

62. Irlannin järjestelmässä ei edellytetä, että takaava toimielin maksaa korvausta toissijaisesti, jos ajoneuvon omistajalla on liikennevakuutus ja jos vakuutus ei kata erityistä riskiä,[24] joka sen olisi pitänyt kattaa, jos valtio olisi pannut kolmannen direktiivin 1 artiklan asianmukaisesti täytäntöön; tällaisessa tilanteessa valtion on kannettava tästä aiheutuvat taloudelliset seuraukset.

63. Toisin kuin Irlannin hallitus haluaa tunnustettavan, kolmannen direktiivin 1 artiklan vastaisten kansallisen oikeuden säännösten soveltamatta jättämisestä ei voi seurata, että vakuutuksenantaja joutuu vastaamaan Smithille suoritettavasta korvauksesta. Huomautan, että kyseisessä vakuutussopimuksessa oleva poissulkemislauseke on osoitus kansallisen lainsäätäjän hyväksytyn vakuutussopimuksen laatimiseksi vahvistamien sääntöjen täytäntöönpanosta. Irlannin valtio ei voi vedota pääasiassa kolmannen direktiivin 1 artiklaan estääkseen kyseisen sopimuslausekkeen soveltamisen ja päätellä tämän johdosta, että vakuutuksenantaja vastaa Smithille suoritettavasta korvauksesta.

21 Tuomio 10.10.2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, 42 kohta).

22 19.4.2007 annettu tuomio Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) ja 10.10.2017 annettu tuomio Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

23 Tuomio 10.10.2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

24 Kuten unionin tuomioistuin on katsonut 11.7.2013 antamassaan tuomiossa Csonka ym. (C-409/11, EU:C:2013:512), ”tällaisen kansallisen elimen suorittama korvaus on tarkoitettu viimesijaiseksi vaihtoehdoksi, josta on säädetty yksinomaan niiden tilanteiden varalta, joissa vahingon on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta ei ole täytetty ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta” (30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Viimeksi mainittu tilanne koskee unionin tuomioistuimen mukaan ajoneuvoa, ”jolle ei ole otettu liikennevakuutusta” (31 kohta).

64. Direktiivin virheellisen täytäntöönpanon seurauksia koskevan vastuun siirron hyväksyminen olisi vastoin unionin tuomioistuimen vakiintunutta oikeuskäytäntöä, jonka mukaan direktiivin muodostamasta unionin johdetun oikeuden säädöksestä ei voi, kun otetaan huomioon sen luonne ja ominaisuudet, suoraan seurata velvoitteita yksityiselle osapuolelle.

65. Tässä yhteydessä on muistutettava, että SEUT 288 artiklan kolmannen kohdan mukaan direktiivin sitovuus, jonka perusteella siihen on mahdollista vedota, koskee vain ”jokaista jäsenvaltiota, jolle se on osoitettu”. [25] Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan siitä seuraa, että direktiivillä ei sellaisenaan voida luoda velvoitteita yksityiselle eikä direktiivin säännökseen näin ollen sellaisenaan voida vedota tällaista henkilöä vastaan kansallisessa tuomioistuimessa. [26] Unionin tuomioistuimen mukaan se, että mahdollisuus vedota kansallisen oikeusjärjestyksen osaksi saattamatta oleviin direktiiveihin ulotettaisiin yksityisten välisiin suhteisiin, merkitsisi nimittäin sitä, että Euroopan unionilla olisi toimivalta asettaa välittömin oikeusvaikutuksin velvoitteita yksityisille, vaikka sillä itse asiassa on tämä toimivalta ainoastaan silloin, kun sillä on toimivalta antaa asetuksia. [27] Tästä oikeuskäytännöstä seuraa, että vaikka yksityinen kuuluisi direktiivin henkilölliseen soveltamisalaan, direktiivin säännöksiin ei sellaisenaan voida vedota sitä vastaan kansallisissa tuomioistuimissa. [28] Tämän vuoksi ei voida tunnustaa direktiivin säännösten ”alenevaa” vertikaalista välitöntä oikeusvaikutusta, koska valtio ei voi hyödyntää yksityisten osalta omaa toimimatta jättämistään. [29]

66. Lisäksi on todettava, että toisin kuin Irlannin hallitus on väittänyt nyt vireillä olevassa ennakkoratkaisumenettelyssä, FBD:n velvollisuus vastata Smithille maksettavasta korvauksesta ei voi perustua 30.4.1996 annettuun tuomioon CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172) ja 26.9.2000 annettuun tuomioon Unilever (C-443/98, EU:C:2000:496), jotka kumpikin koskivat teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 28.3.1983 annetun neuvoston direktiivin 83/189/ETY [30] tulkintaa, perustuvan oikeuskäytännön analogiseen soveltamiseen. Kuten viimeksi mainitun tuomion 51 kohdassa todettiin, tämän oikeuskäytännön erityisyys johtuu siitä, että direktiivissä 83/189 ei määritellä lainkaan sen oikeussäännön aineellista sisältöä, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin joutuu ratkaisemaan käsiteltävänään olevan riita-asian, joten direktiivillä ei luoda yksityisille oikeuksia eikä velvollisuuksia.

67. Lisäksi 28.3.1996 annettua tuomiota Ruiz Bernáldez (C-129/94, EU:C:1996:143) ei voida mielestäni tulkita niin, että sen vaikutuksena olisi mahdollistaa se, että valtio voi vedota kolmannen direktiivin 1 artiklaan FBD:tä vastaan, jotta tämä vastaisi korvauksesta, sillä kyseisessä tuomiossa ei tarkasteltu ongelmia, jotka liittyvät valtion mahdollisuuteen vedota direktiiviin yksityistä vastaan.

68. Lopuksi korostan, että FBD:n asettaminen vastuuseen Smithille suoritettavasta korvauksesta pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa johtaisi epäoikeudenmukaiseen ja oikeusvarmuuden periaatteen vastaiseen lopputulokseen. Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on aivan oikein huomauttanut, on selvää, että FBD:n kaltainen yksityinen osapuoli on aivan ilmeisesti toiminut riidanalaisten kansallisten säännösten perusteella, joissa säädetään turvan epäämisestä, hyväksytyn vakuutuksen myöntämiseksi. FBD:llä ei ollut sopimusvapautta, eikä kyseisen vakuutuksen myöntäminen ollut vakuutuksenantajan itsenäisen toiminnan tulos vaan määräytyi kansallisen lainsäädännön perusteella.

25 Ks. tuomio 12.12.2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, 22 kohta).

26 Ks. mm. tuomio 10.10.2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut 8.10.1987 antamassaan tuomiossa Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431), ”kansallinen viranomainen ei voi yksityistä oikeussubjektia vastaan vedota sellaisen direktiivin säännökseen, jota ei vielä ole saatettu osaksi kansallista oikeusjärjestystä” (10 kohta). Ks. myös tuomio 27.2.2014, OSA (C-351/12, EU:C:2014:110, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 Ks. mm. tuomio 10.10.2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28 Ks. tuomio 12.12.2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, 25 kohta).

29 Ks. tältä osin Simon, D., *Le Système juridique communautaire*, 3. painos, Presses universitaires de France, Pariisi, 2001, 317 kohta, erityisesti s. 396 ja 397.

30 EYVL 1983, L 109, s. 8.

69. Lisäksi – kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on aivan oikein huomauttanut – ”on – – melko epäilyksetöntä, että FBD:n laatiman vakuutussopimuksen kustannus käsiteltävässä asiassa heijasti sitä, minkä FBD oikeutetusti käsitti olevan sen vakuutusriskien rajat, eivätkä nuo riskit ulottuneet matkustajiin, jotka matkustavat pakettiautoissa, joissa ei ole kiinteitä istuimia.” [31] Kolmannen direktiivin 1 artiklan alenevan vertikaalisen välittömän oikeusvaikutuksen hyväksymisestä olisi seurauksena, että vakuutuksenantaja asetetaan vastuuseen palvelusta, josta ei ollut määrätty sopimuksessa.

70. Tässä tilanteessa direktiivin vastaisten kansallisen oikeuden säännösten poissulkemisesta – tällainen vaikutus on kolmannen direktiivin 1 artiklalla FBD:n ja Irlannin valtion välisessä riita-asiassa – ei mielestäni voi seurata, että vakuutuksenantajaan kohdistuu suoraan ja taannehtivasti kyseisessä artiklassa säädetty velvoite korvata ”ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot”.

71. Vaikka katsottaisiin, ettei kolmannen direktiivin 1 artiklasta seuraa vakuutuksenantajaan kohdistuvaa velvoitetta vaan että velvoitteen perustana ovat kansallisen oikeuden säännökset, joista on poistettu kyseisen artiklan vastaiset osat, tämä ei muuta siihen sääntöön perustuvaa kantaani, jonka mukaan valtio ei saa millään tavoin hyötyä direktiivin virheellisestä täytäntöönpanosta pyrkimällä saattamaan vakuutuksenantajat vastuuseen riskeistä, jotka valtio on nimenomaisesti rajannut korvausvastuun ulkopuolelle.

72. Muistutan tässä yhteydessä, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdasta ja kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisestä kohdasta ilmenee, että kunkin jäsenvaltion oli toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun osalta ajoneuvon matkustajille, kuten Smithille, aiheutuneiden henkilövahinkojen varalta on otettu vakuutus. Jos jäsenvaltio ei ole toteuttanut tällaisia toimenpiteitä ja jos se on, kuten nyt käsiteltävässä asiassa, toteuttanut toimenpiteitä, joiden vaikutuksesta tähän ryhmään kuuluvien vahinkojen korvaaminen jätetään vakuutussopimusten ulkopuolelle, sen on mielestäni kannettava tästä aiheutuvat taloudelliset seuraukset.

73. Yhteenvetona voidaan todeta, ettei vakuutuksenantaja ole rikkonut kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäiseen kohtaan sisältyvää sääntöä eikä kansallisen oikeutensa niitä säännöksiä, joilla kyseinen artikla on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Nimenomaan valtio on tällöin rikkonut kyseistä artiklaa, koska se on pannut sen täytäntöön virheellisesti. Valtio ei saa hyötyä tästä virheellisestä täytäntöönpanosta.

74. Direktiivien välittömän oikeusvaikutuksen määrittävän oikeuskäytännön valossa FBD:n kaltaisen yksityisen oikeussubjektin, jolle vahingon kärsineen oikeudet ovat siirtyneet, on oikeusriidassa, jossa sen vastapuolena on valtio, voitava vaatia valtiota täyttämään velvoitteensa. Muistutan tässä yhteydessä, että välitöntä oikeusvaikutusta koskevan teorian taustalla on argumentti, joka koskee ”niiden yksityisten, joita asia koskee, valppautta oikeuksiensa suojelemiseksi”. [32]

75. Lopuksi todettakoon, että pääasiassa kyseessä oleva tilanne voidaan tiivistää seuraavasti: hyväksymällä High Courtin 5.2.2009 antaman tuomion seurauksena sovintoratkaisun Smithin kanssa vahingonkorvauksen maksamiseksi hänelle FBD tosiasiallisesti täytti Irlannin valtiolle kuuluvan velvoitteen. Tällaista velvoitetta ei voida oikeudellisesti siirtää FBD:lle, koska se merkitsisi välittömän oikeusvaikutuksen antamista kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäiselle alakohdalle kyseistä vakuutuksenantajaa vastaan vierittämällä sille riski, jota ei ole otettu huomioon määritettäessä vakuutusmaksua.

31 Ks. ennakkoratkaisupyyntöpäätös (33 kohta).

32 Tuomio 5.2.1963, van Gend & Loos (26/62, EU:C:1963:1, s. 25). Viittaan myös julkisasiamies Wahlin esittämään ratkaisuehdotukseen Portgás (C-425/12, EU:C:2013:623), jossa Wahl muistutti, viitaten 26.2.1986 annettuun tuomioon Marshall (152/84, EU:C:1986:84, 47 kohta), että ”direktiivien välittömän oikeusvaikutuksen tunnustaminen perustuu loppujen lopuksi kahteen toisiaan täydentävään päämäärään: tarpeeseen varmistaa tehokkaasti ne oikeudet, joita yksityisillä voi olla kyseisten direktiivien perusteella, ja pyrkimykseen rangaista sellaisia kansallisia viranomaisia, jotka eivät ole noudattaneet sitovaa vaikutusta eivätkä varmistaneet direktiivien tehokasta soveltamista” (30 kohta).

76. Pääasiassa kyseessä oleva tilanne on siten rinnastettavissa siihen, että Irlannin valtio saa perusteettoman edun, ja se olisi siten oikaistava sen varmistamiseksi, että se on ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan ja kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisen kohdan mukainen.

77. Edellä esitetyistä näkökohdista seuraa, että oikeusriidassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä vakuutusyhtiö, jolle korvauksen siltä saaneen vahingonkärsijän oikeudet ovat siirtyneet, ja toisaalta valtio, kansallisen tuomioistuimen on jätettävä soveltamatta niitä kansallisen oikeutensa säännöksiä, jotka ovat 19.4.2007 annetun tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) mukaan ristiriidassa kolmannen direktiivin 1 artiklan kanssa ja joiden mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.

78. Kolmannen direktiivin 1 artiklan vastaisten kansallisen oikeuden säännösten soveltamatta jättämisestä ei voi seurata, että niitä noudattanut vakuutuksenantaja joutuu vastaamaan vahingon kärsineelle sellaisesta vahingosta maksettavasta korvauksesta, jonka varalta ei ole hyväksyttyä vakuutusta.

IV. Ratkaisuehdotus

79. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Court of Appealin esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

1) Oikeusriidassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä vakuutusyhtiö, jolle korvauksen siltä saaneen vahingonkärsijän oikeudet ovat siirtyneet, ja toisaalta valtio, kansallisen tuomioistuimen on jätettävä soveltamatta niitä kansallisen oikeutensa säännöksiä, jotka ovat 19.4.2007 annetun tuomion Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229) mukaan ristiriidassa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY 1 artiklan kanssa ja joiden mukaan pakollinen liikennevakuutus ei kata henkilövahinkoja, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon sellaisessa osassa matkustaville henkilöille, johon ei ole suunniteltu eikä rakennettu istuimia matkustajia varten.

2) Kolmannen direktiivin 90/232 1 artiklan vastaisten kansallisen oikeuden säännösten soveltamatta jättämisestä ei voi seurata, että niitä noudattanut vakuutuksenantaja joutuu vastaamaan vahingon kärsineelle sellaisesta vahingosta maksettavasta korvauksesta, jonka varalta ei ole hyväksyttyä vakuutusta.