

Asia C-375/20**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä****Jättämispäivä:**

10.8.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Tribunal da Relação de Coimbra (Portugali)

Ennakkoratkaisupyynnön tekemispäivä:

11.5.2020

Kantaja/Valittaja:

Liberty Seguros SA

Vastaaja/Vastapuoli:

DR

Pääasian kohde

Tribunal da Relação de Coimbran (Coimbran ylioikeus, Portugali) riita-asioiden jaosto nro 3 tiedustelee unionin tuomioistuimelta, onko kansallisen lainsäädännön mukainen mahdollisuus vedota neuvotellun sisällön lainvastaisuudesta johtuvaan vakuutus sopimuksen pätemättömyyteen kolmansia vahingonkärtsijöitä ja liikennevakuutusrahastoa (Fundo de Garantia Automóvel) vastaan yhteensopiva unionin oikeuden (direktiivin 2009/103/EY) kanssa.

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeudellinen perusta

SEUT 267 artiklan toinen kohta

Ennakkoratkaisukysymykset

Onko unionin oikeus, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/103/EY, esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan liikennevakuutus sopimuksen pätemättömyyteen voidaan vedota kolmansia

vahingonkärsijöitä ja liikennevakuutusrahastoa (Fundo de Garantia Automóvel) vastaan, kun tämä pätemättömyys johtuu siitä, että vakuutuksenottaja käyttää sopimuksella vakuutettua ajoneuvoa henkilöiden ja tavaroiden vastikkeelliseen kuljettamiseen salaa ja lainvastaisesti ja hän on salannut tämän käyttötarkoituksen vakuutuksenantajalta? Onko näin myös siinä tapauksessa, että matkustajat ovat tienneet kuljettamisen tapahtuvan salaa ja lainvastaisesti?

Unionin oikeuden säännökset, joihin viitataan

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16.9.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/103/EY; erityisesti sen 13 artiklan 1 kohta.

Tuomio 22.7.2017, *Fidelidade-Companhia de Seguros SA v. Caisse Suisse de Compensation ym.*, C-287/16, ECLI:EU:C:2017:575; tuomio 4.7.2006, *Adeneler ym.*, C-212/04, ECLI:EU:C:2006:443; tuomio 16.12.1993, *Miret*, C-334/92, ECLI:EU:C:1993:945, ja tuomio 13.11.1990, *Marleasing SA*, ECLI:EU:C:1990:395.

Kansalliset oikeussäännöt, joihin viitataan

Asetus nro 291/2007, annettu 21.8.2007, jolla hyväksytään pakollista liikennevakuutusta koskeva järjestelmä ja saatetaan 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/14/EY osittain kansallisen lainsäädännön osaksi (Decreto-Lei que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio, que altera as Diretivas n.os 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Diretiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis; Diário da República nro 160/2007, Série I, 21.8.2007; jäljempänä myös SORCA); 22 §, 47 §:n 1 momentti, 49 §:n 1 momentin a ja b kohta sekä 54 §:n 3 momentti.

Asetus nro 72/2008, annettu 16.4.2008, jolla vahvistetaan vakuutus sopimuksia koskeva säännöstö (Decreto-Lei que estabelece o regime jurídico do contrato de seguro; Diário da República nro 75/2008, Série I, 16.4.2008; jäljempänä RJCS); erityisesti 14 §:n 1 momentti, 24 §:n 1 momentti, 25 §:n 3 momentti ja 43 §.

Siviililain (Código Civil) 253 §, 254 §:n 1 momentti, 280 § ja 294 §.

Yhteenveto tosiseikoista ja menettelystä pääasiassa

- 1 Liberty Seguros, S.A. on nostanut vahvistuskanteen, jossa vastaajana on DR ja jossa se vaatii ”vahvistamaan vastaajan kanssa tehdyn vakuutus sopimuksen purkautumisen sopimuksen sisällön pätemättömyyden vuoksi vakuutus sopimuksen tekemispäivään ulottuvin taannehtivin vaikutuksin, sanotun kuitenkin rajoittamatta kantajan oikeutta pitää itsellään vastaajan maksamat vakuutusmaksut asetuksen nro 72/2008 25 §:n 5 momentissa säädetyn mukaisesti”.
- 2 Se väittää lyhyesti esitettynä tehneensä vastaajan kanssa 27.8.2015 liikennevakuutus sopimuksen, joka koskee (pääasian asiakirja-aineistossa tarkemmin yksilöityä) ajoneuvoa, jonka rekisterinumero on 56-FB-46 (jäljempänä FB); vakuutushakemuksessa vastaaja on merkitty kyseisen ajoneuvon omistajaksi, ja ajoneuvon on ilmoitettu tulevan yksityiskäyttöön ja vastaajan olevan ajoneuvon tavanomainen kuljettaja.
- 3 Se väittää myös vastaajan hakeneen 9.9.2015 vakuutus sopimuksen muuttamista siten, että sopimuksen kohteeksi on tullut FB:n sijaan toinen samanmerkkinen ja -mallinen ajoneuvo, jonka rekisterinumero on 80-PX-30 (jäljempänä PX) ja jonka omistajaksi ja tavanomaiseksi kuljettajaksi hän on niin ikään ilmoittanut itsensä; ajoneuvon on ilmoitettu tulevan yksityiskäyttöön, istumapaikkoja olevan kuusi, vastaajan olevan vakuutuksenottaja ja ajoneuvon tavanomainen kuljettaja, mutta minkäänlaisen perävaunun olemassaolosta ei ole ilmoitettu. Kantaja on luottanut vastaajan ilmoittamiin tietoihin ja hyväksynyt sopimukseen tehtävät muutokset siten, että kaikilta muilta osin 27.8.2015 tehdyssä alkuperäisessä sopimuksessa sovittu on pysynyt voimassa.
- 4 Kantaja väittää lisäksi saaneensa tietää vasta Ranskassa 24.3.2016 tapahtuneen onnettomuuden (jossa kuoli 12 ajoneuvon sisällä matkustanutta henkilöä) jälkeen, että hakiessaan vakuutetun ajoneuvon vaihtamista toiseen vastaaja ei ole ollut eikä olisi vastaisuudessaakaan ajoneuvon omistaja eikä sen tavanomainen kuljettaja eikä ajoneuvoa ole käytetty siinä tarkoituksessa, joka hakemuksessa on ilmoitettu, vaan sitä on käytetty ulkomailla asuvien portugalilaisten vastikkeelliseen ja luvattomaan kuljettamiseen Portugalin ja Sveitsin välillä ja sillä on vedetty perävaunua, jonka bruttopaino on ollut 1 300 kiloa, siinä on ollut (kuljettajan lisäksi) 12 istumapaikkaa ja lisäksi sen tavanomainen kuljettaja on ollut 19-vuotias FN, jolla ei ole ammattikuljettajan ajokorttia vaan B-luokan ajokortti, jolla saa kuljettaa ajoneuvoa, jossa on enintään yhdeksän matkustajaa, sekä vetää perävaunua, jonka bruttopaino on enintään 750 kiloa.
- 5 Kantaja väittää vielä vastaajan jättäneen tarkoituksella kertomatta nämä tosiseikat eli ajoneuvon käyttämisen harjoittamaansa toimintaan ja harhauttaneen sitä sopimukseen sisältyvän riskin laajuudesta; jos kantaja olisi ollut tietoinen näistä tosiseikoista, se olisi kieltäytynyt tekemästä sopimusta.

- 6 Vastaaja on laiminlyönyt menettelyllään tarkoituksellisesti ja tahallisesti asetuksen nro 72/2008 24 §:n 1 momentissa säädetyn mukaista velvollisuuttaan ilmoittaa siirrettävästä riskistä jo alussa. Tästä syystä kantajalla on saman asetuksen 25 §:n 3 momentin sekä siviililain 253 §:n ja 254 §:n 1 momentin perusteella oikeus purkaa sopimus, minkä vahvistamista se pyytää tuomioistuimelta.
- 7 Kanne on annettu vastaajalle tiedoksi sääntöjenmukaisesti, mutta vastaaja ei ole esittänyt vastinettaan.
- 8 Liikennevakuutusrahasto (Fundo de Garantia Automóvel, jäljempänä FGA) on esittänyt vastaajan antamalle vastineelle varatussa määräajassa vapaaehtoista pääväliintuloa koskevan hakemuksen, jossa se perustelee väliintulointressinsä (sillä on sama intressi kuin vastaajalla, mikä johtuu siitä, että jos kantajan vaatimus hyväksytään, se joutuu vastaamaan korvausten maksamisesta), riitauttaa kantajan esittämät tosiseikat, vaatii kanteen hylkäämistä ja nostaa vielä vastakanteen sekä esittää sivullisten väliintuloa siten, että väliintulijoina olisivat VS (vakuutetun ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja), FN (vakuutetun ajoneuvon kuljettaja) ja JT (kantajan vakuutuksenvälittäjä).
- 9 Tätä varten rahasto väittää, että vakuutussopimus on tehty vastajana olevan DR:n asuinpaikan alueella toimivan vakuutuksenvälittäjän kautta, ja on yleisesti tiedossa oleva tosiseikka, että DR harjoittaa ammattimaista vastikkeellista henkilökuljetustoimintaa Sveitsin ja Portugalin välillä, mikä on ollut kantajan vakuutuksenvälittäjän tiedossa, sillä vakuutuksenvälittäjä on tarkastanut ajoneuvon sopimuksen tekemisen/muuttamisen aikaan ja saanut tuolloin tietää, että ajoneuvossa on kolme penkkiriviä sekä vetokoukku perävaunujen vetämistä varten. Se väittää myös, että kantajalla itsellään olisi lukuisia keinoja varmistaa vakuutuksenottajan antamien tietojen paikkansapitävyys ja että kantajalla on velvollisuus tarkistaa vakuutuksenottajan antamat vastaukset ja valvoa niiden todenperäisyyttä, minkä vuoksi vetoaminen sopimuksen purkautumiseen on väärinkäyttöä *venire contra factum proprium* -periaatteen mukaisesti. Toisaalta se väittää, että kyseisen virheen takia sopimuksen purkautumiseen ei voida missään tapauksessa vedota asetuksen nro 291/2007 22 §:ssä säädetyn nojalla vahingonkärsijöitä vastaan, minkä vuoksi se nostaa vastakanteen, jossa se vaatii määräämään kantajan ”myöntämään, ettei vastajana olevan DR:n kanssa tehdyn vakuutussopimuksen mahdolliseen purkautumiseen tai pätemättömyyteen voida vedota vahingonkärsijöitä eikä FGA:ta vastaan”.
- 10 Pääasian varsinaisten asianosaisten kuulemisen jälkeen ensimmäisen asteen tuomioistuin on hyväksynyt FGA:n vapaaehtoiseksi pääväliintulijaksi ja ottanut vastakanteen käsiteltäväksi.
- 11 Kantaja on esittänyt tällä välin uuden kirjelmän, jossa se pitäytyy kaikissa alkuperäisessä kannekirjelmässä esittämässään väitteissä mutta väittää lisäksi, että vakuutussopimus, joka on tehty sellaisen henkilön kanssa, jonka intressi (henkilöiden laittoman ja salaisen kuljettamisen harjoittaminen) ei nauti lain

suojaa asetuksen nro 72/2008 43 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla, on pätemätön, minkä perusteella se vaatii siviiliprosessilain (Código de Processo Civil) 265 §:n 2 ja 3 momentin mukaisesti muuttamaan kannetta siten, että se sisältää seuraavat vaatimukset:

”a) ensisijaisesti vakuutus sopimus on todettava pätemättömäksi kaikkine oikeudellisine vaikutuksineen;

b) toissijaisesti siltä varalta, ettei kyseistä sopimusta todeta pätemättömäksi, on kyseisen sopimuksen purkautuminen vahvistettava siten kuin asiakirja-aineistoon asianmukaisesti liitetystä alkuperäisessä kanteessa vaaditaan siinä esitettyjen perusteiden nojalla.”

- 12 Ensimmäisen asteen tuomioistuin pitää lyhyesti esitettynä seuraavia tosiseikkoja toteen näytettyinä:
- 13 Vastaaja on hakenut kantajalta 27.8.2015 ajoneuvon liikennevakuutusta koskevan vakuutus sopimuksen tekemistä.
- 14 Hakemuksellaan vastaaja, joka on ilmoittanut olevansa FB:n omistaja ja FB:n tulevan yksityiskäyttöön, on pyrkinyt saamaan ajoneuvon väitettyä omistajana ja tavanomaisena kuljettajana vakuutuksen, joka kattaisi paitsi pakollisen liikennevakuutuksen ajoneuvolle liikenteessä tapahtuvan vahingon varalta, myös rikkoutuneiden lasien vaihdon rajatuissa tapauksissa alihankkijalla, kuljettajan kuoleman tai työkyvyttömyyden, kuljettajan hoitokulut, kuljettajan sairaalahoitoa vaativan tilapäisen työkyvyttömyyden ja lisävastuspalvelun.
- 15 Kantaja, joka on luottanut vastaajan ilmoittamien tietojen todenperäisyyteen ja olettanut hänen puhuvan totta ja toimineen vilpittömällä mielellä, on hyväksynyt haetut vakuutussisällöt ja antanut niitä vastaavan vakuutus kirjan.
- 16 Vastaaja on esittänyt 9.9.2015 pari päivää aiemmin voimaan tulleen vakuutus sopimuksen osalta kantajalle uuden hakemuksen, jolla hän on pyrkinyt vaihtamaan voimassa olevan vakuutuksen laajuutta ja korvausmääriä muuttamatta siihen asti vakuutettuna olleen ajoneuvon tilalle toisen samanmerkkisen ja -mallisen ajoneuvon, jonka rekisterinumerossa ovat kirjaimet PX.
- 17 Vastaaja on ilmoittanut allekirjoittamassaan muutoshakemuksessa tekevänsä vakuutus sopimuksen myös tämän ajoneuvon osalta ajoneuvon omistajana ja tavanomaisena kuljettajana, ajoneuvon olevan tarkoitettu yksityiskäyttöön ja sisältävän 6 (kuusi) luvallista istumapaikkaa matkustajille ja kuljettajalle; hän ei ole ilmoittanut pyrkivänsä vakuuttamaan minkäänlaista perävaunua.
- 18 Kantaja on luottanut jälleen vastaajan ilmoittamiin tietoihin, jotka ilmenevät vastaajan 9.9.2015 allekirjoittamasta muutoshakemuksesta, ja se on olettanut vastaajan puhuvan totta ja toimivan vilpittömällä mielellä, joten se on hyväksynyt vakuutetun ajoneuvon vaihtamisen hakemuksesta ilmenevän riskin mukaisesti

kyseisestä päivämäärästä alkaen ja tehnyt tätä vastaavan lisäyksen vakuutussopimukseen.

- 19 Kantaja on saanut tietää 25.3.2016 jälkeen, ettei vastaaja ole käyttänyt vakuutetun ajoneuvon vaihtamista hakiessaan eikä sen jälkeen kyseistä ajoneuvoa vakuutushakemuksessa ilmoittamassaan tarkoituksessa vaan ennen kaikkea tavaroiden ja ulkomailla asuvien portugalilaisten vastikkeelliseen kansainväliseen kuljettamiseen Sveitsin ja Portugalin välillä ja että ajoneuvolla on vedetty perävaunua.
- 20 Vakuutettua ajoneuvoa on käytetty siten, että siinä on ollut istumapaikka yhdeksälle henkilölle (kolme penkkiriviä, joissa jokaisessa kolme istumapaikkaa), paitsi 24.3.2016, jolloin sillä on kuljetettu 12 henkilöä (neljä penkkiriviä, joissa jokaisessa on ollut kolme istumapaikkaa ja joista viimeisen rivin penkit ovat olleet irrotettavissa).
- 21 Vastaaja on harjoittanut ja markkinoinut kyseistä toimintaa ainakin huhtikuusta 2015 lähtien ilman viranomaisen antamaa lupaa.
- 22 Vastaaja on jättänyt tarkoituksellisesti kertomatta tästä toiminnasta kantajalle vakuutusta hakiessaan.
- 23 PX:n tavanomaisena kuljettajana ovat toimineet vastaaja ja väliintulija FN.
- 24 Väliintulija FN on ollut 23.3.2016 19-vuotias, eikä hänellä ole ammattikuljettajan ajokorttia vaan B-luokan ajokortti, jolla saa lain mukaan kuljettaa ajoneuvoa, jossa on enintään yhdeksän matkustajaa ja jonka perässä on perävaunu, jonka bruttopaino on enintään 750 kiloa.
- 25 FN, joka on toiminut PX:n sekä vastaajan toisen ajoneuvon kuljettajana, on tehnyt elokuusta 2015 lähtien 24.3.2016 asti ainakin 20 (edestakaista) matkaa Sveitsin ja Portugalin välillä ja käyttänyt näillä matkoilla suurimmaksi osaksi PX:ää.
- 26 Vakuutetulla ajoneuvolla on vedetty ainakin osalla näistä matkoista perävaunua, jonka bruttopaino on 1 300 kiloa.
- 27 PX:ssä on ollut 9 kiinteää istumapaikkaa sekä 24.3.2016 lisäksi kolme irrotettavaa istumapaikkaa neljännellä penkkirivillä; nämä istuimet on asennettu paikoilleen onnettomuuteen johtaneen matkan alkamispäivänä eikä niillä ole ollut turvavöitä.
- 28 Vastaaja on ollut hyvin tietoinen siitä, ettei hän voinut kertoa julkisesti – ja vielä vähemmän kantajalle – siitä todellisesta toiminnasta, johon kyseistä ajoneuvoa (ja perävaunua) tosiasiaassa on käytetty ja josta hän on saanut huomattavat tulot perimällä maksun palveluaan käyttäviltä henkilöiltä, koska toimivaltaiset viranomaiset eivät olleet antaneet tähän toimintaan lupaa.
- 29 Vastaaja on perinyt jokaiselta kuljettamaltaan matkustajalta vähintään 100,00 euroa jokaisesta yhdensuuntaisesta matkasta Portugalin ja Sveitsin välillä.

- 30 Kyseinen hinta on käsittänyt matkustajan ja hänen matkatavaroidensa kuljetuksen ”ovelta ovelle”.
- 31 Ajomatkasta on huolehtinut yksi ainoa kuljettaja, jolla ei yleensä ole ollut asianmukaista pätevyyttä kuljettajana toimimiseen, kun huomioon otetaan kuljetettavien matkustajien määrä sekä ajoneuvon ja perävaunujen ominaisuudet.
- 32 Vastaaja on ollut hyvin tietoinen siitä, että jos hän olisi ilmoittanut kantajalle vakuutusta hakiessaan harjoittamastaan toiminnasta, johon hän on aikonut vakuutettavaksi hakemaansa ajoneuvoa käyttää, kantaja ei olisi suostunut tekemään hänen kanssaan kyseistä vakuutus sopimusta eikä etenään vaihtamaan vakuutettua ajoneuvoa myöhemmin.
- 33 Kantaja on saanut tietää näistä seikoista (jotka liittyvät vastaajan harjoittamaan toimintaan ja vakuutetun ajoneuvon käyttötarkoitukseen) sen jälkeen, kun tapahtui vakava liikenneonnettomuus, jossa PX oli osallisena, ja kun se on teettänyt tähän liittyvän tarkastuksen.
- 34 Onnettomuus on tapahtunut 24.3.2016 kello 23:40 valtatiellä RN79 Ranskassa, Lyonin lähistöllä, Montbeugnyn kunnan alueella Moulinsissa.
- 35 Onnettomuushetkellä kuljettajana on ollut väliintulija FN, ja vakuutettu ajoneuvo on ollut matkalla Mâconista Moulinsiin, kun se on törmännyt suoraan vastaan tulevaan raskaaseen ajoneuvoon.
- 36 Törmäys on tapahtunut raskaan ajoneuvon kulkusuunnasta (Moulinsista Mâconiin) katsottuna oikeanpuoleisella ajokaistalla, jolle vastakkaiseen suuntaan ajanut PX on ajautunut ohitettuaan peräjälkeen useampia ajoneuvoja ajaen ylinopeutta sallittuun enimmäisnopeuteen (80 km/h) nähden.
- 37 Törmäyksen seurauksena on kuollut kaksitoista ulkomailla asuvaa Portugalin kansalaista, jotka ovat olleet matkalla Sveitsistä synnyinmaahansa viettämään pääsiäistä perheidensä kanssa.
- 38 Kukin matkustaja on maksanut tai lupautunut maksamaan vastaajana olevalle DR:lle vähintään 100 euroa kyseisestä matkasta.
- 39 Ilman tätä traagista ja lopullista matkan keskeytystä matka olisi ollut määrä tehdä Sveitsistä Portugaliin taukoja pitämättä siten, että määränpäähän olisi päästy mahdollisuuksien mukaan kello 11:n ja 12:n välillä 25.3.2016.
- 40 Matkan varrelle ei suunniteltu pysähdyksiä levähdystauoiksi kuljettajalle, joka on vastannut ainoana ajamisesta koko matkan ajan, eikä matkustajille, jotka ovat joutuneet matkustamaan erittäin ahtaasti useiden matkatavaroiden keskellä noin 4,5 neliömetrin ja 8,5 kuutiometrin suuruudessa tilassa ja joista neljä (viimeisellä penkkirivillä istuvat kolme matkustajaa sekä yksi sylissä istuva lapsi) on matkustanut ilman turvavöitä (joita ajoneuvossa ei ole ollut).

- 41 Lyhintä reittiä pitkin kyseisen matkan pituus Sveitsissä sijaitsevasta Romontin kaupungista Portugalissa sijaitsevaan Guardan kaupunkiin on 1 643 kilometriä, ja matkan kestoksi on arvioitu 16 tuntia.
- 42 PX:ssä ei ole ajopiirturia eikä kuljettajien ajoajan (jatkovaa tai jaksottaista) seurantajärjestelmää.
- 43 PX:n perässä on ollut valitettavan onnettomuuden hetkellä perävaunu, jonka bruttopaino (tyhjänä) on 1 300 kiloa, mutta siihen on lastattu matkustajien loput matkalaukut ja tavarat.
- 44 Ajoneuvon kyydissä olleiden henkilöiden ja heidän tavaroidensa paino on heikentänyt erittäin merkittävästi ajovakautta ja vaikeuttanut valtavasti ajoneuvon käsittelyä, esimerkiksi muun liikenteen ohittamista ja ajamista yli 90 kilometrin tuntivauhtia.
- 45 Raskaaseen ajoneuvoon tapahtuneen törmäyksen voimasta ilman turvavyötä matkustaneet matkustajat ovat sinkoutuneet edessä istuneiden matkustajien päälle, mikä on lisännyt näiden kuolemanriskiä ja johtanut väistämättä kuolemaan.
- 46 Käsiteltävässä asiassa kyseessä oleva vakuutus ei ole kattanut perävaunua.
- 47 Vastaaja on ilmoittanut väliintulija JT:lle ottavansa vakuutuksen – tässä tapauksessa tekevänsä vakuutuskirjaan muutoksen – PX:n omistajana ja olevansa kyseisen ajoneuvon tavanomainen kuljettaja.
- 48 Vastaaja on ilmoittanut, että lomakkeeseen merkityt tiedot ovat olleet ehdottomasti totuudenmukaisia eikä hän ole jättänyt kertomatta mitään tietoa, joka voisi vaikuttaa kantajan vakuutushakemuksesta tekemään päätökseen.
- 49 Lisäksi hän on ilmoittanut olevansa tietoinen velvollisuudestaan kertoa täsmällisesti kaikista niistä olosuhteista, joilla hän on tiennyt tai hänen olisi pitänyt kohtuudella tietää olevan merkitystä arvioitaessa vakuutuksenantajalle aiheutuvaa riskiä, ja hän on ilmoittanut myös olevansa tietoinen velvollisuudestaan ilmoittaa sopimuksen voimassaolon aikana kaikista olosuhteista tai sopimuksen kattamassa riskissä tapahtuvista muutoksista.
- 50 Oikeudenkäynnin päätteeksi on annettu tuomio, jossa kanne on hyväksytty osittain, FGA:n vastakanne on hyväksytty kokonaisuudessaan ja kantajan ja vastaajan välillä tehty vakuutus sopimus on vahvistettu pätemättömäksi inter partes -vaikutuksineen ja kaikkine muine oikeudellisine vaikutuksineen, mutta vastaaja on vapautettu muista vaatimuksista ja tuomiossa on todettu, ettei vakuutus sopimuksen pätemättömyyteen voida vedota vahingonkärtsijöitä eikä FGA:ta vastaan.
- 51 Valittajana oleva Liberty Seguros S.A. on valittanut tästä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytävään tuomioistuimeen.

Pääasian asianosaisten keskeiset perustelut

- 52 Liberty S.A. väittää valituksessaan, että koska valituksenalaisessa tuomiossa on todettu ja vahvistettu tarkasteltavana olevan vakuutus sopimuksen olevan pätemätön, pitäisi siinä vahvistaa myös, että tähän pätemättömyyteen voidaan vedota väliintulijana olevaa FGA:ta vastaan ja sitä kautta pääasiassa kyseessä olevan onnettomuuden vuoksi vahinkoa kärsineitä vastaan, sillä FGA:n on maksettava näille korvaukset.
- 53 Edellä esitetty perustuu siviililain 291 §:n; asetuksen nro 72/2008 2 §:n, 25 §:n 1 ja 3 momentin ja 147 §:n 1 ja 2 momentin sekä asetuksen nro 291/2007 22 §:n, 27 §:n (a contrario), 47 §:n 1 momentin, 49 §:n 1 momentin ja 54 §:n 4 momentin tulkintaan, kun nämä luetaan yhdessä.
- 54 Pakollista liikennevakuutusta koskevasta järjestelmästä annetut Euroopan unionin direktiivit eivät siis ole esteenä kyseisten kansallisen oikeuden säännösten soveltamiselle.
- 55 Euroopan unionin direktiiveillä on nimittäin välitön vertikaalinen oikeusvaikutus yksityisten ja jäsenvaltioiden tai julkisyhteisöjen (pääasiassa FGA:n) välisissä suhteissa, mikä merkitsee sitä, että yksityiset voivat vedota direktiivin säännöksiin, jotka ovat riittävän selkeitä, täsmällisiä ja ehdottomia, julkisoikeudellisten suhteiden yhteydessä.
- 56 Välitön horisontaalinen oikeusvaikutus kohdistuu yksityisten välisiin suhteisiin (yksityisoikeudellisiin suhteisiin), ja unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä hyväksytään asetusten suora soveltaminen (eli välitön vertikaalinen ja horisontaalinen oikeusvaikutus); sen sijaan direktiivien kohdalla tuossa oikeuskäytännössä annetaan mahdollisuus vain välittömään vertikaaliseen oikeusvaikutukseen yksityisten ja valtion tai viranomaisten välisissä suhteissa.
- 57 Kansallisilla tuomioistuimilla ei siis ole lainkaan harkintavaltaa päättää suorasta soveltamisesta eli siitä, voidaanko direktiivin välitön horisontaalinen oikeusvaikutus hyväksyä yksityisten välillä käytävässä tuomioistuinmenettelyssä, joten sitä ei voida hyväksyä.
- 58 Liberty Seguros on vapautettu pääasiassa siviilioikeudellisesta vastuusta kansallisen lainsäädännön nojalla vakuutus sopimuksen pätemättömyyden vuoksi.
- 59 Kansallista lainsäädäntöä ei tule tulkita Euroopan unionin oikeuden mukaisesti, jos tuo tulkinta johtaa sisäisen oikeuden contra legem -tulkintaan.
- 60 Valituksenalaista tuomiota vaaditaan näillä perusteilla muutettavaksi siten, että valitus hyväksytään ja siinä vahvistetaan, että tuomiossa todettuun ja vahvistettuun valittajan ja vastapuolena olevan DR:n välillä tehdyn liikennevakuutus sopimuksen pätemättömyyteen voidaan vedota väliintulijana olevaa FGA:ta sekä Ranskassa 24.3.2016 tapahtuneessa onnettomuudessa

vahinkoa kärsineitä vastaan niin, että FGA:lla (eikä valittajana olevalla Liberty Segurosilla) on velvollisuus korvata vahingonkärsijöiden vahingot.

- 61 FGA on antanut vastauksen, ja se vaatii valituksen kohteen laajentamista esittäen seuraavat kohteen laajentamiseen liittyvät vaatimukset.
- 62 FGA:n mukaan ensimmäisen asteen tuomioistuimen olisi pitänyt katsoa toteen näytetyksi, että vakuutusvälittäjä on ollut täysin tietoinen vastapuolena olevan DR:n harjoittamasta laittomasta toiminnasta eli henkilöiden vastikkeellisesta kuljettamisesta Sveitsin ja Portugalin välillä.
- 63 Siten se, että vakuutuksenantaja vetoaa sopimuksen sitovuutta koskeviin poikkeuksiin, muodostaa eittämättä siviililain 334 §:ssä tarkoitetun väärinkäytön *venire contra factum proprium* -periaatteen perusteella, sillä vakuutuksenantaja pyrkii käyttämään oikeudellista asemaa ilmeisen ristiriitaisella tavalla aiempaan menettelynsä nähden.
- 64 Siinä tapauksessa, että näin ei katsottaisi olevan, ajoneuvon pakollista liikennevakuutusta koskevan sopimuksen yhteydessä lain suojaa nauttiva intressi on liikenneonnettomuuden uhrin intressi, joten RJCS:n 43 §:n säännöksiä ei voida soveltaa.
- 65 Vaikka siis katsottaisiin, että vakuutus sopimus ei vastaa lain suojaa nauttivaa intressiä, pakollista vakuutusta koskeva erityisjärjestelmä edellyttää, että RJCS:n 43 §:ssä mainittu pätemättömyys on ymmärrettävä pelkäsi mahdollisuudeksi sopimuksen purkamiseen, joka kuuluu väriin tietojen antamisen alaan, eikä siihen voida vedota vahingonkärsijöitä vastaan.
- 66 Vaikka kyseessä olisi pätemättömyys – kuten ei kuitenkaan ole – voidaan siihen vedota vahingonkärsijöitä ja sitä kautta FGA:ta vastaan vain siinä tapauksessa, että pätemättömyys on todettu ennen onnettomuutta.
- 67 FGA vaatii siis, että Liberty Segurosin esittämä valitus hylätään perusteettomana ja valituksenalainen tuomio pysytetään; siinä tapauksessa, että katsottaisiin toisin, se vaatii valituksen kohteen laajentamisen hyväksymistä.

Tiivistelmä ennakkoratkaisupyyntöjen perusteluista

- 68 Käsiteltäväkseen saatetun valituksen ratkaisemiseksi ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on arvioitava, voidaanko lain suojaa nauttivan intressin puuttumisesta johtuvaan vakuutus sopimuksen pätemättömyyteen vedota kolmansia vahingonkärsijöitä ja FGA:ta vastaan, päinvastoin kuin mihin ensimmäisen asteen tuomioistuin on päättänyt.
- 69 Ensimmäisen asteen tuomioistuin on katsonut, että käsiteltävässä asiassa kyseessä oleva vakuutus sopimus voidaan paitsi purkaa, se on myös pätemätön RJCS:n 43

§:n 1 momentin mukaisesti, koska vakuutettuun riskiin liittyvä vakuutuksenottajan intressi ei nauti lain suojaa.

- 70 Valituksenalaisessa tuomiossa katsotaan näin ollen, että vakuutus sopimuksessa havaittuihin pätemättömyysperusteisiin, joita ovat siis vakuutettuun riskiin liittyvän, lain suojaa nauttivan (vakuutuksenottajan) intressin puuttumisesta johtuva pätemättömyys sekä alussa annettavia tietoja ja näihin perustuvan ajoneuvon käyttöön väistämättä liittyvän riskin ilmoittamista koskevan velvoitteen tahallisesta laiminlyönnistä johtuva oikeus sopimuksen purkamiseen, voidaan vedota vahingonkärtsijöitä ja FGA:ta vastaan asiassa sovellettavan sisäisen oikeuden mukaisesti – erityisesti asetuksen nro 291/20017 22 §:n, jossa säädetään nimenomaisesti sopimuksen pätemättömyyteen vetoamisesta vahingonkärtsijöitä vastaan, ja 54 §:n 3 ja 4 momentin mukaisesti, kun nämä luetaan yhdessä RJCS:n kanssa.
- 71 Ensimmäisen asteen tuomioistuimien on kuitenkin todennut valituksenalaisessa tuomiossa, ettei tällainen ratkaisu – mahdollisuus vedota pätemättömyyteen vahingonkärtsijöitä ja FGA:ta vastaan – ole yhteensopiva unionin oikeuden kanssa, ja se tuo esille seuraavaa: ”Kun tehdään unionin oikeuden mukainen tulkinta ja otetaan huomioon Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö sekä se, etteivät jäsenvaltiot voi haitata direktiivien tehokasta vaikutusta, ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa ja toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetyn perusteella Portugalin valtio ei olisi voinut vahvistaa SORCA:n 22 §:ssä vakuutuksenantajan mahdollisuutta vedota vahingonkärtsijöitä ja FGA:ta vastaan sopimuksen pätemättömyydestä johtuviin perusteisiin, vaikka nämä perusteet olisivat syntyneet sopimuksentekohetkellä.”
- 72 Tämän päätelmän perusteella se on todennut lopuksi seuraavaa: ”Näin ollen on todettava, että asianosaisten välillä tehty sopimus on pätemätön (pätemätön lain suojaa nauttivan intressin puuttumisen vuoksi ja purettavissa vakuutuksenottajan antamien väärin tietojen ja tietojen tarkoituksellisen kertomatta jättämisen vuoksi), mutta kantajana oleva vakuutuksenantaja ei voi vedota tähän pätemättömyyteen kolmansia vahingonkärtsijöitä eikä FGA:ta vastaan.”
- 73 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan ensimmäisen asteen tuomioistuimen vaikuttaa lähteneen siitä oletuksesta, että pääasian tilanne on vastaava kuin unionin tuomioistuimen 20.7.2017 asiassa C-287/16 antaman tuomion taustalla oleva tilanne, jossa unioni tuomioistuimien on päättänyt toteamaan, että kyseessä olevan vetoamismahdollisuuden osalta kansallinen lainsäädäntö ja unionin oikeus ovat ristiriidassa keskenään ja että etusijalle on asetettava unionin oikeuden mukainen ratkaisu sen periaatteen mukaisesti, että unionin oikeus on ensisijainen kansalliseen oikeuteen nähden; se on todennut näin ollen, ettei vakuutuksenantaja voi vedota kolmansia vahingonkärtsijöitä eikä FGA:ta vastaan vakuutus sopimuksen pätemättömyyteen, jonka syynä on lain suojaa nauttivan intressin puuttuminen, tai sopimuksen purkamiseen vakuutuksenottajan antamien virheellisten tietojen tai tahallisen tietojen kertomatta jättämisen vuoksi.

- 74 Valittajana oleva vakuutusenantaja vaatii valituksessaan muuttamaan lähinnä tämän päätelmän vetoamalla siihen seikkaan, että 21.8.2007 annetun asetuksen nro 291/2007 hyväksynyt lainsäätäjät on pyrkinyt saattamaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan direktiivin 2005/14/EY vain osittain kansallisen lainsäädännön osaksi kyseisellä asetuksella, kuten tästä ilmoitetaan asiaankuuluvassa johdanto-osassa, sekä siihen seikkaan, ettei direktiiveillä ole välitöntä horisontaalista oikeusvaikutusta; tällaisen vaikutuksen puuttumista koskeva näkemys – kuten edellä on pyritty osoittamaan – on säilynyt olennaisilta osin muuttumattomana unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä.
- 75 Valittajana oleva vakuutusenantaja väittää vielä, ettei unionin oikeuden mukaista tulkintaa koskevaa periaatetta, joka on vaihtoehto direktiivien välittömän horisontaalisen oikeusvaikutuksen puuttuessa, ole syytä soveltaa, koska kansallisen lainsäädännön unionin oikeuden mukainen tulkinta johtaisi varsinaisessa tilanteessa sisäisen oikeuden *contra legem* -tulkintaan, sillä – kuten valituksenalaisesta tuomiosta selkeästi ilmenee – kansallisessa lainsäädännössä ei sallita asianmukaisesti tulkittuna muuta ratkaisua kuin se, että pätemättömyyteen voidaan vedota, ja unionin tuomioistuin on kyseisen periaatteen vahvistaessaan tuonut esiin, ettei sitä voida käyttää lainsäädännön *contra legem* -tulkinnan perustana.
- 76 Jos pitäydytään kuitenkin olennaisin osin siinä näkemyksessä, ettei direktiiveillä ole välitöntä horisontaalista oikeusvaikutusta, vaikka ”välittömän oikeusvaikutuksen periaate” voisi muuhun viitata, kyseiselle horisontaalisen oikeusvaikutuksen puuttumiselle on kehitetty vaihtoehtoisia ratkaisuja, ja näistä voidaan mainita valtion käsitteen ymmärtäminen laajassa merkityksessään, unionin oikeuden mukaisen tulkinnan käyttäminen ja sen periaatteen vahvistaminen, että valtio on vastuussa unionin oikeuden rikkomisesta.
- 77 Myös ennakkoratkaisun pyytäminen voi viime kädessä toimia keinona välttää direktiivien välittömän horisontaalisen oikeusvaikutuksen puuttuminen, koska unionin tuomioistuimen ratkaisut ovat ulottuvuudeltaan yleisiä, niin että kansalliset tuomioistuimet ovat velvollisia noudattamaan kyseisissä ratkaisuissa unionin oikeuden oikeussäännökselle annettua merkitystä ja soveltamisalaa.
- 78 Vaihtoehtoisten ratkaisujen käyttäminen direktiivin tietyn sisällön soveltamiseksi yksityisten välillä välittömän horisontaalisen oikeusvaikutuksen puuttuessa on hyväksyttävää ennen kaikkea unionin oikeuden ensisijaisuuden periaatteen perusteella, ja se vahvistaa tehokkaan oikeussuojan periaatetta, niin että vältetään valtion joutuminen vastaamaan unionin oikeuden rikkomisesta.
- 79 Mainituista direktiivien välittömän horisontaalisen oikeusvaikutuksen puuttumiselle vaihtoehtoisista keinoista käsiteltävän asian kannalta merkityksellinen on unionin oikeuden mukainen tulkinta, joka tunnetaan myös välillisen oikeusvaikutuksen periaatteena tai lainmukaisen tulkinnan periaatteena ja joka muodostuu olennaisilta osin kansallisten tuomioistuinten velvollisuudesta

tulkita direktiivin kansallista täytäntöönpanosäädöstä direktiivin sanamuodon ja tarkoituksen perusteella.

- 80 Tämä periaate on tunnustettu selvästi 13.11.1990 annetussa tuomiossa Marleasing (C-106/89), jonka perusteella on käynyt selväksi, että tätä tulkintatapaa olisi sovellettava myös yksityisten välisissä suhteissa eikä pelkästään vertikaalisissa suhteissa, että se koskee kaikkia jäsenvaltioiden viranomaisia ja ulottuu kaikkeen – niin direktiiviä edeltävään kuin sen jälkeiseen – jäsenvaltion lainsäädäntöön kokonaisuutena eikä pelkästään siihen kansalliseen lainsäädäntöön, joka on annettu nimenomaisesti direktiivin täytäntöönpanemiseksi.
- 81 Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin esittänyt 4.7.2006 antamassaan tuomiossa Adeneler (C-212/04) kyseisen tulkinnan rajat: ”Kansallisen tuomioistuimen velvollisuutta tukeutua direktiivin sisältöön, kun se tulkitsee ja soveltaa asiaan liittyviä kansallisen oikeuden säännöksiä, rajoittavat tosin yleiset oikeusperiaatteet, muun muassa oikeusvarmuutta ja taannehtivuuskieltoa koskevat periaatteet, eikä se voi olla perustana kansallisen oikeuden contra legem - tulkinnalle” (110 kohta).
- 82 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin mainitsee vielä, että on korostettava, että vaikka lähdetäisiin riittävällä varmuudella siitä oletuksesta, että vakuutus sopimuksen pätemättömyyteen vetoaminen kolmansia vahingonkärsijöitä ja FGA:ta vastaan olisi pääasiassa tarkasteltavana olevan sopimuksen konkreettisissa olosuhteissa unionin oikeuden vastaista, ei unionin oikeuden mukaisen tulkinnan periaatteen nojalla voitaisi tällöinkään päätyä vastakkaiseen ratkaisuun kuin mihin ensimmäisen asteen tuomioistuin on päätenyt, sillä, kuten kyseisessä ratkaisussa esitetystä asianomaista aihetta koskevan sisäisen lainsäädännön asianmukaisesta arvioinnista ilmenee, unionin oikeuden mukainen tulkinta johtaisi hyvin todennäköisesti kyseisen oikeuden contra legem - tulkintaan, jota tämä periaate ei salli, kuten edellä on nähty.
- 83 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on epävarma siitä, onko vakuutus sopimuksen pätemättömyyteen vetoaminen kolmansia vahingonkärsijöitä ja FGA:ta vastaan pääasiassa kyseessä olevan sopimuksen konkreettisissa olosuhteissa vastoin unionin oikeutta.
- 84 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan pakollisesta liikennevakuutuksesta annetuissa peräkkäisissä direktiiveissä tai tätä samaa aihetta koskevassa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä ei nimittäin mainita neuvotellun sisällön lainvastaisuudesta johtuvaa vakuutus sopimusten pätemättömyyttä. Tästä seuraa lisäksi, että ennakkoratkaisumenettelyn päätteeksi 20.7.2017 annetun edellä mainitun tuomion (C-287/16) perusteella on katsottava, ettei kolmansia vahingonkärsijöitä vastaan voida vedota sellaisten vakuutus sopimusten pätemättömyyteen, jotka ovat purettavissa vilpillisen mielen vuoksi sillä perusteella, että ajoneuvon omistajasta ja sen tavanomaisesta kuljettajasta on annettu tarkoituksellisesti vääriä tietoja, tai jotka ovat pätemättömiä siksi, ettei vakuutuksenottajalla ole vakuutettuun riskiin liittyvää

lain suojaa nauttivaa intressiä, mutta kyseisessä oikeuskäytännössä ei oteta lainkaan kantaa siihen, voidaanko pätemättömyyteen vedota silloin, kun pätemättömyys johtuu siitä, että vakuutus sopimuksen kohteena on toiminta, jolla ei ole asianmukaista lupaa ja jota siksi harjoitetaan salaa ja jolle ei voida edes antaa lupaa, koska se on sääntöjen ja lain vastaista, jolloin asianomaisen toiminnan käyttäjien eli kolmansien vahingonkärsijöiden voidaan jopa katsoa – kuten valittaja tekee, vaikeivät tosiseikat viittaa tähän suuntaan – toimineen ”vilpillisessä mielessä” siksi, etteivät he ole voineet olla tietämättä toiminnan laittomuudesta ja sen harjoittamisesta salaa.

- 85 Pääasiassa tarkasteltavana oleva vakuutus sopimus on selvästikin paitsi purettavissa, myös pätemätön, kuten valituksenalaisessa tuomiossa todetaan, koska on mahdotonta väittää, että laittomasta toiminnasta aiheutuva riski voisi vastata ”lain suojaa nauttivaa intressiä”. RJCS:n 43 §:ää ei välttämättä voida soveltaa, mutta sen sijaan voidaan kyllä soveltaa sen 14 §:ää, joka koskee ”kiellettyjä vakuutuksia” ja jonka 1 momentin a kohdassa kielletään tekemästä vakuutus sopimusta, joka kattaa rikosoikeudellisen vastuun, rikkomusperusteisen vahingonkorvausvastuun tai kurinpidollisen vastuun riskin, mutta lisäksi siinä säädetään ”neuvotellun sisällön laillisuutta koskevien yleisten säännösten” soveltamisesta, millä viitataan väistämättä siviililain 280 ja 294 §:n säännöksiin.
- 86 Kyseinen pätemättömyys ei voi johtaa myöskään mitenkään siihen, että sopimus voidaan purkaa sillä perusteella, että RJCS:n 24 §:n 1 momentin, 25 §:n ja 91 §:n mukaisia riskiä koskevia tietoja on jätetty tarkoituksellisesti antamatta alussa tai myöhemmässä vaiheessa. Vakuutuksen ottanut vastapuoli ei ole jättänyt sattumalta kertomatta vakuutetun ajoneuvon aiotusta käyttötarkoituksesta. Tämä tietojen kertomatta jättäminen aiheuttaa vahinkoa paitsi vakuutuksenantajalle, sillä se heikentää vakuutusmaksun ja riskin välistä tasapainoa, myös yhteiskunnalle yleensä lisäämällä huomattavasti tieliikenteeseen liittyvää riskiä, minkä tässä tapahtunut onnettomuus osoittaa.
- 87 Ensimmäisessä oikeusasteessa on todettu, että pääasiassa kyseessä oleva vakuutus sopimus on pätemätön sen kohteen lainvastaisuuden vuoksi, mikä vaikuttaa lähtökohtaisesti lopulliselta ratkaisulta; tällaisesta syystä johtuva pätemättömyys ei voi muuttua mahdollisuudeksi sopimuksen purkamiseen, joten on todettava, että pääasian tilanteessa on virheellistä pohtia, voidaanko purkuperusteisiin vedota kolmansia vahingonkärsijöitä ja FGA:ta vastaan.
- 88 Valituksessa on ratkaistava viime kädessä, voidaanko vakuutus sopimuksen pätemättömyyteen, jonka on osoitettu johtuvan sopimuksen kohteen lainvastaisuudesta, vedota kolmansia vahingonkärsijöitä ja FGA:ta vastaan, kun kyseessä on sellaisen ajoneuvon käyttäminen, johon liittyvä siviilioikeudellinen vastuu on ollut asianomaisen vakuutus sopimuksen kohteena, myös siinä tapauksessa, että kyseisten kolmansien osapuolten olisi pitänyt olla tietoisia tästä lainvastaisuudesta.

- 89 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan tähän kysymykseen ei saada vastausta edellä mainitusta unionin tuomioistuimen 20.7.2017 antamasta tuomiosta, jonka tuomiolauselmassa todetaan seuraavaa:
- ”– – direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohtaa ja – – toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka seurauksena kolmansia vahingonkärsijöitä vastaan voidaan pääasian kaltaisessa tilanteessa vedota liikennevakuutus sopimuksen [pätemättömyyteen], joka johtuu vakuutuksenottajan aluksi antamista kyseessä olevan ajoneuvon omistajaa ja tavanomaista kuljettajaa koskevista virheellisistä tiedoista tai siitä seikasta, että henkilöllä, jolle tai jonka nimissä kyseinen vakuutus sopimus tehtiin, ei ollut taloudellista intressiä kyseisen sopimuksen tekemiseen.”
- 90 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin lainaa erityisesti pääasian asiakirja-aineistoon liitettyä professori Menezes Cordeiron lausuntoa, jonka mukaan ”unionin tuomioistuimen tuomiossa [C-287/16] tarkastelema lainvastaisuus on hyvin rajallinen. Siinä kyseessä olleessa sopimuksessa oli ainoastaan se epäkohta, etteivät tiedot ajoneuvon tavanomaisesta kuljettajasta pitäneet paikkaansa, mutta tämä seikka ei lisännyt merkittävästi riskiä. Ranskassa tapahtuneen kohtalokkaan onnettomuuden tapauksessa epäkohta ei ollut tällainen, vaan todellisuus ei vastannut lainkaan sopimukseen kirjattua, riski kasvoi valtavasti suuremmaksi ja tilanteeseen liittyi selviä lainvastaisuuksia”.
- 91 Tribunal da Relação de Coimbran mukaan valituksen kohteena olevaan kysymykseen ei siis saada vastausta asianomaisesta unionin tuomioistuimen tuomiosta eikä muistakaan tuomioista, joissa on ollut kyse liikenneonnettomuuksista, joten pääasiassa kyseessä olevaan kysymykseen liittyvä unionin oikeuden sisältö ei ole tiedossa.
- 92 Tällaisia tilanteita varten SEUT 267 artiklassa määrätään ennakkoratkaisumenettelystä, jonka osalta on huomattava, että unionin tuomioistuimella on toimivalta tulkita ainoastaan unionin oikeutta, ei kansallista oikeutta.
- 93 SEUT 267 artiklan toisessa kohdassa annetaan nimittäin kaikille kansallisille tuomioistuimille valtuudet esittää ennakkoratkaisukysymyksiä unionin tuomioistuimelle niiden ratkaistavaksi saatetuissa riita-asioissa, jos esille tulee riidan ratkaisemisen kannalta olennainen unionin oikeussäännöksen tulkintaa tai pätevyyttä koskeva kysymys.
- 94 Tribunal da Relação de Coimbran riita-asioiden jaosto nro 3 on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää edellä mainitut kysymykset unionin tuomioistuimen ratkaistavaksi.