YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

30 päivänä kesäkuuta 2005 *

Asiassa C-537/03,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka korkein oikeus (Suomi) on esittänyt 19.12.2003 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 22.12.2003, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Katja Candolin,

Jari-Antero Viljaniemi ja

Veli-Matti Paananen

vastaan

Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola ja

* Oikeudenkäyntikieli: suomi.

Jarno Ruokoranta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja P. Jann sekä tuomarit K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues (esittelevä tuomari), E. Juhász ja M. Ilešič,

julkisasiamies: L. A. Geelhoed,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 19.1.2005 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Paananen, edustajanaan asianajaja M. Hunnakko,

— Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, edustajanaan M. Mäkelä,

— Suomen hallitus, asiamiehenään T. Pynnä,

— Saksan hallitus, asiamiehenään M. Lumma,

— Itävallan hallitus, asiamiehenään E. Riedl,

— Ruotsin hallitus, asiamiehenään K. Norman,

— Norjan hallitus, asiamiehenään I. Djupvik, avustajanaan advocate T. Nordby,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään E. Traversa ja M. Huttunen,

kuultuaan julkisasiamiehen 10.3.2005 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s. 17; jäljempänä toinen direktiivi) ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14 päivänä toukokuuta 1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33; jäljempänä kolmas direktiivi) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat K. Candolin, Viljaniemi ja Paananen sekä Vahinkovakuutusyhtiö Pohjola (jäljempänä Pohjola) ja Ruokoranta ja joka koskee ensiksi mainituille auto-onnettomuuden johdosta maksettavia korvauksia.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24 päivänä huhtikuuta 1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY (EYVL L 103, s. 1; jäljempänä ensimmäinen direktiivi) 3 artiklan 1 kohdassa säädetään 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."

4 Toisen direktiivin johdanto-osan seitsemännessä ja yhdeksännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"On vahingon kärsineiden etujen mukaista, että joidenkin poikkeuslausekkeiden vaikutukset rajoitetaan vakuutuksenantajan ja vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön väliseen suhteeseen — —

— —

vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön perheenjäsenten henkilövahingot on kaikissa tapauksissa korvattava samassa suhteessa kuin muiden kolmansien henkilövahingot."

Saman toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että mitään direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn vakuutuskirjan sisältämää lakisääteistä määräystä tai sopimuslauseketta, jolla evätään korvaus tapauksissa, joissa ajoneuvoja käyttävät tai kuljettavat:

— henkilöt, joilla ei ole nimenomaista tai muutoin annettua lupaa siihen,

tai

— henkilöt, joilla ei ole kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia,

tai

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

ei sovelleta direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti vahinkoa kärsineiden kolmansien korvausvaatimuksiin.

Edellä ensimmäisessä luetelmakohdassa mainittua säännöstä tai lauseketta voidaan kuitenkin soveltaa sellaisten henkilöiden vahingoksi, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet vahingon tai vamman aiheuttaneeseen ajoneuvoon, jos vakuutuksenantaja voi osoittaa heidän tienneen ajoneuvon olleen varastettu.

— —"

6 Kolmannen direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 84/5/ETY 2 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamista.

— —"

Kansallinen lainsäädäntö

7 Pääasian tosiseikkojen tapahtuma-ajankohtaan sovellettavissa 26.6.1959 annetun liikennevakuutuslain (279/1959), sellaisena kuin se on muutettuna lailla 656/1994, 7 §:n 1 ja 3 momentissa säädettiin seuraavaa:

"1. Jos se, jota liikennevahinko on kohdannut, itse myötävaikutti sen syntymiseen, voidaan hänen korvauksensa muiden kuin henkilöön kohdistuneiden vahinkojen osalta alentaa tai evätä sen mukaan, mikä oli hänen syytään, miten ajoneuvoa kuljetettiin ja mitkä muut olosuhteet vaikuttivat vahinkoon. Jos joku on aiheuttanut itselleen henkilöön kohdistuneen vahingon tahallaan tai törkeällä tuottamuksella, suoritetaan siitä korvausta ainoastaan siltä osin, kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen.

— —

3. Jos joku on aiheuttanut itselleen henkilöön kohdistuneen vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea tai että hänellä oli vähintään 0,60 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaavan aineen kuin alkoholin

yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, suoritetaan korvausta ajoneuvon vakuutuksesta vain sikäli kuin siihen on erityinen syy. Mitä edellä on sanottu kuljettajan oikeudesta korvaukseen, koskee myös matkustajaa, milloin tämä vahingon sattuessa oli mukana ajoneuvossa, vaikka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää edellä mainitusta kuljettajan tilasta."

8 Euroopan yhteisöjen komission Suomelle tasavallalle 20.3.2002 antaman perustellun lausunnon jälkeen kyseisen 7 §:n 3 momentin toista virkettä muutettiin lailla 548/2002. Tämä uusi säännös kuuluu seuraavasti:

"Matkustajan korvausta voidaan kohtuuden mukaan alentaa hänen oman myötävaikutuksensa perusteella, jos hän vahingon sattuessa oli tässä momentissa tarkoitetun kuljettajan mukana ajoneuvossa."

9 Lain 1144/2002 tultua voimaan 1.2.2003 liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentti kuuluu seuraavasti:

"Jos joku on tahallisesti aiheuttanut itselleen henkilövahingon, korvausta suoritetaan ainoastaan siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen.

Jos joku on törkeällä huolimattomuudella myötävaikuttanut kärsimänsä henkilövahingon syntymiseen, voidaan korvausta alentaa tai se evätä sen mukaan kuin olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista."

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

10 K. Candolinin äiti T. Candolin sekä Viljaniemi ja Paananen ovat 21.4.1997 olleet matkustajina Paanasen omistamassa autossa, jota Ruokoranta on kuljettanut. Matkan kuluessa tapahtui liikenneonnettomuus, jonka seurauksena T. Candolin sai surmansa ja muut matkustajat saivat vakavia vammoja.

11 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että auton kuljettaja ja kaikki matkustajat olivat humalassa.

12 Porin käräjäoikeus tuomitsi Ruokorannan vankeusrangaistukseen ja velvoitti hänet suorittamaan korvauksia K. Candolinille, Viljaniemelle ja Paanaselle. Pohjolan maksettavien korvauksien osalta kyseinen tuomioistuin katsoi, että kaikkien matkustajien oli täytynyt havaita kuljettajan humalatila, ja päätti, että kenelläkään

heistä ei ollut liikennevakuutuslain, sellaisena kuin se on lailla 656/1994 muutettuna, 7 §:n 3 momentin pääsäännön mukaan oikeutta saada korvausta kyseiseltä vakuutusyhtiöltä. Mikäli kuitenkin korvauksen suorittamiseen oli mainitussa säännöksessä tarkoitettu erityinen syy, Pohjola voitiin määrätä maksamaan se. Koska Porin käräjäoikeus katsoi Paanasen saamat vaikeat vammat ja Ruokorannan taloudelliset olot huomioon ottaen, että oli hyvin epätodennäköistä, että Ruokoranta kykenisi suorittamaan tuomittavat korvaukset, se määräsi nämä korvaukset Pohjolan maksettaviksi. Sen sijaan K. Candolinin ja Viljaniemen osalta se katsoi, että mitään erityistä syytä ei ollut.

13 Muutoksenhaun yhteydessä Turun hovioikeus katsoi, että Pohjolan ei ollut maksettava myöskään Ruokorannan Paanaselle maksettavaksi tuomittuja korvauksia.

14 K. Candolin, Viljaniemi ja Paananen valittivat Turun hovioikeuden tuomiosta korkeimpaan oikeuteen. He vaativat vakuutusyhtiötä suorittamaan korvaukset liikennevakuutuksen perusteella. Pohjola kiistää korvausvelvollisuutensa sillä perusteella, että jos matkustaja nousee ajoneuvoon tietoisena siitä, että hänellä on ajomatkan aikana huomattavasti tavanomaista suurempi riski vahingoittua, hän joutuu osaltaan vastaamaan menettelynsä seurauksista.

15 Korkein oikeus katsoi, että tosiseikkojen tapahtumahetkellä voimassa olleita lain säännöksiä on tulkittava yhteisön oikeuden mukaisesti, mutta päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Asettaako kolmannen direktiivin — — 1 artiklan vaatimus, jonka mukaan vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, tai jokin muu yhteisön oikeuden säännös tai periaate rajoituksia arvioitaessa kansallisen oikeuden mukaan matkustajan oman myötävaikutuksen merkitystä, kun kysymys on hänen oikeudestaan pakollisesta liikennevakuutuksesta suoritettavaan korvaukseen?

2) Onko yhteisön oikeuden mukaista missään muussa tilanteessa kuin toisen direktiivin — — 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa mainituissa tapauksissa evätä tai rajoittaa ajoneuvon matkustajan menettelyn perusteella hänen oikeuttaan saada korvausta liikennevahingon johdosta pakollisesta liikennevakuutuksesta? Voiko tämä tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun henkilö on mennyt matkustajaksi ajoneuvoon, vaikka hän on voinut havaita, että onnettomuuden ja hänen vahingoittumisensa vaara on ollut tavallista suurempi?

3) Asettaako yhteisön oikeus estettä sille, että tällaisena huomioon otettavana seikkana pidetään kuljettajan päihtymystä, joka vaikuttaa hänen kykyynsä kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti?

4) Asettaako yhteisön oikeus estettä sille, että autossa matkustajana olevan auton omistajan oikeutta pakollisesta liikennevakuutuksesta suoritettavaan korvaukseen henkilövahingon johdosta arvioidaan muita matkustajia ankarammin sen perusteella, että hän on sallinut päihtyneen ajaa autoaan?"

Ennakkoratkaisukysymykset

16 Näillä kysymyksillä, joita on syytä tarkastella yhdessä, kansallinen tuomioistuin kysyy, ovatko toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan toinen alakohta ja kolmannen direktiivin 1 artikla esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa sallitaan evätä matkustajalle pakollisesta liikennevakuutuksesta maksettava korvaus tai rajoittaa sitä sillä perusteella, että hän on myötävaikuttanut kärsimäänsä vahinkoon, ja onko vastaus erilainen siinä tapauksessa, että matkustaja on ajoneuvon omistaja.

17 Ensiksi on huomattava, että ensimmäisellä, toisella ja kolmannella direktiivillä pyritään ensinnäkin sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on yhteisön alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseen ja toiseksi sen takaamiseen, että näillä ajoneuvoilla aiheutettujen onnettomuuksien vahingonkärsijät saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä yhteisön alueella onnettomuus on tapahtunut (asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996, Kok. 1996, s. I-1829, 13 kohta).

18 Juuri tämän vahingonkärsijän suojelun tavoitteen valossa yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan vastaista on, että vakuutuksenantaja voisi vedota oikeussääntöihin tai sopimuslausekkeisiin evätäkseen korvauksen vakuutetulla ajoneuvolla aiheutetun onnettomuuden kolmansilta vahingonkärsijöiltä (em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 20 kohta).

19 Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut myös, että toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ainoastaan muistutetaan tästä velvollisuudesta siltä osin kuin on kyse oikeussäännöistä tai sopimuslausekkeista, joilla suljetaan vakuutuksen piiristä ajoneuvon käyttö tai kuljettaminen tietyissä tapauksissa (henkilöillä ei ole lupaa kuljettamiseen, henkilöillä ei ole ajokorttia tai henkilöt ovat rikkoneet kyseisen ajoneuvon kuntoa ja turvallisuutta koskevia lakisääteisiä teknisiä vaatimuksia) (em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 21 kohta).

20 Poikkeuksena tästä velvollisuudesta kyseisen 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että vakuutuksenantajan ei tarvitse maksaa korvausta tietyille vahingonkärsijöille, kun otetaan huomioon heidän itse aiheuttamansa tilanne (henkilöt, jotka ovat menneet varastetuksi tietämäänsä ajoneuvoon) (em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 21 kohta).

21 Koska kuitenkin kyseessä on säännös, jolla tehdään poikkeus yleisestä säännöstä, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa on tulkittava suppeasti.

22 Kuten julkisasiamies on oikein perustein todennut ratkaisuehdotuksensa 42 kohdassa, toisenlaisesta tulkinnasta seuraisi se, että jäsenvaltiot voisivat rajoittaa korvauksen maksamisen liikennevahingossa kärsineille kolmansille tiettyihin olosuhteisiin, ja juuri tämän estäminen on direktiivien tavoite.

23 Tästä seuraa, että toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa on tulkittava siten, että vakuutuskirjan sisältämää lakisääteistä määräystä tai sopimuslauseketta, jolla suljetaan vakuutuksen piiristä ajoneuvon käyttö tai kuljettaminen, voidaan soveltaa liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineiden kolmansien vahingoksi vain silloin, kun vakuutuksenantaja voi osoittaa, että henkilöt, jotka ovat vapaaehtoisesti menneet vahingon aiheuttaneeseen ajoneuvoon, ovat tienneet ajoneuvon olleen varastettu.

24 Siltä osin kuin on kysymys mahdollisuudesta evätä matkustajan oikeus saada korvausta pakollisesta liikennevakuutuksesta tai rajoittaa sitä sillä perusteella, että hän on myötävaikuttanut kärsimäänsä vahinkoon, ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin tarkoituksesta sekä niiden sanamuodosta seuraa, että niillä ei pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden vahingonkorvausvastuusäännöstöä ja että tällä hetkellä voimassa olevan yhteisön oikeuden mukaan jäsenvaltiot voivat vapaasti päättää, minkälaista vahingonkorvausvastuusäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä (asia C-348/98, Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000, Kok. 2000, s. I-6711, 23 ja 29 kohta).

25 Tältä osin Pohjola sekä Suomen, Saksan, Itävallan ja Norjan hallitukset katsovat, että yhteisön oikeudessa ei millään tavoin rajoiteta sitä, miten kansallisen vahingonkor-

vausvastuulainsäädännön mukaan arvioidaan sen myötävaikutuksen merkitystä, joka matkustajalla on kärsimänsä vahingon syntymiseen.

26 Tällaista väitettä ei voida hyväksyä.

27 Jäsenvaltioiden on käytettävä toimivaltaansa yhteisön oikeutta ja erityisesti ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa noudattaen, joiden tarkoituksena on sen takaaminen, että kaikkien matkustajien on voitava saada korvaus pakollisesta liikennevakuutuksesta heidän ajoneuvon aiheuttaman onnettomuuden johdosta kärsimistään vahingoista.

28 Kansalliset säännökset, jotka sääntelevät ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvien vahinkotapahtumien korvaamista, eivät siis voi riistää kyseisiltä säännöksiltä niiden tehokasta vaikutusta.

29 Tilanne on tällainen erityisesti, jos kansallisessa säännöstössä yleisin ja abstraktein kriteerein joko evätään matkustajalta oikeus saada korvausta pakollisesta liikenne-

vakuutuksesta tai rajoitetaan tätä oikeutta suhteettomasti yksinomaan sillä perusteella, että matkustaja on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen.

30 Vahingonkärsijälle tulevan korvauksen laajuutta voidaan rajoittaa vain poikkeuksellisissa olosuhteissa ja tapauskohtaisen arvioinnin perusteella.

31 Arvioitaessa tällaisten olosuhteiden olemassaoloa ja korvauksen rajoittamisen oikeasuhteisuutta, minkä osalta toimivalta on kansallisella tuomioistuimella, merkitystä ei ole sillä, että kyseinen matkustaja on sen ajoneuvon omistaja, jonka kuljettaja on aiheuttanut vahingon.

32 Kun kolmannen direktiivin 1 artiklassa säädetään, että ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, siinä tehdään ero ainoastaan tämän kuljettajan ja muiden matkustajien välillä.

33 Lisäksi tämän tuomion 18–20 kohdassa mainitut suojelun tavoitteet edellyttävät, että ajoneuvon omistajan, joka ei ollut ajoneuvossa vahingon tapahtumahetkellä kuljettajana vaan matkustajana, oikeudellinen tilanne rinnastetaan muiden vahinkoa kärsineiden matkustajien tilanteeseen.

34 Tätä tulkintaa vahvistaa yhteisön lainsäädännön kehitys. Toisen direktiivin johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa todetaan, että on vahingonkärsijöiden etujen mukaista, että joidenkin poikkeuslausekkeiden vaikutukset rajoitetaan vakuutuksenantajan ja vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön väliseen suhteeseen. Kuten saman direktiivin johdanto-osan yhdeksännestä perustelukappaleesta ilmenee, muille vahinkoa kärsineille kolmansille myönnettävää suojaa vastaavan suojan takaamiseksi direktiivin 3 artiklassa laajennettiin vakuutus kattamaan vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun vahingosta korvausvastuussa olevan henkilön perheenjäsenten henkilövahingot. Kolmannen direktiivin 1 artiklan sanamuoto on vielä väljempi, koska siinä säädetään kaikkien matkustajien paitsi kuljettajan henkilövahinkojen korvaamisesta. Näin ollen ajoneuvon omistajaa matkustajana ei ole suljettu pois korvauksen piiristä.

35 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen esitettyihin kysymyksiin on vastattava, että pääasian kaltaisissa olosuhteissa toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohta ja kolmannen direktiivin 1 artikla ovat esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa sallitaan evätä matkustajan oikeus saada korvausta pakollisesta liikennevakuutuksesta tai rajoittaa sitä suhteettomasti sillä perusteella, että hän on myötävaikuttanut kärsimäänsä vahinkoon. Merkitystä ei ole sillä, että kyseinen matkustaja on sen ajoneuvon omistaja, jonka kuljettaja on aiheuttanut vahingon.

Oikeudenkäyntikulut

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

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Pääasian kaltaisissa olosuhteissa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 2 artiklan 1 kohta ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14 päivänä toukokuuta 1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY 1 artikla ovat esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa sallitaan evätä matkustajan oikeus saada korvausta pakollisesta liikennevakuutuksesta tai rajoittaa sitä suhteettomasti sillä perusteella, että hän on myötävaikuttanut kärsimäänsä vahinkoon. Merkitystä ei ole sillä, että kyseinen matkustaja on sen ajoneuvon omistaja, jonka kuljettaja on aiheuttanut vahingon.

Allekirjoitukset