UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

17 päivänä maaliskuuta 2011 *

Asiassa C-484/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunal da Relação do Porto (Portugali) on esittänyt 24.11.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 30.11.2009, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Manuel Carvalho Ferreira Santos

vastaan

Companhia Europeia de Seguros SA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. N. Cunha Rodrigues sekä tuomarit A. Arabadjiev (esittelevä tuomari), A. Rosas, A. Ó Caoimh ja P. Lindh,

* Oikeudenkäyntikieli: portugali.

julkisasiamies: V. Trstenjak,
kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Portugalin hallitus, asiamiehenään L. Inez Fernandes,

– Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze ja J. Möller,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato L. Ventrella,

– Itävallan hallitus, asiamiehenään C. Pesendorfer,

– Euroopan komissio, asiamiehinään N. Yerrell ja M. Telles Romão,

kuultuaan julkisasiamiehen 7.12.2010 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaan saattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY (EYVL L 103, s. 1; jäljempänä ensimmäinen direktiivi) 3 artiklan 1 kohdan, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY (EYVL 1984, L 8, s. 17; jäljempänä toinen direktiivi) 2 artiklan 1 kohdan sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33; jäljempänä kolmas direktiivi) 1 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain Manuel Carvalho Ferreira Santos (jäljempänä Carvalho) ja Companhia Europeia de Seguros SA (jäljempänä Europeia de Seguros) ja joka koskee jälkimmäisen maksettavaksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun perusteella kuuluvaa korvausta Carvalhon hänen ajoneuvonsa sekä ajoneuvon, jonka osalta korvausvastuu on Europeia de Segurosilla, yhteentörmäyksessä kärsimistä vahingoista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Ensimmäisen direktiivin 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 2 artiklan 1 kohdassa säädetään 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, joilla ei ole nimenomaista tai muutoin annettua lupaa siihen,

– 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 [ensimmäisen direktiivin] 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.

Jäsenvaltiot saavat olla soveltamatta niiden alueella tapahtuviin vahinkoihin ensimmäisen alakohdan säännöstä, jos vahingonkärsinyt voi saada korvausta vahingostaan sosiaaliturvalaitokselta."

5 Kolmannen direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

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

henkilövahingot, edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta [toisen direktiivin] 2 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamista.

– –”

6 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/14/EY (EUVL L 149, s. 14) 4 artiklassa, jonka otsikko on ”Direktiivin 90/232/ETY muuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”Muutetaan direktiivi 90/232/ETY seuraavasti:

– –

2) Lisätään artikla seuraavasti:

’1 a artikla

[Ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun vakuutuksen on katettava sellaisille jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä muille motorisoimattomille tienkäyttäjille aiheutuneet henkilö- ja omaisuusvahingot, jotka sellaisen liikennevahingon seurauksena, jossa moottoriajoneuvo on osallisena, ovat oikeutettuja korvaukseen kansallisen yksityisoikeuden mukaisesti. Tämä artikla ei vaikuta siviilioikeudelliseen vastuuseen eikä vahingonkorvauksen määrään.’

– –”

7 Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaan saattamisesta 16.9.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY (EUVL L 263, s. 11) 12 artiklassa, jonka otsikko on ”Erityiset vahingon kärsijöiden ryhmät”, säädetään seuraavaa:

”1. Edellä 3 artiklassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 13 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamista.

– –

3. Edellä 3 artiklassa tarkoitetun vakuutuksen on katettava sellaisille jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä muille motorisoimattomille tienkäyttäjille aiheutuneet henkilö- ja omaisuusvahingot, jotka sellaisen liikennevahingon seurauksena, jossa moottoriajoneuvo on osallisena, ovat oikeutettuja korvaukseen kansallisen siviilioikeuden mukaisesti.

Tämä artikla ei vaikuta siviilioikeudelliseen vastuuseen eikä vahingonkorvauksen määrään.”

Kansallinen oikeus

8 Portugalin siviililain (Código Civil) 503 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Se, joka tosiasiallisesti hallitsee mitä tahansa maaliikenneajoneuvoa ja käyttää sitä omiin tarkoituksiinsa, myös kolmatta apuna käyttäen, vastaa ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvasta vaarasta johtuvista vahingoista, vaikka ajoneuvo ei olisi liikenteessä.”

9 Saman lain 504 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Vastuu ajoneuvojen aiheuttamista vahingoista on olemassa kolmansia henkilöitä ja kuljetettuja henkilöitä kohtaan.”

10 Portugalin siviililain 506 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Jos kahden ajoneuvon törmäyksessä vahinkoa kärsivät molemmat tai jompikumpi ja kumpikaan kuljettajista ei ole tuottamuksen perusteella syyllinen onnettomuuteen, vastuu jaetaan siinä suhteessa, missä määrin kummankin ajoneuvon aiheuttama vaara on myötävaikuttanut vahinkoihin; jos yksin toinen ajoneuvo on aiheuttanut vahingot eikä kumpikaan kuljettajista ole syyllistynyt tuottamukseen, vain tästä ajoneuvosta vastuussa oleva on velvollinen korvaamaan vahingot.

2. Epäselvässä tilanteessa kummankin ajoneuvon osuutta vahinkojen syntymiseen pidetään samansuuruisena samoin kuin molempien kuljettajien syyllisyyttä.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

11 Carvalhon kuljettama mopo törmäsi 5.8.2000 Paulo Nogueira Teixeiran kuljettamaan henkilöautoon. Aivovamman saanut Carvalho vietiin sairaalaan, jossa hän oli vuodepotilaana useita kuukausia. Hän ei ole siitä lähtien pystynyt harjoittamaan ammattia.

12 Carvalho nosti tämän onnettomuuden jälkeen kanteen Europeia de Segurosia, joka oli Nogueira Teixeiran vakuutuksenantaja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun osalta, vastaan. Carvalho vaati kanteellaan 154 456,36 euron suuruista korvausta mainitun onnettomuuden seurauksena kärsimistään aineellisista ja aineettomista vahingoista.

13 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on todennut, ettei kumpikaan kuljettajista ole syyllistynyt tuottamukseen. Koska onnettomuudessa osallisina olleiden ajoneuvojen osuudet vahinkojen aiheutumiseen ovat epäselvät, on sovellettava Portugalin siviililain 506 §:n 2 momenttia, jossa kummankin kuljettajan vastuuosuudeksi määritetään 50 prosenttia.

14 Kyseisen tuomioistuimen mukaan vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan vastuuosuutta rajoitetaan sen mukaisesti, missä määrin vahingonkärsijän ajoneuvo on myötävaikuttanut mainittujen vahinkojen aiheutumiseen. Tämän vastuun rajoittamisesta seuraa Europeia de Segurosin moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta antamansa vakuutuksen perusteella vahingonkärsijälle maksaman korvauksen rajoittaminen samassa suhteessa.

15 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan se, että vahingonkärsijänä oleva kuljettaja on itse myötävaikuttanut yhteentörmäyksestä seuranneisiin vahinkoihin, ei kuitenkaan vie häneltä ensimmäisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua vahingonkärsijän asemaa. Niinpä oikeuskäytännössä asiassa C-537/03, Candolin ym., 30.6.2005 annetussa tuomiossa (Kok., s. I-5745) luotua liikenneonnettomuuksien uhrien suojaamisen periaatetta sovelletaan vahingonkärsijänä olevaan kuljettajaan hänen ruumiinvammojensa perusteella maksettavan korvauksen osalta.

16 Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on todettu tämän periaatteen pohjalta, että kansalliset lainsäädännöt, joissa sallitaan liikenneonnettomuuden uhreille maksettavan korvauksen alentaminen tai rajoittaminen sillä perusteella, että he ovat myötävaikuttaneet kärsimiinsä vahinkoihin, ovat unionin oikeuden vastaisia, koska ne vievät ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdalta, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdalta ja kolmannen direktiivin 1 artiklalta niiden tehokkaan vaikutuksen.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa erityisesti, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on tunnustettu vahingonkorvausvastuun olevan jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluva alue mutta myös täsmennetty, että jäsenvaltioiden on käyttäessään tätä toimivaltaansa noudatettava unionin oikeutta, jossa sallitaan uhreille moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta pakollisesta vakuutuksesta maksettavan korvauksen alentaminen vain poikkeustapauksissa ja tapauskohtaisen arvioinnin perusteella.

18 Ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle on unionin tuomioistuimen kyseisen oikeuskäytännön perusteella epäselvää, onko pääasiassa sovellettava vahingonkorvausjärjestelmä sopusoinnussa edellä mainittujen unionin oikeuden säännösten kanssa.

19 Tässä tilanteessa Tribunal da Relação do Porto on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko mahdollisuus vaarantamisvastuun jakamiseen (siviililain 506 §:n 1 ja 2 momentti), joka vaikuttaa välittömästi vahingon kärsineelle tälle aiheutuneisiin ruumiinvammoihin perustuvista aineellisista ja aineettomista vahingoista maksettavan vahingonkorvauksen määrään (siksi, että vaarantamisvastuun jako merkitsee vahingonkorvauksen määrän alentamista samassa suhteessa), sellaisen ajoneuvojen kolarin tapauksessa, jota ei voida tuottamusvastuun perusteella lukea kummankaan kuljettajan syyksi ja josta on seurannut toiselle kuljettajalle (korvausta vaativalle vahingonkärsijälle) ruumiinvammoja ja aineellisia vahinkoja, unionin oikeuden sekä erityisesti [ensimmäisen direktiivin] 3 artiklan 1 kohdan, [toisen direktiivin] 2 artiklan 1 kohdan ja [kolmannen direktiivin] 1 artiklan, siten kuin [unionin] tuomioistuin on näitä säännöksiä tulkinnut, vastaista?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään olennaisilta osin sitä, onko ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa silloin, kun kahden ajoneuvon yhteentörmäyksestä on aiheutunut vahinkoja ilman, että kuljettajien voitaisiin katsoa syyllistyneen tuottamukseen, vastuu mainituista vahingoista jaetaan sen mukaisesti, missä määrin kumpikin ajoneuvo on myötävaikuttanut niiden aiheutumiseen, ja pidetään näitä myötävaikutuksia yhtä suurina silloin, kun niistä on epäselvyyttä.

21 Portugalin hallitus täsmentää, että vahingonkärsijän oikeus korvaukseen on Portugalin siviililain 483 ja 499 §:n perusteella suorassa ja prosentuaalisessa yhteydessä saman lain 506 §:n mukaisesti todettuun osuuteen vahingonkorvausvastuusta.

22 Saksan, Italian ja Itävallan hallitusten mukaan ensimmäisen ja toisen direktiivin sanamuodosta ilmenee, ettei niillä pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden vahingonkorvausjärjestelmiä. Unionin lainsäätäjän tavoitteena oli niiden mukaan säätää moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen laajuudesta eikä onnettomuuden, jossa mainitut ajoneuvot ovat osallisina, tapauksessa sovellettavasta vahingonkorvausjärjestelmästä.

23 Tästä seuraa kyseisten hallitusten mukaan, ettei kansallisessa vahingonkorvauslainsäädännössä määritettyjen vahingon syyksilukemisperusteiden unionin oikeuden mukaisuus kuulu ensimmäisen ja toisen direktiivin soveltamisalaan. Lisäksi mainittujen direktiivien soveltaminen edellyttää niiden mukaan, että kysymys korvattavien vahinkojen laajuuden määrittämisestä on jo ratkaistu vahingonkorvausoikeudessa.

24 Tässä yhteydessä on huomattava ensimmäisen ja toisen direktiivin johdanto-osista ilmenevän, että direktiiveillä pyritään ensinnäkin sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on unionin alueella, että niiden kyydissä olevien henkilöiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseen ja toiseksi sen takaamiseen, että näillä ajoneuvoilla aiheutetuista vahingoista kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä unionin alueella onnettomuus on tapahtunut (ks. asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996, Kok., s. I-1829, 13 kohta ja asia C-348/98, Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000, Kok., s. I-6711, 24 kohta).

25 Tässä tarkoituksessa ensimmäisellä direktiivillä luotiin, kuten sen johdanto-osan kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, järjestelmä, joka perustuu olettamukseen, että ajoneuvoille, joilla on pysyvä kotipaikka unionin alueella, on otettu vakuutus. Kyseisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa säädetään siten, että jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus (ks. em. asia Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomion 25 kohta).

26 Kyseisen artiklan alkuperäisessä versiossa jätettiin kuitenkin jäsenvaltioiden asiaksi päättää moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetun pakollisen vakuutuksen kattamista vahingoista ja vakuutusehdoista. Jotta eri jäsenvaltioiden lainsäädäntöön sisältyviä vakuuttamisvelvollisuuden laajuutta koskevia eroavuuksia saataisiin vähennettyä, kuten toisen direktiivin johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todetaan, saman direktiivin 1 artiklassa säädettiin, että vakuutuksen on katettava sekä omaisuus- että henkilövahingot määriteltyihin määriin asti, ja kolmannen direktiivin 1 artiklassa pakollinen vakuutusturva laajennettiin koskemaan myös kaikille muille matkustajille kuin kuljettajalle aiheutuneita henkilövahinkoja (ks. em. asia Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomion 26 kohta).

27 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä, asetetaan siten jäsenvaltioille velvollisuus varmistaa, että sellaisten ajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti, minkälaatuiset vahingot ja ketkä kolmannet vahingonkärsijät vakuutuksen on katettava (ks. em. asia Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomion 27 kohta).

28 Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on aikaisemmin otettu kantaa tästä velvoitteesta johdettaviin seurauksiin, jotka koskevat kolmansille vahingonkärsijöille aiheutettujen vahinkojen korvaamista vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella korvauksella, joka maksetaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta pakollisesta vakuutuksesta.

29 Niinpä oikeuskäytännössä on mainituissa direktiiveissä jatkuvasti toistetun vahingonkärsijän suojelun tavoitteen perusteella todettu olevan ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan vastaista, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetun vakuutuksen antaja voisi vedota oikeussääntöihin tai sopimuslausekkeisiin evätäkseen korvauksen vakuutetulla ajoneuvolla aiheutetun onnettomuuden kolmansilta vahingonkärsijöiltä (ks. vastaavasti em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 20 kohta ja em. asia Candolin ym., tuomion 18 kohta).

30 Oikeuskäytännössä on katsottu myös, että toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ainoastaan muistutetaan kyseisestä velvollisuudesta, joka koskee oikeussääntöjä tai vakuutussopimuslausekkeita, joilla suljetaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetun vakuutuksen piiristä vahingot, jotka aiheutetaan kolmansille siten, että vakuutettua ajoneuvoa käyttävät tai kuljettavat henkilöt, joilla ei ole lupaa ajoneuvon kuljettamiseen tai joilla ei ole ajokorttia taikka jotka ovat rikkoneet ajoneuvon kuntoa ja turvallisuutta koskevia lakisääteisiä teknisiä vaatimuksia (ks. em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 21 kohta ja em. asia Candolin ym., tuomion 19 kohta).

31 On kuitenkin muistettava, että moottoriajoneuvoja käyttämällä kolmansille aiheutettuihin vahinkoihin liittyvää vastuuta koskeva vakuuttamisvelvollisuus on eri asia kuin se, kuinka laajalti heille korvataan tällainen vahinko vakuutetun vahingonkorvausvastuun perusteella. Ensin mainittu määritellään ja taataan unionin oikeudessa, kun taas toisesta säädetään pääasiallisesti kansallisessa oikeudessa (ks. vastaavasti asia C-356/05, Farrell, tuomio 19.4.2007, Kok., s. I-3067, 32 kohta).

32 Oikeuskäytännön mukaan ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin tarkoituksesta sekä niiden sanamuodosta seuraa, ettei niillä pyritä yhdenmukaistamaan jäsenvaltioiden vahingonkorvausvastuusäännöstöä ja että nykyisin voimassa olevan unionin oikeuden mukaan jäsenvaltiot voivat vapaasti päättää, minkälaista vahingonkorvausvastuusäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä (ks. em. asia Candolin ym., tuomion 24 kohta ja em. asia Farrell, tuomion 33 kohta).

33 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan sanamuodosta ilmenee, ettei unionin lainsäätäjä ole halunnut täsmentää pakollisella vakuutuksella katettavan ajoneuvojen käyttöön liittyvän vahingonkorvausvastuun tyyppiä eli sitä, onko kyse tuottamus- vai vaarantamisvastuusta.

34 Jäsenvaltioiden on kuitenkin taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen kolmen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella (ks. em. asia Farrell, tuomion 33 kohta).

35 Oikeuskäytännössä on todettu vahingonkorvausvastuusta myös, että jäsenvaltioiden on toimivaltaansa käyttäessään noudatettava unionin oikeutta ja erityisesti ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa (ks. em. asia Candolin ym., tuomion 27 kohta ja em. asia Farrell, tuomion 34 kohta).

36 Kansalliset vahingonkorvausoikeuden säännökset, jotka sääntelevät ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvien vahinkotapahtumien korvaamista, eivät siis voi riistää kyseisiltä säännöksiltä niiden tehokasta vaikutusta (ks. em. asia Candolin ym., tuomion 28 kohta ja em. asia Farrell, tuomion 34 kohta).

37 Näin kuitenkin tapahtuisi, jos vahingonkärsijän vastuu kärsimistään vahingoista, sellaisena kuin kyseinen vastuu johtuu kansallisen vahingonkorvausoikeuden mukaisesti tehtävästä vahinkoon myötävaikuttamisen arvioinnista, johtaisi siihen, että hänen oikeutensa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta pakollisesta vakuutuksesta maksettavaan korvaukseen vahingoista, joista vakuutettu on vastuussa, poistettaisiin automaattisesti tai sitä rajoitettaisiin suhteettomasti.

38 Oikeuskäytännön mukaan kansallisessa lainsäädännössä ei voida yleisin ja abstraktein kriteerein evätä matkustajalta oikeutta saada vahingostaan korvausta moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta pakollisesta vakuutuksesta tai rajoittaa suhteettomasti vahinkojen korvaamista ainoastaan siksi, että matkustaja on myötävaikuttanut aiheutuneen vahingon syntymiseen. Kyseisen oikeuden laajuutta voidaan rajoittaa vain poikkeuksellisissa olosuhteissa ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ja tällöinkin vain tapauskohtaisen arvioinnin perusteella ja unionin oikeutta noudattaen (ks. em. asia Candolin ym., tuomion 30 kohta ja em. asia Farrell, tuomion 35 kohta).

39 Pääasia koskee moottoriajoneuvon kuljettajan kärsimien vahinkojen korvaamista vahingonkorvausvastuun perusteella tämän ajoneuvon ja toisen ajoneuvon välisen yhteentörmäyksen, johon ei liity kuljettajien tuottamusta, tapauksessa. Erotuksena edellä mainituissa asiassa Candolin ym. ja asiassa Farrell kyseessä olleista tilanteista kuljettajan kärsimistä vahingoista maksettavan korvauksen alentaminen perustuu vakuutuksen kattaman vahingonkorvausvelvollisuuden alan rajoittamisen sijasta vakuutetun vahingonkorvausvastuun rajoittamiseen sovellettavan vahingonkorvausvastuujärjestelmän perusteella.

40 Portugalin siviililain 506 §:n 1 momentin mukaan silloin, kun kahden ajoneuvon törmäyksestä aiheutuu vahinkoja ja kun kumpikaan kuljettajista ei ole syyllistynyt tuottamukseen, heidän vahingonkorvausvastuunsa jaetaan sen mukaisesti, missä määrin kumpikin ajoneuvo on myötävaikuttanut mainittujen vahinkojen aiheutumiseen.

Siltä varalta, että ajoneuvojen myötävaikutuksesta vahinkojen aiheutumiseen on epäselvyyttä, tämän pykälän 2 momentissa säädetään, että kummankin ajoneuvon osuutta vahinkojen syntymiseen pidetään samansuuruisena.

41 Toisin sanoen pääasiaan sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä jaetaan vastuu korvata vahinkoja, jotka aiheutuvat kahden moottoriajoneuvon yhteentörmäyksestä, johon kumpikaan kuljettajista ei ole tuottamuksen perusteella syyllinen.

42 Kuten Portugalin hallitus on esittänyt, tällainen vastuunjako määrittää kummankin kuljettajan maksettavaksi heidän yhteentörmäyksessä aiheutuneita vahinkoja koskevan vahingonkorvausvastuunsa perusteella kuuluvan vahingonkorvauksen.

43 Toisin kuin edellä mainittujen asian Candolin ym. ja asian Farrell oikeudellisissa asiayhteyksissä, Portugalin siviililain 506 §:ssä ei suljeta automaattisesti pois tai rajoiteta suhteettomasti vahingonkärsijöiden, nyt käsiteltävässä asiassa henkilövahinkoja kahden moottoriajoneuvon yhteentörmäyksessä kärsineen moottoriajoneuvon kuljettajan, oikeutta korvaukseen moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otetusta pakollisesta vakuutuksesta. Kyseisessä säännöksessä säädetään vain, että vahingonkorvausvastuu jaetaan sen mukaisesti, missä määrin kumpikin ajoneuvo on myötävaikuttanut vahinkojen aiheutumiseen, mikä vaikuttaa myös korvauksen määrään.

44 Niinpä on katsottava, ettei kyseinen säännös vaikuta unionin oikeudessa säädettyyn takeeseen siitä, että kansallisen oikeuden mukaan sovellettava vahingonkorvausvastuu katetaan kolmen edellä mainitun direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella.

45 Tämän päätelmän vahvistaa lisäksi kolmannen direktiivin 1 a artikla, joka on sisällytetty siihen direktiivillä 2005/14 ja jossa viitataan kansalliseen oikeuteen jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä muille motorisoimattomille tienkäyttäjille aiheutuneiden henkilö- ja omaisuusvahinkojen korvaamisen osalta. Koska kyseisessä säännöksessä säädetään, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettu pakollinen vakuutus kattaa mainitut vahingot siltä osin kuin vahingonkärsijällä on oikeus vahingonkorvaukseen kansallisen oikeuden perusteella, saman on koskettava ajoneuvon kuljettajaa, kun hän on samalla vahingonkärsijä ja osavastuullinen onnettomuuden, jossa toinen ajoneuvo oli osallisena, seurauksena kärsimistään henkilövahingoista. Direktiivin 2009/103 12 artiklasta ilmenee tässä yhteydessä, että erityisille vahingonkärsijäryhmille, muun muassa motorisoimattomille tienkäyttäjille sekä jalankulkijoille, aiheutettujen vahinkojen korvaamista koskeva pakollinen vakuutusturva ei vaikuta vahingonkorvausvastuuseen eikä mainituista vahingoista maksettavan vahingonkorvauksen määrään.

46 Edellä esitetyn perusteella ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, toisen direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa ja kolmannen direktiivin 1 artiklaa on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa silloin, kun kahden ajoneuvon yhteentörmäyksestä on aiheutunut vahinkoja ilman, että kuljettajien voitaisiin katsoa syyllistyneen tuottamukseen, vastuu mainituista vahingoista jaetaan sen mukaisesti, missä määrin kumpikin ajoneuvo on myötävaikuttanut niiden aiheutumiseen, ja pidetään näitä myötävaikutuksia yhtä suurina silloin, kun niistä on epäselvyyttä.

Oikeudenkäyntikulut

47 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin 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 unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaan saattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annetun neuvoston direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohtaa, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 2 artiklan 1 kohtaa ja moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annetun kolmannen neuvoston direktiivin 90/232/ETY 1 artiklaa on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa silloin, kun kahden ajoneuvon yhteentörmäyksestä on aiheutunut vahinkoja ilman, että kuljettajien voitaisiin katsoa syyllistyneen tuottamukseen, vastuu mainituista vahingoista jaetaan sen mukaisesti, missä määrin kumpikin ajoneuvo on myötävaikuttanut niiden aiheutumiseen, ja pidetään näitä myötävaikutuksia yhtä suurina silloin, kun niistä on epäselvyyttä.

Allekirjoitukset