YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

14 päivänä syyskuuta 2000 *

Asiassa C-348/98,

jonka Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugali) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla) nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Vitor Manuel Mendes Ferreira ja Maria Clara Delgado Correia Ferreira

vastaan

Companhia de Seguros Mundial Confiança SA

ennakkoratkaisun 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) 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) tulkinnasta,

* Oikeudenkäyntikieli: portugali.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja D. A. O. Edward sekä tuomarit L. Sevón (esittelevä tuomari), P. J. G. Kapteyn, P. Jann ja H. Ragnemalm,

julkisasiamies: G. Cosmas,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, molempien edustajana asianajaja M. H. Macau Ferreira, Montemor-o-Novo,

— Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, edustajanaan asianajaja J. Geraldes, Lissabon,

— Italian hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön diplomaattisten riita-asioiden osaston osastopäällikkö, professori U. Leanza, avustajanaan valtionasiamies O. Fiumara,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen pääneuvonantaja A. Caeiro, oikeudellinen neuvonantaja C. Tufvesson ja oikeudellisen yksikön virkamies F. de Sousa Fialho,

ottaen huomioon esittelevän tuomarin kertomuksen,

kuultuaan julkisasiamiehen 21.10.1999 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Tribunal da Comarca de Setúbal on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 15.7.1998 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 24.9.1998, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla) nojalla seitsemän ennakkoratkaisukysymystä 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) tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty riita-asiassa, jossa kantajina ovat Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira ja vastaajana Companhia de Seguros Mundial Confiança SA -niminen vakuutusyhtiö (jäljempänä Mundial Confiança) ja joka koskee liikenneonnettomuudessa kahdelle ensiksi mainitulle aiheutuneiden vahinkojen korvaamista.

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 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liikennevakuutuksen on katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot.

2. Jäsenvaltioiden on vaadittava, tämän kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisesti asettamien korkeampien vastuurajojen soveltamista, että ne vastuumäärät, joiden osalta tällainen vakuutus on pakollinen, ovat vähintään:

— henkilövahingossa 350 000 ecua, jos kyseessä on vain yksi vahingon kärsinyt; jos yhdessä vahinkotapauksessa on useampi vahingon kärsinyt, tämä vastuumäärä kerrotaan vahingon kärsineiden lukumäärällä;

— omaisuusvahingossa 100 000 ecua vahinkotapausta kohti, riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä.

Jäsenvaltiot voivat edellä olevien vähimmäisvastuumäärien sijasta määrätä henkilövahingosta vähimmäisvastuumääräksi 500 000 ecua, jos yhdessä vahinkotapauksessa on useampi kuin yksi vahingon kärsinyt, tai henkilövahingosta ja omaisuusvahingosta yhteisen 600 000 ecun vähimmäisvastuumäärän vahinkotapausta kohti, riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä tai vahingon laadusta."

5 Saman direktiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Vakuutetun henkilön, kuljettajan tai muun sellaisen vahingonkorvauslainsäädännön mukaan onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön, jonka vastuun varalle on otettu 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vakuutus, perheenjäseniltä ei saa sukulaisuussuhteen perusteella evätä heidän henkilövahinkojensa korvaamista tästä vakuutuksesta."

6 Tämän direktiivin 5 artiklassa, sellaisena kuin se on muutettuna Espanjan kuningaskunnan ja Portugalin tasavallan liittymisehdoista ja perustamissopimusten mukautuksista tehdyn asiakirjan liitteessä I olevan IX osan F kohdalla, jonka otsikko on "Vakuutukset", (EYVL 1985, L 302, s. 23, 218; jäljempänä liittymisasiakirja) säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on muutettava kansalliset säännöksensä tämän direktiivin noudattamisen edellyttämällä tavalla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1987.
— —

2. Näin muutettuja säännöksiä sovelletaan viimeistään 31 päivästä joulukuuta 1988.

3. Poiketen 2 kohdasta:

a) Espanjan kuningaskunnalle, Helleenien tasavallalle ja Portugalin tasavallalle varataan 31 päivään joulukuuta 1995 ulottuva siirtymäkausi, jona ne voivat korottaa vastuurajaansa 1 artiklan 2 kohdassa edellytetylle tasolle. Jos ne käyttävät hyväkseen tätä mahdollisuutta, takuu on mainitussa artiklassa säädettyihin määriin viitaten:

— yli 16 prosenttia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1988,

— 31 prosenttia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1992;

— — ."

7 Kolmannen direktiivin 1 artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään, että "direktiivin 72/166/ETY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakuutuksesta on korvattava ajoneuvon käytöstä kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneet henkilövahingot".

8 Kolmannen direktiivin 6 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät toimenpiteet viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1992. — —

2. Edellä 1 kohdasta poiketen:

— Helleenien tasavallalle, Espanjan kuningaskunnalle ja Portugalin tasavallalle sallitaan määräaika 31 päivään joulukuuta 1995, jonka päättymisestä niiden on noudatettava 1 ja 2 artiklaa,

— — ."

Kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä oleva riita-asia ja asiaa koskevat kansalliset oikeussäännöt

9 Ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, että 12.2.1995 tapahtui liikenneonnettomuus, jossa osallisena oli Mendes Ferreiran omistama moottoriajoneuvo, jota kuljetti yksi hänen lapsistaan, ja jonka seurauksena kuoli matkustajana ollut toinen Mendes Ferreiran lapsi, joka oli 12-vuotias. Onnettomuudessa ei ollut osallisena muita ajoneuvoja. Ennakkoratkaisupyynnössä tarkennetaan, että ajoneuvon kuljettaja ei ollut menetellyt tuottamuksellisesti.

10 Mendes Ferreira oli siirtänyt kyseisen ajoneuvon käyttöön liittyvän vahingonkorvausvastuun vakuutussopimuksella Mundial Confiançalle.

11 Mendes Ferreira ja hänen puolisonsa nostivat kansallisessa tuomioistuimessa kanteen, jossa he vaativat, että Mundial Confiança velvoitettaisiin maksamaan heille aiheutuneesta vahingosta vahingonkorvausta. Mundial Confiança kiisti kanteen sillä perusteella, että tapahtumahetkellä voimassa olleiden Portugalin oikeussääntöjen mukaan oikeutta korvauksiin ei ollut.

12 Tältä osin ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, että Portugalin Código Civilin (jäljempänä siviililaki) 504 §:n 2 momentin siinä versiossa, joka oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumahetkellä, säädettiin, että kuljettaja vastaa vastikkeettoman kuljetuksen ollessa kyseessä pääsääntöisesti ainoastaan tahallisesti tai tuottamuksellaan aiheuttamistaan vahingoista. Portugalin tuomioistuimet tulkitsivat säännöstä yleensä siten, että vastikkeetta kuljetetun matkustajan oli korvausta saadakseen näytettävä toteen, että ajoneuvon kuljettaja oli aiheuttanut liikennevahingon tuottamuksellaan.

13 Jotta kansallinen lainsäädäntö saatiin kolmannen direktiivin ja erityisesti sen 1 artiklan mukaiseksi, kansallisen tuomioistuimen mukaan Portugalin siviililain 504 §:ää muutettiin 6.3.1996 annetulla asetuksella (decreto-lei) nro 14/96, jonka 3 momentissa nykyisin säädetään vastikkeetta kuljetetuilla matkustajilla olevan oikeus saada korvausta ankaran vastuun perusteella, mutta tämä oikeus koskee vain henkilövahinkoja.

14 Kansallinen tuomioistuin toteaa muun muassa, että vaikka pääasian tosiseikkojen tapahtumahetkellä voimassa olleessa Portugalin lainsäädännössä olisikin ankaran vastuun ollessa kyseessä annettu vastikkeetta kuljetetulle matkustajalle oikeus saada vahingonkorvausta, niin Portugalin siviililain 508 §:n 1 momentin mukaan suurin liikenneonnettomuudessa vahingonkärsineen saama korvausmäärä tapauksissa, joissa korvausvastuussa oleva ei ole toiminut tuottamuksellisesti, vastaa Portugalin toisen oikeusasteen tuomioistuinten toimivaltarajaa kerrottuna kahdella. Tämä toimivaltaraja, joka on vahvistettu vuonna 1987 ja jota ei sen jälkeen ole määritelty uudelleen, on 2 000 000 Portugalin escudoa (PTE), joten enimmäiskorvausmäärä tuottamuksen puuttuessa on 4 000 000 PTE.

15 Kansallinen tuomioistuin pohtii toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdan ja 5 artiklan 3 kohdan, sellaisena kuin viimeksi mainittu on muutettuna liittymisasiakirjalla, perusteella, voivatko jäsenvaltiot määrätä sellaisia onnettomuustapauksia varten, joissa onnettomuuden aiheuttanut kuljettaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti, vahingonkärsijöille maksettavaa vahingonkorvausta koskevia enimmäismääriä, jotka ovat alhaisempia kuin toisessa direktiivissä edellytetyn pakollisen vakuutuksen vähimmäisvastuumäärät. Toinen direktiivi ei nimittäin

tee eroa kuljettajan tuottamukseen perustuvan vastuun ja ankaran vastuun välillä.

16 Näin ollen Tribunal da Comarca de Setúbal päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Edellytetäänkö direktiivin 84/5/ETY 3 artiklassa, että pakollisen liikennevakuutuksen on katettava vakuutuksenottajan tai ajoneuvon kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneet vahingot myös silloin, kun kyseisiä perheenjäseniä on kuljetettu vastikkeetta ja kun kyseessä on tuottamukseen perustumaton ankara vastuu, vai voiko jäsenvaltio säätää, että tällaisessa tapauksessa ei ole oikeutta korvaukseen?

2) Sovelletaanko direktiivin 84/5/ETY 1 artiklan 2 kohdassa säädettyjä vakuutuskorvauksen vähimmäismääriä myös tilanteisiin, joissa on kysymyksessä tuottamukseen perustumaton ankara vastuu, vai voiko jäsenvaltio säätää, että tapauksissa, joissa ajoneuvon kuljettaja ei ole aiheuttanut liikenneonnettomuutta tuottamuksellaan, maksettavan korvauksen ylärajat ovat direktiivissä säädettyjä vähimmäismääriä pienempiä?

3) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallista oikeutta siten, että siitä tulee yhdenmukainen direktiivin säännösten kanssa sekä silloin, kun direktiivi on pantu täytäntöön puutteellisesti että silloin, kun on pidetty voimassa jo direktiivin voimaantuloa ennen voimassa olleita kansallisia säännöksiä?

4) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallista oikeutta siten, että siitä tulee yhdenmukainen direktiivin säännösten kanssa, jos tällainen tul-

kinta on ristiriidassa sen kanssa, mikä vakiintuneen näkemyksen mukaan on kansallisen oikeuden säännösten tarkoitus ja soveltamisala, tai jos tällainen tulkinta on yhdenmukainen lainsäätäjän tarkoituksen kanssa, jota lainsäätäjä ei kuitenkaan ole onnistunut ilmaisemaan lain säännöksillä?

5) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallisia säännöksiä yhdenmukaisesti yhteisön säännösten kanssa myös riita-asiassa, jonka kaikki asianosaiset ovat yksityisiä oikeussubjekteja?

6) Onko kansallisen tuomioistuimen tulkittava kansallista oikeutta yhdenmukaisesti direktiivin 90/232/ETY 1 artiklan kanssa myös tilanteessa, jossa onnettomuus on tapahtunut ennen jäsenvaltiolle kyseisen säännöksen täytäntöönpanemiseksi asetetun määräajan päättymistä?

7) Mikäli kansallista oikeutta ei olisi mahdollista tulkita yhdenmukaisesti direktiivin säännösten kanssa, velvoittaako yhteisön oikeuden ensisijaisuus kansallisen tuomioistuimen jättämään soveltamatta sellaisia kansallisia säännöksiä, jotka ovat ristiriidassa direktiivin kanssa, myös riita-asiassa, jonka kaikki asianosaiset ovat yksityisiä oikeussubjekteja?"

Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

17 Kansallinen tuomioistuin kysyy ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään, edellytetäänkö toisen direktiivin 3 artiklassa, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen on katettava henkilövahingot, jotka aiheutuvat vakuutuksenottajan, kuljettajan tai muun sellaisen vahingonkorvauslainsäädännön mukaan onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön, jonka vastuun varalle on otettu pakollinen liikennevakuutus, vastikkeetta kuljettamille perheenjäsenille (jäljempänä vakuutuksenottajan tai kuljet-

tajan perheenjäsenet) riippumatta siitä, onko onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja toiminut tuottamuksellisesti.

18 Pääasian kantajat toteavat, että toisen direktiivin 3 artiklassa ja kolmannen direktiivin 1 artiklassa säädetään, että vastikkeetta kuljetettaville matkustajille ja kuljettajan perheenjäsenille aiheutuvat vahingot tulevat korvattaviksi moottoriajoneuvon käyttöön liittyvän ankaran vastuun perusteella. Näillä säännöksillä on välitön oikeusvaikutus, ja ne ovat ensisijaisia kansalliseen oikeuteen nähden.

19 Mundial Confiança väittää, että kansallinen tuomioistuin on sekoittanut keskenään moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista vakuutusta koskevan järjestelmän, jota eri direktiivit koskevat, ja yksityisoikeudellisen vahingonkorvausvastuusäännöstön, joka ei ole ollut lainsäädännön lähentämisen kohteena. Toisen direktiivin 3 artiklan ainoana tavoitteena on velvoittaa jäsenvaltiot poistamaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevasta kansallisesta lainsäädännöstä epäoikeudenmukaiseksi katsottava epäyhdenvertainen kohtelu, mikä käy ilmi mainitun direktiivin perustelukappaleista.

20 Uudessa moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa pakollista vakuutusta koskevassa Portugalin lainsäädännössä eli 31.12.1985 annetussa asetuksessa (decreto lei) nro 522/85 ei enää säädetä kuten aikaisemmassa lainsäädännössä, että vakuutuksenottajan ja kuljettajan perheenjäsenet jäisivät vakuutuksen ulkopuolelle, joten Portugalin tasavalta oli täytäntöönpannut asianmukaisesti toisen direktiivin 3 artiklan säännökset liittyessään Euroopan yhteisöihin.

21 Italian hallitus esittää, että toisen direktiivin 3 artiklan mukaan henkilövahinkojen osalta vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäseniä ei voida jättää vakuutusturvan ulkopuolelle sukulaisuussuhteen perusteella riippumatta siitä, ovatko he olleet kuljetettavina vai eivät. Italian hallitus esittää vielä kuten

komissiokin, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien kaikkien kolmen direktiivin kannalta on selvästi yhdentekevää, onko kuljettaja toiminut tuottamuksellisesti, eikä niissä tehdä eroa tuottamusvastuun ja ankaran vastuun välillä.

22 Komissio katsoo, että toisen direktiivin 3 artiklaa tulee tulkita siten, että mikäli sovellettava kansallinen lainsäädäntö edellyttää vakuutuksen kattavan sellaiselle matkustajalle aiheutuneet vahingot, joka ei ole perheenjäsen, niin sama artikla velvoittaa jättämään soveltamatta kaikki sellaiset lainsäännökset tai sopimusmääräykset, joiden mukaan liikenneonnettomuudessa loukkaantuneelle perheenjäsenelle ei anneta samaa suojaa. Toisaalta mikäli kansallinen lainsäädäntö ei edellytä vakuutuksen kattavan matkustajille aiheutuneita vahinkoja, toisen direktiivin 3 artikla ei edellytä vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneiden vahinkojen kattamista vakuutuksella.

23 Tältä osin on ensinnäkin todettava, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien kolmen direktiivin soveltamisalasta ja sanamuodosta käy ilmi, että niiden tarkoituksena ei ole yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden vahingonkorvausvastuusäännöstöjä.

24 Kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi jo asiassa C-129/94, Ruiz Bernáldez, 28.3.1996 antamassaan tuomiossa (Kok. 1996, s. I-1829, 13—16 kohta), kyseisten direktiivien johdanto-osista ilmenee, että direktiiveillä 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 aiheutetuista vahingoista kärsineet saavat samanlaisen kohtelun riippumatta siitä, missä yhteisön alueella onnettomuus on tapahtunut (ks. erityisesti toisen direktiivin viides perustelukappale ja kolmannen direktiivin neljäs perustelukappale).

25 Tässä tarkoituksessa ensimmäisellä direktiivillä luotiin järjestelmä, joka perustuu olettamukseen, että ajoneuvoille, joilla on pysyvä kotipaikka yhteisön alueella,

on otettu vakuutus (kahdeksas perustelukappale). 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.

26 Artiklan alkuperäisessä versiossa jätettiin kuitenkin jäsenvaltioiden asiaksi päättää vakuutetun vastuun laajuudesta sekä pakollisen vakuutusturvan ehdoista. Jotta eri jäsenvaltioiden lainsäädännössä olevia vakuuttamisvelvollisuuden laajuutta koskevia eroavuuksia saataisiin vähennettyä (toisen direktiivin kolmas perustelukappale), toisen direktiivin 1 artiklassa säädettiin, että vakuutuksen on katettava sekä omaisuusvahingot että henkilövahingot määriteltyihin määriin asti, ja saman direktiivin 3 artiklassa tarkennettiin henkilövahinkojen osalta, että vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäseniä ei saa sukulaisuussuhteen perusteella sulkea vakuutuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kolmannen direktiivin 1 artiklassa pakollinen vakuutusturva laajennettiin koskemaan myös kaikille muille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneita henkilövahinkoja.

27 Ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä, velvoitetaan siten, että jäsenvaltiot varmistavat, että sellaisten ajoneuvojen, joilla on pysyvä kotipaikka jäsenvaltion alueella, käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, ja tarkennetaan erityisesti, minkä laatuiset vahingot ja ketkä kolmannet vahingonkärsijät vakuutuksen on katettava. Sitä vastoin säännöksessä ei mainita minkä laatuinen vastuu, ankara vai tuottamukseen perustuva vastuu, vakuutuksella täytyy kattaa.

28 Koska sellaista yhteisön lainsäädäntöä ei ole, jossa tarkennettaisiin sellaisten ajoneuvojen, joiden osalta on otettava pakollinen vakuutus, käyttöä koskevan vastuun laatu, toimivalta päättää sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä liikenteessä, sovellettavasta vahingonkorvausvastuusäännöstöstä, kuuluu periaatteessa jäsenvaltioille.

29 Tällä hetkellä voimassa olevan yhteisön oikeuden mukaan jäsenvaltiot voivat siten vapaasti päättää, minkälaista vahingonkorvausvastuusäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä liikenteessä, mutta niiden tulee varmistaa, että kansallisen oikeuden mukainen vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen kolmen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella.

30 Vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneiden vahinkojen korvaamisen osalta toisen direktiivin 3 artiklassa säädetään, että perheenjäseniltä ei saa sukulaisuussuhteen perusteella evätä heidän henkilövahinkojensa korvaamista vakuutuksesta. Toisen direktiivin yhdeksännestä perustelukappaleesta käy ilmi, että säännöksellä pyritään saamaan vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäsenten henkilövahingot korvatuiksi samassa suhteessa kuin muiden kolmansien vahingonkärsijöiden henkilövahingot.

31 Tästä seuraa, että kolmannet vahingonkärsijät eivät saa jäädä pakollisen liikennevakuutuksen soveltamisalan ulkopuolelle vain sen takia, että he ovat vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäseniä. Pakollisesta liikennevakuutuksesta pitää siten korvata vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäsenille ajoneuvon aiheuttamasta liikenneonnettomuudesta aiheutuneet henkilövahingot samoilla ehdoilla kuin ne korvataan tällaisessa liikenneonnettomuudessa kolmansille henkilöille.

32 Mikäli jäsenvaltion kansallinen oikeus velvoittaa pakollisella vakuutuksella kattamaan vastikkeetta kuljetetuille kolmansille matkustajille aiheutuneet henkilövahingot huolimatta siitä, onko onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja toiminut tuottamuksellisesti, jäsenvaltion on näin ollen edellytettävä, että vakuutus kattaa samalla tavoin vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneet henkilövahingot. Mikäli tämän jäsenvaltion kansallisen oikeuden mukaan velvollisuutta kattaa vakuutuksella kolmansille, matkustajina oleville henkilöille aiheutuneita henkilövahinkoja ei ole, toisen direktiivin 3 artiklassa ei myöskään velvoiteta jäsenvaltiota edellyttämään, että vakuu-

tuksella olisi katettava vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneet henkilövahingot.

33 On sitä paitsi huomattava, että kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan riita-asian perustana oleva liikenneonnettomuus tapahtui 12.2.1995 eli ennen kolmannessa direktiivissä Portugalin tasavallalle säädetyn direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä, mikä tapahtui 31.12.1995. Yksityiset oikeussubjektit eivät siten voi vedota direktiiviin kansallisissa tuomioistuimissa (ks. asia C-316/93, Vaneetveld, tuomio 3.3.1994, Kok. 1994, s. I-763, 16 kohta).

34 On kuitenkin huomattava, että vaikka kolmannen direktiivin 1 artiklassa ulotettiin ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella direktiivillä, säädetty pakollinen vakuutus koskemaan kaikille matkustajille paitsi kuljettajalle aiheutuneita henkilövahinkoja, tämän tuomion 27—29 kohdasta käy ilmi, että siinä ei määritellä sen vahingonkorvausvastuun laatua, joka pakollisen liikennevakuutuksen täytyy kattaa.

35 Näin ollen ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että toisen direktiivin 3 artikla edellyttää, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen on katettava vastikkeetta kuljetetuille, matkustajina olleille vakuutuksenottajan tai kuljettajan perheenjäsenille aiheutuneet henkilövahingot riippumatta siitä, onko liikenneonnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja toiminut tuottamuksellisesti, ainoastaan siinä tapauksessa, että kyseessä olevan jäsenvaltion kansallinen oikeus velvoittaa kattamaan vakuutuksella samanlaisissa olosuhteissa kolmansille matkustajille aiheutuneet henkilövahingot.

Toinen ennakkoratkaisukysymys

36 Toisessa kysymyksessään kansallinen tuomioistuin kysyy, ovatko toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohta ja 5 artiklan 3 kohta, sellaisena kuin viimeksi mainittu on muutettuna liittymisasiakirjalla, esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään sellaisia vahingonkorvauksen enimmäismääriä, jotka ovat edellä mainituissa säännöksissä säädettyjä vähimmäisvastuumääriä pienempiä, sellaisen tapauksen varalta, jossa onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti vaan jossa on kyse pelkästä ankarasta vastuusta.

37 Pääasian kantajat ja Italian hallitus toteavat, että toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa asetettuja vähimmäisvastuumääriä voidaan soveltaa silloin, kun on kyse ankaran vastuun tilanteista, ja että jäsenvaltiot eivät voi asettaa korvauksille enimmäismääriä, jotka ovat pienempiä kuin nämä vähimmäismäärät. Italian hallitus toteaa lisäksi, että vähimmäismäärien suhteen ei tehdä eroa tuottamusvastuun ja ankaran vastuun välillä.

38 Komissio toteaa, että mikään näistä kolmesta direktiivistä ei ota kantaa vastuujärjestelmän valintaan. Kansallinen järjestelmä voi siten olla joko ankaraan vastuuseen tai tuottamusvastuuseen perustuva järjestelmä. Toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohtaa on kuitenkin tulkittava siten, että silloin kun korvausvastuu on syntynyt tässä artiklassa säädettyjä vähimmäisvastuumääriä on noudatettava riippumatta sovellettavasta vastuujärjestelmästä sen periaatteen mukaisesti, että korvauksen on katettava todellisuudessa aiheutuneet vahingot.

39 Tältä osin tämän tuomion 27 ja 28 kohdasta käy ilmi, että ensimmäisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan säännöksissä, sellaisina kuin ne ovat tarkennettuina ja täydennettyinä toisella ja kolmannella direktiivillä ja erityisesti toisen direktiivin 1 artiklalla, ei säädetä mitään sen vastuun laadusta, joka täytyy pakollisella liikennevakuutuksella kattaa eli siitä, tarkoitetaanko ankaraa vastuuta vai tuottamusvastuuta. Niiltä osin kuin yhteisön lainsäädännössä ei säännellä tätä asiaa, ajoneuvojen käytöstä aiheutuneisiin vahinkoihin sovellettavasta vahingonkor-

vausvastuusäännöstöstä päättäminen kuuluu periaatteessa jäsenvaltioiden toimivaltaan.

40 Tämän tuomion 29 kohdasta käy kuitenkin ilmi, että kyseessä olevan jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaan vahingonkorvausvastuu, jota sovelletaan ajoneuvojen käyttämisestä aiheutuneisiin liikennevahinkoihin, täytyy kattaa vakuutuksella, ja että vakuutuksessa täytyy noudattaa toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa ja 5 artiklan 3 kohdassa, sellaisena kuin viimeksi mainittu on muutettuna liittymisasiakirjalla, määrättyjä vähimmäisvastuumääriä. Tämän vahingonkorvausvastuun kattamien vahinkojen osalta ei siten voida lainsäädännössä asettaa maksettavien korvausten enimmäismääriä, jotka ovat direktiivissä mainittuja vähimmäismääriä pienempiä.

41 Toiseen kysymykseen on siten vastattava, että toisen direktiivin 1 artiklan 2 kohta ja 5 artiklan 3 kohta, sellaisena kuin viimeksi mainittu on muutettuna liittymisasiakirjalla, ovat esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään sellaisia vahingonkorvausten enimmäismääriä, jotka ovat näissä artikloissa säädettyjä vähimmäisvastuumääriä pienempiä, sellaisen tapauksen varalta, jossa onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti vaan jossa on kyse pelkästä ankarasta vastuusta.

Kolmas—seitsemäs ennakkoratkaisukysymys

42 Kahteen ensimmäiseen kysymykseen annettujen vastausten vuoksi kolmannesta seitsemänteen ennakkoratkaisukysymykset, jotka koskevat velvollisuutta tulkita kansallista oikeutta yhteisön oikeuden mukaisesti ja toisen ja kolmannen direktiivin asiaa koskevien säännösten välitöntä oikeusvaikutusta, eivät ole kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian ratkaisun kannalta merkityksellisiä. Näin ollen niitä ei tarvitse tutkia.

Oikeudenkäyntikulut

43 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Italian hallitukselle ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on ratkaissut Tribunal da Comarca de Setúbalin 15.7.1998 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

1) **Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY 3 artikla edellyttää, että moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan pakollisen vakuutuksen on katettava vastikkeetta kuljetetuille, matkustajina olleille vakuutuksen ottajan, kuljettajan tai muun sellaisen**

vahingonkorvauslainsäädännön mukaan onnettomuudesta vastuussa olevan henkilön, jonka vastuun varalle on otettu pakollinen liikennevakuutus, perheenjäsenille aiheutuneet henkilövahingot riippumatta siitä, onko liikenneonnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja toiminut tuottamuksellisesti, ainoastaan siinä tapauksessa, että kyseessä olevan jäsenvaltion lainsäädännössä velvoitetaan kattamaan vakuutuksella samanlaisissa olosuhteissa kolmansille matkustajille aiheutuneet henkilövahingot.

2) Toisen direktiivin 84/5/ETY 1 artiklan 2 kohdan ja 5 artiklan 3 kohdan, sellaisena kuin viimeksi mainittu on muutettuna Espanjan kuningaskunnan ja Portugalin tasavallan liittymisehdoista ja perustamissopimusten mukautuksista tehdyn asiakirjan liitteessä I olevan IX osan F kohdalla, jonka otsikko on "Vakuutukset", ovat esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään sellaisia vahingonkorvauksen enimmäismääriä, jotka ovat näissä artikloissa säädettyjä vähimmäisvastuumääriä pienempiä, sellaisen tapauksen varalta, jossa onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon kuljettaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti vaan jossa on kyse pelkästä ankarasta vastuusta.

Edward Sevón Kapteyn

Jann Ragnemalm

Julistettiin Luxemburgissa 14 päivänä syyskuuta 2000.

R. Grass

kirjaaja

D. A. O. Edward

viidennen jaoston puheenjohtaja