UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

9 päivänä kesäkuuta 2011 *

Asiassa C-409/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Supremo Tribunal de Justiça (Portugali) on esittänyt 2.10.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 27.10.2009, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

José Maria Ambrósio Lavrador ja

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

vastaan

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit D. Šváby (esittelevä tuomari), G. Arestis, J. Malenovský ja T. von Danwitz,

* Oikeudenkäyntikieli: portugali.

julkisasiamies: N. Jääskinen,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies M. Ferreira,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 27.1.2011 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– José Maria Ambrósio Lavrador ja Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio, edustajanaan advogado L. Saraiva,

– Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, edustajanaan advogado J. M. Fonseca,

– Portugalin hallitus, asiamiehinään L. Inez Fernandes ja D. Marinho Pires,

– Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller ja J. Kemper,

– Latvian hallitus, asiamiehinään K. Drēviņa ja M. Borkoveca,

– Euroopan komissio, asiamiehinään N. Yerrell, M. Teles Romão ja P. Guerra e Andrade,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

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), 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) 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) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain yhtäältä José Maria Ambrósio Lavrador ja Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio sekä toisaalta Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (jäljempänä Fidelidade-Mundial) ja joka koskee jälkimmäisen maksettavaksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun perusteella kuuluvaa korvausta pääasian kantajien sellaisen liikenneonnettomuuden seurauksena kärsimästä vahingosta, jossa olivat mukana heidän polkupyörällä liikkunut alaikäinen lapsensa sekä ajoneuvo, jonka osalta korvausvastuu on Fidelidade-Mundialilla.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin säännöstö

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 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 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:

”– –

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 Direktiivin 2005/14 johdanto-osan 16 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä muille motorisoimattomille tienkäyttäjille, jotka yleensä ovat liikenneonnettomuuden heikoimpia osapuolia, aiheutuneiden henkilö- ja omaisuusvahinkojen olisi kuuluttava onnettomuudessa osallisena olevan ajoneuvon

pakollisen vakuutuksen piiriin, jos he ovat kansallisen siviilioikeuden nojalla oikeutettuja korvaukseen. Tämä säännös ei vaikuta kansallisen lainsäädännön mukaiseen siviilioikeudelliseen vastuuseen eikä vahingonkorvausten määrään yksittäisen onnettomuuden osalta."

8 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

9 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.”

10 Kyseisen lain 504 §:n 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

11 Mainitun lain 505 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Edellä 503 §:n 1 momentissa tarkoitettu vastuu sulkeutuu pois vain silloin, jos onnettomuus on uhrin tai kolmannen aiheuttama tai jos se on seurausta ajoneuvon toimintaan liittymättömästä ylivoimaisesta esteestä, tämän kuitenkaan rajoittamatta 570 §:n säännösten soveltamista.”

12 Saman lain 570 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Jos uhrin tuottamus on myötävaikuttanut vahinkojen syntymiseen tai vakavoitumiseen, toimivaltaisen tuomioistuimen on ratkaistava, onko korvaus myönnettävä täysimääräisenä vai vähennettynä vai jätettävä myöntämättä, kun otetaan huomioon molempien osapuolten tuottamuksen aste ja aiheutuneet seuraukset.

2. Jos vastuu perustuu yksin tuottamusolettamaan, uhrin tuottamus sulkee korvausvelvollisuuden pois, ellei toisin säädetä.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

13 Polkupyörällä liikkunut pääasian valittajien alaikäinen lapsi törmäsi 12.7.2002 Fidelidade-Mundialin vakuuttamaan ajoneuvoon. Onnettomuus johti nuoren pojan kuolemaan.

14 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan aikaisemmissa oikeusasteissa on todettu, että onnettomuus tapahtui noin kello 20.20 maaseudulla sijaitsevassa taajamassa rakennusten reunustamalla kadulla ja että lapsi liikkui vastaantulevien kaistalla eikä noudattanut etuajo-oikeutta koskevia sääntöjä.

15 Pääasian valittajat nostivat moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvään vastuuseen perustuvan kanteen onnettomuudessa, jonka uhriksi heidän poikansa joutui, mukana olleen ajoneuvon vakuuttanutta vakuutusyhtiötä Fidelidade-Mundialia vastaan.

Kanteellaan valittajat vaativat 207 080,78 euron vahingonkorvausta sekä sairaanhoitokulujen ja kaikkien onnettomuudesta seuranneiden aineellisten vahinkojen – sekä omaisuusvahinkojen että muiden kuin omaisuusvahinkojen – korvaamista.

16 Koska kanne hylättiin sekä ensimmäisessä oikeusasteessa että valitusasteessa, pääasian valittajat ovat hakeneet muutosta Supremo Tribunal de Justiçalta.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa ensimmäisessä oikeusasteessa ja valitusasteessa annettuihin tuomioihin ja toteaa onnettomuuden, jonka uhriksi pääasian valittajien poika joutui, olosuhteista, että ainoa syyllinen oli alaikäinen lapsi, joka liikkui vastaantulevien kaistalla eikä noudattanut etuajo-oikeutta koskevia sääntöjä, ja että ajoneuvon kuljettaja ei ollut rikkonut liikennesääntöjä, joten häntä ei voida pitää miltään osin vastuullisena sen enempää vaarantamisvastuun kuin tuottamusvastuunkaan perusteella.

18 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin mainitsee päätöksessään kuitenkin pääasian valittajien väitteet, joiden mukaan moottoriajoneuvon kuljettajalta voitiin edellyttää erityistä tarkkaavaisuutta ja erittäin varovaista ajotapaa, kun otetaan huomioon se, että hän tunsi onnettomuuspaikan, jossa liikkui jatkuvasti lapsia. Kuljettajan huolimaton menettely vaikutti samojen väitteiden mukaan syy-yhteyden kautta vahinkotapahtumaan johtaneeseen prosessiin.

19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin myöntää vahingonkorvausvastuun olevan jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluva alue, mutta toteaa, että asiassa C-537/03, Candolin ym., 30.6.2005 annetun tuomion (Kok., s. I-5745) mukaan jäsenvaltioiden on käyttäessään tätä toimivaltaansa noudatettava unionin oikeutta eivätkä ne voi siten riistää ensimmäisen, toisen ja kolmannen direktiivin säännöksiltä niiden tehokasta vaikutusta. Mainituilta säännöksiltä riistetään tehokas vaikutus erityisesti silloin, jos

kansallisessa säännöstössä joko evätään oikeus saada korvausta tai rajoitetaan tätä oikeutta suhteettomasti yksinomaan sillä perusteella, että uhri itse on aiheuttanut vahingon.

20 Ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle on kyseisen unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön vuoksi epäselvää, onko pääasiassa sovellettava vahingonkorvausjärjestelmä sopusoinnussa edellä tämän tuomion 3–5 kohdassa mainittujen unionin oikeuden säännösten kanssa.

21 Tässä tilanteessa Supremo Tribunal de Justiça on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko kolmannen [direktiivin] 1 artiklan säännöksiä tulkittava siten, että se on esteenä sille, että Portugalin yksityisoikeudessa eli siviililain 503 §:n 1 momentissa sekä 504, 505 ja 570 §:ssä evätään liikenneonnettomuuden uhriksi joutuneelta alaikäiseltä oikeus vahingonkorvaukseen tai rajoitetaan sitä käsiteltävässä asiassa ajankohdan, aiheutumistavan ja tapahtumapaikan osalta vallinneissa olosuhteissa tapahtuneen liikenneonnettomuuden kaltaisessa tilanteessa yksin siitä syystä, että uhrin itsensä katsotaan aiheuttaneen vahingot osittain tai kokonaan?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

22 Aluksi on mainittava, kuten Saksan hallitus aivan oikein korostaa, että vaikka esitetty kysymys koskee vain kolmannen direktiivin 1 artiklaa, ennakkoratkaisupyynnöstä kokonaisuudessaan tarkasteltuna ilmenee kuitenkin, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään pääasiallisesti sitä, onko ensimmäistä, toista ja kolmatta direktiiviä tulkittava siten, että ne ovat esteenä sellaiselle kansalliselle

lainsäädännölle, jossa rajoitetaan onnettomuuden, jossa on osallisena moottoriajoneuvo, uhrin oikeutta saada korvausta tai evätään korvaus kokonaan sillä perusteella, että hän on aiheuttanut vahingot osittain tai kokonaan.

23 Tässä yhteydessä on huomattava aluksi, että ensimmäisen ja toisen direktiivin johdanto-osista ilmenee, että direktiiveillä pyritään ensinnäkin sekä ajoneuvojen, joiden pysyvä kotipaikka on Euroopan 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 (asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996, Kok., s. I-1829, 13 kohta; asia C-348/98, Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomio 14.9.2000, Kok., s. I-6711, 24 kohta ja asia C-484/09, Carvalho Ferreira Santos, tuomio 17.3.2011, Kok., s. I-1821, 24 kohta).

24 Ensimmäisessä direktiivissä, sellaisena kuin se on tarkennettuna ja täydennettynä toisella ja kolmannella direktiivillä, asetetaan näin ollen 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 ja em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 27 kohta).

25 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 (em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 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, millaista vahingonkorvausvastuusäännöstöä sovelletaan sellaisiin vahinkotapahtumiin, jotka ovat aiheutuneet ajoneuvojen käyttämisestä (em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kolmannen direktiivin 1 a artiklan säännökset, jotka on toistettu direktiivin 2009/103 12 artiklan 3 kohdassa, tukevat tätä päätelmää niiden tienkäyttäjien, jotka eivät liiku moottoroidulla ajoneuvolla, kärsimien vahinkojen osalta.

27 Jäsenvaltioiden on kuitenkin taattava se, että kansallisen oikeuden mukainen vahingonkorvausvastuu katetaan edellä mainittujen kolmen direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella (em. asia Mendes Ferreira ja Delgado Correia Ferreira, tuomion 29 kohta; asia C-356/05, Farrell, tuomio 19.4.2007, Kok., s. I-3067, 33 kohta ja em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 34 kohta).

28 Toiseksi on todettava, että oikeuskäytännöstä ilmenee, että jäsenvaltioiden on käyttäessään tätä toimivaltaansa noudatettava unionin oikeutta ja että kansalliset vahingonkorvausoikeuden säännökset, jotka sääntelevät ajoneuvon käyttämisestä aiheutuvien vahinkojen korvaamista, eivät voi riistää ensimmäiseltä, toiselta ja kolmannelta direktiiviltä niiden tehokasta vaikutusta (ks. vastaavasti em. asia Ruiz Bernáldez, tuomion 19 kohta; em. asia Candolin ym., tuomion 27 ja 28 kohta sekä em. asia Farrell, tuomion 34 kohta).

29 Kuten oikeuskäytännössä on täsmennetty, mainituilta direktiiveiltä riistetään tehokas vaikutus, jos kansallisessa säännöstössä yleisin ja abstraktein kriteerein joko evätään uhrilta oikeus saada korvausta pakollisesta liikennevakuutuksesta tai rajoitetaan tätä oikeutta suhteettomasti yksinomaan sillä perusteella, että uhri on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen (ks. vastaavasti em. asia Candolin ym., tuomion 29 kohta). Niinpä vahingonkärsijälle maksettavan korvauksen laajuutta voidaan rajoittaa vain poikkeuksellisissa olosuhteissa ja tapauskohtaisen arvioinnin perusteella (em. asia Candolin ym., tuomion 30 kohta).

30 Oikeuskäytännössä on näin ollen todettu, että 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 (em. asia Candolin ym., tuomion 35 kohta). Tämä ratkaisu on vahvistettu edellä mainitussa asiassa Farrell annetussa tuomiossa (35 kohta).

31 On todettava, että erotuksena edellä mainituissa asioissa Candolin ym. ja Farrell kyseessä olleisiin tilanteisiin onnettomuuden uhrien korvauksen saamista koskevan oikeuden rajoittaminen ei pääasiassa perustu vahingonkorvausvastuun laajuuden rajoittamiseen vakuutussäännöksillä vaan vakuutetun kuljettajan vahingonkorvausvastuun rajoittamiseen sovellettavan vahingonkorvausvastuujärjestelmän perusteella.

32 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Portugalin siviililain 503 ja 504 §:ssä säädetään liikenneonnettomuuksia koskevasta objektiivisesta vastuusta mutta että saman lain 505 §:n mukaan mainitun lain 503 §:n 1 momentissa säädetty vaarantamisvastuu sulkeutuu pois, jos uhri on aiheuttanut onnettomuuden. Lisäksi Portugalin siviililain 570 §:ssä säädetään, että jos uhrin tuottamuksellinen menettely on myötävaikuttanut vahinkojen syntymiseen tai vakavoitumiseen, mainitun henkilön oikeus saada korvausta voidaan evätä kokonaan tai osittain tuottamuksen astetta vastaavasti.

33 Toisin sanoen pääasiaan sovellettavalla kansallisella lainsäädännöllä suljetaan pääasian kaltaisessa tilanteessa pois onnettomuudessa mukana olleen ajoneuvon kuljettajan vaarantamisvastuu vain silloin, jos pelkästään uhri on aiheuttanut onnettomuuden. Lisäksi on niin, että jos uhrin tuottamuksellinen menettely on myötävaikuttanut hänen vahinkojensa syntymiseen tai vakavoitumiseen, hänen vahingonkorvaustaan alennetaan tämän lainsäädännön nojalla tuottamuksen asteen mukaisesti.

34 Toisin kuin oli edellä mainittujen asioiden Candolin ym. ja Farrell oikeudellisissa asiayhteyksissä, mainitulla lainsäädännöllä ei siis siinä tilanteessa, että uhri on myötävaikuttanut kärsimäänsä vahinkoon, suljeta automaattisesti pois tai rajoiteta suhteettomasti vahingonkärsijöiden – nyt käsiteltävässä asiassa alaikäisen lapsen, joka kuoli törmättyään polkupyörällä moottoriajoneuvoon, vanhempien – oikeutta korvaukseen onnettomuudessa mukana olleen ajoneuvon kuljettajan vastuun varalta otetusta pakollisesta vakuutuksesta. Niinpä on katsottava, ettei kyseinen lainsäädäntö vaikuta unionin oikeudessa säädettyyn takeeseen siitä, että kansallisen oikeuden mukaan sovellettava vahingonkorvausvastuu katetaan kolmen edellä mainitun direktiivin säännösten mukaisella vakuutuksella (ks. em. asia Carvalho Ferreira Santos, tuomion 43 ja 44 kohta).

35 Esitettyyn kysymykseen on edellä mainittujen seikkojen perusteella vastattava, että ensimmäistä, toista ja kolmatta direktiiviä on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä kansallisille vahingonkorvausoikeudellisille säännöksille, jotka mahdollistavat sen, että onnettomuuden uhrin oikeus vaatia korvausta onnettomuudessa mukana olleen moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta evätään tai sitä rajoitetaan sellaisen tapauskohtaisen arvioinnin perusteella, joka koskee sitä, onko uhri yksin aiheuttanut kärsimänsä vahingon tai osaltaan myötävaikuttanut sen syntymiseen.

Oikeudenkäyntikulut

36 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 (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaan saattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24.4.1972 annettua neuvoston direktiiviä 72/166/ETY, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30.12.1983 annettua toista neuvoston direktiiviä 84/5/ETY sekä moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14.5.1990 annettua kolmatta neuvoston direktiiviä 90/232/ETY on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä kansallisille vahingonkorvausoikeudellisille säännöksille, jotka mahdollistavat sen, että onnettomuuden uhrin oikeus vaatia korvausta onnettomuudessa mukana olleen moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta evätään tai sitä rajoitetaan sellaisen tapauskohtaisen arvioinnin perusteella, joka koskee sitä, onko uhri yksin aiheuttanut kärsimänsä vahingon tai osaltaan myötävaikuttanut sen syntymiseen.

Allekirjoitukset