Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE
VERICE TRSTENJAK,
predstavljeni 5. julija 2012 [1]

Zadeva C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
proti
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalska))

„Direktive 72/166/EGS, 84/5/EGS in 90/232/EGS — Zavarovanje avtomobilske odgovornosti — Trčenje dveh vozil, za katero ni odgovoren nobeden od voznikov — Potnik v enem od vozil, ki je prispeval k nastanku lastne škode — Odgovornost za nevarnost — Izključitev ali omejitev pravice do odškodnine“

I – Uvod

1. Zamisel o povrnitvi škode izhaja iz prizadevanja za pravičnost, kakor je že v antični grški filozofiji veljalo za ideal. Tako je na primer Platon [2] razmišljal o povrnitvi vse povzročene škode, ki presega kazensko pravo. Antična filozofija je poleg različnih stopenj pripisovanja odgovornosti poznala tudi možnost razbremenitve odgovornosti, če je bilo razvidno, da škode ni bilo mogoče pripisati izključno povzročitelju škode, na primer zaradi prispevka oškodovanca. Ta koncept, ki ga je odločilno zaznamoval Antifon [3], se je skozi rimsko in sodobno evropsko pravno zgodovino razvil v pojem, ki je v civilnopravnih ureditvah številnih držav članic danes splošno znan kot „deljena odgovornost“. [4] Sodišče bo moralo v obravnavani zadevi odgovoriti na vprašanje, ali je ta institut, ki ga pozna tudi portugalsko pravo o civilni odgovornosti, združljiv s pravom Unije o zavarovanju avtomobilske odgovornosti.

1 — Jezik izvirnika sklepnih predlogov: slovenščina.
Jezik postopka: portugalščina.

2 — Platon (v stari grščini: Πλάτων; približno od leta 427/428 do leta 347/348 pr. n. št.) je svoje misli o povrnitvi škode zapisal v delu „Νόμοι“ (Zakoni).

3 — Antifon iz Ramnusa (v stari grščini: Ἀντιφών, približno od leta 480 do leta 411 pr. n. št.) je zapustil številne govore, namenjene obrambi v sodnih postopkih. Poleg tega so se ohranile tri tako imenovane tetralogije, to so kratke vzorčne obravnave izmišljenih zadev s po dvema govoroma tožilstva in po dvema govoroma obrambe. V njih je obravnavan tudi vidik lastne krivde oškodovanca.

4 — Glej v zvezi s tem Barta, H., „Die Entstehung der Rechtskategorie ‚Zufall‘ - Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung“, *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (ur. Heinz Barta/Theo Mayer-Maly/Fritz Raber), in Platon, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (ur. Ernst Heitsch/Carl Werner Müller/Kurt Sier), Göttingen 2011.

2. Tribunal da Relação de Guimarães (v nadaljevanju: predložitveno sodišče) s predlogom za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU Sodišče sprašuje o razlagi direktiv 72/166/EGS[5], 84/5/EGS[6] in 90/232/EGS[7], sprejetih zaradi približevanja zakonodaj držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Predložitveno sodišče z njim v bistvu sprašuje, ali te direktive nasprotujejo nacionalni ureditvi civilnopravne odgovornosti, ki sodišču, ki odloča o odškodninskih zahtevkih zaradi prometne nesreče, glede na primer dopušča, da zahtevkom ugodi le delno ali jih celo zavrne, če je krivdno ravnanje oškodovanca prispevalo k nastanku ali povečanju škode.

3. To vprašanje se postavlja v okviru spora o pravici do odškodnine, ki jo ima oškodovanec v prometni nesreči, ki je bil sopotnik v enem od vozil, udeleženih v tej prometni nesreči. Oškodovanec, ki v nasprotju s predpisi ni bil pripet z varnostnim pasom[8], je pri tem utrpel hude telesne poškodbe. Odškodninsko tožbo, ki jo je oškodovanec zato vložil zoper voznika obeh vozil, zavarovalnico, pri kateri je imel voznik vozila, v katerem je bil oškodovanec sopotnik, zavarovano avtomobilsko odgovornost, in jamstveni sklad, je pristojno prvostopenjsko sodišče na podlagi zgoraj navedene ureditve civilnopravne odgovornosti zavrnilo z obrazložitvijo, da je škoda nastala po lastni krivdi, saj oškodovanec ni upošteval zakonsko določene obvezne uporabe varnostnega pasu.

4. Obravnavana zadeva je eden od številnih predlogov portugalskih sodišč za sprejetje predhodne odločbe, pri katerih gre v bistvu za vprašanje združljivosti nacionalne zakonodaje o civilni odgovornosti pri prometnih nesrečah s pravom Unije, natančneje, z direktivami o približevanju zakonodaj držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Ob upoštevanju, da je Sodišče v zvezi s tem v zadnjem času izdalo več sodb, v katerih je pritrdilno odgovorilo na to vprašanje, predvsem upoštevni sodbi z dne 17. marca 2011 v zadevi Carvalho Ferreira Santos[9] in z dne 9. junija 2011 v zadevi Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio[10], daje obravnavana zadeva priložnost, da se ta sodna praksa z odločbo velikega senata potrdi – in da se tako v sodni praksi oblikuje trdnejša podlaga – ali po potrebi natančneje pojasni.

5 — Prva direktiva Sveta z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (72/166/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 10; v nadaljevanju: Prva direktiva).

6 — Druga direktiva Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 7, str. 3; v nadaljevanju: Druga direktiva).

7 — Tretja direktiva Sveta z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (90/232/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 249; v nadaljevanju: Tretja direktiva).

8 — Na podlagi študije, ki jo je naročila Komisija, je vožnja brez pripetega varnostnega pasu po prekoračitvi hitrosti in vožnji pod vplivom alkohola najpogostejši vzrok smrti v prometnih nesrečah. Komisija ugotavlja, da bi lahko z ukrepi za bolj razširjeno obvezno uporabo varnostnih pasov v Evropski uniji na leto rešili do 7300 človeških življenj (*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, COM(2008) 151). V Beli knjigi z dne 12. septembra 2001 o evropski prometni politiki (COM(2001) 370 final) je Komisija predlagala, naj si Evropska unija zastavi cilj, da bo število mrtvih v prometnih nesrečah do leta 2010 zmanjšala za polovico. V okviru tega akcijskega programa je bilo sprejetih več zakonodajnih ukrepov. Mednje spadata direktivi o opremi vozil z varnostnimi pasovi in razširitvi obvezne uporabe varnostnih pasov na vse kategorije vozil in vse vgrajene sedeže. Obvezna uporaba varnostnih pasov je bila najprej uvedena z Direktivo Sveta 91/671/EGS z dne 16. decembra 1991 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 353), ki je bila spremenjena z Direktivo 2003/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. aprila 2003 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 7, str. 277). Najprej je veljala samo za motorna vozila z manj kakor 3,5 tone, opremljena s sistemi za zadrževanje potnikov, za nekatera druga vozila (osebna vozila, lahka gospodarska vozila) pa ni določala obvezne uporabe varnostnih pasov na zadnjih sedežih. Od leta 2006 obvezna uporaba varnostnih pasov velja za vsa motorna vozila.

9 — Sodba z dne 17. marca 2011 (C-484/09, ZOdl., str. I-1821).

10 — Sodba z dne 9. junija 2011 (C-409/09, ZOdl., str. I-4955).

II – Pravni okvir

A – *Pravo Unije*

5. Zakonodajalec Unije si od leta 1972 z direktivami prizadeva približati zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. [11]

6. Prva direktiva določa odpravo preverjanja zelene karte na mejah in uvedbo zavarovanja civilne odgovornosti, ki v vseh državah članicah krije škodo, nastalo na območju Skupnosti.

7. Člen 3(1) Prve direktive, ki izhaja iz načela, da mora oškodovancem prometnih nesreč odškodnino plačati plačilno sposoben dolžnik, če je njegova odgovornost ugotovljena, določa:

„Vsaka država članica […] sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem. Na podlagi teh ukrepov se določijo kritje obveznosti in pogoji kritja.“

8. Dalje, člen 3(2) Prve direktive med drugim določa:

„Vsaka država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da zavarovalna pogodba zajema tudi:

— v skladu z veljavno zakonodajo v drugih državah članicah, izgubo ali poškodbo, povzročeno na ozemlju teh držav […]“

9. Z Drugo direktivo je zakonodajalec Unije želel približati različne vsebinske vidike tega obveznega zavarovanja, da bi oškodovancem prometnih nesreč zagotovil minimalno varstvo in da bi zmanjšal razlike, ki obstajajo v Uniji glede obsega kritja tega zavarovanja.

10. Člen 2(1) Druge direktive določa:

„Vsaka država članica sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se vsi zakonski predpisi ali pogodbene določbe, ki jih vsebuje zavarovalna polica, izdana v skladu s členom 3(1) Direktive 72/166/EGS, ki izključujejo iz zavarovanja uporabo ali vožnjo:

— oseb, ki za to nimajo izrecnega ali implicitnega dovoljenja, ali

— oseb, ki nimajo vozniškega dovoljenja za vožnjo takega vozila, ali

— oseb, ki kršijo zakonske tehnične zahteve v zvezi s stanjem in varnostjo tega vozila,

za namene člena 3(1) Direktive 72/166/EGS štejejo za neveljavne v zvezi z odškodninskimi zahtevki tretjih oseb, ki so bili oškodovanci nesreče.

Vendar se lahko predpis ali določba iz prve alinee uveljavlja proti osebam, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, če lahko zavarovatelj dokaže, da so vedele, da je bilo vozilo ukradeno. […]“

11 — Glej v zvezi z zgodovino usklajevanja na področju zavarovanja avtomobilske odgovornosti točki 45 in 46 mojih sklepnih predlogov, predstavljenih 7. decembra 2010 v zadevi Carvalho Ferreira Santos (sodba navedena v opombi 9), in Reichert-Facilidades, F., „Europäisches Versicherungsvertragsrecht?“, *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (ur. Jürgen Basedow/Klaus J. Hopt/Hein Kötz), Tübingen 1998, str. 127, ter Lemor, U., *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (ur. Hans Feyock/Peter Jacobsen/Ulf Lemor), 3. izd., München 2009, 1. del, točka 5.

11. Tretja direktiva je bila sprejeta za razjasnitev nekaterih določb glede zavarovanja civilne odgovornosti, ker so še vedno obstajale pomembne razlike glede obsega kritja, zagotovljenega z zavarovanjem.

12. Člen 1 Tretje direktive določa:

„Brez vpliva na drugi pododstavek člena 2(1) Direktive 84/5/EGS zavarovanje iz člena 3(1) Direktive 72/166/EGS krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila. […]“

13. Člen 1a te direktive določa:

„Zavarovanje iz člena 3(1) Direktive 72/166/EGS krije telesne poškodbe in materialno škodo, povzročeno pešcem, kolesarjem in drugim nemotoriziranim udeležencem v prometu, ki so, kot posledica nesreče, v kateri je bilo udeleženo motorno vozilo, v skladu z nacionalnim civilnim pravom upravičeni do odškodnine. Ta člen ne posega niti v civilno odgovornost niti v višino odškodnine.“

14. Direktiva 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti [12], ki je začela veljati 8. oktobra 2009, je kodificirala zgoraj navedene direktive, ki tako ne veljajo več. Ker so se dogodki, ki so pripeljali do spora o glavni stvari, zgodili veliko pred začetkom veljavnosti Direktive 2009/103, se za spor o glavni stvari uporabljajo samo te direktive.

15. Člen 12 Direktive 2009/103 določa:

„1. Brez poseganja v drugi pododstavek člena 13(1) zavarovanje iz člena 3 krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila.

[…]

3. Zavarovanje iz člena 3 krije telesne poškodbe in materialno škodo, povzročeno pešcem, kolesarjem in drugim nemotoriziranim udeležencem v prometu, ki so, kot posledica nesreče, v kateri je bilo udeleženo motorno vozilo, v skladu z nacionalnim civilnim pravom upravičeni do odškodnine. […]“

B – *Nacionalno pravo*

16. Za odločitev v sporu o glavni stvari so upoštevne te določbe portugalskega Código Civil (civilni zakonik).

17. Člen 503(1): „Kdor dejansko upravlja kopensko vozilo in ga uporablja v svojem interesu ali po mandatarju, odgovarja za škodo, ki izvira iz nevarnosti, značilnih za vozilo, tudi če to ni udeleženo v prometu.“

18. Člen 504(1): „Odgovornost za škodo, povzročeno z vozili, lahko uveljavljajo tretje osebe in potniki.“

19. Člen 505 civilnega zakonika, naslovljen „Izključitev odgovornosti“, določa: „Brez vpliva na člen 570 je odgovornost, določena v členu 503(1), izključena le, če je za nesrečo odgovoren oškodovanec ali tretja oseba ali kadar je vzrok zanjo višja sila, ki ni povezana z delovanjem vozila.“

12 — UL L 263, str. 11.

20. Člen 570 civilnega zakonika, naslovljen „Krivda oškodovanca“, določa:

„1. Če je krivdno ravnanje oškodovanca prispevalo k nastanku ali povečanju škode, sodišče na podlagi stopnje krivde obeh strank in posledic, ki iz tega izhajajo, določi, ali je treba dodeliti popolno odškodnino, jo zmanjšati ali celo izključiti.

2. Če odgovornost temelji na domnevi krivde, krivda oškodovanca izključi obveznost povrniti škodo, če ni nasprotne določbe.“

III – Dejansko stanje, postopek v glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

21. 12. junija 2004 sta na lokalni cesti čelno trčili motorni vozili. Eno od teh vozil ni bilo veljavno in ustrezno zavarovano. V. H. Marques Almeida se je peljal kot sopotnik v enem od obeh vozil. V nesreči je z glavo močno udaril ob vetrobransko steklo. To se je razbilo, on pa je pri tem utrpel globoke ureznine po glavi in obrazu.

22. V. H. Marques Almeida je pri pristojnemu prvostopenjskemu civilnemu sodišču zahteval, naj toženi zavarovalnici, pri kateri je imel imetnik enega od vozil zavarovano avtomobilsko odgovornost, vozniku in lastniku nezavarovanega vozila ter Fundo de Garantia Automóvel (v nadaljevanju: jamstveni sklad) naloži plačilo odškodnine. Sodišče je zavrnilo zahtevek z obrazložitvijo, da pri nobenem od voznikov ni bilo mogoče ugotoviti krivde za nesrečo. Sodišče je razsodilo v prid toženih strank, saj je menilo, da je bil V. H. Marques Almeida sam kriv za svoje telesne poškodbe, ker v nasprotju s členom 82(1) Codigo da Estrada (zakon o varnosti cestnega prometa) ni bil pripet z varnostnim pasom. Zato naj bi bila obveznost plačila odškodnine v skladu s členom 505 civilnega zakonika izključena.

23. V. H. Marques Almeida je zoper to sodbo vložil pritožbo. Predložitveno sodišče, ki odloča o pritožbi, dvomi o združljivosti določb portugalskega prava o civilni odgovornosti s pravom Unije, saj te določajo zmanjšanje ali celo izključitev pravice oškodovanca do odškodnine, če je prispeval k nastanku škode. V zvezi s tem napotuje na sodbo Sodišča v zadevi Farrell [13], v kateri je to odločilo, da „[se lahko] samo v izjemnih okoliščinah […] na podlagi individualne presoje in ob spoštovanju prava Skupnosti zmanjša obseg take odškodnine“ [14].

24. Predložitveno sodišče meni, da je potrebna razlaga upoštevnih določb direktiv o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Zato je prekinilo postopek in v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

1. Ali je treba določbe člena 3(1) Prve direktive (72/166/EGS), člena 2(1) Druge direktive (84/5/EGS) ter členov 1 in 1a Tretje direktive (90/232/EGS) razlagati tako, da nasprotujejo temu, da nacionalno civilno pravo, zlasti v členih 503(1), 504, 505 in 570 civilnega zakonika, določa, da se ob trčenju dveh vozil, za katero ni kriv nobeden od voznikov in v katerem je potnik v enem od teh vozil dobil telesne poškodbe (oškodovanec, ki zahteva odškodnino), odškodnina, do katere je ta potnik upravičen, zavrne ali zmanjša z utemeljitvijo, da je prispeval k nastanku škode, saj med vožnjo na sovoznikovem sedežu ni bil pripet z varnostnim pasom, kot to zahteva nacionalna zakonodaja?

2. Pri tem je bilo ugotovljeno, da je navedeni potnik med trčenjem vozil zaradi trčenja in dejstva, da ni bil pripet z varnostim pasom, z glavo udaril ob vetrobransko steklo in ga razbil, zaradi česar je utrpel globoke ureznine po glavi in obrazu.

13 — Sodba z dne 19. aprila 2007 v zadevi Farrell (C-356/05, ZOdl., str. I-3067).

14 — Prav tam, točka 35.

3. Upoštevati je treba še, da ker ob nesreči eno od udeleženih vozil ni bilo veljavno in ustrezno zavarovano pri nobeni zavarovalnici, so poleg zavarovalnice drugega udeleženega vozila toženi še lastnik nezavarovanega vozila, njegov voznik in Fundo de Garantia Automóvel, ki bi lahko odgovarjali solidarno za plačilo navedene odškodnine, ker gre za objektivno odgovornost.

IV – Postopek pred Sodiščem

25. Predložitvena odločba z dne 22. aprila 2010 je v sodno tajništvo Sodišča prispela 17. junija 2010.

26. V. H. Marques Almeida, portugalska in nemška vlada ter Evropska komisija so v roku iz člena 23 Statuta Sodišča vložili pisna stališča.

27. Obravnave 22. maja 2012 so se udeležili zastopniki portugalske in nemške vlade ter Komisije, da so predstavili stališča.

V – Bistvene trditve strank

28. *V. H. Marques Almeida* meni, da zadevne direktive nasprotujejo nacionalni določbi, ki dopušča izključitev ali zmanjšanje pravice oškodovanca do odškodnine. V zvezi s tem se sklicuje na sodno prakso Sodišča, katere namen je potnikom zagotoviti učinkovito varstvo. Poleg tega se sklicuje na cilj zadevnih direktiv, ki je po njegovem mnenju uskladiti pravo držav članic in varovati pravice oškodovancev prometnih nesreč do odškodnine. Sporna nacionalna ureditev naj, kar zadeva omejevanje te pravice do odškodnine, ne bi bila združljiva s pravom Unije.

29. V. H. Marques Almeida pojasnjuje še, da ni prispeval k prometni nesreči. Poleg tega naj ne bi bilo dokazano niti, da bi bilo mogoče njegove poškodbe preprečiti, če bi bil pripet z varnostnim pasom. Opozarja na okoliščino, da voznik drugega vozila ni utrpel poškodb, čeprav ni bil pripet z varnostnim pasom. Zato naj V. H. Marques Almeida ne bi mogel biti odgovoren za svoje poškodbe. Zavrnitev njegovega odškodninskega zahtevka naj ne bi bila utemeljena.

30. Nasprotno pa *portugalska* in *nemška vlada* ter *Komisija* menijo, da zadevne direktive ne nasprotujejo nacionalni določbi, kakršna je obravnavana. V obrazložitev navajajo, da cilj zadevnih direktiv glede na njihovo besedilo in namen ureditve ni uskladiti nacionalne določbe o civilni odgovornosti. Njihov namen naj bi bil po eni strani spodbujati prosti pretok vozil, ki so običajno na ozemlju Unije, in prosto gibanje oseb, ki so v njih. Po drugi strani pa naj bi bil njihov namen zagotoviti enako obravnavanje oškodovancev v Uniji. Zato naj bi direktive določale, da mora biti civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na ozemlju Unije, zavarovana. Določale naj bi, kakšna škoda in kateri oškodovanci naj bi bili kriti s tem zavarovanjem.

31. Ta ureditev obsega kritja naj bi se tudi razlikovala od obveznosti plačila odškodnine, ki jo ima zavarovanec do oškodovanca na podlagi nacionalnega prava o civilni odgovornosti. To pa je v zakonodajni pristojnosti držav članic. Zato naj bi se lahko vprašanje, ali je mogoče pravico oškodovanca do odškodnine izključiti ali omejiti, ker je ta prispeval k nastanku lastne škode, presojalo le na podlagi nacionalnega prava. Sodišče naj bi to že potrdilo v sodbah Carvalho Ferreira Santos [15] ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio [16]. Dejansko stanje, na katerem temelji obravnavana zadeva, naj bi bilo tudi skoraj enako dejanskemu stanju v navedenih zadevah. Dejansko stanje iz spora o glavni stvari pa naj bi se od dejanskega stanja v zadevah Farrell [17] ter Candolin in drugi [18] razlikovalo

15 — Navedena v opombi 9.

16 — Navedena v opombi 10.

17 — Sodba navedena v opombi 13.

18 — Sodba z dne 30. junija 2005 (C-537/03, ZOdl., I-5745).

po tem, da je omejitev obveznosti plačila odškodnine na podlagi zavarovanja posledica prava o civilni odgovornosti, in ne prava o zavarovanju civilne odgovornosti kot v navedenih zadevah. Portugalska in nemška vlada ter Komisija menijo, da glede na te okoliščine ni razloga, da bi se v obravnavani zadevi odstopilo od načel iz sodne prakse, ki jih je Sodišče razvilo v sodbah Carvalho Ferreira Santos ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio.

VI – Pravna presoja

A – *Uvodne pripombe*

32. Kot je bilo navedeno na začetku, obravnavana zadeva Sodišču ponuja priložnost, da znova izrazi stališče glede razmerja med področjema prava o zavarovanju avtomobilske odgovornosti in prava o civilni odgovornosti pri prometnih nesrečah, ki sta bistvena za uveljavljanje odškodninskih zahtevkov oškodovancev prometnih nesreč. Treba je preučiti točke, ki povezujejo pravni področji, saj ni mogoče izključiti, da lahko zahteve iz prava Unije na usklajenem področju zavarovanja avtomobilske odgovornosti pod nekaterimi pogoji vplivajo tudi na pravo držav članic o civilni odgovornosti. To vprašanje je pomembno ravno takrat, kadar so, kot je nakazalo predložitveno sodišče, verjetno ogroženi cilji, ki jim je zakonodajalec Unije sledil s sprejetjem direktiv o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, kar je treba preučiti posebej. Temeljno vprašanje v obravnavani zadevi je, ali te zahteve prava Unije nasprotujejo nacionalni zakonodaji, v skladu s katero se ob trčenju dveh vozil, za katero ni kriv nobeden od voznikov, lahko izključi ali omeji pravica poškodovanega sopotnika do odškodnine, če se ugotovi, da je prispeval k nastanku lastne škode.

33. Sodišče bo moralo pri presoji tega pravnega vprašanja preučiti, ali je mogoče njegovo dosedanjo sodno prakso na tem področju uporabiti za spor o glavni stvari ali jo je morebiti treba določiti natančneje. Da bi Sodišču lahko ponudila koristno podlago za odločitev, bom preučitev razdelila na tri dele: najprej bom na kratko pregledala sodno prakso, pri tem pa predstavila jedro problematike. Nato bom obravnavala vprašanje možnosti uporabe te sodne prakse za obravnavani primer in pri tem ustrezno upoštevala posebnosti dejanskega stanja iz spora o glavni stvari. Nazadnje pa se bom posvetila vprašanju, ali je glede na sprejete sklepe treba to sodno prakso natančneje določiti ali celo spremeniti.

34. Pri tem bi rada vnaprej povedala, da nisem prepričana, da obravnavana zadeva upravičuje drugačno pravno presojo, kot je ta iz sodb Carvalho Ferreira Santos [19] ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio [20]. Menim, da je treba še naprej vztrajati pri načeloma strogi ločitvi zgoraj navedenih pravnih področij. [21] Glede na to, da je zakonodajalec Unije uskladil samo pravo o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, mora pravo o civilni odgovornosti pri prometnih nesrečah načeloma ostati nedotaknjeno. Drugačna presoja bi bila težko skladna z voljo zakonodajalca Unije. Izpodrivanje prava držav članic z ustrezno široko razlago področja uporabe direktiv o zavarovanju avtomobilske odgovornosti pride v poštev, samo kadar je očitno, da so cilji, ki jih je zakonodajalec želel doseči

19 — Navedena v opombi 18.

20 — Navedena v opombi 10.

21 — Glej Caradonna, G., „Responsabilità civile da circolazione dei veicoli“, *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, str. 761; Michel, V., „Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile“, *Europe*, maj 2011, št. 5, str. 44 in „Indemnisation de la victime fautive“, *Europe*, avgust 2011, št. 8, str. 43, ki opozarjata, da je treba razlikovati med obveznostjo kritja škode, povzročene tretjim osebam v prometnih nesrečah, in porazdelitvijo civilne odgovornosti med udeležene voznike, pri čemer je zadnja izključno v zakonodajni pristojnosti držav članic. Glej v zvezi s tako imenovanim načelom ločevanja v razmerju med civilno odgovornostjo in zavarovanjem civilne odgovornosti Baumann, H., „Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichversicherung“, *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (ur. Walther Hadding), Berlin 1999, str. 13, in Von Bar, C., „Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung“, *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, št. 181, str. 289, ki nasprotuje prenosu posebnosti zavarovalnega prava v pravo o civilni odgovornosti, kar kaže na to, da sta ti pravni področji v nacionalnem pravu jasno ločeni. Jansen, N., *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen 2003, str. 115, sicer opozarja na to, da je pravica do neposrednega zahtevka zoper zavarovalnico akcesorna glede na pravico do odškodnine, vendar hkrati opozarja tudi na razlike med pravom o civilni odgovornosti in zavarovalnim pravom. Medtem ko naj bi bil namen prava o civilni odgovornosti povračilo škode, pa naj bi bil namen zavarovalnega prava porazdelitev bremena odgovornosti med kolektivne nosilce škode.

s sprejetjem teh direktiv, zaradi nasprotujočih določb in praks ogroženi. Da to za obravnavano zadevo ne velja, kažejo vzporednice, ki jih je mogoče potegniti z zadevo Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, v kateri je Sodišče menilo, da je sporna portugalska civilnopravna zakonodaja združljiva s pravom Unije.

B – *Pregled sodne prakse*

1. Sodba Carvalho Ferreira Santos

a) Kratka predstavitev problematike zadeve

35. Predmet zadeve Carvalho Ferreira Santos [22] je bil predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Tribunal da Relação Porto in pri katerem je šlo v bistvu za vprašanje, ali direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti nasprotujejo nacionalni civilnopravni ureditvi, ki dopušča, da se odgovornost v primeru prispevka oškodovanca k nastanku škode porazdeli sorazmerno z nevarnostjo, s katero je vsako od vozil prispevalo k škodi, kar povzroči zmanjšanje odškodnine, ki jo lahko oškodovanec v prometni nesreči zahteva od zavarovalnice, pri kateri je zavarovana avtomobilska odgovornost.

36. Predlog je bil vložen v okviru spora med M. Carvalhom in zavarovalnico, pri kateri je bila zavarovana avtomobilska odgovornost, glede popolnega povračila premoženjske in nepremoženjske škode, ki je prvemu nastala v prometni nesreči. M. Carvalho, ki je ob nesreči vozil moped, je zaradi trčenja z osebnim motornim vozilom utrpel poškodbe lobanje in možganov. Civilno sodišče, ki je odločalo o odškodninski tožbi, je ugotovilo, da nobeden od voznikov ni kriv za nesrečo. Ker je obstajal dvom o prispevku vozil, udeleženih v prometni nesreči, k povzročeni škodi, je civilno sodišče uporabilo člen 506(2) portugalskega civilnega zakonika, ki določa 50-odstotno civilno odgovornost vsakega od voznikov. Civilno sodišče je razsodilo, da je treba odgovornost voznika vozila, ki je povzročilo škodo, omejiti sorazmerno s prispevkom vozila oškodovanca k povzročitvi škode. Zaradi te omejitve odgovornosti se je odškodnina, ki jo je morala zavarovalnica, pri kateri je bila zavarovana avtomobilska odgovornost, plačati oškodovancu iz naslova zavarovanja avtomobilske odgovornosti, sorazmerno zmanjšala. [23]

b) Argumentacija v sklepnih predlogih

37. V sklepnih predlogih, ki sem jih predstavila 7. decembra 2010 in na katere se tukaj sklicujem, sem na vprašanje o združljivosti tiste civilnopravne ureditve s pravom Unije odgovorila pritrdilno, in sicer v bistvenem z obrazložitvijo, da ne spada na področje uporabe zadevnih direktiv. [24] Do takega rezultata sem prišla, potem ko sem določila področje uporabe zadevnih direktiv z razlago na podlagi besedila ter smisla in namena zadevnih določb direktiv. Pri tem sem ugotovila, da direktive sicer urejajo več področij prava o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, vendar njihov namen ni uskladitev ureditev

22 — Sodba navedena v opombi 9.

23 — Glej sodbo Carvalho Ferreira Santos (navedena v opombi 9, točke od 11 do 14).

24 — Glej točko 73 mojih sklepnih predlogov.

držav članic o civilni odgovornosti[25]. Na podlagi tega sem sklepala, da niti materialnopravna merila za presojo odgovornosti za škodo, nastalo v prometni nesreči, niti obseg odgovornosti ne spadata na področje uporabe direktiv.[26] Glede na to, da je sporna portugalska določba z vidika pravnega sistema spadala v nacionalno civilnopravno odškodninsko pravo, ni mogla spadati tudi na področje uporabe direktiv.[27]

38. Poleg tega sem v sklepnih predlogih navedla obširno stališče o sodni praksi Sodišča v zadevah Candolin in drugi[28] ter Farrell[29], v katerem sem opozorila na očitne razlike med tema zadevama in zadevo Carvalho Ferreira Santos.[30] Kot sem natančno pojasnila, se dejanski in pravni položaj v zadnjenavedeni zadevi bistveno razlikuje od dejanskega in pravnega položaja v zadevah Candolin in drugi ter Farrell, saj je šlo v zadevi Carvalho Ferreira Santos za združljivost določbe prava o civilni odgovornosti, in ne za določbo prava o zavarovanju avtomobilske odgovornosti kot v zadevah Candolin in drugi ter Farrell.[31] Uporaba navedene sodne prakse na zadevo Carvalho Ferreira Santos zato po mojem mnenju ni bila mogoča.[32]

39. Ob upoštevanju preudarkov, na katere sem tu na kratko spomnila, sem Sodišču predlagala, naj na vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da direktive 72/166, 84/5 in 90/232 ne nasprotujejo nacionalni civilnopravni določbi, ki v primeru, kot je ta v postopku v glavni stvari, v katerem je prišlo do trčenja vozil, za katero ni kriv nobeden od voznikov in v katerem je eden od voznikov utrpel telesne poškodbe in mu je nastala materialna škoda, pripelje do tega, da se pravica oškodovanca do odškodnine iz naslova odgovornosti za škodo od nevarne stvari ali nevarne dejavnosti pavšalno zmanjša za polovico.

c) Sodba Sodišča

40. Sodišče je v sodbi Carvalho Ferreira Santos[33] ta predlog upoštevalo. V nadaljevanju bom pokazala, da se je tudi pravna argumentacija Sodišča v glavnem ujemala z mojo.

41. Ta argumentacija je izhajala iz ugotovitve, da je obveznost kritja škode, povzročene tretjim osebam z motornim vozilom, iz zavarovanja civilne odgovornosti ločena od obsega njihove odškodnine iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca. Namreč, medtem ko je prva opredeljena in zagotovljena z zakonodajo Unije, je drugi urejen predvsem z nacionalnim pravom.[34] Sodišče je ob sklicevanju na sodbi Candolin in drugi[35] ter Farrell[36] navedlo, da namen direktiv o zavarovanju avtomobilske odgovornosti ni uskladitev ureditev držav članic o civilni odgovornosti in da ob obstoječem stanju prava Unije te ostanejo proste pri določitvi ureditve civilne odgovornosti, ki velja za škodo, nastalo pri

25 — Glej sodbo z dne 14. septembra 2000 v zadevi Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Recueil, I-5711, točki 23 in 29). Glej dalje v zvezi z razlago Prve, Druge in Tretje direktive z učinkom za države EFTA/EGP sodno prakso Sodišča EFTA (ki je v skladu z načelom homogenosti iz prava EGP), med drugim sodbi z dne 14. junija 2001 v zadevi Helgadóttir (E-7/00, točka 30) in z dne 20. junija 2008 v zadevi Nguyen (E-8/07, točka 24). Direktive veljajo v skladu s točkami 8, 9 in 19 iz Priloge IX k Sporazumu EGP tudi za države EFTA/EGP. Na sodno prakso na področju zavarovanja avtomobilske odgovornosti v Evropskem gospodarskem prostoru je vplivala dolgoletna izmenjava med Sodiščem Evropske unije in Sodiščem EFTA. Glej glede bistvenih značilnosti tega edinstvenega dialoga med sodiščema Baudenbacher, C., „Some thoughts on the EFTA Court's phases of life", *Judicial Protection in the European Economic Area*, Stuttgart 2012, str. 11 in 12, ter „The EFTA Court, the ECJ, and the Latter's Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue", *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (ur. Anthony Arnull/Takis Tridimas), Oxford 2008, str. 90 in 91.

26 — Glej točko 59 mojih sklepnih predlogov.

27 — Prav tam, točka 60.

28 — Sodba navedena v opombi 18.

29 — Sodba navedena v opombi 13.

30 — Sklepni predlogi v zadevi Carvalho Ferreira Santos, točke od 50 do 53, 61, 70 in 71.

31 — Prav tam, točki 61 in 70. Glej Micha, M., *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tübingen 2010, str. 72 in 73, ki sodbo Farrell preučuje izključno z vidika prava o zavarovanju civilne odgovornosti.

32 — Sklepni predlogi v zadevi Carvalho Ferreira Santos, točka 74.

33 — Navedena v opombi 9.

34 — Prav tam, točka 31.

35 — Navedena v opombi 18.

36 — Navedena v opombi 13.

uporabi vozil.[37] Zadnje velja zlasti za določitev vrste civilne odgovornosti – krivdne ali objektivne – pri uporabi motornih vozil, ki jo mora kriti obvezno zavarovanje.[38] Vendar je Sodišče pojasnilo, da so posamezni vidiki ureditve kljub tej razmejitvi povezani, saj so države članice na podlagi direktiv zavezane zagotoviti, da je civilna odgovornost, ki velja po nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami omenjenih treh direktiv.[39]

42. Sodišče je v zvezi z razumevanjem zgoraj navedenih meril iz sodne prakse Candolin in njihovo morebitno uporabo za spor o glavni stvari sprejelo stališče, podobno mojemu v sklepnih predlogih. Okoliščine, da nacionalna ureditev civilne odgovornosti, kot je člen 506 portugalskega civilnega zakonika, določa, da se odgovornost za škodo, ki je nastala ob trčenju dveh vozil, porazdeli, če nobeden od voznikov ni kriv za nesrečo, namreč še ni štelo za poseganje v polni učinek direktiv, saj ta določba o civilni odgovornosti ne vpliva na jamstvo, določeno s pravom Unije, da je civilna odgovornost, ki velja po nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami omenjenih treh direktiv.[40]

43. Da bi Sodišče svojo argumentacijo podprlo s sistematično razlago, se je oprlo tudi na novejše direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, iz katerih je v bistvu razvidno, da se odgovornost in višina odškodnine ne glede na to, da mora zavarovanje avtomobilske odgovornosti načeloma kriti telesne poškodbe in premoženjsko škodo, ki nastanejo pri prometnih nesrečah, določata v skladu z nacionalno ureditvijo civilnopravne odgovornosti.[41] Tako na primer člen 1a Tretje direktive, ki je bil vstavljen z Direktivo 2005/14[42], določa, da zavarovanje iz člena 3(1) Direktive 72/166 krije telesne poškodbe in materialno škodo, povzročeno pešcem, kolesarjem in drugim nemotoriziranim udeležencem v prometu, ki so kot posledica nesreče, v kateri je bilo udeleženo motorno vozilo, v skladu z nacionalnim civilnim pravom upravičeni do odškodnine. Poleg tega je v tej določbi direktive izrecno navedeno, da ta člen ne posega niti v civilno odgovornost niti v višino odškodnine. Poleg tega se je Sodišče sklicevalo na člen 12 Direktive 2009/103, iz katerega je razvidno, da kritje škode, povzročene specifičnim kategorijam oškodovancev, zlasti nemotoriziranim udeležencem in potnikom, iz obveznega zavarovanja ne posega niti v civilno odgovornost niti v višino odškodnine za to škodo.

44. Glede na navedeno je Sodišče ugotovilo, da člen 3(1) Prve direktive, člen 2(1) Druge direktive in člen 1 Tretje direktive ne nasprotujejo nacionalni ureditvi, kot je ta v členu 506 portugalskega civilnega zakonika, ki ob trčenju dveh vozil, pri katerem nastane škoda, za katero ni kriv nobeden od voznikov, porazdeli odgovornost za povzročeno škodo sorazmerno glede na stopnjo prispevka vsakega od teh vozil k nastanku škode, ob dvomu pa določa enako stopnjo prispevka.[43]

37 — Prav tam, točka 32.

38 — Prav tam, točka 33.

39 — Prav tam, točka 34.

40 — Prav tam, točka 44.

41 — Prav tam, točka 45.

42 — Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/14/ES z dne 11. maja 2005 o spremembi direktiv Sveta 72/166/EGS, 84/5/EGS, 88/357/EGS in 90/232/EGS ter Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26/ES (UL L 149, str. 14).

43 — Sodba Carvalho Ferreira Santos (navedena v opombi 9, točka 46).

2. Zadeva Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio

a) Kratka predstavitev problematike zadeve

45. Zadeva Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio je izvirala iz predloga za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Supremo Tribunal de Justiça, s katerim je Sodišče v bistvu spraševalo, ali je treba Prvo, Drugo in Tretjo direktivo razlagati tako, da nasprotujejo nacionalni ureditvi, ki pravico do odškodnine, ki jo ima oškodovanec v nesreči, v kateri je bilo udeleženo motorno vozilo, omejuje ali izključuje zaradi njegovega delnega ali izključnega prispevka k nastanku škode. [44]

46. Predlog je bil vložen v okviru spora med J. M. Ambrósiom Lavradorjem in M. C. Olival Ferreira Bonifácio na eni strani ter zavarovalnico, pri kateri je bila zavarovana avtomobilska odgovornost, na drugi strani glede plačila odškodnine za škodo, ki je tožečima strankama v postopku v glavni stvari nastala zaradi prometne nesreče, v kateri sta bila udeležena njun mladoletni otrok, ki je vozil kolo, in vozilo, v zvezi s katerim je civilno odgovornost krila ta zavarovalnica. [45] V skladu s predložitveno odločbo je bila odškodninska tožba staršev na prvi in drugi stopnji zavrnjena z obrazložitvijo, da je bil otrok sam kriv za nesrečo, pri kateri se je smrtno ponesrečil, saj je vozil v napačno smer in ni upošteval pravil o prednosti.

47. Supremo Tribunal de Justiça je dvomilo o združljivosti uporabljene ureditve civilne odgovornosti s sodno prakso Candolin, in je vprašalo Sodišče, ali člen 1 Tretje direktive nasprotuje temu, da portugalsko civilno pravo – in sicer členi 503(1), 504, 505 in 570 civilnega zakonika – v primeru prometne nesreče mladoletni žrtvi te nesreče ne prizna pravice do odškodnine ali ji jo omeji le zato, ker je delno ali izključno prispevala k nastanku škode.

b) Sodba Sodišča

48. Ker so bili sklepni predlogi predstavljeni že v zadevi Carvalho Ferreira Santos in ker zadeva Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio ni načenjala nobenega novega pravnega vprašanja, je Sodišče na podlagi člena 20(5) Statuta po opredelitvi generalnega pravobranilca sklenilo, da bo v zadevi razsodilo brez sklepnih predlogov.

49. Sodišče je v sodbi Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio [46] razsodilo, da direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti ne nasprotujejo nacionalnim določbam, ki spadajo v pravo o civilni odgovornosti in omogočajo, da se pravica oškodovanca v nesreči, da zahteva odškodnino iz naslova zavarovanja civilne odgovornosti voznika motornega vozila, udeleženega v nesreči, izključi ali omeji na podlagi posamične presoje izključnega ali delnega prispevka tega oškodovanca k lastni škodi.

50. Sodišče je uporabilo podobno pravno argumentacijo kot v zadevi Carvalho Ferreira Santos. Najprej je poudarilo nujnost razlikovanja med obveznostjo kritja škode, povzročene tretjim osebam z motornim vozilom, iz zavarovanja civilne odgovornosti in obsegom njihove odškodnine iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca. [47] Hkrati je spomnilo, da so države članice proste pri določitvi ureditve civilne odgovornosti, ki velja za škodo, nastalo pri uporabi vozil, saj v pravu Unije na tem področju ni usklajene ureditve. [48]

44 — Sodba Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio (navedena v opombi 10, točka 22).

45 — Prav tam, točka 2.

46 — Navedena v opombi 10.

47 — Prav tam, točka 25.

48 — Prav tam, točka 26.

51. Sodišče je podobno kot v zadevi Carvalho Ferreira Santos opozorilo na razliko med sporom o glavni stvari in primerom, ki je bil obravnavan v zadevah Candolin in drugi ter Farrell. V nasprotju z zadnjima zadevama se v pravico oškodovanca v nesreči do odškodnine ni poseglo zaradi omejitve kritja civilne odgovornosti z določbami zavarovalnega prava, temveč zaradi omejitve civilne odgovornosti zavarovanega voznika na podlagi ureditve civilne odgovornosti, ki se uporabi. [49]

52. Ta ugotovitev je temeljila na preučitvi upoštevnih določb nacionalnega prava. Kot je Sodišče lahko razbralo iz predložitvene odločbe, člena 503 in 504 portugalskega civilnega zakonika določata objektivno odgovornost pri prometnih nesrečah. Vendar je v skladu s členom 505 tega zakonika odgovornost za nevarnost iz člena 503(1) navedenega zakonika izključena, če je mogoče krivdo za nesrečo pripisati oškodovancu. Poleg tega člen 570 portugalskega civilnega zakonika določa, da če je krivdno ravnanje oškodovanca prispevalo k nastanku ali povečanju škode, se navedeni osebi glede na stopnjo te krivde odškodnina ne dodeli ali pa se zmanjša. [50] Sodišče je te določbe razumelo tako, da odgovornost voznika vozila, udeleženega v nesreči, za nevarnost izključujejo le, če je mogoče krivdo za nesrečo pripisati izključno oškodovancu. Krivdno ravnanje oškodovanca, ki prispeva k nastanku ali povečanju njegove škode, vpliva na njegovo odškodnino sorazmerno glede na stopnjo te krivde. [51]

53. Sodišče je menilo, da drugače od pravnega okvira iz zadev Candolin in drugi ter Farrell navedena zakonodaja v primeru prispevka oškodovanca k nastanku lastne škode ne izključuje *a priori* niti ne omejuje nesorazmerno njegove pravice – v konkretni zadevi pravice staršev mladoletnega otroka, ki se je med vožnjo s kolesom ob trčenju z motornim vozilom smrtno ponesrečil – do odškodnine iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti voznika vozila, udeleženega v nesreči. Sodišče je na podlagi tega sklepalo, da zadevna določba tako ne vpliva na jamstvo, določeno s pravom Unije, da je civilna odgovornost, določena z nacionalnim pravom, ki se uporabi, krita z zavarovanjem, ki je skladno z omenjenimi tremi direktivami. [52]

54. Z drugimi besedami, Sodišče je menilo, da zavrnitev odškodnine oškodovancu na podlagi nacionalne ureditve civilne odgovornosti, ker je prispeval k nastanku škode, še ni poseg v polni učinek direktiv, saj ne vpliva na načelno kritje – ki se želi doseči s pravom Unije – civilnopravne pravice z zavarovanjem avtomobilske odgovornosti.

C – *Preučitev obravnavane zadeve*

55. Po tej predstavitvi bistvenih značilnosti dosedanje sodne prakse je treba preučiti, ali je na podlagi nje mogoče sklepati o obravnavani zadevi.

1. Določitev predmeta razlage

56. Najprej je treba navesti nekaj pripomb glede obsega predmeta razlage. Sodišče je med drugim pristojno tudi za morebitno natančnejšo določitev vprašanja za predhodno odločanje ali celo njegovo preoblikovanje, da bi lahko predložitvenemu sodišču dalo čim bolj popoln in uporaben odgovor, ki mu bo v pomoč pri razsodbi v sporu. [53] Menim, da je treba vprašanje za predhodno odločanje natančneje določiti, saj v enem delu sprašuje tudi po razlagi določbe – in sicer člena 1a Tretje direktive – ki je iz stvarnih in časovnih razlogov ni mogoče uporabiti za zadevo iz postopka v glavni stvari.

49 — Prav tam, točka 31.

50 — Prav tam, točka 32.

51 — Prav tam, točka 33.

52 — Prav tam, točka 34.

53 — Glej med drugim sodbi z dne 11. julija 2002 v zadevi Marks & Spencer (C-62/00, Recueil, str. I-6325, točka 32) in z dne 28. novembra 2000 v zadevi Roquette Frères (C-88/99, Recueil, str. I-10465, točki 18 in 19). Glej Lenaerts, K./Arts, D./Maselis, I., *Procedural Law of the European Union*, druga izdaja, London 2006, str. 48 in 49, točka 2-021.

57. Določba ni upoštevna iz stvarnih razlogov, ker oškodovanec iz postopka v glavni stvari ne spada v upoštevni krog oseb, ki jih ta določba varuje. V skladu z določbo zavarovanje avtomobilske odgovornosti krije telesne poškodbe in materialno škodo, povzročeno pešcem, kolesarjem in drugim nemotoriziranim udeležencem v prometu, ki so kot posledica nesreče, v kateri je bilo udeleženo motorno vozilo, v skladu z nacionalnim civilnim pravom upravičeni do odškodnine. V sporu o glavni stvari pa gre za odškodninski zahtevek potnika, ki je bil oškodovan v prometni nesreči.

58. Določbe ni mogoče uporabiti iz časovnih razlogov, ker je bila Direktiva 2005/14, s katero je bila ta določba vstavljena v Tretjo direktivo, sprejeta šele 11. maja 2005. Direktivo 2005/14 je bilo treba v skladu z njenim členom 6(1) prenesti najpozneje 11. junija 2007. Posamezniki pa se lahko na določbe direktive pred nacionalnimi sodišči načeloma sklicujejo šele po izteku roka za prenos. Kot je Sodišče navedlo v svoji sodni praksi, pred iztekom roka za prenos direktive državam članicam ni mogoče očitati, da še niso sprejele ukrepov za izvajanje te direktive v notranjem pravnem redu.[54] Glede na to, da se je prometna nesreča, na kateri temelji spor o glavni stvari, zgodila že 12. junija 2004, je možnost sklicevanja na to določbo direktive izključena.

59. Ob upoštevanju te ugotovitve razlaga člena 1a Tretje direktive ni pomembna za odločitev. Zato Sodišču te določbe niti ni treba obravnavati kot del predmeta razlage. Vprašanje za predhodno odločanje je torej treba natančneje določiti, tako da predlog za razlago ne zajema zadevne določbe direktive.

2. Možnost uporabe navedene sodne prakse za spor o glavni stvari

60. V podporo temu, da se za spor o glavni stvari uporabi zgoraj navedena sodna praksa o razmerju med nacionalnim civilnim pravom in pravom o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, na katero je vplivalo pravo Unije, je po mojem mnenju mogoče našteti vrsto argumentov, ki jih bom obravnavala v nadaljevanju.

61. Najprej je treba opozoriti, da je Sodišče, kakor pravilno poudarjata portugalska vlada[55] in Komisija[56], v zadevi Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio že odgovorilo na skoraj enako vprašanje za predhodno odločanje. Ne nazadnje je ta sodba zato posebej pomembna za presojo pravnih vprašanj, ki jih načenja obravnavana zadeva. Tako kot v navedeni zadevi gre v obravnavani zadevi končno tudi za to, ali so portugalske določbe o izključitvi odgovornosti imetnika vozila za nevarnost zaradi krivde oškodovanca skladne z direktivami. Te civilnopravne določbe, kot je razvidno iz vprašanja za predhodno odločanje in upoštevnih določb portugalskega civilnega zakonika, sodišču, ki odloča o odškodninskih zahtevkih, ki izhajajo iz prometne nesreče, omogočajo, da zahtevkom ugodi le delno ali jih celo zavrne, če je k nastanku ali povečanju škode prispevalo krivdno ravnanje oškodovanca. To je v skladu z načelom portugalskega civilnega prava, po katerem lahko krivdno ravnanje oškodovanca vpliva na višino odškodnine. Glede na stopnjo krivde lahko to pripelje celo do popolne izključitve pravice do odškodnine.

62. Dosedanja sodna praksa Sodišča kaže, da je to načelo nacionalnega civilnega prava načeloma skladno s pravom Unije, saj je Sodišče v obeh navedenih sodbah priznalo, da lahko države članice v svojih pravnih ureditvah določijo tako polovično zmanjšanje pravice do odškodnine[57] kakor njeno popolno izključitev[58], če se jim to zdi upravičeno. Razlog za to je predvsem ločitev – ki jo Sodišče

54 — Glej sodbo z dne 4. julija 2006 v zadevi Adeneler in drugi (C-212/04, ZOdl., str. I-6057, točka 114).

55 — Glej točko 35 pisnih stališč portugalske vlade.

56 — Glej točko 41 pisnih stališč Komisije.

57 — Glej točko 44 teh sklepnih predlogov.

58 — Glej točko 49 teh sklepnih predlogov.

priznava – prava o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, za katero veljajo zahteve iz prava Unije, in prava o civilni odgovornosti pri prometnih nesrečah, ki je urejeno z nacionalnim pravom. Glede na to, da lahko države članice določijo zlasti vrsto civilne odgovornosti v zvezi z uporabo motornih vozil [59], lahko zato v nacionalnem pravu določijo tudi, ali naj se v primeru krivde oškodovanca pravica izključi.

63. Kot pravilno opozarja nemška vlada [60], okoliščina, da ima dejansko stanje iz postopka v glavni stvari nekatere posebnosti, za odgovor na vprašanje za predhodno odločanje s pravnega vidika ni pomembna. S temi posebnostmi niti ni mogoče utemeljiti drugačne obravnave zadeve. Vplivajo lahko kvečjemu na pravno presojo dejanskega stanja na podlagi nacionalnega civilnega prava. Gre namreč za dejstvo, da oškodovani sopotnik v zadevi iz postopka v glavni stvari ni spoštoval zakonsko določene obvezne uporabe varnostnega pasu, kar je lahko v skladu s portugalskim pravom, kot je razvidno iz predložitvene odločbe, pravno upošteven vidik, ki upravičuje očitek soodgovornosti oškodovanca. O tem je mogoče sklepati zlasti na podlagi tega, kako je oblikovano vprašanje za predhodno odločanje.

64. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče nazadnje vezano na razlago nacionalnega civilnega prava iz sodne prakse portugalskih sodišč, saj ni pristojno za razlago nacionalnega prava [61] ali presojo dejanskih vprašanj [62]. V okviru postopka iz člena 267 PDEU je le predložitveno sodišče pristojno za razlago nacionalnega prava in presojo njegovih učinkov. [63] Z vidika prava Unije pravne presoje dejanskega stanja v zgoraj navedenem smislu nikakor ni mogoče izpodbijati, saj ravno uskladitev ureditev držav članic o civilni odgovornosti ni namen direktiv o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. V obravnavanem postopku predhodnega odločanja je torej upoštevna samo zavezujoča pravna opredelitev ravnanja – dejanja ali opustitve – kot krivdnega ravnanja oškodovanca, ki je prispeval k lastni škodi, s strani portugalskih sodišč. Sodišču zato ni treba obravnavati trditev V. H. Marquesa Almeide, da mu ni mogoče pripisati odgovornosti za nastanek škode na podlagi tega, da ni spoštoval obvezne uporabe varnostnega pasu [64].

65. Prav tako za odločilni argument za drugačno presojo pravnega položaja ni mogoče šteti okoliščine, da je V. H. Marques Almeida v nesreči utrpel hude poškodbe. V zvezi s tem spominjam, da je v okviru dejanskega stanja v zadevah Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio ravnanje, ki je bilo opredeljeno kot krivdno, povzročilo celo smrt oškodovanca. Sodišče kljub stopnji poškodb ni videlo razloga, da bi odstopilo od dotedanje sodne prakse. Zato je treba tovrstne trditve V. H. Marquesa Almeide v tem postopku zavrniti kot neupoštevne.

66. Kot nadaljnja posebnost zadeve je bila navedena okoliščina, da eno od udeleženih vozil ob nesreči ni bilo zavarovano. Niti glede tega ni jasno, kako bi mogla biti ta okoliščina pomembna za presojo zadevnega pravnega položaja, saj lahko V. H. Marques Almeida poleg zavarovalnice drugega udeleženega vozila toži tudi lastnika nezavarovanega vozila, njegovega voznika in jamstveni sklad, ki bi lahko, ker gre za objektivno odgovornost, za plačilo navedene odškodnine odgovarjali kot solidarni dolžniki. Na to opozarja tudi predložitveno sodišče v vprašanju za predhodno odločanje.

67. Poleg tega je treba pojasniti, da okoliščina, da v sporu o glavni stvari – drugače od zadev Carvalho Ferreira Santos ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio – ne gre za odškodnino voznika, temveč sopotnika, ne nasprotuje uporabi te sodne prakse v obravnavani zadevi. Najprej je treba opozoriti, da zavarovanje avtomobilske odgovornosti, kakor je mogoče razbrati iz člena 1 Tretje

59 — Glej točko 41 teh sklepnih predlogov.

60 — Glej točko 4 pisnih stališč nemške vlade.

61 — Glej med drugim sodbi z dne 19. marca 1964 v zadevi Unger (75/63, Recueil, str. 379) in z dne 18. decembra 1997 v zadevi Annibaldi (C-309/96, Recueil, str. I-7493, točka 13).

62 — Glej sodbi z dne 22. septembra 2011 v zadevi Interflora Inc. (C-323/09, ZOdl., str. I-8625, točka 46) in z dne 19. aprila 2012 v zadevi Wintersteiger (C-523/10, točki 26 in 28).

63 — Glej sodbe z dne 3. februarja 1977 v zadevi Benedetti (52/76, Recueil, str. 163, točka 25); z dne 21. septembra 1999 v zadevi Kordel in drugi (C-397/96, Recueil, str. I-5959, točka 25); z dne 17. julija 2008 v zadevi Corporación Dermoestética (C-500/06, ZOdl., str. I-5785, točka 21) in z dne 1. decembra 2011 v zadevi Churchill Insurance Company in Evans (C-442/10, ZOdl., str. I-12639, točka 22).

64 — Glej točko 23 pisnih stališč V. H. Marquesa Almeide.

direktive, načeloma krije škodo „vseh potnikov“, vključno s tisto, ki je nastala sopotniku. Zavarovalno kritje sopotnika je zato primerljivo z zavarovalnim kritjem katerega koli drugega udeleženca v prometu, ki vozi kako vozilo. Ta določba prava Unije, katere namen je vsem udeležencem v prometu zagotoviti celovito zavarovalno kritje, pa ne posega v vprašanje morebitne omejitve in celo izključitve pravice sopotnika do odškodnine na podlagi prava o civilni odgovornosti. Iz te okoliščine tako niso razvidne nobene posebnosti glede določitve obsega odškodnine. Kot pravilno opozarja Komisija [65], vodijo do te ugotovitve tudi navedbe Sodišča v zvezi s členom 1a Direktive 2005/14 in členom 12 Direktive 2009/103 v sodbi Carvalho Ferreira Santos – čeprav v smislu kritja drugih kategorij udeležencev v prometu. Zato je treba ugotoviti, da dejstvo, da je bil oškodovanec sopotnik, ne vpliva na presojo obravnavane zadeve.

68. Če je tako kot v sporu o glavni stvari ugotovljeno, da je razlog za izključitev pravice oškodovanca do odškodnine nazadnje samo izključitev civilne odgovornosti, potem niti ni mogoče potegniti vzporednic z zadevama Candolin in drugi ter Farrell, na katere se sklicuje tudi predložitveno sodišče v utemeljitev svojega predloga za sprejetje predhodne odločbe. Drugače od primera, ki je bil obravnavan v sodbah Candolin in drugi ter Farrell, se namreč v sporu o glavni stvari v pravico do odškodnine, ki jo ima V. H. Marques Almeida kot oškodovanec v nesreči, ni poseglo zaradi omejitve kritja civilne odgovornosti z določbami iz zavarovalnega prava.

69. Sporne določbe portugalskega prava v primeru prispevka oškodovanca k nastanku lastne škode drugače od pravnega okvira v zadevah Candolin in drugi ter Farrell ne izključujejo *a priori* niti ne omejujejo nesorazmerno njegove pravice do odškodnine iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti voznika vozila, udeleženega v nesreči. Te določbe tako ne vplivajo na jamstvo, določeno s pravom Unije, da je civilna odgovornost, določena z nacionalnim pravom, ki se uporabi, krita z zavarovanjem, ki je skladno z direktivami o zavarovanju avtomobilske odgovornosti.

70. Očitna podobnost pravne problematike v obravnavani zadevi s problematiko iz zadev Carvalho Ferreira Santos ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio narekuje uporabo te sodne prakse v obravnavani zadevi. Zato bi moralo Sodišče ugotoviti, da direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti ne nasprotujejo nacionalni ureditvi civilne odgovornosti, v skladu s katero se ob trčenju dveh vozil, za katero ni kriv nobeden od voznikov, pravica do odškodnine, ki jo ima poškodovani potnik v enem od vozil, izključi ali omeji z utemeljitvijo, da je prispeval k nastanku lastne škode.

D – *Nepotrebnost spremembe sodne prakse*

71. Z zgornjo analizo se je pokazalo, da direktive o usklajevanju zavarovanja avtomobilske odgovornosti izpolnjujejo svoj zakonodajni namen, to je zagotoviti, da civilno odgovornost pri uporabi vozil krije zavarovanje. Vendar ne vplivajo na obseg civilne odgovornosti, saj njihov namen ni uskladitev nacionalnih ureditev o civilni odgovornosti. Zato je treba ob sedanjem stanju prava Unije sprejeti, da se odgovori iz civilnopravnih ureditev držav članic [66] na vprašanja glede obsega pravice do odškodnine, ki jo imajo oškodovanci v nesrečah, kot je V. H. Marques Almeida, razlikujejo. Posredno približevanje teh ureditev s široko razlago direktiv se ne zdi mogoče, ne da bi se pri tem poseglo

65 — Glej točke od 47 do 51 pisnih stališč Komisije.

66 — Večina držav članic (na primer Nemčija, Španija, Estonija, Francija, Italija, Latvija, Poljska, Slovenija, Švedska) priznava pravico oškodovanca v nesreči do odškodnine, tudi če nobenemu od udeleženih voznikov ni bilo mogoče dokazati krivde. To praviloma temelji na ideji o odgovornosti za nevarnost zaradi vožnje v cestnem prometu. Te pravne ureditve določajo tudi, da lahko oškodovanec pravico do odškodnine uveljavlja neposredno zoper zavarovalnico. V drugih državah članicah pa taka odgovornost, ki ni odvisna od krivde, ne obstaja. Nasprotno, oškodovanec mora uveljavljati voznikovo kršitev obveznosti nadzora (na primer na Irskem in Nizozemskem). Kar zadeva obseg pravice do odškodnine, nekatere države članice (na primer Poljska in Slovenija) dopuščajo njeno omejitev ali celo izključitev, če oškodovanec ob nesreči ni bil pripet. Druge države članice (na primer Francija in Švedska) pa v svojih pravnih ureditvah priznavajo temeljno pravico oškodovanca do popolne odškodnine, pri čemer je odstopanje od tega načela mogoče samo v posebnih primerih. Spet druge države članice (na primer Nemčija, Španija, Grčija, Italija, Latvija) sicer načeloma določajo omejitev oziroma izključitev pravice, če oškodovanec ni izpolnil obveznosti preprečitve škode. Vendar se to ne zgodi samodejno, temveč je, nasprotno, odvisno od tega, ali lahko nasprotna stranka dokaže, da oškodovanec ne bi utrpel poškodb, če bi spoštoval obvezno uporabo varnostnega pasu.

v pristojnosti zakonodajalca Unije, ki je do zdaj namenoma zavračal tako uskladitev. Če bi se uskladitev ureditev o civilni odgovornosti štela za potrebno, tako ravnanje tudi ne bi bilo zaželeno, saj se premišljenemu približevanju civilnega prava [67] s strani samega zakonodajalca Unije, kot kažejo nekateri aktualni primeri, [68] ni mogoče izogniti.

VII – Predlog

72. Ob upoštevanju navedenega Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je postavilo Tribunal da Relação de Guimarães, odgovori:

Člen 3(1) Direktive Sveta z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (72/166/EGS), člen 2(1) Direktive Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) ter člen 1 Direktive Sveta z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (90/232/EGS) je treba razlagati tako, da ne nasprotujejo nacionalni ureditvi civilne odgovornosti, v skladu s katero se ob trčenju dveh vozil, za katero ni kriv nobeden od voznikov, pravica do odškodnine, ki jo ima poškodovani potnik v enem od vozil, izključi ali omeji z utemeljitvijo, da je prispeval k nastanku lastne škode.

67 — Med primere postopnega približevanja na področju civilnega prava spada tudi skupni referenčni okvir („Common Frame of Reference“), ki prav tako vsebuje pravila o nepogodbeni odgovornosti. Ta v členu VI – 1:101 („Basic Rule“) vsebuje temeljno pravilo, po katerem ima vsak, ki mu zaradi dejanja, ki ga je mogoče pripisati drugemu, nastane škoda, pravico do odškodnine. Člen VI – 3:205 („Accountability for damage caused by motor vehicles“) določa odgovornost imetnika vozila za škodo, povzročeno drugi osebi v prometni nesreči. Po drugi strani člen VI – 5:102 („Contributory fault and accountability“) v odstavku 1 določa omejitev pravice do odškodnine v obsegu, v katerem je oškodovanec prispeval k lastni škodi. V skladu z odstavkom 2(c) pa je omejitev pravice do odškodnine izključena, če je škoda nastala pri prometni nesreči, razen ob hudi malomarnosti oškodovanca glede na okoliščine konkretnega primera. Namen te določbe je zagotoviti posebno varstvo oškodovancem v prometnih nesrečah.

68 — Delno približevanje na področju civilnega prava je opazno predvsem na področju prava varstva potrošnikov. Trenutno poteka vrsta zakonodajnih prilagoditev tega področja, ki kažejo na prizadevanja Komisije za konsolidacijo in posodobitev že doseženega stanja. Tako je bila z Direktivo 2011/83/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2011 o pravicah potrošnikov (UL L 304, str. 64), ki je izhodišče za popolno uskladitev nacionalnih določb o varstvu potrošnikov, v nekaterih točkah spremenjena Direktiva Sveta 93/13/EGS z dne 5. aprila 1993 o nedovoljenih pogojih v potrošniških pogodbah (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 2, str. 288). Poleg tega je Komisija s predlogom z dne 11. oktobra 2011 za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o skupnem evropskem prodajnem pravu (COM(2011) 635 final) sprožila zakonodajni projekt, ki bo v prihodnje omogočal, da se bo ta ureditev lahko uporabila v čezmejnih prodajnih pogodbah, če se bodo pogodbene stranke o tem izrecno dogovorile.