Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
V. TRSTENJAK
van 5 juli 2012[1]

Zaak C-300/10

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

[verzoek van het Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) om een prejudiciële beslissing]

„Richtlijnen 72/166/EEG, 84/5/EEG en 90/232/EEG — Verzekering wettelijke aansprakelijkheid voor motorrijtuigen — Aanrijding tussen twee voertuigen, waarbij beide bestuurders geen schuld hebben — Inzittende van een van beide voertuigen die aan het ontstaan van zijn eigen schade heeft bijgedragen — Risicoaansprakelijkheid — Weigering of beperking van het recht op schadevergoeding"

I – Inleiding

1. De gedachte van vergoeding vindt haar oorsprong in het streven naar gerechtigheid, zoals dat reeds in de filosofie van de Griekse oudheid als ideaal gold. Zo kan bijvoorbeeld bij Plato[2] de idee worden gevonden van een boven het strafrecht uitgaande vergoeding van alle berokkende schade. Naast verschillende gradaties van toerekening van de aansprakelijkheid kende de filosofie van de klassieke oudheid ook de mogelijkheid van vermindering van de aansprakelijkheid ingeval de schade in elk geval niet enkel aan de laedens kon worden toegerekend, bijvoorbeeld omdat de gelaedeerde medeschuld had. Deze in doorslaggevende mate door Antiphon[3] beïnvloede gedachte heeft zich in de loop van de Romeinse en de moderne Europese rechtsgeschiedenis ontwikkeld tot wat heden ten dage in het burgerlijk recht van talrijke lidstaten in het algemeen onder het begrip „eigen schuld" bekend is.[4] In de onderhavige zaak dient het Hof zich te buigen over de vraag of deze gedachte, die ook in het Portugese aansprakelijkheidsrecht te vinden is, verenigbaar is met het recht van de Unie inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen.

1 — Oorspronkelijke taal: Sloveens.

2 — Plato (Oudgrieks: Πλάτων; ca. 427/428-347/348 v.Chr.) heeft zijn gedachten over verwoord in zijn werk „Νόμοι" (Wetten).

3 — Van Antiphon van Rhamnus (Oudgrieks: Άντιφών, ca. 480-411 v.Chr.) zijn talrijke pleidooien overgeleverd die voor processen voor de rechter bestemd waren. Bovendien zijn drie zogenoemde tetralogieën bewaard gebleven, dat wil zeggen beknopte modelbewerkingen van fictieve rechtszaken, verdeeld in telkens twee aanklachten en pleidooien. Hierin wordt ook nader ingegaan op het aspect van de eigen schuld van de benadeelde.

4 — Zie dienaangaande 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* (uitg. Heinz Barta/Theo Mayer-Maly/Fritz Raber) en Plato, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (uitg. Ernst Heitsch/Carl Werner Müller/Kurt Sier), Göttingen, 2011.

2. Met zijn verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU stelt het Tribunal da Relação de Guimarães (hierna: „verwijzende rechter") het Hof een vraag over de uitlegging van de richtlijnen 72/166/EEG [5], 84/5/EEG [6] en 90/232/EEG [7], die strekken tot de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door motorrijtuigen. De verwijzende rechter verzoekt in wezen om beantwoording van de vraag of deze richtlijnen in de weg staan aan een nationale regeling van de civielrechtelijke aansprakelijkheid volgens welke een rechter die heeft te beslissen op een vordering tot vergoeding van schade als gevolg van een verkeersongeval, bevoegd is deze vordering naargelang de situatie te beperken of zelfs af te wijzen op grond dat de benadeelde door eigen schuld aan het ontstaan of de verergering van de schade heeft bijgedragen.

3. Deze vraag is gerezen in een geding betreffende schadevorderingen van de inzittende van een voertuig dat betrokken was bij een verkeersongeval met en ander voertuig. Het slachtoffer, dat in strijd met de voorschriften geen veiligheidsgordel droeg [8], heeft hierbij ernstig lichamelijk letsel opgelopen. Zijn vordering tegen de bestuurders van de twee voertuigen, de aansprakelijkheidsverzekeraar van het voertuig waarin hij zich als passagier had bevonden, alsmede het Waarborgfonds werd door de rechter in eerste aanleg uitgaande van de bovengenoemde civielrechtelijke aansprakelijkheidsregeling afgewezen op grond dat de schade het gevolg van eigen schuld was, aangezien hij in strijd met de voorschriften geen veiligheidsgordel zou hebben gedragen.

4. De onderhavige zaak maakt deel uit van een lange reeks prejudiciële verzoeken van Portugese rechters waarin het in wezen gaat om de verenigbaarheid van de nationale civielrechtelijke aansprakelijkheidsregels bij verkeersongevallen met het Unierecht, in het bijzonder met de richtlijnen tot onderlinge aanpassing van de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven. In het licht van het feit dat het Hof over deze vraag in de afgelopen tijd verschillende arresten heeft gewezen waarin deze vraag bevestigend is beantwoord, met name de richtinggevende arresten van 17 maart 2011, Carvalho Ferreira Santos [9], en 9 juni 2011, Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio [10], biedt de onderhavige zaak de gelegenheid om deze jurisprudentie door een arrest van de Grote kamer te bevestigen – en haar hiermee een steviger fundament in de rechtspraak te verschaffen – of in voorkomend geval te preciseren.

5 — Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PB L 103, blz. 1; hierna: „Eerste richtlijn").

6 — Richtlijn 84/5/EEG van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PB 1984, L 8, blz. 17; hierna: „Tweede richtlijn").

7 — Richtlijn 90/232/EEG van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PB L 129, blz. 33; hierna: „Derde richtlijn").

8 — Uit een gegeven onderzoek verricht in opdracht van de Commissie blijkt dat na te hard rijden en rijden onder invloed, het niet dragen van de veiligheidsgordel de meest voorkomende doodsoorzaak bij verkeersongevallen is. De Commissie komt tot de conclusie dat maatregelen ter versterking van de gordeldraagplicht jaarlijks tot wel 7 300 mensenlevens zouden kunnen redden [Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union, COM(2008) 151]. In haar witboek van 12 september 2001 over het Europese vervoersbeleid [COM(2001) 370 def.] had de Commissie voorgesteld dat de Europese Unie zich tot doel diende stellen het aantal verkeersdoden tot 2010 te halveren. In het kader van dit actieprogramma werden verschillende wetgevingsprojecten geïnitieerd. Hiertoe behoorden richtlijnen inzake het aanbrengen van veiligheidsgordels in voertuigen, alsmede de uitbreiding van de gordeldraagplicht tot alle typen voertuigen alsook tot alle hierin geplaatste stoelen. De verplichting om een veiligheidsgordel te dragen werd oorspronkelijk ingevoerd met richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 (PB L 373, blz. 26), gewijzigd bij richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003 (PB L 115, blz. 63). Aanvankelijk was deze verplichting enkel van toepassing op met gordels uitgeruste motorvoertuigen van minder dan 3,5 ton en gold zij niet voor andere voertuigen (personenauto's en lichte bedrijfsauto's) voor de achterzitplaatsen. Vanaf 2006 moet in alle motorvoertuigen een veiligheidsgordel worden gedragen.

9 — Arrest van 17 maart 2011 (C-484/09, Jurispr. blz. I-1821).

10 — Arrest van 9 juni 2011 (C-409/09, Jurispr. blz. I-4955).

II – Toepasselijke bepalingen

A – *Unierecht*

5. In 1972 is de Uniewetgever begonnen door middel van richtlijnen de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen onderling aan te passen. [11]

6. De Eerste richtlijn voorziet voor alle lidstaten in de opheffing van de controle van de groene kaart aan de grenzen en de invoering van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering die dekking biedt voor de op het grondgebied van de Gemeenschap veroorzaakte schade.

7. Uitgaande van het beginsel dat slachtoffers van verkeersongevallen, wanneer de aansprakelijkheid is vastgesteld, schadevergoeding moeten krijgen van een solvente schuldenaar, bepaalt artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn:

„Iedere lidstaat treft [...] de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt. De dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering worden in deze maatregelen vastgesteld."

8. Voorts bepaalt artikel 3, lid 2, van de Eerste richtlijn het volgende:

„Iedere lidstaat treft de nodige maatregelen opdat door de verzekeringsovereenkomst eveneens worden gedekt:

— de schade die is veroorzaakt op het grondgebied van de andere lidstaten, overeenkomstig de in deze Staten geldende wettelijke regelingen, [...]"

9. Met de Tweede richtlijn wilde de Uniewetgever de uiteenlopende regelingen van deze verplichte verzekering op inhoudelijke punten onderling aanpassen om de slachtoffers van verkeersongevallen een minimumbescherming te geven en de in de Unie bestaande verschillen in de omvang van deze verzekering te verminderen.

10. In artikel 2, lid 1, van de Tweede richtlijn wordt bepaald:

„Iedere lidstaat neemt de nodige maatregelen, opdat alle wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis, afgegeven overeenkomstig artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG, op grond waarvan van de verzekering is uitgesloten het gebruik of het besturen van voertuigen:

— door personen die daartoe niet uitdrukkelijk of stilzwijgend gemachtigd zijn;

— door personen die geen rijbewijs hebben om het betrokken voertuig te besturen;

— door personen die de wettelijke technische vereisten inzake de toestand en veiligheid van het betrokken voertuig niet in acht hebben genomen, voor de toepassing van artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG geacht worden niet te gelden inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn van een ongeval.

11 — Zie over de geschiedenis van de harmonisatie van de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen, punten 45 e.v. van mijn conclusie van 7 december 2010 in de zaak Carvalho Ferreira Santos (arrest aangehaald in voetnoot 9), alsmede Reichert-Facilidades, F., „Europäisches Versicherungsvertragsrecht?", *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (uitg. Jürgen Basedow/Klaus J. Hopt/Hein Kötz), Tübingen, 1998, blz. 127, en Lemor, U., *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (uitg. Hans Feyock/Peter Jacobsen/Ulf Lemor), 3e druk, München, 2009, deel 1, punt 5.

De in de eerste alinea, onder a), bedoelde bepaling of clausule kan echter worden tegengeworpen aan personen die geheel vrijwillig hebben plaatsgenomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer de verzekeraar kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig gestolen was. [...]"

11. De Derde richtlijn is vastgesteld om enkele bepalingen inzake de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering te verduidelijken, omdat er nog steeds aanzienlijke verschillen waren in de omvang van de door de verzekering verleende dekking.

12. Artikel 1 van de Derde richtlijn bepaalt als volgt:

„Onverminderd artikel 2, lid 1, tweede alinea, van richtlijn 84/5/EEG, dekt de in artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG bedoelde verzekering de aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer. [...]"

13. Artikel 1 bis van deze richtlijn luidt:

„De in artikel 3, lid 1, van [de Eerste richtlijn] bedoelde verzekering dekt lichamelijk letsel en materiële schade, geleden door voetgangers, fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers die, als gevolg van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, recht hebben op een vergoeding uit hoofde van het nationale burgerlijk recht. Deze bepaling doet geen afbreuk aan de wettelijke aansprakelijkheid, noch aan het bedrag van de schade."

14. De op 8 oktober 2009 in werking getreden richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid [12] consolideert thans de bovengenoemde richtlijnen, die in zoverre niet meer van kracht zijn. Aangezien de feiten die aan het hoofdgeding ten grondslag liggen, evenwel van lang voor de datum van inwerkingtreding van richtlijn 2009/103 dateren, zijn enkel deze richtlijnen van toepassing op het hoofdgeding.

15. Artikel 12 van richtlijn 2009/103 luidt als volgt:

„1. Onverminderd artikel 13, lid 1, tweede alinea, dekt de in artikel 3 bedoelde verzekering de aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer.

[...]

3. De in artikel 3 bedoelde verzekering dekt lichamelijk letsel en materiële schade, geleden door voetgangers, fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers die, als gevolg van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, recht hebben op een vergoeding uit hoofde van het nationale burgerlijk recht.[...]"

12 — PB L 263, blz. 11.

B – *Nationaal recht*

16. De voor het hoofdgeding relevante bepalingen van de Portugese Código Civil (burgerlijk wetboek) luiden als volgt:

17. Artikel 503, lid 1: „Hij die de feitelijke controle over een landvoertuig heeft en dit voertuig voor eigen rekening gebruikt, zelfs indien door middel van een gemachtigde, is aansprakelijk voor de schade die door dit voertuig wordt veroorzaakt, ook al neemt het niet aan het verkeer deel."

18. Artikel 504, lid 1: „De aansprakelijkheid voor door een voertuig veroorzaakte schade geldt jegens derden en inzittenden."

19. Artikel 505 van de Código Civil bepaalt, onder het kopje „Uitsluiting van de aansprakelijkheid", het volgende: „Onverminderd het bepaalde in artikel 570 is de in artikel 503, lid 1, geregelde aansprakelijkheid enkel uitgesloten wanneer het ongeval aan de benadeelde zelf of aan een derde is toe te rekenen of wanneer het ongeval het gevolg is van overmacht die geen verband houdt met het functioneren van het voertuig."

20. Artikel 570 van de Código Civil draagt het opschrift „Schuld van de benadeelde" en luidt:

„1. Wanneer de benadeelde door eigen schuld tot het ontstaan of de verergering van de schade heeft bijgedragen, kan de bevoegde rechter gelet op de ernst van de schuld van beide partijen en de eruit voortvloeiende gevolgen, bepalen of de vergoeding volledig moet worden toegekend, verminderd of zelfs uitgesloten.

2. Indien de aansprakelijkheid is gebaseerd op een eenvoudig vermoeden van schuld, sluit de schuld van de benadeelde, behoudens andersluidende bepalingen, de verplichting tot vergoeding uit."

III – Feiten, hoofdgeding en prejudiciële vraag

21. Op 12 juni 2004 deed zich op een gemeenteweg een frontale botsing voor tussen twee motorvoertuigen. Een van deze voertuigen was niet geldig verzekerd. Vítor Hugo Marques Almeida bevond zich als passagier in een van beide voertuigen. Bij deze botsing klapte Marques Almeida met zijn hoofd tegen de voorruit, waardoor de voorruit brak en hij diepe snijwonden aan het hoofd en het gelaat opliep.

22. Marques Almeida heeft bij de civiele rechter van eerste aanleg gevorderd, de verwerende verzekeraar van de wettelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen van de houder van het ene voertuig, de bestuurder en de eigenaar van het onverzekerde voertuig alsmede het Fundo de Garantia Automovel (hierna: „Waarborgfonds") te veroordelen tot vergoeding van de geleden schade. De vordering werd afgewezen op grond dat bij geen van de bestuurders schuld aan het ongeval kon worden vastgesteld. De rechter in eerste aanleg besliste ten gunste van de verwerende partijen, omdat volgens hem de schade van Marques Almeida te wijten was aan zijn eigen schuld, daar hij geen veiligheidsgordel had gedragen, in strijd met artikel 82, lid 1, van de Código da Estrada (Portugese wegenverkeerswet). Bijgevolg sloot artikel 505 van de Código Civil een schadevergoedingsverplichting uit.

23. Marques Almeida heeft tegen dit vonnis hoger beroep ingesteld. De verwijzende rechter, die in deze beroepszaak uitspraak moet doen, twijfelt over de verenigbaarheid van de Portugese aansprakelijkheidsbepalingen met het Unierecht, aangezien deze bepalingen het recht van de benadeelde op vergoeding van schade beperken of zelfs tenietdoen wanneer hij heeft bijgedragen aan

het ontstaan ervan. Hij verwijst in dit verband naar het arrest van het Hof in de zaak Farrell [13], waarin het Hof heeft verklaard dat „[d]e omvang van een [...] schadeloosstelling [...] slechts in uitzonderlijke omstandigheden op basis van een individuele beoordeling en met inachtneming van het gemeenschapsrecht, [kan] worden verminderd”. [14]

24. De verwijzende rechter acht een uitlegging van de toepasselijke richtlijnbepalingen inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen noodzakelijk. Om die reden heeft hij de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„1) Moeten artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn (72/166/EEG), artikel 2, lid 1, van de Tweede richtlijn (84/5/EEG) en de artikelen 1 en 1 bis van de Derde richtlijn (90/232/EEG) aldus worden uitgelegd dat zij eraan in de weg staan dat het nationale burgerlijk recht, inzonderheid de artikelen 503, lid 1, 504, 505 en 570 van de Código civil, erin voorziet dat in geval van een aanrijding tussen twee voertuigen, zonder dat een van de bestuurders ter zake schuld heeft, en waardoor een inzittende van een van de voertuigen lichamelijk letsel heeft geleden (de benadeelde die schadevergoeding vordert), de schadevergoeding waarop die inzittende aanspraak heeft, moet worden afgewezen of beperkt op grond dat hij aan het ontstaan van de schade heeft bijgedragen, aangezien hij naast de bestuurder zat en geen veiligheidsgordel droeg, hoewel het nationale recht dat voorschrijft?

2) In dit verband is komen vast te staan dat die inzittende bij de aanrijding tussen de betrokken voertuigen door de botsing alsmede doordat hij geen veiligheidsgordel droeg, zodanig hard met zijn hoofd tegen de voorruit klapte, dat de voorruit brak en hij diepe snijwonden aan het hoofd en het gelaat opliep.

3) Voorts moet in aanmerking worden genomen dat aangezien een van de betrokken voertuigen ten tijde van het ongeval niet geldig was verzekerd bij een verzekeringsmaatschappij, de vordering behalve tegen de verzekeringsmaatschappij van het andere betrokken voertuig, ook is gericht tegen de eigenaar van het onverzekerde voertuig, de bestuurder daarvan en het [Waarborgfonds], die hoofdelijk kunnen worden verplicht tot betaling van de schadevergoeding, voor zover er sprake is van objectieve aansprakelijkheid.”

IV – Procesverloop voor het Hof

25. Het prejudiciële verzoek van 22 april 2010 is op 17 juni 2010 ter griffie van het Hof ingekomen.

26. Marques Almeida, de Portugese en de Duitse regering alsmede de Europese Commissie hebben binnen de in artikel 23 van het Statuut van het Hof van Justitie bepaalde termijn schriftelijke opmerkingen ingediend.

27. Ter terechtzitting van 22 mei 2012 hebben de vertegenwoordigers van de Portugese en de Duitse regering alsmede de Commissie het woord gevoerd.

13 — Arrest van 19 april 2007, Farrell (C-356/05, Jurispr. blz. I-3067).

14 — Ibidem, punt 35.

V – Voornaamste argumenten van partijen

28. *Marques Almeida* is van mening dat de betrokken richtlijnen in de weg staan aan een nationale bepaling die weigering respectievelijk beperking van het recht van de benadeelde op schadevergoeding toelaat. In dit verband verwijst hij naar de rechtspraak van het Hof die erop zou zijn gericht inzittenden van voertuigen een doeltreffende bescherming te garanderen. Bovendien zouden deze richtlijnen ertoe strekken de nationale regelingen van de lidstaten onderling aan te passen en het recht van verkeersslachtoffers op schadevergoeding te beschermen. De litigieuze nationale regeling zou onverenigbaar zijn met het Unierecht, aangezien zij dit recht op schadevergoeding beknot.

29. Voorts betoogt Marques Almeida, niet te hebben bijgedragen aan het verkeersongeval. Bovendien zou ook niet zijn aangetoond dat het dragen van de veiligheidsgordel zijn letsel had kunnen voorkomen. Hij wijst op het feit dat de bestuurder van het andere voertuig geen letsel heeft opgelopen, hoewel deze geen veiligheidsgordel droeg. In dit licht zou hem het opgelopen letsel niet kunnen worden aangerekend. Bijgevolg zou er geen reden zijn om hem het recht op schadevergoeding te ontzeggen.

30. Zowel de *Portugese* als de *Duitse regering* en de *Commissie* zijn van mening dat de betrokken richtlijnen niet in de weg staan aan een nationale bepaling als waar het in deze zaak om gaat. Tot staving van hun opvatting betogen zij dat de betrokken richtlijnen gelet op hun bewoordingen en doel niet strekken tot harmonisatie van de nationale bepalingen inzake de civielrechtelijke aansprakelijkheid. Veeleer zouden deze richtlijnen enerzijds het vrije verkeer beogen te waarborgen, zowel van gewoonlijk op het grondgebied van de Unie gestalde voertuigen als van de inzittenden, en anderzijds willen garanderen dat de benadeelden binnen de Unie een vergelijkbare behandeling krijgen. Daartoe bepalen de richtlijnen dat voor voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van de Unie zijn gestald, een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering moet zijn afgesloten. De richtlijnen zouden voorschrijven welke soort schade en welke kring van benadeelden door deze verzekering moeten worden gedekt.

31. Deze regeling van de omvang van de dekking zou zich wederom onderscheiden van de vergoedingsverplichting die de verzekerde jegens de benadeelde op de grondslag van het nationale aansprakelijkheidsrecht heeft. Dit nationale aansprakelijkheidsrecht valt onder de regelingsbevoegdheid van de lidstaten. Bijgevolg zou enkel aan de hand van het nationale aansprakelijkheidsrecht kunnen worden bepaald of het recht van de benadeelde op schadevergoeding kan worden afgewezen of beperkt op grond van zijn bijdrage aan het ontstaan van zijn schade. Het Hof zou dit in de arresten Carvalho Ferreira Santos [15] en Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio [16] reeds hebben bevestigd. De feiten en omstandigheden die aan de onderhavige zaak ten grondslag liggen, zouden ook nagenoeg identiek zijn aan die van voornoemde zaken. Daarentegen zouden de feiten en omstandigheden van het hoofdgeding in zoverre afwijken van die van de zaken Farrell [17] en Candolin e.a. [18] dat de beperking van de vergoedingsverplichting van de verzekeraar voortvloeit uit het civiele aansprakelijkheidsrecht en niet, zoals in voornoemde zaken, uit de bepalingen inzake de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid. Bijgevolg is er volgens de Portugese en de Duitse regering alsmede de Commissie geen aanleiding om af te wijken van de beginselen die het Hof in zijn arresten Carvalho Ferreira Santos alsmede Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio heeft geformuleerd.

15 — Aangehaald in voetnoot 9.

16 — Aangehaald in voetnoot 10.

17 — Aangehaald in voetnoot 13.

18 — Arrest van 30 juni 2005 (C-537/03, Jurispr. blz. I-5745).

VI – Juridische beoordeling

A – *Inleidende opmerkingen*

32. Zoals ik reeds in het begin heb opgemerkt, stelt de onderhavige zaak het Hof in de gelegenheid uitspraak te doen over de relatie tussen de twee rechtsgebieden die van centraal belang zijn voor de effectuering van het recht van verkeersslachtoffers op schadevergoeding, te weten het recht inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen en het recht inzake de civiele aansprakelijkheid bij verkeersongevallen. Een onderzoek van de raakvlakken tussen beide rechtsgebieden lijkt geboden, temeer omdat niet kan worden uitgesloten dat de voorschriften die door het Unierecht op het geharmoniseerde terrein van de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen zijn vastgesteld, onder bepaalde omstandigheden hun weerslag kunnen hebben op het civiele aansprakelijkheidsrecht in de lidstaten. Deze vraag is juist van belang wanneer, zoals door de verwijzende rechter is aangegeven, de kans bestaat dat de doelstellingen die de Uniewetgever met de vaststelling van de richtlijnen inzake een verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen heeft nagestreefd, worden doorkruist, hetgeen een afzonderlijk onderzoek vergt. De vraag waar het in de onderhavige zaak om gaat, is of deze Unierechtelijke voorschriften in de weg staan aan een nationale regeling die bepaalt dat in geval van een botsing tussen twee motorvoertuigen, waaraan geen van beide bestuurders schuld heeft, het recht van een gelaedeerde inzittende op schadevergoeding kan worden afgewezen of beperkt wanneer blijkt dat hij aan het ontstaan van zijn schade heeft bijgedragen.

33. Bij de beantwoording van deze rechtsvraag zal het Hof moeten nagaan of zijn bestaande rechtspraak op dit terrein kan worden toegepast op het hoofdgeding dan wel in voorkomend geval precisering behoeft. Om het Hof nuttige aanwijzingen te geven voor zijn beslissing zal ik mijn onderzoek in drie delen verdelen. Om te beginnen zal ik een beknopt overzicht van de bestaande rechtspraak geven, waarin de hoofdlijnen van de betrokken problematiek worden geschetst. In de tweede plaats zal ik bezien of deze rechtspraak kan worden toegepast op het hoofdgeding, waarbij ik de bijzonderheden van het hoofdgeding niet uit het oog mag verliezen. Tot slot zal ik nagaan of in het licht van mijn bevindingen een precisering of zelfs wijziging van deze rechtspraak geboden is.

34. Ik merk reeds nu op dat ik er niet van overtuigd ben dat de onderhavige zaak een andere juridische beoordeling rechtvaardigt dan de zaken die zijn uitgemond in de arresten Carvalho Ferreira Santos [19] alsmede Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio. [20] Mijns inziens moet onverkort worden vastgehouden aan de in beginsel strikte scheiding tussen de hiervoor genoemde rechtsgebieden. [21] Gelet op het feit dat enkel het recht inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen door de Uniewetgever is geharmoniseerd, moeten de bepalingen inzake de civielrechtelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen in beginsel buiten schot blijven. Een andere opvatting zou nauwelijks in overeenstemming kunnen worden gebracht met de bedoeling van de Uniewetgever. Inperking van het nationale recht via een navenant ruime uitlegging van de

19 — Aangehaald in voetnoot 9.

20 — Aangehaald in voetnoot 10.

21 — Zie Caradonna, G., „Responsabilità civile da circolazione dei veicoli", *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, blz. 761; Michel, V., „Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile", *Europe*, mei 2011, nr. 5, blz. 44, en van dezelfde auteur, „Indemnisation de la victime fautive", *Europe*, augustus 2011, nr. 8, blz. 43, die erop wijzen dat de verplichting tot dekking van de schade van derden als gevolg van verkeersongevallen moet worden onderscheiden van de verdeling van de civielrechtelijke aansprakelijkheid tussen de betrokken bestuurders, waarbij deze verdeling uitsluitend onder de regelingsbevoegdheid van de lidstaten valt. Zie met betrekking tot dit beginsel van scheiding tussen wettelijke aansprakelijkheid en wettelijke aansprakelijkheidsverzekering, Baumann, H., „Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung", *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (uitg. Walther Hadding), Berlijn, 1999, blz. 13, alsmede von Bar, C., „Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung", *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, nr. 181, blz. 289, die zich ertegen verzet om bijzonderheden van het verzekeringsrecht toe te passen in het aansprakelijkheidsrecht, hetgeen wijst op een duidelijke scheiding van beide rechtsgebieden in het nationale recht. Jansen, N., *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen, 2003, blz. 115, wijst er weliswaar op dat de rechtstreekse vordering accessoir is ten opzichte van de aansprakelijkheidsvordering, maar benadrukt tegelijkertijd de verschillen tussen aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht. Terwijl het aansprakelijkheidsrecht gericht is op vergoeding van geleden nadeel, gaat het in het verzekeringsrecht om verdeling van de aansprakelijkheidslasten tussen collectieve instellingen.

werkingssfeer van de richtlijnen inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen kan enkel in aanmerking komen wanneer de door de Uniewetgever met de vaststelling van deze richtlijnen nagestreefde doelstellingen door hiermee strijdige bepalingen en praktijken kennelijk gevaar lopen. Dat hiervan in de onderhavige zaak geen sprake kan zijn, blijkt uit de overeenkomsten met de zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio, waarin het Hof de litigieuze Portugese civielrechtelijke bepalingen verenigbaar met het Unierecht heeft verklaard.

B – *Overzicht van de rechtspraak*

1. Arrest Carvalho Ferreira Santos

a) Hoofdlijnen van de problematiek van die zaak

35. De zaak Carvalho Ferreira Santos [22] betrof een prejudicieel verzoek van het Tribunal da Relação Porto over in wezen de vraag of de richtlijnen inzake verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen zich verzetten tegen een nationale civielrechtelijke regeling die ingeval het slachtoffer medeverantwoordelijk is voor de schade, de aansprakelijkheid voor deze schade verdeelt naar evenredigheid van de mate waarin het van elk van de voertuigen uitgaande risico heeft bijgedragen aan de schade, met als gevolg een vermindering van de omvang van het recht op schadevergoeding van het slachtoffer van het verkeersongeval jegens de verzekeraar van de wettelijke aansprakelijkheid voor motorvoertuigen.

36. Dit verzoek was gedaan in een geding tussen Carvalho en een aansprakelijkheidsverzekeraar ter zake van de volledige vergoeding van de materiële en immateriële schade die hij ten gevolge van een verkeersongeval had geleden. Carvalho, die op het moment van het ongeval een motorfiets bestuurde, liep bij de botsing met een personenauto een schedeltrauma op. De voor de schadevergoedingsactie bevoegde civiele rechter constateerde dat geen van beide bestuurders schuld had aan het ongeval. Aangezien twijfel bleef bestaan over de mate waarin de bij het ongeval betrokken voertuigen aan het ontstaan van de schade hadden bijgedragen, werd door de civiele rechter artikel 506, lid 2, van de Código Civil toegepast, zodat elk van de bestuurders voor 50 % wettelijk aansprakelijk was. Volgens de civiele rechter was de aansprakelijkheid van de bestuurder van het voertuig dat de schade had veroorzaakt, beperkt naar evenredigheid van de mate waarin het voertuig van het slachtoffer aan het ontstaan van de schade had bijgedragen. Deze beperking van de aansprakelijkheid bracht een evenredige beperking met zich van de schadevergoeding die de aansprakelijkheidsverzekeraar aan het slachtoffer moest uitbetalen. [23]

b) Argumentatie in de conclusie

37. In mijn conclusie van 7 december 2010 – waarnaar ik hierbij verwijs – heb ik de verenigbaarheid van bovengenoemde civielrechtelijke regeling met het Unierecht bevestigd, in wezen op grond van de overweging dat zij niet binnen de werkingssfeer van de betrokken richtlijnen valt. [24] Om tot deze slotsom te komen heb ik de werkingssfeer van de betrokken richtlijnen bepaald door middel van een grammaticale en teleologische uitlegging van de relevante bepalingen ervan. Hierbij heb ik geconstateerd dat de richtlijnen weliswaar diverse gebieden van het recht betreffende de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsregelingen voor motorrijtuigen regelen, maar geen harmonisatie van

22 — Aangehaald in voetnoot 9.

23 — Arrest Carvalho Ferreira Santos (aangehaald in voetnoot 9, punten 11-14).

24 — Zie punt 73 van mijn conclusie in die zaak.

wettelijke aansprakelijkheidsbepalingen van de lidstaten beogen.[25] Hieruit heb ik conclusie getrokken dat noch de materieelrechtelijke criteria ter bepaling van de aansprakelijkheid voor de als gevolg van een verkeersongeval ontstane schade noch de omvang van de aansprakelijkheid binnen de werkingssfeer van de richtlijnen vallen.[26] Gelet op het feit dat de litigieuze Portugese bepaling systematisch behoorde tot het nationale civielrechtelijke schadevergoedingsrecht, kon zij ook niet worden geacht binnen de werkingssfeer van de richtlijnen te vallen.[27]

38. Voorts ben ik in mijn conclusie uitvoerig ingegaan op de rechtspraak van het Hof in de zaken Candolin e.a.[28] en Farrell[29] alsmede op de onmiskenbare verschillen tussen die zaken en de zaak Carvalho Ferreira Santos.[30] Zoals ik meer in het bijzonder heb uiteengezet, verschilde de feitelijke en juridische situatie in de zaak Carvalho Ferreira Santos in zoverre op wezenlijke punten van die in de zaken Candolin e.a. en Farrell, dat het hierin om de verenigbaarheid van een bepaling van het civiele aansprakelijkheidsrecht ging, en niet, zoals in de zaken Candolin e.a. en Farrell, om een bepaling van het recht inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen.[31] Bijgevolg kwam mijns inziens een toepassing van deze rechtspraak op de zaak Carvalho Ferreira Santos niet in aanmerking.[32]

39. Gelet op de hiervoor kort weergegeven overwegingen heb ik het Hof voorgesteld de prejudiciële vraag aldus te beantwoorden dat de richtlijnen 72/166, 84/5 en 90/232 zich niet verzetten tegen een nationale civielrechtelijke regeling die in een situatie als in het hoofdgeding, waarin zich een aanrijding tussen voertuigen heeft voorgedaan die aan geen van de bestuurders te wijten is en waarbij een van de bestuurders lichamelijk letsel en materiële schade heeft geleden, ertoe leidt dat de op risicoaansprakelijkheid gebaseerde aanspraak van de benadeelde forfaitair wordt gehalveerd.

c) Arrest van het Hof

40. Het Hof heeft dit voorstel in het arrest Carvalho Ferreira Santos overgenomen.[33] Zoals ik hierna zal aangeven, heeft het Hof hierbij ook in vergaande mate dezelfde juridische gedachtegang gevolgd.

41. Bij zijn redenering heeft het Hof als uitgangspunt genomen dat de verplichting om bij wege van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering de door motorrijtuigen aan derden veroorzaakte schade te dekken, moet worden onderscheiden van de omvang van de schadeloosstelling van deze derden op grond van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde. Terwijl de eerste is vastgesteld en gewaarborgd door de regeling van de Unie, wordt de tweede immers hoofdzakelijk door het nationale

25 — Zie reeds arrest van 14 september 2000, Mendes Ferreira en Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Jurispr. blz. I-5711, punten 23 en 29). Zie voorts met betrekking tot de uitlegging van de Eerste, de Tweede en de Derde richtlijn met gevolgen voor de EVA/EER-staten, de (met het homogeniteitsvoorschrift in het EER-recht overeenkomende) rechtspraak van het EVA-Hof, onder andere arresten van 14 juni 2001, Helgadóttir (E-7/00, punt 30), en 20 juni 2008, Nguyen (E-8/07, punt 24). De richtlijnen zijn krachtens de punten 8, 9 en 19 in bijlage IX van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte ook van toepassing op de EVA/EER-staten. De rechtspraak op het gebied van de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen is beïnvloed door de jarenlange uitwisseling tussen het Hof van Justitie van de Europese Unie en het EVA-Hof. Zie voor de wezenlijke kenmerken van deze unieke gerechtelijke samenspraak, Baudenbacher, C., „Some thoughts on the EFTA Court's phases of life", *Judicial Protection in the European Economic Area*, Stuttgart, 2012, blz. 11 e.v. en „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* (uitg. von Anthony Arnull/Takis Tridimas), Oxford 2008, blz. 90 e.v.

26 — Ibidem, punt 59.

27 — Ibidem, punt 60.

28 — Arrest aangehaald in voetnoot 18.

29 — Arrest aangehaald in voetnoot 13.

30 — Conclusie in de zaak Carvalho Ferreira Santos, punten 50-53, 61 en 70 e.v.

31 — Ibidem, punten 61 en 70. Zie Micha, M., *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tübingen, 2010, blz. 72 e.v., die het arrest Farrell enkel onderzoekt vanuit de invalshoek van het op de wettelijke aansprakelijkheid toepasselijke verzekeringsrecht.

32 — Ibidem, punt 74.

33 — Arrest aangehaald in voetnoot 9.

recht bepaald.[34] Onder verwijzing naar de arresten Candolin e.a.[35] en Farrell[36] heeft het Hof verklaard dat de richtlijnen inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen er niet toe strekken de wettelijke aansprakelijkheidsregelingen van de lidstaten te harmoniseren en dat de lidstaten bij de huidige stand van het Unierecht bevoegd blijven om zelf de wettelijke aansprakelijkheid voor ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen te regelen.[37] Deze eigen bevoegdheid van de lidstaten geldt in het bijzonder de vraag welke soort wettelijke aansprakelijkheid – schuld- of risicoaansprakelijkheid – de verplichte verzekering moet dekken.[38] Het Hof heeft evenwel ondubbelzinnig verklaard dat ongeacht dit onderscheid tussen de afzonderlijke aspecten zij niettemin in zoverre raakvlakken met elkaar hebben dat de lidstaten verplicht zijn te garanderen dat de naar hun nationaal recht geldende wettelijke aansprakelijkheid wordt gedekt door een verzekering die in overeenstemming is met de bepalingen van de drie bovengenoemde richtlijnen.[39]

42. Met betrekking tot het begrip van de hiervoor genoemde Candolin-criteria en de mogelijke toepasbaarheid ervan op het hoofdgeding heeft het Hof een standpunt ingenomen dat overeenkomt met dat van mij in mijn conclusie. Het Hof ziet namelijk in een nationale aansprakelijkheidsregeling als die van artikel 506 van de Código Civil, die bij een botsing tussen twee motorvoertuigen waarbij geen van de bestuurders schuld heeft een verdeling van de aansprakelijkheid voor de schade voorschrijft, geen ondermijning van het nuttig effect van de richtlijnen, aangezien deze aansprakelijkheidsregeling geen invloed heeft op de in Unierecht vastgelegde waarborg dat de naar nationaal recht geldende wettelijke aansprakelijkheid moet zijn gedekt door een verzekering die voldoet aan de bepalingen van de drie bovengenoemde richtlijnen.[40]

43. Om zijn argumentatie ook systematisch te onderbouwen heeft het Hof tevens verwezen naar de nieuwere richtlijnen inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen. Uit deze richtlijnen volgt in wezen dat los van het beginsel dat lichamelijk letsel en materiële schade bij verkeersongevallen in beginsel door de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen moeten worden gedekt, de aansprakelijkheid en de omvang van de schadevergoeding zelf door de civielrechtelijke aansprakelijkheidsregelingen wordt bepaald.[41] In die zin bepaalt bijvoorbeeld artikel 1 bis van de Derde richtlijn – ingelast bij richtlijn 2005/14[42] – dat de in artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166 bedoelde verzekering strekt tot dekking van lichamelijk letsel en materiële schade, geleden door voetgangers, fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers die, als gevolg van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, recht hebben op een vergoeding uit hoofde van het nationale burgerlijk recht. Bovendien schrijft deze richtlijnbepaling uitdrukkelijk voor dat hiermee geen afbreuk wordt gedaan aan de wettelijke aansprakelijkheid, noch aan het bedrag van de schadevergoeding. Voorts verwijst het Hof naar artikel 12 van richtlijn 2009/103, waarin wordt aangegeven dat de dekking door de verplichte verzekering van aan bijzondere slachtoffercategorieën veroorzaakte schade, met name niet-gemotoriseerde weggebruikers en inzittenden, losstaat van de vraag inzake de aansprakelijkheid of het bedrag van de schadevergoeding.

34 — Ibidem, punt 31.

35 — Arrest aangehaald in voetnoot 18.

36 — Arrest aangehaald in voetnoot 13.

37 — Ibidem, punt 32.

38 — Ibidem, punt 33.

39 — Ibidem, punt 34.

40 — Ibidem, punt 44.

41 — Ibidem, punt 45.

42 — Richtlijn 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 houdende wijziging van de richtlijnen 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG en 90/232/EEG van de Raad en richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 149, blz. 14).

44. Tegen deze achtergrond heeft het Hof verklaard dat artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn, artikel 2, lid 1, van de Tweede richtlijn en artikel 1 van de Derde richtlijn aldus moeten worden uitgelegd dat zij zich niet verzetten tegen een nationale wettelijke regeling die in geval van een aanrijding tussen twee voertuigen, waarbij schade is ontstaan zonder dat een van de bestuurders hieraan schuld heeft, de aansprakelijkheid voor deze schade verdeelt naar evenredigheid van de mate waarin elk van de voertuigen aan het ontstaan van de schade heeft bijgedragen, en bepaalt dat in geval van twijfel de bestuurders in gelijke mate aan het ontstaan van de schade hebben bijgedragen. [43]

2. De zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio

a) Hoofdlijnen van de problematiek van deze zaak

45. De zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio betrof een prejudicieel verzoek van het Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), die het Hof verzocht om beantwoording van de vraag of de Eerste, de Tweede en de Derde richtlijn aldus moeten worden uitgelegd dat zij eraan in de weg staan dat een nationale regeling die het recht op vergoeding van de schade van het slachtoffer van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, uitsluit of beperkt indien de schade gedeeltelijk of zelfs geheel door het slachtoffer zelf is veroorzaakt. [44]

46. Dit verzoek was ingediend in een geding tussen Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio enerzijds en aansprakelijkheidsverzekeraar anderzijds betreffende de vergoeding van de schade die verzoekers in het hoofdgeding hadden geleden als gevolg van een verkeersongeval tussen hun minderjarige kind dat een fiets bestuurde, en een voertuig waarvan de wettelijke aansprakelijkheid was gedekt door voornoemde verzekeraar. [45] Zoals uit de verwijzingsbeslissing bleek, was de schadevordering zowel in eerste aanleg als in hoger beroep afgewezen op grond dat het ongeval, waarbij het kind om het leven was gekomen, alleen te wijten was aan het kind, dat tegen het verkeer in had gereden en de voorrangsregels niet in acht had genomen.

47. Het Supremo Tribunal de Justiça twijfelde aan de verenigbaarheid van de toegepaste civielrechtelijke aansprakelijkheidsregeling met de Candolin-rechtspraak en besloot het Hof de vraag voor te leggen of artikel 1 van de Derde richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat het Portugese burgerlijk recht – met name de artikelen 503, lid 1, 504, 505 en 570 van het burgerlijk wetboek – in het geval van een verkeersongeval het recht op schadevergoeding van de minderjarige die zelf slachtoffer is van het ongeval uitsluit of beperkt op de loutere grond dat het slachtoffer de schade gedeeltelijk of zelf had veroorzaakt.

b) Arrest van het Hof

48. In het licht van het feit dat in de zaak Carvalho Ferreira Santos reeds was geconcludeerd en de zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio bijgevolg geen nieuwe rechtsvragen deed rijzen, besliste het Hof, de advocaat-generaal gehoord, krachtens artikel 20, vijfde alinea, van zijn Statuut, dat de zaak zonder conclusie zou worden berecht.

43 — Arrest Carvalho Ferreira Santos (aangehaald in voetnoot 9, punt 46).

44 — Arrest Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio (aangehaald in voetnoot 10, punt 22).

45 — Ibidem, punt 2.

49. In zijn arrest Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio [46] heeft het Hof verklaard dat de richtlijnen inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen zich niet verzetten tegen nationale bepalingen inzake wettelijke aansprakelijkheid krachtens welke het recht van het slachtoffer van een ongeval op vergoeding door de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van het bij het ongeval betrokken motorvoertuig kan worden uitgesloten of beperkt op basis van een individuele beoordeling van de uitsluitende of gedeeltelijke bijdrage van dit slachtoffer tot de eigen schade.

50. Het Hof heeft in dit arrest een soortgelijke redenering gevolgd als in het arrest Carvalho Ferreira Santos. Om te beginnen heeft het Hof benadrukt dat de verplichting om bij wege van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering de door motorrijtuigen aan derden veroorzaakte schade te dekken, moet worden onderscheiden van de omvang van de schadeloosstelling van deze derden op grond van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde. [47] Tegelijk heeft het eraan herinnerd dat bij gebreke van harmonisatie door het Unierecht de lidstaten bevoegd blijven om te bepalen welke regeling inzake wettelijke aansprakelijkheid geldt voor ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen. [48]

51. Net als in het arrest Carvalho Ferreira Santos heeft het Hof gewezen op het verschil tussen het hoofdgeding en de zaken die hebben geleid tot de arresten Candolin e.a. en Farrell. Anders dan in beide laatstgenoemde zaken werd het vergoedingsrecht van het slachtoffer van het ongeval niet aangetast door een beperkte dekking van de wettelijke aansprakelijkheid ten gevolge van verzekeringsrechtelijke bepalingen, maar door een beperking van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde bestuurder op grond van het geldende stelsel van wettelijke aansprakelijkheid. [49]

52. Deze constatering berustte op een onderzoek van de relevante nationale bepalingen. Zoals het Hof uit de verwijzingsbeslissing heeft kunnen afleiden, voorzien de artikelen 503 en 504 van het Portugese burgerlijk wetboek weliswaar in een objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen, maar sluit artikel 505 van dit wetboek de in artikel 503, lid 1, van dit wetboek bepaalde risicoaansprakelijkheid uit wanneer het ongeval te wijten is aan het slachtoffer. Bovendien, aldus artikel 570 van het Portugese burgerlijk wetboek, verliest het slachtoffer, wiens eigen schuld tot het ontstaan of de verergering van de schade heeft bijgedragen, naargelang van de ernst van die schuld geheel of gedeeltelijk het recht op schadevergoeding. [50] Het Hof heeft deze bepalingen aldus begrepen dat zij de risicoaansprakelijkheid van de bestuurder van het voertuig dat betrokken is bij het ongeval, slechts willen uitsluiten wanneer het ongeval alleen aan het slachtoffer te wijten is. Het slachtoffer wiens schuld tot het ontstaan of de verergering van de schade heeft bijgedragen, krijgt dan slechts een vergoeding naar evenredigheid van de ernst van deze schuld. [51]

53. Het Hof heeft verklaard dat in tegenstelling tot de juridische context van de zaken die hebben geleid tot de reeds aangehaalde arresten Candolin e.a. en Farrell, de genoemde bepalingen niet tot gevolg hebben dat ingeval het slachtoffer bijdraagt tot de eigen schade, zijn aanspraak – in casu die van de ouders van een bij een aanrijding met een motorvoertuig dodelijk verongelukt minderjarig kind dat een fiets bestuurde – op vergoeding door de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van de bestuurder van het bij het ongeval betrokken voertuig automatisch wordt uitgesloten of onevenredig beperkt. Deze bepalingen hebben dus geen invloed op de in Unierecht vastgelegde waarborg, dat de naar nationaal recht geldende wettelijke aansprakelijkheid moet zijn gedekt door een verzekering die voldoet aan de drie bovengenoemde richtlijnen, aldus het Hof. [52]

46 — Aangehaald in voetnoot 10.
47 — Ibidem, punt 25.
48 — Ibidem, punt 26.
49 — Ibidem, punt 31.
50 — Ibidem, punt 32.
51 — Ibidem, punt 33.
52 — Ibidem, punt 34.

54. Met andere woorden: de omstandigheid dat volgens de nationale civielrechtelijke aansprakelijkheidsregeling de benadeelde geen schadevergoeding krijgt op grond dat hij heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade, doet naar het oordeel van het Hof nog geen afbreuk aan het nuttig effect van de richtlijnen, omdat het fundamentele – en door het Unierecht beoogde – uitgangspunt van dekking van de civielrechtelijke aansprakelijkheid door de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen ongemoeid blijft.

C – *Beoordeling van de onderhavige zaak*

55. Na deze weergave van de hoofdlijnen van de bestaande rechtspraak dien ik mij vervolgens te buigen over de vraag of hieraan gevolgtrekkingen voor de behandeling van de onderhavige zaak moeten worden verbonden.

1. Bepaling van het voorwerp van uitlegging

56. Vooraf moet ik evenwel een aantal opmerkingen maken met betrekking tot de omvang van het voorwerp van uitlegging. Volgens vaste rechtspraak is het Hof tevens bevoegd een prejudiciële vraag zo nodig te preciseren of zelf te herformuleren teneinde de verwijzende rechter een zo volledig mogelijk en nuttig antwoord te geven waarmee deze het bij hem aanhangige geding kan oplossen.[53] Een precisering van de prejudiciële vraag is mijns inziens nodig daar zij deels ook strekt tot uitlegging van een bepaling – namelijk artikel 1 bis van de Derde richtlijn – die zowel in materieel als in temporeel opzicht niet van toepassing is op het hoofdgeding.

57. Zij is materieel niet relevant, omdat de in het hoofdgeding benadeelde niet behoort tot de kring van beschermde personen. Volgens deze bepaling immers dekt de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen lichamelijk letsel en materiële schade, geleden door voetgangers, fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers die, als gevolg van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, recht hebben op vergoeding uit hoofde van het nationale burgerlijk recht. In het hoofdgeding gaat het evenwel om het recht op schadevergoeding van een bij een ongeval gewond geraakte inzittende.

58. Zij is temporeel niet van toepassing, omdat richtlijn 2005/14, waarmee deze bepaling in de Derde richtlijn is ingelast, pas op 11 mei 2005 is vastgesteld. Richtlijn 2005/14 diende krachtens artikel 6, lid 1, ervan uiterlijk 11 juni 2007 te zijn omgezet. In beginsel kunnen particulieren evenwel pas na afloop van de omzettingstermijn voor de nationale rechter een beroep op richtlijnbepalingen doen. Volgens vaste rechtspraak van het Hof kan de lidstaten niet het verwijt worden gemaakt dat zij de richtlijn niet in nationaal recht hebben omgezet vóór het verstrijken van de omzettingstermijn.[54] Aangezien het aan het hoofdgeding ten grondslag liggende verkeersongeval zich reeds op 12 juni 2004 heeft voorgedaan, is een beroep op deze richtlijnbepaling niet mogelijk.

59. De uitlegging van artikel 1 bis van de Derde richtlijn is dus niet relevant voor de beslechting van het hoofdgeding. Daarom hoeft het Hof geen uitlegging te geven van deze bepaling. De prejudiciële vraag dient bijgevolg aldus te worden gepreciseerd dat zij zich niet uitstrekt tot de betrokken richtlijnbepaling.

53 — Zie onder meer arresten van 11 juli 2002, Marks & Spencer (C-62/00, Jurispr. blz. I-6325, punt 32), en 28 november 2000, Roquette Frères (C-88/99, Jurispr. blz. I-10465, punten 18 en 19). Zie Lenaerts, K./Arts, D./Maselis, I., *Procedural Law of the European Union*, 2e druk, Londen, 2006, blz. 48 e.v., nr. 2-021.

54 — Arrest van 4 juli 2006, Adeneler e.a. (C-212/04, Jurispr. blz. I-6057, punt 114).

2. Toepasselijkheid van de aangehaalde rechtspraak op het hoofdgeding

60. Voor de toepassing van de hiervoor aangehaalde rechtspraak inzake de verhouding tussen het nationale burgerlijke recht en het op Unierechtelijke leest geschoeide recht inzake de motorrijtuigverzekering op het onderhavige geval, pleit mijns inziens een reeks argumenten die ik hierna zal behandelen.

61. Om te beginnen heeft het Hof, zoals de Portugese regering [55] en de Commissie [56] terecht benadrukken, in de zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio een bijna identieke prejudiciële vraag reeds beantwoord. Niet in de laatste plaats om die reden is dit arrest van bijzondere betekenis voor de beoordeling van de rechtsvragen die door de onderhavige zaak worden opgeworpen. Evenals in de zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio gaat het in het onderhavige geval om de vraag of de Portugese bepalingen inzake de uitsluiting van de risicoaansprakelijkheid van de bestuurder van een voertuig als gevolg van de eigen schuld van de benadeelde stroken met de betrokken richtlijnen. Zoals uit de prejudiciële vraag alsook uit de relevante voorschriften van de Código Civil blijkt, geven deze civielrechtelijke bepalingen een rechter die zich moet uitspreken over een vordering tot vergoeding van schade ter zake van een verkeersongeval de bevoegdheid om het recht op vergoeding te beperken of zelfs af te wijzen wanneer de benadeelde aan het ontstaan of de verergering van de schade heeft bijgedragen. Dit vloeit voort uit een beginsel van het Portugese civiele recht, volgens hetwelk de schuld van de benadeelde gevolgen kan hebben voor de omvang van de vergoeding. Naargelang de zwaarte van de schuld kan het recht op vergoeding zelfs helemaal komen te vervallen.

62. Uit de bestaande rechtspraak van het Hof blijkt dat dit nationale civielrechtelijke uitgangspunt in beginsel strookt met het Unierecht. Beide voornoemde arresten erkennen immers de bevoegdheid van de lidstaten om zowel de halvering van het vergoedingsrecht [57] alsook het volledig vervallen ervan te bepalen [58], wanneer dit gerechtvaardigd lijkt. Dit vloeit in de eerste plaats voort uit de door het Hof aanvaarde scheiding tussen het recht inzake de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen, waarvoor Unierechtelijke voorschriften gelden, en het civiele aansprakelijkheidsrecht bij verkeersongevallen, dat door het nationale recht wordt beheerst. Gelet op het feit dat de lidstaten in het bijzonder de aard van de aansprakelijkheid voor motorvoertuigen kunnen bepalen [59], hebben zij tevens de vrijheid om bij de inrichting van hun nationaal recht te bepalen of het verval van het vergoedingsrecht dient af te hangen van een mogelijke eigen schuld van de benadeelde.

63. Het feit dat het hoofdgeding bepaalde bijzonderheden vertoont, speelt, zoals de Duitse regering terecht opmerkt [60], rechtens geen enkele rol bij de beantwoording van de prejudiciële vraag. Voorts kunnen deze bijzonderheden evenmin worden aangevoerd als argument voor een meer gedifferentieerde zienswijze. Zij kunnen hooguit van invloed zijn op de juridische beoordeling van de feiten en omstandigheden volgens het nationale civiele recht. In concreto gaat het om het feit dat de gewond geraakte inzittende niet heeft voldaan aan de wettelijke gordeldraagplicht, hetgeen naar Portugees recht, zoals uit de verwijzingsbeslissing blijkt, een rechtens relevant aspect kan zijn om medeschuld van de benadeelde aan te nemen. Dit valt met name af te leiden uit de wijze waarop de prejudiciële vraag is geformuleerd.

55 — Zie punt 35 van de schriftelijke opmerkingen van de Portugese regering.

56 — Zie punt 41 van de schriftelijke opmerkingen van de Commissie.

57 — Zie punt 44 van deze conclusie.

58 — Zie punt 49 van deze conclusie.

59 — Zie punt 41 van deze conclusie.

60 — Zie punt 4 van de schriftelijke opmerkingen van de Duitse regering.

64. Wat dit aangaat moet erop worden gewezen dat het Hof uiteindelijk gebonden is aan de uitlegging van het nationale civiele recht door de Portugese rechter, temeer omdat het niet de bevoegdheid heeft om nationaal recht uit te leggen [61] of feiten te beoordelen. [62] In het kader van de procedure krachtens artikel 267 VWEU staat het uitsluitend aan de verwijzende rechter om het eigen nationale recht uit te leggen en de gevolgen ervan te beoordelen. [63] Vanuit Unierechtelijk oogpunt is een juridische beoordeling van de feiten in bovenbedoelde zin in elk geval onaantastbaar, aangezien de motorvoertuigenrichtlijnen nu juist niet de onderlinge aanpassing van het aansprakelijkheidsrecht van de lidstaten beogen. Voor de onderhavige prejudiciële procedure is bijgevolg enkel de bindende juridische kwalificatie door de Portugese rechter van een handelen of een nalaten als medeschuld doorslaggevend. Bijgevolg hoeft het Hof zich niet te buigen over de tegenwerpingen van Marques Almeida, dat schending van de gordeldraagplicht geen medeschuld aan het ontstaan van de schade oplevert. [64]

65. Evenmin kan het feit dat Marques Almeida ernstig letsel heeft opgelopen, als deugdelijk argument voor een andere beoordeling van de juridische situatie worden aangevoerd. Ik herinner eraan dat in de zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio het als eigen schuld gekwalificeerde handelen zelfs tot het overlijden van de benadeelde heeft geleid. In weerwil van de ernst van het geleden nadeel bestond er voor het Hof geen aanleiding om van zijn bestaande rechtspraak af te wijken. Tegen deze achtergrond moet het daartoe strekkende betoog van Marques Almeida als in casu niet relevant worden afgewezen.

66. Voorts is als andere bijzonderheid aangevoerd, dat een van de betrokken voertuigen ten tijde van het ongeval onverzekerd was. Ook wat deze bijzonderheid betreft is het evenwel onduidelijk in hoeverre dit feit van belang zou kunnen zijn voor de beoordeling van de rechtssituatie, temeer omdat Marques Almeida behalve tegen de verzekeraar van het andere betrokken voertuig ook een vordering kan instellen tegen de eigenaar van het onverzekerde voertuig, de bestuurder ervan en het Waarborgfonds, die hoofdelijk kunnen worden verplicht tot betaling van de schadevergoeding, aangezien er sprake is van objectieve aansprakelijkheid. Daarop wijst ook de verwijzende rechter in zijn verwijzingsbeschikking.

67. Verder wijs ik erop dat het feit dat – anders dan in de zaak Carvalho Ferreira Santos alsook in de zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio – het hoofdgeding niet het vergoedingsrecht van de bestuurder maar van een inzittende betreft, niet tegen een toepassing van deze rechtspraak op de onderhavige zaak pleit. In de eerste plaats dekt de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen krachtens artikel 1 van de Derde richtlijn in beginsel de schade van „de inzittenden”. Uit het oogpunt van het verzekeringsrecht is derhalve de bescherming van een inzittende vergelijkbaar met die van iedere andere verkeersdeelnemer die een voertuig bestuurt. Deze Unierechtelijke regeling, die een volledige verzekeringsdekking voor alle verkeersdeelnemers wil waarborgen, staat uiteindelijk evenwel los van een beperking of zelfs verval van een recht van de inzittenden op vergoeding volgens het civiele aansprakelijkheidsrecht. In zoverre is er geen sprake van een bijzonderheid die in aanmerking moet worden genomen bij de bepaling van de omvang van de vergoeding. Zoals de Commissie terecht opmerkt [65], was dit ook uiteindelijk de strekking – hoewel ter

61 — Zie onder meer arresten van 19 maart 1964, Unger (75/63, Jurispr. blz. 379), en 18 december 1997, Annibaldi (C-309/96, Jurispr. blz. I-7493, punt 13).

62 — Zie arresten van 22 september 2011, Interflora en Interflora British Unit (C-323/09, Jurispr. blz. I-8625, punt 46), en 19 april 2012, Wintersteiger (C-523/10, punten 26 en 28).

63 — Zie arresten van 3 februari 1977, Benedetti (52/76, Jurispr. blz. 163, punt 25); 21 september 1999, Kordel e.a. (C-397/96, Jurispr. blz. I-5959, punt 25); 17 juli 2008, Corporación Dermoestética (C-500/06, Jurispr. blz. I-5785, punt 21), en 1 december 2011, Churchill Insurance Company en Evans (C-442/10, Jurispr. blz. I-12639, punt 22).

64 — Zie punt 23 van de schriftelijke opmerkingen van Marques Almeida.

65 — Zie de punten 47-51 van de schriftelijke opmerkingen van de Commissie.

zake van de bescherming van andere categorieën van verkeersdeelnemers – van de overwegingen van het Hof met betrekking tot artikel 1 bis van richtlijn 2005/14 en artikel 12 van de richtlijn 2009/103 in het arrest Carvalho Ferreira Santos. Bijgevolg heeft het enkele feit dat de benadeelde als passagier naast de bestuurder zat, geen gevolgen voor de beoordeling van de onderhavige zaak.

68. Wanneer vaststaat, zoals in het hoofdgeding, dat het verval van het vergoedingsrecht van de benadeelde uiteindelijk enkel berust op een civielrechtelijke uitsluiting van aansprakelijkheid, dan kunnen bijgevolg ook geen parallellen worden getrokken met de zaken Candolin e.a. en Ferrell, die door de verwijzende rechter ter motivering van zijn prejudiciële verzoek ook worden aangevoerd. In tegenstelling immers tot de situatie in de zaken waarin de arresten Candolin e.a. en Farrell zijn gewezen, wordt in het hoofdgeding het recht van Marques Almeida als verkeersslachtoffer niet aangetast door een beperking van de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid als gevolg van verzekeringsrechtelijke bepalingen.

69. In tegenstelling tot de respectieve bepalingen die het rechtskader vormden in de zaken die zijn uitgemond in de arresten Candolin e.a. en Farrell, hebben de litigieuze Portugese voorschriften niet tot gevolg dat wanneer de benadeelde aan zijn eigen schade bijdraagt, zijn aanspraak op vergoeding door de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van de bestuurder van het bij het ongeval betrokken voertuig van meet af aan wordt uitgesloten of onevenredig beperkt. Deze voorschriften raken niet de in het Unierecht voorziene waarborg dat de in het toepasselijke nationale recht bepaalde wettelijke aansprakelijkheid moet zijn gedekt door een met de motorvoertuigenrichtlijnen overeenstemmende verzekering.

70. Aangezien de onderhavige zaak wat de hiermee opgeworpen rechtsvragen betreft duidelijke parallellen vertoont met de zaak Carvalho Ferreira Santos alsmede met de zaak Ambrósio Lavrador en Olival Ferreira Bonifácio, ligt een toepassing van die rechtspraak voor de hand. Bijgevolg zou het Hof dan ook moeten verklaren dat de motorvoertuigenrichtlijnen zich niet verzetten tegen een nationale wettelijke aansprakelijkheidsregeling die in geval van een aanrijding tussen twee voertuigen, waarbij schade is ontstaan zonder dat een van de bestuurders hieraan schuld heeft, het recht op schadevergoeding van de gewonde inzittende van een van beide voertuigen afwijst of beperkt omdat deze heeft bijgedragen aan het ontstaan van zijn schade.

D – *Ontbrekende noodzaak tot wijziging van de rechtspraak*

71. Het bovenstaande onderzoek heeft aangetoond dat de richtlijnen inzake de harmonisatie van de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen het hiermee nagestreefde doel, namelijk de wettelijke aansprakelijkheid voor motorvoertuigen door een verzekering te dekken, vervullen. Zij hebben evenwel geen enkel gevolg voor de omvang van de wettelijke aansprakelijkheid, aangezien zij niet strekken tot een harmonisatie van de nationale bepalingen inzake wettelijke aansprakelijkheid. Tegen deze achtergrond moeten de op onderdelen van elkaar afwijkende oplossingen die door het civiele recht van de lidstaten[66] met betrekking tot de omvang van de

66 — De meeste lidstaten (bijvoorbeeld Duitsland, Spanje, Estland, Frankrijk, Italië, Letland, Polen, Slovenië, Zweden) kennen het slachtoffer van een verkeersongeluk een recht op schadevergoeding ook toe wanneer bij geen van de betrokken bestuurders schuld kon worden aangetoond. In de regel wordt hierbij uitgegaan van een risicoaansprakelijkheid op grond van het besturen van een voertuig op de openbare weg. Deze rechtsstelsels kennen de benadeelden ook het recht toe om rechtstreeks tegen de verzekeringsmaatschappij een vordering in te stellen. Andere lidstaten evenwel kennen een dergelijke van de schuldvraag geabstraheerde aansprakelijkheid niet. In die stelsels dient de benadeelde veeleer schending door de bestuurder van een zorgvuldigheidsnorm aan te voeren (bijvoorbeeld Ierland en Nederland). Met betrekking tot de omvang van het recht op schadevergoeding kennen enkele lidstaten (bijvoorbeeld Polen en Slovenië) zeer wel de mogelijkheid van een beperking of zelfs afwijzing van dit recht, wanneer de benadeelde ten tijde van het ongeluk geen veiligheidsgordel droeg. In de rechtstelsels van andere lidstaten (bijvoorbeeld Frankrijk en Zweden) heeft de benadeelde daarentegen in beginsel recht op volledige vergoeding van de schade, waarbij een afwijking van dit uitgangspunt slechts in uitzonderlijke gevallen mogelijk is. In andere lidstaten (bijvoorbeeld Duitsland, Spanje, Griekenland, Italië, Letland) kan in beginsel weliswaar het recht op schadevergoeding worden beperkt of afgewezen, wanneer de benadeelde zijn plicht tot vermijding van schade heeft verzaakt. Het laatstgenoemde is evenwel geen automatisme, maar hangt veeleer af van de vraag, of de tot schadevergoeding aangesproken partij is staat is te bewijzen of de benadeelde geen schade zou hebben geleden wanneer hij zijn gordeldraagplicht was nagekomen.

vergoedingsaanspraak van verkeersslachtoffers, zoals Marques Almeida, worden geboden, bij de huidige stand van ontwikkeling van het Unierecht worden aanvaard. Een onderlinge aanpassing van deze voorschriften door middel van een ruime uitlegging van de betrokken richtlijnen is niet mogelijk zonder hiermee in de bevoegdheden te treden van de Uniewetgever, die tot nu toe van een dergelijke harmonisatie bewust heeft afgezien. Een dergelijk optreden zou, voor zover een harmonisatie van de wettelijke aansprakelijkheidsbepalingen noodzakelijk zou worden geacht, ook niet wenselijk zijn, temeer omdat een behoedzame harmonisatie van het civiele recht [67] door de Uniewetgever zelf – zoals blijkt uit een aantal actuele voorbeelden [68] – onontkoombaar is.

VII – Conclusie

72. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vraag van het Tribunal da Relação de Guimarães als volgt te beantwoorden:

„Artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, artikel 2, lid 1, van richtlijn 84/5/EEG van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, alsmede artikel 1 van richtlijn 90/232/EEG van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, moeten aldus worden uitgelegd dat zij zich niet verzetten tegen een nationale wettelijke aansprakelijkheidsregeling die in geval van een aanrijding tussen twee voertuigen, waarbij schade is ontstaan zonder dat een van de bestuurders hieraan schuld heeft, het recht op schadevergoeding van de gewonde inzittende van een van beide voertuigen afwijst of beperkt omdat deze heeft bijgedragen aan het ontstaan van zijn schade."

67 — Een van de voorbeelden van de geleidelijke harmonisatie op het gebied van het burgerlijke recht is het gemeenschappelijke referentiekader („Common Frame of Reference"), waarin eveneens regelingen inzake de buitencontractuele aansprakelijkheid worden voorgesteld. Dit referentiekader bevat in VI – 1:101 („Basic Rule") de hoofdregel dat eenieder die door toerekenbaar handelen van een ander nadeel lijdt, recht op schadevergoeding heeft. Ingevolge VI – 3:205 („Accountability for damage caused by motor vehicles") is de houder van het voertuig aansprakelijk voor de schade die een andere persoon lijdt als gevolg van een verkeersongeval. Anderzijds schrijft VI – 5:102 („Contributory fault and accountability") in lid 1 ervan voor dat het recht op schadevergoeding wordt beperkt naar de mate waarin de benadeelde aan zijn eigen schade heeft bijgedragen. Ingevolge lid 2, sub c, van dit artikel komt een beperking van het recht op schadevergoeding evenwel niet in aanmerking, wanneer de schade het gevolg is van een verkeersongeval, tenzij de benadeelde in grove mate onoplettend is geweest gelet de omstandigheden van het concrete geval. Deze regeling heeft tot doel de slachtoffers van verkeersongevallen bijzondere bescherming te bieden.

68 — Een gedeeltelijke harmonisatie op het gebied van het burgerlijke recht is vooral op het terrein van het consumentenrecht te vinden. Op dit terrein vindt momenteel een reeks aanpassingen van de wetgeving plaats, waaruit het streven van de Commissie naar consolidering en modernisering van het acquis blijkt. Niet alleen is richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten (PB L 95, blz. 29) op enkele punten gewijzigd door richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en Raad van 25 oktober 2011 betreffende consumentenrechten (PB L 304, blz. 64), die uitgaat van een volledige harmonisatie van de nationale bepalingen inzake de bescherming van de rechten van consumenten. Daarenboven heeft de Commissie met haar voorstel van 11 oktober 2011 voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende een gemeenschappelijk Europees kooprecht [COM(2011) 635 def.] een wetgevingsproject geïnitieerd, dat het in de toekomst mogelijk maakt om deze bepalingen optioneel op grensoverschrijdende koopovereenkomsten toe te passen, wanneer de contractpartijen dit uitdrukkelijk overeenkomen.