SODBA SODIŠČA (drugi senat)

z dne 17. marca 2011*

V zadevi C-484/09,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Tribunal da Relação do Porto (Portugalska) z odločbo z dne 24. novembra 2009, ki je prispela na Sodišče 30. novembra 2009, v postopku

Manuel Carvalho Ferreira Santos

proti

Companhia Europeia de Seguros SA,

SODIŠČE (drugi senat),

v sestavi J. N. Cunha Rodrigues, predsednik senata, A. Arabadžiev (poročevalec), A. Rosas, A. Ó Caoimh, sodniki, in P. Lindh, sodnica,

* Jezik postopka: portugalščina.

generalna pravobranilka: V. Trstenjak,
sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za portugalsko vlado L. Inez Fernandes, zastopnik,

– za nemško vlado T. Henze in J. Möller, zastopnika,

– za italijansko vlado G. Palmieri, zastopnica, skupaj z L. Ventrello, avvocato dello Stato,

– za avstrijsko vlado C. Pesendorfer, zastopnica,

– za Evropsko komisijo N. Yerrell in M. Telles Romão, zastopnici,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 7. decembra 2010

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 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) (UL L 103, str. 1, v nadaljevanju: Prva direktiva), člena 2(1) Druge direktive Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) (UL 1984, L 8, str. 17, v nadaljevanju: Druga direktiva) ter člena 1 Tretje direktive Sveta z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (90/232/EGS) (UL L 129, str. 33, v nadaljevanju: Tretja direktiva).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med M. Carvalho Ferreira Santos (v nadaljevanju: M. Carvalho) in zavarovalnico Companhia Europeia de Seguros SA (v nadaljevanju: Europeia de Seguros) glede plačila odškodnine te zavarovalnice iz naslova civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil za škodo, ki je M. Carvalhu nastala pri trčenju njegovega avtomobila z avtomobilom, v zvezi s katerim civilno odgovornost krije zavarovalnica Europeia de Seguros.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 Člen 3(1) Prve direktive 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 določi kritje obveznosti in pogoji kritja."

4 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) [Prve direktive], 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) [Prve direktive] 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.

Države članice imajo – v primeru nesreč, ki se zgodijo na njihovem ozemlju – možnost, da ne uporabijo določbe v prvem pododstavku, če lahko oškodovanec dobi odškodnino za škodo od organa socialne varnosti."

5 Člen 1 Tretje direktive določa:

„Brez vpliva na drugi pododstavek člena 2(1) [Druge direktive] zavarovanje iz člena 3(1) [Prve direktive] krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila.

[…]“

6 Člen 4 Direktive 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 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (UL L 149, str. 14) z naslovom „Spremembe Direktive 90/232/EGS“ določa:

„Direktiva 90/232/EGS se spremeni:

[…]

(2) Vstavi se naslednji člen:

‚*Člen 1a*

Zavarovanje iz člena 3(1) [Prve direktive] 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.‘

[…]“

7 Člen 12 Direktive 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 (UL L 263, str. 11) z naslovom „Specifične kategorije oškodovancev“ 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.

Ta člen ne posega niti v civilno odgovornost niti v višino odškodnine.“

Nacionalno pravo

8 Člen 503(1) portugalskega civilnega zakonika določa:

„Kdor dejansko upravlja motorno kopensko vozilo in ga uporablja za svoje potrebe, tudi če hrambo prepusti mandatarju, odgovarja za škodo, ki izvira iz nevarnosti, značilnih za vozilo, tudi če to ni udeleženo v prometu.“

9 Člen 504(1) tega zakonika določa:

„Tretje osebe in potniki lahko uveljavljajo odgovornost za škodo, povzročeno z vozili.“

10 Člen 506 portugalskega civilnega zakonika določa:

„1. Če v trčenju dveh vozil nastane škoda pri obeh ali enem od njiju in noben od voznikov ni kriv za nesrečo, se odgovornost porazdeli sorazmerno z nevarnostjo, s katero je vsako od vozil prispevalo k škodi; če pa je škodo povzročilo le eno vozilo in ni krivde pri nobenem od voznikov, mora plačati odškodnino le oseba, ki odgovarja za škodo.

2. Ob dvomu se šteje, da sta obe vozili enako prispevali k škodi in da je krivda obeh voznikov enaka.“

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

11 Do trčenja med mopedom, ki ga je vozil M. Carvalho, in osebnim avtomobilom, ki ga je vozil A. P. Nogeira Teixeira, je prišlo 5. avgusta 2000. M. Carvalho je bil zaradi poškodb glave hospitaliziran in več mesecev priklenjen na posteljo. Od takrat ni zmožen za delo.

12 Po tej nesreči je M. Carvalho iz naslova civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil vložil tožbo zoper Europeia de Seguros kot zavarovatelja A. P. Nogeire Teixeire. S to tožbo M. Carvalho zahteva odškodnino 154.456,36 EUR za premoženjsko in nepremoženjsko škodo, ki mu je nastala v tej nesreči.

13 Predložitveno sodišče je ugotovilo, da noben od voznikov ni kriv za nesrečo. Ker obstaja dvom o prispevku vozil, udeleženih v prometni nesreči, k povzročeni škodi, se uporabi člen 506(2) portugalskega civilnega zakonika, ki določa 50-odstotno civilno odgovornost vsakega od voznikov.

14 Po mnenju tega sodišča je odgovornost voznika vozila, ki je povzročilo škodo, sorazmerna s prispevkom vozila oškodovanca k povzročitvi škode. Omejitev te odgovornosti pomeni, da se odškodnina, ki jo mora zavarovalnica Europeia de Seguros plačati oškodovancu iz naslova zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, sorazmerno zmanjša.

15 Predložitveno sodišče meni, da dejstvo, da je voznik oškodovanec sam prispeval k škodi, ki jo je povzročilo trčenje, temu vozniku ne odvzame statusa oškodovanca v smislu člena 1(2) Prve direktive. Tako naj bi se za voznika oškodovanca glede odškodnine za telesne poškodbe uporabilo načelo varstva oškodovancev iz prometnih nesreč, ki ga je Sodišče postavilo v sodbi z dne 30. junija 2005 v zadevi Candolin in drugi (C-537/03, ZOdl., str. I-5745).

16 Sodišče je na podlagi tega načela razsodilo, da bi bile nacionalne zakonodaje, ki bi dovoljevale zmanjšanje ali omejitev odškodnine oškodovancem v prometnih nesrečah zaradi njihovega prispevka k nastanku škode, ki jim je nastala, v nasprotju s pravom Unije, saj bi členu 3(1) Prve direktive, členu 2(1) Druge direktive in členu 1 Tretje direktive odvzele polni učinek.

17 Predložitveno sodišče zlasti poudarja, da – čeprav priznava, da je civilna odgovornost področje, ki ostaja v pristojnosti držav članic – je Sodišče pojasnilo, da morajo države članice te pristojnosti izvrševati ob upoštevanju prava Unije, ki dovoljuje zmanjšanje odškodnine, ki jo je oškodovancu treba plačati iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, le v izjemnih primerih in na podlagi preučitve posameznega primera.

18 Glede na to sodno prakso Sodišča predložitveno sodišče dvomi o združljivosti ureditve civilne odgovornosti, ki se uporablja v sporu o glavni stvari, z zgoraj navedenimi določbami prava Unije.

19 V teh okoliščinah je Tribunal da Relação do Porto prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali pravo Skupnosti, zlasti [členi] 3(1) [Prve direktive], 2(1) [Druge direktive] in 1 [Tretje direktive], kot jih razlaga [Sodišče], nasprotuje možnosti, da se ob trčenju vozil, za katero ni kriv nobeden od voznikov in v katerem je bil eden od voznikov (oškodovanec, ki zahteva odškodnino) telesno poškodovan in mu je nastala materialna škoda, odgovornost za nevarnost porazdeli (člen 506(1) in (2) portugalskega civilnega zakonika), kar neposredno vpliva na znesek odškodnine, ki se prisodi oškodovancu za premoženjsko in nepremoženjsko škodo, ki izvira iz nastalih telesnih poškodb (saj se zaradi te porazdelitve odgovornosti za nevarnost znesek odškodnine sorazmerno zmanjša)?“

Vprašanje za predhodno odločanje

20 Predložitveno sodišče želi z vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je treba člene 3(1) Prve direktive, 2(1) Druge direktive in 1 Tretje direktive razlagati tako, da nasprotujejo nacionalni ureditvi, ki ob trčenju dveh vozil, pri katerem nastane škoda, za katero ni kriv nobeden od voznikov, porazdeli odgovornost za to škodo sorazmerno glede na prispevek vsakega od teh vozil k nastanku škode, ob dvomu pa določa, da je stopnja prispevka enaka.

21 Portugalska vlada pojasnjuje, da je v skladu s členoma 483 in 499 portugalskega civilnega zakonika pravica oškodovanca do odškodnine neposredno in sorazmerno povezana z deležem civilne odgovornosti, ugotovljene na podlagi člena 506 navedenega zakonika.

22 Nemška, italijanska in avstrijska vlada trdijo, da iz cilja in iz besedila Prve in Druge direktive izhaja, da njun namen ni harmonizacija ureditve držav članic o civilni odgovornosti. Cilj zakonodajalca Unije naj bi bil ureditev obsega obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ne pa ureditev civilne odgovornosti v primeru nesreč, ki vključujejo ta vozila.

23 Zato se za vprašanje skladnosti meril za določitev odgovornosti za škodo, ki so določena z nacionalnim pravom o civilni odgovornosti, s pravom Unije naj ne bi uporabljali Prva in Druga direktiva. Poleg tega naj bi uporaba teh direktiv predpostavljala, da je vprašanje določitve obsega odgovornosti že urejeno s pravom o civilni odgovornosti.

24 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je v preambuli Prve in Druge direktive poudarjeno, da je njun namen na eni strani zagotoviti prosti pretok vozil, ki so navadno na ozemlju Unije, in oseb, ki so v njih, in na drugi strani zagotoviti, da bodo oškodovanci nesreč, ki jih povzročijo ta vozila, enako obravnavani, ne glede na to, kje v Uniji se je nesreča zgodila (sodbi z dne 28. marca 1996 v zadevi Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, str. I-1829, točka 13, in z dne 14. septembra 2000 v zadevi Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, str. I-6711, točka 24).

25 Prva direktiva je v ta namen, kot izhaja iz njene osme uvodne izjave, vzpostavila sistem, ki temelji na domnevi, da so vozila, ki so običajno na ozemlju Unije, zavarovana. Člen 3(1) te direktive tako določa, da morajo države članice sprejeti vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem (zgoraj navedena sodba Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, točka 25).

26 Ta člen pa je v prvotnem besedilu državam članicam vendarle prepuščal, da določijo kritje odgovornosti in pogoje obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Da bi zmanjšali obstoječe razlike med zakonodajami držav članic glede obsega obveznosti zavarovalnega kritja, kot je navedeno v tretji uvodni izjavi Druge direktive, je člen 1 Direktive na področju civilne odgovornosti naložil obvezno kritje materialne škode in telesnih poškodb do določene vsote, člen 1 Tretje direktive pa je to obveznost razširil na kritje telesnih poškodb vseh potnikov, razen voznika (zgoraj navedena sodba Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, točka 26).

27 Člen 3(1) Prve direktive, natančneje pojasnjen in dopolnjen z Drugo in Tretjo direktivo, državam članicam torej nalaga, da zagotovijo, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem, in zlasti določa vrste škode in tretje osebe, ki so bile oškodovane in morajo biti krite s tem zavarovanjem (zgoraj navedena sodba Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, točka 27).

28 Sodišče se je že izreklo o posledicah te obveznosti za odškodnino iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil za škodo, povzročeno tretjim osebam, oškodovancem, na podlagi civilne odgovornosti zavarovanca.

29 Tako je glede na cilj varstva oškodovancev, ki se v zadevnih direktivah nenehno poudarja, Sodišče razsodilo, da člen 3(1) Prve direktive nasprotuje, da bi se zavarovatelj civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil lahko skliceval na zakonske določbe ali pogodbene klavzule za zavrnitev izplačila odškodnine tretjim, ki so oškodovanci v nesreči, ki jo je povzročilo zavarovano vozilo (glej v tem smislu zgoraj navedeni sodbi Ruiz Bernáldez, točka 20, in Candolin in drugi, točka 18).

30 Sodišče je prav tako razsodilo, da člen 2(1), prvi pododstavek, Druge direktive le opozarja na to obveznost glede določb ali klavzul zavarovalne police, ki iz kritja na podlagi zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil izključuje škodo, ki jo tretjim osebam zaradi uporabe ali vožnje zavarovanega vozila povzročijo osebe, ki za vožnjo vozil niso pooblaščene, osebe brez vozniškega dovoljenja ali osebe, ki niso izpolnile zakonskih obveznosti tehnične narave glede stanja in varnosti vozila (zgoraj navedeni sodbi Ruiz Bernáldez, točka 21, in Candolin in drugi, točka 19).

31 Vendar je treba opozoriti, da je obveznost zavarovanja civilne odgovornosti za kritje škode, povzročene tretjim osebam z motornim vozilom, ločena od obsega njihove odškodnine iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca. Namreč, medtem ko je prva opredeljena in zagotovljena z zakonodajo Unije, drugo ureja predvsem nacionalno pravo (glej v tem smislu sodbo z dne 19. aprila 2007 v zadevi Farrell, C-356/05, ZOdl., str. I-3067, točka 32).

32 V zvezi s tem je Sodišče že razsodilo, da iz namena Prve, Druge in Tretje direktive ter iz njihovih besedil izhaja, da njihov namen ni harmonizacija ureditev držav članic o civilni odgovornosti in da v obstoječem stanju prava Unije te ostanejo proste pri določitvi ureditve civilne odgovornosti, ki velja za nesreče, ki so nastale pri uporabi vozil (zgoraj navedeni sodbi Candolin in drugi, točka 24, in Farrell, točka 33).

33 Iz besedila člena 3(1) Prve direktive je razvidno, da zakonodajalec Unije ni želel določiti vrste civilne odgovornosti – krivdne ali objektivne – pri uporabi motornih vozil, ki jo mora kriti obvezno zavarovanje.

34 Vendar pa so države članice zavezane zagotoviti, da je civilna odgovornost, ki velja po nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami treh zgoraj omenjenih direktiv (zgoraj navedena sodba Farrell, točka 33).

35 Poleg tega je Sodišče glede prava civilne odgovornosti tudi že razsodilo, da morajo države članice svoje pristojnosti na tem področju izvajati ob spoštovanju prava Unije in zlasti členov 3(1) Prve direktive, 2(1) Druge direktive in 1 Tretje direktive (zgoraj navedeni sodbi Candolin in drugi, točka 27, in Farrell, točka 34).

36 Nacionalne določbe prava civilne odgovornosti, ki urejajo odškodnino za nesreče, ki so nastale pri uporabi vozil, torej tem členom ne morejo odvzeti polnega učinka (zgoraj navedeni sodbi Candolin in drugi, točka 28, in Farrell, točka 34).

37 To pa bi se zgodilo, če bi odgovornost oškodovanca za nastalo mu škodo, kot izhaja iz presoje njegovega prispevka k nastanku te škode po nacionalnem pravu o civilni odgovornosti, povzročila samodejno izključitev ali nesorazmerno zmanjšanje plačila odškodnine, ki jo krije obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil za škodo, za katero odgovarja zavarovanec.

38 V zvezi s tem je Sodišče razsodilo, da nacionalna ureditev, določena s splošnimi in abstraktnimi merili, ne more zavrniti ali nesorazmerno omejiti pravice potnika do izplačila odškodnine iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil samo na podlagi njegovega prispevka k nastanku navedene škode. Samo v izjemnih okoliščinah se lahko na podlagi individualne presoje in ob spoštovanju prava Unije sorazmerno omeji obseg take pravice (zgoraj navedeni sodbi Candolin in drugi, točka 30, in Farrell, točka 35).

39 V obravnavanem primeru se zadeva iz postopka v glavni stvari nanaša na odškodnino na podlagi civilne odgovornosti za škodo, ki je nastala vozniku motornega vozila pri trčenju z drugim motornim vozilom, ne da bi bil za to kriv katerikoli od voznikov. Za razliko od okoliščin iz zgoraj navedenih sodb Candolin in drugi ter Farrell znižanje odškodnine za škodo, ki je nastala vozniku, ne izhaja iz omejitve kritja civilne odgovornosti v okviru zavarovanja, ampak iz omejitve civilne odgovornosti zavarovanca na podlagi predpisov, ki urejajo civilno odgovornost.

40 Če ob trčenju dveh vozil nastane škoda in nobeden od voznikov ni kriv za nesrečo, se namreč v skladu s členom 506(1) portugalskega civilnega zakonika civilna odgovornost voznikov porazdeli sorazmerno s prispevkom vsakega od vozil k nastanku te

škode. Ob dvomu glede stopnje prispevka vozil k nastanku te škode odstavek 2 navedenega člena določa, da je njun prispevek enak.

41 Z drugimi besedami, nacionalna zakonodaja, ki se uporablja v postopku v glavni stvari, civilno odgovornost za škodo, nastalo pri trčenju dveh motornih vozil, porazdeli, če krivde ni mogoče pripisati nobenemu od voznikov.

42 Kot je poudarila portugalska vlada, bo ta porazdelitev odgovornosti določila odškodnino, ki jo mora plačati vsak od voznikov na podlagi njune civilne odgovornosti za škodo, ki jo je povzročilo trčenje.

43 Za razliko od pravnega okvira iz zgoraj navedenih sodb Candolin in drugi ter Farrell člen 506 portugalskega civilnega zakonika ne izključuje samodejno ali ne omejuje nesorazmerno pravice oškodovanca – v obravnavanem primeru pravice voznika motornega vozila, ki je bil ob trčenju z drugim motornim vozilom telesno poškodovan – do odškodnine iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Ta določba namreč zgolj določa, da se civilna odgovornost sorazmerno porazdeli glede na prispevek vsakega vozila k nastanku škode, kar pa posledično vpliva na višino odškodnine.

44 Zato je treba ugotoviti, da ta določba ne vpliva na dolžnost zagotovitve, določene s pravom Unije, da je civilna odgovornost, ki velja po nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami treh zgoraj omenjenih direktiv.

45 Ta sklep med drugim potrjuje tudi člen 1a Tretje direktive, ki je bil uveden z Direktivo 2005/14 in se glede kritja telesnih poškodb in materialne škode, povzročene pešcem, kolesarjem in drugim nemotoriziranim udeležencem v prometu, sklicuje na nacionalno civilno pravo. Ker ta določba določa, da se navedena škoda krije iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, če je oškodovanec v skladu z nacionalnim pravom upravičen do odškodnine, ne more veljati drugače za voznika motornega vozila, kadar je ta hkrati oškodovanec in soodgovoren za telesne poškodbe, ki so mu nastale zaradi nesreče, v katero je bilo vpleteno drugo vozilo. V zvezi s tem tudi iz člena 12 Direktive 2009/103 izhaja, 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.

46 Glede na zgoraj navedene ugotovitve je treba na zastavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3(1) Prve direktive, člen 2(1) Druge direktive in člen 1 Tretje direktive razlagati tako, da ne nasprotujejo nacionalni ureditvi, 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.

Stroški

47 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (drugi senat) razsodilo:

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) Druge direktive Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) in člen 1 Tretje 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, 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.

Podpisi