SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 9. junija 2011 *

V zadevi C-409/09,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Supremo Tribunal de Justiça (Portugalska) z odločbo z dne 2. oktobra 2009, ki je prispela na Sodišče 27. oktobra 2009, v postopku

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

proti

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik senata, D. Šváby (poročevalec), G. Arestis, J. Malenovský in T. von Danwitz, sodniki,

* Jezik postopka: portugalščina.

generalni pravobranilec: N. Jääskinen,
sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 27. januarja 2011,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za J. M. Ambrósia Lavradorja in M. C. Olival Ferreira Bonifácio L. Saraiva, odvetnik,

– za Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA J. M. Fonseca, odvetnik,

– za portugalsko vlado L. Inez Fernandes in D. Marinho Pires, zastopnika,

– za nemško vlado J. Möller in J. Kemper, zastopnika,

– za latvijsko vlado K. Drēviņa in M. Borkoveca, zastopnici,

– za Evropsko komisijo N. Yerrell, M. Teles Romão in P. Guerra e Andrade, zastopniki,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago 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), 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 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 J. M. Ambrósiom Lavradorjem in M. C. Olival Ferreira Bonifácio na eni strani ter zavarovalnico Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (v nadaljevanju: Fidelidade-Mundial) na drugi strani glede plačila odškodnine te zavarovalnice iz naslova civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil za škodo, ki je tožečima strankama v postopku v glavni stvari nastala zaradi prometne nesreče, v kateri sta bila udeležena njun mladoletni otrok, ki je vozil kolo, in vozilo, v zvezi s katerim civilno odgovornost krije zavarovalnica Fidelidade-Mundial.

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), naslovljen „Spremembe Direktive 90/232/EGS“, določa:

„[…]

(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 V uvodni izjavi 16 Direktive 2005/14 je navedeno:

„Telesne poškodbe in materialno škodo, ki jo utrpijo pešci, kolesarji in drugi nemotorizirani udeleženci v prometu, ki so navadno šibkejši udeleženci v nesrečah, mora kriti obvezno zavarovanje vozila, udeleženega v nesreči, če so te osebe po nacionalnem

civilnem pravu upravičene do odškodnine. Ta določba ne sme vplivati na civilnopravno odgovornost ali na višine odškodnin v zvezi s posamezno nesrečo po nacionalni zakonodaji."

8 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), naslovljen „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

9 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."

10 Člen 504(1) tega zakonika določa:

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

11 Člen 505 navedenega zakonika določa:

„Brez poseganja v določbe člena 570 je odgovornost, določena v členu 503(1), izključena le, če je mogoče krivdo za nesrečo pripisati oškodovancu ali tretji osebi oziroma če je nesreča posledica višje sile, ki ni povezana z delovanjem vozila."

12 Člen 570 istega zakonika določa:

„1. Če je krivdno ravnanje oškodovanca prispevalo k nastanku ali povečanju škode, pristojno sodišče glede na stopnjo krivde ene in druge stranke ter glede na njihove posledice ugotovi, ali je treba odškodnino dodeliti v celoti, zmanjšano ali pa jo je treba celo izključiti.

2. Če odgovornost temelji zgolj na domnevi krivde, krivda oškodovanca, če ni določeno drugače, izključi obveznost plačila odškodnine."

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

13 Mladoleten sin tožečih strank v postopku v glavni stvari, ki se je vozil s kolesom, je 12. julija 2002 trčil z vozilom, ki je bilo zavarovano pri zavarovalnici Fidelidade-Mundial. Zaradi posledic te nesreče je deček umrl.

14 Predložitveno sodišče v zvezi s tem navaja, da je bilo v prejšnjih fazah postopka ugotovljeno, da je do nesreče prišlo okoli 20.20 v podeželskem naselju, na ulici, obdani s stavbami, ter da je otrok vozil v napačno smer in ni spoštoval pravil o prednosti.

15 Tožeči stranki v postopku v glavni stvari sta proti zavarovalnici Fidelidade-Mundial, pri kateri je bilo zavarovano vozilo, udeleženo v nesreči, v kateri je bil poškodovan njun sin, vložili tožbo iz naslova civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. S to

tožbo predlagata, naj se jima dodeli odškodnina 207.080,78 EUR in naj se krijejo stroški zdravljenja in kakršnakoli premoženjska škoda iz naslova odškodnine za premoženjsko in nepremoženjsko škodo zaradi navedene nesreče.

16 Ker je bila ta tožba tako na prvi stopnji kot na stopnji pritožbe zavrnjena, sta tožeči stranki vložili pritožbo pri Supremo Tribunal de Justiça.

17 Predložitveno sodišče glede okoliščin nesreče, v kateri je bil poškodovan sin tožečih strank v postopku v glavni stvari, ob sklicevanju na odločbi, izdani na prvi stopnji in na stopnji pritožbe, poudarja, da je krivdno ravnal zgolj mladi otrok, ki je vozil v napačno smer in ni spoštoval pravil o prednosti, ter da voznik vozila ni kršil nobene od dolžnosti, ki jih je imel na podlagi prometnih predpisov, zato mu ni mogoče pripisati nobene odgovornosti, niti iz naslova odgovornosti za nevarnost niti na podlagi krivdne odgovornosti.

18 Vendar predložitveno sodišče v svoji odločbi navaja trditve tožečih strank v postopku v glavni stvari, da je bilo od voznika vozila mogoče zahtevati posebno pozornost in izredno previdno vožnjo, saj je poznal kraj nesreče, na katerem so se vedno zadrževali otroci. V skladu s temi trditvami je malomarno ravnanje navedenega voznika v smislu vzročnosti vplivalo na proces, ki se je končal s škodnim dogodkom.

19 Predložitveno sodišče poudarja, da – čeprav priznava, da je civilna odgovornost področje, ki ostaja v pristojnosti držav članic – je Sodišče v sodbi z dne 30. junija 2005 v zadevi Candolin in drugi (C-537/03, ZOdl., str. I-5745) pojasnilo, da morajo države članice te pristojnosti izvrševati ob upoštevanju prava Unije in torej določbam Prve,

Druge in Tretje direktive ne smejo odvzeti polnega učinka. Navedene določbe bi tak učinek izgubile, zlasti če bi le zato, ker naj bi škodo povzročil oškodovanec sam, nacionalna ureditev izključevala ali nesorazmerno omejevala pravico do odškodnine.

20 Glede na to sodno prakso Sodišča predložitveno sodišče dvomi o združljivosti ureditve civilne odgovornosti, ki se uporablja v sporu o glavni stvari, z določbami prava Unije, ki so navedene v točkah od 3 do 5 te sodbe.

21 V teh okoliščinah je Supremo Tribunal de Justiça prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba določbo člena 1 Tretje direktive […] razlagati tako, da nasprotuje temu, da portugalsko civilno pravo – in sicer členi 503(1), 504, 505 in 570 civilnega zakonika – v primeru prometne nesreče, ki se zgodi v takih časovnih okoliščinah, na takem mestu in na tak način kot v obravnavanem primeru, mladoletniku, ki je žrtev nesreče, ne prizna pravice do odškodnine ali mu jo omeji le zato, ker je navedeni mladoletnik delno ali izključno prispeval k nastanku škode?“

Vprašanje za predhodno odločanje

22 Najprej je treba poudariti, kot upravičeno poudarja nemška vlada, da čeprav se predloženo vprašanje nanaša zgolj na člen 1 Tretje direktive, je iz celotne predložitvene odločbe vseeno razvidno, da predložitveno sodišče z vprašanjem v bistvu sprašuje, ali

je treba Prvo, Drugo in Tretjo direktivo razlagati tako, da nasprotujejo nacionalni ureditvi, ki oškodovancu nesreče, v kateri je bilo udeleženo motorno vozilo, omejuje ali izključuje pravico do odškodnine zaradi njegovega delnega ali izključnega prispevka k nastanku škode.

23 V zvezi s tem je treba opozoriti, prvič, 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 Evropske 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 (sodbe z dne 28. marca 1996 v zadevi Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, str. I-1829, točka 13; z dne 14. septembra 2000 v zadevi Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, str. I-6711, točka 24, in z dne 17. marca 2011 v zadevi Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, ZOdl., str. I-1821, točka 24).

24 Prva direktiva, kakor je natančneje pojasnjena in dopolnjena z Drugo in Tretjo direktivo, državam članicam torej nalaga, da zagotovijo, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so po navadi 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 (glej zgoraj navedeni sodbi Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, točka 27, in Carvalho Ferreira Santos, točka 27).

25 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 (zgoraj navedena sodba Carvalho Ferreira Santos, točka 31 in navedena sodna praksa).

26 Sodišče je namreč že razsodilo, da iz cilja Prve, Druge in Tretje direktive ter iz njihovih besedil izhaja, da njihov namen ni harmonizacija ureditev držav članic o civilni odgovornosti in da so v obstoječem stanju prava Unije te proste pri določitvi ureditve civilne odgovornosti, ki velja za nesreče, ki so nastale pri uporabi vozil (zgoraj navedena sodba Carvalho Ferreira Santos, točka 32 in navedena sodna praksa). Ta analiza je glede škode, povzročene nemotoriziranim udeležencem v prometu, potrjena z določbami člena 1a Tretje direktive, povzetimi v členu 12(3) Direktive 2009/103.

27 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 Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, točka 29; sodba z dne 19. aprila 2007 v zadevi Farrell, C-356/05, ZOdl., str. I-3067, točka 33, in zgoraj navedena sodba Carvalho Ferreira Santos, točka 34).

28 Drugič, iz sodne prakse je razvidno, da morajo države članice svoje pristojnosti na tem področju izvajati ob spoštovanju prava Unije in da nacionalne določbe, ki urejajo odškodnino za nesreče, ki so nastale pri uporabi vozil, Prvi, Drugi in Tretji direktivi ne morejo odvzeti polnega učinka (glej v tem smislu zgoraj navedene sodbe Ruiz Bernáldez, točka 19; Candolin in drugi, točki 27 in 28, in Farrell, točka 34).

29 Kot je pojasnilo Sodišče, bi bil tem direktivam odvzet polni učinek, če bi nacionalna ureditev, določena na osnovi splošnih in abstraktnih meril, na podlagi prispevka oškodovanca k nastanku materialne škode ali telesne poškodbe temu odtegnila pravico do odškodnine, izplačane iz obveznega avtomobilskega zavarovanja, ali tako pravico nesorazmerno omejila (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Candolin in drugi, točka 29). Samo v izjemnih okoliščinah je torej mogoče na osnovi posamične presoje omejiti obseg odškodnine oškodovanca (zgoraj navedena sodba Candolin in drugi, točka 30).

30 Sodišče je tako ugotovilo, da člen 2(1) Druge direktive in člen 1 Tretje direktive nasprotujeta nacionalni ureditvi, ki dovoljuje nesorazmerno zavrnitev ali omejitev plačila odškodnine, ki jo krije obvezno avtomobilsko zavarovanje, zaradi prispevka potnika k nastanku materialne škode ali telesne poškodbe, ki jo je utrpel (zgoraj navedena sodba Candolin in drugi, točka 35). Ta rešitev je bila potrjena v zgoraj navedeni sodbi Farrell (točka 35).

31 Poudariti je treba, da se v postopku v glavni stvari drugače od okoliščin iz zgoraj navedenih sodb Candolin in drugi ter Farrell v pravico oškodovancev nesreče do odškodnine ne posega zaradi omejitve kritja civilne odgovornosti na podlagi predpisov s področja zavarovanja, temveč se vanjo posega zaradi omejitve civilne odgovornosti zavarovanega voznika na podlagi ureditve civilne odgovornosti, ki se uporabi.

32 Glede tega je iz predložitvene odločbe razvidno, da člena 503 in 504 portugalskega civilnega zakonika določata objektivno odgovornost pri prometnih nesrečah, vendar je v skladu s členom 505 tega zakonika odgovornost za nevarnost iz člena 503(1) navedenega zakonika izključena, če je mogoče krivdo za nesrečo pripisati oškodovancu. Poleg tega člen 570 portugalskega civilnega zakonika določa, da če je krivdno ravnanje oškodovanca prispevalo k nastanku ali povečanju škode, se navedeni osebi glede na stopnjo te krivde odškodnina ne dodeli ali pa se zmanjša.

33 Z drugimi besedami, namen nacionalne zakonodaje, ki se uporablja v sporu o glavni stvari, je v okoliščinah, kakršne so v tej zadevi, izključiti odgovornost voznika vozila, udeleženega v nesreči, za nevarnost le, če je mogoče krivdo za nesrečo pripisati izključno oškodovancu. Poleg tega krivdno ravnanje oškodovanca, ki prispeva k nastanku ali povečanju njegove škode, na podlagi te zakonodaje vpliva na odškodnino tega oškodovanca sorazmerno glede na stopnjo te krivde.

34 Drugače od pravnega okvira iz zgoraj navedenih sodb Candolin in drugi ter Farrell navedena zakonodaja v primeru prispevanja oškodovanca k nastanku lastne škode ne izključuje *a priori* ali ne omejuje nesorazmerno njegove pravice – v obravnavanem primeru pravice staršev mladoletnega otroka, ki se je med vožnjo s kolesom ob trčenju z motornim vozilom smrtno ponesrečil – do odškodnine iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti voznika vozila, udeleženega v nesreči. Ta določba tako ne vpliva na jamstvo, določeno s pravom Unije, da je civilna odgovornost, določena z nacionalnim pravom, ki se uporabi, krita z zavarovanjem, ki je skladno s tremi zgoraj navedenimi direktivami (glej zgoraj navedeno sodbo Carvalho Ferreira Santos, točki 43 in 44).

35 Glede na zgoraj navedeno je treba na predloženo vprašanje odgovoriti, da je treba Prvo, Drugo in Tretjo direktivo razlagati tako, da ne nasprotujejo nacionalnim določbam, ki spadajo v pravo civilne odgovornosti in omogočajo, da se pravica oškodovanca nesreče, da zahteva odškodnino iz naslova zavarovanja civilne odgovornosti voznika motornega vozila, udeleženega v nesreči, izključi ali omeji na podlagi posamične presoje izključnega ali delnega prispevka tega oškodovanca k lastni škodi.

Stroški

36 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 (tretji senat) razsodilo:

Direktivo 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), Drugo direktivo Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) in Tretjo direktivo 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 nacionalnim določbam, ki spadajo v pravo civilne odgovornosti in omogočajo, da se pravica oškodovanca nesreče, da zahteva odškodnino iz naslova zavarovanja civilne odgovornosti voznika motornega vozila, udeleženega v nesreči, izključi ali omeji na podlagi posamične presoje izključnega ali delnega prispevka tega oškodovanca k lastni škodi.

Podpisi