



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
NIILA JÄÄSKINENA,
predstavljeni 11. julija 2013¹

Zadeva C-22/12

Katarína Haasová
proti Rastislavu Petríku, Blanki Holingovi
(Predlog za sprejetje predhodne odločbe,
ki ga je vložilo Krajský súd v Prešove (Slovaška))

Zadeva C-277/12
Vitālijs Drozdovs, ki ga zastopa Valentīna Balakireva,
proti
AAS Baltikums

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Augstākās tiesas Senāts (Latvija))

„Približevanje zakonodaj — Obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil — Škoda, krita s tem zavarovanjem — Direktiva 72/166/EGS — Člen 3(1) — Direktiva 84/5/EGS — Člen 1(1) in (2) — Direktiva 90/232/EGS — Člen 1 — Pojem ‚telesne poškodbe‘ — Vključenost nematerialne škode — Odškodnina za nematerialno škodo, povzročeno s smrtjo bližnje osebe v prometni nesreči — Minimalne vsote jamstva“

I – Uvod

1. Zadevi, ki sta predmet teh sklepnih predlogov, se nanašata na morebitno odškodnino iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, in sicer za škodo, povzročeno s smrtjo bližnje osebe v prometni nesreči². Glede na skupne točke, ki jih imata ti zadevi, in zlasti dejstvo, da je osrednje pravno vprašanje, ki se v njiju postavlja, identično, je primerno v teh zadevah predstaviti skupne sklepne predloge, čeprav ju zaradi neobstoja resnične povezanosti med njima Sodišče ni nameravalo združiti.

2. Prva zadeva, vpisana pod številko C-22/12 (v nadaljevanju: zadeva Haasová), se nanaša na predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Krajský súd v Prešove (Slovaška), ki sprašuje po razlagi 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)³ (v nadaljevanju: Prva direktiva) ter člena 1, prvi odstavek, Tretje direktive Sveta z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (90/232/EGS)⁴ (v nadaljevanju: Tretja direktiva).

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

2 — Bližina s to osebo, ki je neposredni oškodovanec nesreče, lahko v nekaterih pravnih redih izhaja ne le iz družinskega razmerja kot v obravnavanih zadevah, ampak tudi iz tesnih čustvenih vezi, ki se uresničujejo zlasti z dejansko življenjsko skupnostjo. Da bi se to upoštevalo, izrazje, uporabljeno v teh sklepnih predlogih, ni omejeno zgolj na družinske člane.

3 — UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 10.

4 — UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 249.

3. Druga zadeva, vpisana pod številko C-277/12 (v nadaljevanju: zadeva Drozdovs), se nanaša na predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Augstākās tiesas Senāts (Latvija), ki prav tako sprašuje po razlagi člena 3 Prve direktive, poleg tega pa še člena 1(1) in (2) Druge direktive Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS)⁵ (v nadaljevanju: Druga direktiva).

4. Iz povezanega branja vprašanj, postavljenih Sodišču v zadevah Haasová in Drozdovs, izhajajo trije problemi.

5. Prvič, glavni problem, ki je skupen obema zadevama, je vprašanje, ali je treba člen 3(1) Prve direktive, člen 1(1) in (2) Druge direktive ter člen 1, prvi odstavek, Tretje direktive⁶ razlagati tako, da je nepremoženjska škoda (v nadaljevanju: nematerialna škoda⁷), kot je ta, ki izhaja iz smrti enega od staršev ali zakonca v prometni nesreči, del škode, ki mora biti krita z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. To zlasti pomeni, da je treba opredeliti obseg pojma „telesne poškodbe“, uporabljenega v zadnjih dveh izmed navedenih določb, da bi se ugotovilo, ali lahko ta pojem vključuje nematerialno škodo, ki so jo utrpele bližnje osebe posameznika, umrlega v teh okoliščinah, pri čemer te osebe niso bile neposredno udeležene v nesreči.

6. Drugič, z drugim vprašanjem, postavljenim v zadevi Drozdovs, je Sodišče pozvano, naj ugotovi – če bi bile države zavezane sprejeti ustrezne ukrepe za to, da je odškodnina za tako škodo krita z obveznim zavarovanjem, določenim v členu 3(1) Prve direktive ter členu 1(1) in (2) Druge direktive – ali lahko te države sprejmejo predpise, s katerimi se omejuje zavarovateljevo izplačilo te odškodnine, in to na znesek, ki je izrazito nižji od minimalnih vsot jamstva, predvidenih z navedenima direktivama.

7. Tretjič, drugo vprašanje, postavljeno v zadevi Haasová, se v bistvu nanaša na predpostavko, ki je nasprotna že navedeni, in sicer na primer, v katerem bi se nacionalna ureditev, ki ne določa odškodnine za zadevno škodo, štela za združljivo s členom 3(1) Prve direktive in členom 1, prvi odstavek, Tretje direktive. Sodišče je pozvano, naj presodi, ali bi lahko v takem primeru sodišče države članice navedeno ureditev razlagalo z vidika teh določb prava Unije, torej tako da se z njo taka odškodnina priznava kljub nasprotnim določbam v veljavnem nacionalnem pravu.

II – Pravni okvir

A – Pravo Unije⁸

1. Prva direktiva

8. V prvi, drugi in tretji uvodni izjavi Prve direktive je navedeno, po eni strani, da je edini namen mejnega preverjanja obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil zaščita interesov oseb, ki bi lahko bile oškodovanci nesreč, povzročenih s takimi vozili, in po drugi strani, da lahko neskladja v nacionalnih zahtevah na tem področju ovirajo prosti pretok motornih vozil in oseb znotraj Evropske skupnosti ter imajo zato neposreden vpliv na vzpostavitev in delovanje skupnega trga.

5 — UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 7, str. 3.

6 — Zadevne tri direktive so bile skupaj z drugimi razveljavljene z Direktivo 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), s katero so bile navedene tri direktive spremenjene.

7 — Ker predložitveni sodišči ter nacionalne zakonodaje in pravna teorija uporabljajo različne izraze, kot sta „nepremoženjska škoda“ ali „moralna škoda“, katerih pravni pomen se lahko razlikuje, sem se v teh sklepnih predlogih odločil za izraz „nematerialna škoda“, ki se mi zdi nevtralnejši.

8 — V zvezi z razvojem prava Unije na zadevnem področju glej sklepane predloge generalne pravobranilke V. Trstenjak v zadevi Marques Almeida, v kateri je bila izdana sodba z dne 23. oktobra 2012 (C-300/10, točka 5 in naslednje ter navedena pravna teorija).

9. Člen 1, točka 2, navedene direktive določa, da v tej direktivi „oškodovanec“ pomeni „oseb[o], ki ima pravico do odškodnine zaradi izgube ali poškodbe, ki so jo povzročila vozila.“

10. Člen 3(1) iste direktive določa, da „[v]saka 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.“

2. Druga direktiva

11. V skladu s tretjo uvodno izjavo Druge direktive pomembne razlike, ki še vedno obstajajo med zakonodajami različnih držav članic glede obsega obveznosti zavarovalnega kritja, neposredno vplivajo na vzpostavitev in delovanje skupnega trga.

12. V četrti in peti uvodni izjavi te direktive je dodano, da „je upravičena zlasti razširitev obveznosti zavarovalnega kritja, ki bi vključevala odgovornost, nastalo v zvezi z materialno škodo,“ in da „morajo vsote obveznega zavarovanja oškodovancem v vsakem primeru zagotavljati ustrezno odškodnino ne glede na državo članico, v kateri je prišlo do nesreče“.

13. Člen 1(1) in (2) navedene direktive določa:

„1. Zavarovanje iz člena 3(1) [Prve direktive] obvezno krije oboje, materialno škodo in telesne poškodbe.

2. Vsaka država članica zahteva, da so vsote, za katere je takšno zavarovanje obvezno, najmanj:

- v primeru telesne poškodbe 350.000 ekujev, če je samo en oškodovanec; če posamezni odškodninski zahtevek vključuje več kot enega oškodovanca, se ta vsota pomnoži s številom oškodovancev,
- v primeru materialne škode 100.000 ekujev na odškodninski zahtevek, ne glede na število oškodovancev, kar pa ne vpliva na višja jamstva, ki jih lahko določijo države članice.

Države članice lahko namesto zgornjih minimalnih vsot zagotovijo minimalno vsoto 500.000 ekujev za telesno poškodbo, če vključuje posamezni odškodninski zahtevek več kot enega oškodovanca, ali v primeru telesne poškodbe in materialne škode minimalno skupno vsoto 600.000 ekujev na odškodninski zahtevek, ne glede na število oškodovancev ali naravo škode.“⁹

3. Tretja direktiva

14. V četrti uvodni izjavi Tretje direktive je navedeno, da „je treba oškodovancem iz prometnih nesreč zagotoviti primerljivo obravnavanje ne glede na to, kje v Skupnosti se nesreča zgodi“. V njeni peti uvodni izjavi je navedeno, da „pravne praznine obstajajo zlasti pri kritju obveznega zavarovanja potnikov motornih vozil v nekaterih državah članicah“ in da „je treba zato, da bi zaščitili to posebej izpostavljeno skupino potencialnih oškodovancev, takšne praznine zapolniti“.

9 — Ta odstavek 2 je bil spremenjen z Direktivo 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 rokom za prenos do 11. junija 2007, tako da so bili predvideni zneski zvišani, in sicer v primeru telesne poškodbe na najnižji znesek kritja 1.000.000 EUR, če je oškodovanec samo eden, ali na 5.000.000 EUR na škodni dogodek, ne glede na število oškodovancev, v primeru materialne škode pa na 1.000.000 EUR na škodni dogodek, ne glede na število oškodovancev.

15. Člen 1 navedene direktive zlasti določa, da „zavarovanje iz člena 3(1) [Prve direktive] krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila“.

B – Nacionalno pravo

1. Češko pravo (zadeva Haasová)

16. Čeprav se vprašani za predhodno odločanje, postavljeni v zadevi Haasová, nanašata na določbe češkega prava in določbe slovaškega prava¹⁰, so tu navedene samo prve, saj se te uporabljajo *ratione materiae* za civilno odgovornost, nastalo v zadevni nesreči, in sicer na podlagi Konvencije z dne 4. maja 1971 o zakonu, ki velja za prometne nesreče, sklenjene v Haagu 4. maja 1971¹¹ (v nadaljevanju: Haaška konvencija iz leta 1971), pri čemer pa je treba navesti, da to ne vpliva na zakon, ki se sicer uporablja za zavarovalno pogodbo.¹²

a) Češki civilni zakonik

17. Člen 11 zakona št. 40/1964¹³ o civilnem zakoniku (v nadaljevanju: češki civilni zakonik) zlasti določa, da „ima fizična oseba pravico do varstva svoje osebnosti, zlasti varstva življenja“.

18. Člen 13 tega zakonika določa:

„1. Fizična oseba ima zlasti pravico zahtevati prenehanje nezakonitih ravnanj, ki kršijo osebnostne pravice, odpravo posledic takih ravnanj in priznanje ustrezne odškodnine.

2. Če ustrezna odškodnina v smislu odstavka 1 ni mogoča, zlasti ker je bilo resno kršeno dostojanstvo fizične osebe ali njen ugled, ima ta tudi pravico do povračila nepremoženjske škode v obliki denarne odškodnine.

3. Višino odškodnine v smislu odstavka 2 določi sodišče ob upoštevanju obsega nastale nepremoženjske škode in okoliščin kršitve pravice.“

19. Člen 444(3)(a) tega zakonika določa, da imajo v primeru smrti preživele bližnje osebe pravico do pavšalne odškodnine v višini 240.000 čeških kron (CZK) ali približno 9 300 EUR, kadar gre za izgubo zakonca.

b) Češki zakon o obveznem zavarovanju

20. Člen 6(1) zakona št. 168/1999¹⁴ o zavarovanju civilne odgovornosti za škodo, povzročeno z uporabo vozila (v nadaljevanju: češki zakon o obveznem zavarovanju) zlasti določa, da se to zavarovanje „uporablja za katero koli osebo, ki odgovarja za škodo, povzročeno z uporabo vozila, omenjenega v zavarovalni pogodbi“.

10 — Zlasti na člen 4 slovaškega zakona št. 381/2001 o pogodbi o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti za škodo, povzročeno z uporabo motornega vozila (v nadaljevanju: slovaški zakon o obveznem zavarovanju).

11 — Besedilo je na voljo na spletni strani Haaške konference o mednarodnem zasebnem pravu (www.hcch.net).

12 — Glej v zvezi s tem točko 48 in naslednje teh sklepnih predlogov.

13 — Zakon, razglašen 26. februarja 1964.

14 — Zakon, razglašen 30. julija 1999.

21. Člen 6(2) navedenega zakona določa, da če ta zakon ne določa drugače, „ima zavarovanec pravico, da zavarovalna družba za njegov račun oškodovancu plača, v delu in znesku, določenima v civilnem zakoniku, [zlasti] odškodnino zaradi prizadetega zdravja ali smrti, [...] če je oškodovanec predložil z dokazi podprt zahtevek in je dogodek, ki je povzročil tako škodo, za katero odgovarja zavarovanec, nastal v času veljavnosti zavarovanja odgovornosti, razen v času prekinitve zavarovanja“.

2. Latvijsko pravo (zadeva Drozdovs)

a) Latvijski zakon o obveznem zavarovanju

22. Z latvijskim zakonom o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti lastnikov kopenskih motornih vozil¹⁵, imenovanim „zakon OCTA“ (v nadaljevanju: latvijski zakon o obveznem zavarovanju), so bile med drugim prenesene Prva, Druga in Tretja direktiva. V nadaljevanju so navedene določbe, veljavne v času dejanskega stanja.

23. Člen 15 tega zakona, naslovljen „Meja odgovornosti zavarovatelja“, določa:

„(1) V primeru odškodninskega zahtevka zavarovatelj, ki je zavaroval civilno odgovornost lastnika vozila, ki je povzročilo nesrečo [...], v mejah svoje odgovornosti povrne škodo:

1. do 250.000 [letonskih] latsov (LVL) za vsakega oškodovanca, ki je utrpel osebno škodo;
2. do 70.000 [letonskih] latsov (LVL) za materialno škodo ne glede na število oškodovanih tretjih oseb.

(2) Tretje osebe lahko v skladu s splošnim pravom zahtevajo odškodnino za škodo, ki se ne povrne na podlagi tega zakona ali ki presega meje odgovornosti zavarovatelja.“

24. Člen 19 navedenega zakona vsebuje seznam zakonsko določenih vrst škode, materialne ali nematerialne, ki jih lahko utrpijo oškodovanci v prometnih nesrečah. Med vrstami nematerialne škode, opredeljenimi kot „škoda, povezana z bolečinami in duševnim trpljenjem“, je v odstavku 2, točka 3, tega člena navedena zlasti „smrt osebe, ki preživlja druge osebe“. V odstavku 3 navedenega člena je pojasnjeno, da „[z]nesek in način izračuna odškodnine iz naslova zavarovanja, ki se plača za materialno in nematerialno škodo, povzročeno osebam, določi Svet ministrov“.

25. Člen 23(1)(a) istega zakona določa, da imajo mladoletni otroci, tudi posvojeni, v primeru smrti osebe, ki jih preživlja, pravico do odškodnine iz naslova zavarovanja.

b) Latvijska uredba št. 331

26. Uredba št. 331 Sveta ministrov z dne 17. maja 2005 o znesku in načinu izračuna odškodnine iz naslova zavarovanja, ki se plača za nematerialno škodo, povzročeno osebam¹⁶ (v nadaljevanju: latvijska uredba št. 331) je bila sprejeta za izvajanje člena 19(3) latvijskega zakona o obveznem zavarovanju.

15 — Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, *Latvijas Vēstnesis* 2004, št. 65 (3013).

16 — Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem, *Latvijas Vēstnesis* 2005, št. 80 (3238).

27. Člena 7 in 10 navedene uredbe določata, da znesek odškodnine iz naslova zavarovanja, izplačan za bolečine in duševno trpljenje zaradi smrti osebe, ki preživlja druge osebe, znaša 100 LVL za vsakega vlagatelja zahtevka in na osebo v smislu člena 23(1) latvijskega zakona o obveznem zavarovanju ter da je skupni znesek izplačane odškodnine iz naslova zavarovanja omejen na 1 000 LVL za vsakega oškodovanca prometne nesreče, če se povrnejo vse vrste škode iz členov 3, 6, 7 in 8.

III – Spora o glavni stvari, vprašanja za predhodno odločanje in postopka pred Sodiščem

A – Zadeva Haasová¹⁷

28. V. Haas je 7. avgusta 2008 na ozemlju Češke republike umrl v prometni nesreči, ki jo je povzročil R. Petřík. Ta je vozil avtomobil v lasti B. Holingove, registriran in zavarovan na Slovaškem. V. Haas je bil potnik v vozilu, ki je trčilo s tovornim vozilom, registriranim v Češki republiki. Poročen je bil s K. Haasovo in imel hčer, rojeno 22. aprila 1999, ki na kraju nesreče nista bili navzoči. Vse zadevne osebe so bile ali so slovaški državljani s stalnim prebivališčem na Slovaškem.

29. R. Petřík je bil s kazensko sodbo Okresný súd Vranov nad Topľou (Slovaška) spoznan za krivega zlasti kaznivega dejanja povzročitve smrti iz malomarnosti in obsojen na dveletno pogojno zaporno kazen s preizkusno dobo dveh let. Na podlagi slovaškega kazenskega zakonika in zakonika o kazenskem postopku mu je bilo naloženo tudi, naj v navedenem obdobju in glede na svoje zmožnosti povrne povzročeno škodo, vključno s škodo, ki jo je utrpela K. Haasová in katere znesek je bil določen na 1 057,86 EUR.

30. K. Haasová je v svojem imenu in v imenu svoje mladoletne hčere zoper R. Petříka in B. Holingovo vložila civilno tožbo, s katero je zahtevala denarno odškodnino za škodo, opredeljeno kot „nepremoženjsko“, ki je bila povzročena z izgubo njenega moža oziroma očeta, na podlagi člena 13(2) in (3) slovaškega civilnega zakonika. V postopku na prvi stopnji je bilo vozniku in lastnici vozila naloženo, naj tožnici plačata odškodnino v višini 15.000 EUR za navedeno škodo.

31. Vse stranke so se pritožile pri Krajský súd v Prešove. To navaja, da je zavarovalna družba B. Holingove, in sicer Allianz – Slovenská poisťovňa a. s., kot intervenientka v postopku zavrnila povračilo zadevne škode z obrazložitvijo, da na podlagi češkega in slovaškega zakona o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil zavarovalna pogodba ne krije pravice do odškodnine, ki se uveljavlja.

32. Po navedbah predložitvenega sodišča je treba ob upoštevanju dejanskih okoliščin spora o glavni stvari v skladu s členom 3 Haaške konvencije iz leta 1971 uporabiti češko materialno pravo in zlasti člen 444(3) češkega civilnega zakonika, ki – v nasprotju s slovaškim civilnim zakonikom – v okviru povračila škode, povzročene preživelim bližnjim osebam, izrecno določa plačilo odškodnine za nepremoženjsko škodo v zneskih, predvidenih z zakonom, in zlasti pavšalne odškodnine v višini 240.000 CZK ali približno 9 300 EUR ob izgubi zakonca.

33. Poleg tega to sodišče meni, po eni strani, da mora pravica do odškodnine za nepremoženjsko škodo izhajati iz pravice do odškodnine za škodo, krito s pogodbo o obveznem zavarovanju, in po drugi strani, da zahteve K. Haasove temeljijo na pravici, ki je izvedena iz pravice žrtve prometne nesreče, saj je bilo življenje pokojnega V. Haasa zaščiteno s členom 11 češkega civilnega zakonika.

17 — Povzetek navedenega spora izhaja iz podatkov v predložitveni odločbi in pojasnil, ki jih je zagotovilo predložitveno sodišče na zahtevo Sodišča.

34. Kljub tem ugotovitvam se Krajský súd v Prešove sprašuje o ustreznosti zadevne odškodnine z vidika prava Unije, pri čemer navaja, da odločitve slovaških sodišč na tem področju, kar zadeva določbe slovaškega prava, kažejo protislovne vidike. Dodaja, da bo odgovor Sodišča odločilen za presojo zakonitosti intervencije zavarovalne družbe v postopku v glavni stvari in s tem za določitev zavezujoče narave odločitve, ki bo sprejeta v navedenem postopku, za to družbo.

35. V teh okoliščinah je Krajský súd v Prešove prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

- „1. Ali je treba člen 1, prvi odstavek, [Tretje direktive] v povezavi s členom 3(1) [Prve direktive] razlagati tako, da nasprotuje določbi nacionalnega prava (kot je določba iz člena 4 [slovaškega] zakona [o obveznem zavarovanju]^[18] in člena 6 [češkega] zakona [o obveznem zavarovanju]), v smislu katere civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil ne krije nepremoženjske škode, izražene v obliki denarne odškodnine, ki so jo utrpeli preživeli osebe žrtev prometne nesreče, povzročene z uporabo motornih vozil?
2. Če je odgovor na prvo vprašanje, da zgoraj navedeno pravilo nacionalnega prava ni v nasprotju s pravom Skupnosti, ali je treba določbe člena 4(1), (2) in (4) slovaškega zakona [o obveznem zavarovanju] in člena 6, od (1) do (3), češkega zakona [o obveznem zavarovanju] razlagati tako, da ne nasprotujejo temu, da nacionalno sodišče v skladu s členom 1, prvi odstavek, [Tretje direktive] v povezavi s členom 3(1) [Prve direktive] preživelim osebam žrtev prometne nesreče, povzročene z uporabo motornih vozil, kot oškodovancem prizna pravico do povračila nepremoženjske škode tudi v obliki denarne odškodnine?“

36. Pisna stališča so Sodišču predložile slovaška, nemška in estonska vlada ter Evropska komisija.¹⁹ Obravnave ni bilo.

B – Zadeva Drozdovs

37. Vitālijs Drozdovs, rojen 25. avgusta 1995, je 14. februarja 2006 izgubil starše v prometni nesreči, ki se je pripetila v Rigi (Latvija). Kot mladoletnik je bil otrok dodeljen v skrbništvo svoje babice, V. Balakireve (v nadaljevanju: skrbnica Vitālijsa Drozdovsa).

38. Nesrečo je povzročil voznik avtomobila, zavarovanega pri zavarovalni družbi AAS Baltikums (v nadaljevanju: družba Baltikums). S kazensko sodbo, potrjeno v pritožbenem postopku, je bil obsojen na šestletno zaporno kazen in odvzem vozniškega dovoljenja za pet let.²⁰

39. Skrbnica Vitālijsa Drozdovsa je 13. decembra 2006 zavarovalno družbo obvestila o nesreči in jo pozvala, naj mladoletniku plača odškodnino zlasti za njegovo škodo, opredeljeno kot „nepremoženjsko“ in ocenjeno na 200.000 LVL. Družba Baltikums je 29. januarja 2007 na podlagi člena 7 latvijske uredbe št. 331 izplačala odškodnino v znesku 200 LVL za duševno trpljenje otroka²¹ in odškodnino v znesku 4 497,47 LVL za njegovo premoženjsko škodo, to je znesek, ki ni sporen.

40. Skrbnica je 13. septembra 2007 na podlagi členov 15(1), točka 1, 19(2), točka 3, in 39(1) in (6) latvijskega zakona o obveznem zavarovanju ter člena 1(2) Druge direktive zoper družbo Baltikums vložila tožbo, s katero je zahtevala plačilo odškodnine v znesku 200.000 LVL za nepremoženjsko škodo, ki jo je Vitālijs Drozdovs utrpel zaradi smrti svojih staršev v zgodnji mladosti.

18 — Predložitveno sodišče je v pojasnilih, ki jih je zagotovilo naknadno na zahtevo Sodišča, navedlo, da bi bilo treba za spor o glavni stvari uporabiti materialno pravo Češke republike. Glej v zvezi s tem točko 48 in naslednje teh sklepnih predlogov.

19 — Stališča K. Haasove niso bila vložena v spis, ker so bila vložena po izteku roka.

20 — Navedeno je, da je povzročitelj nesreče v trenutku dejanskega stanja vozil pod vplivom alkohola s prekoračeno hitrostjo in je nevarno prehiteval v vozilu, ki ni imelo četrte zimske pnevmatike.

21 — In sicer 100 LVL za vsako od dveh umrlih oseb, ki sta zadevno osebo preživljali.

41. Tožba in pritožba skrbnice Vitālijsa Drozdovsa sta bili zavrjnjeni z odločitvama z dne 27. novembra 2008 in z dne 16. novembra 2010 z obrazložitvijo, da je družba Baltikums upoštevala znesek, določen s členom 7 latvijske uredbe št. 331.

42. Skrbnica je vložila kasacijsko pritožbo pri Augstākās tiesas Senāts, da bi dosegla razveljavitev sodbe, ki jo je izreklo pritožbeno sodišče, in vrnitev zadeve v razsojanje temu sodišču. V tej pritožbi trdi, da je navedeno sodišče napačno uporabilo člen 15(1), točka 1, latvijskega zakona o obveznem zavarovanju, ker je treba to določbo razlagati zlasti v skladu s Prvo in Drugo direktivo. Iz teh pa naj bi izhajalo, da država članica ne more določiti mej odškodnine, ki so nižje od minimalnih vsot, predvidenih s pravom Unije. Iz tega naj bi sledilo, da je člen 7 latvijske uredbe št. 331 v nasprotju z mejami, določenimi z navedeno določbo latvijskega zakona o obveznem zavarovanju in navedenima direktivama, ki sta bili preneseni s tem zakonom.

43. V teh okoliščinah je Augstākās tiesas Senāts prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

- „1. Ali je odškodnina za nepremoženjsko škodo zajeta z zneskom obveznega zavarovanja za telesne poškodbe, ki ga določa[ta] člen 3 [Prve direktive] ter [člen 1(1) in (2)]²² Druge direktive)?
2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je treba člen 3 [Prve direktive] ter [člen 1(1) in (2)]²³ Druge direktive razlagati tako, da te določbe nasprotujejo predpisu države članice, s katerim se omejuje veljavna civilna odgovornost v tej državi – najvišji znesek odškodnine za nepremoženjsko škodo – in sicer z določitvijo meje, ki je bistveno nižja od tiste, ki jo za odgovornost zavarovalnice določajo direktive in nacionalni zakon?“

44. Pisna stališča so Sodišču predložile skrbnica Vitālijsa Drozdovsa, družba Baltikums, latvijska, nemška in litovska vlada ter Komisija.

45. Na obravnavi 20. marca 2013 so bile zastopane skrbnica Vitālijsa Drozdovsa, družba Baltikums, latvijska in nemška vlada ter Komisija.

IV – Presoja

A – Uvodne ugotovitve o zakonu, ki se uporablja

46. Opredelitev zakona, ki se uporablja v čezmejnem sporu, je predhodna faza vsake presoje z vidika materialnega prava. V obravnavanem primeru je še posebej pomembna zaradi neskladij med zakonodajami držav članic na področju odškodnin iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.²⁴

47. V zadevi Drozdovs ta opredelitev ni težavna, ker iz spisovnega gradiva ne izhaja noben tuji element, zaradi katerega bi bilo mogoče zadevni položaj navezati na katero drugo državo članico kot Republiko Latvijo.

22 — Predložitveno sodišče omenja „člena 1 in 2“ („1. un 2. pantā“) Druge direktive. Glede na to, da je pojem „telesne poškodbe“, na katerega se nanaša vprašanje, obravnavan v členu 1, zlasti v njegovih odstavkih 1 in 2, ne pa tudi v členu 2 navedene direktive, je treba po mojem mnenju to pisno napako popraviti s sklicevanjem „člen 1(1) in (2)“.

23 — *Idem*.

24 — Glej zlasti študije primerjalnega prava, ki jih navajata Lambert-Faivre, Y., in Leveneur, L., *Droit des assurances*, Dalloz, Pariz, 12. izd., 2005, str. 511, opomba 1.

48. V zadevi Haasová pa so take težave mogoče ob upoštevanju dejanskih okoliščin prometne nesreče, ki je predmet spora o glavni stvari, o katerem odloča slovaško sodišče. Kraj te nesreče je namreč na ozemlju Češke republike, kjer je tudi registrirano eno od materialno udeleženih vozil, medtem ko druge navezne okoliščine, in sicer kraj registracije vozila, v katerem je bil neposredni oškodovanec, ter državljanstvo in stalno prebivališče zadevnih oseb, spor povezujejo s Slovaško republiko.

49. Člen 28(1) in (2) Uredbe (ES) št. 864/2007,²⁵ določa, da ta uredba ne posega v uporabo mednarodnih konvencij, ki določajo kolizijska pravila za nepogodbene obveznosti in katerih pogodbenice so ena ali več držav članic v času njenega sprejetja, medtem ko ima ta uredba med državami članicami prednost pred konvencijami, sklenjenimi izključno med dvema ali več državami članicami, če se te konvencije nanašajo na zadeve, ki jih ureja to besedilo.

50. Kar zadeva nepogodbeno civilno odgovornost, ki izhaja iz cestnoprometne nesreče, morajo imeti kolizijska pravila Haaške konvencije iz leta 1971, ki je v času sprejetja navedene uredbe zavezovala države članice in tretje države, prednost pred njenimi določbami v vseh državah, ki so ratificirale to konvencijo, kar velja zlasti za Slovaško republiko²⁶.

51. V skladu s členom 3 Haške konvencije iz leta 1971 je zakonodaja, ki se uporablja na tem področju²⁷, načelno zakonodaja države, v kateri se je pripetila nesreča. Tako slovaško predložitveno sodišče v zadevi Haasová pravilno meni, da ta določba napeljuje na izbiro češkega zakona.²⁸ Naj opozorim, da so odstopanja od uporabe *lex loci delicti* v korist zakona države registracije določena v členu 4 navedene konvencije. Zlasti v točki (b) navedenega člena je predviden primer, v katerem so v nesreči udeležena različna vozila in kadar so vsa registrirana v isti državi. Vendar kot kaže, zadnji pogoj v sporu o glavni stvari ni izpolnjen.²⁹

52. Pojasniti je treba, da te ugotovitve v zvezi z uporabo češkega prava za nepogodbeno civilno odgovornost, ki izhaja iz zadevne nesreče, nikakor ne vplivajo na določanje zakona, ki mora urejati pravice in obveznosti na podlagi pogodbe o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, v položaju, ki vključuje kolizijo zakonov.³⁰

25 — Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. julija 2007 o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti („Rim II“) (UL L 199, str. 40).

26 — Navedeno konvencijo je ratificirala Češkoslovaška. Češka republika in Slovaška republika sta 28. januarja 1993 in 15. marca 1993 izjavili, da se štejeta zavezani tej konvenciji – vključno s pridržki in izjavami Češkoslovaške – od 1. januarja 1993, to je datuma razpada te države.

27 — V členu 8 navedene konvencije so navedena področja, ki jih pokriva zakon, obvezen po tej konvenciji, kar vključuje določanje zlasti pogojev in obsega odgovornosti, obstoja in narave poškodbe ali škode, ki se da povrniti, prenosnosti pravice do odškodnine ter oseb, ki imajo pravico do povračila škode, ki so jo osebno utrpeli.

28 — Naj pojasnim, da je slovaško predložitveno sodišče, in sicer Krajský súd v Prešove, navedlo, da je treba na podlagi člena 3 Haaške konvencije iz leta 1971 glede na to, da so telesne poškodbe nastale 7. avgusta 2008 in v povezavi z uporabo motornega vozila na ozemlju Češke republike, uporabiti materialno pravo navedene države.

29 — Predložitveno sodišče je namreč navedlo, da je bilo vozilo, ki je povzročilo nesrečo, registrirano na Slovaškem, vozilo, v katero je prvo vozilo trčilo, pa v Češki republiko.

30 — Ta zakon je treba določiti v skladu s členom 7 Druge direktive Sveta z dne 22. junija 1988 o usklajevanju zakonov in drugih predpisov o neposrednem zavarovanju razen življenjskega zavarovanja, ki opredeljuje določbe za učinkovito uresničevanje svobode opravljanja storitev in o spremembah Direktive 73/239/EGS (88/357/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 198) ali – za pogodbe, sklenjene po 17. decembru 2009 – v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbeno obligacijska razmerja (Rim I) (UL L 177, str. 6).

B – *Vključenost odškodnine za nematerialno škodo posrednega oškodovanca na področje uporabe obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (prvi vprašanji v zadevah Haasová in Drozdovs)*

53. V zadevi Haasová predložitveno sodišče s prvim vprašanjem za predhodno odločanje v bistvu sprašuje Sodišče, ali je treba člen 3(1) Prve direktive in člen 1 Tretje direktive razlagati tako, da nasprotujeta določbi nacionalnega prava, na podlagi katere denarna odškodnina za nepremoženjsko škodo, ki so jo utrpeli preživele bližnje osebe oškodovanca prometne nesreče z motornim vozilom, ni krita z obveznim zavarovanjem, ki ga je sklenila civilnopravno odgovorna oseba.

54. Prvo vprašanje za predhodno odločanje, postavljeno v zadevi Drozdovs, je sorodno glede na to, da se nanaša na podobne dejanske okoliščine³¹, čeprav navedene določbe in uporabljeno besedišče niso popolnoma enaki, saj želi predložitveno sodišče izvedeti, ali je treba člen 3 Prve direktive ter člen 1(1) in (2) Druge direktive razlagati tako, da odškodnina za telesne poškodbe iz naslova obveznega zavarovanja vključuje tudi nematerialno škodo, predvideno po nacionalnem pravu.

55. Ti vprašanji bosta v teh sklepnih predlogih glede na vsebinsko podobnost obravnavani skupaj, zaradi česar bodo v predlagani razlagi združene zgoraj navedene določbe Prve, Druge in Tretje direktive.

56. Mnenja, ki so bila v zvezi s tem podana v stališčih, predloženih Sodišču, se razlikujejo. Skrbnica Vitālijsa Drozdovsa in Komisija menita, da se s temi določbami zahteva, da se nematerialna škoda, ki jo utrpi oseba, katere bližnja oseba je umrla v prometni nesreči, krije z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti, predvidenim v teh besedilih, medtem ko družba Baltikums in vlade intervenientke, in sicer slovaška, nemška in estonska vlada v zadevi Haasová ter latvijska, nemška in litovska vlada v zadevi Drozdovs, menijo nasprotno.

57. Če je mogoče nekatere elemente odgovora brez težav izluščiti iz sodne prakse, ki bo navedena v nadaljevanju, pa sta dva dela tu izpostavljene problematike svojevrstnejša in ju je treba po mojem mnenju preučiti ločeno. To sta, po eni strani, vključenost nematerialne škode v sistem obveznega zavarovanja, predviden z navedenimi direktivami, in po drugi strani, razširitev te vključenosti na osebe, ki same niso bile udeležene v prometni nesreči, zaradi katere so utrpeli tako škodo.

1. Splošne ugotovitve, ki izhajajo iz sodne prakse

58. Naj najprej navedem, da se je treba v teh zadevah po mojem mnenju sklicevati ne le na sodno prakso Sodišča Evropske unije, ampak tudi na sodno prakso Sodišča Evropskega združenja za prosto trgovino³² (v nadaljevanju: Sodišče EFTA), katerega ena od sodb³³ (v nadaljevanju: sodba Sodišča EFTA v zadevi Nguyen), ki jo stranke in intervenientke v teh postopkih pogosto omenjajo, se nanaša na tu obravnavano problematiko.³⁴

31 — Oba spora o glavni stvari se nanašata na odškodnino za nematerialno škodo, povzročeno s smrtjo v cestnoprometni nesreči, in sicer v zadevi Haasová s smrtjo moškega, katerega žena in hči zahtevata povračilo take škode, v zadevi Drozdovs pa s smrtjo zakonskega para, katerega otrok zahteva isto, pri čemer je treba navesti, da ti tožniki niso bili osebno udeleženi v zadevni nesreči.

32 — V skladu z načelom homogenosti, predvidenim v pravu Evropskega gospodarskega prostora (EGP).

33 — Sodba Sodišča EFTA z dne 20. junija 2008 v zadevi Celina Nguyen proti Norveški (E-8/07). Ta sodba je na voljo na spletni strani www.eftacourt.lu. Povzetek sodbe je objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* (UL 2008, C 263, str. 4).

34 — Navedena sodba zadeva razlago Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru z dne 2. maja 1992 (UL 1994, L 1, str. 3) in zlasti vključenost odškodnine za nematerialno škodo na področje uporabe aktov, navedenih v Prilogi IX k temu sporazumu, to je na področje uporabe Prve, Druge in Tretje direktive o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.

59. Kot je Sodišče že večkrat poudarilo, je v preambulah Prve, Druge in Tretje direktive navedeno, da je zaradi uresničevanja skupnega trga namen teh direktiv po eni strani³⁵ zagotoviti prosti pretok vozil, ki so običajno na ozemlju Evropske unije, ter oseb, ki so v njih, in po drugi strani³⁶ zagotoviti, da bodo oškodovanci nesreč, ki jih povzročijo ta vozila, enako obravnavani ne glede na to, kje na tem ozemlju se je nesreča zgodila.³⁷

60. Sodišče je iz teh besedil razbralo, da Prva direktiva, kakor je bila natančneje pojasnjena in dopolnjena z Drugo in Tretjo direktivo, državam članicam nalaga, naj zagotovijo, da je civilna odgovornost pri uporabi motornih 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.³⁸

61. Vendar je opozorilo, da je obveznost zavarovanja civilne odgovornosti za kritje škode, povzročene tretjim osebam z motornim vozilom, ločena od obsega odškodnine za to škodo iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca. Namreč, medtem ko je prva opredeljena in zagotovljena z zakonodajo Unije, drugo ureja predvsem nacionalno pravo.³⁹

62. V zvezi s tem je Sodišče že razsodilo, da je iz cilja Prve, Druge in Tretje direktive ter iz njihovih besedil razvidno, 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.⁴⁰

63. Navedlo pa je, da so države članice vseeno zavezane zagotoviti, da je civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil, kot je opredeljena po veljavnem nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami treh zgoraj navedenih direktiv.⁴¹

64. Nazadnje, iz sodne prakse Sodišča izhaja, 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.⁴²

35 — Glej zlasti prvo, drugo in tretjo uvodno izjavo Prve direktive.

36 — Glej peto uvodno izjavo Druge direktive in četrto uvodno izjavo Tretje direktive.

37 — Sodba z dne 30. junija 2005 v zadevi Candolin in drugi (C-537/03, ZOdl., str. I-5745, točka 17) in zgoraj navedena sodba Marques Almeida (točka 26 in navedena sodna praksa). Glej tudi zgoraj navedeno sodbo Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 23 in navedena sodna praksa).

38 — Zgoraj navedena sodba Marques Almeida (točka 27 in navedena sodna praksa).

39 — Zgoraj navedena sodba Marques Almeida (točka 28 in navedena sodna praksa).

40 — Sodba z dne 14. septembra 2000 v zadevi Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Recueil, str. I-6711, točka 23) in zgoraj navedena sodba Marques Almeida (točka 29 in navedena sodna praksa). Glej tudi zgoraj navedeno sodbo Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 24).

41 — Sodba z dne 19. aprila 2007 v zadevi Farrell (C-356/05, ZOdl., str. I-3067, točka 33 in navedena sodna praksa) in zgoraj navedena sodba Marques Almeida (točka 30 in navedena sodna praksa). Glej tudi zgoraj navedeno sodbo Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 25).

42 — Zgoraj navedeni sodbi Candolin in drugi (točki 27 in 28) ter Marques Almeida (točka 31 in navedena sodna praksa). Glej tudi zgoraj navedeno sodbo Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 24).

65. Po mojem mnenju pa bi bil iz razlogov, ki bodo predstavljeni v nadaljevanju, navedenim direktivam odvzet njihov polni učinek, če bi se v pravico do odškodnine za škodo, kot se obravnava v sporih o glavni stvari⁴³, posegalo z nacionalnimi določbami, ki so bile sprejete na področju zavarovanja in s katerimi se omejuje kritje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Nasprotno bi bil njihov polni učinek ohranjen, če bi se zadevna pravica do odškodnine omejevala ne z določbami o zavarovanju, temveč z določbami v zvezi z nacionalno ureditvijo civilne odgovornosti, ki se uporablja za avtomobilске prometne nesreče.⁴⁴

2. Vključenost nematerialne škode v sistem obveznega zavarovanja iz Prve, Druge in Tretje direktive

66. Sodišču EFTA je bilo v sodbi Nguyen predloženo vprašanje o združljivosti nacionalne zakonodaje, v tem primeru norveške⁴⁵, na podlagi katere je bila odškodnina za nematerialno škodo⁴⁶ („bolečine in trpljenje“ ali „*pretium doloris*“) izključena iz sistema obveznega zavarovanja po nacionalnem pravu, s Prvo, Drugo in Tretjo direktivo. Navedene direktive je razlagalo tako, da taka izključitev ni združljiva s temi besedili glede na to, da je odškodnina za nematerialno škodo oblika civilne odgovornosti⁴⁷.

67. Sodišče EFTA je svojo odločitev oprlo ne le na splošne ugotovitve, ki so izhajale iz zgoraj navedenih predhodnih primerov v sodni praksi, ampak tudi na razloge, opisane v nadaljevanju, ki so v vseh pogledih prepričali tudi mene.

68. Najprej, to sodišče je pravilno ugotovilo, da navedene direktive ne vsebujejo nobene določbe, s katero bi se z njihovega področja uporabe izrecno izključevala odškodnina za nematerialno škodo. V tem smislu je navedlo, da je v členu 1, točka 2, Prve direktive pojem „oškodovanec“ opredeljen kot „oseba, ki ima pravico do odškodnine zaradi izgube ali poškodbe, ki so jo povzročila vozila“. V členu 1(1) Druge direktive in členu 1 Tretje direktive se za opredelitev tega, kaj mora kriti obvezno zavarovanje, uporablja zlasti izraz „telesne poškodbe“ oziroma v angleški različici „personal injuries“⁴⁸. Sodišče EFTA je presodilo, da zgornji izraz zajema vse vrste škode ne glede na to, ali gre za materialno ali nematerialno škodo, in torej ne potrjuje trditve, da slednja ne spada na področje uporabe teh direktiv.⁴⁹

69. Iz zgoraj navedenega je sklepalo, da je treba določbe člena 3(1) Prve direktive v povezavi z določbami člena 1(1) in (2) Druge direktive ter določbami člena 1 Tretje direktive razlagati tako, da zajema materialno škodo in hkrati nematerialno škodo, vključno z bolečinami in duševnim trpljenjem. Drugačna razlaga bi bila v nasprotju s ciljem navedenih direktiv, to je zagotoviti prosti pretok in primerljivo obravnavanje oškodovancev ne glede na to, kje na ozemlju EGP se nesreča zgodi.⁵⁰

43 — In sicer nematerialno škodo, povzročeno osebam, ki so posredni oškodovanci prometne nesreče, v kateri je umrla njim bližnja oseba.

44 — Sodišče je točki 34 in naslednjih v zgoraj navedeni sodbi Marques Almeida vzpostavilo jasno razlikovanje v zvezi s tem in ugotovilo, da nacionalna zakonodaja v postopku v glavni stvari, ki ureja odškodnino iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca, ne ureja pa odškodnine, ki bi jo lahko bil dolžan izplačati zavarovatelj, ni nezdržljiva s pravom Unije, če ne vpliva na jamstvo, določeno s tem pravom, da je ta odgovornost, določena z nacionalnim pravom, ki se uporabi, krita z zavarovanjem, ki je skladno s Prvo, Drugo in Tretjo direktivo.

45 — Zgoraj navedena sodba Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (zlasti točki 7 in 11).

46 — V izvornem besedilu sodbe, sestavljene v angleščini, je Sodišče EFTA zadevno škodo opredelilo z izrazom „non-economic injury“, sam pa sem se odločil za to drugo opredelitev, ker je nevtralnejša in v skladu z zgoraj navedenim.

47 — Sodba Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 29).

48 — Takoj je treba opozoriti na pomembno razliko med francosko različico tega izraza in njegovo različico v angleščini, jeziku postopka Sodišča EFTA, saj se prva zdi pomensko ožja od druge.

49 — Zgoraj navedena sodba Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 26).

50 — *Ibidem* (točka 27).

70. Sodišče EFTA je pravilno dodalo, da povračilo škode, kot se obravnava v postopku v glavni stvari, že po naravi osebi daje pravico, da od druge osebe dobi nadomestilo, in je torej oblika civilne odgovornosti. Poleg tega iz zgoraj navedene sodne prakse⁵¹ izhaja, da zadevne direktive ne morejo nalagati sprejetja konkretnih oblik odgovornosti, pač pa zahtevajo, da je vsa civilna odgovornost pri uporabi motornega vozila krita z zavarovanjem, pri čemer ni pomembno, ali ta odgovornost temelji na napaki ali tveganju. S katero koli drugačno razlago bi se namreč členu 3(1) Prve direktive, kakor je bil dopolnjen in spremenjen z Drugo in Tretjo direktivo, odvzel njegov polni učinek, to je zaščititi oškodovance cestnoprometnih nesreč z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti.⁵²

71. Po mojem mnenju bi bilo treba ob upoštevanju besedila in ciljev ter polnega učinka zadevnih direktiv podobno odgovoriti na vprašani, postavljeni v zadevah Haasová in Drozdovs, tako da bi se razsodilo, da odškodnina za nematerialno škodo spada v sistem obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ki je določen s Prvo, Drugo in Tretjo direktivo.

72. Ugotavljam, da v zadevi Drozdovs predložitveno sodišče natančneje sprašuje, ali lahko obvezno zavarovanje za „telesne poškodbe“, zahtevano zlasti v členu 1 Druge direktive, vključuje nematerialno škodo. V zvezi s tem poudarjam, da pojem „dommages corporels“, uporabljen med drugim⁵³ v francoski različici Druge in Tretje direktive, sam po sebi ne more pomeniti ovire za široko pojmovanje, ki ga predlagam.

73. Izraz, uporabljen v več drugih različicah⁵⁴, po mojem mnenju namreč omogoča napotitev na širši pojem, ki obsega ne le škodo telesu, torej telesni celovitosti oškodovanca, ampak tudi vsako škodo „osebne“ ali, povedano drugače, nematerialne narave, kar vključuje telesno in duševno trpljenje.⁵⁵ Zdi se, da mora to izhajati po eni strani iz nasprotja, uporabljenega zlasti v členu 1 Druge direktive, med to vrsto škode in „materialno škodo“, to je škodo, povezano z imetjem ali premoženjem zadevne osebe⁵⁶, ter po drugi strani iz skrbi za okrepitev varstva oškodovancev, ki je jasno zaznamovala spreminjanje navedenega člena⁵⁷.

74. Prvi element odgovora je torej razmeroma preprosto zagotoviti pod pogojem, da Sodišče sprejme – kot sem predlagal – usmeritev, ki jo je začrtalo v svoji prejšnji sodni praksi, in razlogovanje, ki ga je soodvisno uporabilo Sodišče EFTA v zgoraj navedeni sodbi Nguyen.

75. Toda, čeprav po mojem mnenju iz teh predhodnih primerov v sodni praksi izhaja, da je treba določbe zadevnih direktiv razlagati tako, da mora obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ki ga določajo, kriti nematerialno škodo, ki jo utрпи oseba, udeležena v prometni nesreči, kot je bilo v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba⁵⁸, je treba ugotoviti še, ali je ta pristop sprejemljiv tudi za oškodovance, ki niso bili neposredno prizadeti, kot je v primeru sporov, ki sta privedla do zadev Haasová in Drozdovs.

51 — V zvezi s tem se Sodišče EFTA sklicuje med drugim na zgoraj navedeno sodbo Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira ter na sklep z dne 24. julija 2003 v zadevi Messejana Viegas (C-166/02, Recueil, str. I-7871, točki 21 in 22).

52 — Zgoraj navedena sodba Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 28).

53 — Glej tudi grško („σωματικές βλάβες“), špansko („daños corporales“), nizozemsko („lichamelijk letsel“) in portugalsko različico („danos corporais“).

54 — Glej zlasti izraze „personskade“, „Personenschäden“, „personal injury“, „danni alle persone“, „henkilövahingot“ in „personskador“, ki so uporabljeni v danski, nemški, angleški, italijanski, finski in švedski različici.

55 — Poleg tega se ta izraz tudi v francoskem pravu ne razume ozko, saj je „nepremoženjska škoda [...] posrednih oškodovancev v primeru smrti neposrednega oškodovanca“ navedena med „*telesnimi poškodbami* posrednih žrtev“ (moj poudarek) v klasifikaciji telesnih poškodb, ki jo je julija 2005 v svojem poročilu predlagala delovna skupina, zadolžena za njeno pripravo pod vodstvom J.-P. Dintilhaca (poročilo je na voljo na spletni strani Documentation française: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000217/0000.pdf>).

56 — Analiza zgodovine nastanka Druge direktive kaže, da dihotomija med materialno škodo in telesnimi poškodbami ni bila vključena v prvotni predlog Komisije (predložen 7. avgusta 1980, UL C 214, str. 9), v katerem je za obe vrsti škode veljala ista ureditev, pač pa je izšla iz mnenja Ekonomsko-socialnega odbora, pripravljenega 25. in 26. februarja 1981 (UL C 138, str. 15, točka 2.2), v katerem je ta poudaril, da je odškodnina za telesne poškodbe „v večjem družbenem interesu“ kot odškodnina za materialno škodo.

57 — Glej točko 91 teh sklepnih predlogov.

58 — V zgoraj navedeni sodbi Sodišča EFTA v zadevi Nguyen (točka 2) je navedeno, da je tožnica izgubila moža in dva otroka v prometni nesreči ter da je bila sama zgolj lažje fizično poškodovana, vendar ima od nesreče duševne težave.

3. Razširitev navedene vključenosti nematerialne škode na posredne oškodovance prometne nesreče

76. V sporih o glavni stvari so nematerialno škodo, ki jo uveljavljajo tožeče stranke, utrpele osebe, ki same niso bile udeležene v zadevnih nesrečah, in sicer v zadevi Haasová, žena in hči moškega, ki je neposredni oškodovanec nesreče, ter v zadevi Drozdovs otrok zakoncev, ki sta neposredna oškodovanca nesreče. Smrt posameznika, zlasti v takih okoliščinah, nedvomno povzroči pretrse v načinu življenja in čustvenem ravnovesju oseb, ki so mu bile resnično blizu. Za ugotovitev, ali lahko taka škoda spada na področje uporabe določb direktiv iz vprašanj za predhodno odločanje, je treba po mojem mnenju prenesti zgoraj upoštewane dejavnike presoje ob uporabi razlage, ki je hkrati dobesedna, teleološka in temelji na polnem učinku teh določb.

77. Prvič, na podlagi analize besedila upoštevni določb odškodnine za zadevno škodo ni mogoče izključiti s področja uporabe kritja z zavarovanjem civilne odgovornosti, določenega v Prvi, Drugi in Tretji direktivi. Opredelitev „oškodovanca“ v členu 1, točka 2, Prve direktive je namreč dovolj široka, da zajame posredne oškodovance, edini pogoj za to pa je, da imajo ti na podlagi veljavnih pravil nacionalnega prava „pravico do odškodnine zaradi izgube ali poškodbe, ki so jo povzročila vozila“.

78. Res je, da se člen 1 Tretje direktive z odstopanjem od izrazja, uporabljenega v predhodnih besedilih⁵⁹, sklicuje na „telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika“, zaradi česar bi bilo mogoče misliti, da oseba, ki ni udeležena v nesreči, ne bi smela biti krita z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti. Vendar je treba to določbo razlagati ob upoštevanju četrte in pete uvodne izjave navedene direktive, iz katerih izhaja, da oškodovanci, na katere se nanašajo ta varstvena pravila prava Unije, niso omejeni na potnike, ki so očitno zgolj posebna skupina v okviru vseh tretjih oseb, zaščitениh z zavarovanjem lastnika vozila, ki je povzročilo nesrečo.⁶⁰ Navedeni člen lahko pojasni področje uporabe *ratione personae* jamstva, zagotovljenega z obveznim zavarovanjem, nikakor pa ga ne more omejiti na potnike, določene na ta način.⁶¹ To analizo potrjujejo spremembe, sprejete na tem področju.⁶²

79. Drugič, kritje nematerialne škode posrednih oškodovancev v prometni nesreči z zavarovanjem civilne odgovornosti je nujno z vidika ciljev Prve, Druge in Tretje direktive, to sta olajšati proste pretoke ter oškodovancem zagotoviti primerljivo obravnavanje ne glede na to, v kateri državi članici se je zgodila nesreča, ki jim je povzročila škodo.⁶³ Če bi se člen 3(1) Prve direktive, člen 1(1) in (2) Druge direktive ter člen 1 Tretje direktive razlagali drugače, bi se za te osebe na področju zavarovanja uporabljala negotova pravila nacionalnega prava, katerih vsebina bi se lahko zaradi nezadostnega približevanja, predpisanega s pravom Unije, spreminjala glede na kraj nesreče.

59 — Izraza „potnik“ ni mogoče najti ne v Prvi ne v Drugi direktivi.

60 — S četrto uvodno izjavo Tretje direktive so v varstvo, zagotovljeno s pravom Unije, vključeni vsi „oškodovanci iz prometnih nesreč“. V peti uvodni izjavi iste direktive je z besedama „zlasti“ in „posebej“ poudarjeno, da se potniki motornih vozil štejejo za eno od „skupin potencialnih oškodovancev“, saj zaradi svoje izpostavljenosti potrebujejo posebno pozornost.

61 — Ekonomsko-socialni odbor je v mnenju z dne 26. aprila 1989 o predlogu Tretje direktive (UL C 159, str. 7) v točki 2 navedel, da morajo biti potniki kriti z zavarovanjem civilne odgovornosti, ker takrat v nekaterih državah članicah to ni bilo obvezno.

62 — Zlasti s členom 1a Tretje direktive, ki je bil vanjo vstavljen z Direktivo 2005/14, je bilo natančneje določeno, da zavarovanje krije tudi druge skupine oškodovancev, kot so pešci, kolesarji in drugi nemotorizirani udeleženci v prometu, kadar so „v skladu z nacionalnim civilnim pravom upravičeni do odškodnine“.

63 — Glej zgoraj navedeno ustaljeno sodno prakso, zlasti zgoraj navedeno sodbo Marques Almeida (točka 26), ki se sklicuje na preambule navedenih direktiv.

80. Tretjič, iz zgoraj navedene ustaljene sodne prakse⁶⁴ izhaja, da čeprav namen Prve, Druge in Tretje direktive ni harmonizacija ureditev o civilni odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ki veljajo v državah članicah, so te na podlagi navedenih direktiv vseeno zavezane zagotoviti, da je civilna odgovornost, ki velja po nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami teh direktiv. Iz tega sledi, da če se pravica do odškodnine za škodo pridobi iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca na podlagi veljavnega nacionalnega prava,⁶⁵ se mora zanjo uporabljati kritje iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti, ki ga določajo navedene direktive.

81. Opozarjam, da je pravica do odškodnine za nematerialno škodo, povzročeno z izgubo bližnje osebe v prometni nesreči, priznana v pravnih redih številnih držav članic,⁶⁶ čeprav se možnost dostopa do te pravice razlikuje, saj nekatere od njih tako možnost odškodnine omogočajo samo v izjemnih okoliščinah⁶⁷, druge pa nalagajo olajšano dokazno breme⁶⁸. Ker zakonodajalci držav članic ohranjajo pristojnost na področju civilne odgovornosti, morajo oni določiti, ali se pravica do odškodnine za tako škodo načelno priznava, in če se, pod katerimi pogoji. Zlasti morajo presoditi, ali gre za pravico, lastno posrednemu oškodovancu, ali pravico, izvedeno iz pravice umrle osebe.

82. Vendar morajo v skladu s sodno prakso⁶⁹ države članice to pristojnost izvajati tako, da se spoštuje pravo Unije ter zlasti ohranja polni učinek Prve, Druge in Tretje direktive. Ta učinek pa bi bil po mojem mnenju bistveno okrnjen, če bi bilo dovoljeno, da posredni oškodovanci prometnih nesreč, kot so ti v sporih o glavni stvari, niso zaščiteni z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti, čeprav je zavarovanec v zvezi z njimi očitno odgovoren.

83. Glede na vse te ugotovitve Sodišču predlagam, naj odgovori, da je treba člen 3(1) Prve direktive, člen 1(1) in (2) Druge direktive ter člen 1 Tretje direktive razlagati tako, da če je po nacionalnem pravu, ki se uporablja, zavarovanec civilnopravno odgovoren za nematerialno škodo, ki jo utrpijo osebe, katerih bližnja oseba je umrla v prometni nesreči z motornimi vozili, mora biti taka odškodnina krita s sistemom obveznega zavarovanja, določenim s temi direktivami.

C – Nemožnost držav članic, da določijo najvišje zneske odškodnine iz naslova zavarovanja, ki so nižji od minimalnih vsot jamstva, določenih s pravom Unije (drugo vprašanje v zadevi Drozdovs)

1. Vsebina postavljenega vprašanja

84. V zadevi Drozdovs predložitveno sodišče postavlja drugo vprašanje za predhodno odločanje podredno, če bi Sodišče na njegovo prvo vprašanje odgovorilo pritrdilno, in sicer da obvezno zavarovanje civilne odgovornosti, določeno v členu 3 Prve direktive ter členu 1(1) in (2) Druge direktive, vključuje tudi odškodnino za nematerialno škodo, kot jo uveljavlja tožeča stranka v postopku v glavni stvari.

64 — Glej točko 59 in naslednje teh sklepnih predlogov.

65 — Pri tem je treba opozoriti, da je nacionalno pravo, in ne pravo Unije, tisto, ki določa pravico oškodovanca do odškodnine iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca in obseg te pravice (zlasti zgoraj navedena sodba Marques Almeida, točka 35).

66 — Tako je zlasti, v Bolgariji, Nemčiji, Estoniji, na Irskem, v Španiji, Franciji, Italiji, na Cipru, v Latviji, na Poljskem, v Sloveniji, na Švedskem in v Združenem kraljestvu.

67 — V Nemčiji se lahko škoda povrne samo, če presega „normalne“ odzive in nevšečnosti, ki so posledica smrti v teh okoliščinah. V Estoniji je odškodnina upravičena predvsem, če je bila bližnja oseba pričča nesreči. V Združenem kraljestvu so bili s sodno prakso določeni kumulativni pogoji, in sicer duševna bolezen, ki je posledica šoka, obstoj čustvenih vezi z žrtvijo, bližina upravičenca z nesrečo in šok zaradi prisostvovanja nesreči.

68 — Na Švedskem posredni oškodovanec prvo leto po smrti bližnje osebe samodejno prejema odškodnino. Pozneje mora dokazati trajnejše trpljenje s predložitvijo zdravniških potrdil.

69 — Glej zlasti zgoraj navedeno sodbo Marques Almeida (točka 31 in navedena sodna praksa).

85. Predložitveno sodišče se v bistvu sprašuje, ali zgoraj navedena člena nasprotujeta pravilu nacionalnega prava, s katerim je za odškodnino za nematerialno škodo, ki jo mora plačati zavarovatelj, predviden najvišji znesek, ki je izrazito nižji po eni strani od spodnjih mej obvezne zavarovalne vsote, določenih z Drugo direktivo, in po drugi strani od mej odgovornosti zavarovateljev, določenih z nacionalnim zakonom.

86. Iz predložitvene odločbe namreč izhaja, da je Sodišče v tem vprašanju pozvano, naj odloči o dopustnosti zgornje meje odškodnine za nematerialno škodo, kot jo je utrpel Vitālijs Drozdovs, določene v členu 7 latvijske uredbe št. 331⁷⁰, ne le glede na minimalne vsote jamstva, opredeljene v členu 1(2) Druge direktive⁷¹, temveč tudi glede na znesek, določen v členu 15(1), točka 1, latvijskega zakona o obveznem zavarovanju⁷², s katerim je bila med drugim prenesena ta direktiva.

87. V tem zadnjem delu predloga za sprejetje predhodne odločbe so ponovljeni pritožbeni razlogi, ki jih je v kasacijski pritožbi uveljavljala skrbnica Vitālijsa Drozdovsa, ki zlasti trdi, da je meja odškodnine, določena z latvijsko uredbo št. 331, smešno nizka in v nasprotju z določbami latvijskega zakona o obveznem zavarovanju, katerega izvajanju je bila namenjena navedena uredba.⁷³ Vendar Sodišče ni pristojno za odločanje o ustavnosti ali zakonitosti pravil nacionalnega prava in zlasti za ugotavljanje, ali so nacionalne uredbene določbe v skladu z nacionalnimi zakonskimi določbami. Zato tega vidika vprašanja ne bom preučil.

2. Zavezujoča narava minimalnih vsot kritja civilne odgovornosti, določenih z Drugo direktivo

88. Skrbnica Vitālijsa Drozdovsa in Komisija menita, da člen 3 Prve direktive in člen 1 Druge direktive nasprotujeta temu, da država članica omeji odškodnino za nematerialno škodo iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti na znesek, ki je nižji od meje odgovornosti zavarovatelja, določene v teh besedilih. Naj takoj povem, da se strinjam s tem vidikom iz v nadaljevanju navedenih razlogov.

89. Izvor, zgodovina nastanka in spremembe določb prava Unije, na katere se nanaša drugo vprašanje, ki ga postavlja Augstākās tiesas Senāts, vsebujejo več napotkov za razlago teh določb.

90. Kot je Sodišče že poudarilo, je člen 3(1), *in fine*, Prve direktive v prvotni obliki državam članicam prepuščal, da določijo kritje odgovornosti in pogoje obveznega zavarovanja civilne odgovornosti.⁷⁴ V skladu s tretjo uvodno izjavo Druge direktive je bilo zato, da bi se zmanjšale razlike, ki še vedno obstajajo med zakonodajami držav članic glede obsega obveznosti zavarovalnega kritja, s členom 1 Druge direktive na področju civilne odgovornosti določeno obvezno kritje materialne škode in telesnih poškodb do določenih vsot, ki kot spodnje meje zagotavljajo minimalno raven zaščite oškodovancem prometnih nesreč.⁷⁵

70 — Navedeni člen določa, da pavšalni znesek odškodnine, ki ga izplača zavarovatelj za bolečine in duševno trpljenje zaradi smrti zlasti osebe, ki preživlja nekega posameznika, znaša 100 LVL ali približno 143 EUR na vlagatelja zahtevka in na umrlo osebo.

71 — Zadevni zneski, opisani v točki 13 teh sklepnih predlogov, so zdaj navedeni v členu 9 Direktive 2009/103.

72 — S tem zakonom je bila meja, do katere je lahko odgovoren zavarovatelj v zvezi z odškodnino za osebno škodo, določena na 250.000 LVL ali približno 357.283 EUR.

73 — Člen 19(3) latvijskega zakona o obveznem zavarovanju je namreč določal, da znesek in način izračuna odškodnine iz naslova zavarovanja za materialno in nematerialno škodo, povzročeno osebam, določi Svet ministrov.

74 — Sodba z dne 28. marca 1996 v zadevi Ruiz Bernáldez (C-129/94, Recueil, str. I-1829, točka 15).

75 — Glej zgoraj navedeno sodbo Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira (točka 26) ter točki 8 in 9 sklepnih predlogov generalnega pravobranilca G. Cosmasa v zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba.

91. Iz preučitve dokumentov, na podlagi katerih je bila sprejeta Druga direktiva, izhaja, da je bil njen člen 1(2), ki določa minimalne vsote jamstva, ena od določb, ki je bila med prvotnim zakonodajnim postopkom najpogosteje spremenjena.⁷⁶ Enako je bilo pri zaporednih spremembah navedene direktive,⁷⁷ pri čemer je treba po mojem mnenju upoštevati ta poznejša besedila⁷⁸ zaradi usmeritve, ki jo izražajo, čeprav njihovih določb ni mogoče uporabiti *ratione temporis* v zadevi Drozdovs. Iz vseh teh elementov izhaja, da je bil člen 1 Druge direktive deležen posebne pozornosti evropskega zakonodajalca. Poleg tega spremembe te določbe v smeri postopnega zviševanja zahtev, ki jih določa, pričajo o vse večji skrbi za zaščito oškodovancev. Kot je namreč izrecno poudaril zakonodajalec, „obveznosti držav članic, da zagotovijo zavarovalno kritje vsaj z določenimi minimalnimi vsotami, predstavlja[jo] pomemben element“ za doseganje tega cilja.⁷⁹

92. Upoštevajoč ta pristop je Sodišče jasno razsodilo, da člen 1(2) Druge direktive nasprotuje nacionalni zakonodaji, v skladu s katero so najvišji zneski odškodnine nižji od minimalnih vsot jamstva, določenih z navedenim členom.⁸⁰

93. Za obrazložitev sodb, izrečenih v tem smislu, je presodilo, kot sem navedel že v okviru odgovora na prvi vprašani za predhodno odločanje, da so države članice zavezane zagotoviti, da je civilna odgovornost, ki po nacionalnem pravu zadevne države članice velja za nesreče pri uporabi vozil, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami Prve, Druge in Tretje direktive. Ker morajo države članice svoje pristojnosti na tem področju izvajati ob spoštovanju prava Unije, to zlasti pomeni, da se pri kritju iz zavarovanja civilne odgovornosti upoštevajo minimalne vsote jamstva, določene z Drugo direktivo, in da torej z nobeno nacionalno zakonodajo ni mogoče omejevati zaščite, ki izhaja iz tega, z določanjem najvišjih zneskov odškodnine, ki so nižji od navedenih vsot.⁸¹

94. Sodišče je dodalo, da bi se „[z] vsako drugačno razlago členu 3(1) Prve direktive in členu 1(2) Druge direktive odvzel polni učinek. Ta učinek, in sicer zaščititi oškodovance prometnih nesreč z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti, bi bil namreč ogrožen, če bi bilo kritje te odgovornosti iz zavarovanja prepuščeno diskreciji nacionalnega zakonodajalca.“⁸²

76 — To je razvidno iz primerjave zgoraj navedenega prvotnega predloga Komisije z dne 7. avgusta 1980, zgoraj navedenega mnenja Ekonomsko-socialnega odbora z dne 25. in 26. februarja 1981, sprememb, ki jih je 14. oktobra 1981 predlagal Evropski parlament (UL C 287, str. 44), ter spremembe tega predloga, ki jo je Komisija predložila 3. marca 1982 (UL C 78, str. 17).

77 — Te vsote so bile pri sprejetju Direktive 2005/14 zvišane, poleg tega pa je bila dodana klavzula o rednem pregledu, da bi se preprečilo razvrednotenje minimalne vsote kritja s potekom časa. Glej tudi člen 9 Direktive 2009/103 in obvestilo Komisije o prilagoditvi nekaterih zneskov, določenih v Direktivi 2009/103, v skladu z inflacijo (UL 2010, C 332, str. 1).

78 — Tudi Sodišče je sledilo temu pristopu, zlasti v sodbi z dne 17. marca 2011 v zadevi Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, ZOdl., str. I-1821, točka 45).

79 — Glej uvodno izjavo 10 Direktive 2005/14 in uvodno izjavo 12 Direktive 2009/103.

80 — Glej zgoraj navedeno sodbo Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira (točka 41) ter zgoraj navedeni sklep Messejana Viegas (točka 20) v zvezi s portugalsko zakonodajo za določitev takih zneskov, kadar ob neobstoju napake voznika vozila, ki je povzročilo nesrečo, nastane samo civilna odgovornost za tveganje.

81 — Sodišče je navedlo, da je imel zakonodajalec Skupnosti namen zahtevati kritje vse civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, čeprav lahko države članice še naprej določajo ureditev civilne odgovornosti, ki temelji na napaki ali tveganju in velja za nesreče pri tej uporabi. Glej zgoraj navedeno sodbo Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira (točki 29 in 40) ter zgoraj navedeni sklep Messejana Viegas (točka 21).

82 — Zgoraj navedeni sklep Messejana Viegas (točka 22). Glej tudi točko 47 sklepnih predlogov generalnega pravobranilca G. Cosmasa v zadevi, v kateri je bila izdana zgoraj navedena sodba Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira.

95. Vse te ugotovitve je po mojem mnenju mogoče prenesti na primer določb, kot so navedene v latvijski uredbi št. 331 in ki prenizko določajo zgornjo mejo jamstva zlasti za nematerialno škodo, ki mora biti povrnjena ob smrti osebe, ki preživlja nekega posameznika, glede na to, da upoštevanje cilja in polnega učinka teh določb vključuje zagotavljanje zadostne odškodnine žrtvam prometnih nesreč, v kateri koli državi članici se zgodijo.⁸³ Zato je treba na drugo vprašanje, ki ga je postavilo Augstākās tiesas Senāts, odgovoriti pritrdilno.

96. Pojasniti moram, da po mojem mnenju ni odločilno, ali je prenizka raven, uporabljena v nacionalnem pravu, malce nižja od meje odgovornosti zavarovateljev, določene z direktivami, ali bistveno nižja od nje, kot navaja to sodišče v vprašanju za predhodno odločanje.⁸⁴ Za to, da pravilo nacionalnega prava ni skladno z zahtevami prava Unije, zadošča že to, da minimalna raven kritja ni dosežena. Nasprotno se s pridržkom, navedenim na koncu druge alineje člena 1(2) Druge direktive⁸⁵, državam članicam daje pooblastilo, da presežejo te opredeljene spodnje meje kritja, pri čemer lahko bodisi zahtevajo neomejeno jamstvo bodisi določijo vsote, do katerih je zavarovanje obvezno, edina zahteva, ki se postavlja, pa je, da te vsote niso nižje od navedenih spodnjih mej.⁸⁶

97. Ob upoštevanju tveganja nejasnosti, ki ga je mogoče zaznati glede na stališča, predložena Sodišču, bi rad pojasnil, da po mojem mnenju s pravom Unije ni nezdržljivo omejevanje vsot jamstva kot tako⁸⁷, ampak to, da država članica postavi zgornjo mejo odškodnine na nižjo raven od minimalnih vsot, določenih z zadevnimi direktivami.

98. Res je, da mora biti v skladu z zgoraj navedeno ustaljeno sodno prakso vsa civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil, ki je določena z nacionalnim pravnim redom, krita z zavarovanjem. Vendar je treba po mojem mnenju to načelo razumeti le v tem smislu, da s pravilom nacionalnega prava na področju zavarovanja iz kritja ni mogoče izključiti določenih vrst škode ali določenih skupin oškodovancev, kadar se lahko oškodovanci sklicujejo na civilno odgovornost zavarovanca, da bi iz tega naslova dobili odškodnino. Odločitev evropskega zakonodajalca, da uvede ravni jamstva, ki znašajo „najmanj“ toliko, kot določajo zadevne direktive, je smiselna samo, če se je priznavalo, da te direktive po drugi strani omogočajo, da države članice določijo višje zgornje meje in da zato civilna odgovornost, ki presega te nacionalne zgornje meje, ni krita z obveznim zavarovanjem⁸⁸. Zato pravni redi držav članic, v katerih splošna zakonodaja, ki se uporablja za civilno odgovornost, ne vsebuje zgornjih mej odškodnine, vendarle lahko omejijo kritje te odškodnine iz obveznega zavarovanja, in sicer z uvedbo zgornjih mej, ki presegajo minimalne vsote, predvidene z navedenimi direktivami.

83 — Naj opozorim, da lahko minimalne vsote jamstva, predvidene z zadevnimi direktivami, privedejo do nekakšne *de facto* harmonizacije pravil o civilni odgovornosti, ki se uporabljajo v državah članicah, saj se lahko te nagibajo k prilagajanju svoje zakonodaje na tem področju, čeprav jih v trenutnem stanju prava Unije v to ne sili nobena pravna obveznost (glej Heiss, H., „Motor vehicle liability insurance between the European directives and national tort law“, *Over grenzen: liber amicorum Herman Cousy*, Intersentia, Antwerpen-Cambridge, 2011, str. od 127 do 136, zlasti str. 133).

84 — Ta problematika se ne sme zamenjevati s preizkusom sorazmernosti, ki ga je Sodišče opravljalo v zvezi z nacionalnimi zakonodajami, s katerimi se oškodovancu zgolj na podlagi njegovega prispevka k nastanku škode, ki jo je utrpel, odreka ali nesorazmerno omejuje pravica do odškodnine iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti (glej zlasti zgoraj navedeno sodbo Marques Almeida, točka 30 in naslednje, ter sklep z dne 21. marca 2013 v zadevi Rodrigues Esteves, C-486/11, točka 26 in naslednje).

85 — In sicer: „[...] kar pa ne vpliva na višja jamstva, ki jih lahko določijo države članice“.

86 — To izhaja iz pripravljanih dokumentov v zvezi s to določbo (glej zlasti zgoraj navedena prvotni predlog in mnenje Ekonomsko-socialnega odbora (točki 2.1 in 2.2)).

87 — Kot očitno meni predložitevno sodišče (glej zadnji del točke 8.1 odločbe tega sodišča).

88 — Glej zgoraj navedeno sodbo Marques Almeida (točka 30 in navedena sodna praksa), v kateri je Sodišče ugotovilo, da so „[d]ržave članice [...] zavezane zagotoviti, da je civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil, ki velja po nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je skladno z določbami treh zgoraj navedenih direktiv“ (moj poudarek).

3. Posledice predlaganega odgovora

99. Augstākās tiesas Senāts v svojem predlogu poudarja, da je pomembno najti ravnovesje med nasprotnimi interesi. To sodišče navaja, da se interes oškodovancev, to je dobiti odškodnino, ki kar najbolj pokriva njihovo škodo, razlikuje od interesa lastnika vozila, ki je povzročilo nesrečo, to je plačevati kar najnižje premije obveznega zavarovanja, ter od interesa zavarovatelja, to je pridobiti dohodke, ki so v precejšnjem obsegu odvisni od razmerja med prejetimi premijami in izplačanimi odškodninami ob nesrečah.⁸⁹ Meni, da uskladitev teh različnih interesov zahteva jasno opredelitev mej jamstva zavarovatelja, da bi lahko navedeni lastnik tako zavarovanje sklenil za premijo, ki ni previsoka⁹⁰, in da bi lahko oškodovanec tako resnično dobil odškodnino, predvideno za njegovo škodo.

100. Latvijska in litovska vlada se strinjata s tem stališčem. Dodajata, da bi določitev takih mej z zakonom pomenila tudi prednost zagotavljanja pravne varnosti, medtem ko bi velike odškodnine za nematerialno škodo v primeru nesreč, v katerih je udeleženih več oseb, povzročile tveganje nepravilne razdelitve omejenih vsot, ki so na voljo⁹¹. Na podlagi tega sklepa, da bi se ob uporabi mej, določenih v členu 1 Druge direktive, za nematerialno škodo pojavile težave v zvezi z učinkovitostjo zadevnega sistema zavarovanja civilne odgovornosti.

101. Res je, da bi bilo lahko delovanje evropskega zavarovalniškega trga *a priori* prizadeto z obveznostjo, da zavarovatelji krijejo škodo obsežneje in na višji ravni za vozila, ki so običajno na ozemlju držav članic, kar bi lahko povzročilo zvišanje premij, ki jih plačujejo zavarovanci.

102. Opozarjam pa, da je Evropski ekonomsko-socialni odbor že od samega začetka predvidel „težave, ki jih bo določitev teh vsot zagotovo povzročila v nekaterih državah članicah (zlasti zvišanje sedanjih zavarovalnih premij)“, vendar je ocenil, po mojem mnenju pravilno, da gre za „prizadevanje, ki ga je nujno treba sprejeti, da bi se dosegel zastavljeni cilj, to je boljša zaščita oškodovancev“, zato je podprl predlog za uvedbo minimalnih vsot jamstva.⁹² Zaradi upoštevanja začetnega stanja v nekaterih državah članicah, kar zadeva navedene vsote, Druga direktiva vsebuje prehodne ukrepe za postopno izvajanje s tem povezanih določb v teh državah članicah.⁹³

103. Poleg tega praksa kaže, da širok koncept področja delovanja obveznega zavarovanja civilne odgovornosti nima nujno tako občutnih učinkov, kot so bili pričakovani na ravni zavarovalnih premij.⁹⁴ Tako v Bolgariji nedavna sprememba zakona o zneskih, kritih z navedenim zavarovanjem, s katero je bila vključena odškodnina za nematerialno škodo⁹⁵, ni bistveno vplivala na pripadajoče premije.⁹⁶ Enako naj bi imela na Švedskem – v skladu s pripravljalnimi dokumenti, na podlagi katerih je bila v zakonodajo vpeljana pravica do odškodnine za telesne poškodbe v primeru smrti bližnje osebe v prometni nesreči⁹⁷ – ta reforma zgolj postranski učinek na stroške zavarovalnih družb in torej na zavarovalne premije, ki naj bi se zvišale le za od 1 do 1,5 % ali celo manj.⁹⁸

89 — Glej točko 8.2 predložitvene odločbe.

90 — V zvezi s tem se predložitveno sodišče sklicuje na točki 77 in 78 sodbe z dne 28. aprila 2009 v zadevi Komisija proti Italiji (C-518/06, ZOdl., str. I-3491).

91 — Opozarjam, da je lahko navedeno tveganje dejansko enako pri materialni škodi.

92 — V točki 2.3 njegovega zgoraj navedenega mnenja o predlogu Druge direktive.

93 — Glej najsto uvodno izjavo ter člena 5 in 6 Druge direktive.

94 — Predlog Komisije z dne 19. junija 2002, na podlagi katerega je bila sprejeta Direktiva 2005/14, vsebuje oceno stanja, v skladu s katero se je več držav članic odločilo za neomejeno kritje, večina tistih, ki so določile minimalne vsote jamstva, pa je to storila z uporabo višje ravni od tiste, predvidene v predhodnih direktivah, ne da bi to prizadelo zavarovalne družbe s sedežem v teh državah (COM(2002) 244 final, str. 6 in 29).

95 — Zakon o spremembi in dopolnitvi zakonika o zavarovalništvu (DV št. 21 z dne 13. marca 2012).

96 — Glej članek Stoyanova, I., „Обезщетенията за неимуществени вреди приГражданска отговорност“ на автомобилистите“, ki je na voljo na spletni strani: www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4.

97 — Ta pravica je bila v splošni zakon o povračilu škode vpeljana z zakonom 2001:732, ki je začel veljati 1. januarja 2002.

98 — Regeringens proposition 2000/01:68, Ersättning för ideell skada, str. 34 in 63.

104. Poleg tega se mi bojazni, ki jih izražata vladi intervenientki v tej zadevi, ne zdijo utemeljene, saj – naj spomnim – po mojem mnenju državam članicam ni prepovedano določati zgornjih mej, da jamstvo zavarovateljev ne bi bilo neomejeno, pri čemer je edina zahteva, ki izhaja iz člena 1 Druge direktive, ta, da se ta zgornja meja določi višje od minimalnih vsot, predvidenih s tem členom.

105. Ob upoštevanju vseh teh elementov je treba po mojem mnenju na drugo vprašanje, postavljeno v zadevi Drozdovs, odgovoriti, da člen 3 Prve direktive ter člen 1(1) in (2) Druge direktive nasprotujeta pravilu nacionalnega prava, s katerim so za omejitev odškodnine za nematerialno škodo, ki bi jo bilo lahko treba izplačati iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti, določene najvišje vsote jamstva, ki so nižje od minimalnih vsot jamstva, določenih za odškodnino za telesne poškodbe s členom 1 Druge direktive.

D – Drugo vprašanje, postavljeno v zadevi Haasová

106. V drugem vprašanju, predloženem v preučitev Sodišču v zadevi Haasová, Krajský súd v Prešove izhaja iz predpostavke, da bi bilo v odgovoru na prvo vprašanje presojeno, da nacionalne določbe na področju zavarovanja, s katerimi se ne priznava denarna odškodnina za nematerialno škodo, povzročeno preživelim bližnjim osebam žrtve nesreče pri uporabi motornega vozila, niso v nasprotju s pravom Unije.

107. Predložitveno sodišče se tako opira na predpostavko, ki je nasprotna odgovoru, ki ga Sodišču predlagam v okviru prvega vprašanja za predhodno odločanje. Glede na vsebino odgovora, ki ga je treba po mojem mnenju uporabiti za to prvo vprašanje, se mi zdi, da na drugo vprašanje, ki se postavlja zgolj podredno, ni treba odgovoriti.

108. Kljub temu ugotavljam, da predložitveno sodišče sprašuje Sodišče po razlagi določb nacionalnega prava,⁹⁹ kar je v skladu z ustaljeno sodno prakso izključeno.¹⁰⁰

109. Če Sodišče ne bi sledilo mojemu predlogu, se mi zdi, da bi bilo treba vprašanje preoblikovati, tako da bi se v bistvu nanašalo na možnost, da se sodišče države članice loti razlage pravila nacionalnega prava, skladne z določbami omenjene Prve in Tretje direktive. Vsekakor pa načelo skladne razlage ne more biti podlaga za razlago nacionalnega prava *contra legem*, ki bi bila v obravnavanem primeru taka, da bi se odškodnina za škodo naložila zavarovatelju v nasprotju s tem, kar določa pravilo nacionalnega prava.¹⁰¹

V – Predlog

110. V zadevi Haasová (C-22/12) ob upoštevanju zgornjih ugotovitev Sodišču predlagam, naj na vprašanji, ki ju je postavilo Krajský súd v Prešove, odgovori tako:

1. 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), po eni strani, ter člen 1, prvi odstavek, Tretje direktive Sveta z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (90/232/EGS), po drugi strani, je treba razlagati tako, da obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ki so običajno na ozemlju države članice, krije odškodnino za nematerialno škodo, ki jo utrpijo bližnje osebe

99 — Vprašanje se glasi: „Ali je treba določbe člena 4(1), (2) in (4) slovaškega zakona [o obveznem zavarovanju] in člena 6, od (1) do (3), češkega zakona [o obveznem zavarovanju] razlagati [...]“

100 — Glej zlasti sodbo z dne 17. januarja 2013 v zadevi Zakaria (C-23/12, točka 29).

101 — Glej zlasti sodbo z dne 24. januarja 2012 v zadevi Dominguez (C-282/10, točka 25) in točka 67 mojih sklepnih predlogov v zadevi Sorge, v kateri je bila izdana sodba z dne 24. junija 2010 (C-98/09, ZOdl., str. I-5837).

oškodovancev, umrlih v prometni nesreči, ki se zgodi v takih okoliščinah, če je z nacionalnim pravom, ki se uporablja v sporu, ta odškodnina določena iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca.

2. Na drugo vprašanje za predhodno odločanje ni treba odgovoriti.

111. V zadevi Drozdovs (C-277/12) ob upoštevanju zgornjih ugotovitev Sodišču predlagam, naj na vprašanji, ki ju je postavilo Augstākās tiesas Senāts, odgovori tako:

1. Člen 3 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), po eni strani, ter člen 1(1) in (2) Druge direktive Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS), po drugi strani, je treba razlagati tako, da obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ki so običajno na ozemlju države članice, krije odškodnino za nematerialno škodo, ki jo utrpijo bližnje osebe oškodovancev, umrlih v prometni nesreči, ki se zgodi v takih okoliščinah, če je z nacionalnim pravom, ki se uporablja v sporu, ta odškodnina določena iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca.
2. Člen 3 Direktive 72/166 ter člen 1(1) in (2) Direktive 84/5 je treba razlagati tako, da nasprotujeta pravilu nacionalnega prava, ki za odškodnino, ki bi jo bil lahko dolžan izplačati zavarovatelj za povračilo nematerialne škode, povzročene s smrtjo osebe, ki preživlja zadevno osebo, v prometni nesreči, določa najvišje vsote jamstva, ki so nižje od minimalnih vsot jamstva, določenih z zadnjenavedenim členom za odškodnino za telesne poškodbe.