



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 23. oktobra 2012*

„Zavarovanje avtomobilske odgovornosti — Direktiva 72/166/EGS — Člen 3(1) — Direktiva 84/5/EGS — Člen 2(1) — Direktiva 90/232/EGS — Člen 1 — Pravica do odškodnine iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti — Civilna odgovornost zavarovanca — Prispevek oškodovanca k škodi — Omejitev pravice do odškodnine“

V zadevi C-300/10,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalska) z odločbo z dne 22. aprila 2010, ki je prispela na Sodišče 17. junija 2010, v postopku

Vítor Hugo Marques Almeida

proti

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

Jorgeju Manuelu da Cunhi Carvalheiri,

Paulu Manuelu Carvalheiri,

Fundo de Garantia Automóvel,

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi V. Skouris, predsednik, K. Lenaerts, podpredsednik, A. Tizzano, predsednik senata, R. Silva de Lapuerta, predsednica senata, L. Bay Larsen, A. Rosas, predsednika senata, M. Berger, predsednica senata, E. Jarašiūnas, predsednik senata, AE. Juhász, J.-C. Bonichot, A. Arabadžiev (poročevalec), sodnika, A. Prechal, sodnica, in C. G. Fernlund, sodnik,

generalna pravobranilka: V. Trstenjak,

sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 22. maja 2012,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za V. H. Marquesa Almeida A. Novo, odvetnica,

— za portugalsko vlado L. Inez Fernandes in S. Nunes de Almeida, zastopnika,

* Jezik postopka: portugalsčina.

— za nemško vlado T. Henze in F. Wannek, zastopnika,
— za Evropsko komisijo P. Guerra e Andrade, N. Yerrell in G. Braun, zastopniki,
po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 5. julija 2012
izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 3(1) Direktive Sveta z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (72/166/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 10, v nadaljevanju: Prva direktiva), člena 2(1) Druge direktive Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 7, str. 3, v nadaljevanju: Druga direktiva) ter členov 1 in 1a 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, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 249, v nadaljevanju: Tretja direktiva).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med V. H. Marquesom Almeida ter družbo Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (v nadaljevanju: Fidelidade-Mundial), J. M. da Cunha Carvalheiro, P. M. Carvalheiro in Fundo de Garantia Automóvel zaradi plačila odškodnine navedenih iz naslova civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil za škodo, ki jo je V. H. Marques Almeida utrpel v prometni nesreči.

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 voznškega 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 alineje 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 1a Tretje direktive, ki je bil v to direktivo vključen 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), določa:

„Zavarovanje iz člena 3(1) [Prve direktive] krije telesne poškodbe in materialno škodo, povzročeno pešcem, kolesarjem in drugim nemotorizirani[m] 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.“

Portugalsko pravo

7 Člen 503(1) portugalskega civilnega zakonika določa:

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

8 Člen 504(1) tega zakonika določa:

„Odgovornost za škodo, povzročeno z vozili, lahko uveljavljajo tretje osebe in potniki.“

9 Člen 505 navedenega zakonika določa:

„Brez vpliva na člen 570 je odgovornost, določena v členu 503(1), izključena le, če je za nesrečo odgovoren oškodovanec ali tretja oseba ali kadar je vzrok zanjo višja sila, ki ni povezana z delovanjem vozila.“

10 Člen 570 istega zakonika določa:

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

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

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

- 11 Vozilo, v katerem se je V. H. Marques Almeida peljal kot sopotnik, je 12. junija 2004 trčilo z vozilom v lasti J. M. da Cunhe Carvalheire, ki ga je vozil P. M. Carvalheira.
- 12 Ob trčenju je V. H. Marques Almeida, ki je bil sopotnik na sprednjem sedežu in ni bil pripet z varnostnim pasom, vrglo skozi vetrobransko steklo, zaradi česar je utrpel globoke ureznine po glavi in obrazu.
- 13 Na dan trčenja je lastnik vozila, v katerem se je vozil V. H. Marques Almeida, pri družbi Fidelidade-Mundial sklenil zavarovanje avtomobilske odgovornosti za to vozilo. Ni pa obstajala zavarovalna pogodba za tako odgovornost v zvezi z vozilom v lasti J. M. da Cunhe Carvalheire.
- 14 V. H. Marques je zaradi te nesreče pri pristojnem portugalskem sodišču vložil tožbo, s katero je zahteval, naj se družbi Fidelidade-Mundial, J. M. da Cunha Carvalheiri, P. M. Carvalheiri in Fundo de Garantia Automóvel naloži solidarno plačilo 65.000 EUR iz naslova škode, ki jo je utrpel pri nesreči, in zneska, ki ga bo treba plačati za operacije, ki jih bo morda potreboval.
- 15 Ta tožba je bila zavrtnjena na podlagi člena 570 portugalskega civilnega zakonika, ker naj bi bila škoda, ki jo je V. H. Marques Almeida utrpel, posledica njegovega krivdnega ravnanja, saj v nasprotju s členom 82(1) portugalskega zakona o varnosti cestnega prometa ni bil pripet z varnostnim pasom.
- 16 V. H. Marques Almeida se je zoper to odločbo pritožil pri Tribunal da Relação de Guimarães.
- 17 Predložitveno sodišče poudarja, da v skladu z večino nacionalne sodne prakse, ki jo je uporabilo prvostopenjsko sodišče, odgovornost oškodovanca v prometni nesreči pri nastanku škode, ki jo je utrpel, v skladu s členoma 505 in 570 portugalskega civilnega zakonika izključi objektivno odgovornost tistega, ki je dejansko upravljal zadevno vozilo, kot je določena v členu 503(1) navedenega zakonika.
- 18 V okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, ko ni dokazano, da sta voznika motornih vozil, ki sta trčili, ravnala krivdno, medtem ko je ugotovljeno, da je krivdno ravnanje sopotnika, ki je oškodovanec, povzročilo škodo, ki jo je utrpel, naj zato navedeni sopotnik ne bi bil upravičen do odškodnine na podlagi objektivne odgovornosti iz člena 503(1) portugalskega civilnega zakonika.
- 19 Toda predložitveno sodišče meni, da je iz sodne prakse Sodišča, zlasti iz sodb z dne 30. junija 2005 v zadevi Candolin in drugi (C-537/03, ZOdl., str. I-5745) in z dne 19. aprila 2007 v zadevi Farrell (C-356/05, ZOdl., str. I-3067) razvidno, da si Sodišče prizadeva za varstvo zlasti potnikov vozil, udeleženih v nesreči. Sodišče naj bi tako razsodilo, da se ne uporabijo zakonske ali pogodbene določbe, ki v državi članici v nasprotju z določbami Prve, Druge in Tretje direktive v nekaterih okoliščinah izključijo obveznost povrnitve škode navedenim potnikom.
- 20 Tribunal da Relação de Guimarães ob upoštevanju te sodne prakse Sodišča dvomi o skladnosti ureditve civilne odgovornosti, ki se uporablja v sporu o glavni stvari, z upoštevnimi določbami prava Unije.
- 21 V teh okoliščinah je Tribunal da Relação de Guimarães prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

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

- Pri tem je bilo ugotovljeno, da je navedeni potnik med trčenjem vozil zaradi trčenja in dejstva, da ni bil pripet z varnostnim pasom, z glavo udaril ob vetrobransko steklo in ga razbil, zaradi česar je utrpel globoke ureznine po glavi in obrazu.
- Upoštevati je treba še, da ker ob nesreči eno od udeleženih vozil ni bilo veljavno in ustrezno zavarovano pri nobeni zavarovalnici, so poleg zavarovalnice drugega udeleženega vozila toženi še lastnik nezavarovanega vozila, njegov voznik in Fundo de Garantia Automóvel, ki bi lahko odgovarjali solidarno za plačilo navedene odškodnine, ker gre za objektivno odgovornost.“

Vprašanje za predhodno odločanje

Uvodne ugotovitve

- 22 Najprej je treba ugotoviti, da se člen 1a Tretje direktive, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2005/14, za dejansko stanje v postopku v glavni stvari ne uporablja niti *ratione materiae* niti *ratione temporis*, kot je pravilno poudarila nemška vlada. Ta določba se namreč nanaša le na pravico do odškodnine za škodo, nastalo pešcem, kolesarjem in drugim nemotoriziranim udeležencem v prometu. V. H. Marques pa je bil ob trčenju, v katerem je bil poškodovan, sopotnik v motornem vozilu.
- 23 Poleg tega je bila ta določba v Tretjo direktivo vključena z Direktivo 2005/15, ki v svojem členu 7 določa, da začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*, in sicer 11. junija 2005, njen člen 6(1) pa določa, da mora biti prenesena do 11. junija 2007. Prometna nesreča, iz katere izvira spor o glavni stvari, pa se je zgodila 12. junija 2004.
- 24 Zato je treba ugotoviti, da se vprašanje za predhodno odločanje nanaša samo na razlago člena 3(1) Prve direktive, člena 2(1) Druge direktive in člena 1 Tretje direktive.

Predloženo vprašanje

- 25 Predložitveno sodišče z vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(1) Prve direktive, člen 2(1) Druge direktive ter člena 1 Tretje direktive razlagati tako, da nasprotujejo nacionalnim določbam, ki omogočajo, da se ob trčenju dveh vozil, v katerem je potnik v enem od teh vozil dobil telesne poškodbe in za katero ni kriv nobeden od voznikov navedenih vozil, civilna odgovornost zavarovancev in s tem odškodnina temu potniku iz zavarovanja avtomobilske odgovornosti omeji ali izključi zgolj zaradi njegovega prispevka k nastanku navedene škode.
- 26 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je v preambuli Prve in Druge direktive poudarjeno, da je njun namen na eni strani zagotoviti prosti pretok vozil, ki so navadno na ozemlju Unije, in oseb, ki so v njih, in na drugi strani zagotoviti, da bodo oškodovanci nesreč, ki jih povzročijo ta vozila, enako obravnavani, ne glede na to, kje v Uniji se je nesreča zgodila (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; z dne 17. marca 2011 v zadevi Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, ZOdl., str. I-1821, točka 24, in z dne 9. junija 2011 v zadevi Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, ZOdl., str. I-4955, točka 23).
- 27 Prva direktiva, kakor je bila natančneje pojasnjena in dopolnjena z Drugo in Tretjo direktivo, državam članicam torej nalaga, naj zagotovijo, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem, in zlasti določa vrste škode in tretje osebe, ki so bile oškodovane in morajo biti krite s tem zavarovanjem (glej zgoraj navedene sodbe Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, točka 27; Carvalho Ferreira Santos, točka 27, ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 24).

- 28 Vendar je treba opozoriti, 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 (zgoraj navedeni sodbi Carvalho Ferreira Santos, točka 31 in navedena sodna praksa, ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 25).
- 29 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 (zgoraj navedeni sodbi Carvalho Ferreira Santos, točka 32 in navedena sodna praksa, ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 26).
- 30 Države članice pa so vseeno 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 (zgoraj navedene sodbe Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, točka 29; Farrell, točka 33; Carvalho Ferreira Santos, točka 34, ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 27).
- 31 Iz sodne prakse Sodišča je razvidno tudi, 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 (zgoraj navedena sodba Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 28).
- 32 Kot je pojasnilo Sodišče, bi bil tem direktivam odvzet polni učinek, če bi nacionalna ureditev, določena na podlagi splošnih in abstraktnih meril, na podlagi prispevka oškodovanca k nastanku škode temu odrekla pravico do odškodnine, izplačane iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti, ali tako pravico nesorazmerno omejila. Samo v izjemnih okoliščinah je torej mogoče na osnovi posamične presoje omejiti to pravico (zgoraj navedena sodba Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 29).
- 33 Sodišče je tako ugotovilo, da člen 2(1) Druge direktive in člen 1 Tretje direktive nasprotujeta nacionalni ureditvi, ki samo na podlagi prispevka potnika k nastanku škode, ki jo je utrpel, omogoča zavrnitev ali nesorazmerno omejitev pravice navedenega potnika do odškodnine iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti (glej v tem smislu zgoraj navedeni sodbi Candolin in drugi, točka 35, in Farrell, točka 35).
- 34 Toda v postopku v glavni stvari je treba po eni strani poudariti, da se drugače od okoliščin iz zgoraj navedenih sodb Candolin in drugi ter Farrell v pravico oškodovancev prometne nesreče do odškodnine ne posega z omejitvijo kritja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil z določbami s področja zavarovanja, temveč se vanjo, kot v sporih iz zgoraj navedenih sodb Carvalho Ferreira Santos ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, posega z nacionalno ureditvijo civilne odgovornosti pri prometnih nesrečah.
- 35 Namen nacionalne ureditve v postopku v glavni stvari je namreč samo določiti pravico oškodovanca – in njen morebitni obseg – do odškodnine na podlagi civilne odgovornosti zavarovanca. S to ureditvijo pa se ne omejuje kritje na podlagi zavarovanja civilne odgovornosti zavarovanca.
- 36 Iz predložitvene odločbe je po drugi strani razvidno, da člena 503 in 504 portugalskega civilnega zakonika določata objektivno odgovornost pri prometnih nesrečah, vendar je brez poseganja v člen 570 tega zakonika odgovornost za nevarnost iz člena 503(1) navedenega zakonika v skladu z njegovim členom 505 izključena samo, če je za nesrečo kriv oškodovanec ali tretja oseba ali če je posledica višje sile. Člen 570(1) portugalskega civilnega zakonika natančneje določa, da če je krivdno ravnanje oškodovanca prispevalo k nastanku ali povečanju škode, se temu lahko glede na presojo

pristojnega sodišča glede teže zadevnih krivdnih ravnanj in njihovih posledic odškodnina ne dodeli ali pa se zmanjša (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 32).

- 37 Drugače od pravnega okvira iz zadev, v katerih sta bili izdani zgoraj navedeni sodbi Candolin in drugi ter Farrell, navedena nacionalna ureditev v primeru prispevka oškodovanca v prometni nesreči – v obravnavanem primeru sopotnika v vozilu, udeležene v taki nesreči – k nastanku lastne škode ne izključuje *a priori* niti ne omejuje nesorazmerno pravice tega oškodovanca do odškodnine iz obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti, ki krije voznika vozila, udeležene v nesreči (glej zgoraj navedeni sodbi Carvalho Ferreira Santos, točka 43, ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 34).
- 38 Glede na zgoraj navedeno je treba ugotoviti, da nacionalna zakonodaja v postopku v glavni stvari ne vpliva na jamstvo, določeno s pravom Unije, da je civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil, določena z nacionalnim pravom, ki se uporabi, krita z zavarovanjem, ki je skladno s Prvo, Drugo in Tretjo direktivo (glej zgoraj navedeni sodbi Carvalho Ferreira Santos, točka 44, ter Ambrósio Lavrador in Olival Ferreira Bonifácio, točka 34).
- 39 Na predloženo vprašanje je treba zato odgovoriti, da je treba v okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, člen 3(1) Prve direktive, člen 2(1) Druge direktive in člen 1 Tretje direktive razlagati tako, da ne nasprotujejo nacionalnim določbam, ki omogočajo, da se ob trčenju dveh vozil, v katerem je potnik v enem od teh vozil dobil telesne poškodbe in za katero ni kriv nobeden od voznikov navedenih vozil, civilna odgovornost zavarovancev omeji ali izključi.

Stroški

- 40 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 (veliki senat) razsodilo:

V okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, je treba člen 3(1) Direktive Sveta z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (72/166/EGS), člen 2(1) Druge direktive Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) in člen 1 Tretje direktive Sveta z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (90/232/EGS) razlagati tako, da ne nasprotujejo nacionalnim določbam, ki omogočajo, da se ob trčenju dveh vozil, v katerem je potnik v enem od teh vozil dobil telesne poškodbe in za katero ni kriv nobeden od voznikov navedenih vozil, civilna odgovornost zavarovancev omeji ali izključi.

Podpisi