

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA

L. A. GEELHOEDA,

predstavljeni 10. marca 2005¹

I – Uvod

1. V tej zadevi je Korkein oikeus (finsko vrhovno sodišče) predložilo Sodišču več vprašanj o razlagi Direktive 72/166/EGS z dne 24. aprila 1972² (v nadaljevanju: Prva direktiva), Direktive 84/5/EGS z dne 30. decembra 1983³ (v nadaljevanju: Druga direktiva) in Direktive 90/232/EGS z dne 14. maja 1990⁴ (v nadaljevanju: Tretja direktiva) o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.

2. Finsko sodišče želi s predloženimi vprašanji izvedeti, ali je lahko potnik vozila, ki je bil poškodovan in je vedel ali bi moral vedeti, da

je voznik motornega vozila ob nesreči vozil pod vplivom alkohola, z nacionalno zakonodajo v celoti ali delno izključen iz zaščite, ki izhaja iz direktiv Skupnosti o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.

II – Pravo Skupnosti

3. Od leta 1972 je zakonodajalec Skupnosti z direktivami prešel na približevanje zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.

4. Prva direktiva predvideva v vseh državah članicah ukinitve preverjanja zelenih kart na mejnih prehodih in uvedbo zavarovanja civilne odgovornosti, ki krije škodo, nastalo na območju Skupnosti.

1 — Jezik izvornika: nizozemščina.

2 — Direktiva Sveta 72/166/EGS z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in izvajanje obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL L 103, str. 1).

3 — Druga direktiva Sveta 84/5/EGS z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (UL L 8, str. 17).

4 — Tretja direktiva Sveta 90/232/EGS z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (UL L 129, str. 33).

5. Na podlagi načela, da morajo žrtve prometnih nesreč prejeti odškodnino, če se ugotovi odgovornost, 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.“

6. Z Drugo direktivo je želel zakonodajalec Skupnosti uskladiti različne vsebinske vidike tega obveznega zavarovanja, da bi tako žrtvam prometnih nesreč zagotovil vsaj minimalno zaščito, in zmanjšati razlike, ki glede kritja s tem zavarovanjem obstajajo v Skupnosti.

7. Druga direktiva zadeva obseg kritja z zavarovanjem civilne odgovornosti in zanj določa minimalne zneske. Odstavka 1 in 2 člena 1 Druge direktive določata:

„1. Zavarovanje iz člena 3(1) Direktive 72/166/EGS 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 ECU, 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 ECU na odškodninski zahtevek, ne glede na število oškodovancev.

Države članice lahko namesto zgornjih minimalnih vsot zagotovijo minimalno vsoto 500.000 ECU 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 ECU na odškodninski zahtevek, ne glede na število oškodovancev ali naravo škode.“

8. Člena 2(1), prvi pododstavek, 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) Direktive 72/166/EGS, 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,

[...] štejejo za neveljavne v zvezi z odškodninskimi zahtevki tretjih oseb, ki so bili oškodovanci nesreče.“

9. Člen 2(1), drugi pododstavek, določa, da se lahko predpis ali klavzula iz prve alineje prvega pododstavka 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.

10. Tretja direktiva je bila izdana, zato da bi pojasnila nekatere določbe o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ker so še zmeraj obstajale velike razlike v obsegu kritja, zagotovljenega z zavarovanjem.

11. V peti uvodni izjavi Tretje direktive je navedeno, da so v nekaterih državah članicah obstajale vrzeli glede obveznega zavarovanja potnikov v vozilu. Za zaščito te še posebej ogrožene kategorije morebitnih oškodovancev je treba te vrzeli zapolniti.

12. Tako člen 1 Tretje direktive določa:

„Brez vpliva na drugi pododstavek člena 2(1) Direktive 84/5/EGS zavarovanje iz člena 3(1) Direktive 72/166/EGS krije odgovornost za

telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila.“

povzročile nastanek škodnega dogodka. Če je oseba namerno ali iz velike malomarnosti povzročila telesno poškodbo, ki jo je utrpela, se ji izplača odškodnina le, če so druge okoliščine prispevale k nastanku škodnega dogodka.“

III – Veljavna nacionalna ureditev

13. Splošne določbe, ki zadevajo zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, so zajete v Liikennevakuutuslaki (v nadaljevanju: zakon o avtomobilskem zavarovanju), ki zahteva, da so telesne poškodbe ali materialna škoda, ki so nastale z udeležbo v prometu z motornim vozilom, krite z zavarovanjem.

14. Člen 7(1) zakona o avtomobilskem zavarovanju glede prispevka oškodovanca k nastanku škode, ki jo je utrpel, določa:

„1. Če je oškodovanec v prometni nesreči prispeval k njenemu nastanku, se mu lahko zavrne ali zniža odškodnina za škodo, ki ni telesna poškodba, ki jo je utrpel, glede na napako, ki jo je zagrešil, način, kako je bil avto vožen, in druge okoliščine, ki so

15. Člen 7(3) zakona o avtomobilskem zavarovanju vsebuje posebno določbo o upravičenosti potnikov v vozilu do odškodnine za telesne poškodbe, če je bil voznik pod vplivom omamnih substanc:

„Če je oseba povzročila telesno poškodbo, ki jo je utrpela med vožnjo vozila, medtem ko je njena stopnja alkohola v krvi med vožnjo ali pozneje znašala vsaj 1,2 promila, če je stopnja alkohola na liter izdihanega zraka vsaj 0,6 miligrama ali če je povzročila škodo med vožnjo vozila pod vplivom alkohola in/ali drugih omamnih substanc, tako da je bila njena sposobnost odzivanja brez napak bistveno oslABLJENA, zavarovalnica izplača odškodnino samo, če je obstajal za to poseben razlog. Predhodne določbe o pravici voznika do odškodnine prav tako veljajo za potnika, ki je bil v vozilu med nastankom škodnega dogodka, če je vedel ali bi moral vedeti za voznikovo stanje.“

IV – Dejansko stanje in potek postopka

16. Tanja Candolin, mati Katje Candolin, Jari-Antero Viljaniemi in Veli-Matti Paananen so se 24. aprila 1997 peljali kot potniki v motornem vozilu, katerega lastnik je bil V. M. Paananen, vozil pa ga je Jarno Kalervo Ruokaranta. J. K. Ruokaranta je vozil s hitrostjo 180 km/h, in sicer na območju, kjer je znašala najvišja dovoljena hitrost 80 km/h in 60 km/h. Voznik je izgubil oblast nad vozilom, ki je zdrsnilo s cestišča. Stopnja alkohola v krvi Ruokaranta je po vožnji znašala 2,08 ‰. Tudi potniki v vozilu so bili vinjeni.

17. T. Candolin je umrla za posledicami prometne nesreče. J. A. Viljaniemi je utrpel izpah kolka V. M. Paananen pa možgansko poškodbo ter popolno paralizo spodnjih okončin. Poškodovana so bila oblačila J. A. Viljaniemija.

18. Za motorno vozilo je bilo sklenjeno zavarovanje pri zavarovalnici Pohjola.

19. Sodišče prve stopnje v Porinu – Porin käräjäoikeus – je spoznalo J. K. Ruokaranta za krivega voznje pod vplivom omamnih substanc, ogrožanja prometne varnosti ter

povzročitve smrti in hude telesne poškodbe iz hude malomarnosti. Za ta dejanja je bil obsojen na zaporno kazen. Nato je Käräjäoikeus spoznalo V. M. Paananena za krivega, da je motorno vozilo prepustil v vožnjo vozniku, ki je bil pod vplivom omamnih substanc, vendar mu ob upoštevanju hudih poškodb, ki jih je utrpel, sodišče ni izreklo kazni.

20. Sodišče prve stopnje je J. K. Ruokaranta obsodilo na mesečno plačevanje preživnine K. Candolin do 2. septembra 2000 in na povračilo pogrebnih stroškov za njeno mamo. Nato je sodišče prve stopnje J. K. Ruokaranta obsodilo na plačilo stroškov zdravljenja, plačilo poškodovane obleke in odškodnine za bolečine J. A. Viljaniemiju. Glede V. M. Paananena je sodišče prve stopnje J. K. Ruokaranta obsodilo na plačilo stroškov za nego in zdravljenje, plačilo odškodnine za bolečine ter odškodnine za trajne poškodbe in invalidnost ter na plačilo za izpad zaslužka z mesečno rento za dobo 24 let. Käräjäoikeus je menilo, da odškodnine zaradi zavestne storitve in teže dejanj J. K. Ruokaranta po pravičnem preudarku ni mogoče znižati.

21. Glede vprašanja, ali bi moral zavarovatelj motornega vozila, ki ga je vozil J. K. Ruokaranta, oškodovancem plačati priznane odškodnine, je Käräjäoikeus raz-

sodilo, da so vsi potniki več ur skupaj uživali alkohol in potem vstopili v vozilo, ki ga je vozil J. K. Ruokaranta. Potniki bi morali opaziti vinjeno stanje J. K. Ruokaranta. Na podlagi člena 7(3) zakona o avtomobilskem zavarovanju nima nobeden od njih pravice zahtevati odškodnine od zavarovalnice, če v smislu te določbe ne obstaja noben „poseben razlog“.

22. Glede V. M. Paananena je Käräjäoikeus rabsodilo, da izguba odškodnine glede na njegove hude in trajne poškodbe ter zaradi finančnega položaja J. K. Ruokaranta ni primerna, ter odločilo, da mora V. M. Paananenu priznane odškodnine plačati zavarovatelj motornega vozila, ki ga je vozil J. K. Ruokaranta. Glede K. Candolin in J. A. Viljaniemija pa se po mnenjih Käräjäoikeus ni mogoče sklicevati na nobene posebne razloge za izplačilo odškodnine od zavarovatelja motornega vozila.

23. Turun Hovioikeus (sodišče druge stopnje v kraju Turun) je v zvezi s pritožbo rabsodilo, da odškodnin, ki jih mora plačati J. K. Ruokaranta, zaradi obsega njegove

krivde in kljub njegovemu finančnemu položaju ali okoliščinam, da so potniki sokrivi za škodo, ki so jo utrpeli, ni treba znižati. Glede na plačilo odškodnine s strani zavarovatelja motornega vozila je Hovioikeus spreminilo sodbo Käräjäoikeus tako, da zavarovalnica ne plača odškodnine niti V. M. Paananenu.

24. K. Candolin, J. A. Viljaniemi in V. M. Paananen so pri Korkein oikeus (vrhovnem sodišču) vložili zahtevo za varstvo zakonitosti in predlagali, naj odškodnine izplača zavarovatelj motornega vozila. Korkein oikeus je Sodišču s sklepom z dne 19. decembra 2003 v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali člen 1 Direktive 90/232/EGS, v skladu s katerim zavarovanje krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika zaradi uporabe motornega vozila, ali drug akt oziroma načelo prava Skupnosti omejuje možnost, da se v nacionalnem pravu upoštevajo posledice prispevka potnika k nastanku škode, ki jo je utrpel, ob preučitvi njegove pravice do odškodnine, izplačane iz obveznega avtomobilskega zavarovanja?

2. Ali je zavrnitev ali omejitev, na podlagi obnašanja potnika vozila, njegove pravice do izplačila odškodnine iz obveznega zavarovanja za materialno škodo ali telesno poškodbo, ki jo je utrpel zaradi nesreče, v skladu s pravom Skupnosti, v okoliščinah, ki niso tiste iz člena 2(1), drugi pododstavek, Druge direktive? Ali je tako tudi, če je oseba vstopila v vozilo, čeprav je lahko opazila, da je nevarnost za nesrečo in materialno škodo ali telesno poškodbo večja kot običajno?
3. Ali pravo Skupnosti preprečuje upoštevanje vinjenega stanja voznika kot elementa, ki vpliva na njegovo sposobnost varne vožnje avtomobila?
4. Ali pravo Skupnosti, če je lastnik vozila osebi v vinjenem stanju dovolil vožnjo tega, preprečuje strožjo presojo njegove pravice do odškodnine iz obveznega zavarovanja za telesne poškodbe, ki jih je utrpel, kot za druge potnike?"
- V. M. Paananena. Ker so finska, švedska, avstrijska, nemška in norveška vlada ter zavarovalnica Pohjola z manjšimi izjemami navedle podobne trditve, bom te vključil v svoj povzetek najpomembnejših navedb finske vlade.
26. Finska vlada meni, da si pravo Skupnosti ne prizadeva za harmonizacijo zakonske ureditve civilne odgovornosti. To je razvidno iz sodbe Mendesa Ferreira in Delgada Correia Ferreira⁵, v kateri je Sodišče razsodilo, da pravo Skupnosti ne vpliva na vrsto odgovornosti – tj. krivdna odgovornost ali odgovornost za tveganje –, ki jo mora kriti zavarovanje. Direktive zavezujejo samo k zagotovitvi tega, da je zakonska odgovornost v zvezi z udeležbo vozil v prometu krita z zavarovanjem. Zato so države članice obdržale pristojnost, da določijo zakonsko ureditev civilne odgovornosti, ki velja za nesreče, ki jih povzročijo v prometu udeležena motorna vozila.

V – Stališča strank

25. Pri obravnavi stališč se bom osredotočil na stališča finske vlade, Komisije in

⁵ – Sodba z dne 14. septembra 2000 v zadevi C-348/98 (Recueil, str. I-6711, točke 23, 28 in 29).

27. Pravo Skupnosti ne predpisuje nobenih omejitev pri presoji tega, v kolikšni meri je v posameznem primeru oškodovanec prispeval k nastanku škode ali poškodbe. V nacionalni zakonodaji o civilni odgovornosti velja pravilo, da se oškodovancu, ki je prispeval k nastanku škode, odškodnina ne izplača ali pa se ta ne izplača v celoti. Dolžnost nacionalnega sodišča je, da določi, v kolikšni meri se v posameznih primerih uporabljajo splošne določbe o civilni odgovornosti.

28. Če je oškodovanec vedoč prevzel večje tveganje za nesrečo, se lahko njegova odškodnina omeji ali izključi. Sodišče lahko v skladu s splošnimi načeli zakonske civilne odgovornosti odškodnino omeji ali izključi, če se oseba pri vstopu v vozilo zaveda, da lahko utрпи škodo, ker bi bile med vožnjo močno prekoračene meje običajnega tveganja. Pravo Skupnosti pri presoji, ali naj se odškodnina omeji, ne prepoveduje, da se upošteva vinjeno stanje voznika. Prav tako pravo Skupnosti ne prepoveduje, da lastniku vozila, ki ga vozi oseba pod vplivom alkohola in v katerem je lastnik kot potnik, to dejstvo močno škoduje. Avstrijska vlada še navaja, da lastnik ali imetnik motornega vozila ni oškodovana tretja stranka, ampak je v pogodbenem razmerju z zavarovateljem, tako da bi se lahko v takšnem primeru lastniku motornega vozila obravnavalo strožje kot druge potnike.

29. Po mnenju nemške vlade direktive zadevajo le pravno razmerje med zavarovateljem motornega vozila in lastnikom vozila. Ne urejajo pa pravnega razmerja med povzročiteljem nesreče in oškodovanci. Pri tem se uporablja nacionalna zakonodaja o odškodnini in civilni odgovornosti.

30. Švedska in avstrijska vlada sta navajali še en dodaten vidik. Švedska vlada navaja, da prilagajanje odškodnine ne more pripeljati do tega, da bi bila pravica do odškodnine za določeno skupino oseb ali določeno vrsto škode popolnoma izključena. Avstrijska vlada meni, da zakonski predpis ali pogodbeni določba v zavarovalni pogodbi obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil ne more določiti, da lahko zavarovatelj omeji ali izključi svojo dolžnost do potnikov za izplačilo odškodnine, kadar je bil voznik vozila vinjen.

31. Po mnenju Komisije se predložena vprašanja navezujejo na razmerje med zavarovateljem in oškodovancem. Na vprašanje o odgovornosti oškodovanca in s tem povezane dolžnosti za izplačilo odškodnine je treba odgovoriti na podlagi nacionalne zakonodaje.

32. Vendar Komisija tudi meni, da obvezno zavarovanje ne more določati, da potniki zavarovanega vozila, zlasti če je bil voznik vozila vinjen⁶, ne bi smeli imeti pravice do odškodnine za telesno poškodbo ali materialno škodo, ki bi jo utrpeli. Komisija se pri utemeljitvi svojega mnenja sklicuje predvsem na sodbo Ruiz Bernáldez⁷. Iz te sodbe izhaja, da Sodišče upošteva stanje, ki naj bi ga oškodovanci zakrivali sami, vendar le v smislu člena 2(1), prvi pododstavek, Druge direktive, v katerem so navedeni posebni primeri, v katerih je zavarovanje izključeno.

mogoče zavrnilo le v posebnih okoliščinah. Odškodnina bi morala biti pravilo, ker naj potniki ne bi mogli dokazati, da niso vedeli za vinjeno stanje.

VI – Presoja

33. Poleg tega pravo Skupnosti nasprotuje strožjemu kaznovanju lastnika motornega vozila, ki je bil kot potnik v vozilu, zato ker člen 1 Tretje direktive glede odškodnine razlikuje le med voznikom in potniki.

34. V. M. Paananen meni, da naj bi iz direktiv izhajalo, da bi morale avtomobilsko zavarovanje kriti odškodnino za vse potnike razen za voznika. Izplačilo odškodnine je

35. Predložitveno sodišče želi z vprašanji izvedeti, ali lahko države članice v svojo nacionalno zakonodajo vključijo tudi druge in ne le v direktivah navedene izključitve pravice potnikov do odškodnine, ki jo krije obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Če države članice ne smejo določiti drugih izjem razen tistih, ki so navedene v direktivah, je treba preveriti, ali se lahko odškodninska pravica oškodovanemu potniku, ki je vedel ali bi moral vedeti, da je voznik motornega vozila ob nesreči vozil pod vplivom alkohola, z nacionalno zakonodajo v celoti ali delno izključi. Vprašanje pa je tudi, ali je lahko lastnik motornega vozila, ki je bil kot potnik v vozilu in je dovolil, da njegovo motorno vozilo vozi druga oseba, ki je bila pod vplivom alkohola, strožje kaznovan kot drugi potniki.

6 — Sodba z dne 28. marca 1996 v zadevi Ruiz Bernáldez (C-129/94, Recueil, str. 1-1829, izrek v povezavi s členom 1 Tretje direktive).

7 — Navedeno v opombi 6, točke od 18 do 21.

A – Uvodna ugotovitev

36. Te tri direktive vsebujejo minimalne predpise za zakonsko obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Prva direktiva predvideva, da se v vseh državah članicah uvede zavarovanje civilne odgovornosti, ki krije škodo, nastalo na območju Skupnosti. Prvotno je bila ureditev kritja škode ali poškodb in pogojev za obvezno zavarovanje prepuščena državam članicam. Leta 1984 so bile z Drugo direktivo določena pravila glede minimalnega obsega predpisanega kritja za materialne škode in telesne poškodbe, s katerimi so tveganja udeležencev v prometu v Evropski skupnosti postala objektivizirana. Pozneje je Tretja direktiva razširila področje uporabe *ratione personae* na druge potnike motornega vozila poleg voznika.

37. Na podlagi teh direktiv so države članice dolžne poskrbeti, da vsak lastnik ali imetnik motornega vozila z zavarovalno pogodbo svojo zakonsko civilno odgovornost v zvezi z zadevnim vozilom prenese na zavarovalnico.⁸ Nato morajo vse zavarovalne pogodbe o civilni odgovornosti za motorna vozila veljati na celotnem območju Skupnosti⁹ in na podlagi samo ene premije mora biti v vsaki državi članici zajamčeno zakonsko predpi-

sano zavarovalno kritje¹⁰. Z vseevropsko uskladitvijo kritja se oškodovancem zagotovi kritje dovolj visoke odškodnine, ne glede na to, v kateri državi članici je prišlo do nesreče.¹¹

38. Z direktivami se mora zagotoviti prosti pretok vozil, ki so običajno na ozemlju Skupnosti, potnikom v vozilu in oškodovancem v nesrečah, ki so jih povzročila ta vozila, pa zagotoviti primerljivo obravnavanje, ne glede na to, kje v Skupnosti je prišlo do nesreče.¹²

39. Zaščita oškodovancev je v vseh treh direktivah zelo pomembna. Čeprav je bil pravni status morebitnih oškodovancev zelo pomemben že v Prvi direktivi, je bil z Drugo in s Tretjo direktivo dodatno izboljšan in razširjen. Namen poznejših direktiv je bil ta, da odpravijo določene pomanjkljivosti sistema, ki so se pokazale šele sčasoma. Druga direktiva za izboljšanje položaja oškodovan-

8 — Člen 3(1) Prve direktive.

9 — Člen 3(2) Prve direktive.

10 — Člen 2 Tretje direktive.

11 — Peta uvodna izjava Druge direktive.

12 — V opombi 6 navedena sodba Ruiz Bernáldez, točka 13.

cev določa, da določene izključitvene klavzule ne veljajo za oškodovanca. Nato člen 1(4) Druge direktive izrecno dopušča „drugo prakso, ki je za oškodovanca ugodnejša“.¹³ Tretja direktiva razširi krog oškodovancev, da se tako zaščiti „posebej postavljena skupina potencialnih oškodovancev“, namreč potniki.

vplivom omamnih substanc, zavarovatelj krije samo, kadar za to obstaja poseben razlog. Škoda, ki so jo utrpeli potniki, ki so bili ob nesreči v motornem vozilu in so vedeli ali bi morali vedeti, v kakšnem stanju je voznik, se prav tako krije samo, kadar za to obstaja poseben razlog.

B – Ali lahko države članice v nacionalno zakonodajo vključijo tudi druge izjeme od pravice potnikov do odškodnine, ki jo krije obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, in ne le tistih, ki so navedene v direktivah?

40. Finski zakonodajalec je izdal v zvezi s pravico potnikov do odškodnine za telesne poškodbe s strani zavarovatelja motornega vozila poseben predpis za tiste primere, v katerih je bil voznik pod vplivom omamnih substanc (člen 7(3) zakona o avtomobilskem zavarovanju). Ta določba je veljala v času nastanka bistvenih dejstev. Predpisuje, da škoda, ki je nastala vozniku, ki je bil pod

41. Člen 2(1) Druge direktive ureja določene izključitve kritja, ki se pojmujejo kot dopuščene in veljajo le v okviru pogodbenih razmerij med zavarovancem in zavarovateljem ter ne morejo biti uporabljene proti tretjim osebam, ki so bile v nesreči oškodovane. Odstavek 1(2) predvideva izjemo. Če zavarovatelj lahko dokaže, da so osebe, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, vedele, da je bilo vozilo ukradeno, lahko to uporabi proti potnikom.

42. Zakonodajalec Skupnosti je želel z zgoraj navedeno določbo predvideti izjemo od pravila, in sicer da se zakonski predpisi ali pogodbene določbe zavarovalne police ne morejo uporabiti proti potnikom ali tretjim osebam, ki so bile v nesreči oškodovane. To izjemo je treba razlagati restriktivno in taksativno, ker odstopa od splošnih pravil.¹⁴

13 – Glej sklepne predloge generalnega pravobranilca Lenza k v opombi 6 navedeni sodbi Ruiz Bernaldez, točka 23.

14 – Glej tudi sodbo Sodišča EFTA z dne 17. novembra 1999 v zadevi Storebrand in Finanger, EFTA Cour Report 1999, str. 119, točka 25.

Posledica vsake drugačne razlage bi bila, da bi lahko države članice potnikom, ki so bili v nesreči oškodovani, odškodnine omejile le na določene vrste škode, zaradi česar bi bili oškodovanci obravnavani različno glede na to, kje se je nesreča zgodila, vendar naj bi se prav to z direktivami preprečilo.¹⁵

do zaključka, da je v členu 2(1), drugi pododstavek, Druge direktive predvideno taksativno število primerov, v katerih lahko zavarovatelj proti potniku uporabi zakonske predpise ali pogodbene določbe zavarovalne police. Zato države članice ne smejo v svojo nacionalno zakonodajo vključiti drugih izjem od pravice potnikov do odškodnine, ki jo krije obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, razen tistih, ki so navedene v direktivah.

43. Ta razlaga člena 2 Druge direktive je podkrepljena s členom 1 Tretje direktive, in sicer tako, da se krog oškodovancev razširi na potnike in s tem zaščiti ta posebej izpostavljena skupina morebitnih oškodovancev. S tem ukrepom je zakonodajalec Skupnosti z direktivami namenoma hotel razširiti skupino oseb, ki jih varujejo direktive. Glede na cilj direktive, ki je zaščita žrtev, menim, da je nacionalna določba, ki bi samodejno že vnaprej izključila vsako kritje, v nasprotju z navedenimi direktivami.

45. V zvezi s tem bi želel še pripomniti, da zavarovatelj, sklicujoč se na nacionalne zakonske predpise ali pogodbene določbe, zato ne more zavrniti odškodnine potnikom, ki so bili oškodovani zaradi nesreče, ki jo je povzročilo zavarovano vozilo. V nasprotnem primeru pravice, ki jih je dobil potnik na podlagi Tretje direktive, ne bi imele pomena.

44. Člen 7(3) finskega zakona o avtomobilskem zavarovanju iz odškodnine popolnoma izključuje določene skupine zavarovancev glede na določene elemente njihovega ravnanja. Ta določba prepisuje domnevno sokrivdo potnika, če je ta vstopil v vozilo k vinjenemu vozniku. V točki 42 sem prišel

46. Tako se moj odgovor na v točki 35 povzeto vprašanje glasi, da pravo Skupnosti nasprotuje temu, da bi se lahko proti potnikom uporabljale druge izjeme od kritja odškodnine iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornega vozila razen tistih, ki so navedene v členu 2(1), drugi pododstavek, Druge direktive.

15 — Primerjaj z zgoraj v opombi 6 navedeno sodbo Ruiz Bernáldez, točka 19, in v opombi 14 navedeno sodbo Sodišča EFTA, točka 24.

C – Ali se lahko potniku vozila, ki je bil poškodovan in je vedel ali bi moral vedeti, da je voznik motornega vozila ob nesreči vozil pod vplivom alkohola, z nacionalno zakonodajo v celoti ali delno odvzame pravica do odškodnine?

bi lahko zavarovatelj samo s sklicevanjem na nacionalno zakonodajo odškodnino omejil ali izključil. V pristojnosti nacionalnega sodišča je, da v vsakem posameznem primeru ter glede na okoliščine v skladu s splošnimi načeli o zakonski civilni odgovornosti določi in po potrebi omeji odškodnino.

47. Direktive ne vsebujejo nobenih posebnih določb glede izbire določene vrste odgovornosti. Kot izhaja iz sodbe Mendesa Ferreira in Delgada Correia Ferreira, se obseg odgovornosti potnikov načeloma določi po nacionalni zakonodaji.¹⁶ V tej sodbi je sodišče navedlo: „Torej lahko države članice glede na sedanje stanje prava Skupnosti same določijo ureditve civilne odgovornosti pri prometnih nesrečah z motornimi vozili, vendar so zavezane zagotoviti, da je odgovornost, ki velja po njihovi nacionalni zakonodaji, krita z zavarovanjem, ki je v skladu z določbami omenjenih treh direktiv.“

49. Vendar pa se z uporabo nacionalne zakonodaje o civilni odgovornosti ne sme spodkopavati materialnopravnih določb direktive.

48. Kako daleč sega obveznost odškodnine v konkretnem primeru, je deloma prepuščeno prosti presoji držav članic. Obseg sokrivde oškodovanca in posledice za njegove odškodninske zahtevke se načeloma določajo po nacionalni zakonodaji. Zavarovatelj je v skladu z direktivami zavezan k plačilu, če je bil voznik v skladu z nacionalno zakonodajo spoznan za odgovornega in so bili ugotovljeni kot utemeljeni odškodninski zahtevki oškodovancev. Te direktive preprečujejo, da

50. Običajno je potniku kot pasivnemu udeležencu v prometu težko očitati sokrivdo za nesrečo. Vendar se tisti, ki vstopi v vozilo in se zaveda, da bodo med vožnjo močno preokračene običajne meje tveganja povzročile škodo ali poškodbe, spušča v večjo nevarnost. To se lahko obravnava kot oblika sokrivde. Na podlagi te sokrivde pa z zakonom ni mogoče *per definitionem* izključiti vsakršnega odškodninskega zahtevka.

51. Le v posebnih primerih in na podlagi individualne presoje se lahko omeji obseg

16 — Navedena v opombi 5, točka 29.

odškodnine za oškodovanca.¹⁷ Če mora biti tako tudi v tem obravnavanem pravnem sporu, je odvisno od okoliščin, predvsem pa od tega, ali je bila nevarnost večja zaradi ravnanja oškodovanca v konkretnem primeru in ali se je kot potnik te nevarnosti zavedal. O tem mora odločiti nacionalno sodišče.

52. Zato se moj odgovor na drugo vprašanje tak, da pravo Skupnosti ne prepoveduje, da se z nacionalno zakonodajo potniku vozila, ki je bil oškodovan in je vedel oziroma bi moral vedeti, da je voznik motornega vozila ob nesreči vozil pod vplivom alkohola, kot tistemu, ki je prispeval k nastanku škode, delno omejijo njegove odškodninske pravice. Nacionalno sodišče je pristojno, da to opravi na podlagi individualne presoje in na podlagi okoliščin.

D – Ali se lahko lastnika motornega vozila, ki je bil kot potnik v vozilu, na podlagi okoliščine, da je pustil voziti vozilo osebi, ki je bila pod vplivom alkohola, obravnava strožje?

53. Kot Komisija upravičeno navaja, Direktiva glede odškodnine razlikuje le med

voznikom in potnikom v vozilu. V skladu s členom 1 Tretje direktive krije zavarovanje civilne odgovornosti civilno odgovornost za telesne poškodbe, ki so posledica uporabe vozila, vseh potnikov v vozilu razen voznika. V skladu s sedmo uvodno izjavo Druge direktive je v interesu oškodovancev, da ostanejo učinki določenih izključitvenih klavzul omejeni na odnose med zavarovateljem in odgovornim za nesrečo.

54. Iz tega sledi, da pravni odnos zavarovanca z zavarovateljem preide na povzročitelja škode, kadar voznik, ki ni lastnik ali imetnik motornega vozila, povzroči nesrečo in je potnik v vozilu oseba, ki je sklenila zavarovanje motornega vozila. V takšnem primeru ima prvotni zavarovanec z zavarovateljem pravni odnos le še kot oškodovanec. Kot je navedeno v točki 39, je v teh treh direktivah zaščita oškodovanca zelo pomembna.

55. Zato se lastnika motornega vozila, ki je bil kot potnik v vozilu, na podlagi okoliščine, da je pustil voziti vozilo osebi, ki je bila pod vplivom alkohola, ne more obravnavati strožje kot drugih potnikov.

17 – V opombi 14 navedena sodba Sodišča EFTA, točka 26.

VII – Predlog

56. Sodišču predlagam, naj na vprašanja Korkein oikeus odgovori:

1. Pravo Skupnosti ne dovoljuje, da bi lahko zavarovatelj proti potnikom v vozilu uporabil druge izjeme od kritja odškodnine iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornega vozila kot tiste, ki so navedene v členu 2(1), drugi pododstavek, Druge direktive Sveta 84/5/EGS z dne 30. decembra 1983 in zadevajo približevanje zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.
2. Direktiva Sveta 72/166/EGS z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in nadzoru ustrezne obveznosti zavarovanja, Druga direktiva 84/5/EGS in Tretja direktiva Sveta 90/232/EGS z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil ne nasprotujejo, da se z nacionalno zakonodajo potniku, ki je utrpel škodo in je vedel oziroma bi moral vedeti, da je bil voznik motornega vozila ob nesreči pod vplivom alkohola, kot tistemu, ki je prispeval k nastanku škode, delno omejijo njegove odškodninske pravice. Nacionalno sodišče je pristojno, da o tem odloča na podlagi individualne presoje in na podlagi okoliščin.
3. Direktiva 72/166, Druga direktiva 84/5 in Tretja direktiva 90/232 nasprotujejo možnosti, da se lastnika motornega vozila, ki je bil kot potnik v vozilu, na podlagi okoliščine, da je pustil voziti vozilo osebi, ki je bila pod vplivom alkohola, obravnava strožje kot druge potnike.