

poszkodowanemu za szkodę majątkową i niemajątkową wynikającą z doznanych obrażeń ciała (skoro takie rozłożenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka oznacza proporcjonalne obniżenie kwoty odszkodowania)?

- (¹) Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (pierwsza dyrektywa) (Dz.U. L 103, s. 1).
- (²) Druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. 1984, L 8, s. 17).
- (³) Trzecia dyrektywa Rady 2000/26/WE z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalia) w dniu 17 czerwca 2010 r. — Vítor Hugo Marques Almeida przeciwko Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, Jorge Manuel da Cunha Carvalheira, Paulo Manuel Carvalheira, Fundo de Garantia Automóvel

(Sprawa C-300/10)

(2010/C 234/42)

Język postępowania: portugalski

Sąd krajowy

Tribunal da Relação de Guimarães.

Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

Strona skarżąca: Vítor Hugo Marques Almeida.

Strona pozwana: Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, Jorge Manuel da Cunha Carvalheira, Paulo Manuel Carvalheira, Fundo de Garantia Automóvel.

Pytania prejudycjalne

- a) Czy przepisy art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy (72/166/EWG (¹)), art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy (84/5/EWG (²)) oraz art. 1 i art. 1a trzeciej dyrektywy (90/232/EWG (³)) należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one temu, aby prawo krajowe, konkretnie w przepisach art. 503 ust. 1, 504, 505 i 570 Código Civil,

przewidywało, iż w przypadku zderzenia dwóch pojazdów, w wyniku którego pasażer jednego z pojazdów doznał obrażeń ciała (poszkodowany domaga się odszkodowania), gdy winy nie można przypisać żadnemu z kierowców, należy odmówić lub obniżyć dochodzone odszkodowanie, na tej podstawie, iż pasażer ten przyczynił się do wystąpienia szkody, ponieważ podróżował na przednim miejscu obok kierowcy bez zapiętego pasa bezpieczeństwa, do czego był zobowiązany na podstawie prawa krajowego?

- b) biorąc pod uwagę, iż wykazano, iż w chwili zderzenia dwóch odnośnych pojazdów, rzeczony pasażer w wyniku braku zapięcia pasów bezpieczeństwa uderzył gwałtownie głową w przednią szybę samochodu, rozbijając ją, co spowodowało głębokie cięcia na głowie i twarzy?
- c) biorąc pod uwagę również i to, że w chwili wypadku jeden z odnośnych pojazdów nie miał ważnego i skutecznego ubezpieczenia zawartego z instytucją ubezpieczeniową, pozwanymi są, obok ubezpieczyciela drugiego odnośnego pojazdu, także kierowca pojazdu bez ubezpieczenia oraz Fundo de Garantia Automóvel, którzy na podstawie odpowiedzialności obiektywnej mogą zostać solidarnie zobowiązani do zapłaty odszkodowania?

- (¹) Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (pierwsza dyrektywa) (Dz.U. L 103, s. 1).
- (²) Druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. 1984, L 8, s. 17).
- (³) Trzecia dyrektywa Rady 2000/26/WE z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33).

Skarga wniesiona w dniu 25 czerwca 2010 r. — Komisja Europejska przeciwko Wielkiemu Księstwu Luksemburga

(Sprawa C-305/10)

(2010/C 234/43)

Język postępowania: francuski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (przedstawiciele: V. Peere i M. van Beek, pełnomocnicy)