Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
MICHALA BOBKA,
predstavljeni 26. aprila 2018 [1]

Zadeva C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel
proti
Alini Antónii Destapado Pão Mole Juliani
Cristiani Micaeli Caetano Juliani

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe,
ki ga je vložilo Supremo Tribunal de Justiça (Vrhovno sodišče, Portugalska))

„Predhodno odločanje – Zavarovanje civilne odgovornosti v zvezi z motornim vozilom – Obveznost sklenitve zavarovanja – Področje uporabe – Pojem ‚uporaba vozila'"

I. Uvod

1. A. Juliana je zaradi zdravstvenih težav prenehala voziti svoj avtomobil in ga je pustila na svojem dvorišču. Ni sklenila zavarovanja civilne odgovornosti. Njen sin je brez njenega dovoljenja vzel ključe avtomobila in ga odpeljal z dvorišča. Med vožnjo po javnih cestah je izgubil nadzor nad vozilom. Posledica nesreče je bila, da je umrl skupaj z dvema potnikoma.

2. Pristojni nacionalni odškodninski organ, Fundo de Garantia Automóvel (v nadaljevanju: sklad), je izplačal odškodnino. Nato je želel ta denar izterjati od A. Juliane, lastnice avtomobila. Ta v svoj zagovor trdi, da ji vozila ni bilo treba zavarovati, saj je bila sicer res njegova lastnica, vendar ga je umaknila iz prometa in ga ni nameravala voziti. Sklad trdi, da je obveznost sklenitve zavarovanja kljub temu obstajala, saj je bilo vozilo v voznem stanju.

3. V okviru tega spora in ob upoštevanju Direktiv o motornih vozilih 72/166/EGS [2] in 84/5/EGS [3] (v nadaljevanju: Prva direktiva in Druga direktiva) Supremo Tribunal de Justiça (vrhovno sodišče, Portugalska) najprej sprašuje, ali mora lastnik v takih okoliščinah vozilo zavarovati. Nato predložitveno sodišče še sprašuje, ali ima sklad pravico do subrogacije zoper lastnika, tudi če ta ni odgovoren za nesrečo.

1 Jezik izvirnika: angleščina.

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 o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 10).

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, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 7, str. 3).

II. Pravni okvir

A. Pravo EU

1. Direktiva 72/166

4. Člena 1 in 3 Prve direktive določata:

„Člen 1

V tej direktivi imajo uporabljeni izrazi naslednji pomen:

1. ‚vozilo' pomeni motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja mehanska moč, vendar ne vozi po tirih, in priklopnik, s prikolico ali brez;

[…]

4. ‚ozemlje, kjer se vozilo običajno nahaja' pomeni:

– ozemlje države, katere registrsko tablico ima vozilo, ne glede na to, ali je ta tablica stalna ali začasna, ali

– kadar za neko vrsto vozila ni potrebna registracija, ampak ima vozilo zavarovalno tablico ali znak razlikovanja, ki je podoben registrski tablici, ozemlje države, v kateri je bila izdana zavarovalna tablica ali znak, ali

– kadar za neko vrsto vozila ni potrebna niti registracija, niti zavarovalna tablica, niti znak razlikovanja, ozemlje države, v kateri oseba, ki ima vozilo, stalno prebiva, ali

– v primerih, ko vozilo nima registrske tablice ali ima registrsko tablico, ki ne ustreza ali ne ustreza več vozilu, in je bilo udeleženo v nesreči, ozemlje države, v kateri se je nesreča zgodila, za namen obravnave odškodninskega zahtevka, ki jo predvideva prva alinea člena 2(2) te direktive ali člen 1(4) [Druge direktive];

[…]

Člen 3

1. Vsaka država članica ob upoštevanju člena 4 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. Vsaka država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da zavarovalna pogodba zajema tudi:

– v skladu z veljavno zakonodajo v drugih državah članicah, izgubo ali poškodbo, povzročeno na ozemlju teh držav,

– izgubo ali poškodbo, ki jo utrpijo državljani držav članic na direktni poti med dvema ozemljema, v katerih velja Pogodba o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti, če noben nacionalni zavarovalni biro ni odgovoren za ozemlje, ki ga prečkajo; v tem primeru se mora izguba ali škoda kriti v skladu z nacionalno zakonodajo o obveznem zavarovanju, veljavno v državi članici, na ozemlju katere vozilo običajno je.“

2. Direktiva 84/5

5. Člena 1 in 2 Druge direktive določata:

„Člen 1

1. Zavarovanje iz člena 3(1) Direktive 72/166/EGS obvezno krije oboje, materialno škodo in telesne poškodbe.

[…]

4. Vsaka država članica ustanovi ali pooblasti organ z nalogo zagotavljanja odškodnine najmanj do mejnih vrednosti zavarovalne obveznosti za materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih povzroči neznano vozilo ali vozilo, ki ne izpolnjuje zavarovalne obveznosti iz odstavka 1.

Prvi pododstavek ne vpliva na pravico države članice, da odškodnino s strani tega organa šteje za subsidiarno ali nesubsidiarno, in pravico, da predvidi poravnavo zahtevkov med tem organom in osebo ali osebami, odgovornimi za nesrečo, in drugimi zavarovalnicami ali organi socialne varnosti, ki so dolžni plačati odškodnino oškodovancu v zvezi z isto nesrečo. Vendar pa države članice ne smejo dovoliti organu, da plačilo odškodnine pogojuje s tem, da oškodovanec kakor koli dokaže, da odgovorna oseba ni zmožna ali noče plačati.

[…]

Člen 2

1. 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 vozniškega dovoljenja za vožnjo takega vozila, ali

– oseb, ki kršijo zakonske tehnične zahteve v zvezi s stanjem in varnostjo tega vozila,

za namene člena 3(1) Direktive 72/166/EGS štejejo za neveljavne v zvezi z odškodninskimi zahtevki tretjih oseb, ki so bili oškodovanci nesreče.

Vendar se lahko predpis ali določba iz prve alinee uveljavlja proti osebam, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, če lahko zavarovatelj dokaže, da so vedele, da je bilo vozilo ukradeno.

Države članice imajo – v primeru nesreč, ki se zgodijo na njihovem ozemlju – možnost, da ne uporabijo določbe v prvem pododstavku, če lahko oškodovanec dobi odškodnino za škodo od organa socialne varnosti.

2. Za ukradena in s silo pridobljena vozila lahko države članice določijo, da plača odškodnino namesto zavarovatelja organ, naveden v členu 1(4), po pogojih iz odstavka 1 tega člena; če vozilo izvira z ozemlja druge države članice, ta organ ne sme vložiti zahtevka do nobenega organa v tej državi članici.

Države članice, ki zagotovijo, da plača odškodnino v primeru ukradenih in s silo pridobljenih vozil organ, naveden v členu 1(4), lahko v zvezi z materialno škodo določijo franšizo do največ 250 ekujev, za katero odgovarja oškodovanec."

B. Nacionalna zakonodaja

1. Uredba-zakon št. 522

6. V skladu s predlogom za sprejetje predhodne odločbe je na dan nesreče na Portugalskem veljala Decreto-Lei No 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (uredba-zakon št. 522/85 z dne 31. decembra 1985 o obveznem avtomobilskem zavarovanju civilne odgovornosti (v nadaljevanju: uredba-zakon št. 522/85). Uredba-zakon št. 522/85 določa:

Člen 1(1): „Vsakdo, ki bi lahko bil civilno odgovoren za premoženjsko ali nepremoženjsko škodo zaradi telesnih poškodb ali materialne škode, povzročene tretji osebi s kopenskim motornim vozilom […], mora imeti za uporabo takšnih vozil […] sklenjeno zavarovanje, ki zagotavlja takšno odgovornost."

Člen 2: „Obveznost sklenitve zavarovanja ima lastnik vozila, razen v naslednjih primerih […]."

7. Člen 8(1) in (2) uredbe-zakona št. 522/85 določa, da „[p]ogodba zagotavlja civilno odgovornost zavarovanca, oseb, ki se morajo zavarovati v skladu s členom 2, ter zakonitih posestnikov in voznikov vozila" ter zagotavlja tudi „odškodnine, ki jih morajo plačati storilci kraje, ropa ali zlorabe tujega vozila oziroma povzročitelji namerno povzročenih prometnih nesreč […]".

8. Na podlagi člena 21 mora sklad „v skladu s tem poglavjem izplačati odškodnino zaradi nesreč, povzročenih z vozili, ki morajo imeti obvezno zavarovanje in so registrirana na Portugalskem […]".

9. Nazadnje, člen 25(1) in (3) določa, da „ko je odškodnina izplačana, na sklad preidejo pravice oškodovanca, poleg tega pa ima ta sklad tudi pravico do zakonskih zamudnih obresti in povračila stroškov, ki jih je imel z obračunavanjem in izterjavo", in da sklad lahko v skladu z odstavkom 1 toži osebe, ki bi morale skleniti zavarovanje, vendar ga niso, pri čemer ima pravico od morebitnih odgovornih za nesrečo zahtevati povračilo zneskov, ki jih je izplačal".

2. Civilni zakonik

10. Člen 503(1) portugalskega civilnega zakonika določa:

„Kdor dejansko upravlja kopensko vozilo in ga uporablja v svojem interesu, tudi če ravna po posredniku, odgovarja za škodo, ki izvira iz nevarnosti, ki jo je treba pripisati temu vozilu, tudi če to ni udeleženo v prometu."

III. Dejansko stanje, postopek in predložena vprašanja

11. A. Juliana je zaradi zdravstvenih težav prenehala voziti svoj avtomobil in ga je pustila na svojem dvorišču. Ni sklenila zavarovanja civilne odgovornosti.

12. Njen sin je 18. ali 19. novembra 2006 brez njenega dovoljenja ali vednosti iz predala v njeni spalnici vzel ključe in se z navedenim vozilom odpeljal z njenega dvorišča.

13. Njen sin je 19. novembra 2006 med vožnjo po javni cesti izgubil nadzor nad avtomobilom. Posledica nesreče je bila njegova smrt in dveh potnikov.

14. Sklad je v zvezi z nesrečo izplačal odškodnino družinama umrlih potnikov. Nato je kot upnik s pravico do subrogacije vložil tožbo, s katero je predlagal, naj se A. Juliani kot lastnici avtomobila (v nadaljevanju: prva tožena stranka) in C. Juliani, hčerki in dedinji umrlega voznika (v nadaljevanju: druga tožena stranka), naloži plačilo odškodnine, ki jo je izplačal, skupaj s pripadajočimi obrestmi.

15. Sodišče prve stopnje je zahtevkom sklada delno ugodilo, saj je menilo, da to, da lastnica vozila ni nameravala voziti in da ni bila odgovorna za nesrečo, ki se je zgodila, še ne pomeni, da ni bila dolžna skleniti zavarovalne pogodbe. Menilo je, da je namen pogodbe o zavarovanju, da zagotavlja plačilo odškodnine oškodovancem tudi v primeru kraje avtomobila.

16. Prva tožena stranka, A. Juliana, je vložila pritožbo pri Tribunal da Relação (višje sodišče, Portugalska). To sodišče je menilo, da ni bila dolžna skleniti zavarovanja za avtomobil in da ni bila odgovorna za nesrečo. Zato je sodbo na prvi stopnji razveljavilo in v pritožbenem postopku, ki je potekal pred njim, ugotovilo, da zadevni osebi ni mogoče pripisati odgovornosti.

17. Sklad je vložil kasacijsko pritožbo pri Supremo Tribunal de Justiça (vrhovno sodišče, Portugalska), ki je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je treba člen 3 [Prve Direktive] (v veljavi na dan nesreče) razlagati tako, da obveznost skleniti zavarovanje civilne odgovornosti v zvezi z vozili zajema tudi položaje, v katerih je v skladu z odločitvijo lastnika vozilo parkirano na zasebnem posestvu zunaj javnih cest,

ali pa

ga je treba razlagati tako, da v takšnih okoliščinah lastnik ni dolžan zavarovati vozila, kar pa ne vpliva na odgovornost Fundo de Garantia Automóvel do oškodovanih tretjih oseb, zlasti v primeru protipravne uporabe motornega vozila?

2. Ali je treba člen 1(4) [Druge Direktive] (v veljavi na dan nesreče) razlagati tako, da ima Fundo de Garantia Automóvel – ki je, ker za vozilo ni bilo sklenjeno zavarovanje civilne odgovornosti, izplačal pripadajočo odškodnino tretjim osebam, oškodovanim v prometni nesreči, ki jo je povzročilo motorno vozilo, ki je bilo brez dovoljenja in vednosti lastnika odpeljano z zasebnega posestva, kjer je bilo parkirano – v razmerju do lastnika vozila pravico do subrogacije, ne glede na to, ali je bil ta odgovoren za nesrečo ali ne,

ali pa

ga je treba razlagati tako, da je subrogacija Fundo de Garantia Automóvel v razmerju do lastnika odvisna od izpolnitve predpostavk za civilno odgovornost, zlasti da je lastnik v času nesreče dejansko upravljal vozilo?“

18. Pisna stališča so predložile nemška, španska, irska, italijanska, latvijska in portugalska vlada ter vlada Združenega kraljestva ter Komisija. Vse te stranke, razen italijanske vlade, so na obravnavi 30. januarja 2018 podale tudi ustne navedbe.

IV. Presoja

A. Uvodna pojasnila

1. Odgovornost za nesrečo in obveznost sklenitve zavarovanja

19. Pri obravnavi vprašanj predložitvenega sodišča je treba upoštevati razliko med (i) odgovornostjo za nesrečo in (ii) zavarovalno obveznostjo.

20. Portugalska vlada je na obravnavi potrdila, da je bila tožba zoper C. Juliano, drugo toženo stranko, vložena zaradi njenega statusa dedinje umrlega voznika, ki je bil neposredno udeležen v nesreči. Torej je odgovornost druge tožene stranke odvisna od vprašanja odgovornosti njenega očeta za nesrečo (možnost (i)).

21. Nasprotno pa je tožba zoper A. Juliano, prvo toženo stranko, vložena zaradi njenega statusa lastnice vozila, ker naj bi kršila obveznost sklenitve zavarovanja za to vozilo (možnost (ii)). Kot razumem, A. Juliani, če ni bila dolžna skleniti zavarovanja, tako ni mogoče naložiti odgovornosti, postopek zoper njo pa postane brezpredmeten.

22. Torej je treba podrobno obravnavati prvo vprašanje predložitvenega sodišča v zvezi s področjem uporabe obveznosti sklenitve zavarovanja, še zlasti v zvezi z A. Juliano. Za to pa je treba preučiti področje uporabe pojma „uporaba vozil“ iz člena 3(1) Prve direktive ter trenutek nastanka in prenehanja obveznosti sklenitve zavarovanja (B).

23. Če je bila A. Juliana dolžna skleniti zavarovanje, se postavlja drugo vprašanje, in sicer ali *bi ji bilo mogoče* v skladu s pravom Unije pripisati odgovornost glede na to, da dejansko ni bila udeležena v nesreči. To je tema drugega vprašanja, ki ga je postavilo predložitveno sodišče (C).

2. Kdo je dolžan skleniti zavarovanje?

24. Naj bom jasen: v teh sklepnih predlogih bo obravnavano le vprašanje *obstoja* obveznosti sklenitve zavarovanja za avtomobil, če je ta parkiran na dvorišču, ne pa vprašanje *osebe, ki ji* je ta obveznost naložena. Ko na primer v predhodnih točkah napotujem na morebitno obveznost A. Juliane, da sklene zavarovanje za svoje vozilo, je razlog za to dejstvo, da je predložitveno sodišče v predlogu za sprejetje predhodne odločbe navedlo, da bi morala – *če* bi obveznost sklenitve zavarovanja za parkiran avtomobil obstajala – to zavarovanje v skladu z nacionalno zakonodajo skleniti ona kot lastnica, kar bi lahko privedlo do njene nepogodbene odgovornosti.

25. V Prvi direktivi namreč ni opredeljeno, komu morajo države članice naložiti obveznost sklenitve zavarovanja. To vprašanje je urejeno z nacionalno zakonodajo. Take razlage ni izpodbijala nobena od strank v tem postopku.

26. Drži sicer, da je Sodišče v sodbi Csonka napotilo na obveznost, da „vsak lastnik ali imetnik vozila“ sklene zavarovanje.[4] Vendar menim, da s to dokaj nedoločno formulacijo ni želelo potrditi, da je s Prvo direktivo ta obveznost naložena kateremu koli točno določenemu posamezniku. To po mojem mnenju jasno izhaja iz okoliščin predložitvene odločbe v tej zadevi, ki sploh ni bila osredotočena na identiteto osebe, ki ji je navedena obveznost naložena.

4 Sodba z dne 11. julija 2013, Csonka in drugi (C-409/11, EU:C:2013:512, točki 28 in 31).

27. Namen člena 3(1) Prve direktive ni zagotoviti, da se odgovornost pripiše *točno določeni osebi*, ampak zagotoviti, da so vsa vozila, ki se uporabljajo, zavarovana, tako da lahko v primeru nesreče oškodovanec brez težav glede (solventnega [5]) subjekta uveljavlja odškodninski zahtevek. [6]

B. Prvo vprašanje

28. S prvim vprašanjem nacionalno sodišče v bistvu sprašuje, ali na podlagi člena 3(1) Prve direktive obstaja obveznost sklenitve zavarovanja za motorno vozilo, tudi če ga je lastnik umaknil z javnih cest in ga ne vozi niti ga ne namerava voziti. Predložitveno sodišče še sprašuje, ali je, kar zadeva obveznosti lastnika v zvezi s tem, mogoče upoštevati dejstvo, da mora sklad plačati odškodnino oškodovancem.

29. Menim, da v primerih, kot je obravnavani, obstaja obveznost sklenitve zavarovanja.

30. V okviru obravnave prvega vprašanja predložitvenega sodišča bom začel z nekaj pripombami v zvezi s povezavo med obveznostjo sklenitve zavarovanja iz člena 3(1) Prve direktive in posredovanjem odškodninskega organa, kot je določeno s členom 1(4) Druge direktive (1). Nato bom spomnil na glavno sodno prakso v zvezi s ključnim pojmom „uporaba vozila“ (2). Zatem bom preučil, ali je treba „uporabo vozil“ in obveznost sklenitve zavarovanja opredeliti *ex ante* ali *ex post* (3), si podrobneje ogledal pojem „uporaba vozil“ (4) ter opredelil trenutek nastanka in prenehanja obveznosti sklenitve zavarovanja (5). Nazadnje bom še preučil, kako te ugotovitve uporabiti v obravnavani zadevi (6).

1. Povezava med obveznostjo sklenitve zavarovanja in odškodninskim organom

31. Člen 3(1) Prve direktive določa splošno obveznost za države članice, da zagotovijo, da so vozila zavarovana. S členom 1(4) Druge direktive se zahteva, da kadar zavarovalna obveznost ni bila izpolnjena, posreduje odškodninski organ.

32. V zvezi s tem bom navedel te preudarke.

33. Prvič, v skladu z Drugo direktivo odškodninski organ ni neke vrste „sistem[…] za zagotavljanje zavarovanja civilne odgovornosti za vozila v prometu, ampak [je to sistem] za zagotavljanje učinkov zgolj v jasno določenih posebnih okoliščinah“. Uporabi se le kot „skrajni ukrep“ v primerih, v katerih škoda, ki jo povzroči nezavarovano vozilo, nastane zaradi „nepopolnost[i] v sistemu [zavarovanja], ki ga je morala zagotoviti država članica“. [7]

5 Zlasti v primerih hude telesne poškodbe ali smrti je možnost, da bi bila oseba, odgovorna za nesrečo, zmožna v celoti plačati odškodnino oškodovancu, zelo majhna. Čeprav lahko naletimo na primere insolventnosti zavarovalnice, kot se je to zgodilo v sodbi z dne 11. julija 2013, Csonka in drugi (C-409/11, EU:C:2013:512), se to načeloma redko zgodi.

6 Na isti logiki temeljita člen 4 Prve direktive in člen 1(4) Druge direktive. Z zadnjenavedenim je določena ustanovitev odškodninskega organa za primere, v katerih nesrečo povzroči vozilo, ki ni zavarovano. S prvonavedenim je državam članicam omogočeno odstopanje od obveznosti sklenitve zavarovanja, vendar se ob tem od njih zahteva, da imenujejo organ, ki mora nato oškodovancem nesreč, ki jih povzročijo vozila, za katera veljajo taka odstopanja, izplačati odškodnino.

7 Sodba z dne 11. julija 2013, Csonka in drugi (C-409/11, EU:C:2013:512, točke od 30 do 32). Seveda odškodninski organ v nekem smislu „jamči“ odškodnino v posebnih jasno določenih sklopih okoliščin. Na nacionalni ravni so odškodninski organi tako lahko poimenovani „jamstveni skladi“, kot na primer na Portugalskem – „Fundo de Garantia Automóvel“. To, da je Sodišče navedlo, da odškodninski organ ni „sistem za zagotavljanje zavarovanja“ – torej jamstveni sistem – razumem, kot da večinoma pomeni, da organ na splošno vstopi v razmerje in tako dejansko *nadomesti* obveznost sklenitve zavarovanja.

34. Drugič, če položaj ne spada na področje uporabe obveznosti sklenitve zavarovanja, kot je opredeljena v členu 3(1) Prve direktive, se od odškodninskega organa ne bo zahtevalo, da zagotovi varnostno mrežo na podlagi člena 1(4) Druge direktive. Povedano drugače, potencialni obseg posredovanja odškodninskega organa se prekriva z obveznostjo sklenitve zavarovanja.[8] Države članice lahko načeloma prenos Druge direktive „pozlatijo“ in določijo, da odškodninski organ posreduje še v drugih položajih. Vendar se to od njih seveda ne zahteva na podlagi prava Unije.

35. Iz zgoraj navedenega izhaja, da se s Prvo in Drugo direktivo razlikuje med veliko večino položajev, v katerih mora „posameznik“ s sklenitvijo zavarovanja nositi stroške tveganja, povezanega z „uporabo vozil“, na eni strani, in obrobnimi/preostalimi položaji, v katerih tveganje nosi družba kot celota,[9] in sicer s posredovanjem odškodninskega organa, na drugi strani. Če pa *ne obstaja nikakršna zavarovalna obveznost*, je poglavitna posledica ta, da lahko tveganje navsezadnje nosi oškodovanec nesreče, zlasti v položajih, v katerih je zaradi resnosti posledic nesreče znesek odškodnine precejšen ali v katerih oškodovanec ne more dobiti ustrezne odškodnine zaradi insolventnosti osebe, odgovorne za nesrečo.

36. Praktična posledica zgoraj navedenega je, da sta obe določbi med seboj neločljivo povezani in ju je treba obravnavati skupaj: ožje ko se razlaga področje uporabe obveznosti sklenitve zavarovanja na podlagi člena 3(1) Prve direktive, manjšo varnostno mrežo oškodovancu zagotavlja odškodninski organ na podlagi člena 1(4) Druge direktive.[10]

37. V naslednjih oddelkih bom podrobneje obravnaval področje uporabe obveznosti sklenitve zavarovanja, začel pa bom s pregledom obstoječe sodne prakse v zvezi s ključnim pojmom „uporaba vozil“.

2. „Uporaba vozil“: sodbe Vnuk, Andrade in Torreiro

38. Glavne zadeve, ki jih je treba upoštevati v zvezi s pojmom „uporaba vozil“, so sodbe Vnuk[11], Andrade[12] in Torreiro[13]. V nadaljevanju bom zaporedoma obravnaval vsako od njih in povzel opredelitev navedenega pojma, kot izhaja iz teh sodb.

a) Sodba Vnuk

39. V sodbi Vnuk[14] je Sodišče presojalo, ali je premik s traktorjem na dvorišču kmetije za prestavitev prikolice tega traktorja v skedenj zajet s pojmom „uporaba vozil“ v smislu člena 3(1) Prve direktive.

8 Poleg tega se zahteva, da odškodninski organ posreduje v drugih točno določenih okoliščinah. Tako na primer člen 1(4) določa, da mora posredovati tudi, ko je vozilo neznano.

9 Odvisno od tega, kako točno se odškodninski organ financira, to lahko pomeni večjo ali manjšo skupino (če se na primer organ financira prek splošnih davkov ali, nasprotno, prek zavarovalnih premij posameznikov).

10 Glej v tem smislu sodbo z dne 11. julija 2013, Csonka in drugi (C-409/11, EU:C:2013:512). V tej zadevi je bil zavarovatelj insolventen. Vendar nacionalnemu jamstvenemu organu ni bilo treba posredovati, ker je bila obveznost sklenitve zavarovanja dejansko izpolnjena.

11 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

12 Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

13 Sodba z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

14 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

40. Glede na precejšnje razlike v jezikovnih različicah glede izraza „uporaba vozil“ je Sodišče preučilo splošno zgradbo in namen zakonodaje Unije v zvezi z obveznim zavarovanjem. Napotilo je na „dvojni cilj“ varstva oškodovancev nesreč in prostega gibanja oseb.[15] Sodišče je nato še podrobno razdelalo varstvo oškodovancev, tj. cilj, za „izpolnitev in krepitev“ katerega si je zakonodajalec „stalno prizadeval“.[16] Zlasti je ob upoštevanju tega cilja navedlo, da „ni mogoče šteti, da je zakonodajalec Unije s področja varstva, ki ga te direktive dajejo, želel izključiti osebe, poškodovane v nesreči, ki je povzročena z vozilom ob njegovi uporabi, če je slednja *skladna z običajno funkcijo* tega vozila“.[17]

41. Sodišče je tako menilo, da je bil zadevni premik zajet s pojmom „uporaba vozil“.

b) Sodba Andrade

42. V zadevi Andrade[18] je traktor, ki je bil v nepremičnem stanju, vendar je imel vžgan motor za poganjanje črpalke za škropljenje herbicida v vinogradu, zaradi zdrsa zemlje padel in se prevrnil, pri čemer je delavka v vinogradu umrla. Nacionalno sodišče je vprašalo, ali je tak položaj zajet s pojmom „uporaba vozil“ iz člena 3(1) Prve direktive.

43. Sodišče je najprej spomnilo na svoje ugotovitve iz sodbe Vnuk.[19] Nato je navedlo, da imajo traktorji dvojno funkcijo, saj se „običajno uporabljajo kot prevozna sredstva“, se pa „v nekaterih okoliščinah uporabljajo tudi kot delovni stroji“. V takem primeru je Sodišče navedlo, da je „treba ugotoviti, ali se je takšno vozilo *v trenutku, ko se je zgodila nesreča*, […] uporabljalo zlasti kot prevozno sredstvo, zaradi česar ta uporaba lahko spada pod pojem ‚uporaba vozil‘ […], ali kot delovni stroj, zaradi česar zadevna uporaba ne more spadati pod navedeni pojem“.[20]

44. Ker se je v tem konkretnem primeru v trenutku, ko se je zgodila nesreča, traktor uporabljal zlasti kot stroj, so bile okoliščine zadeve zunaj področja uporabe pojma „uporaba vozila“.

c) Sodba Torreiro

45. L. Núñez Torreiro je sodeloval na nočnih vojaških vajah, ko se je vojaško terensko cestno vozilo vrste „Aníbal“, v katerem se je peljal kot potnik, prevrnilo. Vozilo *ni* vozilo *po javnih cestah* niti na območju, ki bi bilo namenjeno cestnim vozilom, temveč je vozilo na območju, namenjenem izključno vojaškim vajam z goseničnimi vozili.[21]

46. Sodišče je menilo, da je tak položaj zajet s pojmom „uporaba vozil“. V bistvu je ponovilo ugotovitve iz sodb Vnuk[22] in Andrade[23], nato pa je navedlo, da dejstvo, da se je vozilo uporabljalo v vojaški vaji na območju, ki ni bilo primerno za vožnjo cestnih vozil, ne more nikakor vplivati na to ugotovitev.

15 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 49).

16 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 52, glej tudi točko 50 in točke od 53 do 55).

17 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 56). Moj poudarek.

18 Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

19 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

20 Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, točka 40). Moj poudarek.

21 Sodba z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

23 Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

d) Vmesni povzetek

47. Ob upoštevanju zgoraj navedenih zadev je temeljna delovna opredelitev „uporabe vozil“ na prvi pogled dokaj široka, saj vključuje načine uporabe, skladne z običajno uporabo (kot prevozno sredstvo) (sodba Vnuk), ne glede na konkretni kraj uporabe (sodba Torreiro), pri čemer pa so iz tega pojma izvzeti primeri, v katerih je glavna uporaba v trenutku, ko se je zgodila nesreča, nekaj drugega kot prevozno sredstvo (sodba Andrade).

48. V naslednjem oddelku bom obravnaval povezavo med „uporabo vozil“ in obveznostjo sklenitve zavarovanja ter trenutek, v katerem je vsako od njiju mogoče in treba ugotoviti.

3. „Uporaba vozil“ in obveznost sklenitve zavarovanja: ex ante ***ali*** ex post***?***

49. V skladu s členom 3(1) Direktive 72/166 obveznost sklenitve zavarovanja zajema „civiln[o] odgovornost pri uporabi vozil“.

50. Opredelitev „uporabe vozil“ v sodbah Vnuk, Andrade in Torreiro je bila osredotočena na dejavnost, v kateri je bilo vozilo udeleženo, ali na način, v katerem je delovalo, in sicer *„v trenutku, ko se je zgodila nesreča“*: vzvratna vožnja s prikolico, delovanje kot stroj in vožnja po (ne)ustreznem terenu.[24]

51. Iz tega bi lahko izpeljali, da je treba, ko se je nesreča že zgodila, obstoj obveznosti sklenitve zavarovanja presojati ob upoštevanju posebnih okoliščin nesreče. Povedano drugače, o tem, ali je obstajala obveznost sklenitve zavarovanja, bi presodili po dogodku (*ex post facto*).

52. Če navedeno uporabimo v obravnavani zadevi, bi to pomenilo – ker se je nesreča zgodila med vožnjo po javni cesti (kar se zdi običajna uporaba vozila) – da je *v tistem trenutku* gotovo obstajala obveznost sklenitve zavarovanja za vozilo. Vendar s tem nismo odgovorili na vprašanje, ali je obstajala obveznost sklenitve zavarovanja, ko je bilo vozilo parkirano na dvorišču A. Juliane. To je bistvo prvega vprašanja predložitvenega sodišča in, kot razumem, ključni element za odgovor na vprašanje, ali je A. Juliano mogoče v tej zadevi šteti za odgovorno.

53. Dalje, strinjam se, da je v trenutku, ko se je v obravnavani zadevi zgodila nesreča, sicer nedvomno obstajala obveznost sklenitve zavarovanja, vendar zato še ne menim, da je treba navedeno trojico sodb (Vnuk, Andrade in Torreiro) razlagati, kot da je treba o obveznosti sklenitve zavarovanja na splošno presojati *ex post facto*.

54. Pojem „uporaba vozil“ in področje uporabe obveznosti sklenitve zavarovanja morata biti opredeljiva *ex ante*. Najočitnejši razlog za to je zagotovitev pravne varnosti. Vozil ni mogoče vključevati v splošno obveznost sklenitve zavarovanja in jih izvzemati iz nje glede na dejavnost, v kateri so v danem trenutku slučajno udeležena, ali glede na način, v katerem takrat delujejo. Obstoj obveznosti preprosto ne more biti odvisen od „vzvratnega“ razlogovanja z izhodiščem v okoliščinah nesreče.

55. Sodišče je v sodbah Vnuk, Andrade in Torreiro upoštevalo, kaj so vozila delala v danem trenutku, ker je bilo to potrebno za to, da je nacionalno sodišče opredelilo *odgovornost*. Treba je poudariti, da so bila v vseh teh zadevah vozila, udeležena v nesrečah, zavarovana.[25] Kot razumem, se dejstvo, da je obstajala splošna obveznost sklenitve zavarovanja, ni izpodbijalo. Odločilno vprašanje, na katero so

24 Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, točka 40). Glej tudi sodbi z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 59), in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, točka 32).

25 Sodbe z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 19); z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, točka 12), in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, točka 11).

morala odgovoriti nacionalna sodišča v teh zadevah, je bilo, ali so nesreče *spadale na področje uporabe zavarovalne* pogodbe s posledico, da so morale zavarovalnice plačati, saj so vse stranke izpodbijale svojo odgovornost z utemeljitvijo, da same nesreče v zadevnih konkretnih okoliščinah niso vključevale „uporabe vozil“.

56. Nasprotno pa je v obravnavani zadevi vprašanje precej drugačno, saj je postavljeno na višji ravni abstrakcije in posplošitve: ali obveznost sklenitve zavarovanja *na splošno* izhaja iz vrste uporabe vozila, kot je bila tista iz obravnavane zadeve?

57. Naj ponazorim: jasno je, da je vsakodnevna vožnja z (običajnim) avtomobilom na delo in z dela vključena v pojem „uporaba vozil“. Torej je treba skleniti zavarovanje civilne odgovornosti. Ali ta obveznost, formalno gledano, preneha, ko je avtomobil zvečer parkiran v (zasebni) garaži in je njegov motor izključen, ter začne ponovno veljati šele naslednje jutro, ko se obrne ključ in zažene motor, vozilo pa se znova vozi po javni cesti?

58. Po mojem mnenju je očitno, da to ne drži. Kaj točno vozilo dela ali v katerem načinu delovanja je v točno določenem trenutku, se od primera do primera razlikuje. To pa ne more držati za splošno obveznost sklenitve zavarovanja, v zvezi s katero mora biti *jasno določeno, kdaj nastane in kdaj preneha*, ter ki zahteva neko logično stopnjo neprekinjenosti in predvidljivosti.

59. Mogoče je, da se med tema trenutkoma vozilo uporablja na način, ki ni zajet z „uporabo“ v smislu člena 3(1) Prve direktive. Prav to se je zgodilo v zadevi Andrade. Če nanjo pogledamo *splošneje*, je verjetno, da se je traktor iz te zadeve uporabljal na način, zajet s pojmom „uporaba vozil“, in da je bil zavarovan. V *konkretnem* trenutku nesreče pa se je uporabljal kot stroj, kar ni bila „uporaba vozil“. Vendar obveznost sklenitve zavarovanja v minutah ali urah, ko se je traktor uporabljal kot stroj, ni bila teoretično prekinjena.

60. Iz tega sledi, da je pojem *uporabe vozil* sicer osrednjega pomena za opredelitev področja uporabe *obveznosti sklenitve zavarovanja*, vendar teh dveh pojmov kljub temu ni mogoče v celoti izenačiti. Ob upoštevanju navedenih razlik bom v naslednjih oddelkih podrobneje preučil pojem „uporaba vozil“ ter trenutek nastanka in prenehanja obveznosti sklenitve zavarovanja.

4. Opredelitev „uporabe vozil“

61. Ker pojem „uporaba vozil“ vključuje pojem „vozilo“, ki je v Prvi direktivi opredeljen ločeno, bom začel s tem (a), nadaljeval pa bom s pojmom „uporaba“ (vozil) v različnih okoliščinah (b).

a) Vozilo

62. Opredelitev „vozila“ iz člena 1(1) Prve direktive je omejena na motorna vozila, „ki [so] namenjen[a] za potovanje“.

63. Menim, da je jasno, da se izraz „namenjena“ v tem okviru ne more nanašati na subjektivni, posamični namen lastnika ali kogar koli drugega, ki upravlja vozilo. Prav tako se ne nanaša na to, kar se dela z vozilom v katerem koli točno določenem trenutku.

64. Bolj kot to se mora besedna zveza „namenjeno za potovanje“ iz opredelitve „vozila“ logično nanašati na *objektivni namen* vozila. To je podkrepljeno z drugimi jezikovnimi različicami Direktive, v katerih so uporabljeni precej nevtralni izrazi.[26] Poleg tega se strinjam s Komisijo, da bi to, da bi bila opredelitev vozila odvisna od subjektivnega namena njegovega lastnika v konkretnem trenutku, privedlo do nedopustne pravne negotovosti. Nazadnje, tako razlago je Sodišče potrdilo v sodbi Vnuk, v kateri je navedlo, da opredelitev „vozila“ ni odvisna od tega, za kakšno uporabo zadevnega vozila gre ali *„bi lahko šlo“*.[27]

65. Torej – in v nasprotju s stališči, ki jih je zagovarjala zlasti irska vlada v pisnih vlogah – dejstvo, da lastnik v danem trenutku vozila ne uporablja za potovanje (in tega niti ne namerava), še ne pomeni, da to vozilo ni „vozilo“ v smislu Prve direktive, v zvezi s katerim morda obstaja obveznost sklenitve zavarovanja. Nasprotno, pojem „vozilo“ mora biti objektiven in „stabilen“ (v smislu trajnosti v razumnem časovnem obdobju).

b) Uporaba

66. „Uporaba vozila“ iz člena 3(1) Prve direktive je samostojni pojem prava Unije, ki ga je treba razlagati ob upoštevanju okvira te določbe in ciljev, ki jim sledi ureditev, katere del je.[28]

67. Kot je Sodišče že poudarilo,[29] se prevodi izraza „uporaba vozil“ v različnih uradnih jezikovnih različicah med seboj dokaj razlikujejo. S tem je še poudarjena potreba po tem, da se navedeni pojem razlaga ob upoštevanju „dvojnega cilja varstva oškodovancev nesreč, ki jih povzroči motorno vozilo, ter liberalizacije gibanja oseb in pretoka blaga“, zastavljenega z Direktivo.[30] V zvezi s tem je Sodišče poleg tega poudarilo še krepitev varstva oškodovancev nesreč, ki jih povzročijo vozila, v letih po sprejetju Prve direktive.[31]

68. Ob upoštevanju zgoraj navedenega je Sodišče v sodni praksi sprejelo široko razlago pojma „uporaba vozila“, ki „zajema vsakršno uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila“.[32]

69. S tega vidika želim v zvezi z ozemeljskim in stvarnim področjem uporabe te opredelitve dodati te preudarke.

i) Ozemeljsko področje uporabe pojma „uporaba vozil“

70. Pojem „uporaba vozil“ ni omejen na uporabo v posebnem kraju ali na posebnem terenu ali ozemlju. Ta pojem „ni omejen na prometno situacijo, torej na uporabo na javni površini“.[33] Irska vlada in vlada Združenega kraljestva sta v pisnih vlogah zagovarjali pristop, po katerem bi se v zvezi s pojmom „uporaba vozil“ in zavarovalno obveznostjo razlikovalo med uporabo na javnih cestah in povsod drugod.

26 Na primer v češčini: „určený k“; v nizozemščini: „bestemt“; v francoščini: „destiné à“; v nemščini: „bestimmt“; v italijanščini: „destinato a“; v španščini: „destinado a“; ali portugalščini: „destinado a“.

27 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 38).

28 Sodbe z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točki 41 in 42); z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, točka 31); in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, točka 24).

29 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točke od 43 do 45).

30 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 49).

31 Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 52).

32 Sodbe z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 59); z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, točka 34); in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, točka 28).

33 Sodba z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, točka 28).

71. Čeprav je bilo za to razlikovanje predlagane nekaj kontekstualne podlage, je ta po mojem mnenju dokaj skromna.[34] Nasprotno pa je na voljo obsežna besedilna podpora širokemu razumevanju ozemeljskega področja uporabe pojma „uporaba vozil“ in zavarovalne obveznosti. S tega vidika člen 1 Prve direktive vsebuje osnovno opredelitev „ozemlja, kjer vozilo običajno je“, in „ozemlja države, v kateri je vozilo registrirano“. V Prvi direktivi je večkrat in na splošno napoteno na „ozemlje [druge] države članice“ in na „motorna vozila, ki potujejo na ozemlju Skupnosti“. Nobenega izrecnega razlikovanja ni med javnimi in zasebnimi zemljišči ali sicer med območji, namenjenimi za to, da čeznje potujejo motorna vozila, in tistimi, ki to niso, čeprav se v zadevni direktivi oziroma direktivah sicer dokaj obsežno obravnava njena oziroma njuna ozemeljska uporaba.

72. Poleg tega bi lahko s takim razlikovanjem iz zavarovalne obveznosti v skladu s členom 3(1) Prve direktive izvzeli številne položaje, ki vključujejo motorna vozila z velikim potencialom povzročitve nesreč. S tem bi lahko resno ogrozili enega glavnih namenov Prve direktive, opredeljenih zgoraj, in sicer varstvo oškodovancev nesreč, ki jih povzročijo motorna vozila.[35] V zvezi s tem se prav lahko zgodi, da lahko posamezniki – ob upoštevanju struktur lastništva zemljišč in premoženjskega prava v nekaterih državah članicah – vozila veliko uporabljajo na zasebnih zemljiščih. Vendar se zdi verjetnost, da ta vozila ne bodo *nikoli* vozila zunaj takega zemljišča na javnih cestah in da tretje strani *ne bodo nikoli* vstopile na to zemljišče, kar bi pomenilo, da tveganje za nesreče preprosto ne obstaja, dokaj majhna, tak scenarij pa nerealističen. Menim, da s takim scenarijem ni mogoče utemeljiti poskusa vpeljave omejitev v pojem „uporaba vozil“, ne da bi imeli za to kakršno koli trdno besedilno podlago ter v nasprotju z logiko in namenom zadevnega zakonskega akta.

73. Zlasti glede na navedeno menim, da ni nobenega razloga za ponovno preučitev jasnih ugotovitev Sodišča iz zgoraj navedene sodne prakse in za omejitev pojma „uporaba vozil“ na uporabo v posebnih krajih.

ii) Stvarno področje uporabe pojma „uporaba vozil“

74. Kot je bilo navedeno zgoraj, „uporaba vozil“ „zajema vsakršno uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila“.[36] Menim, da je „običajna funkcija“ vozila „potovanje“, torej z drugimi besedami premik iz točke A v točko B,[37] ne glede na namen. To že precej jasno izhaja iz opredelitve „vozila“ iz člena 1(1) Prve direktive.

34 Irska je v zvezi s tem navedla člena 12(3) in 23(5) Direktive 2009/103, kodificirana različica Direktiv o avtomobilskem zavarovanju civilne odgovornosti, v katerih so omenjena tveganja za „nemotorizirane udeležence v prometu“ in „prometne nesreče“ (Direktiva 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 2009, L 263, str. 11)). Naj v zvezi s členom 12(3) pripomnim, da je člen 12 naslovljen „Specifične kategorije oškodovancev“. Člen 12(1) se nanaša na zavarovanje v zvezi s telesnimi poškodbami potnikov, ne da bi bilo kjer koli napoteno na „ceste“. Če bi želeli s členom 12(3) vpeljati tako bistveno omejitev, bi bilo logično, da bi se pojavila tudi v členu 12(1). Člen 23(5) se nanaša na logistiko izterjave (informacijski centri) in ga torej ne bi smeli razlagati v smislu večjih omejitev področja uporabe same zavarovalne obveznosti. Poleg tega Prva in Druga direktiva ne vsebujeta nobene določbe, enakovredne členoma 12(3) in 23(5).

35 Glej točko 67 zgoraj. Ker se Irska in Združeno kraljestvo opirata na cilje prostega gibanja, zastavljene s Prvo in Drugo direktivo, želim pripomniti, da je Sodišče na primer v sodbi Vnuk jasno napotilo na „dvojni cilj“ teh direktiv in je ob tem dejansko bolj poudarilo cilj okrepljenega varstva oškodovancev (sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 49 in naslednje)).

36 Sodbe z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 59); z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, točka 34), in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, točka 28).

37 S čimer je izvzet znameniti *Holtzmanov učinek*, ki je omogočal pregibanje prostora in časa ter s tem „potovanje brez premikanja“, iz dela *Peščeni planet* (v angleščini *Dune*) Franka Herberta (prva izdaja pri Chilton Books, Philadelphia, 1965). Vendar lahko mirno predpostavimo, da bi se ta učinek, tudi če bi bil kdaj dejansko udejanjen, uporabljal za drugačne vrste „vozil“, kot so tista, ki so „namenjen[a] za potovanje po kopnem in ki [jih] poganja mehanska moč, vendar ne vozi[jo] po tirih, in priklopnik[i], s prikolico ali brez“, v smislu člena 1(1) Prve direktive.

75. V zvezi s tem sicer drži, da je Sodišče zlasti v sodbi Andrade običajno funkcijo vozila opredelilo kot „prevoz“. Vendar menim, da namen uporabe tega izraza ni bil napotiti na posebno funkcijo „prevoza“, ki bi se razlikovala od „potovanja“ in bi bila logično ožja od tega pojma.[38] Bolj kot to se mi zdi, da je želelo Sodišče razlikovati med uporabo vozila kot stroja od običajne funkcije vozila. Po mojem mnenju in ob upoštevanju člena 1(1) Prve direktive je „običajna funkcija“ vozila točneje opredeljena kot „potovanje“.

76. Po teh pojasnilih je treba še dodati, da to, da vozilo ne potuje, še *ne* pomeni, da je pri svojem splošnem delovanju *zunaj* pojma „uporaba vozil“. Iz sodne prakse Sodišča prej kot to izhaja, da na področje uporabe pojma „uporaba vozil“ spada kakršna koli uporaba vozila, ki je „skladna“ z njegovo običajno funkcijo. To bi načeloma vključevalo položaje, v katerih je vozilo nekaj časa v nepremičnem stanju, ne glede na to, ali namerava lastnik pozneje z njim potovati ali ne.

77. Če nadgradim primer, ki je bil že naveden zgoraj (v točki 57): ko je vozilo parkirano čez noč, lastnica pa ga nima nobenega namena uporabiti pred jutrom, je to nepremično stanje v celoti skladno z običajno uporabo vozila. Denimo, da se lastnica zjutraj naslednjega dne – namesto da bi sedla v svoj avtomobil – spontano s taksijem odpelje na letališče na enotedenski smučarski dopust in po pomoti s seboj vzame tudi ključe avtomobila. A ker nesreča nikoli ne počiva, si tam zlomi nogo in mora mesec dni nositi mavec. V tem času se odloči, da bo avtomobil prodala, in ga dejansko nikoli več ne uporabi.

78. Torej lastnica po tem, ko se je zvečer prvega dne, preden je odpotovala na dopust, pripeljala z dela domov, ni v praksi nikoli več vozila svojega avtomobila. Ali je *„uporaba vozila“* ali *obveznost sklenitve zavarovanja* med navedenimi dogodki kadar koli prenehala in – če je tako – kdaj? Ko je lastnica zadnjič izključila motor? Ko je odšla na dopust? Ko si je zlomila nogo in objektivno ni mogla več voziti? Ko se je odločila, da avtomobil proda? Ali v nekem drugem trenutku?

79. Menim, da je ne glede na vse te (neprijetne) dogodke še vedno obstajala neprekinjena obveznost, da se avtomobil zavaruje. Drži sicer, da je mogoče *ex post facto* ugotoviti konkretne načine, kako je bilo vozilo uporabljeno v nekem trenutku, za katere je mogoče ugotoviti, da so zunaj pojma „uporaba vozil“, in s katerimi je mogoče zanikati odgovornost za povezane nesreče. To je bilo potrjeno v sodbi Andrade.[39]

80. Vendar z opredelitvijo takih konkretnih položajev „neuporabe“ po dogodku (*ex post facto*) še ni mogoče zanikati širše in splošne obveznosti sklenitve zavarovanja (*ex ante*). Nasprotno, menim, da lahko trdimo obratno: če je vozilo namenjeno za potovanje po kopnem in to lahko tudi opravlja, splošna zavarovalna obveznost zanj običajno izhaja iz člena 3(1) Prve direktive. To še ne pomeni, da v obdobju, v katerem obstaja zavarovalna obveznost, ne bo *posebnih primerov*, v katerih zaradi konkretne vrste uporabe prav v trenutku, ko se zgodi nesreča, ne bo obstajala *nikakršna odgovornost* na podlagi pogodbe o zavarovanju vozila.

38 Lahko bi trdili, da vozilo, kadar koli se premika, potuje. Vendar ni nujno, da je namen potovanja vedno prevoz blaga ali ljudi. Glej za podobno razpravo na primer sodbo z dne 28. julija 2016 Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, točke od 28 do 36), glede tega, ali izvajanje storitev usposabljanja za letenje pomeni prevoz ljudi ali ne, ali z dne 5. julija 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, točke od 81 do 88), v zvezi s praznimi leti, s katerimi se letalo prepelje med dvema letališčema, ne da bi prevažalo potnike, tovor ali pošto. V obeh navedenih primerih je obstajalo potovanje, gotovo pa ni bilo prevoza (razen če trdimo, da že samo dejstvo, da se vozilo prepelje od točke A do točke B, spada v opredelitev *prevoza tega vozila*).

39 Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

81. Vsekakor pa mora biti mogoče *ex ante* opredeliti, ali dejansko obstajajo okoliščine „uporabe vozil“, zaradi katerih nastane obveznost sklenitve zavarovanja, in sicer *z jasnim in objektivno opredeljivim trenutkom nastanka in prenehanja te obveznosti, ki pa je med tema trenutkoma neprekinjena*. Niti zgolj dejstvo, da je vozilo v praksi v nepremičnem stanju, niti namen lastnika ali posestnika vozila, da ga ne bo vozil (vsekakor če niso bile opravljene nikakršne formalnosti, da bi se s tem namenom seznanili javni organi in da bi se vozilo uradno umaknilo iz prometa), ne zadostujejo za to, da se ugotovi obstoj takih okoliščin ter da se jasno in objektivno opredelita trenutek nastanka in prenehanja te obveznosti.

82. Skratka, po mojem mnenju bi bilo treba za ugotovitev okoliščin „uporabe vozil“ za namene opredelitve obstoja obveznosti sklenitve zavarovanja *prima facie* upoštevati to, da *je vozilo namenjeno za potovanje po kopnem in to lahko tudi opravlja*. V nadaljevanju se bom vrnil k vprašanju, kako natančno v praksi opredeliti trenutek nastanka in prenehanja obveznosti sklenitve zavarovanja. Vendar bom še pred tem obravnaval nekaj pomislekov, ki so bili navedeni v zvezi z domnevno preširoko razlago pojma „uporaba vozil“ in obveznosti sklenitve zavarovanja.

iii) Ugovori zoper široko razlago „uporabe vozil“ in obveznosti sklenitve zavarovanja

83. Prvič, predvsem irska vlada je trdila, da bi široka razlaga „uporabe vozila“ in obveznosti sklenitve zavarovanja privedla do neželenih in nesprejemljivih posledic. Zlasti naj bi bila s tem zahteva po obveznem zavarovanju neutemeljeno naložena „velikemu številu ljudi“, ki „ne uporabljajo“ svojih vozil (za potovanje po javnih cestah), kar naj ne bi bilo v skladu z nobenim od ciljev Prve direktive.

84. S tem se ne strinjam.

85. Predlogi irske vlade v zvezi z morebitnim razlikovanjem med vožnjo vozila na zasebnem zemljišču v nasprotju z javnimi cestami je bil že obravnavan zgoraj.[40] Kar zadeva morebitne primere neupravičeno široke razlage obveznosti sklenitve zavarovanja, ki naj bi prizadela veliko število ljudi ter privedla do neželenih in nesprejemljivih posledic, so trditve irske vlade ostale nekako nedorečene.

86. Kakor koli že, kot je Sodišče že ugotovilo, je eden od dveh ciljev zadevnih direktiv varstvo oškodovancev. Naložitev zahteve po obsežnem obveznem zavarovanju pripomore k uresničevanju tega cilja. Alternativa je, da lahko vsaj v primerih insolventnosti osebe, odgovorne za nesrečo, oškodovanci nesreč, ki jih povzročijo nezavarovana vozila, navsezadnje ostanejo brez kakršne koli odškodnine. V Prvi direktivi ali kjer koli drugje ne vidim ničesar, s čimer bi bilo mogoče podkrepiti trditev, da se je želelo z zakonodajo stroške tveganja privzeto porazdeliti na ta način. Nasprotno, člen 4 Prve direktive vključuje izrecna odstopanja, ki omogočajo, da se v posebnih primerih, ki jih opredelijo države članice, stroški tveganja prenesejo na odškodninske organe.[41]

87. Naj k temu še dodam, da se zdi, da je ožja razlaga „uporabe vozil“ in obveznosti sklenitve zavarovanja, ki sta jo zagovarjali predvsem irska vlada in vlada Združenega kraljestva, vsaj do neke mere temeljila na predpostavki, da posebne dejanske okoliščine nekaterih položajev vključujejo zelo majhno verjetnost nesreče. Iz tega razloga je bil izpeljan sklep, da v teh položajih obvezno zavarovanje ni potrebno. Irska je kot primer navedla vozila, ki so začasno v skladiščnih prostorih na zasebnem zemljišču ali ki so na ogled pri trgovcu.

88. Strinjam se, da v takih primerih vozilo ne predstavlja enakega tveganja kot vozilo, s katerim se potniki vsakodnevno prevažajo po cestah. Kljub temu pa obstaja možnost, da se avtomobil vozi (ko ga je treba na primer prepeljati čez parkirišče pred salonom koncesionarja), pri čemer nastane tveganje, pa čeprav očitno manjše. Ni mi jasno, kako bi lahko z razlago pred sodišči prek pojma „uporaba“ prišli do

40 Točke od 70 do 73 teh sklepnih predlogov.

41 Glej tudi točko 35 zgoraj teh sklepnih predlogov.

tega, da direktivi o zavarovanju motornih vozil vsebujeta nekakšen prag tveganja,[42] in tako ugotovili, da ni treba skleniti zavarovanja. Menim, da je veliko bolje in primerneje, če se taka razlikovanja prepustijo panogi zavarovanj motornih vozil ali – in kolikor je to potrebno – javnopravni regulaciji trga takih zavarovanj. Kot razumem, je na primer v nekaterih državah članicah zavarovalna obveznost izjemno široka, vendar so v primerih, v katerih se vozilo v praksi ne vozi, zavarovalne premije posledično zelo nizke. Zavarovalnice lahko zaračunajo tudi različne premije na podlagi števila prevoženih kilometrov ali uporabe ali drugih načinov za omogočanje razumnega razlikovanja na podlagi premij, da tako področje uporabe in obseg pojma „uporaba“ uskladijo z vrsto obstoječega potencialnega tveganja.

89. Skratka, na sistemski ravni je lahko dejstvo, da je vozilo morda večinoma v nepremičnem stanju v (daljših) časovnih obdobjih in je zato tveganje morda minimalno, dober razlog za določitev različnih premij, ne pa za izvzetje iz obveznosti sklenitve zavarovanja nasploh. To še zlasti drži, ker – kot je bilo že navedeno zgoraj – neobstoj kakršne koli obveznosti sklenitve zavarovanja načeloma pomeni, da ni niti nobene varnostne mreže za odškodnino.[43]

90. Drugič, Irska še trdi, da bi s preširoko razlago pojma „uporaba vozil“ in obveznosti sklenitve zavarovanja izrazu „uporaba“ odvzeli vsakršen pomen, to obveznost pa bi navezali zgolj na lastništvo.

91. Menim, da je ta pomislek neutemeljen.

92. Kot se je pokazalo v sodbi Andrade[44], je pojem „uporaba vozil“ kljub vsemu omejen. Poleg tega obveznosti sklenitve zavarovanja sicer ni mogoče navezati na prehodne ali subjektivne okoliščine, vendar to še ne pomeni, da je navezana zgolj na lastništvo. Ta obveznost ima tudi časovne omejitve, saj nastane in preneha. Nadaljeval bom z opredelitvijo teh omejitev.

5. Trenutek nastanka in prenehanja obveznosti sklenitve zavarovanja

i) Registrirana in neregistrirana vozila

93. Kar zadeva „trenutek nastanka in prenehanja“, je po mojem mnenju *registracija* vozila v državi članici ključni objektivni dejavnik, ki ga je treba upoštevati pri ugotavljanju, ali obstajajo splošne okoliščine „uporabe vozila“, zaradi katerih nastane obveznost sklenitve zavarovanja v smislu člena 3(1) Prve direktive.

94. Glede tega je mogoče ločevati med dvema scenarijema.

95. Prvič, vozilo je in ostane registrirano v državi članici. Dokler je vozilo registrirano in niso sprejeti nikakršni uradni ukrepi za prekinitev ali prenehanje te registracije, je treba šteti, da obstajajo splošne okoliščine „uporabe vozila“ v smislu člena 3(1) Prve direktive, zaradi katerih nastane obveznost sklenitve zavarovanja. Registracija vozila je skladna z običajno uporabo tega vozila za potovanje (in v večini primerov potrebna zanjo).

96. To samodejno še *ne* pomeni, da je po registraciji kar koli, kar se v praksi dela z vozilom, „uporaba“ za namene opredelitve *odgovornosti* v zvezi s konkretnim dogodkom ali področjem uporabe zavarovalne pogodbe. Čeprav sodna praksa potrjuje, da je pojem uporabe izjemno širok, ta kljub temu ima meje.[45]

42 Vozilo bo na primer zelo redko voženo ali bo voženo le na omejenih razdaljah.

43 Točke od 34 do 36 zgoraj teh sklepnih predlogov.

44 Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

45 Kot je razvidno iz sodbe Andrade in o čemer se je podrobno razpravljalo v točkah od 74 do 82 teh sklepnih predlogov.

97. Drugič, obstajajo položaji, ko vozilo ni registrirano v državi članici, ker še ni bilo registrirano, ni več registrirano ali je bila registracija prekinjena.

98. Če vozilo spada v navedeni drugi scenarij, še ni nujno, da v zvezi z njim samodejno preneha obstajati zavarovalna obveznost na podlagi člena 3(1) Prve direktive. Neregistracija namreč ni nujno *neskladna* z običajno uporabo vozila za potovanje. Ali – povedano drugače – vozila so lahko primerna za potovanje po kopnem in se za to tudi dejansko uporabljajo, čeprav niso registrirana. Tak položaj je lahko zakonit v skladu s pogoji, določenimi z nacionalno zakonodajo, ali nezakonit, kadar bi vozila v skladu z upoštevnimi nacionalnimi pravili morala biti registrirana, pa niso. V obeh navedenih položajih obstaja možnost, da so taka vozila lahko udeležena v nesrečah.

99. Nič v Prvi direktivi ne kaže na to, da bi bil namen zakonodaje določiti, da bi morali v takih položajih tveganje načeloma nositi ali odškodninski organ ali – še manj – oškodovanci. Splošneje, nič v Prvi direktivi ne kaže na to, da bi bil pojem „uporaba vozil“ omejen na uporabo *registriranih* vozil. Iz splošne zgradbe Prve direktive, zlasti člena 1(4), prva in druga alinea, in člena 3(1) te direktive, prej kot to izhaja obveznost, da se zagotovi, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil na ozemlju države članice krita z zavarovanjem tudi v primerih, v katerih ta niso registrirana.

100. Vendar lahko v nekaterih primerih obstaja (začasen) preklic registracije ali njena prekinitev, s čimer se dejansko zahteva, da se vozilo ne uporablja za potovanje po kopnem, niti na kratke razdalje (tako da je na primer taka uporaba vozila opredeljena kot kaznivo dejanje). Kot razumem podobni sistemi obstajajo v nekaterih državah članicah na primer v zimskih mesecih v primeru vozil, ki se vozijo zgolj v obdobjih lepega vremena. Menim, da je v takih okoliščinah „uporaba vozila“ do te mere jasno in objektivno izključena, da povzroči prenehanje obveznosti sklenitve zavarovanja *ex ante*.[46]

101. Še vedno pa ostaja neodgovorjeno vprašanje, ali in pod katerimi drugimi pogoji je mogoče vozilo, ki *ni* registrirano (ali v zvezi s katerim je bila registracija prekinjena), potencialno izvzeti iz zavarovalne obveznosti.

ii) Neregistrirana vozila, izvzeta iz obveznosti sklenitve zavarovanja

102. Kot razumem, je bilo v postopku v glavni stvari vozilo, udeleženo v nesreči, registrirano. Portugalska vlada je na obravnavi potrdila, da je bilo zadevno vozilo opremljeno z registrskimi tablicami in da se je zanj še vedno obračunavala dajatev za uporabo vozila v cestnem prometu. Zato tega vprašanja ne bom obravnaval preveč podrobno.

103. Vendar se je na obravnavi kljub temu veliko razpravljalo o tem, kdaj obveznost sklenitve zavarovanja na splošno nastane in preneha. V grobem so bile navedene tri vrste položajev: (a) nova vozila, ki še niso registrirana, vendar je očitno, da jih je mogoče voziti (na primer vozila, ki se prevažajo iz tovarn ali ki so parkirana na parkiriščih koncesionarjev); (b) druga vozila, ki niso več registrirana ali katerih registracija je bila prekinjena in ki jih je mogoče voziti, vendar tega *de facto* nihče ne dela (na primer vozila v muzeju);[47] (c) vozila, ki niso registrirana in so tako ali drugače „onesposobljena“, na primer zaradi odstranitve nekaterih delov (koles, akumulatorja itd.).

104. Kar zadeva točki (a) in (b), menim, da je več dobrih razlogov za to, da Sodišče pri obravnavi takih zadev ne bi smelo začeti opredeljevati podrobnih (in potencialno dokaj kompleksnih) omejitev pojma „uporaba vozil“ na podlagi Prve direktive, na primer na podlagi dejstva, da se jih ne vozi pogosto ali da se jih verjetno ne vozi.

46 Naj poudarim, da to ne pomeni, da *ne more* biti nobene uporabe vozila. Lahko je seveda ukradeno in/ali se vozi nezakonito. Vendar bi bilo v takih okoliščinah vozilo voženo *v nasprotju z* obveznostjo sklenitve zavarovanja, ki bi se (izjemoma) opredelila *ex post*, s čimer bi se ohranila varnostna mreža odškodninskega sklada za oškodovance.

47 Razen položajev, na kakršne je napoteno v točki 100 zgoraj.

105. Prvič, take omejitve v besedilu Direktive preprosto nimajo nobene jasne jezikovne podlage. Sodišče bi si jih moralo dejansko izmisliti. Poleg tega bi se le težko skladale s predhodno sodno prakso, iz katere izhaja široka opredelitev „uporabe vozil“. [48]

106. Drugič, če se taka vozila vozijo (na primer čez parkirišče koncesionarja), lahko potencialno povzročijo nesreče. Če sklenitev zavarovanja ne bi bila obvezna, bi tvegali, da oškodovanec ne bo imel nobene „varnostne mreže“ v obliki odškodnine. [49] Poleg tega bi tak pristop v primeru scenarijev iz točke (b) znova pomenil, da je zavarovalna obveznost odvisna od posebnih dejanskih okoliščin in namenov posameznikov, in sicer v škodo pravne varnosti. [50]

107. Tretjič in morda najpomembneje, Prva direktiva vsebuje jasno pravno podlago – člen 4 – za odstopanja od obveznosti sklenitve zavarovanja v zvezi z *nekaterimi osebami* in/ali *nekaterimi vozili* (ali nekaterimi vozili, ki imajo posebne tablice). [51] Če se te izjeme uporabijo, je v isti določbi izrecno navedeno, da morajo države članice zagotoviti varnostno mrežo za morebitne oškodovance, tako da zagotovijo plačilo odškodnine v zvezi s kakršno koli izgubo ali poškodbo, povzročeno s takimi izrecno izključenimi vrstami vozil.

108. V takih okoliščinah je očitno, da le malokaj upravičuje izoblikovanje kompleksne (in celo zapletene) sodne razlage pojma „uporaba vozil“ – s čimer bi lahko izpostavili oškodovance nevarnosti, da ne bodo prejeli (celotne) odškodnine – da bi z njo zajeli posebne okoliščine, ki jih je mogoče brez težav zajeti z uporabo odstopanj iz člena 4. Ali s prispodobo: če je eden od navedenih ciljev zagotoviti varnostno mrežo, se mi zdi z regulativnega vidika zelo smiselno, da se izoblikuje močna in gosta mreža, nato pa se – če je to potrebno – izpustijo (izvzamejo) napačne ribe, namesto da ribič vrže mrežo, polno lukenj, nato pa se čudi, zakaj so nekatere ribe ušle.

109. Kar zadeva točko (c), je v praksi neskončno število načinov za to, da se vozilo „onesposobi“: od tega, da se iz njega odstranijo ključi, do tega, da se odstranijo akumulator, kolesa itd. V neki točki je mogoče celo trditi, da „vozilo“ ne obstaja več, kaj šele „uporaba vozila“. Tako na primer odstranitev motorja pomeni, da vozilo tehnično ni več „motorno“ v smislu člena 1(1) Prve direktive.

110. Vendar menim, da se vprašanje, ali je vozilo dovolj onesposobljeno ali ne, da je mogoče trditi, da ni več „vozilo“ v smislu Prve direktive ali da ni več mogoča njegova „uporaba“, nanaša predvsem na dokaze. Čeprav je v zvezi s tem nedvomno mogoče podati tudi nekaj abstraktnih vidikov, menim, da obravnava tega vprašanja za to zadevo ni potrebna. Navsezadnje ni nobenega dvoma o tem, da je bil avtomobil očitno v voznem stanju in je bil tudi vožen.

6. Uporaba v obravnavani zadevi

111. Ob upoštevanju dejstev, kot jih je predstavilo predložitveno sodišče, je po mojem mnenju očitno, da to, da se na dvorišču parkira v celoti funkcionalen avtomobil, za katerega – kot je na obravnavi potrdila portugalska vlada – se je v času dejanskega stanja iz postopka v glavni stvari še vedno obračunavala dajatev za uporabo vozila v cestnem prometu, ki je bilo opremljeno z registrskimi tablicami in v zvezi s katerim niso bile opravljene nikakršne formalnosti za to, da bi bilo uradno umaknjeno iz prometa, ne more pomeniti, da ni več obstajala obveznost sklenitve zavarovanja. To velja ne glede na subjektivni namen lastnika, saj niso bili javni organi s tem namenom nikakor uradno seznanjeni.

48 Točka 47 teh sklepnih predlogov zgoraj.

49 Točka 35 teh sklepnih predlogov zgoraj.

50 Točka 62 teh sklepnih predlogov zgoraj.

51 Ta odstopanja se med posameznimi državami članici precej razlikujejo. V času predstavitve teh sklepnih predlogov je seznam na voljo na spletnem mestu Evropske komisije na strani https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en.

112. Kot sem navedel v točkah od 94 do 100 zgoraj, je po mojem mnenju dejstvo, da niso bile opravljene upravne formalnosti, da bi se avtomobil umaknil iz prometa, že odločilno za potrditev obstoja splošnih okoliščin „uporabe vozila“. Na to ugotovitev ne morejo vplivati natančna lokacija avtomobila, njegovo fizično stanje, dejstvo, da lastnik (iz zdravstvenih razlogov) ne vozi, in njegovi subjektivni nameni v zvezi z vozilom.

113. To je *splošen* odgovor na prvo vprašanje, ki ga je postavilo predložitveno sodišče. Vendar to še ne pomeni, da je treba ta splošni odgovor uporabiti tudi za *posamični* primer A. Juliane. V zvezi s tem je treba poudariti dvoje.

114. Prvič, s Prvo direktivo je Portugalski republiki naložena obveznost zagotoviti, da so vozila zavarovana. Ali je ta država članica to obveznost izpolnila in – če jo je – *komu* je naložena obveznost sklenitve zavarovanja, sta vprašanji nacionalnega prava, na kateri mora odgovoriti predložitveno sodišče.

115. Drugič, tudi če bi bilo z nacionalno zakonodajo v neki fazi določeno, da je treba lastniku naložiti obveznost, da zavaruje svoj avtomobil, želim opozoriti na dva elementa, ki bi jih predložitveno sodišče morda moralo upoštevati. Po eni strani iz ustaljene sodne prakse Sodišča izhaja, da se države članice (vključno z njihovimi „pojavnimi oblikami“ [52]) celo v primerih, v katerih imajo lahko določbe direktive neposreden učinek, nanje ne morejo neposredno sklicevati zoper posameznike (neobstoj „obrnjenega vertikalnega“ neposrednega učinka). [53] Po drugi strani se država članica ne more opreti na določbe direktive, ki ni bila ustrezno prenesena, da bi tako dosegla skladno razlago nacionalne zakonodaje, katere posledica bi bila naložitev obveznosti posamezniku. [54]

116. Ta načela prava Unija je treba še posebej upoštevati v položajih, v katerih je mogoče trditi, da so nacionalni zakoni, s katerimi naj bi bila prenesena ustrezna direktiva o zavarovanju motornih vozil, nejasni ali protislovni. To zajema nasprotujoče si razsodbe nacionalnih sodišč v zvezi z upoštevnimi pravnimi vprašanji. V zvezi s tem mora presojo opraviti nacionalno sodišče in opredeliti ustrezne posledice glede na dejstva posamezne zadeve.

7. Predlog glede prvega vprašanja

117. Glede na zgoraj navedeno predlagam, naj se na prvo vprašanje predložitvenega sodišča odgovori:

Člen 3 Prve direktive (v veljavi na dan nesreče) je treba razlagati tako, da obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti v zvezi z motornimi vozili zajema tudi položaje, v katerih je v skladu z odločitvijo lastnika vozilo parkirano na zasebnem dvorišču zunaj javnih cest, vendar niso bile opravljene nikakršne upravne formalnosti za to, da bi bila registracija vozila uradno preklicana. Države članice morajo z nacionalno zakonodajo določiti, kdo mora v takih okoliščinah zavarovati vozilo.

C. Drugo vprašanje

118. Z drugim vprašanjem nacionalno sodišče sprašuje, ali je treba člen 1(4) Druge direktive razlagati tako, da je v skladu z njim podeljena pravica do subrogacije v razmerju do lastnika vozila, tudi če ta ni bil odgovoren za nesrečo. Predložitveno sodišče še sprašuje, ali je subrogacija v razmerju do lastnika odvisna od tega, ali so izpolnjeni pogoji za civilno odgovornost (in zlasti ali je pomembno to, da lastnik vozila ni upravljal).

52 Sodbi z dne 12. julija 1990, Foster in drugi (C-188/89, EU:C:1990:313, točka 18), in z dne 10. oktobra 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, točke od 33 do 35).

53 Sodba z dne 8. oktobra 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431).

54 Sodbi z dne 26. septembra 1996, Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363, točka 42), in z dne 5. julija 2007, Kofoed (C-321/05, EU:C:2007:408, točka 45).

119. S členom 1(4) Druge direktive je državam članicam podeljena *pravica*, da določijo subrogacijo v razmerju do osebe, „odgovorne za nesrečo“. Vendar je v tej določbi še navedeno, da v primeru, da države članice to pravico izkoristijo, odškodninskemu organu kljub temu ne smejo dovoliti, da plačilo odškodnine pogojuje s tem, da oškodovanec kakor koli dokaže, da „odgovorna oseba“ ni zmožna ali noče plačati.

120. Možnost subrogacije (in pogoji zanjo) morajo biti torej določeni v nacionalni zakonodaji. To vključuje opredelitev pojmov oseba, „odgovorna za nesrečo“, ali „odgovoren“ v nacionalnem civilnem pravu.[55] Nobena od strank, ki so predložile stališča, te razlage ni izpodbijala.

121. Iz navedenega izhaja, da je odgovor na vprašanje predložitvenega sodišča – v delu, v katerem sprašuje, ali je člen 1(4) Druge direktive *treba* razlagati tako, da je z njim podeljena pravica do subrogacije – nikalen. S členom 1(4) je državam članicam zgolj ponujena *možnost* za to.

122. Kar zadeva pogoje izvajanja pravice do subrogacije, je po mojem mnenju predložitvena odločba nekoliko nejasna v zvezi s podlago za „odgovornost“, o kateri se razpravlja: je to odgovornost *za samo nesrečo* ali odgovornost, ki temelji na *nezavarovanju vozila* (če je obstajala obveznost v zvezi s tem)?

123. Če se vprašanje nanaša na *odgovornost za nesrečo*, je treba pogoje za tako odgovornost določiti v nacionalni zakonodaji. V pravu Unije ne vidim nobene ovire za določitev pogoja, da je morala oseba, da se šteje za odgovorno, v trenutku, ko se je zgodila nesreča, upravljati vozilo.

124. Vendar predložitveno sodišče s tem vprašanjem sprašuje, ali obstaja pravica do subrogacije v razmerju do lastnice „ne glede na to, ali je bila ta odgovorna za nesrečo“, kar razumem, kot da pomeni „ne glede na to, ali lastnica izpolnjuje pogoje za to, da se ji pripiše odgovornost za nesrečo“. V členu 1(4) taka možnost ni predvidena. S to določbo je predvidena le subrogacija v razmerju do osebe, ki *je* odgovorna za nesrečo.

125. Če predložitveno sodišče sprašuje, ali je člen 1(4) Druge direktive *treba* razlagati tako, da ima sklad z njim pravico do subrogacije v razmerju do osebe, *odgovorne za to, da vozilo ni bilo zavarovano*, je odgovor nikalen. Znova je treba ugotoviti, da na tako možnost v členu 1(4) Druge direktive preprosto ni napoteno, zato iz njega ni mogoče izpeljati nobenega takega pravila. Vendar to še ne pomeni, da države članice ne smejo določiti pravice do subrogacije v drugih okoliščinah, in sicer tudi v razmerju do osebe, ki ni izpolnila obveznosti sklenitve zavarovanja, naložene z nacionalno zakonodajo, s katero je prenesen člen 3(1) Prve direktive. To je znova področje, ki ga je treba večinoma urediti z nacionalno zakonodajo.

126. Glede na zgoraj navedeno predlagam, naj se na drugo vprašanje predložitvenega sodišča odgovori:

Člen 1(4) Druge direktive je treba razlagati tako, da države članice lahko določijo, da ima odškodninski organ, kot je Fundo de Garantia Automóvel – ki je, ker ni obstajalo zavarovanje civilne odgovornosti, plačal odškodnino tretjim osebam, poškodovanim v prometni nesreči, ki jo je povzročilo motorno vozilo, ki je bilo brez vednosti ali dovoljenja lastnika odpeljano z zasebnega zemljišča, kjer je bilo parkirano – pravico do subrogacije v razmerju do osebe ali oseb, odgovornih za nesrečo. Pogoje za odgovornost take osebe ali oseb je treba določiti v nacionalni zakonodaji. Ti pogoji lahko vključujejo zahtevo, da so zadevne osebe v upoštevnem času dejansko upravljale vozilo.

S to določbo se od držav članic ne zahteva niti se jim ne prepoveduje, da predvidijo pravico do subrogacije v drugih okoliščinah, in sicer tudi v razmerju do osebe, ki ni izpolnila obveznosti sklenitve zavarovanja, naložene z nacionalno zakonodajo, s katero je prenesen člen 3(1) Prve direktive.

55 Sodba z dne 23. oktobra 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, točka 29).

V. Predlog

127. Sodišču predlagam, naj na vprašanji, ki ju je predložilo Supremo Tribunal de Justiça (vrhovno sodišče, Portugalska), odgovori:

Prvo vprašanje

Člen 3 Direktive Sveta 72/166/EGS 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 (v veljavi na dan nesreče) je treba razlagati tako, da obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti v zvezi z motornimi vozili zajema tudi položaje, v katerih je v skladu z odločitvijo lastnika vozilo parkirano na zasebnem dvorišču zunaj javnih cest, vendar niso bile opravljene nikakršne upravne formalnosti za to, da bi bila registracija vozila uradno preklicana. Države članice morajo z nacionalno zakonodajo določiti, kdo mora v takih okoliščinah zavarovati vozilo.

Drugo vprašanje

Člen 1(4) Druge direktive Sveta 84/5/EGS z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil je treba razlagati tako, da države članice lahko določijo, da ima odškodninski organ, kot je Fundo de Garantia Automóvel – ki je, ker ni obstajalo zavarovanje civilne odgovornosti, plačal odškodnino tretjim osebam, poškodovanim v prometni nesreči, ki jo je povzročilo motorno vozilo, ki je bilo brez vednosti ali dovoljenja lastnika odpeljano z zasebnega zemljišča, kjer je bilo parkirano – pravico do subrogacije v razmerju do osebe ali oseb, odgovornih za nesrečo. Pogoje za odgovornost take osebe ali oseb je treba določiti v nacionalni zakonodaji. Ti pogoji lahko vključujejo zahtevo, da so zadevne osebe v upoštevnem času dejansko upravljale vozilo.

S to določbo se od držav članic ne zahteva niti se jim ne prepoveduje, da predvidijo pravico do subrogacije v drugih okoliščinah, in sicer tudi v razmerju do osebe, ki ni izpolnila obveznosti sklenitve zavarovanja, naložene z nacionalno zakonodajo, s katero je prenesen člen 3(1) Prve direktive.