



## Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA  
JEANA RICHARDA DE LA TOURA,  
predstavljeni 15. decembra 2022<sup>1</sup>

### Zadeva C-618/21

AR,  
BF,  
ZN,  
NK Sp. z o.o., s.k.,  
KP,  
RD Sp. z o.o.,  
proti  
PK S.A.,  
CR,  
SI S.A.,  
MB S.A.,  
PK S.A.,  
SI S.A.,  
EZ S.A.

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (občinsko sodišče glavnega mesta Varšava v Varšavi, Poljska))

„Predhodno odločanje – Zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil – Direktiva 2009/103/ES – Člen 3 – Civilna odgovornost pri uporabi vozil – Obveznost zavarovanja vozil – Člen 18 – Pravica do neposrednega zahtevka – Obseg – Določitev zneska odškodnine – Hipotetični stroški – Možnost pogojevanja plačila odškodnine z nekaterimi pogoji – Prodaja vozila“

### Uvod

1. Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 18 Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti<sup>2</sup> v povezavi s členom 3 te direktive.

<sup>1</sup> Jezik izvornika: francoščina.

<sup>2</sup> UL 2009, L 263, str. 11.

2. Ta predlog je bil vložen v okviru sporov med šestimi lastniki vozil in zavarovalnici civilne odgovornosti povzročiteljev škode, nastale *na* vozilih teh lastnikov.

3. Ta zadeva Sodišču ponuja priložnost, da prvič pojasni, kakšen je obseg pravice do neposrednega zahtevka, ki jo ima oškodovanec, ki odškodnino za celotno škodo, povzročeno z motornim vozilom, zahteva od zavarovalnice.

4. V teh sklepnih predlogih bom predstavil razloge, iz katerih menim, da pravo Unije ne nasprotuje temu, da je dajatev, ki jo mora plačati zavarovalnica, izključno denarna, in da bi se poseglo v polni učinek Direktive 2009/103, če bi morala biti pravica oškodovanca do neposrednega zahtevka omejena ali izključena zaradi neobstoja dejanskega popravila poškodovanega vozila.

## I. Pravni okvir

### A. Direktiva 2009/103

5. V uvodni izjavi 30 Direktive 2009/103 je navedeno:

„(30) Pravica neposrednega sklicevanja na zavarovalno pogodbo in neposrednih odškodninskih zahtevkov nasproti zavarovalnicam je zelo pomembna za varstvo oškodovancev v prometnih nesrečah. Za učinkovitejšo in hitrejšo obravnavo odškodninskih zahtevkov in da se v največji možni meri izogne dragim pravnim postopkom, je pravico do neposrednega zahtevka proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče, treba razširiti na vse oškodovance prometnih nesreč.“

6. Člen 3 te direktive, naslovljen „Obvezno zavarovanje vozil“, določa:

„Vsaka država članica ob upoštevanju člena 5 sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki se običajno nahajajo na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem.

Na podlagi ukrepov iz prvega pododstavka se določi kritje obveznosti in pogoji kritja.

Vsaka država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da zavarovalna pogodba zajema tudi:

- (a) v skladu z veljavno zakonodajo v drugih državah članicah, izgubo ali poškodbo, povzročeno na ozemlju teh držav,
- (b) izgubo ali poškodbo, ki jo utrpijo državljani držav članic na direktni poti med dvema ozemljema, v katerih velja Pogodba, če noben nacionalni zavarovalni biro ni odgovoren za ozemlje, ki ga prečkajo; v takšnem primeru se mora izguba ali škoda kriti v skladu z nacionalno zakonodajo o obveznem zavarovanju, veljavno v državi članici, na ozemlju katere se vozilo običajno nahaja.

Zavarovanje iz [prvega odstavka] obvezno krije oboje, materialno škodo in telesne poškodbe.“

7. Člen 18 navedene direktive, naslovljen „Neposredni zahtevki“, določa:

„Države članice zagotovijo, da imajo oškodovanci iz nesreč, ki so jih povzročila vozila, ki jih krije zavarovanje iz člena 3, pravico do neposrednega zahtevka proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče.“

## **B. Poljsko pravo**

8. Člen 363(1) kodeks cywilny (civilni zakonik) določa:

„Škoda se po izbiri oškodovanca povrne z vzpostavitvijo prejšnjega stanja ali s plačilom ustreznega denarnega zneska. Če vzpostavitev prejšnjega stanja ni mogoča ali bi zavezancu povzročila prevelike težave ali stroške, je zahtevek oškodovanca omejen na denarno odškodnino.“

9. Člen 822(1) in (4) civilnega zakonika določa:

„1. S pogodbo o zavarovanju civilne odgovornosti se zavarovatelj zaveže, da bo v skladu s pogodbo plačal odškodnino za škodo, povzročeno tretjim osebam, v zvezi s katerimi odgovornost za škodo nosi zavarovalec ali zavarovanec.

[...]

4. Oseba, ki je do odškodnine upravičena v zvezi z dogodkom, ki ga pokriva pogodba o zavarovanju civilne odgovornosti, lahko svoje zahtevke uveljavlja neposredno proti zavarovatelju.“

## **II. Dejansko stanje sporov o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje**

10. Pred Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (občinsko sodišče glavnega mesta Varšava v Varšavi, Poljska) tečejo postopki v šestih sporih. Predmet petih sporov je zavrnitev zavarovalnic, ki so tožene stranke v postopku v glavni stvari in krijejo civilno odgovornost povzročitelja prometne nesreče, v kateri je bila povzročena škoda na vozilih, da oškodovancem, ki so tožeče stranke v postopkih v glavni stvari in so uveljavljali svojo pravico do neposrednega zahtevka iz člena 18 Direktive 2009/103, plačajo stroške popravila teh vozil, to je stroške, ki jih niso imeli. Predložitevno sodišče te stroške imenuje „hipotetični stroški popravila“.

11. Šesti spor se od prejšnjih razlikuje samo po tem, da je škoda posledica padca garažnih vrat, zaradi česar je bilo vozilo tožeče stranke v postopku v glavni stvari uničeno.

12. Ti spori izhajajo iz dejstva, da oškodovanci denarno odškodnino za škodo, nastalo na njihovih vozilih, zahtevajo na podlagi visoke ocene stroškov popravila (deli in storitve), in ne na podlagi dokazil o stroških popravila, ki so jih imeli, ali, povedano drugače, dejansko nastalih stroških. Zavarovalnice pa trdijo, da ta odškodnina ne more presegati zneska dejansko nastale škode, izračunane po tako imenovani „diferencialni“ metodi. Ta znesek mora ustrezati razliki med vrednostjo, ki bi jo poškodovano vozilo imelo, če se nesreča ne bi zgodila, in dejansko vrednostjo tega vozila v poškodovanem ali popravljenem stanju, tudi le delno.

13. Predložitveno sodišče navaja, da je v nacionalnem pravu namen povrnitve škode ta, da oškodovanec dobi povrnjeno premoženje v vrednosti, ki bi jo to premoženje imelo, če škoda ne bi nastala, hkrati pa ne omogočiti, da bi se ta stranka obogatila.

14. Vendar v skladu s poljsko sodno prakso sodišča dodelijo odškodnino za škodo, nastalo na vozilih, v višini hipotetičnih stroškov popravila, katerih znesek naj bi znatno presegal znesek škode, nastale na premoženju oškodovanca, določen z diferencialno metodo. Enako velja v primeru prodaje poškodovanega vozila, ki ga oškodovanci v prihodnje ne bodo nikoli mogli dati v popravilo.

15. Po mnenju predložitvenega sodišča bi bila ta sodna praksa, ki jo je mogoče grajati, saj oškodovancu omogoča, da se v nekaterih primerih obogati, lahko utemeljena s posebnim varstvom oškodovancev v prometnih nesrečah, ki izhaja iz prava Unije. Zato meni, da je treba pojasniti obseg pravic oškodovanca, ki izhajajo iz pravice do neposrednega zahtevka, ki ga lahko vložijo proti zavarovalnici.

16. Predložitveno sodišče v zvezi s tem navaja, da obstaja nasprotje med, na eni strani, to pravico do neposrednega zahtevka, povezano z dejstvom, da na podlagi poljskega prava oškodovanec lahko uveljavlja dva različna zahtevka proti povzročitelju nesreče, in sicer zahtevek za plačilo odškodnine in zahtevek v naravi za vzpostavitev stanja vozila pred škodo, ter, na drugi strani, načelom, ki izhaja iz poljskega obligacijskega prava, da je storitev, ki jo opravi zavarovatelj civilne odgovornosti, „plačilo“, to je denarna dajatev.

17. Predložitveno sodišče želi zato izvedeti, ali pravo Unije nasprotuje določbam nacionalnega prava, ki oškodovancu, ki želi uveljavljati neposredni zahtevek proti zavarovalnici, odrekajo enega od načinov za povrnitev škode, ki jih določa nacionalno pravo, kar naj bi jih na splošno odvrčalo od tega.

18. To sodišče si postavlja tudi vprašanje, ali mora za zagotovitev učinkovitosti zahtevka oškodovanca na podlagi člena 18 Direktive 2009/103 ta oškodovanec imeti na voljo zahtevek proti zavarovalniku civilne odgovornosti povzročitelja nesreče za namene plačila odškodnine v znesku, ki je enakovreden stroškom, potrebnim za to, da sam poskrbi za popravilo poškodovanega vozila, ne da bi imel možnost, da tega ne stori. Odškodnina bi tako lahko temeljila na dejanskem popravilu.

19. Zadnje vprašanje predložitvenega sodišča se nanaša na položaj, v katerem poškodovanega vozila ni več mogoče popraviti, ker je bilo na primer prodano. Nagiba se k mnenju, da mora odškodnina oškodovancu ustrezati samo razliki med ceno, ki jo je prejel za poškodovano vozilo, in ceno, ki bi jo prejel, če bi prodal nepoškodovano vozilo.

20. V teh okoliščinah je Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (občinsko sodišče glavnega mesta Varšava v Varšavi) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba člen 18 v povezavi s členom 3 Direktive [2009/103] razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, v skladu s katero lahko oškodovanec, ki izvršuje pravico do neposrednega zahtevka za povrnitev škode na svojem vozilu, povzročene v zvezi z uporabo motornih vozil, proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče, od zavarovalnice zahteva le povračilo dejanske in trenutne premoženjske škode, to je razlike med vrednostjo vozila v stanju pred nesrečo in vrednostjo poškodovanega vozila, povečano za dejansko že

nastale upravičene stroške popravila vozila in druge dejansko že nastale in utemeljene stroške, ki so posledica nesreče, medtem ko bi lahko, če bi zahteval odškodnino neposredno od povzročitelja, od njega po lastni presoji namesto odškodnine lahko zahteval, da vzpostavi stanje vozila pred škodo (vozilo popravi povzročitelj sam ali ga popravi servis, katerega storitev plača povzročitelj)?

2. Če je odgovor na zgornje vprašanje pritrdilen, ali je treba člen 18 v povezavi s členom 3 Direktive [2009/103] razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, v skladu s katero lahko oškodovanec, ki izvršuje pravico do neposrednega zahtevka za povrnitev škode na svojem vozilu, povzročene v zvezi z uporabo motornih vozil, proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče, od te zavarovalnice namesto odškodnine v dejanskem in trenutnem znesku premoženjske škode, torej razlike med vrednostjo vozila v stanju pred nesrečo in vrednostjo poškodovanega vozila, povečane za dejansko že nastale upravičene stroške popravila vozila in druge dejansko že nastale upravičene stroške, ki so posledica nesreče, uveljavlja le znesek, ki je enak stroškom povrnitve vozila v stanje pred poškodbo, medtem ko bi lahko, če bi zahteval odškodnino neposredno od povzročitelja, od njega po lastni presoji namesto odškodnine zahteval, da vzpostavi stanje vozila pred škodo (in ne zgolj, da zagotovi sredstva za ta namen)?
3. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, odgovor na drugo vprašanje pa nikalen, ali je treba člen 18 v povezavi s členom 3 Direktive [2009/103] razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, v skladu s katero lahko zavarovalnica, od katere je lastnik vozila, ki je bilo poškodovano v zvezi z uporabo motornih vozil, zahteval plačilo hipotetičnih stroškov, ki jih ni imel, vendar bi jih moral imeti, če bi se odločil za vzpostavitev stanja vozila pred nesrečo:
  - (a) to plačilo pogojuje s tem, da oškodovanec predloži dokaz, da resnično namerava vozilo popraviti na določen način pri določenem mehaniku po določeni ceni za dele in storitve – in sredstva za to popravilo nakaže neposredno temu mehaniku (ali prodajalcu delov, potrebnih za popravilo), s pridržkom, da se ta sredstva vrnejo, če namen, za katerega so bila izplačana, ni bil dosežen, in če ne, potem:
  - (b) to plačilo pogojuje s potrošnikovo zavezo, da v dogovorjenem roku dokaže, da je plačana sredstva porabil za popravilo avtomobila ali vrnil zavarovalnici, in če ne, potem:
  - (c) po izplačilu teh sredstev z navedbo namena plačila (kako naj se porabijo) in poteku potrebnega časa, v katerem bi lahko oškodovanec popravil avto – zahteva od njega, da dokaže porabo teh sredstev za popravilo ali jih vrne –

da bi se odpravila možnost, da bi oškodovanec zaradi škode obogatel?

4. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen in odgovor na drugo vprašanje nikalen, ali je treba člen 18 v zvezi s členom 3 Direktive [2009/103] razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, po kateri oškodovanec – ki ni več lastnik poškodovanega vozila, ker ga je prodal in zanj prejel denar ter ga zato ne more več popravljati – od zavarovalnice, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče, ne more zahtevati stroškov popravila, potrebnega za vzpostavitev poškodovanega vozila v stanje pred nesrečo, in je njegov zahtevek omejen na to, da od zavarovalnice zahteva odškodnino v višini dejanske in trenutne izgube njegovega premoženja, to je razlike med vrednostjo vozila v stanju pred nesrečo in zneskom, pridobljenim s prodajo vozila, povečano za dejansko že nastale in utemeljene stroške popravila vozila in druge dejansko že nastale upravičene stroške, ki so posledica nesreče?“

21. Pisna stališča so predložili KP in družba RD Sp. z o.o., ki sta tožeči stranki v postopkih v glavni stvari, družba SI SA, ki je ena od toženih strank v postopkih v glavni stvari, poljska, češka in nemška vlada ter Evropska komisija.

### III. Analiza

#### A. Dopustnost

22. Predlog za sprejetje predhodne odločbe temelji na ugotovitvi predložitvenega sodišča, da „nacionalna zakonodaja o odškodnini [...] zavarovalnicam nalaga obveznost, da oškodovancem plačajo tako imenovane hipotetične stroške popravila poškodovanega vozila brez vsakršne povezave z izvedbo tega popravila (v prihodnosti), s čimer torej oškodovancem, ki svojega vozila ne želijo dati v popravilo, omogoča, da ob nastanku škode povečajo vrednost svojega premoženja za razliko med stroški popravila poškodovanega vozila in izgubo vrednosti vozila zaradi škode, ki je nastala na njem – na stroške zavarovalnic in poleg tega na stroške vseh lastnikov vozil, ki plačujejo premije za obvezno zavarovanje“.

23. Predložitveno sodišče torej išče rešitev, da bi doseglo povrnitev škode, katere znesek bi bil čim bližje dejanskim stroškom, ki bi jih morali imeti oškodovanci. To sodišče tako poudarja, da oškodovanci pri zavarovatelju ne morejo vložiti zahtevka za povrnitev škode na vozilu v naravi, kot bi lahko storili pri povzročitelju škode.

24. Ker je v poljskem pravu ugotovilo različno ureditev teh zahtevkov, ki ju imajo na voljo osebe s pravico do povrnitve škode, nastale na vozilu, se je predložitveno sodišče spraševalo o obsegu in pomenu pravice oškodovanca do neposrednega zahtevka iz člena 18 Direktive 2009/103, da bi se zagotovila njena učinkovitost. V teh okoliščinah je predlog za sprejetje predhodne odločbe dopusten.

25. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča, na katero je opozorilo predložitveno sodišče, se predlog za sprejetje predhodne odločbe ne more nanašati na obseg odškodnine za škodo, ki jo ureja predvsem nacionalno pravo.<sup>3</sup>

26. Poleg tega je treba opozoriti, da je v skladu s členom 267 PDEU potrebno, da je predhodno odločbo, za katero je zaproseno, „treba“ sprejeti, da bi se predložitvenemu sodišču omogočila „izreči sodba“ v zadevi, o kateri odloča.<sup>4</sup>

27. V obravnavani zadevi je predmet ene od šestih zadev, o katerih odloča predložitveno sodišče, povrnitev škode, ki je na vozilu nastala zaradi garažnih vrat.

28. Vendar je očitno, da predmet Direktive 2009/103 ni zagotoviti civilno odgovornost, kadar vzrok za škodo ni vozilo.<sup>5</sup> Namen te direktive je namreč izvajanje posebnega varstva oškodovancev zaradi resnosti materialne škode ali telesnih poškodb, ki bi jih lahko utrpeli zaradi nevarnosti vozila, ki je neločljivo povezana z njegovo zasnovo in funkcijo.

<sup>3</sup> Glej sodbo z dne 10. junija 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, točki 36 in 38 ter navedena sodna praksa).

<sup>4</sup> Tako mora med sporom in določbami prava Unije, katerih razlaga se zahteva, obstajati takšna povezava, da je ta razlaga objektivno potrebna za odločitev, ki jo mora sprejeti predložitveno sodišče. Glej sklep z dne 10. decembra 2020, OO (Prekinitev sodne dejavnosti) (C-220/20, neobjavljen, EU:C:2020:1022, točka 26).

<sup>5</sup> Glej v tem smislu sodbo z dne 20. junija 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, v nadaljevanju: sodba Línea Directa Aseguradora, EU:C:2019:517, točka 45).

29. Poleg tega člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 določa, da vsaka država članica ob upoštevanju člena 5 te direktive sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri *uporabi vozil*, ki se običajno nahajajo na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem.

30. Drži, da je Sodišče pojem „uporaba vozil“, ki je avtonomen pojem prava Unije, razlagalo zlasti glede na sobesedilo tega člena 3, prvi odstavek,<sup>6</sup> ob upoštevanju, da si je zakonodajalec Unije stalno prizadeval za izpolnitev in krepitev cilja varstva oškodovancev v nesrečah, povzročenih s temi vozili.<sup>7</sup>

31. Sodišče je tako presodilo, da je treba člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 razlagati tako, da v njem navedeni pojem „uporaba vozil“ ni omejen na prometne položaje, torej na uporabo na javni površini, ampak ta pojem zajema vsakršno uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila kot prevoznega sredstva.<sup>8</sup>

32. V zvezi s tem je Sodišče pojasnilo, da se vozilo v skladu s svojo funkcijo prevoznega sredstva uporablja ne le, ko se premika, temveč načeloma tudi v času, ko je med dvema vožnjama parkirano.<sup>9</sup>

33. Sodišče je iz tega sklepalo, da je s pojmom „uporaba vozil“ iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 zajet položaj, v katerem se je *vozilo, ki je bilo parkirano v zasebni garaži* stavbe in uporabljeno v skladu s svojo funkcijo prevoznega sredstva, vžgalo in *zanetilo požar, katerega vzrok je električni tokokrog tega vozila*.<sup>10</sup> Enako velja, če je nesreča posledica *iztekanja olja zaradi mehanskega stanja zadevnega parkiranega vozila*.<sup>11</sup>

34. Zato so iz pojma „uporaba vozila“ v smislu člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 jasno izključeni položaji, v katerih vzrok nesreče ni obnašanje ali tehnična napaka vozila.

35. Poleg tega je Sodišče odločilo, da je za izključitev vozila iz obveznosti zavarovanja iz te določbe nujno, da je bilo uradno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo.<sup>12</sup>

36. Tako ni dvoma, da je področje uporabe Direktive 2009/103, kot ga razlaga Sodišče, omejeno na obveznost zavarovanja civilne odgovornosti za škodo, ki jo lahko povzroči vozilo.

37. Te razlage ni mogoče ovreči s trditvijo predložitvenega sodišča, da bi v bistvu morale zagotoviti enako obravnavanje na področju zavarovanja civilne odgovornosti, kar bi upravičevalo predložitev zadeve Sodišču v okviru spora v zvezi z odškodnino za škodo, ki je na vozilu nastala zaradi garažnih vrat.

38. Sodišču zato predlagam, naj ugotovi, da je v zvezi s tem ta predlog za sprejetje predhodne odločbe nedopusten.

<sup>6</sup> Glej sodbo *Línea Directa Asegadora* (točka 32).

<sup>7</sup> Glej sodbo z dne 20. maja 2021, *K. S. (Stroški vleke poškodovanega vozila)* (C-707/19, EU:C:2021:405, točka 27 in navedena sodna praksa).

<sup>8</sup> Glej sodbo *Línea Directa Asegadora* (točki 35 in 36). Glej tudi besedilo člena 1, točka 1a, Direktive 2009/103, dodano z Direktivo (EU) 2011/2118 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2021 o spremembi Direktive 2009/103 (UL 2021, L 430, str. 1). Ta direktiva mora biti v skladu z njenim členom 2 prenesena do 23. decembra 2023.

<sup>9</sup> Glej sodbo *Línea Directa Asegadora* (točka 42).

<sup>10</sup> Glej sodbo *Línea Directa Asegadora* (točka 48).

<sup>11</sup> Glej sklep z dne 11. decembra 2019, *Bueno Ruiz in Zurich Insurance* (C-431/18, neobjavljen, EU:C:2019:1082, točke od 42 do 45).

<sup>12</sup> Glej sodbo z dne 29. aprila 2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, točka 58).

39. Glede dopustnosti postavljenih vprašanj se mi ne zdi upravičeno šteti, kot trdi poljska vlada, da sta prvi dve vprašanji za predhodno odločanje, od katerih sta odvisni drugi dve vprašanji, hipotetični. Ta vlada trdi, da tožeče stranke v postopkih v glavni stvari zahtevajo samo plačilo denarne odškodnine. Predložitveno sodišče pa se sprašuje prav o tej omejitvi načinov za povrnitev škode, nastale v prometnih nesrečah. Čeprav pravo Unije tega ne zahteva, predložitveno sodišče meni, da lahko utemeljeno zavrne zahtevke, vložene na podlagi ocene stroškov.

40. V teh okoliščinah Sodišču predlagam, naj vprašanja za predhodno odločanje obravnava skupaj in ugotovi, da ga predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člen 18 Direktive 2009/103 razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, ki določa samo plačilo denarne odškodnine oškodovancem, ki uveljavljajo pravico do neposrednega zahtevka proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče, povzročene z vozilom, z možnostjo, da ne dokaže dejanskih stroškov popravila v primeru škode, povzročene na drugem vozilu.

## **B. Vsebinska presoja**

41. Sodišče mora na podlagi predloga za sprejetje predhodne odločbe opredeliti predmet neposrednega zahtevka iz člena 18 Direktive 2009/103.

42. Konkretno se predložitveno sodišče sprašuje, ali je namen tega neposrednega zahtevka, da se zavarovatelju (bolj kot povzročitelju škode) naloži, da oškodovancu za povrnitev nastale škode plača dajatev, ki jo dolguje povzročitelj te škode, ali da se zavarovatelju naloži, da oškodovancu neposredno plača dajatev, določeno v zavarovalni pogodbi.

43. Na prvem mestu, primerno se mi zdi opozoriti, da je bila pravica oškodovanca do neposrednega zahtevka uvedena z Direktivo 2000/26/ES<sup>13</sup>, ki je del štirih direktiv, ki so bile kodificirane z Direktivo 2009/103.<sup>14</sup>

44. Ta pravica je bila vpisana v naslednji okvir, na katerega je Sodišče večkrat opozorilo:

- državam članicam se nalaga, naj v svojem notranjem pravnem redu uvedejo splošno obveznost zavarovanja vozil, in
- vsaka država članica mora zagotoviti, da so s pridržkom nekaterih odstopanj, določenih v Direktivi 2009/103, vsa vozila, ki so običajno na njenem ozemlju, krita s pogodbo z zavarovalnico zato, da v mejah, ki jih določa pravo Unije, zagotovi izpolnitev obveznosti, ki izhajajo iz civilne odgovornosti v zvezi z navedenim vozilom.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, ki spreminja direktivi Sveta 73/239/EGS in 88/357/EGS (Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 3, str. 331).

<sup>14</sup> Glej uvodno izjavo 1 te direktive. Sodno prakso v zvezi s temi predhodnimi direktivami je torej mogoče uporabiti za razlago enakovrednih določb navedene direktive. Glej zlasti sodbo z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, točka 35).

<sup>15</sup> Glej sodbo z dne 10. junija 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, točki 25 in 26 ter navedena sodna praksa).



45. V okviru vse večjega varstva oškodovancev v prometnih nesrečah je Direktiva 2000/26 za te osebe določila pravico do neposrednega zahtevka proti zavarovalnici povzročitelja nesreče ali proti pooblaščenču v državi, v kateri oškodovanec prebiva.<sup>16</sup> Cilj je bil izboljšati pravice oškodovancev v prometni nesreči zunaj države, v kateri prebivajo,<sup>17</sup> in harmonizirati zakonodaje držav članic, od katerih nekatere niso poznale pravice do neposrednega zahtevka proti zavarovatelju povzročitelja.<sup>18</sup>

46. Z Direktivo 2005/14/ES<sup>19</sup> je bila ta pravica do neposrednega zahtevka razširjena na vse oškodovance v prometnih nesrečah, in to zato, da bi se odškodninski zahtevki obravnavali učinkoviteje in hitreje ter da bi se v največji možni meri izognili dragim pravnim postopkom.<sup>20</sup>

47. Ta cilj je bil znova omenjen v Direktivi 2009/103, v kateri je opozorjeno, da je treba oškodovancem iz prometnih nesreč zagotoviti primerljivo obravnavanje ne glede na to, kje v Uniji se je nesreča zgodila.<sup>21</sup> V uvodni izjavi 30 te direktive je bila povzeta opredelitev pravice do neposrednega zahtevka proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja prometne nesreče, ki je bila navedena v uvodni izjavi 21 Direktive 2005/14.

48. Tako je treba na drugem mestu poudariti, da je ta pravica v skladu s to uvodno izjavo opredeljena kot „[p]ravica neposrednega sklicevanja na zavarovalno pogodbo in neposrednih odškodninskih zahtevkov nasproti zavarovalnicam“.

49. Zato zavarovalnica, kadar kritje obveznega zavarovanja neposredno uveljavlja oškodovanec, ki uresničuje pravico, ki jo ima na podlagi člena 18 Direktive 2009/103, zagotovi civilno odgovornost povzročitelja v mejah pogodbe, sklenjene z njim.<sup>22</sup> Na tej podlagi so denarne posledice civilne odgovornosti krite, tudi če bi zavarovanec osebno nosil stroške popravila in če pride do telesnih poškodb.<sup>23</sup>

<sup>16</sup> V zvezi z zakonodajno zgodovino te direktive glej poročilo Evropskega parlamenta o skupnem osnutku – ki ga je odobril spravni odbor – Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, ki spreminja direktivi Sveta 73/239/EGS in 88/357/EGS (Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti) (C5-0155/2000 –1997/0264(COD)) (Final A5-0130/2000), na voljo na tem internetnem naslovu: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_EN.pdf), str. 6. Glej tudi Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2. izdaja, Bruylant, Bruselj, 2022, zlasti točka 263, str. 273.

<sup>17</sup> Glej uvodne izjave od 8 do 14 Direktive 2000/26.

<sup>18</sup> Glej v zvezi s tem člen 9 Konvencije o zakonu, ki velja za prometne nesreče, sklenjene v Haagu 4. maja 1971. Glej tudi Obrazložitev poročilo Erica W. Esséna, na voljo na tem internetnem naslovu: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, zlasti str. 214.

<sup>19</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2005 o spremembi direktiv Sveta 72/166/EGS, 84/5/EGS, 88/357/EGS in 90/232/EGS ter Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26 (UL 2005, L 149, str. 14). S to direktivo je bila v Direktivo 2000/26 dodana uvodna izjava 16a, v kateri se je v zvezi s pravico oškodovancev do sprožitve sodnega postopka proti zavarovatelju pred sodiščem v kraju, v katerem imajo stalno prebivališče, zakonodajalec Unije skliceval na člen 9(1)(b) in člen 11(2) Uredbe Sveta (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 19, zvezek 4, str. 42). Glej v zvezi s tem sodbo z dne 13. decembra 2007, FBTO Schadeverzekeringsen (C-463/06, EU:C:2007:792, točka 29).

<sup>20</sup> Glej uvodno izjavo 21 te direktive.

<sup>21</sup> Glej uvodno izjavo 20 te direktive in sodbo z dne 20. maja 2021, K. S. (Stroški vleke poškodovanega vozila) (C-707/19, EU:C:2021:405, točka 27 in navedena sodna praksa).

<sup>22</sup> Omeniti je treba, da ta obveznost učinkuje neodvisno od ničnosti zavarovalne pogodbe, ki je posledica prvotnih lažnih izjav zavarovalca. Glej v zvezi s tem sodbo z dne 20. julija 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, točka 27).

<sup>23</sup> Glej člen 3, zadnji odstavek, Direktive 2009/103, kakor ga razlaga Sodišče. Glej sodbo z dne 23. januarja 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, točke od 33 do 35 in navedena sodna praksa). V zvezi s poljskim pravom glej sodbo z dne 21. decembra 2021, Skarb Państwa (Kritje avtomobilskega zavarovanja) (C-428/20, EU:C:2021:1043, točka 16.)

50. Ker pravice oškodovanca izhajajo izključno iz zavarovalne pogodbe,<sup>24</sup> ali z drugimi besedami, če so enake pravici zavarovanca, njihova edina posledica ne more biti, da se oškodovancu dodeli odškodnina, in sicer tista, ki bi jo bil zavarovanec upravičen zahtevati od zavarovalnice, če bi že sam poravnal obveznosti do oškodovanca, v mejah pogodbe, ki ju zavezuje. Ta rezultat je skladen z dejavnostjo zavarovalnic, kot poudarja nemška vlada.

51. Tako razlago potrjuje več drugih elementov. Prvič, pravica oškodovanca do neposrednega zahtevka izpolnjuje cilj hitrega reševanja odškodninskih zahtevkov in je umeščena v okvir avtomobilskega zavarovanja, katerega poseben pomen za evropske državljane, ki potujejo znotraj Unije, in za zavarovalnice je poudaril zakonodajalec.<sup>25</sup> Po mojem mnenju Komisija in nemška vlada upravičeno poudarjata ta vidik vprašanja v čezmejnih položajih, ki govori za to, da se ne zahteva način povrnitve škode v naravi.

52. Drugič, načelo denarne odškodnine izhaja iz člena 22 Direktive 2009/103, naslovljenega „Postopek za poravnavo zahtevkov“, v katerem so opredeljene obveznosti zavarovalnice, na katero oškodovanec vloži odškodninski zahtevek. To načelo se lahko izpelje tudi iz tega, da je zakonodajalec Unije določil minimalne zneske zavarovalnega kritja<sup>26</sup>, ki so bistveno jamstvo za varstvo oškodovancev.<sup>27</sup>

53. Tretjič, zavarovalnice morajo plačati odškodnino oškodovancu, da se zagotovi učinkovitost pravice do povrnitve škode in tako oškodovanca zavaruje med drugim pred tveganjem plačilne nesposobnosti povzročitelja škode.<sup>28</sup>

54. Četrtič, analiza obveznosti zavarovalnice, proti kateri bo oškodovanec svojo pravico do neposrednega zahtevka uveljavljal v sodnem postopku, bi morala biti skladna z določbami prava Unije o pristojnosti sodišč<sup>29</sup> in pravu, ki se uporabi,<sup>30</sup> v čezmejnem položaju ter z ureditvijo subrogacijskega zahtevka, ki ga bo lahko uveljavljal zavarovatelj.<sup>31</sup>

55. Tako se mi v tem okviru ne zdi predstavljivo, da se člen 18 Direktive 2009/103 razlaga tako, da se povrnitev škode v naravi, ki bi jo oškodovanec lahko na podlagi nacionalnega prava dobil od povzročitelja nesreče, lahko zahteva od zavarovatelja. Gre prav za to, da se neposredno razmerje med oškodovancem in zavarovateljem ne zamenjuje z razmerjem med oškodovancem in povzročiteljem.

<sup>24</sup> Glej sodbo z dne 21. januarja 2016, ERGO Insurance in Gjensidige Baltic (C-359/14 in C-475/14, EU:C:2016:40, točki 54 in 58).

<sup>25</sup> Glej uvodno izjavo 2 Direktive 2009/103.

<sup>26</sup> Glej člen 9 Direktive 2009/103 in sodbo z dne 10. junija 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, točka 41).

<sup>27</sup> Glej uvodno izjavo 12 Direktive 2009/103 in zlasti sodbo z dne 21. januarja 2016, ERGO Insurance in Gjensidige Baltic (C-359/14 in C-475/14, EU:C:2016:40, točka 39).

<sup>28</sup> Glej poleg tega v primeru, ko ni bila izpolnjena obveznost zavarovanja vozila, udeleženega v nesreči, sodbo z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, točka 56), v kateri je opozorjeno na cilj varstva oškodovancev v prometnih nesrečah, ki se zahteva v primeru razlage določb Direktive 2009/103.

<sup>29</sup> Glej sodbo z dne 13. decembra 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, točka 29), in v zvezi z Uredbo (EU) št. 1215/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2012 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah (UL 2012, L 351, str. 1) sodbo z dne 30. junija 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, točke 30, 32, 45, 49, 50, 53 in 54 ter navedena sodna praksa).

<sup>30</sup> Niti iz besedila niti iz ciljev Direktive 2009/103 ni razvidno, da je njen namen določitev kolizijskih pravil, kot je Sodišče opozorilo v sodbi z dne 21. januarja 2016, ERGO Insurance in Gjensidige Baltic, C-359/14 in C-475/14, EU:C:2016:40, točka 40). Glej tudi točke od 47 do 54 te sodbe v zvezi s pogoji izvajanja Uredbe (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbeno obligacijska razmerja (Rim I) (UL 2008, L 177, str. 6) in Uredbe (ES) št. 864/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. julija 2007 o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti („Rim II“) (UL 2007, L 199, str. 40). Glej poleg tega v zvezi z obveznostjo uporabe Konvencije o zakonu, ki velja za prometne nesreče, sklenjene v Haagu 4. maja 1971, zlasti sodbo z dne 24. oktobra 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, točka 36), in ugotovitve o s tem povezanih težavah, ki jih je generalni pravobranilec N. Wahl predstavil v sklepnih predlogih v zadevi Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, točka 36).

<sup>31</sup> Glej za ponazoritev sodbo z dne 21. januarja 2016, ERGO Insurance in Gjensidige Baltic (C-359/14 in C-475/14, EU:C:2016:40, točka 56).

56. Zato menim, da je treba ta člen 18 razlagati tako, da ne nasprotuje nacionalni ureditvi, ki določa samo plačilo denarne odškodnine oškodovancem, ki uveljavljajo pravico do neposrednega zahtevka proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče, povzročene z vozilom, in to ne glede na naravo škode, ki jo je treba povrniti.

57. Poleg tega je treba navesti še druge preudarke, da bi se v celoti odgovorilo na vprašanja predložitvenega sodišča, ki želi odškodnino oškodovancu, ki je uveljavljal pravico do neposrednega zahtevka, določiti čim bližje dejansko nastalim stroškom.<sup>32</sup>

58. Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da obseg odškodnine za škodo ureja predvsem nacionalno pravo.<sup>33</sup>

59. Pristojni organi morajo torej v nacionalnem pravu zagotoviti učinkovitost pravice oškodovanca do neposrednega zahtevka.

60. V zvezi s tem sistem, opisan v pisnih stališčih KP in SI, v skladu s katerim lahko zavarovalnice izvajajo sistem plačila s strani tretje osebe pri avtomehaničnih delavnicah, ki se jim izplača odškodnina, dolgovana oškodovancu,<sup>34</sup> po mojem mnenju izpolnjuje zahtevo po varstvu oškodovanca, ki izhaja iz Direktive 2009/103, če se uporabi po izbiri oškodovanca.

61. Zato se mi zdi z razlago pomena člena 18 Direktive 2009/103 zaman iskati kakršno koli rešitev za težavo pri vodenju spora, ki jih je izpostavilo predložitveno sodišče<sup>35</sup> in ki obstajajo poleg nepravilnosti, ki jo to sodišče omenja zaradi obogatitve oškodovanca<sup>36</sup>.

62. Vseeno nacionalna ureditev pravici oškodovanca do neposrednega zahtevka iz člena 18 Direktive 2009/103 ne sme odvzeti polnega učinka.<sup>37</sup> Tako pa bi bilo po mojem mnenju, če bi bila odškodnina za oškodovanca, ki uveljavlja svojo pravico do neposrednega zahtevka, ali izključena ali omejena zaradi nepopravila poškodovanega vozila ali njegove prodaje ali celo obveznosti, ki bi mu jo naložila zavarovalnica, da zahteva popravilo vozila od zavarovanca.

<sup>32</sup> Glej točke 18 in 19 ter 22 in 23 teh sklepnih predlogov.

<sup>33</sup> Glej točko 25 teh sklepnih predlogov. Glej za ponazoritev tudi sodbo z dne 23. januarja 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, točka 43).

<sup>34</sup> Glej za ponazoritev sodbo z dne 21. oktobra 2021, T. B. in D. (Pristojnost v zvezi z zavarovanji) (C-393/20, neobjavljena, EU:C:2021:871, točki 17 in 18).

<sup>35</sup> Predložitveno sodišče trdi, da se zaradi poljske sodne prakse, na katero je bilo opozorjeno v točki 14 teh sklepnih predlogov, zavarovatelji sistematično vzdržujejo tega, da bi prostovoljno plačevali odškodnino v skladu to sodno prakso, da bi sodišča prepričali, da spremenijo usmeritev sodne prakse, s tem da res plačajo „odškodnino za hipotetične stroške“, vendar te stroške izračunajo samovoljno, ker domnevajo, da je v tem primeru dovolj za izračun uporabiti cene nadomestkov slabše kakovosti ali različne odbitke, zmanjšanja, „amortizacijo“ itd., tako da se v večini zadev uvede postopek pred sodišči, kar povečuje njihovo delovno obremenitev.

<sup>36</sup> Glej točko 15 teh sklepnih predlogov.

<sup>37</sup> Sodišče je tudi odločilo, da posledica nacionalnih določb, ki urejajo odškodnino za škodo, ki je posledica uporabe vozil, ne more biti samodejna izključitev ali nesorazmerna omejitev pravice oškodovanca, da dobi odškodnino iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti povzročitelja škode. V zvezi s pregledom teh načel glej sodbe z dne 23. oktobra 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, točki 31 in 32); z dne 23. januarja 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, točka 41 ter v zvezi z uporabo v obravnavani zadevi točki 44 in 45), in z dne 10. junija 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, točka 44).

#### IV. Predlog

63. Ob upoštevanju vseh navedenih ugotovitev Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki jih je predložilo Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (občinsko sodišče glavnega mesta Varšava v Varšavi, Poljska), odgovori:

Člen 18 Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti

je treba razlagati tako, da:

- ne nasprotuje nacionalni ureditvi, ki določa samo plačilo denarne odškodnine oškodovancem, ki uveljavljajo pravico do neposrednega zahtevka proti zavarovalnici, ki krije civilno odgovornost povzročitelja nesreče, povzročene z vozilom, in to ne glede na naravo škode, ki jo je treba povrniti;
- bi se poseglo v polni učinek pravice oškodovanca do neposrednega zahtevka, če bi morala biti omejena ali izključena zaradi neobstoja dejanskega popravila poškodovanega vozila.