



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA

MICHALA BOBKA,

predstavljeni 23. februarja 2021¹

Zadeva C-923/19

Van Ameyde España SA

proti

GES, Seguros y Reaseguros, SA

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Tribunal Supremo (vrhovno sodišče, Španija))

„Predlog za sprejetje predhodne odločbe – Direktiva 2009/103/ES – Zavarovanje civilne odgovornosti za motorna vozila – Pojem premikanja vozil – Obseg obveznosti zavarovanja – Nesreča, v kateri sta bila udeležena vlečno vozilo in polpriklopnik, zavarovana pri različnih zavarovateljih“

I. Uvod

1. Ali je treba premoženjsko škodo, povzročeno na polpriklopniku, ki se je v trenutku prometne nesreče upravljal kot del skupine vozil, pri čemer naj bi nesrečo očitno zakrivil voznik vlečnega vozila, kriti z obveznim zavarovanjem vlečnega vozila ali obveznim zavarovanjem polpriklopnika, če sta vlečno vozilo in polpriklopnik krita z različnima pogodbama o zavarovanju civilne odgovornosti, sklenjenima pri različnih zavarovateljih?

2. S tem vprašanjem je Sodišče pozvano, naj dalje razvije svojo (do zdaj) bogato sodno prakso o pojmu „uporaba vozil“, vsebovanem v prvem odstavku člena 3 Direktive 2009/103/ES.² Sodišče je bilo v preteklosti že pozvano, naj potrdi, da ta pojem med drugim zajema „premik s traktorjem na dvorišču kmetije za predstavitev prikolice tega traktorja v skedenj“;³ „primer[...], v katerem je bil poljedelski traktor udeležen v nesreči, pri čemer v trenutku, ko se je ta nesreča zgodila, njegova glavna funkcija ni bila funkcija prevoznega sredstva, ampak da kot delovni stroj proizvaja pogonsko silo, potrebno za poganjanje črpalke za škropljenje herbicida“;⁴ „položaj, v katerem je potnik vozila, parkiranega na parkirišču, pri odpiranju vrat tega vozila udaril ob sosednje parkirano vozilo in to sosednje vozilo poškodoval“;⁵ ali „položaj, [...] v katerem se je vozilo, ki je

¹ Jezik izvornika: angleščina.

² Direktiva 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 (UL 2009, L 263, str. 11).

³ Sodba z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 59 in izrek te sodbe).

⁴ Sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, točka 42 in izrek te sodbe).

⁵ Sodba z dne 15. novembra 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, točka 48 in izrek te sodbe).

bilo parkirano v zasebni garaži stavbe in uporabljeno v skladu s svojo funkcijo prevoznega sredstva, vžgalo in zanelo požar, katerega vzrok je električni tokokrog tega vozila, ter povzročilo škodo na tej stavbi, čeprav se to vozilo več kot 24 ur pred izbruhom požara ni premikalo“.⁶

3. Bojim se, da so nekateri elementi zgoraj začrtane sodne prakse – ravno tako kot vlečno vozilo v postopku v glavni stvari, ki je skrenilo s ceste – očitno nekoliko skrenili s samega področja uporabe Direktive 2009/103. V teh sklepnih predlogih torej predlagam, da, prvič, v *strukturnem* smislu ni vloga tega Sodišča, da se dejansko ukvarja z uporabo prava Unije v posamičnih primerih s tako „sodno prakso na ravni konkretnega dejanskega stanja“. Drugič, v zvezi s *konkretnim* zakonodajnim okvirom, ki se tu obravnava, se pojem „uporaba vozil“ in drugi nedoločni pravni pojmi iz člena 3 Direktive 2009/103 nanašajo na splošno obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti. Njihov cilj in namen ni, da se odloči, ali je konkretna nesreča krita s tem zavarovanjem.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

4. Člen 1 Direktive 2009/103 vsebuje naslednje opredelitve pojmov:

„[...]

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;
2. ‚oškodovanec‘ pomeni osebo, ki ima pravico do odškodnine zaradi izgube ali poškodbe, ki so jo povzročila vozila;

[...]“

5. Člen 3 Direktive 2009/103, 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 [odstavka] se določi kritje obveznosti in pogoji kritja.

[...]

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

6. Člen 12 Direktive 2009/103, naslovljen „Specifične kategorije oškodovancev“, določa:

„1. Brez poseganja v drugi pododstavek člena 13(1) zavarovanje iz člena 3 krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila.

⁶ Sodba z dne 20. junija 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, točka 48 in izrek te sodbe).

[...]

3. Zavarovanje iz člena 3 krije telesne poškodbe in materialno [premoženjsko] škodo, povzročeno pešcem, kolesarjem in drugim nemotorizirani[m] udeležencem v prometu, ki so, kot posledica nesreče, v kateri je bilo udeleženo motorno vozilo, v skladu z nacionalnim civilnim pravom upravičeni do odškodnine.

Ta člen ne posega niti v civilno odgovornost niti v višino odškodnine.“

B. Nacionalna zakonodaja

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zakon o civilni odgovornosti in zavarovanju pri uporabi motornih vozil, v nadaljevanju: zakon o zavarovanju vozil) je bil potrjen s kraljevo zakonsko uredbo 8/2004 z dne 29. oktobra 2004.⁷ Naslov člena 1 je „Civilna odgovornost“ in določa:

„1. Voznik motornega vozila zaradi nevarnosti, ki jo povzroča z vožnjo tega vozila, odgovarja za škodo, povzročeno osebam ali na premoženju med uporabo vozila.

[...]

3. Lastnik, ki ni voznik, je odgovoren za telesne poškodbe in materialno [premoženjsko] škodo, ki jih povzroči voznik, če ga s tem voznikom povezuje katero od razmerij iz člena 1903 Código Civil [civilnega zakonika] in člena 120(5) Código Penal [kazenskega zakonika]. Ta odgovornost preneha, če navedeni lastnik dokaže, da je uporabil vso skrbnost razumne osebe, da bi preprečil škodo.“

8. Člen 2 zakona o zavarovanju vozil, naslovljen „Obveznost zavarovanja“, v odstavku 1 določa:

„Vsak lastnik motornega vozila, ki se običajno nahaja v Španiji, mora skleniti in ohranjati veljavno pogodbo o zavarovanju za vsako vozilo, katerega imetnik je. Pogodba mora kriti civilno odgovornost iz člena 1 v višini omejitev obveznega zavarovanja. [...]“

9. Člen 5 zakona o zavarovanju vozil, naslovljen „Stvarno področje in izključitve“, v odstavku 2 določa:

„Kritje iz obveznega zavarovanja tudi ne zajema materialne [premoženjske] škode, nastale na zavarovanem vozilu, na predmetih, ki so se v njem prevažali, niti na premoženju, katerega imetnik je imetnik police, zavarovanec, lastnik ali voznik oziroma zakonski partner ali sorodnik navedenih do tretjega kolena“.

⁷ BOE št. 267 z dne 5. novembra 2004, str. 36662.

10. Člen 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (uredba o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil), ki je bila potrjena z Real Decreto 1507/2008 (kraljeva uredba 1507/2008) z dne 12. septembra 2008,⁸ v odstavku 1 določa:

„V smislu civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in obveznosti zavarovanja se za motorna vozila štejejo vsa vozila, primerna za vožnjo po kopnem, ki jih poganja motor, vključno z mopedi, vozili za posebne namene, priklopniki in polpriklopniki [...]“

11. Poleg tega Reglamento General de Vehículos (splošna uredba o vozilih), potrjena z Real Decreto 2822/1998 (kraljeva uredba 2822/1998) z dne 23. decembra 1998⁹ vsebuje v prilogi II katalog tipov in kategorij vozil ter v členu 5 določa, da sta vlečno vozilo in polpriklopnik neodvisni vozili, čeprav lahko skupaj tvorita skupino vozil.

12. V skladu s sodno prakso Tribunal Supremo (vrhovno sodišče, Španija) so vozila, ki tvorijo skupino vozil, solidarno odgovorna tretjim osebam za škodo, ki jo povzroči ta skupina vozil. Člen 19(2) uredbe o obveznem zavarovanju civilnopravne odgovornosti pri uporabi motornih vozil dalje določa, kako je treba odgovornost porazdeliti med njiju:

„Če sta v nesreči udeleženi vozili vlečno vozilo in priklopnik ali polpriklopnik, pritrjen na vlečno vozilo, ali dva priklopnika ali polpriklopnika ter ni mogoče določiti, kateri subjekt je kriv, vsak zavarovatelj prispeva k izpolnitvi navedenih obveznosti v skladu z dogovori, sklenjenimi med zavarovalnicami, ali, če ti ne obstajajo, sorazmerno z zneskom letne zavarovalne premije za vsako od vozil, navedeno na sklenjeni zavarovalni polici“.

III. Dejansko stanje, nacionalni postopek in vprašanje za predhodno odločanje

13. 3. aprila 2014 se je zgodila prometna nesreča, v kateri je skupina vozil, sestavljena iz vlečnega vozila¹⁰ in polpriklopnika, zapeljala s cestišča in se prevrnila. Za nesrečo je bil kriv voznik, ker vlečnega vozila ni vozil s potrebno skrbnostjo.

14. V času nesreče je bil polpriklopnik dan v najem družbi Primafrío SL. Škoda, povzročena vozilu, je bila krita z zavarovalno polico, sklenjeno pri zavarovalnici Ges, Seguros y Reaseguros, SA (v nadaljevanju: GES). Zavarovanje civilne odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam, je bilo sklenjeno pri zavarovalnici Seguros Bilbao. Vlečno vozilo pa je bilo last portugalske družbe Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería Lda. Obvezno zavarovanje civilne odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam, za vlečno vozilo je bilo sklenjeno pri portugalski zavarovalnici Acoreana, ki jo je v Španiji zastopala zavarovalnica Van Ameyde España, SA (v nadaljevanju: Van Ameyde ali tožeča stranka).

15. Po nesreči je zavarovalnica GES družbi Primafrío plačala odškodnino v višini 34.977,33 EUR za škodo na polpriklopniku. Po tem, 13. marca 2015, je zavarovalnica GES začela postopek v glavni stvari, tako da je vložila tožbo zoper zavarovatelja vlečnega vozila, zavarovalnici Van Ameyde. S to tožbo je predlagala, naj se zavarovatelju naloži, da zavarovalnici GES plača

⁸ BOE št. 222 z dne 13. septembra 2008, str. 37487.

⁹ BOE št. 22 z dne 26. januarja 1999, str. 3440.

¹⁰ V teh sklepnih predlogih uporabljam izraza „truck tractor“ in „tractor unit“ brez razlikovanja in se nanašata na isto vrsto vozila. Zavedam se, da predložitveno sodišče v svojem vprašanju uporablja „truck tractor or tractor unit“. Vendar ker ni bilo navedeno niti pojasnjeno, kakšna naj bi bila razlika med tema izrazoma, če sploh je kakšna, bom preprosto domneval, da pomenita isto.

34.977,33 EUR skupaj z zakonskimi obrestmi. Zavarovalnica GES je trdila, da sta vlečno vozilo in polpriklopnik ločeni vozili, ki pripadata ločenima lastnikoma, ki imata vsak svoje obvezno zavarovanje. Zato naj polpriklopnika ne bi bilo mogoče šteti za stvar, ki jo vlečno vozilo prevaža. Namesto tega naj bi šlo za tretjo osebo v smislu obveznega zavarovanja civilne odgovornosti vlečnega vozila.

16. Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (prvostopenjsko sodišče št. 1 v La Palmi del Condado) je s sodbo z dne 14. julija 2016 tožbo zavrnilo. Menilo je, da se izmed izključitev iz kritja, določenih za obvezno zavarovanje motornih vozil v členu 5(2) zakona o zavarovanju vozil, za obravnavani primer uporabi izključitev iz drugega pododstavka, ki se nanaša na škodo, nastalo na stvareh, ki jih prevaža vlečno vozilo. Polpriklopnik bi bilo treba šteti za „tovor ali blago, ki se prevaža“.

17. Zavarovalnica GES je vložila pritožbo pri Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (pokrajinsko sodišče v Huelvi, 2. oddelek, Španija). To sodišče je 22. decembra 2016 dopustilo pritožbo in tožbi v celoti ugodilo. V bistvu je odločilo, da se zadevna izključitev iz kritja, določena v členu 5(2) zakona o zavarovanju vozil, nanaša samo na škodo, povzročeno na stvareh, ki se prevažajo v zavarovanem vozilu, ne pa na stvareh, ki se prevažajo z zavarovanim vozilom. Polpriklopnik se je v tem primeru prevažal „z“ zavarovanim vozilom. Šlo je torej za vozilo, ki je bilo ločeno od samega vlečnega vozila.

18. Pritožnica je to odločbo izpodbijala pred Tribunal Supremo (vrhovno sodišče). Pritožnica trdi, da gre za kršitev člena 5(2) zakona o zavarovanju vozil. V skladu s to določbo je škoda, povzročena na polpriklopniku, izključena iz obveznega kritja vlečnega vozila.

19. Po navedbah predložitvenega sodišča Direktiva 2009/103 ne vsebuje izrecnih določb v zvezi s tem, kako je treba določiti odgovornost v primeru nesreče, v kateri je udeležena skupina vozil, ki jo sestavljata ločeni vozili. Poleg tega nacionalni zakon ne opisuje niti, kako morajo zavarovatelji več vozil, ki sestavljajo skupino vozil, porazdeliti odgovornost, ko je za škodo, ki nastane enemu vozilu, v celoti krivo drugo vozilo.

20. Ker Tribunal Supremo (vrhovno sodišče) dvomi o pravilni razlagi člena 5 zakona o zavarovanju vozil in njegovem učinku v zvezi z uporabo člena 3 Direktive 2009/103, je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali člen 3, zadnji odstavek, [Direktive 2009/103] v povezavi s členom 1 te direktive nasprotuje razlagi nacionalne ureditve (člena 5(2) [zakona o zavarovanju vozil]), v skladu s katero se v primerih, kot je ta iz postopka v glavni stvari, šteje, da je škoda na polpriklopniku izključena iz kritja obveznega zavarovanja vlečnega vozila, ker se polpriklopnik enači s predmeti, ki se prevažajo v vlečnem vozilu, ali celo ker se šteje, da v smislu materialne [premoženjske] škode polpriklopnik skupaj z vlečnim vozilom tvori eno samo vozilo?“

21. Pisna stališča so predložili tožeča stranka, tožena stranka, španska vlada ter Evropska komisija.

IV. Analiza

22. Zbežan sem. Ne zato, ker ne bi razumel, da če voznik vlečnega vozila ne vozi z ustrezno skrbnostjo, je verjetno, da bo zapeljal s ceste in prevrnil vozilo, s čimer bo povzročil premoženjsko škodo ali telesne poškodbe. Niti ne zato, ker ne bi razumel osnovnega pravnega

vprašanja, ki ga predložitveno sodišče opiše s koristno jasnostjo: kateri zavarovatelj naj bi plačal za premoženjsko škodo, povzročeno priklopljenemu polpriklopniku v primeru, v katerem se ta polpriklopnik upravlja kot del skupine vozil, če je za prevrnitev celotnega vozila očitno kriv voznik vlečnega vozila, in če je vsak del skupine vozil zavarovan pri drugem zavarovatelju.

23. Razumem, da je spodbuda za postavljeno vprašanje gotovo obstoječa sodna praksa Sodišča. Vendar pa težko razumem, kako naj bi navedene določbe prava Unije oziroma, če je že govora o tem, katera koli druga določba Direktive 2009/103 pravzaprav vsebovala kar koli koristnega glede vprašanj, ki jih postavlja predložitveno sodišče. Težko razumem zaradi dveh temeljnih, a prepletenih dejavnikov: področja uporabe tega pravnega instrumenta in vloge tega Sodišča v zvezi s predhodnim odločanjem.

24. Upravičeno lahko priznam, da dosedanja sodna praksa Sodišča na tem področju ni vedno ostala v teh mejah. Zato bom te sklepne predloge začel s to zadnjo točko, tako da bom na kratko orisal nekaj nedavne sodne prakse na tem področju in ponazoril, kako je presoja Sodišča prek dozdevne razlage nedoločnih pravnih pojmov iz Direktive 2009/103, zlasti pojma „uporaba vozil“, postopoma postala bolj in bolj konkretna (razdelek A). Nato bom orisal, kaj je, vsaj po mojem mnenju, ustrezno področje uporabe člena 3 Direktive 2009/103, ki se nanaša na obveznost zavarovanja, ne pa na odločanje o odgovornosti v posameznih primerih (razdelek B). Te premisleke bom nato umestil v širši ustavni okvir in spomnil, da je naloga tega Sodišča v skladu s členom 267 PDEU zagotavljati *razlago* prava Unije (razdelek C). Na koncu sklenem s predlogom, da glede na vse te elemente pravo Unije ne ureja konkretnega primera pred nacionalnim sodiščem v postopku v glavni stvari (razdelek D).

A. „Uporaba vozil“

25. Obstajajo številne zadeve v zadnjih letih, v katerih so bile predmet razlage različne določbe Direktive 2009/103 oziroma ene od njenih petih predhodnic.¹¹ Vendar se je konkreten niz sodne prakse, ki se nanaša na razlago pojma „uporaba vozil“ iz prvega odstavka člena 3 Direktive 2009/103,¹² da bi se ugotovilo, ali je v konkretnem primeru mogoče določiti premik ali uporabo vozila uvrstiti v ta pojem, da bi se nato odločilo o odgovornosti danega zavarovatelja, začel leta 2014 s sodbo Vnuk.¹³

26. D. Vnuk je spravljal bale sena na podstrešje skednja, ko je traktor s prikolico vzvratno zapeljal na dvorišče kmetije in zadel lestev, na kateri je D. Vnuk stal. Pri tem je D. Vnuk padel. Čeprav je nacionalno pravo v tej zadevi opredeljevalo na splošno obseg obveznega zavarovanja civilne odgovornosti za motorna vozila, je predložitveno sodišče dvomilo *glede konkretnih okoliščin* tega primera, ali je odškodnino D. Vnuku dejansko morala plačati zavarovalnica lastnika traktorja. Zato je Sodišče vprašalo, ali je treba pojem „uporaba vozila“ razlagati tako, da „ne zajema okoliščin [zadevnega] primera, v katerem je zavarovanec tožeče stranke s traktorjem s prikolico pri spravljanju bal sena v prostorih skednja zbil tožnika na lestvi, ker ni šlo za prometno situacijo“.¹⁴

¹¹ Za seznam petih direktiv, ki jih je Direktiva 2009/103 vključila, konsolidirala in razveljavila, glej člen 29 Direktive 2009/103 in Prilogo I k njej. Glej tudi Prilogo II, ki vsebuje korelacijsko tabelo v zvezi s posameznimi določbami.

¹² Oziroma prej člen 3(1) Direktive Sveta z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (72/166/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 10).

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

¹⁴ Prav tam (točka 25).

27. Sodišče je odločilo, da pojem „uporaba vozil“ zajema vsakršno uporabo vozila, ki je v skladu z običajno funkcijo tega vozila. Zato bi ta pojem lahko zajemal okoliščine, kakršne so v zadevi v glavni stvari, in sicer premik s traktorjem na dvorišču kmetije za prestavitev prikolice tega traktorja v skedenj, kar pa je moralo preveriti predložitveno sodišče.¹⁵

28. V zadevi Rodrigues de Andrade¹⁶ je bil poljedelski traktor parkiran s prižganim motorjem, zato da so kmetijski delavci uporabljali črpalko za škropljenje herbicida po trtah v vinogradu I. M. Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade in F. da Silvo Rodriguesa de Andradeja. Zaradi teže tega traktorja, tresenja, ki ga povzročil njegov motor, in močnega dežja je prišlo do zdrsa zemlje. Posledično je traktor padel po terasah, se prevrnil na delavca in ga ubil. Spor, ki izhaja iz teh nesrečnih dogodkov, se je v bistvu osredotočal na ugotovitev, ali neplačana odškodnina, ki jo je treba plačati zakoncu ubitega delavca, izvira iz zavarovanja civilne odgovornosti za traktor (zavarovanje vozila) ali zavarovanja civilne odgovornosti lastnika kmetije, s katerim se krije njegova odgovornost za nesreče pri delu. Predložitveno sodišče je s sklicevanjem na sodbo Vnuk vprašalo, ali obveznost sklenitve zavarovanja velja samo v primerih, v katerih se vozila premikajo, ali pa tudi v primerih, v katerih stojijo s prižganim motorjem.

29. Sodišče je spomnilo, da pojem „uporaba vozil“ ni omejen na prometno situacijo, torej na uporabo na javni površini. Nasprotno, ta pojem zajema kakršno koli uporabo vozila, ki je „v skladu“ z njegovo običajno funkcijo.¹⁷ Obseg tega pojma prav tako ni odvisen od značilnosti zemljišča, na katerem se je to vozilo uporabljalo,¹⁸ in zajema vsakršno uporabo vozila kot prevoznega sredstva.¹⁹ Sodišče je nato sklenilo, da pojem „uporaba vozil“ ne zajema primera, v katerem je bil poljedelski traktor udeležen v nesreči, pri čemer v trenutku, ko se je ta nesreča zgodila, njegova glavna funkcija ni bila funkcija prevoznega sredstva, ampak da kot delovni stroj proizvaja pogonsko silo, potrebno za poganjanje črpalke za škropljenje herbicida.²⁰

30. Zadeva Núñez Torreiro²¹ se je nanašala na častnika v španski vojski, ki je sodeloval na nočnih vojaških vajah na vojaškem vadbišču v Španiji. Bil je potnik v vojaškem terenskem cestnem vozilu vrste „Aníbal“, ki je vozilo na območju, namenjenem goseničnim vozilom. Vozilo se je prevrnilo, zaradi česar je častnik utrpel številne poškodbe. Predložitveno sodišče je vprašalo, ali so določbe nacionalnega prava, ki so dopuščale izključitev odgovornosti, ki izhaja iz uporabe motornih vozil v teh okoliščinah, v skladu s členom 3 Direktive 2009/103.

31. Sodišče je odločilo, da je zadevno vozilo v trenutku, ko se je prevrnilo, vozilo na vojaškem vadbišču, in da dejstvo, da je bil dostop prepovedan za vsa nevojaška vozila na območju tega zemljišča, ki ni bilo primerno za vožnjo kolesnih vozil, ne vpliva na pojem „uporaba vozil“. ²² Zato je Sodišče sklenilo, da je treba člen 3 Direktive 2009/103 razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, ki posebej dopušča, da se iz kritja obveznega zavarovanja izključi škoda, ki nastane pri vožnji motornih vozil na poteh in površinah, ki niso „primerne za promet“, razen na tistih, ki sicer niso primerne za to, vendar so „v splošni rabi“. ²³

¹⁵ Prav tam (točka 59 in izrek te sodbe).

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

¹⁷ Prav tam (točka 34).

¹⁸ Prav tam (točka 35).

¹⁹ Prav tam (točka 38).

²⁰ Prav tam (točka 42 in izrek te sodbe).

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

²² Prav tam (točka 34).

²³ Prav tam (točka 36).

32. V zadevi BTA Baltic Insurance Company²⁴ je bilo Sodišču postavljeno vprašanje, ali pojem „uporaba vozil“ prav tako zajema primer, v katerem je potnik v vozilu odprl vrata na parkirišču nakupovalnega središča in poškodoval vozilo, ki je bilo parkirano poleg.

33. Sodišče je v sodbi pojasnilo, da pojem „uporaba vozil“ ni omejena na to, da se vozilo vozi, ampak vključuje dejanja, ki jih prav tako običajno opravljajo potniki.²⁵ Samo odpiranje vrat vozila je pomenilo uporabo vozila. Bilo je torej v skladu s funkcijo vozila kot prevoznega sredstva, saj omogoča vstop in izstop oseb ali nakladanje in razkladanje blaga, ki jih je treba prepeljati ali ki so bili prepeljani s tem vozilom.²⁶ Poleg tega to, da je bilo vozilo v trenutku, ko se je zgodila nesreča, v mirovanju, samo po sebi ne izključuje uporabe tega vozila niti tega, da je uporaba vozila lahko zajeta z njegovo funkcijo prevoznega sredstva.²⁷ Sodišče je zato ugotovilo, da pojem „uporaba vozil“ zajema položaj, v katerem je potnik vozila, parkiranega na parkirišču, pri odpiranju vrat tega vozila udaril ob sosednje parkirano vozilo in to sosednje vozilo poškodoval.²⁸

34. V zadevi Línea Directa Aseguradora²⁹ je lastnik novega vozila to vozilo parkiral na zasebnem parkirišču. Ko je naslednji dan vžgal motor, se avtomobil ni premaknil. Pozneje tega večera je zaradi električnega tokokroga vozila avtomobil zagorel. Požar je povzročil škodo na stavbi, v kateri je bilo vozilo parkirano. Vprašanje, ki se je zastavilo predložitvenemu sodišču, je bilo, ali je treba škodo, povzročeno stavbi, kriti iz avtomobilskega zavarovanja (civilne odgovornosti, ki ga je sklenil lastnik vozila v zvezi z uporabo motornih vozil) ali iz stanovanjskega zavarovanja (civilne odgovornosti, ki ga je sklenil lastnik stavbe).

35. Sodišče je v odgovoru pojasnilo, da se še vedno šteje, da se vozilo v skladu s svojo funkcijo prevoznega sredstva uporablja, ko se premika in ko je med dvema vožnjama parkirano. Torej parkiranje vozila v zasebni garaži prav tako pomeni uporabo vozila. Zato je treba člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 razlagati tako, da je s pojmom „uporaba vozil“ iz te določbe zajet položaj, kakršen je bil v tem postopku, 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, ter povzročilo škodo na tej stavbi, čeprav se to vozilo več kot 24 ur pred izbruhom požara ni premikalo.³⁰

36. V zadevi Bueno Ruiz in Zurich Insurance³¹ je šlo za avtomobil, ki je bil v očitno slabem tehničnem stanju. Olje in druge spolzke tekočine so iztekali iz njega na tla parkirnega mesta v zasebni parkirni hiši, kjer je bil običajno parkiran. 19. septembra 2015 se je na tem parkirnem mestu nabrala velika luža olja in se menda razlila na sosednji prostor. Lastnici avtomobila, parkiranega na sosednjem parkirnem mestu, je na olju spodrsnilo, ko je poskusila vstopiti v svoj avtomobil. Vložila je tožbo proti zavarovatelju avtomobila, iz katerega je iztekalo olje, in proti samemu lastniku avtomobila. Nacionalno sodišče je s sklicevanjem na prejšnjo sodno prakso Sodišča v zvezi s tem, vendar negotovo glede tega, kolikšen obseg ima dejansko pojem „uporaba vozila“, zaradi česar je dvomilo, kdo je bila odgovorna stranka v postopku, kakršen je bil ta (zavarovatelj, lastnik avtomobila ali morebiti upravitelj parkirišča), vprašalo, ali člen 3 Direktive 2009/103 nasprotuje razlagi, da je v kritje obveznega zavarovanja vključena tudi škoda, ki jo

²⁴ Sodba z dne 15. novembra 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

²⁵ Prav tam (točka 45).

²⁶ Prav tam (točka 36).

²⁷ Prav tam (točka 38).

²⁸ Prav tam (točka 48 in izrek te sodbe).

²⁹ Sodba z dne 20. junija 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

³⁰ Prav tam (točka 48 in izrek te sodbe).

³¹ Sklep z dne 11. decembra 2019, Bueno Ruiz in Zurich Insurance (C-431/18, neobjavljen, EU:C:2019:1082).

povzroči nevarno stanje, nastalo zaradi iztekanja tekočin iz vozila na parkirno mesto, na katerem je parkirano ali kadar se parkira na zasebno parkirno mesto, ki je v solastniškem kompleksu, in v razmerju do tretjih uporabnikov teh prostorov.³²

37. V odgovoru je Sodišče spomnilo, da je treba prvi odstavek člena 3 Direktive 2009/103 razlagati tako, da se vozilo v skladu s svojo funkcijo prevoznega sredstva ne uporablja le takrat, ko se premika, temveč načeloma tudi v času, ko je med dvema vožnjama parkirano. Dejstvo, da je nesrečo povzročilo razlitje olja, do katerega ni prišlo samo takrat, ko je avtomobil stal, ampak baje tudi takrat, ko se je vžgal in premaknil, ni pomembno. Premikanje avtomobila in njegovo parkiranje na zasebnem parkirišču pomenita uporabo tega vozila v skladu z njegovo funkcijo prevoznega sredstva.³³

38. Primeri, opisani zgoraj, zgolj ponazarjajo izbor zadev, o katerih je odločalo Sodišče v zadnjih nekaj letih v zvezi s pojmom „uporaba vozil“ iz člena 3 Direktive 2009/103.³⁴ Ti primeri so izjemni na dveh ravneh. Prvič, v zvezi s *konkretnim pravnim področjem* je Sodišče vzelo izraz „uporaba vozil“ – ki je vsebovan v členu 3 Direktive 2009/103 – čeprav v precej drugačnem okviru in za drugačen namen, zato da bi dejansko odločilo, ali v trenutku nesreče obvezno zavarovanje vozila krije konkretno uporabo (razdelek B). Drugič, na bolj *strukturni in sistemski ravni* je Sodišče začelo izdajati odločbe na ravni take abstraktnosti, s katero se lahko podvomi o tem, ali je to, kar počne Sodišče, dejansko enotna *razlaga* prava Unije, ki jo mora Sodišče zagotoviti v skladu s členom 267 PDEU, ne pa *uporaba* prava Unije za konkretne primere, kar bi morala biti naloga nacionalnih sodišč (razdelek C).

B. Pravo področje uporabe (člena 3) Direktive 2009/103

39. Direktiva 2009/103 verjetno ni najbolj strukturno celovita zakonodaja Unije. To je mogoče pripisati dejstvu, da je ta instrument združil prejšnjih pet direktiv v eno. Tako se konsolidirana direktiva takoj začne z „opredelitvami“, ne pa, kot je običajno, z opredelitvijo svojega predmeta urejanja, cilja ali področja uporabe v členu 1. Med uvodnimi določbami ta direktiva najprej določi obvezno zavarovanje civilne odgovornosti v zvezi z uporabo vozil (člen 3), kar naj bi državam članicam omogočilo, da se vzdržijo preverjanj takih zavarovanj kot pogoja za vstop na njihova ozemlja (člen 4).

40. Direktiva 2009/103 nato v posameznih poglavjih določi številna druga pravila v zvezi z več zadevami. Ta poglavja večinoma odražajo prejšnje in zdaj razveljavljene direktive:³⁵ na eni strani so tam določbe v zvezi z obsegom obveznega zavarovanja vozil, oprostitve obveznosti zavarovanja in varstvo, priznано tretjim osebam in oškodovancem. Na drugi strani se večina ostalih določb nanaša na institucionalna in postopkovna vprašanja: vzpostavljanje nacionalnih odškodninskih organov, povezovanje sistema Unije s sistemom zelene karte, vzpostavljanje informacijskih centrov ter postopki za sodelovanje in poravnavo med temi organi.³⁶

³² Prav tam (točke od 16 do 26).

³³ Prav tam (točke od 40 do 43).

³⁴ Glej tudi, na primer, sodbi z dne 7. septembra 2017, Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642), in z dne 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661); ali moje nedavne sklepne predloge v zadevi Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), glede katere postopek še teče.

³⁵ Glej korelacijsko tabelo v Prilogi II k Direktivi 2009/103.

³⁶ Glede zapletene interakcije med sistemom Unije in sistemom zelene karte glej še moje sklepne predloge v zadevi Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, točke od 32 do 53).

41. Vendar sta dve ključni (materialnopravni) določbi Direktive 2009/103, in sicer člena 3 in 4, v povezavi z uvodno izjavo 2 te direktive, na neki način določili splošni cilj tega instrumenta: zagotavljanje visoke ravni varstva oškodovancev v prometnih nesrečah in (s tem) spodbujanje prostega gibanja v Evropski uniji. Drugače povedano, da bi se od držav članic lahko zahtevalo, da se vzdržijo sistematičnih preverjanj zavarovanja civilne odgovornosti v zvezi z vozili, ki vstopajo na njihovo ozemlje iz drugih držav članic,³⁷ je bilo bistveno, da se zagotovi visoka raven varstva za morebitne oškodovance v prometnih nesrečah.³⁸

42. Torej je tisto, kar bi moralo biti usklajeno v državah članicah v skladu s prvim odstavkom člena 3 te direktive, *obveznost sklenitve* zavarovanja civilne odgovornosti v zvezi z vozili, ki so običajno na ozemlju te države članice. Direktiva zato določi skupno opredelitev „vozila“ v členu 1(1), oriše, kaj je mišljeno z „ozemljem“, v členu 1(4), in v členu 5 določi primere, v katerih lahko država članica odstopa od obveznosti zavarovanja za določene kategorije vozil. Poleg tega Direktiva v členu 8 določa potrebno ustrezno dokumentacijo in nazadnje poveže obseg dolžnosti zavarovanja iz člena 3 s sistemom za odškodnino, ki ga zagotavlja nacionalni organ, zadolžen za odškodnino, iz člena 10. Prav tako so tam določbe o minimalnih vsotah, ki se krijejo z obveznim zavarovanjem (člen 9), specifičnih kategorijah oškodovancev (člen 12), izključitvenih določbah v zavarovalnih pogodbah (člen 13) ter enih samih premijah in njihovem kritju (člen 14).

43. Torej iz namena in strukture direktive izhaja, da naj bi se v precej minimalističnem smislu³⁹ uskladila *obveznost sklenitve* zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi vozil. V zvezi s tem ni bil in še vedno ni cilj te direktive, da začne usklajevati, kako se bo določila *odgovornost* v posameznih primerih prometnih nesreč.

44. Ob upoštevanju pravkar povedanega brez težav priznam, da sta obe zadevi nekako medsebojno povezani. Navsezadnje se običajno v konkretnem primeru, ki pogosto zajema vprašanje dodelitve civilne odgovornosti v tem primeru, zastavljajo širša, strukturna vprašanja, ali je sploh obstajala obveznost zavarovanja oziroma ali so nacionalna zakonodaja ali zavarovalne police na splošno v skladu z drugimi zahtevami direktive. Vendar gre še vedno za dve različni vprašanji. Obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi vozil je veliko širša in *splošna*. Določa se *ex ante* na podlagi splošnih in objektivnih meril in je razmeroma stabilna skozi čas. Ali določena zavarovalna polica krije natančno te okoliščine, v katerih je vozilo povzročilo škodo, in funkcijo ali vlogo, ki jo je uresničevalo v tistem trenutku, ali ne, je odločitev *ex post* glede odgovornosti za določeno nesrečo.⁴⁰

45. Zadeve, opisane v prejšnjem razdelku, so dobra ponazoritev tega. V teh zadevah ni bilo vprašanje, ki ga je bilo treba razrešiti, ali je glede vozila, ki je povzročilo nesrečo, obstajala obveznost zavarovanja. Očitno je bilo vozilo v vseh teh zadevah dejansko zavarovano in je bila torej obveznost, določena v prvem odstavku člena 3 Direktive 2009/103, izpolnjena. Ravno nasprotno, dejansko vprašanje je bilo, ali bi bilo treba povzročeno škodo povrniti iz obveznega

³⁷ Glej člen 4 Direktive 2009/103. Glej tudi sodbi z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 49), in z dne 20. junija 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, točka 33 in tam navedena sodna praksa).

³⁸ Sodišče je, ko je razlagalo direktive, večkrat poudarilo cilj zagotavljanja visoke ravni varstva oškodovancev v prometnih nesrečah – glej zlasti sodbo z dne 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, točka 47), ali nedavno sklep z dne 11. decembra 2019, Bueno Ruiz in Zurich Insurance (C-431/18, neobjavljen, EU:C:2019:1082, točki 33 in 34).

³⁹ Glede sodne prakse v zvezi s poudarjanjem minimalne razsežnosti usklajevanja prejšnjih in trenutne direktive o zavarovanju motornih vozil v zvezi s številnimi elementi, ki v direktivah niso izrecno zajeti, glej na primer sodbo z dne 23. oktobra 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, točka 29); z dne 21. januarja 2016, ERGO Insurance and Gjensidige Baltic (C-359/14 in C-475/14, EU:C:2016:40, točka 40), in z dne 14. septembra 2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, točka 47).

⁴⁰ Sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, točka 39). Za podrobno razpravo glej tudi moje sklepne predloge v zadevi Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, točki 39 in 48).

zavarovanja vozila v primeru konkretne nesreče in vrste dejavnosti, ki se je izvajala v tistem trenutku, ali bi moralo odškodnino za to škodo kriti drugo zavarovanje, ali pa bi za to škodo morala osebno odgovarjati oseba, ki je povzročila škodo.

46. Vendar tovrstne odločitve člen 3 Direktive 2009/103 ne ureja. Drugače povedano, obveznost iz člena 3 te direktive je izpolnjena, ko obstajata zavarovanje in s tem varnostna mreža za oškodovance. Če so izrecni, minimalni in splošni standardi, določeni v drugih določbah Direktive 2009/103, upoštevani, to, kdo je v posameznem primeru pravzaprav odgovoren za zagotovitev odškodnine za povzročeno škodo in kako, ni vprašanje, ki ga ureja ta direktiva.

47. To je po mojem mnenju pravi obseg obveznosti, določene v prvem odstavku člena 3 Direktive 2009/103. Vprašanja, ki jih je morebiti treba obravnavati pod tem naslovom, in pravzaprav zlasti, ko se razlagajo pojmi „uporaba (vozil)“, „ozemlje (države članice)“, „običajno so (na tem ozemlju)“ ali pa minimalni obseg in kritje „civilne odgovornosti“ iz te določbe, so tako vprašanja, povezana z obsegom in razsežnostjo obveznosti sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti na splošno. Ne gre za vprašanje, ali je v „posebnih okoliščinah“ določene nesreče uporaba vozila v konkretnem dejanskem stanju krita z določenim zavarovanjem vozila ali ne. Ne gre samo za zadevo, ki se nanaša na uporabo prava, čemur se posvetim v naslednjem razdelku, ampak tudi (oziroma predvsem) za zadevo, ki je Direktiva 2009/103 ne ureja.

48. Skratka, nedoločni pravni pojmi prava Unije, čeprav so lahko avtonomni, se ne smejo uporabiti zunaj njihovega pravega okvira, kot je določen z besedilom, strukturo in namenom. Pojem „uporaba vozil“ iz prvega odstavka člena 3 Direktive 2009/103 je samo eden od elementov splošne dolžnosti držav članic, da zagotovijo, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njihovem ozemlju, krita z zavarovanjem. Niti ta določba, še manj pa en sam izraz, ki se vzame iz sobesedila te določbe kot celote, naj ne bi zagotavljala usklajene usmeritve pri odločanju o odgovornosti za posamezne dogodke, zlasti ne takrat, ko je bila splošna obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti v skladu s to določbo izpolnjena in ni nobenega očitnega konflikta s katero od drugih izrecnih določb Direktive 2009/103.

C. Razlaga in uporaba prava Unije

49. Obstaja še nekaj, kar je povezano s prejšnjo točko in je vredno omembe. V skladu s prvim odstavkom člena 267 PDEU je določeno, da mora biti Sodišče Evropske unije pristojno za predhodno odločanje o vprašanjih glede *razlage* Pogodb ter veljavnosti in *razlage* aktov institucij, organov, uradov ali agencij Unije. Nasprotno pa je *uporaba* prava Unije bodisi na podlagi smernic tega Sodišča, ki jih poda v skladu s členom 267 PDEU, bodisi naravno in v večini primerov brez njih primarno naloga nacionalnih sodišč.

50. Resda je verjetno, da uporaba prava vključuje nekatere elemente, ki se nanašajo na njegovo razlago. In obratno, razlago prava je komajda mogoče izvesti abstraktno brez upoštevanja okoliščin posameznega(-ih) primera(-ov), ko se presoja tehtnost predlagane razlage. Torej ni mogoče abstraktno in na splošno navesti, kje točno se razlaga prava konča in se uporaba prava začne (in obratno).

51. Kljub temu bi sklepal, da ta zadeva in zadeve, obravnavane v razdelku A teh sklepnih predlogov, ponujajo dobro in konkretno ponazoritev, kdaj posredovanje tega Sodišča ni potrebno, zagotovo ne na taki ravni podrobnih dejstev, kot je bilo navedeno zgoraj.

52. Prvič in predvsem je glede na ugotovitve v prejšnjem razdelku B teh sklepnih predlogov vsakršna potreba po razlagi nedoločnega pravnega pojma, določenega v pravu Unije, vključno s pojmom „uporaba vozil“ iz člena 3 Direktive 2009/103, naravno razmejena z besedilom, sobesedilom in namenom zadevne določbe. Dejansko ni nobene potrebe po razlagi pojma „uporaba vozil“, zato da se sprejme odločitev, ali je odgovornost določenega zavarovatelja sploh nastala v okviru konkretne nesreče.

53. Drugič, tudi če bi se domnevalo, da bi pojem „uporaba vozil“ določal tudi rešitev posameznih primerov odgovornosti in bi se uporabil za ugotavljanje, ali je bila v danem trenutku konkretna uporaba vozila običajna uporaba vozila, se lahko vsako (normativno) pravno pravilo glede na neskončno raznolikost možnih dejanskih scenarijev uporablja le v omejenem obsegu (kar velja tudi na ravni abstraktnosti). V tem smislu je Sodišče že večkrat navedlo, da pojem „uporaba vozil“ vključuje *vsakršno običajno uporabo vozila*, ki je v skladu s funkcijo tega vozila kot prevoznega sredstva.⁴¹ O tem, ali je taka opredelitev preširoka, preozka ali nekoliko krožna in kako bi jo bilo treba pravzaprav dodelati, je zagotovo možno razpravljati. Vendar razen če se taka razprava, ki se nanaša na obseg pojma prava Unije, ne sproži izrecno in jasno s predlogom za sprejetje predhodne odločbe, je težko razumeti, kako bi še ena potrditev, da konkreten primer, ki se obravnava, dejansko pomeni še eno „uporabo vozil“, prispevala k zagotavljanju enotne razlage prava Unije po vsej Uniji, ki so si jo zamislili avtorji Pogodb.

54. Zagotovo bi se lahko reklo, da bo vsaka odločitev tega Sodišča zagotovila določeno stopnjo enotne razlage in uporabe prava Unije po vsej Uniji. To je zagotovo res. Res je, da se glede na sodbo Sodišča, na primer v zadevi *Línea Directa Aseguradora*, upa na to, da bodo vsi primeri, v katerih „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, ter povzročilo škodo na tej stavbi, čeprav se to vozilo več kot 24 ur pred izbruhom požara ni premikalo“,⁴² obravnavani enotno po vsej Uniji.

55. Vendar se je treba upravičeno vprašati, ali bi se Sodišče v skladu s členom 267 PDEU moralo ukvarjati s tovrstno enotno razlago na tej ravni. Zelo spominja na ozko kazuistično odločanje, ki bi ga ustrezno lahko opravilo nacionalno civilno sodišče prve stopnje. Kot so pokazale izkušnje, lahko poleg tega taka „sodna praksa na ravni konkretnega dejanskega stanja“ sproži samo še dodatna vprašanja in dodatno potrebo po razlikovanju:⁴³ kaj če je bilo vozilo parkirano na javni cesti in ne v zasebni garaži? Kaj če se vozilo ni premaknilo precej daljše obdobje, zaradi česar je dejansko mirovalo? Kaj če vzrok za požar ni bil električni tokokrog avtomobila, ampak nekaj drugega?⁴⁴

56. Tretjič, primarna vloga Sodišča bi morala biti ubeseditev ali izpopolnitev normativne, pravne *premissa maior*, ki izhaja iz prava Unije in ki jo morajo uporabiti nacionalna sodišča. Subsumpcija dejanskega stana posameznega primera, *premissa minor*, in *sklep* v zvezi z uporabo prava Unije v tem konkretnem primeru sta naloga nacionalnih sodišč.

⁴¹ Glej že v sodbi z dne 4. septembra 2014, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 59), ki je bila nato ponovljena v vseh sodbah, opisanih zgoraj v razdelku A teh sklepnih predlogov.

⁴² Sodba z dne 20. junija 2019, *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, točka 48 in izrek te sodbe).

⁴³ Glej že sklepnih predlogov generalnega pravobranilca F. G. Jacobsa v zadevi *Wiener SI* (C-338/95, EU:C:1997:352, točka 50), ki je modro pripomnil, da „podrobni odgovori na zelo konkretna vprašanja ne bodo vedno podpirali take enotne uporabe. Taki odgovori lahko zgolj sprožijo nadaljnja vprašanja“.

⁴⁴ Glej sklep z dne 11. decembra 2019, *Bueno Ruiz in Zurich Insurance* (C-431/18, neobjavljen, EU:C:2019:1082, točka 44).

57. Seveda lahko nacionalno sodišče v skladu s členom 267 PDEU vedno vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe. Vendar bi se v zvezi z zadevami, ki so se že razlagale, moralo kot splošno pravilo vprašanje ustrezno nanašati na morebitno izpopolnitev *premissa maior*, ki temelji na pravu Unije in ki naj se uporabi v postopku v glavni stvari (njeno pojasnitev, zožitev, razširitev, določitev izjeme in tako naprej). Še ena potrditev, da se ista, prej izražena *premissa maior* uporabi za še eno vrsto dejstev, ne da bi se pozvalo k ponovnemu razmisleku o obstoječi *premissa maior*, je vprašanje uporabe prava Unije, kar je naloga, zaupana nacionalnim sodiščem.

58. Priznati je treba, da postanejo te idealne meje nekoliko zabrisane, ko ozki dejanski elementi postanejo del *premissa maior*, opredeljene v pravu Unije. V takih primerih bi imelo predložitveno sodišče dejansko popolnoma prav, ko bi se želelo prepričati, ali so novi in drugačni elementi dejanskega stanja resnično del pravnega pravila, ki ga je Sodišče želelo oblikovati.⁴⁵

59. Da bi se ugotovila ustrezna raven abstrakcije, se zdi odločilno sprejeti dva elementa za izhodiščno točko: sodno samoomejevanje in sprejemanje določene stopnje dopustne raznolikosti. Res je, da je zahteva enotnosti in enotne uporabe prava Unije v celotni Uniji vedno zavzemala osrednje mesto v sodni praksi Sodišča. Vendar, in precej naravno, je treba v tem smislu razlikovati med zadevami, ki so za to dejansko pomembne, in tistimi, ki niso, zlasti glede na (*per definitionem*) omejene sodne vire sodišč Unije.

60. Na primer, predstavljati si je treba primer, v katerem potnik v taksiju pri izstopanju z zadnjega sedeža taksija, potem ko se je v njem prevažal, odpre zadnja vrata, ne da bi prej preveril, in popraska vozilo, ki gre v tistem trenutku mimo. Ali gre pri tem za „uporabo vozila“ v skladu s členom 3 Direktive 2009/103? Ali bi bilo treba odškodnino za povzročeno premoženjsko škodo plačati iz zavarovanja civilne odgovornosti za taksi, in ne iz zavarovanja civilne odgovornosti za mimoidoči avtomobil? Ali pa je potnik taksija tisti, ki bi moral osebno odgovarjati, ker se ni potrudil in pogledal, preden je odprl vrata?

61. Ne vidim, zakaj bi bile morebitne razlike v odločanju civilnih sodišč v Uniji, kako bi bilo treba rešiti ta primer – če bi sploh obstajal enak primer v tem smislu glede na neizčrpane različice in odtenke dejanskega stanja, ki bi upravičile drugačne izide – nekaj, s čimer bi se to Sodišče sploh ukvarjalo. Tak primer, razen če posredno ne odpre širšega vprašanja normativne nezdržljivosti nacionalnega prava ali prakse z kakšno drugo izrecno določbo prava Unije, spada povsem na področje uporabe prava. Poleg tega si upam trditi, da je taka stopnja enotnosti v smislu enotnosti izidov v posameznih primerih mit. Taka enotnost se namreč ne doseže niti v visoko centraliziranih nacionalnih sodnih sistemih, ki drugače od vloge tega Sodišča v zvezi s predhodnimi odločbami izvajajo obširen nadzor nad odločbami nižjih sodišč glede pravilne uporabe prava v posameznih primerih.

62. Skratka obstaja in vedno bo obstajala določena stopnja raznolikosti v nacionalni *uporabi* prava Unije, celo na usklajenih področjih. Ne samo, da je to dopustno, ampak je tudi logično in naravno. Sodišče, ki mu je predložen predlog za sprejetje predhodne odločbe v zvezi z razlago prava Unije na podlagi člena 267 PDEU, je pozvano, naj določi zunanje meje te raznolikosti, tako da poda enotno *razlago* prava Unije, vključno z nedoločnimi pravnimi pojmi, ki jih ta vsebuje. Vendar mora razlaga ostati na ustrezni stopnji abstraktnosti. Drugače povedano, naloga Sodišča na

⁴⁵ Glej o tem v zvezi z zadevo, ki se dejansko nanaša na člen 3 Direktive 2009/103, in sicer, kdaj se obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti v skladu s to določbo konča, moje sklepne predloge v zadevi Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

podlagi člena 267 PDEU je zagotoviti enotno razlago prava Unije na ravni pravni pravil, ki se uporabijo, ne pa na ravni izida posameznega primera. To logično pomeni, da lahko pride do raznolikosti v smislu konkretnih izidov, tudi če obstaja razumna stopnja enotnosti pravnih pravil.

D. Obravnavana zadeva

63. Iz razlogov, ki sem jih navedel v prejšnjih dveh razdelkih teh sklepnih predlogov, se v bistvu strinjam z glavnim argumentom španske vlade in trditvami Komisije: člen 3 Direktive 2009/103 *ne izključuje* nobene od (nasprotujočih nacionalnih) razlag člena 5(2) zakona o zavarovanju vozil, *preprosto ker* odločitev, ali bo v okoliščinah posameznega primera škoda, povzročena polpriklopniku, ki se je upravljal kot del skupine vozil, krita z zavarovanjem civilne odgovornosti za vlečno vozilo, ali pa morebiti z zavarovanjem civilne odgovornosti za polpriklopnik, *ni urejena* z navedenimi določbami prava Unije.

64. Glede na to menim, da je treba za konec dodati tri točke, ki se nanašajo konkretno na to zadevo.

65. Prvič, dejstvo, da je člen 5(2) zakona o zavarovanju vozil določba nacionalnega prava, ki jo je navedlo predložitveno sodišče v svojem vprašanju in ki dejansko (na splošno) ureja „obseg in izključitve“ iz obveznega zavarovanja, ni prav pomembno, ko se umesti v okoliščine zadeve v postopku v glavni stvari. Kot je poudarila španska vlada, nacionalno pravo vsebuje konkretne določbe o razdelitvi odgovornosti glede na posamezne dele skupine vozil v primeru trka, in sicer člen 19 uredbe o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.⁴⁶ Vendar ta določba ureja samo razdelitev odgovornosti v primerih škode, povzročene *tretjim osebam*. Torej so se dvomi in razlike v razlagi v posameznih primerih pojavili na nacionalni ravni v zvezi z drugim položajem, ki v tej nacionalni (izvedeni) zakonodaji ni urejen: kaj če škoda ni povzročena tretji osebi, ampak jo delu skupine vozil povzroči drugi del te skupine vozil?

66. Vendar to zgolj poudari dejstvo, da se dvomi predložitvenega sodišča v zvezi z razlago – očitno okrepljeni z različnimi izidi, do katerih so prišla nacionalna regionalna sodišča – nanašajo na razlago in uporabo nacionalnih pravil. Ne vidim, kako bi vsebina člena 1 ali člena 3 Direktive 2009/103 lahko pomagala predložitvenemu sodišču, da reši to vprašanje nacionalnega prava.

67. Drugič, ni jasno, kako bi se ta sklep spremenil s sklicevanjem na zadnji odstavek člena 3 Direktive 2009/103 v vprašanju, ki ga je predložilo predložitveno sodišče. V tej določbi je navedeno: „Zavarovanje iz [prvega odstavka] obvezno krije oboje, materialno [premoženjsko] škodo in telesne poškodbe.“ Podobno kot Komisija ne vidim (predložitveno sodišče pa ne pojasni), kako bi bilo lahko kritje premoženjske škode kakor koli ogroženo ali omejeno s katero od mogočih razlag obravnavanih nacionalnih določb. Kolikor razumem, možnost povrnitve premoženjske škode v primerih, kakršen je obravnavani, očitno obstaja. Obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti iz člena 3 Direktive 2009/103 je očitno izpolnjena. Prav tako se ne namiguje na to, da to kritje na splošno ne bi bilo v skladu s katero od drugih določb te direktive. Bolj se postavlja vprašanje, kdo bo nazadnje dolžan plačati ta račun, bodisi zavarovatelj vlečnega vozila bodisi zavarovatelj polpriklopnika.

68. Tretjič, enako velja, če bi se pozornost preusmerila s člena 3 na člen 1 Direktive in na opredelitvi „vozila“ in „oškodovanca“, ki ju ta člen vsebuje, kot izhaja iz vprašanja predložitvenega sodišča. V svojih trditvah se je Komisija dejansko lotila take razprave in se spraševala, ali bi morda

⁴⁶ Glej citat v točki 12 zgoraj teh sklepnih predlogov.

lahko bil polpriklopnik oziroma morda celo lastnik takega polpriklopnika „oškodovanec“ v smislu člena 1(2) Direktive 2009/103. Ti razmisleki so Komisijo privedli do tega, da je navedla, da poškodovan polpriklopnik morda ni vrsta oškodovanca, čigar varstvo Direktiva stalno poskuša okrepiti,⁴⁷ in se nato ponovno vprašala, kako bi vsaka taka izključitev, ki niti ni izrecno določena v nacionalnem pravu,⁴⁸ lahko ogrozila obseg kritja premoženjske škode, ki se zahteva s prvim odstavkom člena 3 Direktive 2009/103.

69. Za to razmišljanje sem Komisiji hvaležen. Pomaga resnično poudariti splošno bistvo, ki sem ga navedel že zgoraj:⁴⁹ taka vprašanja in razmisleki so zunaj samega področja uporabe Direktive 2009/103. To dokazuje logična disonanca (ki meji na bizarno), ki se razkrije, ko se poskuša položaj zunaj danega zakonodajnega okvira stlačiti v ta okvir. Obstoječa pojem in logika enostavno ne predvidevata tega položaja in temu položaju nikakor ne ustrezata.⁵⁰

70. Če povzamem, če je ključni namen Direktive 2009/103 dosežen, in sicer, da je država članica v skladu z obveznostjo, določeno v členu 3 te direktive, določila obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi vozil, s čimer je zaščitila morebitne oškodovance v prometnih nesrečah, in tako spodbuja prosto gibanje v Evropski uniji, so konkretni pogoji te obveznosti in *a fortiori* nastanek te odgovornosti v posameznih primerih prometnih nesreč še naprej stvar uporabe prava Unije oziroma *a fortiori* nacionalnega prava, ki je zaupana nacionalnim sodiščem.

V. Predlog

71. Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki jih je postavilo Tribunal Supremo (vrhovno sodišče, Španija), odgovori:

- Niti zadnji odstavek člena 3 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 niti člen 1(1) ali (2) te direktive ne določata pravil, ki bi urejala vprašanje, ali bi moralo nacionalno pravo obravnavati premoženjsko škodo, povzročeno polpriklopniku, medtem ko se je upravljal kot del skupine vozil z vlečnim vozilom, kot dogodek, ki ga je treba kriti iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti, sklenjenega za to vlečno vozilo. To zadevo skupaj z vsemi ostalimi zadevami, ki niso konkretno urejene z Direktivo 2009/103, mora urediti nacionalno pravo, o njej pa morajo odločati nacionalna sodišča.

⁴⁷ Komisija je v zvezi s tem izpostavila uvodni izjavi 21 in 22 Direktive 2009/103 in navedla, da so bolj verjetni oškodovanci v prometnih nesrečah (ki naj bi jih ta direktiva varovala) dejansko fizične osebe, bodisi potniki, pešci, kolesarji bodisi vsi drugi uporabniki ceste, ne pa vozila.

⁴⁸ Ponovno, da bi se prišlo do ugotovitve, da člen 5(2) zakona o zavarovanju vozil v primeru, kakršen je v postopku v glavni stvari, *izključuje*, da se škoda, povzročena na polpriklopniku, krije iz zavarovalne police vlečnega vozila, je treba najprej razlagati to nacionalno določbo. Glej zgoraj točke 9, 16 in 17 teh sklepnih predlogov, ki orisujejo nasprotujoče si razlage te nacionalne določbe.

⁴⁹ Glej zgoraj, točke od 39 do 48 teh sklepnih predlogov.

⁵⁰ Za drugo nedavno ponazoritev istega fenomena glej na primer sodbo z dne 10. decembra 2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).