



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 29. aprila 2021 *

„Predhodno odločanje – Obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil – Direktiva 2009/103/ES – Člen 3, prvi odstavek – Obveznost sklenitve pogodbe o zavarovanju – Obseg – Lokalna skupnost, ki je pridobila vozilo po sodni poti – Registrirano vozilo, ki je na zasebnem zemljišču in ki bo uničeno“

V zadevi C-383/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (občinsko sodišče v Ostrówu Wielkopolskim, Poljska) z odločbo z dne 12. februarja 2019, ki je na Sodišče prispela 15. maja 2019, v postopku

Powiat Ostrowski

proti

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi E. Regan, predsednik senata, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos in I. Jarukaitis (poročevalec), sodniki,

generalni pravobranilec M. Bobek,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny M. Piwińska, radca prawny,
- za poljsko vlado B. Majczyna, agent,
- za nemško vlado J. Möller, M. Hellmann, E. Lankenau, U. Bartl in D. Klebs, agenti,
- za Evropsko komisijo H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowska in S. L. Kaléda, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 8. decembra 2020

izreka naslednjo

* Jezik postopka: poljščina.

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago 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 (UL 2009, L 263, str. 11).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med Powiat Ostrowski (okrožje Ostrów, Poljska; v nadaljevanju: okrožje) in Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (zavarovalniški jamstveni sklad, Poljska; v nadaljevanju: jamstveni sklad) zaradi morebitne obveznosti okrožja, da sklene pogodbo o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornega vozila za vozilo, ki ga je okrožje pridobilo po sodni poti in za katero se je odločilo, da bo uničeno.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 V uvodnih izjavah 1 in 2 Direktive 2009/103 je navedeno:
 - „(1) 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)], 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)], Tretja direktiva Sveta 90/232/EGS z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 249)] in Direktiva 2000/26/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti (Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti) [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 3, str. 331)] so bile večkrat bistveno spremenjene [...]. Zaradi jasnosti in racionalnosti bi bilo treba navedene štiri direktive ter Direktivo 2005/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2005 o spremembi direktiv Sveta [72/166], [84/5], 88/357/EGS in [90/232] ter Direktive [2000/26] o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil [(UL 2005, L 149, str. 14)] kodificirati.
 - (2) Zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (avtomobilsko zavarovanje) je posebnega pomena za evropske državljane, bodisi kot imetnike zavarovalnih polic ali kot oškodovance v nesrečah. Izjemnega pomena je tudi za zavarovalnice, saj predstavlja pomemben del neživljenjskega zavarovanja v Skupnosti. Avtomobilsko zavarovanje vpliva tudi na prosto gibanje ljudi in vozil. [...]“
- 4 Člen 1 Direktive 2009/103 vsebuje te opredelitve pojmov:
 - „Za namene te direktive:
 - 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:
 - (a) ozemlje države, katere registrsko tablico ima vozilo, ne glede na to, ali je ta tablica stalna ali začasna, ali

[...]“

- 5 Člen 3 te direktive, naslovljen „Obvezno zavarovanje vozil“, v prvem odstavku 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.“

- 6 Člen 4 navedene direktive, ki se nanaša na „[p]reverjanje zavarovanja“, določa:

„Države članice se vzdržijo preverjanj zavarovanja civilne odgovornosti v zvezi z vozili, ki so običajno na ozemlju druge države članice, in v zvezi z vozili, ki se običajno nahajajo na ozemlju tretje države, vendar na njihovo ozemlje vstopajo iz ozemlja druge države članice. Vendar pa lahko izvajajo nesistematična preverjanja zavarovanja, če ta niso diskriminatorna in se izvajajo kot del nadzora, ki ni usmerjen izključno v preverjanje zavarovanja.“

- 7 Člen 5 Direktive 2009/103, naslovljen „Odstopanje od obveznosti zavarovanja vozila“, določa:

„1. Država članica lahko odstopa od člena 3 glede nekaterih fizičnih ali pravnih oseb, zasebnih ali javnih; seznam takih oseb sestavi zadevna država in ga sporoči drugim državam članicam in [Evropski] [k]omisiji.

Država članica, ki tako odstopa, sprejme ustrezne ukrepe, da zagotovi plačilo odškodnine v zvezi z izgubo ali poškodbo, ki je bila na njenem ozemlju in na ozemlju drugih držav članic povzročena z vozili, ki pripadajo takim osebam.

[...]

2. Država članica lahko odstopa od člena 3 glede nekaterih vrst vozil ali nekaterih vozil, ki imajo posebne tablice; seznam takih vrst ali takih vozil sestavi zadevna država in ga pošlje drugim državam članicam in Komisiji.

V tem primeru država članica zagotovi, da se vozila iz prvega pododstavka obravnavajo na enak način kot vozila, ki ne izpolnjujejo zavarovalne obveznosti iz člena 3.

[...]“

- 8 Člen 10 te direktive, naslovljen „Organ zadolžen za zagotavljanje odškodnine“, v prvem pododstavku odstavka 1 določa:

„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 obveznosti zavarovanja iz člena 3.“

Poljsko pravo

- 9 Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zakon o obveznih zavarovanjih, zavarovalniškem jamstvenem skladu in poljskem združenju zavarovateljev v prometu) z dne 22. maja 2003 v različici, ki se uporablja za spor o glavni stvari (Dz. U. 2018, pozicija 473) (v nadaljevanju: zakon o obveznih zavarovanjih) v členu 10(2) določa:

„Pri rednem sodišču se lahko vloži tožba za ugotovitev spoštovanja ali neobstoja obveznosti sklenitve zavarovanja.“

10 V skladu s členom 23(1) zakona o obveznih zavarovanjih mora imetnik motornega vozila skleniti pogodbo o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti za imetnike motornih vozil za škodo, ki nastane zaradi uporabe motornega vozila, ki ga ima v posesti.

11 Člen 31(3) tega zakona določa:

„Če lastništvo registriranega motornega vozila, čigar imetnik ni sklenil pogodbe o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti za lastnike motornih vozil, čeprav bi [po tem zakonu] to moral storiti, preide ali se prenese, mora imetnik, na katerega je lastništvo vozila prešlo ali se prenese, skleniti pogodbo o zavarovanju civilne odgovornosti za lastnike motornih vozil na dan, ko lastništvo motornega vozila nanj preide ali se nanj prenese, in najpozneje do takrat, ko se začne vozilo uporabljati. [...]“

12 Člen 33 navedenega zakona določa, da obvezno zavarovanje civilne odgovornosti imetnikov motornih vozil preneha med drugim ob odjavi motornega vozila iz prometa ali ob predaji nepopolnega vozila podjetju, ki razgrajuje ali reciklira vozila, na podlagi potrdila o prevzemu nepopolnega vozila iz ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (zakon o recikliranju izrabljenih motornih vozil) z dne 20. januarja 2005 (Dz. U. 2018, pozicija 578) ali na podlagi enakovrednega dokumenta, izdanega v drugi državi članici.

13 V skladu s členom 84(1) tega zakona je jamstveni sklad organ, pooblaščen za spremljanje, ali imetniki motornih vozil spoštujejo obveznost sklenitve pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti. Člen 88(7) tega zakona določa, da mora vsakdo, ki ne sklene take pogodbe, plačati globo jamstvenemu skladu.

14 Ustawa Prawo o ruchu drogowym (zakon o cestnem prometu) z dne 20. junija 1997 v različici, ki se uporablja za spor o glavni stvari (Dz. U. 2018, pozicija 1990), v členu 130a določa pogoje za umik vozila na stroške njegovega lastnika. Odstavek 10 tega člena v prvem pododstavku določa:

„V zvezi z vozilom, ki je bilo umaknjeno iz prometa v okoliščinah iz odstavka 1 ali 2 [zlasti v primeru nespoštovanja predpisov o parkiranju ali kadar je vozilo v takem tehničnem stanju, da ogroža varnost v cestnem prometu], *starosta* (predsednik okrožja) pri sodišču vloži zahtevek za odvzem vozila v korist *powiat* (okrožja), če lastnik ali pooblaščen oseba po prejemu ustreznega obvestila ne prevzame vozila v treh mesecih od dne umika iz prometa. Obvestilo vsebuje informacije o posledicah neprevzema vozila.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

15 Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (občinsko sodišče v Ostrówu Wielkopolskim, Poljska) je s sklepom z dne 16. januarja 2018 odredilo odvzem vozila, registriranega na Poljskem, v skladu s postopkom iz člena 130a(10) zakona o cestnem prometu, v korist okrožja. Ta sklep je postal pravnomočen 7. februarja 2018, ko je okrožje postalo lastnik vozila.

16 Okrožje je zahtevalo, naj se mu navedeni sklep vroči skupaj s potrdilom o pravnomočnosti in izvršljivosti. Ta zahteva je bila izpolnjena 20. aprila 2018. Ker je bil ta dan petek, je okrožje vozilo zavarovalo z naslednjim delovnim dnevom upravnega organa, in sicer v ponedeljek, 23. aprila 2018.

17 Iz spisa, predloženega Sodišču, je razvidno, da je zadevno vozilo 2. maja 2018 pregledal strokovnjak. Ocenil je, da vozila ni mogoče zagnati, da je v slabem tehničnem stanju, da pomeni odpadno kovino in da je njegova tržna vrednost 400 poljskih zlotov (PLN) (približno 89 EUR).

18 Glede na to tehnično stanje se je okrožje odločilo, da to vozilo pošlje na uničenje. Zadnjenavedeno je bilo nato zaradi uničenja predano centru za obdelavo, ki je izdal potrdilo o razgradnji tega vozila. Na podlagi tega potrdila je bilo vozilo 22. junija 2018 odjavljeno iz prometa.

- 19 Jamstveni sklad je z dopisom z dne 10. julija 2018 okrožje obvestil, da je ugotovil, da navedeno vozilo ni bilo zavarovano do 22. aprila 2018 in da mora plačati globo v višini 4200 PLN (približno 933 EUR), ker ni izpolnilo svoje obveznosti sklenitve pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi tega vozila za obdobje od 7. februarja do 22. aprila 2018 (v nadaljevanju: sporno obdobje).
- 20 Okrožje je 25. septembra 2018 pri predložitvenem sodišču, Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (občinsko sodišče v Ostrówu Wielkopolskim), vložilo tožbo za ugotovitev, da v spornem obdobju ni bilo dolžno zavarovati vozila. V zvezi s tem okrožje na eni strani trdi, da ni moglo skleniti zavarovalne pogodbe, dokler ni 20. aprila 2018 prejelo kopije odredbe o odvzemu, na drugi strani pa, da je bilo vozilo v tem obdobju na varovanem parkirišču in ni bilo v voznem stanju, tako da z uporabo tega vozila ne bi bilo mogoče povzročiti nobene škode.
- 21 Jamstveni sklad predlaga zavrnitev te tožbe, saj po njegovem mnenju tehnično stanje vozila z vidika obveznosti imetnikov motornih vozil, da sklenejo pogodbo o zavarovanju civilne odgovornosti pri njihovi uporabi, ni pomembno.
- 22 Predložitveno sodišče navaja, da strokovnjak opravi tehnični pregled vozil, za katera je bila izdana odredba o odvzemu, in da se vozilo, za katero je ugotovljeno, da ga ni več mogoče uporabljati, z zapisnikom o predaji/prevzemu preda centru za obdelavo zaradi uničenja tega vozila, pri čemer center za obdelavo izda potrdilo o razgradnji, ki je podlaga za odjavo vozila iz prometa.
- 23 Pojasnjuje, da obveznost zavarovanja, določena v členu 23(1) zakona o obveznih zavarovanjih, velja ne glede na to, ali je zadevno vozilo vozno ali pa bo uničeno zaradi tehničnega stanja, ki preprečuje, da bi se to vozilo uporabljalo kot prevozno sredstvo, in da prav tako obveznost zavarovanja, določena v členu 31(3) tega zakona v primeru prehoda ali prenosa lastninske pravice na registriranem vozilu, čigar prvotni imetnik – čeprav bi to moral storiti – ni sklenil take pogodbe kot v zadevi, o kateri odloča, velja ne glede na to, ali se zadevno vozilo lahko uporablja kot prevozno sredstvo, in tudi če se novi lastnik odloči to vozilo dati uničiti.
- 24 V zvezi z dejanskim stanjem na eni strani poudarja, da je zadevno vozilo v celotnem spornem obdobju mirovalo na varovanem parkirišču in da ga glede na njegovo tehnično stanje ni bilo mogoče premakniti. Na drugi strani pa je bilo to vozilo v skladu z voljo njegovega lastnika namenjeno uničenju, do katerega je dejansko prišlo, saj je bilo njegovo tehnično stanje opredeljeno kot „odpadna kovina“.
- 25 V teh okoliščinah se sprašuje o možnosti izvzetja iz obveznosti sklenitve pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, če zadevno vozilo miruje na zasebnem zemljišču, je na podlagi pravnomočne odločbe sodišča postalo last lokalne skupnosti, ni vozno in bo v skladu z odločitvijo njegovega lastnika uničeno.
- 26 V zvezi s tem in ob upoštevanju zlasti sodbe z dne 4. septembra 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), se sprašuje, ali je dejstvo, da je vozilo vozno in da ga je možno uporabljati kot prevozno sredstvo, nujno, da se ga opredeli kot „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103. Po njegovem mnenju v skladu s to sodbo okrožje ni bilo dolžno skleniti zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ker okrožje od trenutka pridobitve zadevnega vozila tega ni nameravalo uporabljati v prometu in to vozilo od tega trenutka do njegovega uničenja ni bilo v voznem stanju niti namenjeno vožnji in torej ni moglo izpolnjevati svoje funkcije prevoznega sredstva. Vendar naj bi moralo okrožje v skladu s členom 31(3) zakona o obveznih zavarovanjih tako zavarovanje za zadevno vozilo skleniti.

27 V teh okoliščinah je Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (občinsko sodišče v Ostrówu Wielkopolskim) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

- „1. Ali je treba člen 3 Direktive [2009/103] razlagati tako, da obveznost sklenitve pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil zajema celo take primere, v katerih je lokalna skupnost – *powiat* (okrožje) – na podlagi sodne odločbe pridobila lastninsko pravico na vozilu, ki ni vozno in ki je na zasebnem zemljišču, ki je varovano parkirišče zunaj javnih cest, ter ki bo v skladu z odločitvijo lastnika uničeno?
2. Ali pa ga je treba razlagati tako, da v takih okoliščinah lokalna skupnost kot lastnica vozila – brez poseganja v odgovornost [jamstvenega] sklada v razmerju do tretjih oškodovanih oseb – nima obveznosti zavarovanja?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Dopustnost

- 28 Jamstveni sklad izpodbija dopustnost postavljenih vprašanj. V zvezi s tem trdi, da se nanašata na status subjekta, ki je lastnik vozila, in način njegove pridobitve, zato nista povezani z razlago člena 3 Direktive 2009/103 in se dejansko nanašata na razlago nacionalnega prava ter da je Sodišče v delu, v katerem se nanašata na tehnično stanje vozila, njegovo parkirno mesto in namen njegovega lastnika, da se uniči, že odgovorilo na to, tako da na to ni treba ponovno odgovoriti.
- 29 Na prvem mestu je treba opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča v okviru sodelovanja med Sodiščem in nacionalnimi sodišči, ki ga določa člen 267 PDEU, le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločbo, ki jo mora sprejeti, pristojno, da ob upoštevanju posebnosti zadeve presodi tako o potrebnosti predloga za sprejetje predhodne odločbe za izdajo sodbe kot o upoštevnosti vprašanj, ki jih predloži Sodišču. Zato je Sodišče, če se postavljena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, načeloma dolžno odločiti (sodbi z dne 15. januarja 2013, Križan in drugi, C-416/10, EU:C:2013:8, točka 53 in navedena sodna praksa, in z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 25).
- 30 Iz tega sledi, da se upoštevnost vprašanj, ki se nanašajo na pravo Unije, domneva. Sodišče lahko odločanje o predlogu nacionalnega sodišča za sprejetje predhodne odločbe zavrne samo, če je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora v postopku v glavni stvari, če je problem hipotetičen ali če Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, da bi lahko na postavljena vprašanja dalo koristne odgovore (sodbi z dne 15. januarja 2013, Križan in drugi, C-416/10, EU:C:2013:8, točka 54 in navedena sodna praksa, in z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 26).
- 31 V obravnavanem primeru se postavljena vprašanja izrecno nanašajo na razlago člena 3 Direktive 2009/103, pri čemer se predložitveno sodišče v bistvu sprašuje o obsegu obveznosti sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, kot je določena v tem členu.
- 32 Poleg tega je očitno, da ta zadeva ni zajeta z nobenim od treh primerov, navedenih v sodni praksi, na katero je opozorjeno v točki 30 te sodbe, saj z nobeno od trditev jamstvenega sklada poleg tega ni mogoče dokazati, da je eden od njih podan, in tako ovreči domneve upoštevnosti, ki velja za vprašanja, ki se nanašajo na pravo Unije.

- 33 Na drugem mestu, nacionalnemu sodišču nikakor ni prepovedano, da Sodišču zastavi vprašanje za predhodno odločanje, na katero odgovor – po mnenju ene od strank iz postopka v glavni stvari – ne pušča nobenega razumnega dvoma. Tudi če bi bilo tako, to vprašanje zato ne postane nedopustno (sodbi z dne 1. decembra 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, točki 64 in 65 ter navedena sodna praksa, in z dne 9. julija 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, točka 22).
- 34 Zato je treba ugotoviti, da sta postavljeni vprašanji dopustni.

Vsebinska presoja

- 35 Uvodoma je treba navesti, na eni strani, da predložitveno sodišče z vprašanjema, ki ju je treba obravnavati skupaj, Sodišče v bistvu sprašuje o obsegu obveznosti zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103. Direktiva 2009/103 pa je, kot je razvidno iz njene uvodne izjave 1, kodificirala prejšnje direktive o približevanju zakonodaj držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja te odgovornosti, ne da bi spremenila njihovo vsebino. Sodno prakso v zvezi s temi predhodnimi direktivami je torej mogoče uporabiti za razlago enakovrednih določb Direktive 2009/103.
- 36 Na drugi strani, v skladu s členom 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 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.
- 37 Vendar, čeprav člen 5 Direktive 2009/103 določa, da lahko vsaka država članica pod pogoji, določenimi v tem členu, odstopi od določb člena 3 te direktive, glede – v skladu z odstavkom 1 navedenega člena 5 – nekaterih fizičnih ali pravnih oseb, zasebnih ali javnih, ali – v skladu z odstavkom 2 istega člena 5 – glede nekaterih vrst vozil ali nekaterih vozil, ki imajo posebne tablice, je razvidno, da Republika Poljska tega ni storila v zvezi z vozili, ki jih pridobijo lokalne skupnosti na podlagi sodne odločbe, kakršno je to iz postopka v glavni stvari. Zato dejstvo, da je to vozilo pridobila lokalna skupnost na podlagi sodne odločbe, v obravnavanem primeru ni upoštevno za uporabo navedenega člena 3, prvi odstavek, v okviru tega predloga za sprejetje predhodne odločbe.
- 38 V teh okoliščinah je treba šteti, da predložitveno sodišče z vprašanjema v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 razlagati tako, da je sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornega vozila obvezna, kadar je zadevno vozilo registrirano v državi članici, je na zasebnem zemljišču, zaradi tehničnega stanja ni vozno in se njegov lastnik odloči, da ga bo dal uničiti.
- 39 Kot je Sodišče že ugotovilo, ta člen 3, prvi odstavek, katerega besedilo je zelo široko, državam članicam nalaga, naj v svojem notranjem pravnem redu uvedejo splošno obveznost zavarovanja vozil (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 36 in navedena sodna praksa).
- 40 Tako mora vsaka država članica zagotoviti, da so s pridržkom izjem, določenih v členu 5 te direktive, 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 (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 37 in navedena sodna praksa).
- 41 V zvezi s tem je treba spomniti, da je pojem „vozilo“ v členu 1, točka 1, Direktive 2009/103 opredeljen kot „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“.

- 42 Kot je Sodišče že večkrat razsodilo, ta opredelitev ni odvisna od tega, za kakšno uporabo zadevnega vozila gre ali bi lahko šlo (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 38 in navedena sodna praksa).
- 43 Sodišče je tudi že ugotovilo, da taka opredelitev podpira objektivno razumevanje pojma „vozilo“, ki ni odvisno od namena lastnika vozila ali druge osebe, da ga dejansko uporablja (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 39).
- 44 Poleg tega je poudarilo, da je treba vprašanje obsega obveznosti sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil zaradi pravne varnosti določiti vnaprej, to je pred morebitno udeležnostjo zadevnega vozila v nesreči (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 40).
- 45 Sodišče je iz tega sklepalo, da dejstvo, da je v sodbah z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), v bistvu razsodilo, da zgolj uporaba zavarovanega vozila, ki pomeni uporabo vozila kot prevoznega sredstva in zato spada pod pojem „uporaba vozil“ v smislu člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, lahko povzroči, da zavarovalnica po pogodbi o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi tega vozila krije škodo, ki jo je povzročilo to vozilo, nikakor ne pomeni, da bi bilo treba obstoj obveznosti sklenitve takega zavarovanja določiti glede na dejansko uporabo zadevnega vozila kot prevoznega sredstva v danem trenutku (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 41).
- 46 Sodišče je na podlagi navedenega sklenilo, da vozilo, ki je registrirano, in ki torej ni bilo pravilno umaknjeno iz prometa in ki je vozno, ustreza pojmu „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 in zato ni izključeno iz obveznosti zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, te direktive že zato, ker ga njegov lastnik več ne namerava voziti in ga parkira na zasebnem zemljišču (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 42). Zato je sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti v zvezi z uporabo motornega vozila v skladu s členom 3, prvi odstavek, navedene direktive obvezna, če je zadevno vozilo še vedno registrirano v državi članici in je vozno, je pa samo zaradi odločitve lastnika, ki ga več ne namerava voziti, parkirano na zasebnem zemljišču (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 52).
- 47 Načeloma mora enako veljati za vozilo, ki je registrirano v državi članici, ki je na zasebnem zemljišču in ki bo zaradi odločitve njegovega lastnika uničeno, tudi če to vozilo v danem trenutku zaradi tehničnega stanja ni vozno.
- 48 Prvič, kot je bilo navedeno v točki 43 te sodbe, je namreč pojem „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 objektivni pojem. Vendar se tehnično stanje vozila in s tem njegova primernost za vožnjo lahko sčasoma spreminja, njegovo morebitno popravilo pa je vsaj v veliki meri odvisno od subjektivnih dejavnikov, kot sta zlasti volja njegovega lastnika ali imetnika, da izvede ali zagotovi potrebna popravila, in razpoložljivost za to potrebnega proračuna. Če bi torej zgolj dejstvo, da vozilo v danem trenutku ni vozno, zadostovalo, da se temu vozilu odvzame status vozila v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 in bi tako zadostovalo, da se izvzame iz obveznosti zavarovanja, določene v členu 3, prvi odstavek, te direktive, bi bila ogrožena objektivna narava tega pojma „vozilo“.
- 49 V zvezi s tem je treba poudariti, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 59 sklepnih predlogov, da iz sodne prakse, navedene v točkah 44 in 45 te sodbe, izhaja, da obveznost zavarovanja, kot je določena v členu 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, ni povezana z uporabo vozila kot prevoznega sredstva v danem trenutku niti z vprašanjem, ali je morda zadevno vozilo povzročilo škodo.

- 50 Iz tega izhaja, da v nasprotju s tem, kar predvideva predložitveno sodišče, zgolj zaradi dejstva, da registrirano vozilo v danem trenutku zaradi svojega tehničnega stanja ni vozno, tudi če je tako od prenosa lastninske pravice, in torej glede na okoliščine primera ni zmožno povzročiti škode, ki spada pod pojem „uporaba vozil“ v smislu člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, tega ni mogoče izključiti iz obveznosti zavarovanja iz te določbe.
- 51 Prav tako, ker navedeni pojem „vozilo“ v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 43 te sodbe, ni odvisen od namena njegovega lastnika ali druge osebe, da ga dejansko uporablja, tudi na podlagi dejstva, da ima ta lastnik ali druga oseba namen, da bo to vozilo uničeno, ni mogoče šteti, da navedeno vozilo zgolj zaradi tega namena izgubi status „vozila“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 in se tako izogne tej obveznosti zavarovanja, sicer bi tudi to nasprotovalo objektivnosti tega pojma.
- 52 Poleg tega bi to, da bi bila opredelitev „vozila“ v smislu te določbe in s tem obsega obveznosti zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 odvisna od takih subjektivnih dejavnikov, prav tako poseglo v predvidljivost, stabilnost in kontinuiteto te obveznosti, katere spoštovanje pa je nujno za zagotovitev pravne varnosti, kot v bistvu izhaja iz sodne prakse, navedene v točki 44 te sodbe.
- 53 Drugič, čeprav člen 10(1) Direktive 2009/103 državam članicam nalaga, da ustanovijo organ z nalogo zagotavljanja odškodnine najmanj do mejnih vrednosti zavarovalne obveznosti, ki jih določa pravo Unije, za materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih med drugim povzroči vozilo, ki ne izpolnjuje zavarovalne obveznosti iz člena 3 te direktive, je bilo posredovanje takega organa zasnovano kot skrajni ukrep, določen le za primere iz te določbe, in ga ni mogoče šteti za izvajanje sistema za zagotavljanje zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi vozil zunaj teh primerov (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 45 in navedena sodna praksa).
- 54 Obseg obveznega posredovanja odškodninskega organa iz člena 10(1) v primeru škode, ki jo povzroči znano vozilo, namreč sovpada z obsegom splošne obveznosti sklenitve zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, tako da se obvezno posredovanje tega organa v takem položaju ne more razširiti na primere, v katerih vozilo, udeleženo v nesreči, ni bilo zavarovano (glej v tem smislu sodbo z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 46).
- 55 Iz tega izhaja, da morebitnega posredovanja odškodninskega organa iz navedenega člena 10(1), ki ga lahko države članice zgolj na podlagi nacionalnega prava določijo v okoliščinah, ki niso navedene v tej določbi, ni mogoče upoštevati za določitev obsega obveznosti zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103.
- 56 Iz tega prav tako izhaja, da je posredovanje tega organa v skladu z Direktivo 2009/103 in v zvezi z znanim vozilom določeno le v primerih, v katerih je sklenitev zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 obvezna, zato je razlaga iz točke 47 te sodbe potrebna tudi za zagotovitev uresnitve cilja varstva oškodovancev v prometnih nesrečah, povzročenih z motornimi vozili, saj ta razlaga zagotavlja, da oškodovanci v vsakem primeru prejmejo odškodnino, bodisi od zavarovalnice, na podlagi pogodbe, sklenjene s tem namenom, bodisi od organa iz člena 10 Direktive 2009/103, kadar obveznost zavarovanja vozila, udeleženega v nesreči, ni izpolnjena, ali kadar je to vozilo neznano. V zvezi s tem je treba poudariti, da si je zakonodajalec Evropske unije stalno prizadeval za izpolnitev in krepitev tega cilja, na katerega se nanašajo zaporedne direktive o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi takih vozil, in da je znova potrjen v uvodni izjavi 2 Direktive 2009/103 (glej v tem smislu sodbo z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 47 in navedena sodna praksa).
- 57 Tretjič, razlaga iz točke 47 te sodbe omogoča tudi, da se čim boljše zagotovi spoštovanje cilja, da se zagotovi prosto gibanje tako vozil, ki se običajno nahajajo na ozemlju Unije, kot oseb, ki so v njih, ki je tudi eden od ciljev, ki jim sledi zakonodaja Unije na področju zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, kot je to razvidno tudi iz uvodne izjave 2 Direktive 2009/103. Kot je namreč

generalni pravobranilec navedel v točki 41 sklepnih predlogov, se lahko le z zagotavljanjem okrepljenega varstva morebitnih oškodovancev nesreč, povzročenih z motornimi vozili, od držav članic v skladu s členom 4 Direktive 2009/103 zahteva, da se vzdržijo sistematičnih preverjanj zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi vozil, ki vstopajo na njihovo ozemlje z ozemlja drugih držav članic, kar je bistveno za zagotavljanje tega prostega gibanja.

- 58 Četrtrič, vseeno je treba ugotoviti, da čeprav registracija vozila načeloma potrjuje njegovo primernost za vožnjo in s tem za uporabo kot prevozno sredstvo, pa ni mogoče izključiti, da registrirano vozilo objektivno zaradi svojega slabega tehničnega stanja dokončno ni vozno. V takih okoliščinah pa je treba, da bi se upoštevali preudarki iz točk od 48 do 52 te sodbe, ugotovitev te dokončne nevoznosti in s tem ugotovitev izgube statusa „vozila“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 izpeljati objektivno. Glede na sodno prakso, navedeno v točki 46 te sodbe, je za izključitev takega vozila iz obveznosti zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 torej nujno, da je bilo uradno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo.
- 59 V zvezi s tem je treba navesti, da odjava zadevnega vozila sicer lahko pomeni tako objektivno ugotovitev, vendar je treba poudariti, da Direktiva 2009/103 ne ureja načina, kako je mogoče tako vozilo, ki dokončno ni sposobno služiti svoji funkciji prevoznega sredstva, zakonito umakniti iz prometa. Zato ta direktiva ne prepoveduje, da bi bil pravilen umik takega vozila iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo ugotovljen drugače kot z odjavo zadevnega vozila.
- 60 Ob upoštevanju vsega navedenega je treba ugotoviti, da za vozilo, registrirano v državi članici, še naprej velja obveznost zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, dokler ni pravilno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo.
- 61 V obravnavanem primeru je iz spisa, predloženega Sodišču, razvidno, da je bilo vozilo iz postopka v glavni stvari v spornem obdobju sicer parkirano na varovanem parkirišču in zaradi slabega tehničnega stanja ni bilo vozno, vendar je bilo še vedno registrirano v državi članici, kjer se je torej običajno nahajalo v smislu člena 1, točka 4(a), Direktive 2009/103, in v tem obdobju nikoli ni bilo pravilno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo. Zato je razvidno – s pridržkom preverjanj, ki jih mora opraviti predložitveno sodišče – da je za to vozilo ves čas navedenega obdobja še naprej veljala obveznost zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, ne glede na to, da je bilo na zasebnem zemljišču, da ga zaradi tehničnega stanja ni bilo mogoče voziti in da je okrožje nameravalo navedeno vozilo dati uničiti.
- 62 Glede na vse zgornje preudarke je treba na postavljeni vprašanji odgovoriti, da je treba člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 razlagati tako, da je, kadar je motorno vozilo registrirano v državi članici, sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil obvezna, dokler to vozilo ni pravilno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo.

Stroški

- 63 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

Člen 3, prvi odstavek, 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 je, kadar je motorno vozilo

registrirano v državi članici, sklenitev pogodbe o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil obvezna, dokler to vozilo ni pravilno umaknjeno iz prometa v skladu z veljavno nacionalno ureditvijo.

Podpisi