Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
YVESA BOTA,
predstavljeni 14. junija 2017 [1]

Zadeva C-334/16

José Luís Núñez Torreiro
proti
AIG Europe Limited, Sucursal en España,
Unespa – Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe,
ki ga je vložilo Audiencia Provincial de Albacete
(sodišče pokrajine Albacete, Španija))

„Predhodno odločanje – Direktiva 2009/103/ES – Zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil – Obvezno zavarovanje – Odstopanja – Nesreča vojaškega vozila na neprimerni površini – Pojem ‚uporaba vozil' – Pojem ‚običajna funkcija vozila'"

I. Uvod

1. Ta predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 3 in 5 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. [2]

2. Predlog je bil vložen v okviru spora med Joséjem Luísom Núñezom Torreirom in zavarovalnico AIG Europe Limited, Sucursal en España [3] (v nadaljevanju: zavarovalnica) v zvezi s plačilom odškodnine iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil [4].

3. Vprašanja, ki jih je postavilo predložitveno sodišče, se v bistvu nanašajo na pojasnitev pojma „uporaba vozil" in posebej na to, ali imajo države članice možnost opredeliti ta pojem drugače kot v Direktivi 2009/103, da ugotovijo, ali je kraj uporabe lahko razlog za odstopanje od obveznosti zavarovanja, kar zahteva pojasnitev pojma „običajna funkcija vozila", določenega v sodbi z dne 4. septembra 2014, Vnuk [5].

4. V teh sklepnih predlogih bom trdil, da je treba pojem „uporaba vozil", ki je naveden v členu 3(1) Direktive 2009/103 in je bil opredeljen kot samostojen pojem prava Unije, razlagati enotno v vseh državah članicah ob upoštevanju uporabe vozila glede na njegovo „običajno funkcijo" in da mora predložitveno sodišče razlagati celotno zakonodajo, kot je tista iz postopka v glavni stvari, da zagotovi

1 Jezik izvirnika: francoščina.

2 UL 2009, L 263, str. 11.

3 Ta zavarovalnica se je do 10. decembra 2012 imenovala „Chartis Europe, Sucursal en España".

4 V nadaljevanju: obvezno zavarovanje.

5 C-162/13, EU:C:2014:2146, v nadaljevanju: sodba Vnuk.

polni učinek obveznosti zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Predlagal bom, naj se natančneje pojasni, da okoliščine, kot so te iz postopka v glavni stvari, ne upravičujejo spremembe meja pojma uporabe vozila glede na njegovo „običajno funkcijo“ ob upoštevanju površine, na kateri se je vozilo premikalo.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

5. V uvodnih izjavah od 1 do 3, 10 in 20 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[6], Druga direktiva Sveta 84/5/EGS z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil[7], Tretja direktiva Sveta 90/232/EGS z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil[8] 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) […] [9] 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 […] 72/166/EGS, 84/5/EGS, 88/357/EGS in 90/232/EGS ter Direktive 2000/26/ES […][10] kodificirati.

(2) Zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil […] 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. Zato bi morala biti okrepitev in konsolidacija notranjega zavarovalniškega trga na področju avtomobilskega zavarovanja ključni cilj ukrepanja Skupnosti na področju finančnih storitev.

(3) Vsaka država članica bi morala sprejeti vse potrebne ukrepe, s katerimi zagotovi, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki izvirajo z njenega ozemlja, pokrita z zavarovanjem. Obseg kritja odgovornosti in pogoji zavarovalnega kritja se določijo na podlagi teh ukrepov.

[…]

(10) Državam članicam bi moralo biti omogočeno, da glede vozil nekaterih fizičnih ali pravnih oseb, bodisi javnih ali zasebnih, odstopajo od splošne obveznosti obveznega zavarovanja. V primeru nesreč, ki jih povzročijo takšna vozila, bi morala država članica, ki predvidi tako odstopanje, določiti organ, ki oškodovancem v nesrečah, povzročenih v drugih državah članicah, plača odškodnino. Zagotoviti bi bilo treba plačilo ustrezne odškodnine ne samo oškodovancem v nesrečah, ki jih povzročijo ta vozila v tujini, temveč tudi oškodovancem v nesrečah, ki se zgodijo v državi članici, na ozemlju katere se vozilo običajno nahaja, ne glede na to, ali stalno prebivajo na

6 UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 10.

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

8 UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 249.

9 UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 3, str. 331.

10 UL 2005, L 149, str. 14.

njenem ozemlju ali ne. Med drugim bi morale države članice zagotoviti, da se Komisiji za objavo sporoči seznam oseb, izvzetih iz obveznega zavarovanja, in organov, ki so odgovorni za odškodnino oškodovancem v nesrečah.

[…]

(20) Oškodovancem iz prometnih nesreč bi bilo treba zagotoviti primerljivo obravnavanje ne glede na to, kje v Skupnosti se je nesreča zgodila.“

6. V skladu s členom 1, točka 1, te direktive „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.

7. Člen 3 navedene direktive 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.

[…]

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

[…]“

8. Člen 5 Direktive 2009/103,[11] 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 Komisiji.

[…]

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.

[…]“

9. Člen 29 te direktive določa:

„Direktive 72/166/EGS, 84/5/EGS, 90/232/EGS, 2000/26/EGS in 2005/14/EGS […], se razveljavijo […].

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se upoštevajo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo v Prilogi II.“

11 V tem členu je z enakim besedilom povzet člen 4 Direktive 72/166.

B. Špansko pravo

10. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zakon o civilnopravni odgovornosti in zavarovanju pri uporabi motornih vozil), potrjen z zakonodajno uredbo št. 8/2004 z dne 29. oktobra 2007 [12], v členu 1 določa:

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

[…]

6. Za namene tega zakona se pojma ‚motorno vozilo' in ‚dogodek ob uporabi vozil' opredelita s podzakonskimi predpisi. Vsekakor se za uporabo vozil ne šteje uporaba motornega vozila kot instrumenta za storitev naklepnih kaznivih dejanj zoper osebe in premoženje."

11. Člen 7(1), prvi in drugi odstavek, tega zakona določa:

„Zavarovalnica v okviru obveznega zavarovanja in v breme kritja iz naslova obveznega zavarovanja oškodovancu izplača odškodnino za škodo, ki je nastala njemu in na njegovem premoženju, ter stroške in druga nadomestila, do katerih je upravičen v skladu z določbami veljavne zakonodaje. Te obveznosti je oproščena samo, če dokaže, da zaradi dogodka ne nastane civilnopravna odgovornost v skladu s členom 1 tega zakona.

Oškodovanec in njegovi dediči lahko vložijo direktno tožbo, s katero od zavarovalnice zahtevajo izplačilo navedene odškodnine; zahtevek zastara v roku enega leta."

12. Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (uredba o obveznem zavarovanju civilnopravne odgovornosti pri uporabi motornih vozil), potrjena s kraljevo uredbo št. 1507/2008 z dne 12. septembra 2008 [13], v členu 2 določa:

„1. Za namene civilnopravne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in kritja iz naslova obveznega zavarovanja, urejenega v tej uredbi, se za dogodke ob uporabi vozila štejejo tisti dogodki, ki izhajajo iz nevarnosti, ki izhaja iz vožnje motornega vozila v smislu prejšnjega člena v garažah in na parkiriščih, na javnih in zasebnih poteh in površinah, ki so primerne za krajevni promet ali medkrajevni promet, ter na poteh in površinah, ki sicer niso primerne za to, vendar so v splošni rabi.

2. Za dogodke ob uporabi vozil se ne štejejo:

(a) Dogodki, ki izhajajo iz športnih dogodkov z motornimi vozili na dirkališčih, ki so temu posebej namenjena ali pa so pripravljena za tovrstne športne dogodke […].

(b) Dogodki, ki izhajajo iz industrijske ali kmetijske rabe motornih vozil, ki so temu posebej namenjena, brez poseganja v uporabo odstavka 1 v primeru premikanja teh vozil po poteh in površinah, omenjenih v navedenem odstavku, če pri tem ni šlo za industrijsko ali kmetijsko rabo, ki so ji ta namenjena.

Na področju logističnih postopkov pri distribuciji vozil se za industrijsko rabo šteje natovarjanje, raztovarjanje, skladiščenje vozil kot blaga in ostale potrebne dejavnosti glede vozil kot blaga, razen prevoza, ki se izvaja na površinah, na katere se nanaša odstavek 1.

12 BOE št. 267 z dne 5. novembra 2004, str. 36.662, v nadaljevanju: LRCSCVM.

13 BOE št. 222 z dne 13. septembra 2008, str. 37.487, v nadaljevanju: uredba o obveznem zavarovanju.

(c) Premikanje motornih vozil na poteh in površinah, na katerih ne velja zakonodaja, navedena v členu 1, kot so pristaniška in letališka območja.

3. Prav tako se ne šteje za dogodek ob uporabi vozila uporaba motornega vozila kot instrumenta za storitev naklepnih kaznivih dejanj zoper osebe in premoženje. Vendar če se motorno vozilo uporabi za kakršno koli vrsto ravnanja, ki je v kazenskem zakoniku opisano kot kaznivo dejanje zoper varnost prometa, se to šteje za dogodek ob uporabi vozila […].“

III. Dejansko stanje in vprašanja za predhodno odločanje

13. J. L. Núñez Torreiro, častnik v španski vojski, je 28. junija 2012 sodeloval na nočnih vojaških vajah na vojaškem vadbišču v Chinchilli, Albacete (Španija), ko se je vojaško terensko vozilo kopenske vojske[14] „Aníbal“, v katerem se je peljal kot potnik, prevrnilo, pri čemer je utrpel različne poškodbe. Vozilo ni vozilo na območju, namenjenem cestnim vozilom, temveč na območju, namenjenem goseničnim vozilom.

14. J. L. Núñez Torreiro je na podlagi člena 7 LRCSCVM pri Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Albacete (sodišče prve stopnje št. 1 v Albaceteju, Španija) vložil direktno tožbo proti zavarovalnici, pri kateri je špansko ministrstvo za obrambo sklenilo obvezno zavarovanje za vozilo, da bi dobil odškodnino v višini 15.300,56 EUR iz naslova telesnih poškodb, ki jih je utrpel v tej nesreči.

15. Zavarovalnica se je sklicevala na člen 1(6) LRCSCVM v povezavi s členom 2 uredbe o obveznem zavarovanju in nasprotovala izplačilu tega zneska, ker nesreča ni bila posledica „dogodka ob uporabi vozila“, saj se je zgodila, ko je zadevno vozilo iz postopka v glavni stvari vozilo na vojaškem vadbišču, dostop do katerega je omejen za vse vrste nevojaških vozil. Ta zavarovalnica je namreč menila, da to vadbišče ni v splošni rabi in da ni primerno za ta namen v smislu člena 2 te uredbe.

16. Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Albacete (sodišče prve stopnje št. 1 v Albaceteju, Španija) je s sodbo z dne 3. novembra 2015 tožbo zavrnilo z obrazložitvijo, da poškodbe J. L. Núñeza Torreira niso posledice „dogodka ob uporabi vozila“, ker je vozilo, v katerem se je peljal, peljalo po površini, ki ni bila primerna za ta namen in ki tudi ni bila v splošni rabi.

17. J. L. Núñez Torreiro je pri Audiencia Provincial de Albacete (sodišče pokrajine Albacete, Španija) zoper to sodbo vložil pritožbo, v kateri je trdil, da je treba člen 1(6) LRCSCVM v povezavi s členom 2 uredbe o obveznem zavarovanju razlagati ozko v skladu s sodbo Vnuk, v kateri je Sodišče odločilo, da odgovornosti zavarovalnice ni mogoče izključiti, če je uporaba vozila skladna z njegovo običajno funkcijo.

18. Audiencia Provincial de Albacete (sodišče pokrajine Albacete) je podvomilo o združljivosti opredelitve pojma „uporaba vozil“ iz člena 2(1) uredbe o obveznem zavarovanju, ki je omejen na vožnjo vozila po površinah, ki so „primerne“ ali „v splošni rabi“, s členom 3 Direktive 2009/103. To sodišče meni, da so edine izjeme od obveznosti zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, določene s to direktivo, navedene v njenem členu 5. Poleg tega navaja, da je Sodišče s sodbo Vnuk zlasti odločilo, da presoja pojma „uporaba vozil“ ne more biti prepuščena državam članicam, in ga je razlagalo kot uporabo vozila glede na njegovo „običajno funkcijo“. Iz tega po mnenju predložitvenega sodišča sledi, da lahko države članice določijo izjeme od odgovornosti zavarovalnic ali od pojma „uporaba vozil“ le v okviru člena 5 Direktive 2009/103 ali, v skladu s sodbo Vnuk, v primerih, ko uporaba vozila ni skladna z njegovo običajno funkcijo. Izjeme od pojma „uporaba vozil“, ki so določene v členu 2(1) uredbe o obveznem zavarovanju in se nanašajo na površino, ki ni primerna ali ni v splošni rabi, naj bi bile zato v nasprotju s pravom Unije in se ne bi smele uporabljati.

14 Za lastnosti tega vozila glej spletno stran španskega ministrstva za obrambo na naslovu http:/www.ejercito.mde.es/materiales/vehiculos/Anibal.html.

19. Predložitveno sodišče je izrazilo enak dvom glede izjem v zvezi z dogodki, ki izhajajo iz izvedbe športnih dogodkov ali iz industrijske ali kmetijske rabe motornih vozil, pa tudi v zvezi z dogodki, ki izkazujejo namen voznika, da stori kazniva dejanja zoper osebe in premoženje, določenimi v členu 2(2) in (3) te uredbe.

20. V teh okoliščinah je Audiencia Provincial de Albacete (sodišče pokrajine Albacete) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali lahko država članica pojem ‚uporaba vozil' oziroma ‚dogodek ob uporabi vozil' kot tveganje v okviru zavarovanja civilnopravne odgovornosti, uvedenega zaradi uporabe motornih vozil in na katero se nanaša zakonodaja Unije (med drugim v členu 3), v nacionalni zakonodaji opredeli drugače od pojma, določenega v zakonodaji Unije?

2. Če je odgovor pritrdilen: ali se lahko iz navedenega pojma izključijo (poleg določenih oseb, oznak ali vrst vozil, kakor določa člen 5(1) in (2) navedene direktive) primeri uporabe vozil glede na kraj uporabe, kot je na primer uporaba vozila na poteh ali površinah, ki ‚niso primerne' za to?

3. Ali je mogoče prav tako iz pojma ‚dogodek ob uporabi vozila' izključiti določeno rabo vozila, povezano z njegovo namembnostjo (kot je uporaba v športne, industrijske ali kmetijske namene) ali z namenom voznika (kot je storitev naklepnega kaznivega dejanja z vozilom)?"

IV. Analiza

A. Uvodne ugotovitve

21. Uvodoma je treba najprej preveriti, ali je vozilo Aníbal mogoče opredeliti kot „vozilo" v smislu Direktive 2009/103, ali se običajno nahaja v državi članici in ali ne spada v eno od kategorij vozil, za katere je bilo določeno odstopanje od obveznosti zavarovanja, dovoljeno s to direktivo.

22. Naj spomnim, prvič, da v skladu s členom 1, točka 1, navedene direktive ta pojem zajema 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. Tehnične lastnosti vozila Aníbal, opisane v spisu, ki ga ima na voljo Sodišče, kažejo, da so ti pogoji izpolnjeni.

23. Drugič, člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 določa, da 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. Ta pogoj je prav tako izpolnjen, ker ima vozilo Aníbal, ki je predmet spora o glavni stvari, registrsko oznako ET-107351, pri čemer se črki „ET" uporabljata za vozila kopenske vojske, ki so last španskega ministrstva za obrambo. [15]

24. Poleg tega je v členu 5 te direktive navedena možnost držav članic, da odstopijo od te obveznosti glede nekaterih fizičnih ali pravnih oseb, zasebnih ali javnih, ali glede nekaterih vrst vozil. Iz spisa, ki ga ima na voljo Sodišče, pa je razvidno, da španska vlada ni uporabila takega odstopanja. [16]

15 Glej v zvezi s tem Prilogo XVIII, točka II(b), k Reglamento General de Vehículos (splošna uredba o vozilih), potrjeni s kraljevo uredbo št. 2822/1998 z dne 23. decembra 1998 (BOE št. 22 z dne 26. januarja 1999, str. 3440).

16 Glej seznam odstopanj na internetnem naslovu http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/list-exempt-5th-dir_en.pdf, iz katerega je razvidno, da je 19 držav članic izključilo vojaška vozila, ki so last države, oziroma, natančneje, tista, ki se uporabljajo za vojaške namene. Pogostost te odločitve je upravičila, da so v uvodni izjavi 44 navedene direktive omenjena vojaška vozila in da je opozorjeno na obveznost priglasitve organa, odgovornega za kritje nevarnosti.

25. Zato lahko trdim, da vozilo Aníbal izpolnjuje pogoje, določene v Direktivi 2009/103, in da ga je zato treba šteti za vozilo, za katero velja obveznost zavarovanja civilne odgovornosti, česar sicer ne izpodbija nobena od strank, ki so vložile pisno stališče [17].

26. Nato je treba v skladu s tem, kar so navedle stranke, ugotoviti, da je tretje vprašanje, ki ga je postavilo predložitveno sodišče, nedopustno. To sodišče želi s tretjim vprašanjem za predhodno odločanje v bistvu izvedeti, ali pravo Unije nasprotuje temu, da država članica iz pojma „uporaba vozil“ izvzame primere, kot so navedeni v členu 2(2) in (3) uredbe o obveznem zavarovanju, in sicer dogodke, ki izhajajo iz športnih dogodkov ali iz industrijske ali kmetijske rabe motornih vozil, pa tudi dogodke, ki izkazujejo namen voznika, da stori kazniva dejanja zoper osebe in premoženje.

27. Glede tega je treba opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča v okviru sodelovanja med njim in nacionalnimi sodišči, ki ga določa člen 267 PDEU, le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločitev, pristojno, da ob upoštevanju posebnosti zadeve presodi potrebo po predhodni odločbi, da bi lahko izdalo sodbo, in tudi upoštevnost vprašanj, ki jih postavi Sodišču. Zato Sodišče, kadar se postavljena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, načeloma mora odločiti. Vendar lahko v skladu s prav tako ustaljeno sodno prakso Sodišče zavrne odločanje o vprašanju, kadar je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nikakršne zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari, kadar gre za hipotetičen problem oziroma kadar Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, ki so potrebni, da bi lahko na postavljena vprašanja podalo koristne odgovore. [18]

28. Ugotoviti je treba, da v postopku v glavni stvari ne gre za dogodek, ki izhaja iz športnih dogodkov ali iz industrijske ali kmetijske rabe, ali za dogodek, ki izkazuje namen voznika, da stori kazniva dejanja zoper osebe in premoženje. Odgovor na tretje vprašanje za predhodno odločanje torej ni koristen za rešitev spora o glavni stvari.

29. Zato je treba z vidika sodne prakse, navedene v točki 27 teh sklepnih predlogov, sklepati, da je tretje vprašanje, postavljeno v predložitveni odločbi, nedopustno.

30. Nazadnje, v zvezi s prvima vprašanjema menim, da ju je treba obravnavati skupaj, saj odgovor na prvo vprašanje izhaja neposredno iz sodbe Vnuk, pri drugem pa se je treba vprašati o opredelitvi pojma „uporaba vozil“, določenega v isti sodbi.

31. Tako se bo analiza nanašala najprej na samostojno naravo pojma „uporaba vozil“, nato pa na pogoj uporabe vozila skladno z njegovo „običajno funkcijo“, ki je povezan s tem pojmom.

B. Pojem „uporaba vozil“

32. Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem za predhodno odločanje Sodišče prosi za odločitev, ali je lahko pojem „uporaba vozil“ v nacionalnem pravu države članice opredeljen drugače kot v zakonodaji Unije, zlasti v členu 3(1) Direktive 2009/103.

33. Najprej je treba ugotoviti, da je bil odgovor na to vprašanje izrecno podan v sodbi Vnuk, čeprav se razlaga v tej sodbi nanaša na Direktivo 72/166. Čeprav je bila ta direktiva razveljavljena z Direktivo 2009/103, [19] je namreč iz Priloge II k tej direktivi razvidno, da njena člena 3 in 5 v bistvu ustrezata členoma 3 in 4 Direktive 72/166.

17 To so zavarovalnica, španska in irska vlada ter Komisija.

18 Glej v zvezi s tem sodbo z dne 22. septembra 2016, Microsoft Mobile Sales International in drugi (C-110/15, EU:C:2016:717, točki 18 in 19).

19 Glej uvodno izjavo 1 in člen 29 te direktive.

34. Sodišče je v točki 41 sodbe Vnuk odločilo, da presoja pojma „uporaba vozil“ ne more biti prepuščena državam članicam.

35. V točki 42 te sodbe je pojasnjeno, da ta analiza temelji najprej na ugotovitvi, da v Direktivi 72/166 ali drugih direktivah o obveznem zavarovanju ni določbe, ki bi izrecno napotovala na pravo držav članic za opredelitev pomena in obsega tega pojma, in nato na uporabi ustaljene sodne prakse, v skladu s katero je treba v takem primeru določbo prava Unije razlagati samostojno in enotno, kot je naloženo z zahtevami po enotni uporabi prava Unije in načelom enakosti. V ta namen je treba upoštevati izraze v določbi in cilje, ki jih uresničuje zakonodaja, katere del je ta določba.

36. Sodišče je v navedeni sodbi torej najprej analiziralo jezikovne različice Direktive 72/166, katerih besedišče se razlikuje. Izkazalo se je, da se izrazi „vožnja v prometu“, ki lahko pomeni izključno vožnjo v cestnem prometu, „uporaba“ ali celo „delovanje“, ki nasprotno ne napotujeta nujno na prometno situacijo, uporabljajo za opisovanje istega pojma.[20]

37. Sodišče je nato uporabilo svojo prav tako ustaljeno sodno prakso, v skladu s katero je treba določbe prava Unije razlagati in uporabljati enotno ob upoštevanju različic v vseh jezikih Evropske unije, in če so med jezikovnimi različicami besedila prava Unije razlike, je treba zadevno določbo razlagati glede na splošno sistematiko in namen ureditve, katere del je.[21]

38. Sodišče je zlasti poudarilo cilj varstva oškodovancev nesreč, ki jih povzroči motorno vozilo, ki ga zakonodajalec Unije stalno krepi z direktivami o obveznem zavarovanju.[22] Med številnimi navedenimi spremembami lahko omenim razširitev odškodnine na področju telesnih poškodb, obravnavanje primerov, v katerih zavarovanje ni bilo sklenjeno, razširitev varstva na potnike, dopustitev neposrednega uveljavljanja zahtevka oškodovancev, omejitev nekaterih izključitev iz odškodnine in prilagoditev najnižjih odškodnin.[23] Zdaj se lahko doda, da je Direktiva 2009/103 instrument kodifikacije, namenjen lažjemu izvajanju zaščitnih določb, ki so v tej sodbi posebej poudarjene.

39. Sodišče je torej sklenilo, da „pojem ‚uporaba vozil‘ […] zajema vsakršno uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila“.[24]

40. S sodbo Vnuk se torej zahteva široka in enotna razlaga samostojnega pojma „uporaba vozil“, ki omogoča, da obvezno zavarovanje krije škodo, nastalo zaradi nesreč, ki se zgodijo na javnih ali zasebnih površinah, vsakič ko je bilo udeleženo vozilo, zasnovano kot prevozno sredstvo, uporabljeno za ta namen.

41. Iz tega sledi, da mora nacionalno sodišče strogo upoštevati enako vsebino pojma uporabe, kot je določena v sodbi Vnuk, neodvisno od pomena, ki mu je dan z nacionalnim pravom. Torej ga je dolžno, kolikor je mogoče, razlagati tako, da bi se dosegel rezultat, določen v Direktivi, in zagotovil polni učinek prava Unije, kadar odloča v sporu, ki mu je predložen.[25]

42. Zato je treba glede na navedeno skleniti, da je pojem „uporaba vozil“ v smislu člena 3(1) Direktive 2009/103 samostojen pojem prava Unije, ki ga je treba razlagati enotno v vseh državah članicah ob upoštevanju uporabe vozila glede na njegovo „običajno funkcijo“.

20 Glej točke od 43 do 45 sodbe Vnuk.

21 Glej točko 46 sodbe Vnuk in navedeno sodno prakso.

22 Glej točko 52 sodbe Vnuk.

23 Glej točke od 53 do 55 sodbe Vnuk.

24 Točka 59 sodbe Vnuk. To se navezuje na točko 56 te sodbe: „Glede na navedeno in zlasti glede na cilj varstva, ki mu [sledita direktivi 72/166 in 90/232], ni mogoče šteti, da je zakonodajalec Unije s področja varstva, ki ga t[i] direktiv[i] daje[ta], želel izključiti oškodovance nesreče, ki je povzročena z vozilom ob njegovi uporabi, če je slednja skladna z običajno funkcijo tega vozila.“

25 Glej v tem smislu sodbo z dne 24. januarja 2012, Dominguez (C-282/10, EU:C:2012:33, točka 24 in navedena sodna praksa).

43. Čeprav v tem smislu predlagam, naj se na prvo vprašanje za predhodno odločanje odgovori nikalno, se mi zaradi posebnih okoliščin zadevne nesreče, besedila drugega vprašanja, ki ga je postavilo predložitveno sodišče, ter pisnih stališč in ustnih navedb strank zdi potrebno pojasniti pomen in obseg opredelitve pojma „uporaba vozil“, določene v sodbi Vnuk.

44. V skladu z ustaljeno sodno prakso mora namreč Sodišče nacionalnemu sodišču podati koristen odgovor, ki mu omogoča rešitev spora, o katerem odloča, pri čemer upošteva jasno ločitev nalog med Sodiščem in nacionalnim sodiščem, ki je edino pristojno za ugotavljanje in presojo dejanskega stanja spora o glavni stvari ter za razlago in uporabo nacionalnega prava.[26]

45. Poleg tega je treba upoštevati okoliščine, ker so bile bojazni o obsegu sodbe Vnuk izražene kmalu po njeni razglasitvi. Nekatere države članice, zlasti tiste, v nacionalnem pravu katerih je bilo določeno, da je ta pojem omejen le na promet, so izrazile veliko negotovost glede praktičnih posledic, ki bi jih navedena sodba lahko povzročila.[27] Tudi Komisija je menila, da bi lahko sodba Vnuk imela velik učinek, zlasti na zvišanje cen zavarovalnih premij.[28] V oceni učinka, ki jo je pripravila Komisija, je ta menila, da je treba dati pobudo za predlog direktive o spremembi Direktive 2009/103, da bi omejili njeno področje uporabe, zlasti v zvezi z nesrečami, ki so posledica kmetijskih, industrijskih, športnih dejavnosti ali celo dejavnosti, povezanih s sejmi, pri čemer bi bilo treba ohraniti visoko raven varstva oškodovancev nesreč, povzročenih z motornim vozilom.

C. Pogoj uporabe vozila skladno z njegovo „običajno funkcijo“

46. Različna pisna stališča in ustne navedbe kažejo, da moram najprej poudariti okoliščine, v katerih je Sodišče v sodbi Vnuk določilo ta pogoj.

47. Primerno se zdi najprej spomniti na ta dejstva: „pri spravljanju bal sena na podstrešje skednja [je] traktor s prikolico pri vzvratni vožnji na dvorišču kmetije z namenom prestavitve prikolice v ta skedenj zadel lestev, na katero se je bil povzpel D. Vnuk, zaradi česar je ta padel“.[29]

48. S pravnega vidika so bili elementi razprave povzeti tako: „[p]red predložitvenim sodiščem D. Vnuk zatrjuje, da pojem ‚uporaba vozila v prometu‘ ne more biti omejen na vožnjo po javnih cestah ter da je poleg tega v času škodnega dogodka v zadevi v glavni stvari kompozicija – ki sta jo tvorila traktor in njegova prikolica – dejansko pomenila vozilo na poti in da je šlo za konec te poti. Zavarovalnica […] nasprotno trdi, da postopek v glavni stvari zadeva uporabo traktorja pri delu pred skednjem na kmetiji, ne pa traktorja v funkciji vozila, ki je namenjeno prometu“.[30]

49. Sodišče je tudi opozorilo, da „[p]redložitveno sodišče pojasnjuje, da [Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu] ne opredeljuje pojma ‚uporaba vozila‘, da pa ga zapolnjuje sodna praksa. V zvezi s tem navaja, da je glavni namen obveznega zavarovanja po [Zakonu o obveznih zavarovanjih v prometu] socializacija rizika oziroma težnja poskrbeti za oškodovance in potnike v javnem prometu.

26 Glej sodbo z dne 26. aprila 2017, Farkas (C-564/15, EU:C:2017:302, točki 38 in 39 ter navedena sodna praksa).

27 Glej zlasti točke od 1 do 4 *Technical consultation on motor insurance: consideration of the European Court of Justice ruling in the case of Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d. (C-162/13)*, ki ga je pripravilo ministrstvo za promet Združenega kraljestva in je na voljo na internetnem naslovu https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/581193/motor-insurance-vnuk-v-triglav.pdf.

28 Glej oceno učinka z dne 8. junija 2016, ki jo je Komisija pripravila v zvezi s področjem uporabe Direktive 2009/103, na voljo na internetnem naslovu http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf (točka A, naslovljena „Context“, odstavek 6).

29 Glej točko 19 sodbe Vnuk.

30 Glej točko 22 sodbe Vnuk.

Predložitveno sodišče pojasnjuje, da po slovenski sodni praksi za presojo, ali je neka škoda krita z obveznim zavarovanjem ali ne, ni odločilno, ali je ta nastala na javni površini. Vendar pa naj bi zavarovalnega kritja pri obveznem zavarovanju ne bilo, kadar je vozilo uporabljeno v funkciji delovnega stroja, na primer na poljedelski površini, saj v takem primeru ne gre za prometno situacijo“. [31]

50. Ker direktive ne vsebujejo določb o tem, se je predložitveno sodišče torej vprašalo, ali „bi se [lahko] štelo, da obvezno zavarovanje zajema škodo, ki jo povzroči vozilo izključno v prometu, ali pa da zajema vsakršno škodo, ki je kakor koli povezana z uporabo oziroma delovanjem vozila, ne glede na to, ali je situacijo mogoče opredeliti za prometno“. [32]

51. V okviru tega spora, ki se je osredotočal na kraj uporabe in namen uporabe vozila, so bila izražena stališča precej enaka stališčem, predstavljenim v postopku v glavni stvari: „[n]emška vlada in Irska trdita, da obveznost zavarovanja iz člena 3(1) [Direktive 72/166] zadeva le prometne situacije ter da posledično ne velja za okoliščine, kakršne so v zadevi v glavni stvari. Nasprotno pa Komisija meni, da se ta določba uporablja za uporabo vozil, ne glede na to, ali se uporabljajo za prevozna sredstva ali delovne stroje, na vsaki površini – tako javni kot zasebni – kjer lahko pride do nevarnosti, ki izhajajo iz uporabe vozil, neodvisno od tega, ali se premikajo ali ne“. [33]

52. Sodišče je na začetku odgovora pojasnilo pojem vozilo v smislu Direktive 72/166, pri čemer je navedlo, da so lahko na pobudo držav članic nekatere vrste vozil izključene z njenega področja uporabe. [34]

53. V nadaljevanju je Sodišče, kot je bilo opozorjeno v točki 36 in naslednjih teh sklepnih predlogov, analiziralo pojem „uporaba vozil“, da bi odgovorilo na vprašanje v zvezi z okoliščinami, v katerih je bilo vozilo uporabljeno.

54. Sodišče je v tej sodbi poudarilo cilj različnih direktiv o obveznem zavarovanju, ki presega liberalizacijo ureditve gibanja oseb in pretoka motornih vozil.

55. Posebej je ugotovilo, da je „večkrat presodilo, da je nj[ihov] namen tudi zagotoviti, da bodo oškodovanci nesreč, ki jih povzročijo ta vozila, enako obravnavani, ne glede na to, kje v Uniji se je nesreča zgodila“. [35]

56. Poudarilo je, kot sem že opozoril v točki 38 teh sklepnih predlogov, da „ni mogoče šteti, da je zakonodajalec Unije s področja varstva, ki ga te direktive dajejo, želel izključiti oškodovance nesreče, ki je povzročena z vozilom ob njegovi uporabi, če je slednja skladna z običajno funkcijo tega vozila“. [36]

57. Zato je z vidika teh splošnih ciljev Sodišče odločilo, da se zavarovanje mora uporabiti, kadar je vozilo, uporabljeno kot prevozno sredstvo, udeleženo v nesreči, s čimer je izločilo okoliščine, ki se nanašajo zlasti na obseg gibanja, kar zadeva premikanje, ali na javno oziroma zasebno naravo kraja nesreče ali celo na značilnosti zadevnega vozila, to je traktorja, ki se lahko uporablja tudi kot orodje.

58. V tem smislu je generalni pravobranilec P. Mengozzi predvidel, da je krita vsa „škod[a], ki se povzroči z uporabo vozila, če je ta uporaba v skladu z običajno funkcijo vozila“.

31 Glej točko 23 sodbe Vnuk.

32 Glej točko 24 sodbe Vnuk.

33 Glej točki 34 in 35 sodbe Vnuk.

34 Glej točko 40 sodbe Vnuk.

35 Glej točko 50 sodbe Vnuk in navedeno sodno prakso.

36 Glej točko 56 sodbe Vnuk.

59. Ta koncept je kritiziran ob upoštevanju dejanskih okoliščin spora o glavni stvari, s katerimi naj bi bila glede na pisna stališča in ustne navedbe strank, z izjemo Komisije, poudarjena potreba po pojasnitvi pojma „običajna funkcija vozila“.

60. Tako se za omejitev te funkcije na uporabo vozila, ki se premika na javnih površinah ali površinah, za katere veljajo predpisi, predlaga, da se upoštevajo:

– specializacija kraja, na katerem se je vozilo premikalo, ker drugače kot kraj nesreče v zadevi, v kateri je bila izdana sodba Vnuk, čeprav gre tudi za zemljišče, ki ga je mogoče enačiti z zasebnim zemljiščem, ni odprt za vse, ker se uporablja za vojaške vaje;

– posebni pogoji uporabe, ker je potekala na površini, na kateri ne more voziti vsako vozilo, kar sicer velja za dvorišče kmetije ali parkirišče, in ker so bili uporabljeni žarometi, namenjeni vojakom, ter

– dejstvo, da vozilo, udeleženo v nesreči, ni bilo namenjeno vožnji v tem kraju zaradi svojih neprimernih značilnosti (vozilo na štirikolesni pogon, ki se je premikalo po površini, namenjeni goseničnim vozilom).

61. V zvezi s prvo od naštetih trditev, ki privede do razlikovanja med civilno in vojaško naravo prometne površine, menim, da se lahko elementi odgovora, predstavljeni v sodbi Vnuk, znova uporabijo, ker so ugotovitve enake. Dovolj je namreč opozoriti, da področje uporabe Direktive 2009/103 ni omejeno na nekatere površine za premikanje, da se s to direktivo uresničuje zelo širok cilj varstva in da državam članicam omogoča, da se odločijo za izključitev nekaterih primerov iz sistema zavarovanja, ki ga navedena direktiva ureja, za kar pa se Kraljevina Španija ni odločila.

62. V zvezi z drugo trditvijo, ki se nanaša na pogoje uporabe, je mogoče uporabiti isto razlogovanje. Področje uporabe te direktive ni omejeno na prometne površine, po katerih lahko vozijo vse vrste vozil. Ugotoviti je treba tudi, da je bil tak primer predviden v španskem nacionalnem pravu kot primer, v katerem zavarovanje ni izključeno. Člen 2(1) uredbe o obveznem zavarovanju namreč določa tudi primere, v katerih je površina, ki ni primerna za promet, vseeno „v splošni rabi“.

63. Po preučitvi teh dveh trditev moram ugotoviti, da merila kraja uporabe ni mogoče povezati z merilom „običajne funkcije vozila“, temveč ga je treba raje povezati s pojmom „uporaba“. Poleg tega, ker je Sodišče odločilo, da se navedena direktiva uporablja v primeru nesreče, ki se zgodi zunaj javnih površin, se po mojem mnenju tu predlaga sprememba sodne prakse.

64. V zvezi s tretjo trditvijo, ki se nanaša na primernost vozila za površino, na kateri se premika, ugotavljam, da je to vprašanje novo v primerjavi z zadevo, v kateri je bila izdana sodba Vnuk. Razprava je takrat zadevala le namen uporabe traktorja kot orodja ali ne.

65. Menim, da okoliščine v zadevi v glavni stvari odlično dokazujejo, da bi bilo paradoksalno uporabiti merilo primernosti vozila za kraj uporabe kot tako, ki bi lahko izključevalo zavarovanje. Ni namreč nepredstavljivo, da vojaško vozilo lahko mora voziti v razmerah, ki niso vedno primerne za njegove tehnične značilnosti, kar je celo cilj usposabljanja njegovih uporabnikov. V zvezi s to zadnjo točko sem sicer dobil potrditev v ustnih navedbah, v katerih mi je bilo tako pojasnjeno, zakaj se je vozilo premikalo po ukazu nadrejenega vojaka.

66. Poleg teh posebnih okoliščin je mogoče tudi tu sprejeti načelni preudarek, ki izhaja iz sodbe Vnuk, in sicer uresničevanje cilja splošnega varstva, če ne obstaja posebna izključitev, kadar je vozilo udeleženo kot prevozno sredstvo.

67. Menim tudi, da so lahko vse okoliščine, v katerih se je zgodila nesreča, zadosten dokaz, da je bilo vozilo Aníbal uporabljeno skladno z običajno funkcijo vsakega vozila po logiki, sprejeti v sodbi Vnuk.

68. Ali ni *a fortiori* običajna funkcija vojaškega vozila, da prevaža vojake in da ga ti vozijo po površini, ki se na splošno uporablja za vojaške vaje?

69. Kakšen bi bil torej v nasprotnem primeru predmet zavarovanja, sklenjenega za zagotovitev kritja škode, ki jo povzročijo ta vozila, katerih glavni namen ni vožnja po površinah, ki so vedno odprte za javnost?

70. Tako kot Sodišče v točki 58 sodbe Vnuk moram še opozoriti, da je treba izpeljati posledice iz tega, da španska vlada ni uveljavila možnosti, zagotovljene s členom 5 Direktive 2009/103, da nekatere vrste vozil ali nekatere osebe izključi iz posebnih zavarovanj.

71. Zato menim, da se v okviru razprave o pogoju uporabe vozila glede na njegovo „običajno funkcijo“ ne sme dvomiti o splošnem načelu zavarovanja, če se je nesreča zgodila ob uporabi vozila za prevoz, zlasti oseb.

72. Vsaka druga ureditev bi privedla do kazuistike, katere meje so bile odlično ponazorjene na obravnavi.

73. To velja za predlog, naj se upošteva merilo „dodatne rabe“ poleg vožnje po cesti ali javni površini, da ne bi bila izključena vožnja na parkirišču ali zasebni površini, ker gre za rabo na koncu ali začetku premikanja po javnih površinah. Enako velja za zamisel, da se upošteva namen premikanja, kot je posnemanje pogojev vojaške operacije, ali celo da se upošteva obstoj dovoljenja.

74. Ti predlogi so dokazali tudi, da vsebujejo večjo pravno negotovost kot predlog, naj se ob upoštevanju okoliščin zadeve v glavni stvari znova potrdi enostavna opredelitev, skladna z običajnim pomenom, kot je bila upoštevana v sodbi Vnuk, tudi če bi se nekaterim zdela tavtološka. Ta je nedvomno bolje prilagojena samostojni naravi pojma, ki ga je treba uporabljati enotno ob upoštevanju zelo varstvenega cilja Direktive 2009/103.

75. Zato v odgovor na drugo vprašanje menim, da v okoliščinah, kot so te iz postopka v glavni stvari, pogoja uporabe vozila glede na njegovo običajno funkcijo ni mogoče presojati z vidika površine, na kateri se je to vozilo premikalo.

V. Predlog

76. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanji za predhodno odločanje, ki ju je postavilo Audiencia Provincial de Albacete (sodišče pokrajine Albacete, Španija), odgovori:

1. Pojem „uporaba vozila“, ki je naveden v členu 3(1) 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 ter je bil opredeljen kot samostojen pojem prava Unije, je treba razlagati enotno v vseh državah članicah ob upoštevanju uporabe vozila glede na njegovo „običajno funkcijo“ in predložitveno sodišče mora razlagati celotno zakonodajo, kot je tista iz postopka v glavni stvari, da zagotovi polni učinek obveznosti zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.

2. V okoliščinah, kot so te iz postopka v glavni stvari, te običajne funkcije ni mogoče presojati z vidika površine, na kateri se je vozilo premikalo.