Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (šesti senat)

z dne 15. novembra 2018 *

„Predhodno odločanje – Obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil – Direktiva 72/166/EGS – Člen 3(1) – Pojem ‚uporaba vozil' – Nesreča, v kateri sta udeleženi vozili, parkirani na parkirišču – Premoženjska škoda, ki jo na vozilu povzroči potnik v sosednjem vozilu, ko odpre vrata"

V zadevi C-648/17,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Augstākā tiesa (vrhovno sodišče, Latvija) z odločbo z dne 13. novembra 2017, ki je na Sodišče prispela 20. novembra 2017, v postopku

**„BTA Baltic Insurance Company" AS**, nekdanja „Balcia Insurance" SE,

proti

**„Baltijas Apdrošināšanas Nams" AS,**

SODIŠČE (šesti senat),

v sestavi A. Arabadjiev (poročevalec), predsednik drugega senata v funkciji predsednika šestega senata, C. G. Fernlund in S. Rodin, sodnika,

generalni pravobranilec: Y. Bot,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za „BTA Baltic Insurance Company" AS E. Matveja in W. Stockmeyer,

– za „Baltijas Apdrošināšanas Nams AS" A. Pečerica,

– za latvijsko vlado I. Kucina in V. Soņeca, agentki,

– za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj s P. Garofolijem, avvocato dello Stato,

– za poljsko vlado B. Majczyna, agent,

– za Evropsko komisijo K.-P. Wojcik in A. Sauka, agenta,

* Jezik postopka: latvijščina.

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

**Sodbo**

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 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; v nadaljevanju: Prva direktiva).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo „BTA Baltic Insurance Company“ AS, nekdanja „Balcia Insurance“ ES (v nadaljevanju: BTA), in družbo „Baltijas Apdrošināšanas Nams“ AS (v nadaljevanju: BAN) zaradi povračila odškodnine iz naslova zavarovanja, ki jo je družba BTA izplačala eni od svojih strank.

## Pravni okvir

### *Pravo Unije*

3 Z Direktivo 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) sta bili med drugim razveljavljeni Prva direktiva in Druga direktiva Sveta z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (84/5/EGS) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 7, str. 3; v nadaljevanju: Druga direktiva). Vendar je treba glede na datum nastanka dejanskega stanja iz postopka v glavni stvari v postopku v glavni stvari upoštevati razveljavljeni direktivi.

4 Člen 1 Prve direktive je določal:

„V tej direktivi imajo uporabljeni izrazi naslednji pomen:

[…]

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

[….]“

5 Člen 3(1) te direktive je določal:

„Vsaka država članica ob upoštevanju člena 4 sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem. Na podlagi teh ukrepov se določi kritje obveznosti in pogoji kritja.“

6 Člen 2(1) Druge direktive je določal:

„Vsaka država članica sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se vsi zakonski predpisi ali pogodbene določbe, ki jih vsebuje zavarovalna polica, izdana v skladu s členom 3(1) [Prve direktive], ki izključujejo iz zavarovanja uporabo ali vožnjo:

– oseb, ki za to nimajo izrecnega ali implicitnega dovoljenja,

ali

– oseb, ki nimajo vozniškega dovoljenja za vožnjo takega vozila,

ali

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

za namene člena 3(1) [Prve direktive] štejejo za neveljavne v zvezi z odškodninskimi zahtevki tretjih oseb, ki so bili oškodovanci nesreče.

[…]“

7 Člen 3 te direktive je določal:

„Družinski člani zavarovanca, voznik ali katera koli druga oseba, ki je v primeru nesreče odgovorna po civilnem pravu in katere odgovornost je krita z zavarovanjem iz člena 1(1), ni izključena iz zavarovanja v zvezi s telesnimi poškodbami iz naslova tega odnosa.“

### *Latvijsko pravo*

8 Člen 1 Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (zakon o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti lastnikov motornih vozil, s katerim sta bili preneseni Prva direktiva in Druga direktiva; v nadaljevanju: zakon o obveznem zavarovanju) določa:

„Izrazi, uporabljeni v tem zakonu:

[…]

2. zavarovalni primer: prometna nesreča, za katero je predvideno izplačilo odškodnine iz naslova zavarovanja.

[…]“

9 Člen 3 tega zakona določa:

„1. Predmet obveznega zavarovanja je civilna odgovornost lastnika vozila ali njegovega zakonitega uporabnika (v nadaljevanju: civilna odgovornost lastnika) za škodo, povzročeno tretjim osebam zaradi prometne nesreče.

2. Vsak lastnik vozila mora zavarovati civilno odgovornost za vsako vozilo, ki ga uporablja v prometu, in sicer s podpisom ustrezne zavarovalne pogodbe. […]“

10 Člen 18 navedenega zakona določa:

„Kadar nastopi zavarovalni primer, zavarovatelj, ki je zavaroval civilno odgovornost lastnika vozila, ki je povzročil škodo […], v mejah svoje odgovornosti […] povrn[e] škodo, ki je bila povzročena tretjim osebam v prometni nesreči.“

11 Člen 25(1) tega zakona določa:

„Materialna škoda, povzročena tretji osebi v prometni nesreči, je škoda, povzročena:

(1) zaradi poškodbe ali uničenja vozila;

[…]“

12 Člen 31(10) zakona o obveznem zavarovanju določa:

„Če je druga zavarovalna družba povrnila škodo, povzročeno v skladu s pogodbo o prostovoljnem zavarovanju, zavarovatelj, ki je zavaroval civilno odgovornost lastnika vozila, ki je povzročil škodo v prometni nesreči, […] povrne znesek odškodnine, izračunan in izplačan v skladu s postopki, določenimi v tem zakonu.“

13 Člen 1 Ceļu satiksmes likums (zakon o varnosti v cestnem prometu) določa:

„Izrazi, uporabljeni v tem zakonu:

[…]

5. promet: razmerja, ki nastanejo zaradi premikanja po poteh z vozili ali brez njih

[…]

7. prometna nesreča: škodni dogodek, ki je nastal v prometu in v katerem je udeleženo najmanj eno vozilo ter posledica katerega so smrt ali poškodba osebe, povzročitev materialne škode fizični ali pravni osebi ali okolju, pa tudi škodni dogodek, ki je nastal na drugem mestu, kjer je mogoča uporaba vozila in v katerem je bilo udeleženo vozilo.“

14 Člen 44 tega zakona določa:

„1. Povrniti je treba škodo, povzročeno zaradi kršitve tega zakona ali drugega predpisa za varnost v cestnem prometu.

2. Za škodo, povzročeno z uporabo vozila, odgovarja njegov lastnik ali imetnik pravice, razen če dokaže, da je škoda posledica višje sile, namere ali hude malomarnosti samega oškodovanca ali druga okoliščina, na podlagi katere je mogoče v skladu z zakonodajo oprostiti odgovornost. Solastniki in sodediči solidarno odgovarjajo za škodo.

[…]“

## Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

15 Dne 24. oktobra 2008 je potnik vozila, parkiranega na parkirišču nakupovalnega središča (v nadaljevanju: prvo vozilo), pri odpiranju zadnjih desnih vrat tega vozila poškodoval zadnjo levo stran vozila, ki je bilo parkirano poleg (v nadaljevanju: drugo vozilo).

16 Lastnik drugega vozila in voznik prvega vozila sta na kraju nesreče izpolnila poročilo o avtomobilski nesreči, v katerem je voznik prvega vozila priznal svojo krivdo in potrdil, da je potnik prvega vozila z zadnjimi vrati udaril ob drugo vozilo.

17 Družba BTA je bila z lastnikom drugega vozila sklenila neobvezno zavarovalno pogodbo. Za prvo vozilo je bila civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil zavarovana pri družbi BAN.

18 Družba BTA je v skladu z zavarovalno pogodbo, ki jo je bila sklenila z lastnikom drugega vozila, le-temu kot svoji stranki izplačala znesek 47,42 LVL (približno 67,47 EUR), kar ustreza stroškom popravila škode, nastale na tem vozilu, zmanjšanim za odbitno franšizo. Ta družba je potem družbo BAN pozvala, naj ji povrne tako priglašene stroške.

19 Družba BAN je zavrnila plačilo teh stroškov, ker naj nesreče, nastale med mirovanjem dveh vozil, ne bi bilo mogoče šteti za „zavarovalni primer“ v smislu zakona o obveznem zavarovanju.

20 Družba BTA je zato povračilo odškodnine, ki jo je bila izplačala lastniku drugega vozila, od družbe BAN zahtevala po sodni poti. Prvostopenjsko sodišče in pritožbeno sodišče sta ugodili njeni tožbi.

21 Po pritožbi, ki jo je vložila družba BAN, je Augstākā tiesa (vrhovno sodišče, Latvija) s sodbo z dne 28. marca 2014 razveljavilo sodbo pritožbenega sodišča, in sicer zaradi pomanjkljive obrazložitve.

22 Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (regionalno sodišče v Rigi, oddelek za civilne zadeve, Latvija), ki je o zadevi ponovno odločalo, je s sodbo z dne 20. maja 2014 zavrnilo tožbo družbe BTA, pri čemer je navedlo, da gre za prometno nesrečo samo, kadar se najmanj eno od zadevnih vozil premika, in da zato v obravnavani zadevi zavarovalni primer ni podan. Navedeno sodišče je tudi menilo, da za škodo, povzročeno drugemu vozilu, civilno ni odgovoren voznik prvega vozila, ampak potnik tega vozila.

23 Družba BTA je zoper to sodbo pri Augstākā tiesa (vrhovno sodišče) vložila kasacijsko pritožbo. V utemeljitev te pritožbe zlasti trdi, da je razlaga pojma „zavarovalni primer“, kot jo je podalo Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (regionalno sodišče v Rigi, oddelek za civilne zadeve), v nasprotju s ciljem, ki mu sledi ureditev Unije na področju zavarovanja civilne odgovornostni pri uporabi motornih vozil, in sicer varstvom oškodovancev nesreč, ki jih povzročijo motorna vozila, da je lahko uporaba takšnega vozila zajeta s pojmom „uporaba vozil“, tudi če je le-to v mirovanju, ter da – ker je lastnik vozila odgovoren za škodo, ki jo tretjim povzročijo potniki tega vozila ob njegovi uporabi – je ta škoda pokrita z zavarovanjem civilne odgovornosti, sklenjenim za zadevno vozilo.

24 Predložitveno sodišče se sprašuje, ali je odprtje vrat parkiranega vozila „uporaba vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila“, v smislu sodbe z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), in če je temu tako, ali zato ustreza pojmu „uporaba vozil“ v smislu člena 3(1) Prve direktive.

25 Predložitveno sodišče v zvezi s tem ugotavlja, da široka opredelitev, ki naj bi jo Sodišče v navedeni zadevi dalo temu pojmu, govori v prid pritrdilnemu odgovoru na to vprašanje. Po mnenju predložitvenega sodišča je namreč to, da potniki vstopijo v vozilo in izstopijo iz njega, eden od načinov uporabe tega vozila ter njegova funkcija ni v celoti opravljena, če potniki ostanejo v njem.

26 V primeru pritrdilnega odgovora na navedeno vprašanje se predložitveno sodišče sprašuje, ali pojem „uporaba vozil“ iz člena 3(1) Prve direktive zajema tudi primere, ko vozilo uporablja potnik.

27 V zvezi s tem predložitveno sodišče poudarja, da iz člena 1, točka 2, Prve direktive izhaja, da pojem „oškodovanec“ v smislu te direktive zajema vsako osebo, ki ima pravico do odškodnine zaradi izgube ali poškodbe, ki so jo povzročila vozila. Dodaja, da se člen 3(1) navedene direktive nanaša na „uporabo“ vozila, ne pa le na odgovornost voznikov.

28 Poleg tega predložitveno sodišče ugotavlja, da je Sodišče v sodbi z dne 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), pojasnilo, da pojem „uporaba vozil“ iz te določbe zajema vsakršno uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila. Odprtje vrat vozila za izstop ali vstop pa naj bi pomenilo takšno uporabo.

29 V teh okoliščinah je Augstākā tiesa (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je treba člen 3(1) [Prve direktive] razlagati tako, da pojem ‚uporaba vozil‘ zajema položaj, kakršen je ta v sporu o glavni stvari, torej odprtje vrat parkiranega vozila?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je treba člen 3(1) [Prve direktive] razumeti tako, da pojem ‚uporaba vozil‘ zajema položaj, kakršen je ta v sporu o glavni stvari, torej položaj, v katerem škoda na premoženju tretje osebe nastane zaradi uporabe vozila s strani potnika?“

**Vprašanja za predhodno odločanje**

30 Predložitveno sodišče želi z vprašanjema, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu izvedeti, ali je treba člen 3(1) Prve direktive razlagati tako, da pojem „uporaba vozil“ iz te določbe 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.

31 V zvezi s tem je treba opozoriti, da presoja pojma „uporaba vozil“ iz člena 3(1) Prve direktive ne more biti prepuščena državam članicam, ampak gre za samostojen pojem prava Unije, ki ga je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča razlagati med drugim ob upoštevanju okvira te določbe in ciljev, ki jim sledi ureditev, katere del je (sodbi z dne 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, točki 41 in 42, in z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točka 31).

32 Namen ureditve Unije na področju zavarovanja civilne odgovornosti pa je na eni strani zagotoviti prosti pretok tako vozil, ki so običajno na ozemlju Evropske unije, in oseb, ki so v njih, ter na drugi strani zagotoviti, da bodo oškodovanci nesreč, ki jih ta vozila povzročijo, enako obravnavani, ne glede na to, kje v Uniji se je nesreča zgodila (glej v tem smislu sodbe z dne 23. oktobra 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, točka 26; z dne 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 50, in z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točka 32).

33 Poleg tega je iz razvoja te ureditve razvidno, da si je zakonodajalec Unije stalno prizadeval za izpolnitev in krepitev tega cilja varstva oškodovancev nesreč, ki jih povzročijo ta vozila (sodbi z dne 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, točke od 52 do 55, in z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točka 33).

34 Ob upoštevanju teh preudarkov je Sodišče presodilo, da je treba člen 3(1) Prve direktive razlagati tako, da v njem navedeni pojem „uporaba vozil“ ni omejen na prometne položaje, torej na uporabo na javni površini, ampak ta pojem zajema vsakršno uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila (sodbi z dne 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, točka 59, in z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točka 34).

35 V zvezi s tem je Sodišče pojasnilo, da se motorna vozila, navedena v členu 1, točka 1, Prve direktive, neodvisno od svojih značilnosti običajno uporabljajo kot prevozna sredstva, zato ta pojem zajema vsakršno uporabo vozila kot prevoznega sredstva (sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točki 37 in 38).

36 V obravnavani zadevi je treba ugotoviti, da odprtje vrat vozila pomeni uporabo tega vozila, ki je skladna z njegovo funkcijo 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.

37 Na to ugotovitev ne vpliva dejstvo, da sta bili vozili, obravnavani v postopku v glavni stvari, v trenutku nastanka nesreče v mirovanju in na parkirišču.

38 Opozoriti je namreč treba, prvič, da to, da je bilo v nesreči udeleženo vozilo v trenutku, ko se je zgodila nesreča, v mirovanju, samo po sebi ne izključuje, da je uporaba tega vozila v navedenem trenutku lahko zajeta z njegovo funkcijo prevoznega sredstva in da posledično spada pod pojem „uporaba vozil“ v smislu člena 3(1) Prve direktive (sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točka 39). Do odprtja vrat pa na splošno pride le, ko so vozila v mirovanju.

39 Poleg tega je Sodišče tudi pojasnilo, da vprašanje, ali je bil v trenutku, ko se je nesreča zgodila, motor zadevnega vozila prižgan ali ne, prav tako ni odločujoče (sodba z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točka 39).

40 Drugič, glede okoliščine, da sta bili vozili, obravnavani v postopku v glavni stvari, na parkirišču, je treba opozoriti, da obseg navedenega pojma „uporaba vozil“ v smislu člena 3(1) Prve direktive ni odvisen od značilnosti zemljišča, na katerem se motorno vozilo uporablja (glej v tem smislu sodbi z dne 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, točka 35, in z dne 20. decembra 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, točka 30).

41 Glede okoliščine, da nesreča, obravnavana v postopku v glavni stvari, ni posledica dejanja voznika prvega vozila, ampak potnika tega vozila, je treba najprej poudariti, da člen 3(1) Prve direktive na splošno določa, da je z zavarovanjem krita „civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na [ozemlju vsake države članice]“.

42 Tako – v nasprotju s stališčem poljske vlade glede tega, kako bi bilo treba odgovoriti na drugo vprašanje – kritja obveznega zavarovanja civilne odgovornosti niti ta določba niti druge določbe direktiv o obveznem zavarovanju ne omejujejo na določeno kategorijo oseb, kakršna je voznik vozila.

43 Nasprotno je na podlagi člena 2(1) Druge direktive, ki omenja „uporabo ali vožnjo“, in člena 3 te direktive, ki se nanaša na „voznika ali katera koli drugo osebo, ki je v primeru nesreče odgovorna po civilnem pravu in katere [obvezna] odgovornost je krita z zavarovanjem“, mogoče sklepati, da to zavarovanje krije civilno odgovornost ne le pri vožnji vozil, ampak tudi pri drugih uporabah tega vozila in uporabah s strani drugih oseb kot voznika.

44 Dalje, iz sodne prakse, navedene v točkah 34 in 35 te sodbe, izhaja, da pojem „uporaba vozil“ v smislu člena 3(1) Prve direktive zajema „vsakršno“ uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila, in sicer s funkcijo prevoznega sredstva.

45 V zvezi s tem je treba poudariti, da ta uporaba vozil ni omejena na njihovo vožnjo, temveč vključuje dejanja, kakršna so navedena v točki 36 te sodbe in ki jih prav tako običajno opravljajo potniki.

46 Nazadnje, treba je opozoriti, da ureditev Unije na področju zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi vozil nasprotuje temu, da se obveznost zavarovatelja – da plača odškodnino potniku, ki je oškodovanec v prometni nesreči, v kateri je bilo udeleženo zavarovano vozilo – izključi, če je to nesrečo povzročila oseba, ki ni oseba, na katero se nanaša zavarovalna polica (glej v tem smislu sodbo z dne 1. decembra 2011, Churchill Insurance Company Limited in Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, točke od 33 do 44 in navedena sodna praksa).

47 Iz zgornjih ugotovitev izhaja, da okoliščina, da je nesreča, obravnavana v postopku v glavni stvari, posledica dejanja, ki ga ni storil voznik prvega vozila, temveč potnik tega vozila, sama po sebi ne izključuje tega, da je uporaba tega vozila v tistem trenutku zajeta z njegovo funkcijo prevoznega sredstva in da je zato zajeta s pojmom „uporaba vozil“ v smislu člena 3(1) Prve direktive.

48 Glede na vse zgornje ugotovitve je treba na postavljeni vprašanji odgovoriti, da je treba člen 3(1) Prve direktive razlagati tako, da pojem „uporaba vozil“ iz te določbe 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.

## Stroški

49 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 (šesti senat) razsodilo:

**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) je treba razlagati tako, da pojem „uporaba vozil“ iz te določbe 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.**

Podpisi