Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 10. junija 2021 *

„Predhodno odločanje – Obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil – Direktiva 2009/103/ES – Člen 1, točki 1 in 2 – Člen 3, prvi, drugi in zadnji odstavek – Pojem ‚vozilo‘ – Obveznost kritja materialne škode – Obseg – Prometna nesreča, v kateri je bilo udeleženo zgibno vozilo, katerega deli so predmet različnih obveznih zavarovanj – Škoda na polpriklopniku, ki je bila povzročena z vlečnim vozilom, na katerega je bil v času nesreče priključen ta polpriklopnik – Razlaga nacionalne ureditve, s katero je izključeno kritje te škode iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi tega cestnega vlačilca“

V zadevi C-923/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Tribunal Supremo (vrhovno sodišče, Španija) z odločbo z dne 28. novembra 2019, ki je na Sodišče prispela 17. decembra 2019, v postopku

**Van Ameyde España SA**

proti

**GES, Seguros y Reaseguros SA,**

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 Van Ameyde España SA M. I. Castizo Reyes, procuradora, in V. Muñoz Mundina, abogado,

– za GES, Seguros y Reaseguros SA A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, in J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– za špansko vlado M. J. Ruiz Sánchez, agentka,

– za Evropsko komisijo H. Tserepa-Lacombe in J. Rius, agenta,

* Jezik postopka: španščina.

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 23. februarja 2021

izreka naslednjo

**Sodbo**

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 3, zadnji 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 (UL 2009, L 263, str. 11) v povezavi s členom 1 te direktive.

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med zavarovalnico Van Ameyde España SA (v nadaljevanju: Van Ameyde) in zavarovalnico GES, Seguros y Reaseguros SA (v nadaljevanju: GES Seguros) zaradi zahtevka za povračilo materialne škode, povzročene na polpriklopniku v prometni nesreči, v kateri je bilo udeleženo zgibno vozilo.

## Pravni okvir

### *Pravo Unije*

3 V uvodnih izjavah od 1 do 3 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 [(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] Evropskega parlamenta in Sveta 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 [Evropski uniji]. Avtomobilsko zavarovanje vpliva tudi na prosto gibanje ljudi in vozil. […]

(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.

[…]

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

4 Člen 1 te direktive vsebuje naslednje 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 [tudi če ni priklopljen];

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

[…]“

5 Člen 3 navedene direktive, naslovljen „Obvezno zavarovanje vozil“, določa:

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

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

[…]

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

6 Člen 5 iste direktive, 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] 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.

[…]“

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

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

2. 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 3, ni izključena iz zavarovanja v zvezi s telesnimi poškodbami iz naslova tega odnosa.

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

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

### *Špansko pravo*

8 Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (prečiščeno besedilo zakona o civilni odgovornosti in zavarovanju pri uporabi motornih vozil), potrjen z Real Decreto Legislativo 8/2004 (kraljeva zakonska uredba št. 8/2004) z dne 29. oktobra 2004 (BOE št. 267 z dne 5. novembra 2004, str. 36662) v različici, ki se uporablja za spor o glavni stvari (v nadaljevanju: zakon o avtomobilskem zavarovanju), v odstavku 1 člena 1, naslovljenega „Civilna odgovornost“, določa:

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

[…]

V primeru škode, povzročene na premoženju, je voznik odgovoren do tretjih oseb, če je civilno odgovoren na podlagi določb člena 1902 in naslednjih Código Civil (civilni zakonik), določb člena 109 in naslednjih Código Penal (kazenski zakonik) ter določb tega zakona.

[…]

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

[…]“

9 Člen 2 zakona o avtomobilskem zavarovanju, naslovljen „Obveznost zavarovanja“, v prvem pododstavku odstavka 1 določa:

„Vsak lastnik motornega vozila, ki je običajno v Španiji, mora skleniti in ohranjati veljavno pogodbo o zavarovanju za vsako vozilo, katerega imetnik je, za kritje civilne odgovornosti iz člena 1 v višini omejitev obveznega zavarovanja. Vendar je lastnik oproščen te obveznosti, kadar zavarovalno pogodbo sklene kdor koli drug, ki ima interes za takšno zavarovanje in ki navede, na kakšni podlagi jo je sklenil.“

10 Člen 5 tega zakona, naslovljen „Stvarno področje in izključitve“, v odstavku 2 določa:

„Kritje iz obveznega zavarovanja prav tako ne zajema materialne škode, nastale na zavarovanem vozilu, na predmetih, ki se v tem vozilu prevažajo, niti na premoženju, katerega imetnik je imetnik police, zavarovanec, lastnik ali voznik oziroma zakonski partner ali sorodnik navedenih do tretjega kolena.“

11 Člen 1(1) Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (uredba o obveznem zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil), ki je bila potrjena z Real Decreto 1507/2008 (kraljeva uredba 1507/2008) z dne 12. septembra 2008 (BOE št. 222, z dne 13. septembra 2008, str. 37487) (v nadaljevanju: uredba o obveznem avtomobilskem zavarovanju), določa:

„Pri civilni odgovornosti se pri uporabi motornih vozil in obveznosti zavarovanja za motorna vozila štejejo vsa vozila, primerna za vožnjo po zemeljski površini, ki jih poganja motor, vključno z mopedi, posebnimi vozili, priklopniki in polpriklopniki […] Iz obveznosti zavarovanja so izvzeti priklopniki, polpriklopniki in posebni vlečeni stroji, katerih največja dovoljena masa ne presega 750 kg […]“

12 Člen 19 uredbe o obveznem avtomobilskem zavarovanju, naslovljen „Več škod in povzročiteljev“, v odstavku 2 določa:

„Če je zaradi iste nesreče, v kateri je udeleženih dvoje ali več vozil, za katera velja obvezno zavarovanje, škoda povzročena tretjim osebam, vsak zavarovatelj odgovornih vozil prispeva k izpolnitvi zakonskih obveznosti, pri čemer upošteva odgovornost vsakega od udeleženih vozil, če je to mogoče ugotoviti, ali v nasprotnem primeru v skladu z dogovori, sklenjenimi med zavarovalnicami; če ti ne obstajajo, pa vsak zavarovatelj prispeva sorazmerno glede na moč zadevnih vozil.

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

## Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

13 3. aprila 2014 se je zgodila prometna nesreča, v kateri je bilo udeleženo zgibno vozilo, sestavljeno iz cestnega vlačilca (v nadaljevanju: cestni vlačilec) in polpriklopnika (v nadaljevanju: polpriklopnik), in v kateri je bil poškodovan ta polpriklopnik. Ugotovljeno je, da je do te nesreče prišlo zaradi malomarnosti voznika cestnega vlačilca in da je izključno ta kriv za škodo, nastalo na polpriklopniku.

14 Cestni vlačilec je bil last družbe Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, ki je družba portugalskega prava, zanj pa je bilo sklenjeno obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri družbi Açoreana, ki je prav tako družba portugalskega prava, ki jo v Španiji zastopa zavarovalnica Van Ameyde. Polpriklopnik je pripadal družbi Caixarenting, SAU, ki ga je po sistemu finančnega lizinga dala v zakup družbi Primafrío, SL. Zadnjenavedena je za kritje materialne škode na polpriklopniku sklenila zavarovalno polico pri zavarovalnici GES Seguros, obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi polpriklopnika pa je bilo sklenjeno pri zavarovalnici Seguros Bilbao SA, ki ni stranka spora pred predložitvenim sodiščem.

15 Zavarovalnica GES Seguros je po tem, ko je družbi Primafrío plačala odškodnino v znesku 34.977,33 EUR za škodo na polpriklopniku, 13. marca 2015 pri Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (prvostopenjsko sodišče št. 1 v La Palmi del Condado, Španija) vložila tožbo, s katero je predlagala, naj se zavarovalnici Van Ameyde naloži plačilo odškodnine v tem znesku, skupaj z zakonskimi obrestmi. Zavarovalnica GES Seguros je v utemeljitvi te tožbe med drugim trdila, da sta bila cestni vlačilec in polpriklopnik v skladu z zakonodajo, ki je veljala v času dejanskega stanja iz postopka v glavni stvari, neodvisni vozili v lasti različnih lastnikov, vsako od njiju pa je bilo krito z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti pri njuni uporabi, tako da polpriklopnika ni mogoče šteti za tovor vlečnega vozila ali za predmet, ki ga zadnjenavedeno prevaža, v smislu člena 5(2) zakona o avtomobilskem zavarovanju. Zato po mnenju zavarovalnice GES Seguros izključitve kritja iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ki jo vsebuje ta določba, ni mogoče uporabiti. Zavarovalnica Van Ameyde je navedeni tožbi nasprotovala.

16 Ker je bila ta tožba s sodbo z dne 14. julija 2016 zavrnjena z obrazložitvijo, da je treba polpriklopnik šteti za tovor ali blago, ki ga cestni vlačilec prevaža, je zavarovalnica GES Seguros vložila pritožbo pri Audiencia Provincial de Huelva (pokrajinsko sodišče v Huelvi, Španija), ki ji je s sodbo z dne 22. decembra 2016 ugodilo.

17 To sodišče je ugotovilo, da izključitve kritja iz naslova obveznega zavarovanja, ki je določena v členu 5(2) zakona o avtomobilskem zavarovanju, za materialno škodo, nastalo na predmetih, ki se prevažajo v zavarovanem vozilu, ni mogoče uporabiti in da je zato škoda, nastala na polpriklopniku, dejansko krita z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti pri uporabi cestnega vlačilca. Po mnenju

navedenega sodišča namreč polpriklopnika ni mogoče šteti za tovor cestnega vlačilca, zlasti ker se zadevna izključitev nanaša na škodo, ki je nastala za predmetih, ki se prevažajo „v“ zavarovanem vozilu, ne pa na predmetih, ki se prevažajo „z“ zavarovanim vozilom.

18 Zavarovalnica Van Ameyde je zoper to sodbo z dne 22. decembra 2016 vložila kasacijsko pritožbo pri Tribunal Supremo (vrhovno sodišče, Španija), ki je predložitveno sodišče, in trdila, da je na podlagi tega člena 5(2) škoda, nastala na polpriklopniku, izključena iz kritja iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi cestnega vlačilca. V zvezi s tem zavarovalnica Van Ameyde zlasti trdi, da sta v času nesreče cestni vlačilec in polpriklopnik tvorila „funkcionalno enoto“.

19 Predložitveno sodišče ugotavlja, da sta cestni vlačilec in polpriklopnik sicer neodvisni vozili, za kateri kot taki ločeno velja obveznost zavarovanja, vendar Direktiva 2009/103 ne vsebuje izrecne določbe v zvezi s tem, kako je treba v primeru nesreče, v kateri je udeleženo zgibno vozilo, ki je sestavljeno iz teh dveh delov, določiti odgovornost, bodisi v razmerju do tretjih oseb bodisi v razmerju enega dela do drugega. Kljub temu pojasnjuje, da je v skladu z njegovo sodno prakso odgovornost različnih delov zgibnega vozila do tretjih oškodovanih oseb solidarna in da člen 19(2) uredbe o obveznem avtomobilskem zavarovanju ureja medsebojno porazdelitev odgovornosti. Vendar meni, da ta določba ne določa, kako si morajo zavarovatelji različnih vozil, ki sestavljajo zgibno vozilo, razdeliti odgovornost, kadar je – tako kot v zadevi, o kateri odloča – za škodo na enem od njih krivo izključno drugo vozilo. Na podlagi navedene določbe naj torej ne bi bilo mogoče odgovoriti na vprašanje, ali mora biti materialna škoda, nastala na polpriklopniku, krita z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti vlečnega vozila.

20 V zvezi s tem predložitveno sodišče citira člen 5(2) zakona o avtomobilskem zavarovanju in navaja, da je nasprotujoče si razlage te določbe, uporabljene v obravnavanem primeru na prvi stopnji in v pritožbenem postopku, mogoče zaslediti tudi v sodni praksi Audiencias Provinciales (pokrajinska sodišča). Zaradi razrešitve tega neskladja se sprašuje, ali takšna razlaga navedene določbe, da je na podlagi nje v okoliščinah, kakršne so te pred njim, iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi cestnega vlačilca izključeno kritje škode, nastale na polpriklopniku, ki je nanj priklopljen, ker se šteje, da je ta polpriklopnik mogoče enačiti s tovorom tega cestnega vlačilca ali s predmeti, ki jih ta prevaža, ali celo ker navedeni cestni vlačilec in navedeni polpriklopnik tvorita eno samo vozilo, katerih obvezni zavarovanji krijeta samo materialno škodo, povzročeno tretjim osebam, ki niso lastniki enega ali drugega od teh vozil, omejuje ali zmanjšuje kritje materialne škode z obveznim zavarovanjem motornih vozil, določeno v členu 3, zadnji odstavek, Direktive 2009/103 v povezavi s členom 1 te direktive.

21 V teh okoliščinah je Tribunal Supremo (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člen 3, zadnji odstavek, [Direktive 2009/103] v povezavi s členom 1 te direktive razlagati tako, da nasprotuje razlagi nacionalne ureditve (člena 5(2) [zakona o avtomobilskem zavarovanju]), v skladu s katero se v primerih, kot je ta iz postopka v glavni stvari, šteje, da je škoda na polpriklopniku izključena iz kritja obveznega zavarovanja [cestnega vlačilca, na katerega je ta priklopljen], ker se ta polpriklopnik enači s predmeti, ki se prevažajo v tem [cestnem vlačilcu], ali celo ker se šteje, da pri materialni škodi navedeni polpriklopnik skupaj s [cestnim vlačilcem] tvori eno samo vozilo?“

## Vprašanje za predhodno odločanje

22 Predložitveno sodišče z vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, zadnji odstavek, Direktive 2009/103 v povezavi z njenim členom 1, točki 1 in 2, razlagati tako, da nasprotuje razlagi nacionalne ureditve, v skladu s katero je iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi cestnega vlačilca izključeno kritje – in s tem plačilo odškodnine – za materialno škodo, ki je bila z njim

povzročena na polpriklopniku, ki je bil v času nesreče nanj priklopljen, ker se za ta polpriklopnik za priznanje upravičenosti do povračila te škode šteje, da je predmet, ki se s tem cestnim vlačilcem prevaža, oziroma da z zadnjenavedenim tvori eno samo vozilo.

23 Najprej je treba poudariti, da je Direktiva 2009/103, 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 zato mogoče uporabiti za razlago enakovrednih določb Direktive 2009/103 (sodba z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 35).

24 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 so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem. Člen 3, drugi odstavek, navedene direktive določa, da se na podlagi ukrepov iz prvega odstavka tega člena 3 določi kritje obveznosti in pogoji kritja. Člen 3, zadnji odstavek, te direktive pojasnjuje, da zavarovanje iz prvega odstavka tega člena obvezno krije materialno škodo in telesne poškodbe. Člen 5 pa v odstavku 2 med drugim določa, da lahko država članica pod pogoji, določenimi v tej določbi, odstopa od določb navedenega člena 3 glede nekaterih vrst vozil.

25 V zvezi s tem je treba na prvem mestu spomniti – kot je Sodišče že ugotovilo – da člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, katerega besedilo je zelo splošno, 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).

26 Tako mora vsaka država članica zagotoviti, da so s pridržkom odstopanj, 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).

27 Pojem „vozilo“ je 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 [tudi če ni priklopljen]“.

28 Iz teh določb nedvoumno izhaja, da tako cestni vlačilec kot priklopnik ali polpriklopnik vsak posebej pomenijo „vozilo“ v smislu te določbe in da mora zato vsak od njih – s pridržkom, da država članica, v kateri ta vozila običajno so, uporabi možnost odstopanja iz člena 5 te direktive – biti predmet pogodbe, sklenjene z zavarovalnico, da se v mejah, ki jih določa pravo Unije, zagotovi izpolnitev obveznosti, ki izhajajo iz civilne odgovornosti pri njihovi uporabi.

29 V zvezi z vprašanjem, ali priklopnik oziroma polpriklopnik, kadar je priklopljen na cestni vlačilec, izgubi status „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103 in ali, kadar je nanj priklopljen, kompozicija, ki jo tvorita ta cestni vlačilec in ta priklopnik oziroma polpriklopnik, ne tvori nič drugega kot eno in isto vozilo v smislu te določbe, tako da navedeni priklopnik oziroma polpriklopnik potem tudi ne spada v to opredelitev, je treba na eni strani opozoriti, da na podlagi ničesar v besedilu tega člena 1, točka 1, ni mogoče podpreti takšnih predpostavk. Pojasnilo, da priklopnik, „tudi če ni priklopljen“, spada k pojmu „vozilo“ v smislu navedenega člena 1, točka 1, in uporaba veznika „in“ med dvema deloma opredelitve tega pojma namreč jasno kažeta na to, da so priklopniki, tako kot polpriklopniki, samostojna kategorija „vozila“ v smislu te določbe, ki se razlikuje od kategorije „motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja mehanska moč, vendar ne vozi po tirih“, katere opredelitev ni odvisna od tega, ali je to vozilo priklopljeno na drugo vozilo v smislu navedene določbe ali ne.

30 Na drugi strani sklepanje, da je priklopnik ali polpriklopnik, kadar je priklopljen na vlečno vozilo, predmet, ki se s tem vlečnim vozilom prevaža ali z njim tvori eno samo vozilo ter tako izgubi lastni status „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103, ne bi bilo združljivo niti z dejstvom, da opredelitev pojma „vozilo“ v smislu te določbe ni odvisna od tega, za kakšno uporabo zadevnega vozila gre ali bi lahko šlo, in bi tako bilo v nasprotju z objektivnim razumevanjem tega pojma (glej v tem smislu sodbo z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točki 38 in 39 ter navedena sodna praksa), niti z dejstvom, da mora biti obseg obveznosti sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil zaradi pravne varnosti določen vnaprej, to je pred morebitno udeleženostjo zadevnega vozila v nesreči (sodba z dne 4. septembra 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, točka 40).

31 Če bi namreč priklopnik ali polpriklopnik izgubil status „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103, kadar je priklopljen na vlečno vozilo, bi to poseglo v predvidljivost, stabilnost in kontinuiteto obveznosti zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, te direktive, katere spoštovanje pa je nujno za zagotovitev pravne varnosti (glej po analogiji sodbo z dne 29. aprila 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, točka 52).

32 Iz tega sledi, da to, da se šteje, da je priklopnik ali polpriklopnik, kadar je priklopljen na cestni vlačilec, predmet, ki se prevaža s tem cestnim vlačilcem, oziroma da z njim tvori eno samo vozilo in da tako izgubi status „vozilo“ v smislu člena 1, točka 1, Direktive 2009/103, ne more biti združljivo s to določbo. Zato – s pridržkom, da država članica, v kateri zadevni priklopnik oziroma polpriklopnik običajno je, uporabi možnost, ki ji je priznana s členom 5 Direktive 2009/103 – za vsak priklopnik ali polpriklopnik velja obveznost zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 ne glede na to, ali je ta priklopljen na drugo vozilo ali ne.

33 Vendar v obravnavanem primeru iz spisa, s katerim Sodišče razpolaga, izhaja, da se spor o glavni stvari sicer navezuje na opredelitev polpriklopnika, kadar je priklopljen na cestni vlačilec, vendar ta opredelitev ni povezana z obveznostjo zavarovanja iz člena 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103, kot je bila ta obveznost prenesena v špansko pravo. Poleg tega ni sporno, da je bilo za vsako od dveh vozil iz postopka v glavni stvari sklenjeno obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri njuni uporabi. Iz tega spisa pa je razvidno tudi, da je posledica navedene opredelitve, ki izhaja iz razlage nacionalne ureditve iz postopka v glavni stvari, to, da lastniku ali imetniku polpriklopnika, poškodovanega v okoliščinah, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, zavarovatelj civilne odgovornosti pri uporabi motornega vozila, ki ga je v času nesreče vleklo, ne bo povrnil te škode. Ta razlaga se tako – s pridržkom preverjanj, ki jih mora opraviti predložitveno sodišče – nanaša na obseg pravice oškodovancev do pridobitve odškodnine iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca.

34 Zato je treba na drugem mestu spomniti, da iz uvodnih izjav Direktive 2009/103 izhaja, da je njen namen – tako kot je bil namen direktiv o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ki so veljale pred njo – na eni strani zagotoviti prosto gibanje tako motornih vozil, ki so običajno na ozemlju Unije, kot oseb, ki so v njih, ter na drugi strani zagotoviti, da bodo oškodovanci nesreč, ki jih povzročijo ta motorna vozila, enako obravnavani ne glede na to, kje v Uniji se je nesreča zgodila (sodbi z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 28 in navedena sodna praksa, in z dne 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, točka 35).

35 Direktiva 2009/103 državam članicam torej nalaga, da zagotovijo, da je civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil, ki so običajno na njihovem ozemlju, krita z zavarovanjem, ter zlasti določa vrste škode in oškodovane tretje osebe, ki morajo biti krite s tem zavarovanjem (sodbi z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 29 in navedena sodna praksa, in z dne 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, točka 36).

36 Vendar je obveznost zavarovanja civilne odgovornosti za kritje škode, povzročene tretjim osebam z motornim vozilom, ločena od obsega odškodnine za to škodo iz naslova civilne odgovornosti zavarovanca. Medtem ko je namreč prva opredeljena in zagotovljena z zakonodajo Unije, drugo ureja

predvsem nacionalno pravo (sodbi z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 30 in navedena sodna praksa, in z dne 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, točka 46).

37 Iz cilja Direktive 2009/103 in njenega besedila je namreč razvidno, da njen namen – enako kot namen direktiv, ki jih kodificira – ni harmonizacija ureditev držav članic o civilni odgovornosti in da v obstoječem stanju prava Unije države članice ostanejo proste pri določitvi ureditve civilne odgovornosti, ki velja za nesreče, ki so nastale pri uporabi motornih vozil (sodbi z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 31 in navedena sodna praksa, in z dne 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, točka 47).

38 Zato in zlasti glede na člen 1, točka 2, Direktive 2009/103 države članice v obstoječem stanju prava Unije v okviru svojih ureditev civilne odgovornosti načeloma prosto določijo zlasti škodo, ki jo povzročijo motorna vozila in ki jo je treba povrniti, obseg odškodnine za to škodo in osebe, ki so upravičene do te odškodnine (sodbi z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 32, in z dne 23. januarja 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, točka 30).

39 Države članice pa so vseeno zavezane zagotoviti, da je civilna odgovornost pri uporabi motornih vozil, ki velja po njihovem nacionalnem pravu, krita z zavarovanjem, ki je v skladu z določbami Direktive 2009/103 (sodbi z dne 23. januarja 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, točka 31 in navedena sodna praksa, in z dne 7. septembra 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, točka 30).

40 Poleg tega morajo države članice svoje pristojnosti na tem področju izvajati ob spoštovanju prava Unije, nacionalne določbe, ki urejajo odškodnino za škodo, nastalo pri uporabi motornih vozil, pa tej direktivi ne morejo odvzeti polnega učinka (sodbi z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 33 in navedena sodna praksa, in z dne 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, točka 48).

41 V zvezi s kritjem škode – ki jo povzročijo motorna vozila in ki jo je treba v skladu z nacionalno zakonodajo o civilni odgovornosti povrniti – z obveznim zavarovanjem je treba poudariti, da člen 3, drugi odstavek, Direktive 2009/103 državam članicam sicer res prepušča svobodo pri določitvi škode, ki se krije, in natančnih pogojev obveznega zavarovanja, vendar je ta svoboda omejena s to direktivo, saj ta določa obvezno kritje nekaterih vrst škode do določenih minimalnih zneskov. Med to škodo, katere kritje je obvezno, spada med drugim „materialna škoda“, kot je pojasnjeno v členu 3, zadnji odstavek, Direktive 2009/103 (glej po analogiji sodbo z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točki 34 in 37).

42 Vendar za koristen odgovor predložitvenemu sodišču v tej zadevi ni treba natančno opredeliti obsega pojma „materialna škoda“ v smislu člena 3, zadnji odstavek, Direktive 2009/103, ampak zadostuje opozoriti, da glede vprašanja, katere osebe lahko zahtevajo odškodnino za materialno škodo, na eni strani iz razlage člena 1, točka 2, v povezavi s členom 3, prvi odstavek, te direktive izhaja, da varstvo, ki ga je treba zagotoviti na podlagi navedene direktive, zajema katero koli osebo, ki ima na podlagi nacionalne zakonodaje o civilni odgovornosti pravico do odškodnine za škodo, povzročeno z motornimi vozili (sodba z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 42).

43 Čeprav na drugi strani Direktiva 2009/103 v členu 12 opredeljuje specifične kategorije oškodovancev in določa, da je kritje telesnih poškodb kategorij oseb, določenih v odstavkih 1 in 2 tega člena, ter kritje telesnih poškodb in materialne škode kategorij oseb, določenih v odstavku 3 navedenega člena, obvezno, če so zadnjenavedene v skladu z nacionalnim civilnim pravom upravičene do odškodnine, in čeprav cilj te direktive ni omejiti kroga varovanih oseb, temveč, nasprotno, določiti obvezno kritje škode, ki nastane nekaterim osebam, ki se štejejo za posebej ranljive (glej v tem smislu sodbo z dne 24. oktobra 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, točka 43), je vseeno treba ugotoviti, da lastnik

ali imetnik polpriklopnika, ki je poškodovan v okoliščinah, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, ni naveden v teh kategorijah oškodovancev, za katere navedena direktiva določa intervencijo zavarovatelja civilne odgovornosti pri uporabi vozila, ki je povzročilo škodo.

44 Poleg tega, čeprav je res, da je Sodišče že večkrat presodilo, da bi bilo treba za to, da se zagotovi polni učinek določb prava Unije v zvezi z obveznim zavarovanjem civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, te določbe razlagati tako, da nasprotujejo nacionalnim predpisom, ki posegajo v ta polni učinek, ker s tem, da je z njimi pravica oškodovanca do pridobitve odškodnine iz naslova obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil samodejno izključena oziroma nesorazmerno omejena, ogrožajo uresničevanje cilja varstva oškodovancev v prometnih nesrečah, za katerega izpolnitev in krepitev si zakonodajalec Unije stalno prizadeva (glej v tem smislu sodbo z dne 14. septembra 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, točki 38 in 49 ter navedena sodna praksa), to za razlago nacionalnega predpisa, kakršen je ta iz postopka v glavni stvari, ne velja.

45 Lastnika ali imetnika polpriklopnika, na katerem je nastala škoda v okoliščinah, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, namreč ni mogoče enačiti s temi osebami, za katere zakonodajalec Unije šteje, da so posebej ranljive, niti ju ni mogoče šteti za podobna oškodovancem, zaradi katerih je upravičena taka razlaga prava Unije.

46 Glede na vse zgornje preudarke je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3, prvi, drugi in zadnji odstavek, Direktive 2009/103 v povezavi z njenim členom 1, točki 1 in 2, razlagati tako, da ne nasprotuje razlagi nacionalne ureditve, v skladu s katero je iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi cestnega vlačilca izključeno kritje – in s tem plačilo odškodnine – za materialno škodo, ki je zaradi tega cestnega vlačilca nastala na polpriklopniku, ki je bil v času nesreče priklopljen nanj.

## Stroški

47 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, drugi in zadnji 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 v povezavi z njenim členom 1, točki 1 in 2, je treba razlagati tako, da ne nasprotuje razlagi nacionalne ureditve, v skladu s katero je iz obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi cestnega vlačilca izključeno kritje – in s tem plačilo odškodnine – za materialno škodo, ki je zaradi tega cestnega vlačilca nastala na polpriklopniku, ki je bil v času nesreče priklopljen nanj.**

Podpisi