

Izvirni znanstveni članek  
UDK 347.518:347.764:341.96

# Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, evropska zavarovalniška direktiva in slovenski predhodni vprašanji za Sodišče EU

DR. LUIGI VARANELLI,  
odvetnik v Ljubljani – odvetnik spec. za  
pravo EU, docent na MLC Fakulteti za  
management in pravo Ljubljana

## 1. Uvod. Pravni viri zavarovalniškega prava

Po vstopu Slovenije v Evropsko unijo je evropski pravni red postal del slovenskega pravnega reda. Z nadaljevanjem in poglobitvijo procesa integracije med državami članicami so področja, kjer se je evropski pravni red razširil, dopolnil ali je celo nadomestil nacionalno zakonodajo, vedno širša in pomembnejša.

Med ta področja spadajo tudi zavarovalnice, zavarovalniški posli in zavarovanje civilne odgovornosti v primerih t. i. *avtomobilske odgovornosti*. Pomen teh področij tako za skupni trg kot tudi za posameznika, ki živi in dela na tem trgu, je očiten: vedno večji pretok ljudi med državami članicami, množična uporaba osebnih vozil, razširitev cestnih prevozov tovora in blaga, statistično povečanje prometnih nezgod s premoženjsko škodo. Posledica tega stanja sta povečanje števila sodnih sporov, povezanih z zavarovanjem civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, ter razširitev interpretativnih vprašanj in dilem, ki se nanašajo na določila o zavarovanju civilne odgovornosti.

Normativa na obravnavanem področju je vedno bolj kompleksna in večplastna, saj evropska zakonodaja dopolnjuje, deloma pa celo nadomešča nacionalno zakonodajo. Heterogenost pravnih virov (nacionalnih in evropskih) zahteva sistematično obravnavanje, predvsem pa določitev hierarhičnih razmerij med posameznimi pravnimi viri zavarovalniškega prava.

Na čelu zavarovalniške normativne piramide so evropske direktive na področju zavarovanja avtomobilske odgovornosti, pri čemer imam v mislih Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26/ES z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti (ki je spremenila Direktivi Sveta 73/239/EGS in 88/357/EGS)

ter Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2005/14/ES z dne 11. maja 2005, ki je delno spremenila Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26/ES z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Ti viri evropskega prava so na podlagi 3.a člena Ustave Republike Slovenije del slovenskega pravnega reda in na podlagi *načela primarnosti* (ali nadrejenosti) evropskega prava prevladujejo nad nacionalnim pravom.

Evropskemu pravu je tako podrejen tudi Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (Uradni list RS, št. 70/1994 in poznejše spremembe in dopolnitve – v nadaljevanju: ZOZP). Ta zakon temelji na evropskih direktivah (prim. 1. člen ZOZP), ki zato predstavljajo dopolnitev in interpretativni pripomoček njegovih določil.

Pri tako kompleksni, razpršeni, heterogeni in večplastni normativi je dilem na področju uporabe in razlage pojmov in institutov precej, kar potrjuje tudi »aktivnost« naše najvišje sodne instance pri sprožitvi postopkov predhodnega odločanja v okviru 267. člena Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

Prispevek bo podrobneje obravnaval in analiziral referenčna vprašanja, ki jih je naša najvišja instanca postavila Sodišču (EU) in ki se nanašajo na nekatera ključna vprašanja, povezana z uporabo ZOZP.

## 2. Pojem uporabe vozila po določbi 3(1) člena Direktive 72/166/EGS Sveta z dne 24. aprila 1972 oziroma po ZOZP

S predlogom za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je 29. marca 2013 vložilo Vrhovno sodišče RS, je bilo Sodišču (EU) postavljeno naslednje referenčno vprašanje: »*Ali je treba pojem 'uporaba vozila' v smislu določbe 3(1) člena Direktive 72/166/EGS 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 razlagati tako, da ne zajema okoliščin konkretnega primera, ko je zavarovanec tožene stranke s traktorjem s prikolico pri spravljanju bal sena v prostorih skednja zbil tožnika na lestvi, ker ni šlo za prometno situacijo?*«

Pravniku, ki skuša razčleniti to referenčno vprašanje, takoj postane jasno, da se je po nekaj letih odsotnosti naša najvišja instanca dodobra razživela v prostoru evropskega prava. Pojem uporabe motornega vozila je namreč že vsebovan v naši nacionalni zakonodaji. Iz prvega odstavka 2. člena ZOZP izhaja, da mora lastnik prometnega sredstva le-tega zavarovati, še preden ga začne »*uporabljati v prometu*«. Jezikovna razlaga citiranega člena je povsem jasna: zavarovanje motornih vozil se nanaša na njihovo *uporabo v prometu*, kar posredno, a zanesljivo izhaja tudi iz same sistematike zakona, ki ureja obvezna zavarovanja motornih vozil. Kljub temu je Vrhovno sodišče sprožilo postopek predhodnega odločanja, s katerim je Sodišče (EU) povprašalo za razlago pojma motornega vozila iz določbe 3(1) člena Direktive 72/166/EGS.

Če rešitev interpretativne dileme izhaja že iz dikcije nacionalnega zakona, se zastavlja vprašanje, zakaj je Vrhovno sodišče postavilo referenčno vprašanje Sodišču (EU), sklicujoč se pri tem na omenjeno direktivo? Odgovor najdemo v hierarhiji pravnih virov, ki urejajo področje zavarovanja avtomobilske odgovornosti. Evropski pravni viri namreč prevladujejo nad nacionalnimi pravnimi viri, najsi gre za primarno pravo (npr. PDEU) ali za sekundarno zakonodajo (npr. uredbe ali direktive). Na podlagi načela nadvlade prava EU bi razlaga Sodišča (EU), če bi bila neskladna s slovensko zakonodajo, pomenila *interpretatio abrogans* določil ZOZP, ki definirajo in urejajo pojem uporabe motornega vozila. Če bo Sodišče (EU) uporabilo širšo razlago uporabe motornega vozila, bodo vsa slovenska sodišča (in ne le sodišče *a quo*) zavezana k spoštovanju razlage Sodišča EU.<sup>1</sup>

Uporaba motornega vozila je pravni standard, ki omogoča dve med seboj nasprotujoči si razlagi, eno širšo, drugo ožjo. Od razlage, ki jo bo postavilo za merodajno Sodišče (EU) v postopku predhodnega odločanja, bo namreč odvisen izid pravde, ki teče pred slovenskim nacionalnim sodiščem.<sup>2</sup> Ožja razlaga pojma uporabe motornega vozila je tista razlaga, ki gleda na motorno vozilo izključno kot na *prevozno sredstvo v prometni situaciji*. To je stališče, ki ga je sprejel naš zakonodajalec, saj v prvem odstavku 2. člena ZOZP pojem motornega vozila navezuje na *uporabo le-tega v prometu*. Širša razlaga pa motorno vozilo opredeljuje izvzeto iz konteksta njegove uporabe. V prvi razlagi je torej težišče uporaba vozila v prometu, v drugi pa motorno vozilo kot takšno.

Kot pri vsakem resnem pravnem vprašanju so predvidevanja, kako se bo Sodišče (EU) odločilo in katero razlago bo sprejelo, silno nevhvaležno delo. Ne glede na to pri odgovoru na postavljeno referenčno vprašanje Sodišče (EU) ne bo moglo zaobiti naslednjih dejstev:

1. direktiva, čigar določila so predmet razlage, je bila uvedena z namenom vzpostavljati skupni trg in olajšati svobodni pretok ljudi in blaga med državami članicami;
2. razlike v nacionalnih zakonodajah ne smejo preprečiti prostega pretoka kapitala, ljudi in blaga med državami članicami Unije;
3. smisel direktive, ki posredno izhaja iz prvih dveh točk, je v uporabi motornih vozil v različnih državah članicah Unije;
4. zakonodaje drugih držav članic vežejo odgovornost na uporabo motornih vozil v cestnem prometu (Negro, 2006).

<sup>1</sup> Sodbe Sodišča EU, izdane v postopkih predhodnega odločanja, učinkujejo *zunajprocesno*. To pomeni, da ni le tisto sodišče, ki je sprožilo postopke po 267. členu PDEU, zavezano k spoštovanju razlage Sodišča (EU), temveč tudi vsa druga nacionalna sodišča, ki bi se znašla pred enako ali podobno interpretativno dilemo. Pravna doktrina je v teh primerih govorila o učinkovanju *erga omnes*. O zunajprocesnem učinkovanju sodnih odločb Sodišča EU prim. L. Varanelli, 2010, str. 141 in nasl.

<sup>2</sup> Med postavljenim vprašanjem in izidom pravde, ki teče pred nacionalnim sodiščem, namreč obstaja logična odvisnost, tako da je način reševanja enega odvisen od načina reševanja drugega.

Če izhajamo iz teh predpostavk, je lahko pojem motornega vozila vezan na *okolščine*, v katerih se je zgodila nezgoda. Menim, da se restriktivna razlaga pojma motornega vozila lepše prilagaja duhu in namenu evropskega prava. Nevarnosti nezgode so namreč povezane s *premikajočimi se motornimi vozili*, torej z vozili, ki se uporabljajo v prometu. Hitrosti, ki so s tem povezane, velika količina vozil, ki se hkrati premikajo na relativno majhnih prostorih, fizikalne sile, ki so s tem vpletene in ki so potencialno nevarne za življenje, telesno integriteto in premoženje ljudi, jasno napotujejo na to, da so civilna zavarovanja vezana na uporabo teh vozil v prometu. Po moji skromni oceni drugačna, ekstenzivna razlaga pojma motornega vozila ne bi imela nobenega smisla.

V konkretnem primeru je motorno vozilo le *naključje* v etiološki verigi dogodkov, ki je od človekovega aktivnega ravnanja (postavitve bale sena na traktor) privedla do škodljive posledice. Padeč bale sena in poznejše poškodbe niso povezane s tipično situacijo, ki se dogaja v prometu, temveč z atipično situacijo, ki bi se lahko zgodila tudi v povsem drugačnih okoliščinah od tistih, kjer se je dejansko zgodila.

Ta razdelek lahko zaključimo z ugotovitvijo, da bi bila pravilna razlaga motornega vozila po določbi 3(1) člena Direktive 72/166/EGS tista, ki obravnava vozilo kot sredstvo, ki se ga uporablja v prometu. To stališče bo seveda moralo biti potrjeno na Sodišču (EU), ki bo odločilo o postavljenem referenčnem vprašanju.

### **3. Prometne nezgode s tujim elementom. Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti (Direktiva 2000/26/EGS Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti)**

Zavarovanje avtomobilske odgovornosti temelji na pravilu, da lahko oškodovanec povrnitev škode zahteva *neposredno* od zavarovalnice (20. člen ZOZP). To je za zavarovanca ugodnejše, saj je takšna povrnitev škode bistveno hitrejša in gotova, če jo primerjamo z zahtevkom za povrnitev škode, ki bi ga zavarovanec moral podati neposredno povzročitelju prometne nesreče.

Z vstopom naše države v Evropsko unijo in z vedno večjim pretokom ljudi iz ene države v drugo je vprašanje varstva oškodovanca pridobilo nove dimenzije. Ne gre le za implementacijo evropskih normativov v slovenski pravni red, temveč (in predvsem) za omogočanje in olajšanje položaja oškodovanca na odprtem trgu. Večji pretok ljudi med državami članicami pomeni večji mednarodni promet; vedno večji mednarodni promet pa pomeni povečanje možnosti povzročitve prometnih nezgod med vozili, registriranimi v različnih državah. Kako ravnati, ko do takšne prometne nezgode dejansko pride? Kaj se zgodi, če je v Sloveniji v pro-

metno nezgodo vpleteno vozilo, registrirano v tujini, oziroma s tujimi registrskimi tablicami? Ali če je vozilo s slovenskimi registrskimi tablicami vpleteno v prometno nezgodo v tujini?

Na vsa ta vprašanja odgovarja Direktiva 2000/26/EGS Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti (t. i. Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti), ki je bila pozneje le delno spremenjena z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2005/14/ES z dne 11. maja 2005. Navedeni direktivi sta bili v slovenski pravni red implementirani z ZOZP, ki podrobneje ureja postopke, roke in organe, pri katerih je mogoče vložiti odškodninske zahtevke.

Načelo, na katerem gradi Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, je *načelo varstva oškodovanca*: oškodovancu je treba zagotavljati obravnavo odškodninskega zahtevka na čim bolj preprost in hiter način. To se lahko najlažje izvede tako, če se oškodovancu omogoča vložiti zahtevek v domovini, in sicer tudi v tistih primerih, ko druga stranka prihaja iz kakšne druge evropske države (5. točka uvodnih določil Četrte direktive). Na takšen način bi bilo mogoče škodo, ki jo je oškodovanec utrpel zunaj države članice svojega stalnega prebivališča, obravnavati po postopkih, ki so mu znani (12. točka uvodnih določil Četrte direktive), kar seveda izboljšuje pravni položaj oseb, oškodovanih v prometni nesreči z motornimi vozili. Varstvo oškodovanca bi ostalo mrtva črka na papirju, če ne bi Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti natančno predpisala pogojev in postopkov, na podlagi katerih bi lahko oškodovanec uveljavljal svoje pravice. Država članica mora namreč imenovati t. i. pooblaščenca za obravnavo odškodninskih zahtevkov, pri čemer mora obenem zagotavljati vzpostavitev *informacijskega centra* tako, da oškodovancem omogoči dostop do vseh informacij v zvezi s pooblaščenca za obravnavo odškodninskih zahtevkov. Le na takšen način bo lahko oškodovanec na hiter in preprost način ugotovil, komu mora v državi stalnega prebivališča posredovati odškodninski zahtevek.

Določilo prvega odstavka 23. člena ZOZP določa, da brez plačila dodatne premije zavarovanje avtomobilske odgovornosti krije tudi škodo, ki je bila povzročena na ozemlju držav članic EU. V tem primeru mora zavarovalnica, pri kateri je imel sklenjeno zavarovanje lastnik vozila, s katerim je bila povzročena škoda (t. i. *odgovornostna zavarovalnica*), plačati škodo do višine, določene s predpisi o zavarovanju avtomobilske odgovornosti tiste države, v kateri je nastal škodni dogodek.

Odgovornostna zavarovalnica je dolžna imenovati pooblaščenca v drugih državah EU. Vloga teh pooblaščenec je, da obravnavajo odškodninske zahtevke iz naslova zavarovanja odškodninske odgovornosti in v imenu in za račun odgovornostne zavarovalnice zbirajo informacije ter sprejemajo ukrepe, potrebne za reševanje odškodninskih zahtevkov. Prav tako morajo poskrbeti za izvršitev ustreznega plačila odškodnine v državi stalnega prebivališča oškodovanca, in sicer v naslednjih primerih:

1. če gre za škodo, nastalo zaradi nesreče v državi članici EU, ki ni država stalnega prebivališča oškodovanca;
2. če gre za škodo, povzročeno z uporabo vozil, katerih lastniki so zavarovanje avtomobilske odgovornosti sklenili pri zavarovalnici iz druge države EU in ta vozila izvirajo z ozemlja druge države članice EU.

V čem je smisel teh pravil? To bo najbolj preprosto razumeti, če se za trenutek postavimo v vlogo oškodovanca, ki je bil udeležen v prometni nezgodi s tujim elementom. Denimo, da se v naše vozilo zaleti turist s Češke s tujo registrsko tablico. Utrpimo veliko premoženjsko škodo, pa tudi nekaj manjše nepremoženjske škode. Kako bi morali ravnati, če teh pravil ne bi bilo? Morali bi poiskati odvetnika na Češkem, ki bi nam bil docela neznan, mi pa njemu. Posledice in nevarnosti takšne situacije so vsakomur očitne: ne vemo, ali bi bil odvetnik, ki bi ga izbrali, profesionalen, sposoben in pošten; težko ali nemogoče bi ga bilo nadzorovati (in seveda preveriti, ali je pravilno uporabil tamkajšnje odvetniško tarifo!). Jezikovne in pravne pregrade bi situacijo dodatno zapletle, da o nevarnostih pravdanja v tujini niti ne govorimo. Marsikdo bi pri tovrstnih težavah opustil zahtevek zoper odgovornostno zavarovalnico in se sprijaznil s posledicami prometne nesreče.

Na srečo je sodelovanje med državami članicami prineslo tudi nekaj ustreznih rešitev za vse nas, saj smo prav vsi potencialni oškodovanci. Če do te neljube situacije pride, je naš položaj bistveno olajšan. Treba je le ugotoviti, kdo je pooblaščenec odgovornostne zavarovalnice v Sloveniji, in na podlagi posebnega postopka, natančneje opisanega v ZOZP, podati zahtevo za izplačilo odškodnine neposredno pooblaščenцу zavarovalnice. Omenjeni postopek bo predmet naslednjega razdelka.

#### 4. Postopek za vložitev zahtevka za izplačilo odškodnine v prometnih nezgodah s tujim elementom

V določilih ZOZP so implementirane določbe Četrte direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti in določbe vseh drugih direktiv, ki posredno ali neposredno urejajo vprašanja, povezana z zavarovanjem avtomobilske odgovornosti. Kot smo videli v prejšnjem razdelku, je načelo varstva oškodovanca rdeča nit, ki povezuje določila o zavarovanju avtomobilske odgovornosti prometne nezgode.

Pri prometnih nesrečah, ko je vpleteno tuje registrirano vozilo oziroma ki so se zgodile v državi članici EU (42.a člen ZOZP), lahko oškodovanec vloži zahtevek neposredno pri pooblaščenцу za obravnavanje odškodninskih zahtevkov. Prvi korak je ugotovitev, kdo je sploh pooblaščenec za obravnavanje odškodninskih zahtevkov v Sloveniji. V pomoč pri tej ugotovitvi je informacijski center, ki je bil ustanovljen v okviru Slovenskega zavarovalnega združenja (v nadaljevanju Združenje). Informacijski center zbira podatke, vodi register podatkov,

posreduje podatke iz tega registra in nudi pomoč oškodovancem pri pridobivanju podatkov iz registrov informacijskih centrov drugih držav članic EU. V okviru naše teme je pomembna naloga informacijskega centra, da na zahtevo oškodovanca le-temu posreduje ime in sedež oziroma naslov pooblaščenca v Republiki Sloveniji, ki ga je imenovala zavarovalnica države članice EU (tretja točka 42.h člena ZOZP).

Po vložitvi odškodninskega zahtevka mora pooblaščenec v treh mesecih od dneva, ko je oškodovanec vložil zahtevek, dati utemeljeno ponudbo za odškodnino oziroma, če je odgovornost sporna ali če ni bila natančno ugotovljena oziroma če škoda ni bila v celoti ocenjena, dati utemeljen odgovor na odškodninski zahtevek.

Če odgovornostna zavarovalnica ali njen pooblaščenec v Republiki Sloveniji v treh mesecih od dneva, ko je oškodovanec vložil svoj odškodninski zahtevek na odgovornostno zavarovalnico, ne odgovori oziroma ne odloči, lahko oškodovanec vloži zahtevek na odškodninski urad, oblikovan v okviru Združenja. Ta mora odločiti najpozneje v dveh mesecih od dneva, ko je prejel odškodninski zahtevek.

Varstvo oškodovanca se torej odraža v dvostopenjskem postopku: primarno lahko zahtevek vloži neposredno odgovornostni zavarovalnici oziroma njenemu pooblaščenцу; če pa ta v zakonskem roku ne odločita, se zahtevek lahko vloži neposredno na odškodninskem uradu v okviru Združenja.

## **5. Razlaga člena 6 (1) Četrte direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti v zadevi C-541/11 (postopek predhodnega odločanja pred Sodiščem)**

Slovensko Vrhovno sodišče je z odločbo z dne 3. oktobra 2011 Sodišču (EU) predlagalo začetek postopka predhodnega odločanja na podlagi 267. člena PDEU v zvezi z interpretacijo določila člena 6 (1) Četrte direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Spor o glavni stvari je potekal takole: tožeča stranka je bila udeležena v prometni nesreči, ki se je zgodila na Slovaškem in v kateri je utrpela tako premoženjsko kot nepremoženjsko škodo. Na podlagi določila ZOZP je vložila zahtevek pri odgovornostni zavarovalnici na Slovaškem in pri njenemu pooblaščenцу v Republiki Sloveniji, ki pa v roku treh mesecev, določenem v direktivi in v zakonu, nista odgovorila. Nato je oškodovanec vložil tožbo zoper Združenje, s katero je od njega zahteval odškodnino za nastalo škodo v višini 16.665,49 EUR z zakonskimi zamudnimi obrestmi in povrnitev stroškov postopka.

Obramba Združenja je temeljila na pomanjkanju pasivne (stvarne) legitimacije, saj je ves čas postopka trdilo, da je le organ, ki obravnava zahteve za plačilo odškodnine, ni pa organ, ki dejansko izvaja ta plačila (pomanjkanje pasivne legitimacije). Prvostopenjsko sodišče je tožni-



kovemu zahtevku ugodilo, medtem ko je pritožbeno sodišče prvostopenjsko sodbo sodišča spremenilo, ker naj 42.j člen ZOZP ne bi določal, da je tožena stranka pasivno legitimirana, in ker bi bilo zoper Združenje mogoče vložiti le predpravni odškodninski zahtevek. Zadeva je "priromala" do Vrhovnega sodišča, ki je Sodišču (EU) postavilo referenčno vprašanje o pomenu in vlogi odškodninskega organa po členu 6 (1) Četrte direktive o avtomobilski odgovornosti. Konkretno Vrhovno sodišče sprašuje, ali mora v primeru neaktivnosti zavarovalnice oziroma pooblaščenca v zvezi z obravnavanjem škodnih zahtevkov ta organ oškodovancu plačati odškodnino, ali pa je njegova vloga le, da oškodovancu pomaga, zato da bi pri tej zavarovalnici uspel.

Odgovor Sodišča (EU) je bil pričakovan: polni učinek člena 6 (1) Četrte direktive o avtomobilski odgovornosti se lahko doseže le, če lahko oškodovanec pod pogoji, določenimi v direktivi (oziroma v ZOZP), povračilo škode zahteva od odškodninskega organa (v Sloveniji od Združenja). Sodišče (EU) je dodalo pomemben pogoj, ki ga je treba upoštevati pri obravnavanju tovrstnih zahtevkov: pasivna legitimacija odškodninskega organa je podana le v primeru, če je zahtevek predhodno naslovljen na ta organ in če ta organ ni izrecno ugodil oškodovančevemu zahtevku v roku dveh mesecev ali v tem roku ni ukrepal.

Sodna praksa Sodišča (EU) je natančno opisala in dopolnila postopek zahteve za izplačilo odškodnine v prometnih nezgodah s tujim elementom. Vloga odškodninskega organa je zdaj jasna, saj ne gre le za subjekt, ki posreduje med zavarovalnicami držav članic, temveč za subjekt, ki je aktivno vključen pri samem postopku izplačila odškodnine. Po drugi strani se v praksi kot zelo pomemben kaže drugi del sklepa Sodišča, v katerem je le-to kot pogoj za vložitev tožbe postavilo vložitev zahtevka za izplačilo odškodnine na odškodninskem organu. Tožba je namreč lahko vložena le, če odškodninski organ ni izrecno ugodil zahtevku v roku dveh mesecev oziroma v tem roku sploh ni ukrepal.

## Viri in literatura

- Bengoetxea, Joxerration, *The Legal Reasoning of European Court of Justice*, Oxford, 1993.
- Craig, Paul; De Búrca, Gráinne, *EU Law: Text, Cases and Materials*, Oxford, Oxford University Press, 2003.
- Grilc, Peter, *Pravo Evropske unije*, II. knjiga, Cankarjeva založba, Ljubljana, 2001.
- Grilc, Peter; Ilešič, Tomaž, *Pravo Evropske unije*, I. knjiga, Cankarjeva založba, Ljubljana, 2001.
- Negro, Antonello, *Circolazione stradale*, v: Cendon P. (ur.), *La colpa nella responsabilita' civile*, III. knjiga, Torino: Wolters Kluwer Italia Giuridica s. r. l., 2006, str. 185 in nasl.
- Varanelli, Luigi, *Predhodno odločanje v evropskem pravu*, Ljubljana, Uradni list, 2010, str. 141 in nasl.
- Ristin Gordana; Korbar, Tjaša; Simoniti Sergej, *Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu s komentarjem*, Slovensko zavarovalno združenje, Ljubljana, 2008.



UDK 347.518:347.764:341.96  
Pravni letopis 2014, str. 127–134

DR. LUIGI VARANELLI

## Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, evropska zavarovalniška direktiva in slovenski predhodni vprašanja za Sodišče EU

V prispevku avtor analizira nekatere sporne vidike direktiv o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Pri analiziranju pojma vozila zagovarja restriktivno razlago, ki temelji na teleološki interpretaciji normative o zavarovanju avtomobilske odgovornosti. Bolj kompleksna je problematika pravnega položaja t. i. odškodninskega organa, zoper katerega se zahtevek lahko vložijo v primeru, če odgovornostna zavarovalnica oziroma njen pooblaščenec za obravnavanje odškodninskih zahtevkov v predpisanem roku ne podata ustreznega odgovora na zahtevek oškodovanca. Polni učinek člena 6 Četrte direktive o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, ki je uvedla odškodninski organ, zahteva, da se ta organ ne obravnava le kot posrednik med odgovornostno zavarovalnico in oškodovancem, temveč kot subjekt, zavezan k plačilu odškodnine, če so izpolnjeni pogoji, ki jih direktiva predpisuje.

**Ključne besede:** zavarovanje avtomobilske odgovornosti, motorno vozilo, odškodninski organ, pooblaščenec za obravnavanje odškodninskih zahtevkov, postopek predhodnega odločanja

UDC 347.518:347.764:341.96  
*Pravni letopis* 2014, pp. 127–134

DR. LUIGI VARANELLI

## **Law on Compulsory Insurance in Transport, Directive on Insurance Against Civil Liability in Respect of the use of Motor Vehicles, Slovenian Requests for a Preliminary Ruling to the Court of Justice of the European Union**

In the contribution author analyses some controversial aspects of directive on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. In the analysis of the concept of vehicle he defends a restrictive interpretation, basing on the teleological interpretation of the regulation concerning the automobile third party insurance. More problematic is the position of so called compensation body, to which the claim could be addressed, when the liable insurance undertaking or its representative in the fixed period does not answer to the claim of the injured party. The full efficiency of the 6th Article of directive on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, that has introduced the compensation body, requires that the above mentioned body is not seen as a mediator between the liable insurance undertaking and the insured, but as a subject being liable to compensate the damages, if the conditions provided by the directive have been realized.

**Keywords:** insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles; motor vehicle; compensation body; claims representative; preliminary rulings