Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

10. lipnja 2021.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila – Direktiva 2009/103/EZ – Članak 1. točke 1. i 2. – Članak 3. prvi, drugi i zadnji stavak – Pojam ‚vozilo' – Obveza pokrivanja oštećenja stvari – Doseg – Prometna nezgoda u kojoj je sudjelovalo zglobno vozilo čiji su elementi predmet različitih obveznih osiguranja – Šteta koja je poluprikolici nanesena vučnim vozilom za koje je bila priključena prilikom te nezgode – Tumačenje nacionalnog propisa kojim se isključuje pokriće te štete obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tog tegljača"

U predmetu C-923/19,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Tribunal Supremo (Vrhovni sud, Španjolska), odlukom od 28. studenoga 2019., koju je Sud zaprimio 17. prosinca 2019., u postupku

Van Ameyde España SA

protiv

GES, Seguros y Reaseguros SA,

SUD (peto vijeće),

u sastavu: E. Regan, predsjednik vijeća, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos i I. Jarukaitis (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: M. Bobek,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za Van Ameyde España SA, M. I. Castizo Reyes, *procuradora*, i V. Muñoz Mundina, *abogado*,

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

– za španjolsku vladu, M. J. Ruiz Sánchez, u svojstvu agenta,

– za Europsku komisiju, H. Tserepa-Lacombe i J. Rius, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: španjolski

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 23. veljače 2021.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 3. zadnjeg stavka Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (SL 2009., L 263, str. 11.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 7., str. 114.), u vezi s člankom 1. te direktive.

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društava Van Ameyde España SA (u daljnjem tekstu: društvo Van Ameyde) i GES, Seguros y Reaseguros SA (u daljnjem tekstu: društvo GES Seguros), u vezi sa tužbom za naknadu štete za oštećenje poluprikolice u prometnoj nezgodi u kojoj je sudjelovalo zglobno vozilo.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 U uvodnim izjavama 1. do 3. i 20. Direktive 2009/103 određuje se:

„(1) Direktiva Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti [(SL 1972., L 103, str. 1.)], Druga direktiva Vijeća od 30. prosinca 1983. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila [(SL 1984., L 8, str. 17.)], Treća direktiva Vijeća 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila [(SL 1990., L 129, str. 33.)] i Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (Četvrta direktiva o obveznom osiguranju motornih vozila) [(SL 2000., L 181, str. 65.)] bile su nekoliko puta znatno izmijenjene. Radi jasnoće i preglednosti te bi četiri direktive trebalo kodificirati, kao i Direktivu 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. o izmjeni direktiva Vijeća [72/166], [84/5], 88/357/EEZ i [90/232] te Direktive [2000/26] Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila [(SL 2005., L 149, str. 14.)].

(2) Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (obvezno osiguranje motornih vozila) posebno je važno za europske državljane, kako za ugovaratelje osiguranja tako i za žrtve nezgoda. Ono također ima veliki značaj za društva za osiguranje budući da čini znatan dio poslova neživotnog osiguranja u [Europskoj uniji]. Obvezno osiguranje motornih vozila također utječe na slobodno kretanje ljudi i vozila. […]

(3) Svaka država članica mora poduzeti sve prikladne mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem. Opseg pokrivene odgovornosti i uvjeti osiguravateljnog pokrića trebaju biti određeni na temelju tih mjera.

[…]

(20) Žrtvama prometnih nezgoda trebalo bi biti zajamčeno usporedivo postupanje bez obzira na to gdje se u [Uniji] nezgoda dogodila.”

4 Članak 1. te direktive sadržava sljedeće definicije:

„Za potrebe ove Direktive:

1. ‚vozilo’ znači svako motorno vozilo namijenjeno za kopneni promet, a koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po tračnicama, i svako priključno vozilo, bilo da je priključeno ili ne;

2. ‚oštećena osoba’ znači svaka osoba koja ima pravo na naknadu štete u vezi sa štetom ili ozljedom prouzročenom vozilima;

[…]”

5 Članak 3. navedene direktive, naslovljen „Obvezno osiguranje vozila”, propisuje:

„Podložno članku 5., svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem.

Na temelju mjera iz prvog stavka određuje se opseg pokrivene odgovornosti i uvjeti pokrića.

[…]

Osiguranje iz prvog stavka obvezno pokriva i oštećenje stvari i tjelesne ozljede.”

6 Člankom 5. navedene direktive, naslovljenim „Odstupanje od obveze u pogledu obveznog osiguranja vozila”, predviđa se:

„1. Država članica može odstupiti od članka 3. u pogledu određenih fizičkih ili pravnih osoba, javnih ili privatnih; popis tih osoba sastavlja dotična država i dostavlja ga drugim državama članicama i [Europskoj] komisiji.

[…]

2. Država članica može odstupiti od članka 3. u pogledu određenih vrsta vozila ili određenih vozila koja imaju posebne pločice; popis takvih vrsta ili takvih vozila sastavlja dotična država i dostavlja ga drugim državama članicama i Komisiji.

[…]”

7 U skladu s člankom 12. Direktive 2009/103, naslovljenim „Posebne kategorije žrtava”:

„1. Ne dovodeći u pitanje drugi podstavak članka 13. stavka 1., osiguranje iz članka 3. pokriva odgovornost za tjelesne ozljede svih putnika osim vozača, nastale upotrebom vozila.

2. Članovi obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge osobe koja kod nezgode podliježe građanskopravnoj odgovornosti i čija je odgovornost pokrivena osiguranjem iz članka 3. ne smiju biti isključeni iz osiguranja u pogledu svojih tjelesnih ozljeda na temelju tog odnosa.

3. Osiguranje iz članka 3. obuhvaća tjelesne ozljede i oštećenje stvari pješaka, biciklista i drugih nemotoriziranih korisnika ceste koji, kao posljedica prometne nezgode u kojoj je sudjelovalo motorno vozilo, u skladu s nacionalnim građanskim pravom imaju pravo na naknadu štete.

Ovaj članak ne dovodi u pitanje građanskopravnu odgovornost, kao ni visinu naknade štete."

Španjolsko pravo

8 Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Preinaka zakona o građanskopravnoj odgovornosti i osiguranju u području upotrebe motornih vozila), koji je odobren Real Decretom Legislativom 8/2004 (Kraljevska zakonodavna uredba 8/2004) od 29. listopada 2004. (BOE br. 267 od 5. studenoga 2004., str. 36662.), u verziji primjenjivoj na glavni postupak (u daljnjem tekstu: Zakon o osiguranju motornih vozila), u stavku 1. članka 1., naslovljenog „Građanskopravna odgovornost", predviđa:

„Vozači motornih vozila, zbog opasnosti koja se stvara vožnjom tih vozila, odgovaraju za štetu nanesenu osobama ili stvarima koja je posljedica upotrebe vozila.

[…]

U slučaju oštećenja stvari, vozač je odgovoran prema trećima ako je građanskopravno odgovoran na temelju članka 1902. i pratećih odredbi Código Civil (Građanski zakonik), članka 109. i sljedećih Código Penal (Kazneni zakonik) i odredaba ovog zakona.

[…]

Vlasnik vozila koji nije vozio odgovoran je za tjelesne ozljede i oštećenje stvari koje prouzroči vozač ako je s potonjim povezan na temelju neke od veza navedenih u članku 1903. [Građanskog zakonika] i članku 120. stavku 5. [Kaznenog zakonika]. Ta odgovornost prestaje ako navedeni vlasnik dokaže da je postupao s pažnjom dobrog domaćina kako bi spriječio nastanak štete.

[…]"

9 Članak 2. Zakona o osiguranju motornih vozila, naslovljen „Obvezno osiguranje" u stavku 1. prvom podstavku određuje:

„Vlasnici motornih vozila koja se uobičajeno nalaze u Španjolskoj obvezni su sklopiti i održati na snazi ugovor o osiguranju za svako vozilo čiji su vlasnici. Ugovor mora pokrivati, u granicama predviđenima za obvezno osiguranje, građanskopravnu odgovornost na koju se odnosi članak 1. Međutim, vlasnik se oslobađa takve obveze ako osiguranje ugovori osoba koja za to ima interes, a koja mora navesti u kojem svojstvu ugovara policu."

10 U članku 5. stavku 2. tog zakona, naslovljenom „Materijalno područje primjene i isključenja", pobliže se određuje:

„Ugovor o obveznom osiguranju ne pokriva ni imovinsku štetu nastalu na osiguranom vozilu, predmetima koji su se u njemu prevozili ni na robi čiji su vlasnici ugovaratelj osiguranja, osiguranik, vlasnik ili vozač [vozila], kao ni na robi bračnog druga, člana obitelji u krvnom srodstvu do trećeg koljena ili u bračnom srodstvu tih članova obitelji."

11 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (Uredba o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti u području upotrebe motornih vozila), koji je odobren Real Decretom 1507/2008 (Kraljevska uredba 1507/2008) od 12. rujna 2008. (BOE br. 222 od 13. rujna 2008., str. 37487.) (u daljnjem tekstu: Uredba o obveznom osiguranju motornih vozila), u članku 1. stavku 1. predviđa:

„Za potrebe građanskopravne odgovornosti u području upotrebe motornih vozila i obveze osiguranja, motornim vozilima smatraju se sva vozila prikladna za kretanje kopnom i pogonjena motorom, uključujući mopede, vozila posebne namjene, prikolice i poluprikolice […] Od obveze osiguranja izuzete su prikolice, poluprikolice i posebni vučeni strojevi čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kg […]"

12 U stavku 2. članka 19. Uredbe o obveznom osiguranju motornih vozila, naslovljenog „Više šteta i osoba koje su prouzročile štetu", predviđa se:

„Ako, nakon iste nezgode u kojoj su sudjelovala dva ili više vozila koja su pokrivena svojim obveznim osiguranjem, šteta nastane trećim osobama, svaki osiguravatelj odgovornih vozila pridonosi ispunjenju zakonskih obveza s obzirom na udio podijeljene krivnje svakog od predmetnih vozila, kada se on može utvrditi, ili pak, u suprotnom slučaju, u skladu s onim što je dogovoreno u sporazumima između osiguravajućih društava; ako oni ne postoje, svaki osiguravatelj pridonosi razmjerno snazi predmetnih vozila.

Ako su oba predmetna vozila vučno vozilo i za njega priključena prikolica ili poluprikolica, ili dvije prikolice ili poluprikolice, i ako se ne može utvrditi udio podijeljene krivnje, svaki osiguravatelj pridonosi ispunjenju navedenih obveza u skladu s dogovorenim u sporazumima između osiguravajućih društava ili, ako oni ne postoje, razmjerno iznosu godišnje premije rizika za svako vozilo naznačeno u potpisanoj polici osiguranja."

Glavni postupak i prethodno pitanje

13 Dana 3. travnja 2014. dogodila se prometna nezgoda u kojoj je sudjelovalo zglobno vozilo koje se sastojalo od tegljača (u daljnjem tekstu: tegljač) i poluprikolice (u daljnjem tekstu: poluprikolica), pri čemu je poluprikolica oštećena. Utvrđeno je da je do te nezgode došlo zbog nepažnje vozača tegljača i da se šteta koja je nastala na poluprikolici isključivo može pripisati njemu.

14 Tegljač je bio u vlasništvu društva Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, osnovanog u skladu s portugalskim pravom, i osiguran od građanskopravne odgovornosti u pogledu svoje upotrebe pri društvu Açoreana, također osnovanom u skladu s portugalskim pravom, čiji je predstavnik u Španjolskoj bilo društvo Van Ameyde. Poluprikolica je bila u vlasništvu društva Caixarenting SAU, koje ju je u okviru leasinga dalo u zakup društvu Primafrío SL. Potonje je, u svrhu pokrivanja imovinske štete koja je nastala na poluprikolici, ugovorilo policu osiguranja pri društvu GES Seguros, pri čemu je obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe poluprikolice ugovoreno pri društvu Seguros Bilbao SA, koje nije stranka postupka koji se vodi pred sudom koji je uputio zahtjev.

15 S obzirom na to da je društvo GES Seguros društvu Primafrío isplatilo iznos od 34 977,33 eura na ime naknade štete koja je nastala na poluprikolici, ono je 13. ožujka 2015. pokrenulo postupak pred Juzgadom de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (Prvostupanjski sud br. 1 u La Palmi del Condado, Španjolska) time što je podnijelo tužbu kojom se tražilo da se društvu Van Ameyde naloži isplata tog iznosa, na ime naknade štete, uz pripadajuće zakonske zatezne kamate. U potporu toj tužbi društvo GES Seguros tvrdilo je, među ostalim, da su, u skladu sa zakonodavstvom koje je bilo na snazi na dan nastanka činjenica u glavnom postupku, tegljač i poluprikolica međusobno neovisna vozila koja su pripadala različitim vlasnicima, pri čemu je svako od njih pokriveno obveznim osiguranjem od

građanskopravne odgovornosti u pogledu svoje upotrebe, tako da se poluprikolica ne može smatrati teretom vučnog vozila ni predmetom koji se njime prevozio, u smislu članka 5. stavka 2. Zakona o osiguranju motornih vozila. Slijedom toga, prema mišljenju društva GES Seguros, isključenje iz pokrića obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, predviđeno tom odredbom, nije primjenjivo. Društvo Van Ameyde protivilo se navedenoj tužbi.

16 Budući da je ta tužba odbijena presudom od 14. srpnja 2016., uz obrazloženje da poluprikolicu treba smatrati teretom ili predmetom koji se prevozi tegljačem, društvo GES Seguros podnijelo je žalbu Audienciji Provincial de Huelva (Provincijski sud u Huelvi, Španjolska), koju je ona usvojila presudom od 22. prosinca 2016.

17 Taj je sud smatrao da isključenje iz pokrića obveznim osiguranjem, koje je predviđeno u članku 5. stavku 2. Zakona o osiguranju motornih vozila, nije bilo primjenjivo u pogledu imovinske štete koja je nastala na predmetima koji su se prevozili u osiguranom vozilu i da je, slijedom toga, šteta koja je nastala poluprikolici bila pokrivena obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tegljača. Naime, prema shvaćanju navedenog suda, poluprikolica se ne može smatrati teretom tegljača, s obzirom na to se, među ostalim, dotično isključenje ne odnosi na štetu koja je nastala na predmetima koji su se prevozili „osiguranim vozilom”, nego predmetima koji su se prevozili „u” osiguranom vozilu.

18 Društvo Van Ameyde podnijelo je Tribunalu Supremo (Vrhovni sud, Španjolska) žalbu u kasacijskom postupku protiv te presude od 22. prosinca 2016., navodeći da je, na temelju tog članka 5. stavka 2., šteta koja je nastala na poluprikolici isključena iz pokrića obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tegljača. U tom pogledu društvo Van Ameyde, među ostalim, navodi da su prilikom nezgode tegljač i poluprikolica činili „funkcionalnu jedinicu”.

19 Sud koji je uputio zahtjev napominje da, iako su tegljač i poluprikolica međusobno neovisna vozila koja, kao takva, podliježu odvojenim obvezama osiguranja, Direktiva 2009/103 ne sadržava izričitu odredbu u pogledu načina na koji treba utvrditi odgovornost – bilo u odnosu na treće osobe, bilo odgovornost jednog u odnosu na drugo – u slučaju nezgode u kojoj sudjeluje zglobno vozilo koje se sastoji od tih dvaju dijelova. Taj sud ipak pojašnjava da je, u skladu s njegovom vlastitom praksom, odgovornost za različite dijelove zglobnog vozila prema oštećenim trećim stranama solidarna i da se člankom 19. stavkom 2. Uredbe o obveznom osiguranju motornih vozila uređuje unutarnja raspodjela odgovornosti. Tom se odredbom, međutim, ne određuje kako osiguravatelji različitih vozila koja čine zglobno vozilo trebaju raspodijeliti odgovornost kada se, kao što je to slučaj u predmetu koji se pred njim vodi, šteta koju je pretrpjelo jedno od njih može isključivo pripisati drugom vozilu. Navedena odredba stoga ne omogućuje da se odgovori na pitanje o tome treba li imovinska šteta koja je nastala na poluprikolici biti pokrivena obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti za vučno vozilo.

20 U tom pogledu, sud koji je uputio zahtjev navodi članak 5. stavak 2. Zakona o osiguranju motornih vozila i tvrdi da se suprotna tumačenja te odredbe, kojih je u ovom slučaju bilo u prvostupanjskom i žalbenom postupku, nalaze i u sudskoj praksi Audiencias Provinciales (provincijski sudovi). Budući da mora razriješiti to neslaganje, taj se sud pita o tome je li tumačenje navedene odredbe – na način da se njome iz pokrića obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tegljača isključuje šteta koja je nastala na poluprikolici koja je priključena za taj tegljač u okolnostima kao što su to one u postupku koji se pred njim vodi, zbog toga što se ta poluprikolica može smatrati teretom tog tegljača ili predmetom koji se njime prevozi ili, nadalje, zbog toga što navedeni tegljač i navedena poluprikolica čine jedinstveno vozilo, a njihovim je obveznim osiguranjima pokrivena samo imovinska šteta nanesena trećim stranama koje nisu vlasnici jednog ili drugog vozila – ugrožava ili smanjuje pokriće oštećenja stvari obveznim osiguranjem motornih vozila, predviđeno u članku 3. zadnjem stavku Direktive 2009/103, u vezi s njezinim člankom 1.

21 U tim okolnostima, Tribunal Supremo (Vrhovni sud) odlučio je prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Protivi li se članku 3. zadnjem stavku [Direktive 2009/103], u vezi s njezinim člankom 1., tumačenje nacionalnog propisa (članak 5. stavak 2. Zakona o osiguranju motornih vozila) u skladu s kojim se, u slučajevima poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, smatra da je šteta koja je nastala na poluprikolici isključena iz pokrića obveznog osiguranja [tegljača za koji je priključena] jer se ta poluprikolica izjednačava s predmetima koji se prevoze u tom [tegljaču], odnosno smatra se da, kada je riječ o imovinskoj šteti, poluprikolica čini jedinstveno vozilo s navedenim [tegljačem]?"

O prethodnom pitanju

22 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. zadnji stavak Direktive 2009/103, u vezi s njezinim člankom 1. točkama 1. i 2., tumačiti na način da mu se protivi tumačenje nacionalnog propisa kojim se iz pokrića – a time i iz naknade štete – obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tegljača isključuje imovinska šteta koju je taj tegljač prouzrokovao na poluprikolici koja je za njega bila priključena prilikom nezgode, zbog toga što se, kako bi se za nju mogla dodijeliti naknada štete, ta poluprikolica smatra predmetom koji se prevozi tim tegljačem ili se smatra da s njim čini jedinstveno vozilo.

23 Najprije valja istaknuti da je Direktiva 2009/103, kao što to proizlazi iz njezine uvodne izjave 1., kodificirala prethodne direktive o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti a da ih pritom nije sadržajno mijenjala. Sudska praksa koja se odnosi na te prethodne direktive može se stoga prenijeti na tumačenje istovjetnih odredbi Direktive 2009/103 (presuda od 29. travnja 2021., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, t. 35.).

24 U skladu s člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103, podložno njezinu članku 5., svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem. U članku 3. drugom stavku navedene direktive navodi se da se na temelju mjera iz prvog stavka istog članka određuje opseg pokrivene odgovornosti i uvjeti pokrića. U članku 3. zadnjem stavku te direktive pojašnjava se da osiguranje iz prvog stavka tog članka obvezno pokriva i oštećenje stvari i tjelesne ozljede. Kad je riječ o članku 5., njime se, osobito u stavku 2., predviđa da, u uvjetima koji se navode tom odredbom, država članica može odstupiti od navedenog članka 3. u pogledu određenih vrsta vozila.

25 U tom je pogledu najprije potrebno podsjetiti na to da se, kao što je to Sud već utvrdio, člankom 3. stavkom 1. Direktive 2009/103, čija je formulacija vrlo općenita, državama članicama nalaže uvođenje opće obveze osiguranja vozila u njihove nacionalne pravne poretke (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 36. i navedena sudska praksa).

26 Tako svaka država članica, podložno odstupanjima predviđenima u članku 5. te direktive, mora osigurati da je „svako vozilo" koje se uobičajeno nalazi na njezinu državnom području pokriveno ugovorom sklopljenim s osiguravajućim društvom kako bi, u granicama utvrđenima pravom Unije, osigurala ispunjenje obveza proizišlih iz građanskopravne odgovornosti nastale u vezi s tim vozilom (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 37. i navedena sudska praksa).

27 Pojam „vozilo" definiran je u članku 1. točki 1. Direktive 2009/103 kao „svako motorno vozilo namijenjeno za kopneni promet, a koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po tračnicama, i svako priključno vozilo, bilo da je priključeno ili ne".

28 Iz teksta tih odredaba jasno proizlazi da tegljač, prikolica i poluprikolica čine – svaki od njih razmatran zasebno – „vozilo” u smislu te odredbe i u odnosu na svako od njih, slijedom navedenog i podložno tomu da država članica u kojoj se oni uobičajeno nalaze iskoristi mogućnost odstupanja predviđenu u članku 5. te direktive, mora biti sklopljen ugovor s osiguravajućim društvom, kako bi, u granicama utvrđenima pravom Unije, osigurala ispunjenje obveza proizišlih iz građanskopravne odgovornosti nastale u vezi s tim vozilom.

29 U pogledu pitanja o tome gube li prikolica ili poluprikolica, kada su priključene za tegljač, kvalifikaciju „vozila” u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103 ili o tome ne čini li cjelina koja je sastavljena od tog tegljača i te prikolice ili poluprikolice, kada su priključene za njega, jedno te isto vozilo u smislu te odredbe, tako da se navedenu prikolicu ili poluprikolicu također ne može tako okvalificirati, valja istaknuti, s jedne strane, da ništa u tekstu tog članka 1. točke 1. ne omogućuje podupiranje takvih hipoteza. Naime, pobliže određenje u skladu s kojim su prikolice, „bilo da [su] priključen[e] ili ne”, obuhvaćene pojmom „vozilo” u smislu navedenog članka 1. točke 1. i korištenje veznika „i” između dvaju dijelova definicije tog pojma jasno upućuju na to da prikolice, kao i poluprikolice, čine samostalnu kategoriju „vozila” u smislu te odredbe, različitu od kategorije „svako motorno vozilo namijenjeno za kopneni promet, a koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po tračnicama”, čija je kvalifikacija kao takvog neovisna o tome je li ono priključeno za drugo vozilo, u smislu navedene odredbe.

30 S druge strane, smatrati da prikolica ili poluprikolica, kada su priključene za vučno vozilo, čine predmet koji se prevozi tim vučnim vozilom ili s njime čine jedinstveno vozilo i tako gube vlastito svojstvo „vozila”, u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103, nespojivo je s činjenicom da je definicija pojma „vozilo”, u smislu te odredbe, neovisna o tome za što se predmetno vozilo upotrebljava ili za što se može upotrebljavati te je stoga u suprotnosti s objektivnim razumijevanjem tog pojma (vidjeti u tom smislu presudu od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 38. i 39. i navedenu sudsku praksu). To je nespojivo i s činjenicom da se područje primjene obveze ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, zbog razloga pravne sigurnosti, mora utvrditi unaprijed, to jest prije mogućeg sudjelovanja dotičnog vozila u nezgodi (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 40.).

31 Naime, ako prikolica ili poluprikolica, kada su priključene za vučno vozilo, gube svoje svojstvo „vozila” u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103, također bi se ugrozili predvidljivost, stabilnost i kontinuitet obveze osiguranja predviđene u članku 3. prvom stavku te direktive, čije je poštovanje nužno kako bi se osigurala pravna sigurnost (vidjeti po analogiji presudu od 29. travnja 2021., Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, t. 52.).

32 Iz toga slijedi da smatrati da prikolica ili poluprikolica, kada su priključene za tegljač, čine predmet koji se prevozi tim tegljačem ili s njime čine jedinstveno vozilo i tako gube vlastito svojstvo „vozila”, u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103, ne može biti u skladu s tom odredbom. Nadalje, podložno tomu da država članica u kojoj se dotična prikolica ili poluprikolica uobičajeno nalaze iskoristi mogućnost koja joj je dodijeljena člankom 5. Direktive 2009/103, svaka je prikolica ili poluprikolica obuhvaćena obvezom osiguranja iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103, bez obzira na to je li priključena za drugo vozilo.

33 Međutim, u ovom slučaju iz spisa kojim Sud raspolaže proizlazi da, iako je glavni postupak povezan s kvalifikacijom poluprikolice kada je priključena za tegljač, ta kvalifikacija nema veze s obvezom osiguranja predviđenom u članku 3. prvom stavku Direktive 2009/103, kako je prenesena u španjolsko pravo. Osim toga, nesporno je da je u odnosu na oba vozila o kojima je riječ u glavnom postupku ugovoreno obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornost u pogledu njihove upotrebe. Nasuprot tomu, iz tog spisa također proizlazi da navedena kvalifikacija, koja je rezultat tumačenja nacionalnog propisa o kojem je riječ u glavnom postupku, za posljedicu ima to da osiguravatelj od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila koje je vuklo tu prikolicu prilikom nezgode neće nadoknaditi štetu vlasniku ili imatelju poluprikolice koja je oštećena u okolnostima kao što su to

one o kojima je riječ u glavnom postupku. To se tumačenje stoga odnosi, podložno provjerama koje treba izvršiti sud koji je uputio zahtjev, na opseg prava oštećenih osoba da dobiju naknadu štete na ime građanskopravne odgovornosti osiguranika.

34 Slijedom toga, kao drugo, valja podsjetiti na to da iz uvodnih izjava Direktive 2009/103 proizlazi da se njome, kao i direktivama u području osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila koje su joj prethodile, nastoji, s jedne strane, osigurati slobodno kretanje kako motornih vozila koja se uobičajeno nalaze na području Unije tako i osoba koje putuju tim vozilima te, s druge strane, osigurati da žrtve nezgoda prouzročenih tim vozilima uživaju usporedivo postupanje, bez obzira na mjesto na području Unije gdje se nezgoda dogodila (presude od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 28. i navedena sudska praksa i od 14. rujna 2017., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, t. 35.).

35 Direktiva 2009/103 nameće, dakle, dužnost državama članicama da osiguraju da građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe motornih vozila koja se uobičajeno nalaze na njihovu području bude pokrivena osiguranjem te određuje, među ostalim, vrste šteta i koje treće oštećene osobe to osiguranje treba pokrivati (presude od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 29. i navedena sudska praksa i od 14. rujna 2017., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, t. 36.).

36 Obveza osiguravateljnog pokrića građanskopravne odgovornosti za štetu uzrokovanu trećima motornim vozilima, međutim, različita je od opsega naknade te štete na ime građanskopravne odgovornosti osiguranika. Naime, dok je prva definirana i zajamčena propisima Unije, druga je u biti uređena nacionalnim pravom (presude od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 30. i navedena sudska praksa i od 14. rujna 2017., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, t. 46.).

37 Naime, iz cilja i teksta Direktive 2009/103 proizlazi da, poput direktiva koje se njome kodificiraju, njezina svrha nije usklađenje sustava građanskopravne odgovornosti država članica te da one, prema sadašnjem stanju prava Unije, i dalje mogu slobodno odrediti sustav građanskopravne odgovornosti koji se primjenjuje na nezgode izazvane upotrebom motornih vozila (presude od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 31. i navedena sudska praksa i od 14. rujna 2017., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, t. 47.).

38 Stoga, osobito s obzirom na članak 1. točku 2. Direktive 2009/103, u trenutačnom stanju prava Unije države članice u okviru svojih sustava građanskopravne odgovornosti u načelu i dalje mogu slobodno utvrditi, među ostalim, štetu prouzročenu motornim vozilima koju je potrebno nadoknaditi, opseg naknade te štete i koje osobe imaju pravo na navedenu naknadu (presude od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 32. i od 23. siječnja 2014., Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, t. 30).

39 S obzirom na navedeno, države članice moraju jamčiti da građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe motornih vozila koja se primjenjuje prema njihovu nacionalnom pravu bude pokrivena osiguranjem u skladu s odredbama Direktive 2009/103 (presude od 23. siječnja 2014., Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, t. 31. i navedena sudska praksa i od 7. rujna 2017., Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, t. 30.).

40 Države članice moraju, k tomu, izvršavati svoje nadležnosti u tom području s obzirom na pravo Unije i tako da nacionalne odredbe kojima se uređuje naknada odštetnih zahtjeva koji proizlaze iz upotrebe motornih vozila ne mogu tu direktivu lišiti njezina korisnog učinka (presude od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 33. i navedena sudska praksa i od 14. rujna 2017., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, t. 48.).

41 Što se tiče pokrića obveznim osiguranjem šteta prouzročenih motornim vozilima koje je potrebno nadoknaditi u skladu s nacionalnim pravom o građanskopravnoj odgovornosti, valja istaknuti da, iako je točno da se člankom 3. stavkom 2. Direktive 2009/103 državama članicama daje sloboda da utvrde

pokrivenu štetu kao i uvjete obveznog osiguranja, ta je sloboda ograničena tom direktivom jer je njome propisano obvezno pokriće određenih šteta do utvrđenih minimalnih iznosa. Među tim se štetama čije je pokriće obvezno osobito nalazi „oštećenje stvari”, kao što je to utvrđeno u članku 3. zadnjem stavku Direktive 2009/103 (vidjeti po analogiji presudu od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 34. i 37.).

42 Međutim, kako bi se sudu koji je uputio zahtjev u ovom postupku pružio koristan odgovor, nije nužno pojasniti doseg pojma „oštećenje stvari” u smislu zadnjeg stavka članka 3. Direktive 2009/103, nego je dovoljno podsjetiti na to da, kad je riječ o tome koje osobe mogu zahtijevati naknadu za oštećenje stvari, s jedne strane, iz članka 1. točke 2. u vezi s člankom 3. stavkom 1. te direktive proizlazi da zaštita koju je potrebno osigurati na temelju navedene direktive obuhvaća svaku osobu koja na temelju nacionalnog prava o građanskopravnoj odgovornosti ima pravo na naknadu štete prouzročene motornim vozilima (presuda od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 42.).

43 S druge strane, iako je točno da se u članku 12. Direktive 2009/103 utvrđuju posebne kategorije žrtava i predviđa obvezno pokriće tjelesnih ozljeda kategorija osoba utvrđenih u stavcima 1. i 2. tog članka, kao i pokriće oštećenja stvari i tjelesnih ozljeda kategorija osoba utvrđenih u stavku 3. navedenog članka ako one imaju pravo na naknadu štete u skladu s nacionalnim građanskim pravom, te iako je točno da se tom direktivom ne nastoji ograničiti krug zaštićenih osoba, nego je, naprotiv, propisano obvezno pokriće štete koju su pretrpjele određene osobe koje se smatraju osobito ranjivima (vidjeti u tom smislu presudu od 24. listopada 2013., Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 43.), ipak je potrebno napomenuti da se vlasnik ili imatelj poluprikolice oštećene u okolnostima kao što su one o kojima je riječ u glavnom postupku ne nalaze među kategorijama žrtava za koje se navedenom direktivom nalaže intervencija osiguravatelja građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila koje je prouzročilo štetu.

44 Štoviše, iako je istina da je Sud u više navrata smatrao da, kako bi se zajamčio koristan učinak odredaba prava Unije u odnosu na obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, te odredbe treba tumačiti na način da im se protive nacionalni propisi koji negativno utječu na taj koristan učinak jer se njima, time što automatski isključuju ili neproporcionalno ograničavaju žrtvino pravo da joj obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila nadoknadi štetu, ugrožava ostvarivanje cilja zaštite žrtava prometnih nezgoda, koji je zakonodavac Unije stalno slijedio i snažio (vidjeti u tom smislu presudu od 14. rujna 2017., Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, t. 38. i 49. i navedenu sudsku praksu), to nije slučaj s tumačenjem nacionalnog propisa poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku.

45 Naime, vlasnik ili imatelj poluprikolice oštećene u okolnostima kao što su one o kojima je riječ u glavnom postupku ne mogu se izjednačiti s tim osobama koje zakonodavac Unije smatra osobito ranjivima niti ih se čak može smatrati sličnima žrtvama zbog kojih su takva tumačenja prava Unije opravdana.

46 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti tako da članak 3. prvi, drugi i zadnji stavak Direktive 2009/103, u vezi s njezinim člankom 1. točkama 1. i 2., treba tumačiti na način da mu se ne protivi tumačenje nacionalnog propisa kojim se iz pokrića – a time i iz naknade štete – obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tegljača isključuje imovinska šteta koju je taj tegljač prouzrokovao na poluprikolici koja je za njega bila priključena prilikom te nezgode.

Troškovi

47 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (peto vijeće) odlučuje:

Članak 3. prvi, drugi i zadnji stavak Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, u vezi s njezinim člankom 1. točkama 1. i 2., treba tumačiti na način da mu se ne protivi tumačenje nacionalnog propisa kojim se iz pokrića – a time i iz naknade štete – obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tegljača isključuje imovinska šteta koju je taj tegljač prouzrokovao na poluprikolici koja je za njega bila priključena prilikom te nezgode.

Potpisi