Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
ANDREE BIONDIJA
od 25. rujna 2025.[1]

Predmet C-490/24

Stichting Koskea, u svojstvu povjerenika osobe ED
protiv
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, koji posluje pod tvrtkom Reaal Schadeverzekering NV

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Hoge Raad der Nederlanden (Vrhovni sud Nizozemske))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila – Direktiva 2009/103/EZ – Članak 12. stavak 1. – Šteta prouzročena vozilom – Pokriće osiguranjem – Isključenje šteta koje je pretrpio vozač kako je predviđeno Direktivom 2009/103 – Sudjelovanje putnika u nastanku štete prouzročene vozilom – Utjecaj na kvalifikaciju ‚vozača' – Definicija – Autonoman pojam prava Unije – Cilj zaštite trećih osoba koje su žrtve – Pravna sigurnost – Granica između, s jedne strane, građanskopravne odgovornosti i, s druge strane, osiguranja od građanskopravne odgovornosti"

1. Trenutačnim tehnološkim razvojem nastoji se rasteretiti pojedince od njihovih teških ili opasnih zadaća. Automobil bez vozača, za koji se smatralo da postoji samo u romanima znanstvene fantastike, postaje stvarnost. Takav automobil već prometuje ulicama San Francisca i Pekinga, a u budućnosti će prometovati i u Londonu[2]. Očekuje se znatno smanjenje broja prometnih nezgoda kao posljedica smanjenja rizika povezanog s ljudskom pogreškom.

[1] Izvorni jezik: francuski

[2] Vidjeti „Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law" dostupno na sljedećoj adresi: https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (pristupljeno 18. lipnja 2025.)

2. U iščekivanju hoće li se potvrditi to smanjenje, pravom Unije, odnosno direktivama o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila [3] (u daljnjem tekstu zajedno: direktive o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti), nastavlja se pružati važno sredstvo zaštite žrtvama prometnih nezgoda. Iako je Sud već u brojnim navratima bio pozvan odlučiti o tumačenju tih direktiva kako bi definirao, među ostalim, pojmove „putnik" [4] ili „upotreba vozila" [5], u ovom prethodnom postupku prvi put je pozvan pojasniti granice pojma „vozač", pri čemu se tim pitanjem već bave brojni nacionalni suci.

I. Glavni postupak, prethodna pitanja i postupak pred Sudom

3. Žalitelj iz glavnog postupka ED upravljao je 2016. minibusom nogometnog kluba u koji su stupili bivši trener tog kluba i određeni članova tima. Oni su minibusom krenuli s terena drugog nogometnog kluba prema trećem klubu kako bi stigli na proslavu koja je tamo bila organizirana. Dok se minibus, kojim je upravljao ED, kretao brzinom od oko 70 km/h, trener, koji je sjedio na stražnjem desnom sjedalu, iznenada je povukao ručnu kočnicu. Minibus se zanio i udario u nekoliko potpornih stupova. Vozač i njegov timski kolega, koji je sjedio na mjestu suvozača, bili su izbačeni iz vozila. Suvozač je preminuo od zadobivenih ozljeda. ED je bio teško ozlijeđen i do danas snosi teške posljedice te nezgode.

4. Nogometni klub, u čijem je vlasništvu bio minibus, imao je ugovoreno osiguranje od građanskopravne odgovornosti s društvom Reaal Schadeverzekering NV. Klub je osim toga s društvom Nationale Nederlanden [6] sklopio osiguranje putnika i vozača za slučaj štete.

5. ED je u pogledu štete koju je pretrpio kao posljedicu te nezgode pokušao posredstvom zaklade Stichting Koskea, koja od tada upravlja njegovom imovinom i brani njegove interese, zatražiti pokriće od društva Nationale Nederlanden. U siječnju 2020. odvjetnik tog društva obavijestio je osobu ED da ne postoji pokriće na temelju osiguranja za vozače jer iz policijskog zapisnika o okolnostima nezgode proizlazi da je ED konzumirao alkohol prije nego što je sjeo za upravljač minibusa te nije vezao svoj sigurnosni pojas. Odvjetnik je također naveo da ne može postojati pokriće na temelju obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti jer iz članka 4. stavka 1. Weta aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (nizozemski Zakon o osiguranju od

[3] 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.; u daljnjem tekstu: Prva direktiva); Druga direktiva Vijeća 84/5/EEZ 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.; u daljnjem tekstu: Druga direktiva); 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.; u daljnjem tekstu: Treća direktiva); 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 i izmjeni direktiva Vijeća 73/239/EEZ i 88/357/EEZ (SL 2000., L 181, str. 65.; u daljnjem tekstu: Četvrta direktiva); Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. o izmjeni direktiva Vijeća 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 88/357/EEZ i 90/232/EEZ te Direktive 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (SL 2005., L 149, str. 14.) i, naposljetku, Direktiva 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.) kojom su kodificirane prethodne direktive (vidjeti uvodnu izjavu 1. Direktive 2009/103), kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. (SL 2021., L 430, str. 1.). Budući da činjenice iz glavnog postupka potječu iz 2016., u biti ću u ostatku analize upućivati na Direktivu 2009/103 u inicijalnoj verziji. Uzimajući u obzir da je potonjom direktivom provedena kodifikacija prijašnjih direktiva, podsjećam na to da se sudska praksa koja se odnosi na te prijašnje direktive može primijeniti na tumačenje ekvivalentnih odredbi Direktive 2009/103 (vidjeti presudu od 10. lipnja 2021.,Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, t. 23. i navedenu sudsku praksu)).

[4] Vidjeti, primjerice, presudu od 1. prosinca 2011., Churchill Insurance Company Limited i Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, t. 30.).

[5] Vidjeti, primjerice, presude od 4. rujna 2014.,Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), od 20. prosinca 2017., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007) i od 20. lipnja 2019., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] Iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da se društvo Reaal Schadeverzekering NV naknadno spojilo s društvom Nationale Nederlanden.

građanskopravne odgovornosti u pogledu motornih vozila, u daljnjem tekstu: WAM) proizlazi da „osiguranje ne mora nužno pokriti naknadu štete koju je pretrpio vozač motornog vozila koji je prouzročio nezgodu”.

6. Tom se nacionalnom odredbom u nizozemsko pravo prenosi članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103 u skladu s kojim „osiguranje iz članka 3. pokriva odgovornost za tjelesne ozljede svih putnika osim vozača nastale upotrebom vozila”[7].

7. Društvo Stichting Koskea, djelujući u ime osobe ED, podnijelo je tužbu protiv društva Nationale Nederlanden radi naknade štete na temelju ugovora o osiguranju od građanskopravne odgovornosti, pri čemu je u biti tvrdilo da se nakon trenerova zahvata u upravljanje vozilom čime je prouzročena šteta osobu ED više ne može smatrati vozačem.

8. Rechtbank Noord-Nederland (Sud za Sjevernu Nizozemsku, Nizozemska) prihvatio je tu tužbu smatrajući, u biti, da od trenutka kada je bivši trener povukao ručnu kočnicu žalitelj iz glavnog postupka nije bio više u mogućnosti stvarno upravljati tim vozilom i stoga ga se više nije moglo smatrati „vozačem” vozila u smislu članka 4. stavka 1. WAM-a.

9. Društvo Nationale Nederlanden podnijelo je žalbu protiv te presude Gerechtshofu Arnhem-Leeuwarden (Žalbeni sud u Arnhem-Leeuwardenu, Nizozemska), koji ju je ukinuo presudivši da ED nije izgubio svojstvo vozača zbog trenerova zahvata te da je ED bio osoba koja je prvotno sjela za volan tog vozila, pokrenula ga, odredila njegovu brzinu i odabrala smjer putovanja. ED je upravljao komandama navedenog vozila, a činjenica da je bivši trener iznenada povukao ručnu kočnicu te je izvršio vozačku radnju ništa ne mijenja na stvari.

10. Zaklada Stichting Koskea podnijela je žalbu u kasacijskom postupku Hoge Raadu der Nederlanden (Vrhovni sud Nizozemske), koji je sud koji je uputio zahtjev. Taj sud ima dvojbe u pogledu toga je li ED još uvijek bio vozač u trenutku nastanka nezgode i treba li ga izjednačiti s putnikom koji je žrtva, te koji je kao takav pokriven osiguranjem od građanskopravne odgovornosti. Prema njegovu mišljenju, postavlja se pitanje treba li članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103 tumačiti na način da obvezno osiguranje motornih vozila mora pokrivati odgovornost za štetu prvotnog vozača predmetnog vozila u slučaju kada je putnik izvršio zahvat u upravljanje tim vozilom, a taj je zahvat prouzročio nezgodu.

11. Iako je cilj članka 4. stavka 1. WAM-a primjena iznimke predviđene člankom 1. Treće direktive, koji je postao članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103, nijednom se od tih odredbi ne definira tko je „vozač”. Budući da se člankom 12. stavkom 1. Direktive 2009/103 uspostavlja razlika između vozača i drugih putnika, važno je definirati „vozača”, na kojeg se ne primjenjuje opće načelo zaštite obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti.

[7] Članak 3. prvi i drugi stavak Direktive 2009/103 glasi kako slijedi: „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.”

12. U tim je okolnostima Hoge Raad der Nederlanden (Vrhovni sud Nizozemske) odlučio prekinuti postupak i odlukom koju je tajništvo Suda zaprimilo 12. srpnja 2024. uputiti sljedeća prethodna pitanja:

„1. [T]reba li članak 12. stavak 1. [Direktive 2009/103] tumačiti na način da obvezno osiguranje od odgovornosti mora pokrivati štetu (prvotnog) vozača u situaciji u kojoj putnik izvrši zahvat u upravljanje motornim vozilom zbog kojeg se dogodi nezgoda?

2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje, proizlaze li tada iz prava Unije određeni zahtjevi koje nacionalni sud mora poštovati prilikom ocjene je li u okolnostima ovog slučaja vozač, u smislu članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103, izgubio to svojstvo, i može li se pozivati na zaštitu putnika na temelju općeg pravila?”

13. Pisana očitovanja Sudu podnijeli su društvo Nationale Nederlanden, nizozemska vlada i Europska komisija, koji su također iznijeli usmena očitovanja na raspravi održanoj pred Sudom 12. lipnja 2025.

II. Analiza

14. Uvodno valja podsjetiti na to da je Sud u više navrata presudio da je „[o]bveza osiguravateljnog pokrića građanskopravne odgovornosti za štetu uzrokovanu trećima motornim vozilima […] različita […] od opsega naknade te štete na ime građanskopravne odgovornosti osiguranika. Naime, dok je prva utvrđena i zajamčena propisom Unije, druga je u biti uređena nacionalnim pravom”[8]. Iz toga proizlazi da cilj Prve, Druge i Treće direktive nije usklađivanje sustava država članica u pogledu građanskopravne odgovornosti i da, prema sadašnjem stanju prava Unije, one i dalje mogu slobodno odrediti sustav građanskopravne odgovornosti koji se primjenjuje na osigurane slučajeve koji proizlaze iz upotrebe vozila[9].

15. Osim toga, Sud je već utvrdio da zakonodavac Unije nije, na primjer, želio pobliže odrediti vrstu subjektivne ili objektivne građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila koja mora biti pokrivena obveznim osiguranjem[10]. Dakle, osiguranjem na temelju prava Unije mora biti pokrivena građanskopravna odgovornost koja je primjenjiva prema pravilima utvrđenima pravom svake države članice, u granicama očuvanja korisnog učinka direktiva kojima se uređuje to područje[11]. Tako je Sud, vodeći računa o tom korisnom učinku, mogao presuditi da je tim direktivama protivna nacionalna odredba kojom se isključuje po službenoj dužnosti ili neproporcionalno ograničava pravo žrtve na naknadu štete zbog njezina doprinosa nastanku štete[12].

16. Time je sudskom praksom Suda još više ublažena granica između usklađivanja sustava građanskopravne odgovornosti i usklađivanja osiguranja od takve odgovornosti. Prije početka analize pitanja upućenih Sudu, potrebno je imati na umu tu osjetljivu granicu.

[8] Presuda od 10. lipnja 2021.,Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, t. 36. i navedena sudska praksa)

[9] Vidjeti, među ostalim, presude od 17. ožujka 2011., Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, u daljnjem tekstu: presuda Carvalho Ferreira Santos, EU:C:2011:158, t. 32. i navedenu sudsku praksu) i od 23. siječnja 2014., Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, t. 29.).

[10] Presuda Carvalho Ferreira Santos (t. 33.)

[11] Vidjeti presudu Carvalho Ferreira Santos (t. 36. i navedenu sudsku praksu).

[12] Vidjeti presudu Carvalho Ferreira Santos (t. 36. do 38.).

A. Definicija pojma „vozač”

17. Budući da jedna iznimka ne čini pravilo, započet ću analizu drugim prethodnim pitanjem. Međutim, uzimajući u obzir odgovor koji ću predložiti za prvo pitanje koje je postavio sud koji je uputio zahtjev, smatram da neće biti potrebno da Sud odgovori na to drugo pitanje kojim se od njega traži da definira pojam „vozač” u smislu direktiva o osiguranju od građanskopravne odgovornosti. Stoga samo podredno navodim sljedeće elemente odgovora.

18. Člankom 12. stavkom 1. Direktive 2009/103 ne definira se „vozač”. Članak 1. te direktive, iako posvećen definicijama, ne donosi više pojašnjenja. Nijedna od drugih direktiva o osiguranju od građanskopravne odgovornosti ne daje pojašnjenja u tom pogledu [13].

19. Doista, budući da je riječ o pojmu iz odredbe direktive koja ne sadržava nikakvo upućivanje na nacionalna prava, pojam „vozač” u načelu zahtijeva, imajući u vidu zahtjeve ujednačene primjene prava Unije i načelo jednakosti, autonomno i ujednačeno tumačenje kojim se uzimaju u obzir kontekst navedene odredbe i cilj propisa kojeg je ona dio [14].

20. Što se tiče konteksta, iz razmatranja Direktive 2009/103 proizlazi da je vozač samo negativno definiran: on nije putnik [15], nije pješak, nije nemotorizirani korisnik ceste [16] ni, *a fortiori*, biciklist [17].

21. Međutim, vozač je nužno u vozilu, koje je u članku 1. točki 1. Direktive 2009/103 definirano, među ostalim, na način da ga „pokreće mehanička snaga”. Stoga se iz toga može zaključiti da je u načelu vozač onaj koji unutar vozila pokreće mehaničku snagu vozila.

22. Što se tiče zadanog cilja, Sud je ponovno nedavno podsjetio na to da su direktivama kodificiranima Direktivom 2009/103 „postupno pojašnjavane obveze država članica u području obveznog osiguranja. One su bile usmjerene, s jedne strane, na to da osiguraju slobodno kretanje kako vozila koja se uobičajeno nalaze na području […] [U]nije tako i osoba koje se u njima nalaze te, s druge strane, na to da zajamče da žrtve nezgoda koje su uzrokovala ta vozila imaju pravo na usporedivo postupanje bez obzira na to gdje se na području Unije dogodila nezgoda […]. [I]z uvodnih izjava 2. i 20. Direktive 2009/103 proizlazi da se njome žele postići, u biti, ciljevi koji su jednaki onima koji se žele postići navedenim direktivama […]. Iz razvoja propisa Unije u području obveznog osiguranja proizlazi kako je zakonodavac Unije stalno slijedio i snažio cilj zaštite žrtava nezgoda koje su uzrokovala ta vozila” [18].

23. Iako iz tog cilja proizlazi zahtjev široke definicije „žrtava” [19], smatram da zbog izričitog isključenja sadržanog u članku 12. stavku 1. Direktive 2009/103 to ne može biti temelj za definiciju pojma „vozač” na način da obuhvaća njegovu dimenziju potencijalne žrtve.

[13] „Vozač” se uopće ne spominje u Prvoj direktivi. Taj se pojam prvi put pojavljuje u Drugoj direktivi (vidjeti uvodnu izjavu 9. i članak 3. te Druge direktive). Samo se članak 1. Treće direktive odnosi na vozača. Četvrta direktiva spominje vozača u uvodnim izjavama 23. i 24. te u članku 5. stavku 4. Naposljetku, na vozača se upućuje u uvodnoj izjavi 15. i članku 4. stavku 1. Direktive 2005/14.

[14] Vidjeti u tom smislu presudu od 3. rujna 2014., Deckmyn i Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, t. 14. i 15.). O zahtjevu ujednačenog tumačenja pojma „upotreba vozila” vidjeti osobito presude od 28. studenoga 2017., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, t. 31.) i od 20. lipnja 2019., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, t. 32. i navedenu sudsku praksu).

[15] Vidjeti članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103.

[16] Vidjeti članak 12. stavak 3. Direktive 2009/103.

[17] Vidjeti članak 12. stavak 3. Direktive 2009/103. Vidjeti također presudu od 12. listopada 2023., KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767) u dijelu u kojem se iz pojma „vozilo” u smislu te direktive isključuje električni bicikl.

[18] Presuda od 30. travnja 2025., Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, t. 37. do 39. i navedena sudska praksa). Cilj zaštite žrtava, koji se nastoji ostvariti Direktivom 2009/103 potvrđen je Direktivom 2021/2118 (vidjeti njezinu uvodnu izjavu 39.).

[19] Direktivom 2021/2118 dana je prednost pojmu „oštećena osoba” (vidjeti uvodnu izjavu 2. te direktive; vidjeti i naslov članka 12. izmijenjene verzije Direktive 2009/103.).

24. Definicija „vozača” u smislu te odredbe mora stoga biti smještena negdje između poštovanja slobode država članica da definiraju model građanskopravne odgovornosti po svojem izboru [20] i očuvanja korisnog učinka te direktive.

25. Kako bi se postigao viši stupanj preciznosti te definicije, pomoć pri tumačenju može se pronaći u međunarodnom pravu.

26. Tako se Bečkom konvencijom o cestovnom prometu od 8. studenoga 1968. [21], čije su stranke sve države članice, vozač u članku 1. točki v. definira kao „svatko tko upravlja motornim ili drugim vozilom (uključujući bicikl)”. Članak 8. predstavlja posebnu odredbu posvećenu vozačima iz koje proizlazi da „[s]vako vozilo ili skup vozila u pokretu mora imati vozača”, da „[s]vaki vozač mora imati potrebne fizičke i psihičke sposobnosti te biti u fizički i psihički sposobnom stanju za vožnju”, da „[s]vaki vozač motornog vozila mora imati potrebna znanja i vještine za upravljanje vozilom” i da „[s]vaki vozač mora uvijek biti u mogućnosti kontrolirati svoje vozilo” [22]. Zanimljivo je napomenuti da je prema tom članku 8. samo vozač odgovoran za to da uvijek bude sposoban kontrolirati vozilo.

27. Stoga se iz svih tih elemenata može zaključiti da je vozač onaj koji se smjestio na upravljačko mjesto u vozilu i koji dakle ima pristup bitnim komandama tog vozila koje mu omogućuju da odredi njegovo kretanje, smjer i brzinu.

28. Naposljetku dodajem da zbog razloga koje ću iznijeti u nastavku ovog mišljenja osoba koja se smjestila na upravljačko mjesto može izgubiti svojstvo vozača samo u doista iznimnim okolnostima [23]. U svakom slučaju, teret ocjene tko je bio vozač u trenutku nezgode treba prepustiti nacionalnim sudovima, ovisno o činjeničnom kontekstu svojstvenom svakoj situaciji koja se pred njima pojavi. Podsjećam na to da tijekom te ocjene ti sudovi moraju osigurati očuvanje korisnog učinka Direktive 2009/103 [24].

B. Pitanje naknade štete koju je pretrpio vozač

29. Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita Sud proizlazi li iz članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103 da obvezno osiguranje predviđeno člankom 3. te direktive mora pokrivati odgovornost za štetu koju pretrpi vozač u slučaju kada putnik izvrši zahvat u upravljanje motornim vozilom te se tim zahvatom uzrokuje nezgoda.

30. Smatram da na to pitanje treba odgovoriti niječno.

[20] Koji se odražava u članku 12. stavku 3. posljednjem podstavku Direktive 2009/103. Priznajem da sam sklon argumentu, koji je Komisija iznijela na raspravi pred Sudom, prema kojem bi preuski kriteriji definiranja mogli ugroziti nadležnost država članica da same definiraju sustav građanskopravne odgovornosti.

[21] *Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda*, sv. 1042., str. 17.

[22] Vidjeti odgovarajuće članak 8. stavke 1., 3., 4. i 5. Bečke konvencije o cestovnom prometu od 8. studenoga 1968.

[23] Primjerice, obično miješanje osobe koja nije vozač u radnju upravljanja vozilom ne bi trebalo biti dovoljno da potonji izgubi to svojstvo u smislu Direktive 2009/103. Kao što je istaknula nizozemska vlada, apsolutno je potrebno osigurati zaštitu pravne sigurnosti žrtava. Međutim, ako bi se svojstvo vozača moglo lako izgubiti, to bi usporedno značilo da putnik gubi svojstvo žrtve. Stoga bi se mogli naći u sustavu u kojem bi osiguravajuća društva imala interes sustavno dovoditi u pitanje ponašanje putnika u kabini vozila, što bi naštetilo učinkovitosti njihove odštete i stoga, *in fine*, njihovoj zaštiti.

[24] Vidjeti točku 15. ovog mišljenja.

31. Podsjećam na to da se člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103 svaku državu članicu obvezuje da poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem.

32. Iako se opseg pokrivene odgovornosti i uvjeti pokrića određuju u okviru tih „odgovarajućih mjera”[25], Direktivom 2009/103 pobliže se određuje da osiguranje obvezno pokriva oštećenje stvari i tjelesne ozljede[26]. Štoviše, tom se direktivom još pojašnjava da osiguranje iz njezina članka 3. „pokriva odgovornost za tjelesne ozljede svih putnika *osim vozača* nastale upotrebom vozila”[27]. Nasuprot tomu, šteta koju pretrpi obitelj vozača u načelu mora biti pokrivena[28]. Naposljetku, iz članka 12. stavka 3. drugog podstavka Direktive 2009/103 proizlazi da ta odredba „ne dovodi u pitanje građanskopravnu odgovornost, kao ni visinu naknade štete”.

33. Stoga iz doslovnog tumačenja članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103 proizlazi jasna i izričita namjera zakonodavca Unije da *ne predvidi* pokriće, obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti, štete koju pretrpi vozač, i to neovisno o njezinu podrijetlu. Naime, isključenje koje se odnosi na vozača bez razlike se odnosi na svaku štetu, a ne samo na štetu za koju je vozač odgovoran.

34. Usto, iz teksta tog članka proizlazi da vozilom može upravljati jedino sâm i jedan vozač[29].

35. Na temelju rasprava pred Sudom nije se zapravo mogao utvrditi točan razlog za isključenje pokrića u odnosu na štetu koju pretrpi vozač, koje proizlazi iz Treće direktive[30], ali se razumno može smatrati da se sustav osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila, kako je uspostavljen na razini Unije, temelji na osnovnoj dihotomiji – *summa divisio* – između, s jedne strane, vozača, za kojeg se smatra da je odlučio da vozilo sudjeluje u cestovnom prometu[31] te je stoga izvor preuzimanja rizika i kontrolu nad njime, i, s druge strane, žrtava koje su „najslabiji sudionici u nezgodi”[32], neovisno o tome jesu li pješaci, putnici i, istodobno, ugovaratelji osiguranja, vlasnici vozila ili članovi obitelji vozača, ugovaratelja osiguranja ili vlasnika vozila, bez obzira na to jesu li stupile u vozilo uz saznanje o stanju stvari ili im se može prigovoriti da su pridonijele nastanku štete[33]. Ranjivost putnika, koji je treća osoba koja je žrtva, proizlazi, u teoriji, iz njegove nemogućnosti da utječe na situaciju u kojoj dolazi do nezgode[34]. Stoga, osobe koje na temelju različitih direktiva uživaju zaštitu jesu žrtve nezgode, shvaćene u širokom smislu, koje se definiraju oprečno vozaču i na način da ga isključuju.

25 Vidjeti članak 3. drugi stavak Direktive 2009/103.

26 Vidjeti članak 3. četvrti stavak Direktive 2009/103.

27 Članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103. Moje isticanje.

28 Što se tiče tjelesnih ozljeda, vidjeti članak 12. stavak 2. Direktive 2009/103.

29 Što je u suprotnosti s množinom koja se koristi za određivanje putnikâ.

30 Vidjeti članak 1. Treće direktive. Vidjeti i presudu od 14. rujna 2000., Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, t. 26.).

31 Ovdje preuzimam izričaj kojim se koristilo društvo Nationale Nederlanden na raspravi.

32 Vidjeti uvodnu izjavu 22. Direktive 2009/103. Sud navodi da se „propisivanjem da osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila pokriva odgovornost za tjelesne ozljede svih putnika osim vozača, člankom 1. Treće direktive uspostavlja jedino razlikovanje između tog vozača i drugih putnika” (presuda od 30. lipnja 2005., Candolin i dr. (C-537/03, EU:C:2005:417, t. 32.)).

33 U pogledu pokrića tjelesnih ozljeda članova obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge osobe koja podliježe građanskopravnoj odgovornosti, vidjeti članak 12. stavak 2. Direktive 2009/103; što se tiče pokrića tjelesnih ozljeda i oštećenja stvari pješaka, biciklista i drugih nemotoriziranih korisnika vidjeti članak 12. stavak 3. prvi podstavak te direktive.

34 U pogledu putnikova svojstva treće osobe koji je žrtva vidjeti presudu od 19. rujna 2024., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, t. 34.). Iz toga proizlazi da se osoba koja je osigurana za upravljanje vozilom, ali je putnik u trenutku nezgode, smatra putnikom žrtvom u smislu Direktive 2009/103; vidjeti presudu od 19. rujna 2024., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, t. 38. i navedenu sudsku praksu).

36. Neovisno o tome promatra li se problematika s doslovnog ili sustavnog gledišta, sve upućuje na to da članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103 treba tumačiti na način da putnikov zahvat koji uzrokuje nezgodu ne može dovesti do toga da vozač izgubi svojstvo vozača.

37. S teleološkog gledišta, predlaganje tumačenja članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103 na način da je isključena naknada štete koju pretrpi vozač, uključujući u slučaju kada putnik izvrši zahvat, čini mi se u skladu s ciljem koji se nastoji postići tom direktivom zbog dvaju bitnih razloga.

38. Kao prvo, iako je zakonodavni razvoj nedvojbeno išao u smjeru veće zaštite žrtava [35], taj je razvoj istodobno vrlo jasno obilježen isključenjem – koje je od donošenja Treće direktive dosljedno – iz područja obveznog osiguranja štete koju pretrpi vozač. Na taj način direktive o osiguranju od građanskopravne odgovornosti počivaju na načelu prema kojem se pokriće obveznim osiguranjem odnosi samo na štetu koja je žrtvama, koje su treće osobe, uzrokovana vozilom kojim upravlja vozač [36]. Usklađivanje koje je provedeno tim direktivama ne odnosi se na vozača, čija je situacija i dalje uređena nacionalnim pravima.

39. Kao drugo, strogo treba voditi računa o isključenju predviđenom člankom 12. stavkom 1. Direktive 2009/103 upravo kako bi se zajamčio cilj koji zakonodavac stalno nastoji postići svojim intervencijama u tom području.

40. Naime, čini mi se da iako je Sud u više navrata presudio da se cilju zaštite žrtava protivi to da se nacionalnim propisom neopravdano suzi pojam „putnik” [37], u ovom trenutku ne treba preuzeti rizik na način da se prihvati pojam „vozač” u smislu prava Unije, koji je promjenjiv i subjektiviziran te kojim se, nadasve, mogu posredno ugroziti same žrtve na način da se omogući da im se oduzme status putnika. Cilj zaštite žrtava bit će osiguran samo ako se zadrži predvidljivost pravila, a ta se predvidljivost može zajamčiti samo ako su pojmovi jasni i stabilni. Napominjem da pokriće štete koju su pretrpjele žrtve, kao i u slučaju putnika, u Direktivi 2009/103 nije uvjetovano njihovim nesudjelovanjem u nastanku te štete [38].

41. Dakle, valja razdvojiti pitanje pokrića obveznim osiguranjem od pitanja odgovornosti za štetu jer pravom Unije nije provedeno usklađivanje te odgovornosti [39]. Stoga, kako bi se očuvala pravna sigurnost i pravilna podjela nadležnosti, treba jednostavno utvrditi, pomalo manihejski, da se

[35] Vidjeti točku 22. ovog mišljenja.

[36] To utvrđenje nije izmijenjeno tumačenjem presude Carvalho Ferreira Santos. Sudu je tada bilo postavljeno pitanje o usklađenosti s direktivama o osiguranju od građanskopravne odgovornosti nacionalnog zakonodavstva kojim se, u slučaju sudara između dvaju vozila kada ne postoji krivnja vozača, predviđalo smanjenje građanskopravne odgovornosti osiguranika (vozača) na temelju *mjerodavnog nacionalnog sustava građanskopravne odgovornosti*. Stoga je cilj portugalskog zakonodavstva bio „podijeliti građanskopravnu odgovornost za štetu nastalu tijekom sudara između dvaju motornih vozila bez krivnje vozača” (vidjeti t. 41. presude Carvalho Ferreira Santos), a ta je podjela nužno utjecala na primljenu naknadu štete. Stoga je u slučaju iz presude Carvalho Ferreira Santos svaki od vozača istodobno bio odgovoran za štetu koja je nastala drugom vozaču (koji je dakle postao treća osoba koja je žrtva) i sâm treća osoba koja je žrtva. U tom smislu treba shvatiti izraz „pravo žrtava, u ovom slučaju pravo vozača” iz točke 43. te presude i to dvostruko svojstvo koje je Sud izričito istaknuo u točki 45. navedene presude. Portugalski pravni poredak odlučio je riješiti tu očitu nedosljednost predviđajući podjelu građanskopravne odgovornosti razmjerno doprinosu svakog vozila (vidjeti t. 43. te presude) – kako se ne bi reklo vozača – u nastanku štete. Stoga presudu Carvalho Ferreira Santos treba tumačiti s obzirom na činjenice i nacionalni pravni okvir koji su obilježavali situaciju u glavnom postupku.

[37] Vidjeti presudu od 19. rujna 2024., Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, t. 36. i navedenu sudsku praksu).

[38] Osim u posebnom slučaju iz članka 13. stavka 1. drugog podstavka Direktive 2009/103.

[39] Raznolikost modela koje primjenjuju države članice treba očuvati, a Direktiva 2009/103 ostaje ekvilibristička vježba koju promatramo jer se države članice nisu složile o definiciji jedinstvenog sustava. Primjerice, neke su države članice odabrale model prema kojem se šteta koju je prouzročilo vozilo osigurava preko njegova vozača koji je ugovaratelj osiguranja. Tada je osoba vozača osigurana za štetu koju trećim osobama prouzroči vozilo kojim on upravlja. U takvim sustavima primjećuju se sve poteškoće koje valja priznati u smislu da se svojstvo vozača može prenijeti na putnika u vozilu u slučaju i najmanjeg putnikovog zahvata. Od vozačeva se osiguranja ne može očekivati da pokriva štetu koju vozaču prouzroči putnik koji je izvršio zahvat u upravljanje, a taj putnik, pak, po svoj prilici nije osiguran u svojstvu vozača.

Direktivom 2009/103, s jedne strane, obvezuje države članice da predvide da obvezno osiguranje mora pokrivati štetu putnika koji su žrtve i, s druge strane, njome se ne predviđa da navedeno osiguranje pokriva štetu koju je pretrpio vozač.

42. Okolnosti nezgode koja je dovela do spora u glavnom postupku vrlo su tragične i očito treba pokazati brižnost prema svim žrtvama. Međutim, želja da se ponovno uspostavi neka vrsta pravde u nesreći ne može opravdati savijanje pravnih pravila i koncepata do te mjere da izgube svoj zajednički smisao.

43. U smislu Direktive 2009/103, ED ne može istodobno biti i vozač i putnik vozila koje je prouzročilo štetu. Trener koji je povukao ručnu kočnicu ne može se smatrati vozačem. Sâm putnikov zahvat u upravljanje vozilom ne dovodi do gubitka njegova svojstva žrtve jer taj zahvat nije dovoljan da vozač izgubi status vozača.

44. Stupanj zahvata – odgovornosti – putnika u nastanku štete pitanje je koje se ne odnosi na osiguranje od građanskopravne odgovornosti, kako je uređeno Direktivom 2009/103, nego same građanskopravne odgovornosti[40], kako je uređena nacionalnim pravom[41]. Zbog prethodno navedenih razloga predlažem da se članak 12. stavak 1. Direktive Vijeća 2009/103 tumači na način da se njime ne propisuje da obvezno osiguranje mora pokrivati štetu koja je vozilom uzrokovana njegovu vozaču, čak ni u slučaju kada je putnik izvršio zahvat u upravljanje vozilom.

45. Presudom u tom smislu ne bi se vozače ostavilo bez pravnog sredstva, nego bi potvrdilo da je na državama članicama da organiziraju sustav osiguranja koji pokriva štetu vozača[42].

III. Zaključak

46. S obzirom na sva prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodna pitanja koja je uputio Hoge Raad der Nederlanden (Vrhovni sud Nizozemske) odgovori kako slijedi:

Članak 12. stavak 1. 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

treba tumačiti na način da:

šteta koju vozač vozila pretrpi u prometnoj nezgodi nije pokrivena obveznim osiguranjem predviđenim tom direktivom, čak ni u slučaju putnikova zahvata u upravljanje vozilom koje je prouzročilo nezgodu.

[40] Kao što to, čini mi se, proizlazi već iz tumačenja točke 24. presude od 30. lipnja 2005., Candolin i dr. (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] Vidjeti presudu od 10. lipnja 2021.,Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, t. 36. i navedenu sudsku praksu).

[42] Takvim bi se sustavom mogle predvidjeti klauzule o isključenju, kao što je to slučaj s osiguranjem za vozače koje je sklopljeno radi pokrivanja štete osobe ED. Čini se, dakle, da je jedino pravno sredstvo osobe ED zatražiti, ovisno o slučaju, utvrđenje građanskopravne odgovornosti trenera (vidjeti t. 11. pisanih očitovanja nizozemske vlade).