



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
MICHALA BOBEKA
od 23. veljače 2021.¹

Predmet C-923/19

**Van Ameyde España SA
protiv
GES Seguros y Reaseguros SA**

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Tribunal Supremo (Vrhovni sud, Španjolska))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Direktiva 2009/103/EZ – Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila – Pojam kretanja vozila – Opseg obveze osiguranja – Nezgoda u kojoj su sudjelovali tegljač i poluprikolica osigurani kod različitih osiguravatelja”

I. Uvod

1. Treba li šteta nanесena poluprikolici koja je u trenutku prometne nezgode, koju je prema svemu sudeći skrivio vozač tegljača, bila dio zglobnog vozila biti nadoknađena iz obveznog osiguranja tegljača ili iz obveznog osiguranja poluprikolice u situaciji u kojoj su tegljač i poluprikolica pokriveni policama osiguranja od građanskopravne odgovornosti ugovorenima kod različitih osiguravatelja?

2. Tim pitanjem Sud je pozvan dodatno razvijati svoju (sada već) bogatu sudsку praksu o pojmu „upotreba vozila” iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103/EZ². Sud je već bio pozvan utvrditi obuhvaća li taj pojam, među ostalim, „upravljanje traktorom u dvorištu farme kako bi traktor s prikolicom ušao u skladište”³; „situaciju u kojoj je poljoprivredni traktor sudjelovao u nezgodi ako njegova glavna funkcija u trenutku nastanka te nezgode nije bila funkcija prijevoznog sredstva, nego to da kao radni stroj pokreće pogonsku snagu potrebnu za pogon pumpe za raspršivanje herbicida”⁴; „situaciju u kojoj je putnik vozila parkiranog na parkiralištu, otvorivši vrata tog vozila, udario i oštetio vozilo koje je bilo parkirano pokraj njega”⁵; ili „situaciju [...] u kojoj se vozilo parkirano u privatnoj garaži nekretnine upotrijebljeno u skladu sa svojom funkcijom prijevoznog sredstva zapalilo, izazvavši požar uzrokovan električnim instalacijama tog vozila i nanijevši štetu toj nekretnini, premda više od 24 sata prije izbijanja požara navedeno vozilo nije bilo u upotrebi”⁶.

1 Izvorni jezik: engleski

2 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.)

3 Presuda od 4. rujna 2014., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, t. 59. i izreka te presude)

4 Presuda od 28. studenoga 2017., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, t. 42. i izreka te presude)

5 Presuda od 15. studenoga 2018., BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, t. 48. i izreka te presude)

6 Presuda od 20. lipnja 2019., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, t. 48. i izreka te presude)

3. Bojim se da su se, slično kao i kod tegljača koji je skrenuo s ceste u glavnom postupku, određeni elementi prethodno izložene sudske prakse pomalo udaljili od stvarnog područja primjene Direktive 2009/103. U ovom mišljenju stoga predlažem da, kao prvo, u *strukturnom* smislu, uloga ovog Suda nije da putem takvog „činjeničnog sudovanja” zapravo primjenjuje pravo Unije na konkretne slučajeve. Kao drugo, kad je riječ o *konkretnom* zakonodavnom okviru predmetnog slučaja, pojam „upotreba vozila”, kao i drugi neodređeni pravni pojmovi sadržani u članku 3. Direktive 2009/103, odnose se na opću obvezu ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti. Cilj i svrha tih pojmova nije određivanje je li neka konkretna nezgoda obuhvaćena tim osiguranjem.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

4. U članku 1. Direktive 2009/103 navedene su sljedeće definicije:

„[...]

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. Direktive 2009/103, naslovljen „Obvezno osiguranje vozila”, propisuje sljedeće:

„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 pokrivenosti i uvjeti pokrivanja.

[...]

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

6. Članak 12. Direktive 2009/103, naslovljen „Posebne kategorije žrtava”, propisuje:

„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.

[...]

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.”

B. Nacionalno pravo

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Zakon o građanskopravnoj odgovornosti i osiguranju u području upotrebe motornih vozila) (u daljnjem tekstu: Zakon o osiguranju vozila) odobren je Kraljevskom zakonodavnom uredbom 8/2004 od 29. listopada 2004.⁷ Njegov članak 1. naslovljen je „Građanskopravna odgovornost” te propisuje sljedeće:

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

[...]

3. Vlasnik vozila koji nije vozio odgovoran je za tjelesne ozljede i oštećenje stvari koje prouzroči vozač ako je s potonjim vozačem povezan na temelju neke od veza navedenih u članku 1903. Códiga civil (Građanski zakonik) i članku 120. stavku 5. Códiga penal (Kazneni zakonik). Ta odgovornost prestaje ako navedeni vlasnik dokaže da je postupao s pažnjom dobrog domaćina kako bi spriječio nastanak štete ili ozljeda.”

8. U skladu s člankom 2. stavkom 1. Zakona o osiguranju vozila, naslovljenim „Obveza osiguranja”:

„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. [...].”

9. Članak 5. stavak 2. Zakona o osiguranju vozila, naslovljen „Pokriće i isključenja”, propisuje sljedeće:

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

10. Članak 1. stavak 1. Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Uredba o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti u području upotrebe motornih vozila), koja je odobrena Kraljevskom uredbom 1507/2008 od 12. rujna 2008.⁸, propisuje sljedeće:

„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 [...].”

11. Usto, Reglamento General de Vehículos (Opća uredba o vozilima), koji je odobren Kraljevskom uredbom 2822/1998 od 23. prosinca 1998.⁹, u Prilogu II. sadržava popis razreda i kategorija vozila, a u članku 5. vučna vozila i poluprikolice klasificira kao neovisna vozila, iako zajedno mogu činiti zglobno vozilo.

⁷ BOE br. 267. od 5. studenoga 2004., str. 36662.

⁸ BOE br. 222 od 13. rujna 2008., str. 37487.

⁹ BOE br. 22 od 26. siječnja 1999., str. 3440.

12. Prema sudskoj praksi Tribunala Supremo (Vrhovni sud, Španjolska), odgovornost za štetu koja je trećim osobama nanescena pojedinim elementima zglobnog vozila solidarna je. Člankom 19. stavkom 2. Uredbe o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti u području upotrebe motornih vozila uređena je raspodjela odgovornosti između pojedinih elemenata:

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

III. Činjenično stanje, nacionalni postupak i prethodno pitanje

13. Dana 3. travnja 2014. dogodila se prometna nezgoda uslijed slijetanja s ceste i prevrtanja zglobnog vozila koje se sastojalo od tegljača (ili vučnog vozila)¹⁰ i poluprikolice. Do nezgode je došlo zbog nepažnje vozača vučnog vozila.

14. Poluprikolica je tog dana bila u leasingu društva Primafrío SL. Nanošenje štete tom vozilu bilo je pokriveno policom osiguranja ugovorenom s društvom GES, Seguros y Reaseguros, SA (u daljnjem tekstu: GES). Osiguranje od građanskopravne odgovornosti prema trećim osobama za to je vozilo bilo ugovoreno s društvom Seguros Bilbao. Vučno vozilo je bilo u vlasništvu portugalskog društva Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería Lda. Osiguranje od građanskopravne odgovornosti prema trećim osobama za to je vozilo bilo ugovoreno s portugalskim društvom Acoreana, čiji je predstavnik u Španjolskoj bilo društvo Van Ameyde España SA (u daljnjem tekstu: Van Ameyde ili žalitelj).

15. Društvo GES je nakon nezgode društvu Primafrío isplatilo 34 977,33 eura na ime naknade štete nanescene poluprikolici. Društvo GES je potom, 13. ožujka 2015., pokrenulo glavni postupak podnijevši tužbu protiv osiguravatelja vučnog vozila, društva Van Ameyde. Ono je njome zahtijevalo isplatu 34 977,33 eura i zakonskih zatezних kamata. Društvo GES je navodilo da su tegljač i poluprikolica bili međusobno neovisna vozila koja su pripadala različitim vlasnicima i koja su imala vlastita obvezna osiguranja. Poluprikolica se stoga ne može smatrati predmetom koji se prevozio tegljačem. Umjesto toga, ona je treća strana za potrebe obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti ugovorenog za tegljača.

16. Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (Prvostupanjski sud br. 1 u La Palmi del Condado, Španjolska) odbio je tu tužbu odlukom od 14. srpnja 2016. Taj je sud smatrao da okolnosti slučaja spadaju pod drugo isključenje iz pokrića predviđenih za obvezno osiguranje motornih vozila predviđeno u članku 5. stavku 2. Zakona o osiguranju vozila, koje se odnosi na štetu na predmetima koji se prevoze tegljačem. Poluprikolicu treba smatrati „teretom ili predmetom koji se prevozi”.

17. Društvo GES podnijelo je žalbu Audienciji Provincial de Huelva, sección 2.^a (Drugi odjel Provincijskog suda u Huelvi, Španjolska). Taj je sud 22. prosinca 2016. prihvatio žalbu te time i tužbu u cijelosti. Utvrdio je, u biti, da se isključenje iz pokrića predviđeno u članku 5. stavku 2. Zakona o osiguranju vozila odnosi samo na štetu nanescenu predmetima koji se prevoze u osiguranom vozilu, ne i na štetu nanescenu predmetima koji se prevoze osiguranim vozilom. Predmetna poluprikolica prevozila se osiguranim vozilom. Ona je stoga bila neovisno vozilo u odnosu na sam tegljač.

¹⁰ Pojmove „tegljač” i „vučno vozilo” kroz cijelo mišljenje koristim kao sinonime koji označavaju istu vrstu vozila. Svjestan sam da sud koji je uputio zahtjev u svojem pitanju govori o „tegljaču ili vučnom vozilu”. Međutim, budući da nije navedeno ni objašnjeno koja je razlika između tih pojmova, ako ikakva uopće postoji, jednostavno ću pretpostaviti da imaju isto značenje.

18. Žalitelj je protiv te odluke podnio žalbu Tribunalu Supremo (Vrhovni sud, Španjolska). Žalitelj navodi da je povrijeđen članak 5. stavak 2. Zakona o osiguranju vozila. Prema toj odredbi, šteta nanesena poluprikolici isključena je iz pokrića obveznog osiguranja tegljača.

19. Sud koji je uputio zahtjev ističe da Direktiva 2009/103 ne sadržava izričite odredbe o načinu određivanja odgovornosti u slučaju nezgode u kojoj je sudjelovalo zglobno vozilo sastavljeno od međusobno neovisnih vozila. Osim toga, nacionalno pravo ne propisuje ni način raspodjele odgovornosti između osiguravatelja pojedinih vozila koja čine zglobno vozilo kada je šteta jednom od vozila u potpunosti nanesena krivnjom drugog.

20. Dvojeći u pogledu pravilnog tumačenja članka 5. Zakona o osiguranju vozila i njegova djelovanja na primjenu članka 3. Direktive 2009/103, Tribunal Supremo (Vrhovni sud, Španjolska) odlučio je prekinuti postupak i Sudu uputiti sljedeće prethodno pitanje:

„Protivi li se članku 3. posljednjem stavku [Direktive 2009/103], u vezi s njezinim člankom 1., tumačenje nacionalnog propisa (članak 5. stavak 2. [Zakona o osiguranju vozila]) prema kojem se, u slučajevima poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, smatra da je šteta nastala na poluprikolici isključena iz pokrića obveznog osiguranja tegljača ili vučnog vozila jer se poluprikolica izjednačava s predmetima koji se prevoze u tegljaču ili vučnom vozilu odnosno čak se smatra da, kada je riječ o materijalnoj šteti, poluprikolica čini jedinstveno vozilo s tegljačem ili vučnim vozilom?”

21. Pisana očitovanja podnijeli su žalitelj, protivna stranka, španjolska vlada i Europska komisija.

IV. Analiza

22. Zbunjen sam. Razlog tomu nije to što ne bih razumio da će vozač tegljača, ako ne vozi s dužnom pažnjom, vjerojatno sletjeti s ceste i prevrnuti vozilo te time uzrokovati oštećenje stvari ili tjelesne ozljede. Razlog nije ni to što ne bih razumio pravnu problematiku predmetnog slučaja, koju je sud koji je uputio zahtjev jasno izložio: koji osiguravatelj treba platiti štetu nanesenu priključenoj poluprikolici koja je bila dio zglobnog vozila u trenutku prevrtanja vozila, za koje je prema svemu sudeći kriv vozač tegljača, a svaki od elemenata zglobnog vozila osiguran je kod različitog osiguravatelja?

23. Svjestan sam da je prethodno pitanje inspirirano postojećom sudskom praksom Suda. Međutim, ne vidim kako bi istaknute odredbe prava Unije, kao ni bilo koja druga odredba Direktive 2009/103, mogle biti korisne za odgovore na pitanja koja je postavio sud koji je uputio zahtjev. Ta poteškoća proizlazi iz dva temeljna, međusobno povezana čimbenika: stvarno područje primjene tog pravnog akta i uloga Suda u kontekstu prethodnog postupka.

24. Mora se priznati da se sudska praksa Suda do sada, u ovom području, nije uvijek držala tih granica. Stoga ću ovo mišljenje započeti razmatranjem potonjeg pitanja, te ću kratko izložiti određenu noviju sudska praksu u tom području i prikazati kako je ocjena Suda, kroz ono što je naizgled bilo tumačenje neodređenih pravnih pojmova sadržanih u Direktivi 2009/103, osobito pojma „upotreba vozila”, postupno postajala sve više činjenične prirode (A). Potom ću istaknuti ono što smatram stvarnim područjem primjene članka 3. Direktive 2009/103, koji se odnosi na obvezu osiguranja, a ne na određivanje odgovornosti u pojedinačnim slučajevima (B). Zatim ću ta zapažanja staviti u širi ustavni kontekst, podsjećajući da je uloga ovog Suda, u skladu s člankom 267. UFEU-a, *tumačiti* pravo Unije (C). Naposljetku, s obzirom na sve te elemente, zaključit ću da konkretno pitanje koje nacionalni sud razmatra u glavnom postupku nije uređeno pravom Unije (D.).

A. „Upotreba vozila”

25. Sud je tijekom godina razmatrao više predmeta koji su se odnosili na tumačenje raznih odredbi Direktive 2009/103, to jest odredbi neke od njezinih pet prethodnica¹¹. Međutim, linija sudske prakse koja se konkretno tiče tumačenja pojma „upotreba vozila”, sadržanog u članku 3. prvom stavku Direktive 2009/103¹², za potrebe utvrđivanja može li se određeni oblik upravljanja ili upotrebe vozila u konkretnom slučaju podvesti pod taj pojam s ciljem određivanja odgovornosti konkretnog osiguravatelja započela je 2014. presudom Vnuk¹³.

26. D. Vnuk skladištio je bale sijena u potkrovlju skladišta kada je traktor s prikolicom, vozeći unatrag, udario u ljestve na kojima se nalazio. D. Vnuk je pao. Iako je pokriće osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila bilo u načelu određeno u nacionalnom pravu, sud koji je uputio zahtjev dvojio je, *s obzirom na konkretan kontekst* slučaja, je li naknađivanje štete D. Vnuku doista bilo na osiguravajućem društvu s kojim je vlasnik traktora ugovorio osiguranje. Sudu je stoga postavljeno pitanje treba li pojam „upotreba vozila” tumačiti na način da „ne obuhvaća okolnosti [tog] slučaja, u kojem je ugovaratelj osiguranja tuženika udario tužitelja koji se nalazio na ljestvama traktorom s prikolicom tijekom skladištenja bala sijena u skladištu, jer se ne radi o situaciji u cestovnom prometu”¹⁴.

27. Sud je utvrdio da se pojam „upotreba vozila” odnosi na svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila. Taj pojam stoga može obuhvaćati upravljanje traktorom u dvorištu farme kako bi traktor s prikolicom ušao u skladište, kao što je bio slučaj u glavnom postupku, a što je bilo na sudu koji je uputio zahtjev da utvrdi¹⁵.

28. U predmetu Rodrigues de Andrade¹⁶ radilo se o poljoprivrednom traktoru koji je bio parkiran, ali mu je motor bio upaljen radi pogona pumpe za raspršivanje herbicida po trsovima vinograda supružnika Rodrigues de Andrade. Težina traktora, podrhtavanja koja je proizvodio motor i obilna kiša uzrokovali su klizanje tla. Traktor je zbog toga pao s terasa, prevrnuo se te zgnječio i usmratio jednu radnicu. Spor proizašao iz tih nesretnih događaja u biti se svodio na pitanje treba li se naknada štete supругu usmrćene radnice isplatiti iz osiguranja od građanskopravne odgovornosti ugovorenog za predmetni traktor (osiguranja vozila) ili iz osiguranja od građanskopravne odgovornosti koje je ugovorila vlasnica farme za pokriće svoje odgovornosti za nesreće na radu. Pozivajući se na presudu Vnuk, sud koji je uputio zahtjev pitao je postoji li obveza ugovaranja osiguranja samo u odnosu na vozila koja se kreću ili i u odnosu na vozila koja su nepokretna, ali im je motor upaljen.

29. Sud je podsjetio da pojam „upotreba vozila” nije ograničen na cestovnu upotrebu, odnosno na prometovanje javnim cestama. Umjesto toga, taj pojam obuhvaća svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila¹⁷. Osim toga, opseg tog pojma ne ovisi o značajkama terena na kojem se vozilo upotrebljava¹⁸ te obuhvaća svaku upotrebu vozila kao prijevoznog

11 Za popis pet direktiva koje je Direktiva 2009/103 objedinila, pročistila i stavila izvan snage, vidjeti članak 29. i Prilog I. Direktive 2009/103. Vidjeti također Prilog II., koji sadržava korelacijsku tablicu pojedinačnih odredbi.

12 Ranije u članku 3. stavku 1. Direktive Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1971. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti

13 Presuda od 4. rujna 2014., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146)

14 *Ibid.*, t. 25.

15 *Ibid.*, t. 59. i izreka te presude

16 Presuda od 28. studenoga 2017., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908)

17 *Ibid.*, t. 34.

18 *Ibid.*, t. 35.

sredstva¹⁹. Sud je potom utvrdio da pojam „upotreba vozila” ne obuhvaća situaciju u kojoj je poljoprivredni traktor sudjelovao u nezgodi ako njegova glavna funkcija u trenutku nastanka te nezgode nije bila funkcija prijevoznog sredstva, nego to da kao radni stroj pokreće pogonsku snagu potrebnu za pogon pumpe za raspršivanje herbicida²⁰.

30. Predmet Núñez Torreiro²¹ odnosio se na časnika španjolske vojske koji je sudjelovao u noćnim vojnim vježbama na vojnom vježbalištu u Španjolskoj. On je bio putnik u vojnom terenskom vozilu s kotačima tipa „Aníbal”, koje se kretalo na području određenom za vozila s gusjenicama. Vozilo se prevrnulo, nanijevši časniku više različitih ozljeda. Sud koji je uputio zahtjev pitao je jesu li nacionalne odredbe koje su omogućavale isključenje odgovornosti koja proizlazi iz upotrebe motornih vozila u toj situaciji bile u skladu s člankom 3. Direktive 2009/103.

31. Sud je utvrdio da činjenica da je dotično vozilo prilikom prevrtanja prometovalo na terenu vojnog vježbališta kojemu je bio zabranjen pristup za sva nevojna vozila i u području tog terena koje nije bilo prikladno za prometovanje vozila s kotačima ne znači da nije obuhvaćeno pojmom „upotreba vozila”²². Sud je stoga zaključio da članak 3. Direktive 2009/103 treba tumačiti na način da mu se protivi nacionalni propis koji izričito omogućuje da se iz pokrića obveznog osiguranja isključe ozljede i štete nastale prilikom upravljanja motornim vozilima na putovima i terenima koji nisu „prikladni za prometovanje”, uz iznimku onih koji se, iako nisu prikladni za tu svrhu, ipak „često u tu svrhu upotrebljavaju”²³.

32. U predmetu BTA Baltic Insurance Company²⁴, Sudu je postavljeno pitanje obuhvaća li pojam „upotreba vozila” i situacije u kojima putnik vozila na parkiralištu supermarketa otvori vrata vozila te oštetiti parkirano susjedno vozilo.

33. Sud je u presudi objasnio da pojam „upotreba vozila” nije ograničen na vožnju vozila, nego uključuje radnje koje uobičajeno obavljaju i putnici²⁵. Sama radnja otvaranja vrata vozila čini upotrebu vozila. Ona je stoga u skladu s njegovom funkcijom prijevoznog sredstva s obzirom na to da omogućava ulazak i izlazak osoba ili ukrcaj ili iskrcaj stvari koje treba prevesti ili koje su upravo prevezene tim vozilom²⁶. Pored toga, činjenica da je vozilo u trenutku nezgode zaustavljeno ne znači da nije bilo u upotrebi te da nije izvršavalo svoju funkciju prijevoznog sredstva²⁷. Sud je stoga zaključio da pojam „upotreba vozila” obuhvaća situaciju u kojoj je putnik vozila parkiranog na parkiralištu, otvorivši vrata tog vozila, udario i oštetio vozilo koje je bilo parkirano pokraj njega²⁸.

34. U predmetu Línea Directa Aseguradora²⁹ radilo se o novom vozilu koje je njegov vlasnik parkirao u privatnoj garaži. Sljedećeg dana uključio je motor, ali vozilo se nije pomaknulo. Kasnije te noći električne instalacije tog vozila uzrokovale su požar. Vatra je nanijela štetu nekretnini u kojoj je vozilo bilo parkirano. Pred sudom koji je uputio zahtjev pojavilo se pitanje treba li se naknada štete na nekretnini isplatiti iz police osiguranja predmetnog vozila (osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila koje je ugovorio vlasnik odnosno vozila) ili iz police osiguranja predmetne nekretnine (osiguranja od građanskopravne odgovornosti koje je ugovorio vlasnik nekretnine).

19 *Ibid.*, t. 38.

20 *Ibid.*, t. 42. i izreka te presude

21 Presuda od 20. prosinca 2017., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007)

22 *Ibid.*, t. 34.

23 *Ibid.*, t. 36.

24 Presuda od 15. studenoga 2018., BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917)

25 *Ibid.*, t. 45.

26 *Ibid.*, t. 36.

27 *Ibid.*, t. 38.

28 *Ibid.*, t. 48. i izreka te presude

29 Presuda od 20. lipnja 2019., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517)

35. Sud je u odgovoru pojasnio da se smatra da se vozilo upotrebljava u skladu sa svojom funkcijom prijevoznog sredstva i kada se kreće i kada je parkirano između dvaju kretanja. Dakle, parkiranje vozila u privatnoj garaži također predstavlja upotrebu vozila. Stoga članak 3. prvi stavak Direktive 2009/103 treba tumačiti na način da je pojmom „upotreba vozila” iz te odredbe obuhvaćena situacija, poput one u tom predmetu, u kojoj se vozilo parkirano u privatnoj garaži nekretnine upotrijebljeno u skladu sa svojom funkcijom prijevoznog sredstva zapalilo, izazvavši požar uzrokovan električnim instalacijama tog vozila i nanijevši štetu toj nekretnini, premda više od 24 sata prije izbijanja požara navedeno vozilo nije bilo u upotrebi³⁰.

36. Predmet Bueno Ruiz i Zurich Insurance³¹ odnosio se na automobil koji je, prema svemu sudeći, bio u lošem tehničkom stanju. Iz njega je na parkirališno mjesto u privatnoj garaži, na kojem je uobičajeno bio parkiran, isteklo ulje i druge skliske tekućine. Dana 19. rujna 2015. na tom se parkirališnom mjestu nakupila velika lokva ulja, koja se, prema svemu sudeći, razlila na okolni prostor. Vlasnica automobila parkiranog na susjednom parkirališnom mjestu poskliznula se na ulje dok je pokušavala ući u svoj automobil. Pokrenula je postupak i protiv osiguravatelja automobila iz kojeg je ulje isteklo i protiv vlasnika tog automobila osobno. Svjestan ranije sudske prakse Suda u tom području, ali ne znajući koliki je zapravo doseg pojma „upotreba vozila” te stoga dvojeći oko toga tko je odgovorna osoba u slučaju poput tog (osiguravatelj, vlasnik automobila ili možda upravitelj parkirališta), nacionalni sud je pitao protivi li se članku 3. Direktive 2009/103 tumačenje prema kojem obvezno osiguranje pokriva štetu ili ozljede uzrokovane opasnošću koja je nastala istjecanjem tekućina iz vozila – dok se ono nalazilo na parkirališnom mjestu ili prilikom njegova parkiranja – na privatnom garažnom mjestu smještenom u suvlasničkom prostoru, kada je spomenuta šteta nanesena ostalim korisnicima tog prostora³².

37. Sud je u odgovoru podsjetio na to da članak 3. prvi stavak Direktive 2009/103 treba tumačiti na način da se vozilo upotrebljava u skladu sa svojom funkcijom prijevoznog sredstva i kada se kreće i, u načelu, kada je parkirano između dvaju kretanja. Nije relevantna činjenica da je nezgodu uzrokovalo ulje koje je curilo ne samo dok je automobil bio parkiran, nego, prema svemu sudeći, i dok se automobil palio i kretao. Kretanje vozila i njegovo parkiranje u privatnoj garaži čine upotrebe tog vozila koje su u skladu s njegovom funkcijom prijevoznog sredstva³³.

38. Gore izloženi primjeri samo su ilustrativan uzorak presuda koje je Sud tijekom posljednjih nekoliko godina donio u pogledu pojma „upotreba vozila” iz članka 3. Direktive 2009/103³⁴. Izabrani primjeri zanimljivi su na dvije razine. Kao prvo, na razini *konkretnog pravnog područja*, Sud je pojam „upotreba vozila” sadržan u članku 3. Direktive 2009/103 iskoristio, iako u situaciji s poprilično drukčijim kontekstom i drukčijim ciljem, kako bi zapravo odlučio o tome treba li neka konkretna upotreba u trenutku nezgode biti obuhvaćena obveznim osiguranjem vozila (B). Kao drugo, na više *strukturnoj i sustavnoj razini*, Sud je počeo donositi odluke na razini apstrakcije koja može izazvati sumnje u to je li ono što je činio doista bilo ujednačeno *tumačenje* prava Unije, što mu je zadaća na temelju članka 267. UFEU-a, a ne *primjena* prava Unije na konkretne slučajeve, što bi trebala biti zadaća nacionalnih sudova (C).

³⁰ *Ibid.*, t. 48. i izreka te presude

³¹ Rješenje od 11. prosinca 2019., Bueno Ruiz i Zurich Insurance (C-431/18, neobjavljeno, EU:C:2019:1082).

³² *Ibid.*, t. 16. do 26.

³³ *Ibid.*, t. 40. do 43.

³⁴ Vidjeti također, primjerice, presude od 7. rujna 2017., Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642); od 4. rujna 2018., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661); ili moje nedavno mišljenje u predmetu Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), koji je trenutno u tijeku.

B. Stvarno područje primjene (članka 3.) Direktive 2009/103

39. Direktiva 2009/103 možda i nije strukturno najsvēobuhvatniji zakonodavni akt Unije. Razlog tomu je činjenica da je njome pet prethodnih direktiva objedinjeno u jednu. Tako ta jedinstvena direktiva, umjesto da u članku 1. navodi, kako je to uobičajeno, vlastiti predmet, cilj ili područje primjene, počinje najprije s „definicijama”. Ona u svojim uvodnim odredbama prvo utvrđuje obvezu osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila (članak 3.), koja bi državama članicama trebala omogućiti da sustavne provjere osiguranja od građanskopravne odgovornosti ne propisuju kao uvjet za ulazak na njihova područja (članak 4.).

40. Direktiva 2009/103 potom uređuje nekoliko drugih pitanja u svojim pojedinačnim poglavljima. Ta poglavlja uvelike odražavaju prethodne direktive koje su sada izvan snage³⁵: s jedne strane, tu su odredbe o pokriću obveznog osiguranja vozila, isključenjima iz obveze osiguranja i zaštiti trećih osoba i žrtava. S druge strane, većina drugih odredbi odnosi se na institucionalna i postupovna pitanja: osnivanje nacionalnih tijela za naknadu štete, povezivanje sustava Unije sa sustavom zelene karte i mrežom nacionalnih ureda za osiguranje, uspostava informacijskih centara te postupci suradnje i likvidacije štete između tih tijela³⁶.

41. Međutim, moglo bi se reći da dvije ključne (materijalne) odredbe Direktive 2009/103, to jest članci 3. i 4., u vezi s uvodnom izjavom 2. te direktive, određuju opći cilj tog akta: osigurati visoku razinu zaštite žrtava prometnih nezgoda te (time) unaprijediti slobodno kretanje unutar Europske unije. Drugim riječima, da bi se od država članica moglo zahtijevati da se suzdržavaju od sustavnih provjera osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu vozila koja na njihovo područje ulaze iz drugih država članica³⁷, smatralo se nužnim osigurati visoku razinu zaštite za moguće žrtve prometnih nezgoda³⁸.

42. Stoga bi se u državama članicama na temelju članka 3. prvog stavka te direktive trebala uskladiti *obveza ugovaranja* osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na njihovu području. S tim ciljem direktiva u članku 1. točki 1. utvrđuje definiciju „vozila”, u članku 1. točki 4. predviđa što se podrazumijeva pod „područjem na kojem se vozilo uobičajeno nalazi”, a u članku 5. iznosi slučajeve u kojima država članica može odstupiti od obveze osiguranja u pogledu određenih kategorija vozila. Osim toga, direktiva u članku 8. određuje potrebnu dokumentaciju, zapravo povezujući opseg obveze osiguranja iz članka 3. sa sustavom u kojem štetu nadoknađuju nacionalna tijela za naknadu štete utvrđena u članku 10. Postoje i odredbe o minimalnim iznosima koji moraju biti pokriveni obveznim osiguranjem (članak 9.), posebnim kategorijama žrtava (članak 12.), isključujućim klauzulama ugovora o osiguranju (članak 13.) te o jedinstvenim premijama i njihovu pokriću (članak 14.).

43. Dakle, iz svrhe i strukture direktive proizlazi da je kao predmet usklađivanja, poprilično minimalističkog³⁹, bila zamišljena *obveza ugovaranja* građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila. U tom pogledu cilj direktive nikada nije bio, a nije ni dalje, početi usklađivati način određivanja *odgovornosti* u pojedinačnim slučajevima prometnih nezgoda.

35 Vidjeti korelacijsku tablicu u Prilogu II. Direktivi 2009/103.

36 Vidjeti dodatno o složenom odnosu između sustava Unije i sustava zelene karte, moje mišljenje u predmetu Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, t. 32. do 53.).

37 Vidjeti članak 4. Direktive 2009/103. Vidjeti također presude od 4. rujna 2014., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, t. 49.), ili od 20. lipnja 2019., Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, t. 33. i navedenu sudsku praksu).

38 Sud je prilikom tumačenja direktiva više puta istaknuo cilj da se žrtvama prometnih nezgoda pruži visoka razina zaštite – vidjeti osobito presudu od 4. rujna 2018., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, t. 47.), ili, kao najnoviji primjer, rješenje od 11. prosinca 2019., Bueno Ruiz i Zurich Insurance (C-431/18, neobjavljeno, EU:C:2019:1082, t. 33. i 34.).

39 Za sudske praksu u kojoj se ističe da je u ranijim i sadašnjim direktivama o osiguranju motornih vozila u pogledu različitih elemenata koji nisu izričito obuhvaćeni direktivama provedeno minimalno usklađenje, vidjeti, primjerice, presude od 23. listopada 2012., Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, t. 29.); od 21. siječnja 2016., ERGO Insurance i Gjensidige Baltic (C-359/14 i C-475/14, EU:C:2016:40, t. 40.); ili od 14. rujna 2017., Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, t. 47.).

44. Ipak, spremno priznajem da su ta dva pitanja na neki način međusobno povezana. Uostalom, šira, strukturna pitanja o tome je li uopće postojala obveza ugovaranja osiguranja ili o tome jesu li nacionalni zakonodavni propisi ili police osiguranja načelno u skladu s drugim zahtjevima direktive obično se javljaju upravo u pojedinačnim slučajevima, koji često uključuju određivanje građanskopravne odgovornosti. Međutim, to su i dalje dva zasebna pitanja. Obveza ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila mnogo je šira i *općenitija*. Ona se mora unaprijed (*ex ante*) utvrditi, na temelju općih i objektivnih kriterija, te ostati relativno stabilna protekom vremena. Odluka o tome mogu li se određenom policom osiguranja pokriti konkretne okolnosti u kojima je vozilo uzrokovalo štetu i funkcija ili uloga koju je vozilo imalo u trenutku nastanka štete je naknadna (*ex post*) odluka o odgovornosti za određenu nezgodu⁴⁰.

45. Predmeti izloženi u prethodnom odjeljku dobar su prikaz u tom pogledu. U tim se predmetima nije trebalo riješiti pitanje je li vozilo koje je uzrokovalo nezgodu bilo obuhvaćeno obvezom osiguranja. Čini se da su vozila u svim tim predmetima doista bila osigurana te je obveza iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103 stoga bila ispunjena. Umjesto toga, stvarno pitanje u tim predmetima bilo je treba li se nastala šteta nadoknaditi iz obveznog osiguranja vozila uzimajući u obzir konkretnu nezgodu i vrstu aktivnosti koja se u tom trenutku obavljala ili se ta šteta treba nadoknaditi iz nekog drugog osiguranja ili je ona osobna odgovornost osobe koja je uzrokovala štetu.

46. Međutim, ta vrsta ocjene nije predmet članka 3. Direktive 2009/103. Drugim riječima, obveza iz članka 3. te direktive ispunjena je ako postoji osiguranje i stoga sigurnosna mreža za žrtve. Pretpostavljajući da su ispunjeni izričiti, minimalni i opći standardi propisani u drugim odredbama Direktive 2009/103, pitanje tko je točno odgovoran za naknadu štete nastale u pojedinačnom slučaju, i kako to treba učiniti, nije uređeno tom direktivom.

47. To je, prema mojemu mišljenju, stvaran opseg obveze iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103. Stoga su pitanja o kojima je moguće raspravljati u kontekstu te odredbe, a osobito prilikom tumačenja pojmova „upotreba (vozila)”, „područje (države članice)”, „vozilo koje se uobičajeno nalazi (na tom području)” ili minimalnog opsega i pokrivenosti „građanskopravne odgovornosti” u smislu te odredbe, ona koja su povezana s opsegom obveze ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti općenito. Nije moguće raspravljati o tome je li u „konkretnom kontekstu” određene nezgode upotreba vozila u specifičnim činjeničnim okolnostima obuhvaćena određenim osiguranjem vozila. To pitanje ne samo da se odnosi na primjenu prava, čime se bavim u sljedećem odjeljku, nego k tome (odnosno najvažnije od svega) nije uređeno Direktivom 2009/103.

48. Ukratko, neodređeni pojmovi prava Unije, iako oni mogu biti autonomni, ne smiju se primjenjivati izvan njihova odgovarajućeg konteksta, koji proizlazi iz teksta, strukture i svrhe propisa tog prava. Pojam „upotreba vozila” iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103 samo je jedan element opće obveze država članica da osiguraju da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem. Ni ta obveza, a posebno ne jedan pojam izvučen iz konteksta te odredbe kao cjeline, nije namijenjena pružanju usklađenih smjernica za odlučivanje o odgovornosti za pojedinačne nezgode, osobito ne ako je načelna obveza ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u skladu s tom odredbom ispunjena te ne postoji sukob ni s jednom drugom izričitom odredbom Direktive 2009/103.

⁴⁰ Vidjeti presudu od 4. rujna 2018., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, t. 39.). Također vidjeti, za detaljnu raspravu, moje mišljenje u predmetu Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, t. 39. i 48.).

C. Tumačenje naspram primjene prava Unije

49. Postoji još jedno pitanje na koje valja podsjetiti, a povezano je s prethodnim. U skladu s člankom 267. prvim stavkom UFEU-a, Sud Europske unije nadležan je odlučivati o prethodnim pitanjima koja se tiču *tumačenja* Ugovora, ili valjanosti ili *tumačenja* akata institucija, tijela, ureda ili agencija Unije. Nasuprot tomu, *primjena* prava Unije primarno je zadaća nacionalnih sudova, bilo prema smjernicama koje je Sud donio na temelju članka 267. UFEU-a ili, logično te u velikoj većini slučajeva, bez njih.

50. Točno je da će primjena prava vjerojatno uključivati određene elemente povezane s njegovim tumačenjem. S druge strane, pravo se ne može apstraktno tumačiti, bez uzimanja u obzir okolnosti pojedinačnog slučaja ili slučajeva), prilikom ocjene smislenosti predloženog tumačenja. Stoga je nemoguće apstraktno i načelno odrediti gdje točno prestaje tumačenje prava, a počinje njegova primjena (i obratno).

51. Unatoč tomu, smatram da ovaj predmet i predmeti izloženi u odjeljku A. ovog mišljenja pružaju dobar i konkretan prikaz toga kada intervencija Suda nije potrebna, a zasigurno ne na razini činjeničnih detalja kakve je Sud do sada pružao.

52. Kao prvo i najvažnije, s obzirom na zapažanja iznesena u odjeljku B ovog mišljenja, eventualna potreba za tumačenjem neodređenih pojmova prava Unije, uključujući pojam „upotreba vozila” iz članka 3. Direktive 2009/103, uvjetovana je, logično, tekstem, kontekstom i svrhom odredbe o kojoj je riječ. Pojam „upotreba vozila” zapravo uopće nije potrebno protumačiti kako bi se utvrdilo je li u kontekstu određene nezgode nastala odgovornost određenog osiguravatelja.

53. Kao drugo, čak i ako bismo pretpostavili da je pojam „upotreba vozila” ujedno relevantan za donošenje odluka o utvrđivanju odgovornosti u pojedinačnim slučajevima te da ga treba koristiti kako bi se utvrdilo je li konkretna upotreba vozila u određenom trenutku činila njegovu uobičajenu upotrebu, nijednim se (normativnim) pravim pravilom ne mogu apstraktno obuhvatiti svi mogući činjenični scenariji, s obzirom na to da je njihova raznolikost potencijalno neograničena. U tom smislu Sud je već više puta naveo da pojam „upotreba vozila” obuhvaća *svaku uobičajenu* upotrebu vozila koja je u skladu s njegovom funkcijom prijevoznog sredstva⁴¹. Zasigurno je moguće raspravljati o tome je li ta definicija preširoka, preuska ili pomalo kružna te o tome kako bi je točno trebalo doraditi. Međutim, osim ako se takva rasprava o opsegu pojma prava Unije izričito i jasno ne pokrene zahtjevom za prethodnu odluku, teško je vidjeti na koji način još jedna potvrda da određena situacija doista čini još jednu „upotrebu vozila” doprinosi osiguravanju ujednačenog tumačenja prava Unije u čitavoj Uniji, kao što su to zamislili autori Ugovorâ.

54. Doista, moglo bi se tvrditi da će svaka odluka Suda osigurati određen stupanj ujednačenosti u tumačenju i primjeni prava Unije u čitavoj Uniji. To je zasigurno točno. U tom smislu, nakon presude Suda u, primjerice, predmetu *Línea Directa Aseguradora*, valja se nadati da će se sve situacije „u koj[ima] se vozilo parkirano u privatnoj garaži nekretnine upotrijebljeno u skladu sa svojom funkcijom prijevoznog sredstva zapalilo, izazvavši požar uzrokovan električnim instalacijama tog vozila i nanijevši štetu toj nekretnini, premda više od 24 sata prije izbijanja požara navedeno vozilo nije bilo u upotrebi”⁴² ujednačeno tretirati u čitavoj Uniji.

⁴¹ Vidjeti presudu od 4. rujna 2014., *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146, t. 59.), na koju se kasnije upućivalo u svim presudama navedenima u odjeljku A. ovog mišljenja.

⁴² Presuda od 20. lipnja 2019., *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, t. 48. i izreka te presude)

55. Međutim, opravdano je zapitati se treba li Sud na temelju članka 267. UFEU-a pružati takvu vrstu i razinu ujednačenih tumačenja. Ona uvelike podsjećaju na usko kazuističko odlučivanje kakvo više pristaje nacionalnom građanskom sudu prvog stupnja. Osim toga, kako je iskustvo pokazalo, takvo „činjenično sudovanje” nužno otvara dodatna pitanja te stvara daljnju potrebu za razlikovanjem⁴³: što ako je vozilo bilo parkirano na javnoj cesti, a ne u privatnoj garaži? Što ako automobil nije bio pomaknut u znatno dužem razdoblju, zbog čega se *zapravo* može smatrati nepokretnim? Što ako požar nije nastao u električnim instalacijama automobila, nego negdje drugdje⁴⁴?

56. Kao treće, glavna uloga Suda trebala bi biti artikulacija ili dorada normativnih, pravnih, *premissa maior* koje proizlaze iz prava Unije, a koje primjenjuju nacionalni sudovi. Podvođenje činjenica pojedinačnih slučajeva, *premissa minor*, i donošenje *zaključka* o primjeni prava Unije, zadaća je nacionalnih sudova.

57. Naravno, u skladu s člankom 267. UFEU-a, nacionalni sud uvijek može uputiti zahtjev za prethodnu odluku. Međutim, kada je riječ o pitanjima koja su već tumačena, načelno je pravilo da se prethodno pitanje mora stvarno odnositi na moguću doradu *premissa maior* koja se temelji na pravu Unije, a treba se primijeniti u glavnom postupku (njezino pojašnjenje, sužavanje, proširivanje, određivanje iznimki itd.). Još jedna potvrda da se ista, ranije artikulirana *premissa maior* primjenjuje na drugi skup činjenica, pri čemu se ta *premissa maior* ni na koji način ne preispituje, spada u primjenu prava Unije, a što je zadatak povjeren nacionalnim sudovima.

58. Treba priznati da se te idealne granice pomalo zamućuju kada se uski činjenični elementi učine dijelom *premissa maior* koja je definirana u pravu Unije. U takvim slučajevima može biti sasvim opravdano da se sud koji je uputio zahtjev želi uvjeriti jesu li novi i drukčiji činjenični elementi doista dio pravnog pravila, koje je Sud želio oblikovati⁴⁵.

59. Za određivanje odgovarajuće razine apstrakcije ključnim se čini prihvatiti dva elementa kao polaznu točku: sudsko samoograničenje i toleriranje određene razine dopuštene raznolikosti. Doduše, nužnost osiguravanja ujednačenosti i ujednačene primjene prava Unije u čitavoj Uniji oduvijek ima središnju važnost u sudskoj praksi Suda. Međutim, u tom je pogledu važno, što je poprilično logično, razlikovati pitanja koja su doista relevantna u tu svrhu od onih koja to nisu, posebno u vidu (po definiciji) ograničenih sudskih resursa Unijinih sudova.

60. Primjerice, možemo zamisliti situaciju u kojoj putnik u taksiju, prilikom izlaska sa stražnjeg sjedala vozila, nakon obavljene vožnje, otvara stražnja vrata bez prethodne provjere te udari u automobil koji je upravo u tom trenutku prošao pokraj njega. Čini li to „upotrebu vozila” u smislu članka 3. Direktive 2009/103? Treba li uzrokovanu štetu nadoknaditi osiguravatelj od građanskopravne odgovornosti taksija, a ne osiguravatelj ogrebenog automobila? Ili je pak putnik u taksiju taj koji treba osobno odgovarati s obzirom na to da nije promotrio okolinu prije nego što je otvorio vrata?

61. Ne vidim zašto bi se Sud zamario mogućom raznolikosti pristupâ u rješavanju takvog slučaja između pojedinih građanskih sudova u Uniji, ako bi uopće postojala dva takva istovjetna slučaja s obzirom na neiscrpne činjenične varijacije i nijanse koje mogu opravdati različite ishode. Takav slučaj, osim ako posredno ne otvori šire pitanje normativne usklađenosti nacionalnog prava ili prakse s nekom drugom izričitom odredbom prava Unije, odnosi se na primjenu prava. Usto, usudio bih se reći da je

43 Vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika F. G. Jacobsa u predmetu Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352, t. 50.), koji je mudro istaknuo da „detajni odgovori na veoma konkretna pitanja neće uvijek doprinijeti takvoj ujednačenoj primjeni. Može se dogoditi da takvi odgovori samo otvore daljnja pitanja”.

44 Vidjeti rješenje od 11. prosinca 2019., Bueno Ruiz i Zurich Insurance (C-431/18, neobjavljeno, EU:C:2019:1082, t. 44.).

45 Vidjeti u tom pogledu, u kontekstu pitanja koje se doista odnosilo na članak 3. Direktive 2009/103, to jest pitanja kada prestaje obveza ugovaranja osiguranja građanskopravne odgovornosti na temelju te odredbe, moje mišljenje u predmetu Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

takva razina ujednačenosti, u smislu homogenosti ishoda u pojedinačnim slučajevima, mit. Takva se ujednačenost ne postiže ni u izrazito centraliziranim nacionalnim pravosudnim sustavima u kojima se, u suprotnosti s ulogom Suda u kontekstu prethodnih postupaka, odluke nižih sudova temeljito preispituju u pogledu pravilne primjene prava u pojedinačnim slučajevima.

62. Ukratko, u *primjeni* prava Unije na nacionalnoj razini postoji te će uvijek postojati određena raznolikost, čak i u usklađenim područjima. To ne samo da je dopušteno, nego je i razumno i prirodno. Sud u prethodnim postupcima pokrenutima na temelju članka 267. UFEU-a koji se tiču tumačenja prava Unije određuje vanjske granice te raznolikosti tako što pruža ujednačeno *tumačenje* prava Unije, uključujući neodređene pojmove sadržane u tom pravu. Međutim, to tumačenje mora imati odgovarajuću razinu apstrakcije. Drukčije rečeno, Sud na temelju članka 267. UFEU-a ima zadaću osigurati ujednačeno tumačenje prava Unije na razini primjenjivih pravnih pravila, a ne na razini ishoda pojedinačnih slučajeva. To logično podrazumijeva da konkretni ishodi mogu biti raznoliki čak i ako postoji razuman stupanj ujednačenosti pravnih pravila.

D. Predmetni slučaj

63. Zbog razloga navedenih u prethodnim dvama odjeljcima ovog mišljenja u biti se slažem s glavnim argumentom španjolske vlade i Komisijinim očitovanjima: članku 3. Direktive 2009/103 *ne protivi se* nijedno od više (suprotnih nacionalnih) tumačenja članka 5. stavka 2. Zakona o osiguranju vozila jednostavno *zato što* istaknute odredbe prava Unije *ne uređuju* pitanje hoće li, u konkretnim okolnostima pojedinačnog slučaja, šteta uzrokovana poluprikolici koja je bila dio zglobnog vozila biti pokrivena osiguranjem od građanskopravne odgovornosti ugovorenim za tegljač ili osiguranjem od građanskopravne odgovornosti ugovorenim za poluprikolicu.

64. Ipak, smatram da zaključno valja dodati tri napomene vezane konkretno uz predmetni slučaj.

65. Kao prvo, činjenica da se sud koji je uputio zahtjev u svojem pitanju nominalno upućuje na članak 5. stavak 2. Zakona o osiguranju, koji doista uređuje „pokriće i isključenja” iz obveze osiguranja (općenito), nije osobito relevantna kada se promatra u kontekstu glavnog postupka. Kao što je to istaknula španjolska vlada, nacionalno pravo doista sadržava izričitu odredbu o raspodjeli odgovornosti između pojedinih elemenata zglobnog vozila u slučaju sudara, a to je članak 19. Uredbe o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti u području upotrebe motornih vozila⁴⁶. Međutim, tom je odredbom uređena samo raspodjela odgovornosti u slučajevima nanošenja štete *trećim osobama*. Na nacionalnoj razini su se stoga u pojedinačnim slučajevima pojavile dvojbe i razlike u tumačenjima u kontekstu jedne druge situacije koja nije uređena u tom nacionalnom (izvedenom) zakonodavstvu: što ako šteta nije uzrokovana trećoj osobi, nego ju je jedan element zglobnog vozila uzrokovao drugom?

66. Međutim, to samo naglašava činjenicu da se dvojbe u pogledu tumačenja koje je istaknuo sud koji je uputio zahtjev, a koje su, prema svemu sudeći, pojačali različiti ishodi do kojih su došli nacionalni regionalni sudovi, odnose na tumačenje i primjenu nacionalnih pravila. Ne vidim kako bilo što sadržano u članku 1. ili članku 3. Direktive 2009/103 može pomoći sudu pri rješavanju tog pitanja nacionalnog prava.

67. Kao drugo, nejasno je kako bi taj zaključak mogla promijeniti činjenica da se u prethodnom pitanju suda koji je uputio zahtjev upućuje na članak 3. zadnji stavak Direktive 2009/103. Ta odredba glasi: „Osiguranje iz prvog stavka obvezno pokriva i oštećenje stvari i tjelesne ozljede”. Slično kao Komisija, ne vidim (a sud koji je uputio zahtjev ne objašnjava) na koji bi način pokrivenost oštećenja stvari mogla biti dovedena u pitanje ili ograničena s bilo kojim od tumačenja predmetnih nacionalnih odredbi. Prema mojemu shvaćanju, mogućnost ostvarenja naknade za oštećenje stvari očito postoji u

⁴⁶ Citiran u točki 12. ovog mišljenja

slučajevima poput predmetnog. Čini se da je obveza ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti iz članka 3. Direktive 2009/103 ispunjena. Također se ne navodi da bi se to pokriće načelno protivilo bilo kojoj drugoj odredbi te direktive. Umjesto toga, postavlja se pitanje tko će u konačnici imati obvezu plaćanja štete: osiguravatelj tegljača ili osiguravatelj poluprikolice.

68. Kao treće, isto vrijedi ako bismo pozornost s članka 3. preusmjerili na članak 1. direktive te na u njemu sadržane definicije „vozila” i „oštećene osobe”, kako implicira pitanje suda koji je uputio zahtjev. Komisija je u svojim očitovanjima zapravo razmatrala tu problematiku, pitajući se može li poluprikolica, odnosno vlasnik poluprikolice, biti „oštećena osoba” u smislu članka 1. točke 2. Direktive 2009/103. Komisija je zaključila da oštećena poluprikolica možda nije vrsta žrtve čiju se zaštitu direktivom željelo osnažiti⁴⁷ te se stoga ponovno upitala na koji način eventualno isključenje takve štete iz pokrića obveznog osiguranja, koje čak i nije izričito predviđeno nacionalnim pravom⁴⁸, može dovesti u pitanje pokrivenost oštećenja stvari koja se zahtijeva člankom 3. zadnjim stavkom Direktive 2009/103.

69. Izrazito sam zahvalan Komisiji na tom razmatranju. Ono pomaže u konkretizaciji gore donesenog općeg zaključka⁴⁹: takva pitanja i razmatranja izvan su stvarnog područja primjene Direktive 2009/103. Tomu svjedoči logički nesklad (koji graniči s bizarnim), koji se javlja kada se situacija koja nije obuhvaćena određenim zakonodavnim okvirom pokušava u njega ugurati. Primjenjivi pojmovi i logika jednostavno se ne odnose na takvu situaciju te joj stoga ne pristaju⁵⁰.

70. Ukratko, ako je glavna svrha Direktive 2009/103 zadovoljena, to jest ako je država članica, u skladu s obvezom iz članka 3. te direktive, propisala obvezu ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, time zaštitivši moguće žrtve prometnih nezgoda te tako potaknuvši slobodno kretanje u čitavoj Europskoj uniji, konkretni uvjeti te obveze, *a fortiori* određivanje odgovornosti u pojedinačnim slučajevima prometnih nezgoda, tiču se primjene prava Unije ili, *a fortiori*, nacionalnog prava, što je zadaća koja je povjerena nacionalnim sudovima.

V. Zaključak

71. Predlažem da Sud na prethodno pitanje koje je uputio Tribunal Supremo (Vrhovni sud, Španjolska) odgovori na sljedeći način:

- Ni članak 3. 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 ni članak 1. točka 1. ili 2. te direktive ne propisuju nikakva pravila o pitanju treba li štetu nanesenu poluprikolici dok je zajedno s tegljačem bila dio zglobnog vozila u nacionalnom pravu smatrati nezgodom koja mora biti pokrivena obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti ugovorenim za taj tegljač. To pitanje, zajedno sa svim drugim pitanjima koja nisu izričito uređena Direktivom 2009/103, uređuje se u nacionalnom pravu, a o njemu odlučuju nacionalni sudovi.

⁴⁷ Komisija je u tom pogledu uputila na uvodne izjave 21. i 22. Direktive 2009/103, navodeći da su vjerojatnije žrtve prometnih nezgoda (koje se tom direktivom željelo zaštititi) zapravo fizičke osobe: putnici, pješaci, biciklisti ili bilo koji drugi korisnici cesta, ali ne vozila kao takva.

⁴⁸ Podsjećam, da bi se došlo do zaključka da članak 5. stavak 2. Zakona o osiguranju vozila, u slučaju poput onog iz glavnog postupka, iz pokrića obveznog osiguranja tegljača *isključuje* štetu nanesenu poluprikolici, prvo je potrebno protumačiti tu nacionalnu odredbu. Vidjeti točke 9., 16. i 17. ovog mišljenja u kojima su iznesena suprotna tumačenja te nacionalne odredbe.

⁴⁹ Vidjeti točke 39. do 48. ovog mišljenja.

⁵⁰ Za još jedan noviji prikaz te pojave vidjeti, primjerice, presudu od 10. prosinca 2020., J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).