



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

4. rujna 2014.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti za upotrebu motornih vozila – Direktiva 72/166/EZ – Članak 3. stavak 1. – Pojam ‚upotreba vozila‘ – Nesreća koju je u dvorištu farme uzrokovao traktor s prikolicom“

U predmetu C-162/13,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputilo Vrhovno sodišće (Slovenija), odlukom od 11. ožujka 2013., koju je Sud zaprimio 29. ožujka 2013., u postupku

Damijan Vnuk

protiv

Zavarovalnica Triglav d.d.,

SUD (treće vijeće),

u sastavu: M. Ilešič, predsjednik vijeća, C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader i E. Jarašiūnas (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: P. Mengozzi,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za njemačku vladu, T. Henze, J. Kemper i J. Möller, u svojstvu agenata,
- za Irsku, M. A. Joyce, E. Creedon i L. Williams, u svojstvu agenata, uz pomoć C. Tolanda, *Barrister-at-Law*,
- za Europsku komisiju, B. Rous Demiri i K.-Ph. Wojcik, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 26. veljače 2014.,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: slovenski

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 3. stavka 1. Direktive Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakonodavstava država članica o osiguranju od odgovornosti za upotrebu motornih vozila i o provedbi obveze osiguranja od takve odgovornosti (SL L 103, str. 1., u daljnjem tekstu: Prva direktiva).
- 2 Taj zahtjev postavljen je u okviru spora između D. Vnuka i Zavarovalnice Triglav d.d. (u daljnjem tekstu: Zavarovalnica Triglav) u vezi s plaćanjem naknade štete na temelju obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti za upotrebu motornih vozila (u daljnjem tekstu: obvezno osiguranje).

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 Uvodne izjave 5., 6. i 7. Prve direktive određuju:

„smatrajući da je poželjno da [...] mjere budu poduzete za liberalizaciju režima prometa osoba i motornih vozila u putničkom prometu između država članica; [...]

smatrajući da olakšice te vrste u putničkom prometu predstavljaju novi korak u smjeru recipročnog otvaranja tržišta država članica i stvaranja uvjeta istovjetnih onima na unutarnjem tržištu;

smatrajući da se ukidanje provjere zelene karte za vozila koja se uobičajeno nalaze na području jedne države članice i koja ulaze na područje druge države članice može ostvariti.“ [neslužbeni prijevod]

- 4 Članak 1. Prve direktive utvrđuje:

„Za potrebe ove Direktive treba smatrati da je:

1. vozilo: svako vozilo na motorni pogon koje je namijenjeno kretanju po kopnu i koje se pokreće mehaničkom snagom, a koje se ne kreće po željezničkoj pruzi, kao i prikolice, i kada nisu spojene;

[...]“ [neslužbeni prijevod]

- 5 Na temelju članka 3. stavka 1. te direktive:

„Podložno članku 4., svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području bude pokrivena osiguranjem. Opseg pokrivenosti i uvjeti pokrića tog osiguranja trebaju biti određeni na temelju tih mjera.“

- 6 Članak 4. navedene direktive predviđa:

„Svaka država članica može odstupiti od odredaba članka 3.:

[...]

- (b) u vezi s onim što se odnosi na određene vrste vozila ili određena vozila koja imaju posebno mjesto, a čiju listu određuje svaka pojedina država i o tome obavješćuje sve ostale države članice i Komisiju.

[...]“ [neslužbeni prijevod]

- 7 Članak 1. stavak 1. Druge direktiva Vijeća 84/5/EEZ od 30. prosinca 1983. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja odgovornosti motornih vozila (SL L 8, str. 17., u daljnjem tekstu: Druga direktiva) propisuje:

„Osiguranje iz članka 3. stavka 1. [Prve direktive] obvezno pokriva imovinsku štetu i tjelesnu štetu.“
[neslužbeni prijevod]

- 8 Navedeni članak 2. stavak 2. određuje minimalne iznose koji se moraju jamčiti tim obveznim osiguranjem. Ti iznosi ponovno su procijenjeni Direktivom 2005/14/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005., kojom se izmjenjuju i dopunjuju direktive Vijeća 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 88/357/EEZ i 90/232/EEZ te Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o osiguranju od odgovornosti od upotrebe motornih vozila (SL L 149, str. 14.), koja je također u Drugoj direktivi unijela odredbu kojom se nastoji osigurati redovita revizija tih iznosa prema promjenama europskog indeksa potrošačkih cijena.

- 9 Na temelju članka 1. stavka 4. prvog podstavka Druge direktive, „svaka država stvara ili ovlašćuje jedno tijelo za zadaću popravka, barem u granicama obveze osiguranja, materijalne ili tjelesne štete koju uzrokuje nepoznato vozilo ili ono koje nije udovoljilo obvezi osiguranja“. [neslužbeni prijevod] Četvrti podstavak te odredbe nadalje propisuje da „države članice mogu ograničiti ili isključiti intervenciju tog tijela u slučaju u slučaju materijalne štete koju uzrokuje nepoznato vozilo“. [neslužbeni prijevod] Međutim, ta mogućnost je zatim isključena Direktivom 2005/14 „kada je tijelo interveniralo zbog štete koja je važna za sve žrtve nezgode u kojoj je materijalnu štetu uzrokovalo nepoznato vozilo“. [neslužbeni prijevod]

- 10 Članak 2. stavak 1. navedene direktive određuje:

„Svaka država članica poduzima mjere koje su korisne za svaku zakonsku odredbu ili ugovornu klauzulu sadržanu u polici osiguranja koja je izdana u skladu s člankom 3. stavkom 1. [Prve direktive], koji isključuje upotrebu osiguranja ili vožnju vozilima:

— od strane osoba koje za to nemaju izričito ili implicitno odobrenje;

ili

— od strane osoba koje nemaju vozačku dozvolu koja im dopušta da voze dotično vozilo;

ili

— od strane osoba koje krše zakonske tehničke zahtjeve u pogledu stanja i sigurnosti dotičnog vozila,

što se, primjenom članka 3. stavka 1. [Prve direktive], smatra da nema učinka na ono što se odnosi na tužbe trećih žrtava nezgode.

[...]“ [neslužbeni prijevod]

- 11 U skladu s člankom 3. te direktive:

„Članovi obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge osobe koja kod nezgode podliježe građanskopravnoj odgovornosti i čija je odgovornost pokrivena osiguranjem iz članka 1. ne smiju biti isključeni iz osiguranja u pogledu svojih tjelesnih ozljeda na temelju tog odnosa.“ [neslužbeni prijevod]

- 12 Članak 1. Treće direktive Vijeća 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja odgovornosti motornih vozila (SL 129, str. 33.), koji je izmijenjen Direktivom 205/14 (u daljnjem tekstu: Treća direktiva), pojašnjava:

„[...] osiguranje iz članka 3. stavka 1. [Prve direktive] pokriva odgovornost za tjelesne ozljede svih putnika osim vozača, nastale upotrebom vozila.

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se svaka zakonska odredba ili ugovorna klauzula sadržana u polici osiguranja koja isključuje putnika iz takvog pokrića na temelju činjenice da je znao ili da je trebao znati da je u trenutku nesreće vozač vozila bio pod utjecajem alkohola ili drugih opojnih sredstava smatra nevažećom u vezi s odštetnim zahtjevom takvog putnika.

[...]“ [neslužbeni prijevod]

- 13 Članak 1.a Treće direktive propisuje:

„Osiguranje iz članka 3. stavka 1. [Prve direktive] obuhvaća tjelesne ozljede i oštećenje stvari pješaka, biciklista i drugih nemotoriziranih korisnika ceste koji, zbog posljedica prometne nezgode u kojoj je sudjelovalo motorno vozilo, u skladu s nacionalnim građanskim pravom imaju pravo na naknadu štete. [...]“ [neslužbeni prijevod]

- 14 Na temelju članka 4.c te direktive:

„Osiguravajuća društva ne mogu se pozivati na sudjelovanje ozlijeđene osobe u troškovima u onome što se odnosi na osiguranje iz članka 3. stavka 1. [Prve direktive].“ [neslužbeni prijevod]

- 15 Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica na području osiguranja odgovornosti motornih vozila, a kojom se dopunjuju i izmjenjuju Direktive Vijeća 73/239/EEZ i 88/357/EEZ (Četvrta direktiva o osiguranju motornih vozila) (SL L 181, str. 65., u daljnjem tekstu: Četvrta direktiva), u svojem članku 3., naziva „Pravo na izravno postupanje“, utvrđuje:

„Svaka država članica vodi računa o tome da ozlijeđene osobe [...] [raspoložu] s pravom izravnog postupanja protiv osiguravajućeg društva koje odgovornu osobu osigurava u građanskoj odgovornosti.“ [neslužbeni prijevod]

- 16 Osim toga, Prva direktiva Vijeća 73/239/EEZ od 24. srpnja 1973. o usklađivanju zakona i drugih propisa koji u odnosu na osnivanje i obavljanje djelatnosti izravnog osiguranja osim životnog osiguranja (SL L 288, str. 3.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 10., str. 3.), koja je izmijenjena Direktivom Vijeća 84/641/EEZ od 10. prosinca 1984. (SL L 339, str. 21.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 10., str. 23.), predviđa u svojem članku 1.:

„1. Ova se Direktiva odnosi na osnivanje i obavljanje samostalnih djelatnosti izravnog osiguranja [...] koje obavljaju društva koja imaju ili koja žele imati poslovni nastan na državnom području neke države članice.

[...]

3. Razvrstavanje prema vrstama djelatnosti navedenim u ovom članku nalazi se u prilogu.“

17 Prilog te direktive određuje:

„A. Klasifikacija rizika prema vrstama djelatnosti [...]

10. *Obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti za upotrebu motornih vozila* Svaka odgovornost koja proizlazi iz upotrebe motornih vozila koja se kreću po kopnu (uključujući odgovornost prijevoznika). [...]

Slovensko pravo

18 Članak 15. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, u daljnjem tekstu: ZOZP) predviđa:

„Vlasnik vozila mora zaključiti ugovor o odgovornosti za štete koje upotrebom vozila uzrokuje trećima: smrt, tjelesnu štetu, zdravstvene probleme, uništenje ili oštećenje dobara [...], uz isključenje odgovornosti za štetu na dobrima koja je pristao prevesti. [...]

Glavni postupak i prethodno pitanje

- 19 Iz odluke suda koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da je 13. kolovoza 2007., tijekom skladištenja bala sijena u skladištu jedan traktor s prikolicom, vozeći unatrag u dvorištu farme radi parkiranja u tom skladištu, udario u ljestve na kojima se nalazio D. Vnuk, zbog čega je on pao s ljestava. Vnuk je tužio Zavarovalnicu Triglav, osiguravajuće društvo s kojim je vlasnik traktora imao zaključen ugovor o obveznom osiguranju, tražeći da mu plati iznos od 15 944,10 EUR na temelju naknade neimovinske štete, uvećan za iznos zateznih kamata.
- 20 Prvostupanjski sud odbio je taj zahtjev. Žalbeni sud odbio je Vnukovu žalbu protiv navedene presude, navodeći da polica obveznog osiguranja u prometu pokriva štetu uzrokovanu upotrebom traktora kao prijevoznog sredstva, ali ne onu uzrokovanu upotrebom traktora kao stroja ili pogonskog uređaja.
- 21 Sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku dopustio je Vnuku otvaranje revizijskog postupka protiv te posljednje odluke u mjeri u kojoj se ona odnosi na pitanje upotrebe traktora kao „vozila“ iz članka 15. ZOZP-a.
- 22 Pred sudom koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku Vnuk je istaknuo da pojam upotrebe vozila u prometu ne može biti ograničen na vožnju javnim putovima i da su stoga, u trenutku nastanka činjenice koja je uzrokovala štetu u glavnom postupku, cjelina koju su tvorili traktor i prikolica predstavljali vozilo koje je bilo u prometu i da se radilo o završetku vožnje. S druge strane, Zavarovalnica Triglav tvrdi da se predmet iz glavnog postupka ne odnosi na upotrebu traktora u njegovoj funkciji vozila namijenjenog cestovnom prometu, nego u funkciji rada ispred skladišta na farmi.
- 23 Sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku napominje da ZOZP ne definira pojam „upotrebe vozila“, ali da je ta praznina popunjena sudskom praksom. U vezi s tim taj sud navodi da se glavna svrha obveznog osiguranja na temelju ZOZP-a sastoji u uzajamnosti rizika i neophodnosti vođenja brige o potrebama ozlijeđenih osoba i putnika u okviru upotrebe javnih putova. Prema sudu koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku, u skladu sa slovenskim zakonodavstvom, da bi se ocijenilo je li neka šteta pokrivena ili ne obveznim osiguranjem nije odlučujuće to je li ona počinjena na javnom putu. Međutim, kad se vozilo koristi kao radni stroj, ono nema pokrića u obveznom osiguranju, na primjer na poljoprivrednoj površini, jer u tom slučaju nije riječ o cestovnom prometu.

- 24 Sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku ističe da se razne direktive koje se odnose na osiguranje od građanskopravne odgovornosti proizlaze iz prometa motornim vozilima – odnosno Prva, Druga, Treća i Četvrta direktiva, kao i Direktiva 2005/14 (zajedno u daljnjem tekstu: direktive koje se odnose na obvezno osiguranje) – pozivaju na „promet“, na „cestovni promet“ ili na druge „korisnike ceste“, ali ne pojašnjava što bi se moglo smatrati upotrebom vozila i što je u tome odlučujući kriterij. Stoga bi bilo moguće smatrati da obvezno osiguranje pokriva samo štetu koju uzrokuje vozilo u okviru cestovnog prometa ili da ono pokriva svu štetu koja je vezana uz bilo koji način upotrebe ili funkcioniranja vozila, neovisno o činjenici može li se ili ne situacija definirati kao prometna situacija.
- 25 U tim okolnostima Vrhovno sodišće (Vrhovni sud) odlučilo je prekinuti postupak i Sudu postaviti sljedeće prethodno pitanje:

„Trebali li pojam „promet vozilima“ u smislu članka 3. stavka 1. [Prve direktive] tumačiti na način da ne obuhvaća okolnosti konkretnog 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?“

O zahtjevima kojima se traži ponovno otvaranje rasprave

- 26 Podneskom tajništvu Suda od 28. ožujka 2014. Irska je zatražila da se naloži ponovno otvaranje rasprave u postupku, primjenom članka 83. Poslovnika Suda. Ta država se u prilog svojem zahtjevu pozvala, u slučaju da Sud prihvati mišljenje nezavisnog odvjetnika, na potrebu vremenskog ograničenja učinaka presude na intervenciju i, sukladno tome, na potrebu ponovnog otvaranja rasprave u postupku, kako bi joj se omogućilo iznošenje argumenata u potporu svojem zahtjevu za vremensko ograničenje učinaka presude.
- 27 I njemačka vlada, podneskom 15. svibnja 2014., i vlada Ujedinjene Kraljevine, podneskom 21. svibnja 2014., zatražile su ponovno otvaranje navedene rasprave, primjenom istog članka 83. U potporu svojem zahtjevu vlada Ujedinjene Kraljevine istaknula je da izneseno mišljenje nezavisnog odvjetnika sadrži mnoštvo pogrešaka o kojima se željela očitovati. Njemačka vlada smatra da se u navedenom mišljenju iznosi argument o kojem stranke nisu raspravljale, odnosno moguće postojanje praznine u Prvoj direktivi, što treba ispraviti, te da Sud nije dostatno informiran kako bi mogao donijeti odluku.
- 28 Sukladno članku 83. Poslovnika, Sud može, nakon što sasluša nezavisnog odvjetnika, odrediti ponovno otvaranje usmenog dijela postupka, osobito ako smatra da stvar nije dovoljno razjašnjena ili ako stranka iznese, po zatvaranju tog dijela postupka, novu činjenicu koja je takve prirode da ima odlučujući utjecaj na odluku Suda, ili pak ako je u predmetu potrebno odlučiti na temelju argumenta o kojem se nije raspravljalo među strankama ili zainteresiranim osobama iz članka 23. Statuta Suda Europske unije.
- 29 U ovom slučaju Sud je, saslušavši nezavisnog odvjetnika, smatrao da ne raspolaže svim potrebnim elementima za odgovor na pitanje koje je postavio sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku i da predmet ne treba ispitivati u vezi s novom činjenicom koja je takve naravi da ima odlučujući utjecaj na njegovu odluku ili u vezi s argumentom o kojem nije raspravljao.
- 30 Međutim kad je riječ o kritikama koje se odnose na mišljenje nezavisnog odvjetnika, treba, s jedne strane, podsjetiti da Statut i Poslovnik Suda ne propisuju mogućnost za odnosne stranke da iznesu svoja zapažanja kao odgovor na mišljenje nezavisnog odvjetnika (rješenje Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, t. 2. i presuda Döhler Neuenkirchen, C- 262/10, EU:C:2012:559, t. 29.).
- 31 S druge strane, u skladu s člankom 252. drugim stavkom UFEU-a, nezavisni odvjetnik ima dužnost javno, nepristrano i neovisno iznijeti obrazložene prijedloge odluka u predmetima koji sukladno Statutu Suda zahtijevaju njegovu intervenciju. U tom smislu Sud nije vezan ni prijedlogom odluke nezavisnog odvjetnika ni obrazloženjem koje je dovelo do prijedloga odluke. Sukladno tome,

neslaganje jedne odnosne stranke s mišljenjem nezavisnog odvjetnika, ma kakva bila pitanja koja on ovdje ispituje, ne može samo po sebi biti opravdan razlog za ponovno otvaranje rasprave (presude Hogan Lovells International, C- 229/09, EU:C:2010:673, t. 26.; E.ON Energie/Komisija, C-89/11 P, EU:C:2012:738, t. 62. i Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, t. 30.).

- 32 Stoga se zahtjevi njemačke vlade, irske vlade i vlade Ujedinjene Kraljevine za ponovno otvaranje raspravnog dijela postupka odbijaju.

O prethodnom pitanju

- 33 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku u bitnome pita treba li članak 3. stavak 1. Prve direktive tumačiti tako da se pojam „upotreba vozila“ odnosi na okolnosti poput onih iz glavnog postupka, odnosno upravljanje traktorom u dvorištu farme kako bi se traktor s prikolicom uvezao u skladište.
- 34 Njemačka i irska vlada smatraju da se obveza osiguranja iz članka 3. stavka 1. Prve direktive ne odnosi na situacije iz cestovnog prometa pa da se stoga ona ne primjenjuje na okolnosti poput onih iz glavnog postupka.
- 35 Nasuprot tomu, Europska komisija smatra da se ta odredba primjenjuje na upotrebu vozila, bilo kao sredstva prijevoza ili kao radnih strojeva u javnom ili privatnom prostoru u kojem se mogu dogoditi rizici vezani uz upotrebu vozila u pokretu ili mirovanju.
- 36 Prema članku 3. stavku 1. Prve direktive, svaka država članica, uz rezervu članka 4. te direktive, poduzima sve potrebne mjere kako bi građanskopravna odgovornost u vezi s prometom vozilima koja se uobičajeno nalaze na njenom području bila pokrivena osiguranjem.
- 37 Pojam vozila utanačen je u članku 1. točki 1. navedene direktive, u skladu s kojom pod „vozilom“ u smislu te direktive treba razumjeti „svako vozilo na motorni pogon koje je namijenjeno kretanju po kopnu i koje se pokreće mehaničkom snagom, a koje se ne kreće po željezničkoj pruzi, kao i prikolice, i kada nisu spojene“.
- 38 Stoga treba ustvrditi da traktor s prikolicom odgovara toj definiciji. S tim u vezi važno je napomenuti da je ona neovisna o tome za što se predmetno vozilo upotrebljava ili za što se može upotrebljavati. Stoga, činjenica da bi traktor, eventualno s pričvršćenom prikolicom, u određenim okolnostima mogao biti upotrijebljen kao poljoprivredni stroj nema učinka na tvrdnju da takvo vozilo odgovara pojmu „vozila“ iz članka 1. točke 1. Prve direktive.
- 39 Međutim, iz toga ne slijedi nužno da za traktor s prikolicom postoji obveza osiguranja od građanskopravne odgovornosti predviđene člankom 3. stavkom 1. navedene direktive. Naime, s jedne je strane, u skladu s tom odredbom, potrebno osigurati da se to vozilo uobičajeno nalazi na teritoriju države članice, a ispunjenje toga uvjeta nije u pitanju u predmetu iz glavnog postupka. S druge strane, primjenom članka 4. točke (b) te direktive, svaka država članica može odstupiti od odredaba članka 3. iste što se tiče određenih vrsta vozila ili određenih vozila koja imaju posebnu registarsku pločicu, a popis kojih određuje sama ta država i o tome obavješćuje ostale države članice i Komisiju.
- 40 Iz toga slijedi da za traktor s prikolicom postoji obveza koja je predviđena člankom 3. stavkom 1. Prve direktive kada se uobičajeno nalazi na teritoriju države članice koja taj tip vozila nije isključila iz područja primjene te odredbe.
- 41 U vezi s time treba li ili ne smatrati upravljanje traktorom u dvorištu farme radi uvođenja u skladište traktora s prikolicom relevantnim za pojam „upotreba vozila“ iz te odredbe, valja istaknuti da se taj pojam ne može prepustiti shvaćanju svake pojedine države članice.

- 42 Naime, ni članak 1. Prve direktive, ni članak 3. stavak 1. iste, ni bilo koja druga odredba te direktive ili drugih direktiva koja se odnosi na obavezno osiguranje ne upućuju na pravo država članica u onome što se odnosi na taj pojam. Prema ustaljenoj sudskoj praksi, iz zahtjeva za ujednačenu primjenu prava Unije kao i načela jednakosti proizlazi da se pojmovi iz odredbe prava Unije koja ne sadrži nikakvo izričito upućivanje na pravo država članica za utvrđivanje njegovog smisla i dosega u cijeloj Uniji trebaju tumačiti na autonoman i ujednačen način, koji valja pažljivo izabrati uzimajući u obzir kontekst i cilj odredbe o kojoj je riječ (vidjeti, u tom smislu, presudu Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, t. 19. i 21. i tamo navedenu sudsku praksu).
- 43 Ako se, kao prvo, radi o pojmovima koji se koriste u članku 3. stavku 1. Prve direktive, iz usporednog ispitivanja različitih jezičnih verzija te odredbe slijedi da ona sadrži razlike u onome što se odnosi na vrstu situacije predviđene obvezom osiguranja koju propisuje, a te se razlike uostalom nalaze u samom naslovu te direktive, osobito u njenim verzijama na francuskom i engleskom jeziku.
- 44 Stoga se navedeni članak 3. stavak 1., na francuskom, kao i na španjolskom, grčkom, talijanskom, nizozemskom, poljskom i portugalskom jeziku, odnosi na obvezu osiguranja građanskopravne odgovornosti koja proizlazi iz „upotrebe“ vozila, što dopušta zaključak da je ta obveza osiguranja usmjerena na nesreće koje su uzrokovane u kontekstu cestovnog prometa, što podupiru i njemačka i irska vlada.
- 45 Međutim, verzije te iste odredbe na engleskom, kao i na bugarskom, češkom, estonskom, latvijskom, malteškom, slovačkom, slovenskom i finskom jeziku upućuju na pojam „upotrebe“ vozila bez daljnjeg preciziranja, dok verzije na danskom, njemačkom, litavskom, mađarskom, rumunjskom i švedskom jeziku još općenitije upućuju na obvezu ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti za vozila, pa se stoga čini da također nameću obvezu ugovaranja građanskopravne odgovornosti koja proizlazi iz upotrebe ili funkcioniranja vozila neovisno o činjenici odvijaju li se ili ne ta upotreba ili to funkcioniranje u okviru situacije cestovnog prometa.
- 46 Prema ustaljenoj sudskoj praksi, doslovno tumačenje jedne ili više jezičnih verzija višejezičnog teksta prava Unije, uz isključenje drugih verzija, samo po sebi međutim ne može prevladati jer jednaka primjena normi Unije zahtijeva da se one tumače osobito u odnosu na verzije koje su ustanovljene u svim jezicima (vidjeti, u tom smislu, presude Jany i dr., C-268/99, EU:C:2001:616, t. 47. i tamo navedenu sudsku praksu, kao i Komisija/Španjolska, C-189/11, EU:C:2013:587, t. 56. i gore navedenu sudsku praksu). U slučaju nepodudaranja između jezičnih verzija nekog teksta Unije, dotičnu odredbu valja tumačiti uzimajući u obzir odnose među dijelovima i svrhu propisa čiji je ona dio (vidjeti, u tom smislu, presude ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, t. 16. i navedenu sudsku praksu; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, t. 48., kao i Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, t. 39.)
- 47 Stoga se, na drugom mjestu, treba usredotočiti na opću strukturu i cilj propisa Unije u području obveznog osiguranja, kojega je članak 3. stavak 1. Prve direktive sastavni element.
- 48 S tim u vezi valja podsjetiti da nijedna direktiva koja se odnosi na obvezno osiguranje ne sadrži definiciju toga što treba razumjeti pod pojmovima „nesreće“, „nezgode“, „prometa“ ili „upotrebe vozila“ u smislu tih direktiva.
- 49 Međutim, te pojmove treba razumjeti u odnosu na dvostruki cilj zaštite žrtava od nesreća koje je uzrokovalo jedno motorno vozilo i na liberalizaciju prometa osoba i robe u cilju izgradnje unutarnjeg tržišta koji se želi postići tim direktivama.
- 50 Stoga je Prva direktiva sastavni dio niza direktiva čijim su donošenjem postupno definirane obveze država članica na području građanskopravne odgovornosti u pogledu prometa vozila. Međutim, ako je Sud dosljedno smatrao da iz uvodnog dijela Prve i Druge direktive proizlazi da one nastoje osigurati slobodan promet kako vozila koja se uobičajeno nalaze na teritoriju Europske unije tako i osoba koje njima prometuju, on je također dosljedno smatrao da je njihov cilj jamčiti da žrtve nesreća

uzrokovanih tim vozilima uživaju usporedivo postupanje bez obzira na to gdje se na teritoriju Unije dogodila ta nezgoda (vidjeti, u tom smislu, osobito presude Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, t. 13., kao i Csonka i dr., C- 409/11, EU:C:2013:512, t. 26.).

- 51 Naime, iako iz uvodnih izjava 5. do 7. Prve direktive osobito proizlazi da je njezin cilj liberalizacija režima kretanja osoba i upotrebe motornih vozila među državama članicama u kontekstu izgradnje unutarnjeg tržišta, ukidanjem kontrole zelene karte koja se provodila na granicama država članica, ona već slijedi i cilj zaštite žrtava (vidjeti, u tom smislu, presudu Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, t. 18.).
- 52 Štoviše, razvoj pravila Unije u području obveznog osiguranja pokazuje kako je zakonodavac Unije stalno slijedio i snažio taj cilj zaštite žrtava od nezgoda koje su uzrokovala vozila.
- 53 To posebno proizlazi iz članka 1., 2. i 3. Druge direktive. Stoga je članak 1. te direktive odredio da osiguranje iz članka 3. stavka 1. Prve direktive pokriva kako materijalne tako i tjelesne štete. Taj članak također je odredio da države članice osnuju tijela kojima je svrha naknada štete koju su uzrokovala neidentificirana vozila ili ona za koja nije bila ispunjena obveza osiguranja i određen iznos minimalnog jamstva. Članak 2. te direktive ograničio je opseg određenih članaka o isključenju koji su propisani zakonodavnim ili ugovornim putem u dijelu koji se odnosi na tužbu trećih žrtava nezgode uzrokovane upotrebom ili vožnjom vozila koje su osigurale određene osobe. Članak 3. navedene direktive proširio je osiguranje za tjelesna oštećenja na članove obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge osobe odgovorne za nezgodu.
- 54 Nadalje, Treća direktiva u svom članku 1. posebno proširuje pokriće osiguranjem na tjelesna oštećenja svih putnika osim vozača, a Četvrta direktiva, među ostalim, u svom članku 3. uvodi pravo na izravnu tužbu ozlijeđenih osoba protiv osiguravajućeg društva pokrivajući građanskopravnu odgovornost odgovorne osobe.
- 55 Konačno, Direktiva 2005/14 svojim člancima 2. i 4., kojima se osobito mijenjaju Druga i Treća direktiva, posebno je prilagodila minimalne iznose jamstva, propisala njihovu redovitu reviziju i proširila područje intervencije tijela koje je ustanovila Druga direktiva, kao i pokriće osiguranja iz članka 3. stavka 1. Prve direktive na tjelesne i materijalne štete koje su pretrpjeli pješaci, biciklisti i drugi nemotorizirani korisnici ceste. Direktiva 2005/14 također je uvela novo ograničenje za mogućnost primjene određenih članaka o isključenju pokrića osiguranja i zabranila da se ozlijeđene osobe poziva na sudjelovanje u troškovima nesreće u vezi s osiguranjem iz članka 3. stavka 1. Prve direktive.
- 56 S obzirom na sve te elemente, te posebno cilj zaštite koji se nastoji postići Prvom, Drugom i Trećom direktivom, ne može se smatrati da je zakonodavac Unije želio isključiti zaštitu koju te direktive pružaju ozlijeđenim osobama u nesreći koja je uzrokovana prilikom upotrebe tog vozila tijekom koje je ono obavljalo svoju uobičajenu funkciju.
- 57 S tim u vezi, važno je zapravo naglasiti da se, prema dijelu A Prilogu Direktivi 73/239, kako je izmijenjena Direktivom 84/641, vrsta osiguranja djelatnosti izravnog osiguranja koja se odnosi na „G. O. [građanskopravnu odgovornost] motornih vozila koja se kreću po kopnu“ [neslužbeni prijevod] odnosi na „svu odgovornost koja proizlazi iz upotrebe motornih vozila koja se kreću po kopnu (uključujući odgovornost prijevoznika)“. [neslužbeni prijevod]
- 58 U ovom slučaju valja istaknuti, s jedne strane, da iz podataka koje je objavila Komisija proizlazi da Republika Slovenija nije, prema članku 4. točki (b) Prve direktive, isključila nijednu vrstu vozila iz područja primjene članka 3. stavka 1. Prve direktive. S druge strane, prema podacima koje je dostavio sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku, nesreću koja je predmet glavnog postupka uzrokovalo je vozilo vozeći unatrag s namjerom parkiranja u danom prostoru, pa je ona stoga uzrokovana upotrebom vozila koje je izvršavalo svoju uobičajenu funkciju, a što treba provjeriti sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku.

- 59 U takvim okolnostima, s obzirom na sva prethodno iznesena razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti da članak 3. stavak 1. Prve direktive treba tumačiti na način da se pojam „upotreba vozila“ odnosi na svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila. Sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku treba utvrditi odnosi li se navedeni pojam na upravljanje traktorom u dvorištu farme kako bi traktor s prikolicom ušao u skladište, kao što je to slučaj u predmetu u glavnom postupku.

Troškovi

- 60 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 navedenoga, Sud (treće vijeće) odlučuje:

Članak 3. stavak 1. Direktive Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakonodavstava država članica o osiguranju od odgovornosti za upotrebu motornih vozila i o provedbi obveze osiguranja od takve odgovornosti treba tumačiti na način da se pojam „upotreba vozila“ odnosi na svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila. Sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku treba utvrditi odnosi li se navedeni pojam na upravljanje traktorom u dvorištu farme kako bi traktor s prikolicom ušao u skladište, kao što je to slučaj u predmetu u glavnom postupku.

Potpisi