



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

29. travnja 2021.\*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila – Direktiva 2009/103/EZ – Članak 3. prvi stavak – Obveza ugovaranja osiguranja – Doseg – Jedinica lokalne samouprave koja je stekla vozilo sudskim putem – Registrirano vozilo koje se nalazi na privatnom zemljištu i koje je namijenjeno za uništenje”

U predmetu C-383/19,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Općinski sud u Ostrówu Wielkopolskom, Poljska), odlukom od 12. veljače 2019., koju je Sud zaprimio 15. svibnja 2019., u postupku

**Powiat Ostrowski**

protiv

**Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,**

SUD (peto vijeće),

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

nezavisni odvjetnik: M. Bobek,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, M. Piwińska, *radca prawny*,
- za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,
- za njemačku vladu, J. Möller, M. Hellmann, E. Lankenau, U. Bartl i D. Klebs, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowska i S. L. Kaléda, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 8. prosinca 2020.,

donosi sljedeću

\* Jezik postupka: poljski

## Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 3. Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (SL 2009., L 263, str. 11.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 7., str. 114.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Powiat Ostrowskog (Ostrowski okrug, Poljska) (u daljnjem tekstu: okrug) i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Jamstveni fond za osiguranja, Poljska) (u daljnjem tekstu: jamstveni fond) u vezi s eventualnom obvezom da okrug sklopi ugovor o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornog vozila za vozilo koje je okrug stekao sudskim putem i čije je uništenje predviđeno.

### Pravni okvir

#### *Pravo Unije*

- 3 Uvodne izjave 1. i 2. Direktive 2009/103 glase:
  - „(1) Direktiva Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti [(SL 1972., L 103, str. 1.)], Druga direktiva Vijeća 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.)], Treća Direktiva Vijeća 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila [(SL 1990., L 129, str. 33.)] i Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (Četvrta direktiva o automobilskom osiguranju) [(SL 2000., L 181, str. 65.)] bile su nekoliko puta znatno izmijenjene. Radi jasnoće i preglednosti te bi četiri direktive trebalo kodificirati, kao i Direktivu 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. o izmjeni direktiva Vijeća [72/166], [84/5], 88/357/EEZ i [90/232] te Direktive [2000/26] u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila [(SL 2005., L 149, str. 14.)].
  - (2) Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (obvezno osiguranje motornih vozila) posebno je važno za europske državljane, kako za ugovaratelje osiguranja tako i za žrtve nezgoda. Ono također ima veliki značaj za društva za osiguranje budući da čini znatan dio poslova neživotnog osiguranja u Zajednici. Obvezno osiguranje motornih vozila također utječe na slobodno kretanje ljudi i vozila. [...]”
- 4 Članak 1. Direktive 2009/103 sadržava sljedeće definicije:

„Za potrebe ove Direktive:

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

[...]

4. „područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi” znači:

(a) područje države čiju registarsku pločicu vozilo nosi, bez obzira na to je li ta registarska pločica trajna ili privremena; ili

[...]”

5 Člankom 3. prvim stavkom te direktive, naslovljenim „Obvezno osiguranje vozila”, propisuje se:

„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.”

6 U skladu s člankom 4. navedene direktive, koji se odnosi na „[p]rovjer[u] osiguranja”:

„Države članice suzdržavaju se od provjere osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice i u pogledu vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i koja na njihovo područje dolaze s područja neke druge države članice. One međutim mogu provoditi nesustavne provjere osiguranja pod uvjetom da te provjere nisu diskriminirajuće i da se vrše u sklopu nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja.”

7 Člankom 5. Direktive 2009/103, naslovljenim „Odstupanje od obveze u pogledu obveznog osiguranja vozila”, predviđa se:

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

Država članica koja tako odstupa poduzima odgovarajuće mjere kako bi osigurala isplatu naknade štete za svaku štetu ili ozljedu koju na njezinu području ili na području drugih država članica prouzroče vozila koja pripadaju takvim osobama.

[...]

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

Svaka država članica koja tako odstupa osigurava da se vozila iz prvog podstavka ove točke smatraju vozilima za koja nije ispunjena obveza osiguranja iz članka 3.

[...]”

8 Člankom 10. te direktive, naslovljenim „Tijelo odgovorno za naknadu štete”, određuje se, u njegovu stavku 1. prvom podstavku:

„Svaka država članica osniva ili ovlašćuje tijelo sa zadatkom osiguranja naknade štete, barem do granica obveze osiguranja za oštećenje stvari ili tjelesne ozljede prouzročene nepoznatim vozilom ili vozilom za koje obveza osiguranja utvrđena stavkom 3. nije ispunjena.”

## **Poljsko pravo**

- 9 Člankom 10. stavkom 2. ustava o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Zakon o obveznom osiguranju, Jamstvenom fondu za osiguranja i Poljskom uredu osiguravatelja rizika u automobilskom prometu) od 22. svibnja 2003., u verziji primjenjivoj na glavni postupak (Dz. U. iz 2018., pozicija 473) (u daljnjem tekstu: Zakon o obveznom osiguranju) propisuje se:

„Pred redovnim se sudom može pokrenuti postupak za utvrđenje je li obveza osiguranja ispunjena odnosno nepostojanja te obveze.”

- 10 Člankom 23. stavkom 1. Zakona o obveznom osiguranju određuje se da je imatelj motornog vozila dužan za slučaj nastanka štete zbog upotrebe motornog vozila u njegovu posjedu sklopiti ugovor o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti imateljâ motornih vozila.

- 11 U skladu s člankom 31. stavkom 3. tog zakona:

„U slučaju prijelaza ili prijenosa vlasništva nad registriranim motornim vozilom čiji imatelj, unatoč obvezi [predviđenoj ovim zakonom] da to učini, nije sklopio ugovor o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti imatelja motornih vozila, imatelj na kojeg je vlasništvo nad vozilom prešlo ili na kojeg je preneseno dužan je sklopiti ugovor o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti imateljâ motornih vozila na datum prijelaza odnosno prijenosa vlasništva nad motornim vozilom, a najkasnije do početka uporabe tog vozila. [...]”

- 12 Člankom 33. navedenog zakona pojašnjava se da obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti imateljâ motornog vozila prestaje, među ostalim, u trenutku brisanja motornog vozila ili predajom nepotpunog vozila društvu koje rastavlja ili reciklira vozila, na temelju potvrde o primitku nepotpunog vozila iz ustava o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Zakon o recikliranju otpadnih vozila) od 20. siječnja 2005. (Dz. U. iz 2018., pozicija 578) ili na temelju jednakovrijednog dokumenta izdanog u drugoj državi članici.

- 13 U skladu s člankom 84. stavkom 1. istog zakona, jamstveni fond je tijelo ovlašteno nadzirati poštuju li imatelji motornih vozila obvezu sklapanja ugovora o osiguranju od građanskopravne odgovornosti. Člankom 88. stavkom 7. tog zakona svima koji ne sklope takav ugovor nalaže se plaćanje novčane kazne jamstvenom fondu.

- 14 Člankom 130.a ustava Prawo o ruchu drogowym (Zakon o cestovnom prometu) od 20. lipnja 1997., u verziji primjenjivoj na glavni postupak (Dz. U. iz 2018., pozicija 1990), utvrđuju se uvjeti skupljanja vozila na trošak njegova vlasnika. Tim člankom 130.a stavkom 10. prvim podstavkom predviđa se:

„Kad je riječ o skupljenom vozilu, u okolnostima iz stavka 1. ili 2. [a osobito u slučaju nepropisnog parkiranja ili kada tehničko stanje vozila ugrožava sigurnost na cesti], *starosta* (predsjednik okruga) sudu podnosi zahtjev za oduzimanje vozila u korist *powiata* (okrug) ako vlasnik ili ovlaštena osoba, nakon što je o tome propisno obaviještena, ne preuzme vozilo u roku od tri mjeseca od dana njegova skupljanja. Obavijest sadržava informacije o posljedicama nepreuzimanja vozila.”

## **Glavni postupak i prethodna pitanja**

- 15 Odlukom od 16. siječnja 2018. Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Općinski sud u Ostrówu Wielkopolskom, Poljska) naložio je, u korist okruga, oduzimanje vozila registriranog u Poljskoj u skladu s postupkom predviđenim člankom 130.a stavkom 10. Zakona o cestovnom prometu. Ta je odluka postala pravomoćna 7. veljače 2018., kada je okrug postao vlasnik vozila.

- 16 Okrug je zatražio dostavu navedene odluke s potvrdom o pravomoćnosti i ovršnosti. Ti su zahtjevi ispunjeni 20. travnja 2018. Budući da je taj dan bio petak, okrug je osigurao vozilo počevši od sljedećeg radnog dana upravnog tijela, odnosno od ponedjeljka 23. travnja 2018.
- 17 Iz spisa podnesenog Sudu proizlazi da je vozilo o kojem je riječ 2. svibnja 2018. pregledao stručnjak. Tim je pregledom bilo utvrđeno da vozilo nije moguće pokrenuti, da je u lošem tehničkom stanju, da je riječ o otpadu te da mu je tržišna vrijednost 400 zlota (oko 89 eura).
- 18 Uzimajući u obzir to tehničko stanje, okrug je odlučio poslati to vozilo na uništenje. Ono je tada predano stanici za rastavljanje vozila radi uništenja, koja je izdala potvrdu o njegovu rastavljanju. Na temelju te potvrde vozilo je brisano 22. lipnja 2018.
- 19 Dopisom od 10. srpnja 2018. jamstveni fond obavijestio je okrug da je utvrdio da navedeno vozilo nije bilo osigurano do 22. travnja 2018. i da treba platiti novčanu kaznu u iznosu od 4200 zlota (oko 933 eura) jer je povrijedio svoju obvezu ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tog vozila u razdoblju od 7. veljače do 22. travnja 2018. (u daljnjem tekstu: sporno razdoblje).
- 20 Dana 25. rujna 2018. okrug je Sądu Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Općinski sud u Ostrówu Wielkopolskom) podnio tužbu kako bi se utvrdilo da tijekom spornog razdoblja nije bio obavezan osigurati vozilo. U tom pogledu, okrug ističe da, s jedne strane, nije mogao sklopiti ugovor o osiguranju prije nego što je 20. travnja 2018. dobio primjerak naloga za oduzimanje vozila i, s druge strane, tijekom tog razdoblja vozilo se nalazilo na nadziranom parkiralištu i nije bilo u voznom stanju tako da nije mogla nastati nikakva šteta njegovom upotrebom.
- 21 Jamstveni fond zahtijeva odbijanje te tužbe s obzirom na to da tehničko stanje vozila, prema njegovu mišljenju, nije relevantno u pogledu obveze imatelja motornih vozila da ugovore osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila.
- 22 Sud koji je uputio zahtjev navodi da stručnjak obavlja tehnički pregled vozila za koje je izdan nalog za oduzimanje i da se vozilo za koje se utvrdi da se njime više ne može upravljati prevozi, na temelju zapisnika o primopredaji, u stanicu za rastavljanje radi njegova uništenja, pri čemu stanica za rastavljanje izdaje potvrdu o rastavljanju koja čini osnovu za brisanje vozila.
- 23 Pojašnjava da se obveza osiguranja predviđena člankom 23. stavkom 1. Zakona o obveznom osiguranju primjenjuje neovisno o tome je li dotično vozilo u voznom stanju ili je predviđeno njegovo uništenje zbog tehničkog stanja koje sprečava da se ono koristi kao prijevozno sredstvo i da se, isto tako, obveza osiguranja predviđena člankom 31. stavkom 3. tog zakona u slučaju prijelaza ili prijenosa prava vlasništva nad registriranim vozilom čiji prvotni imatelj, unatoč obvezi da to učini, nije sklopio takav ugovor, kao u predmetu koji se pred njim vodi, primjenjuje neovisno o tome može li se vozilo u pitanju koristiti kao prijevozno sredstvo i čak i ako novi vlasnik predvidi da se to vozilo uništi.
- 24 Što se tiče činjenica, ističe da je, s jedne strane, tijekom cijelog spornog razdoblja vozilo o kojem je riječ bilo parkirano na nadziranom parkiralištu i da je, uzimajući u obzir njegovo tehničko stanje, svako njegovo premještanje bilo nemoguće. S druge strane, u skladu s voljom njegova vlasnika bilo je predviđeno da se to vozilo uništi, do čega je stvarno došlo jer je njegovo tehničko stanje bilo definirano kao „otpad”.
- 25 U tom se kontekstu pita je li obvezu ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila moguće isključiti u situaciji u kojoj je dotično vozilo parkirano na privatnom zemljištu, a vlasništvo nad njim je stekla jedinica lokalne samouprave, nije u voznom stanju te je, prema odluci njegova vlasnika, predviđeno da ga se uništi.



- 26 U tom pogledu, osobito s obzirom na presudu od 4. rujna 2018., Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), taj sud pita je li činjenica da je vozilo u voznom stanju i da se može koristiti kao prijevozno sredstvo nužan element da ga se kvalificira kao „vozilo” u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103. Prema njegovu mišljenju, na temelju te presude okrug nije imao obvezu ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila s obzirom na to da okrug, od trenutka stjecanja vozila o kojem je riječ, nije imao namjeru voziti ga i da od tog trenutka do njegova uništenja to vozilo nije bilo u voznom stanju niti namijenjeno za vožnju te stoga nije moglo ispuniti svoju funkciju prijevoznog sredstva. Međutim, na temelju članka 31. stavka 3. Zakona o obveznom osiguranju, okrug je bio dužan ugovoriti takvo osiguranje za vozilo o kojem je riječ.
- 27 U tim je okolnostima Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Općinski sud u Ostrówu Wielkopolskom) odlučio prekinuti postupak i Sudu uputiti sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Treba li članak 3. Direktive [2009/103] tumačiti na način da se obveza ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila odnosi i na situacije u kojima je jedinica lokalne samouprave – okrug – na temelju sudske odluke postala vlasnik vozila koje nije u voznom stanju i nalazi se na privatnom zemljištu koje je nadzirano parkiralište izvan javne ceste te je, prema odluci njegova vlasnika, namijenjeno za uništenje?
2. Ili ga pak treba tumačiti na način da, ne dovodeći u pitanje odgovornost [jamstvenog] fonda prema trećim žrtvama, jedinica lokalne samouprave kao vlasnik vozila u takvim okolnostima nije obvezna ugovoriti osiguranje?”

## O prethodnim pitanjima

### *Dopuštenost*

- 28 Jamstveni fond osporava dopuštenost postavljenih pitanja. U tom pogledu tvrdi da, s obzirom na to da se ona odnose na status subjekta koji je vlasnik vozila i na način stjecanja tog vozila, ona nisu povezana s tumačenjem članka 3. Direktive 2009/103 i odnose se zapravo na tumačenje nacionalnog prava te da je Sud, u dijelu u kojem se ona odnose na tehničko stanje vozila, na njegovo parkirno mjesto i namjeru njegova vlasnika da ga se uništi, na ta pitanja već odgovorio tako da nije potrebno na njih ponovno odgovoriti.
- 29 Kao prvo, valja podsjetiti na to da je, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u okviru suradnje između njega i nacionalnih sudova uspostavljene u članku 267. UFEU-a isključivo na nacionalnom sudu pred kojim se vodi postupak i koji mora preuzeti odgovornost za sudsku odluku koja će biti donesena da, uvažavajući posebnosti predmeta, ocijeni nužnost prethodne odluke za donošenje svoje presude i relevantnost pitanja koja postavlja Sudu. Posljedično, kad se postavljena pitanja odnose na tumačenje prava Unije, Sud je u pravilu dužan na njih odgovoriti (presude od 15. siječnja 2013., Križan i dr., C-416/10, EU:C:2013:8, t. 53. i navedena sudska praksa i od 24. studenoga 2020., Openbaar Ministerie (Krivotvorenje isprava), C-510/19, EU:C:2020:953, t. 25.).
- 30 Iz navedenog proizlazi da pitanja koja se odnose na pravo Unije uživaju pretpostavku relevantnosti. Sud može odbiti odlučivati o prethodnom pitanju koje je postavio nacionalni sud samo ako je očito da zatraženo tumačenje prava Unije nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom spora u glavnom postupku, ako je problem hipotetski ili ako Sud ne raspolaže činjeničnim i pravnim elementima potrebnima da bi se mogao dati koristan odgovor na upućena pitanja (presude od 15. siječnja 2013., Križan i dr., C-416/10, EU:C:2013:8, t. 54. i navedena sudska praksa i od 24. studenoga 2020., Openbaar Ministerie (Krivotvorenje isprava), C-510/19, EU:C:2020:953, t. 26.).

- 31 U ovom se slučaju postavljena pitanja izričito odnose na tumačenje članka 3. Direktive 2009/103 s obzirom na to da sud koji je uputio zahtjev u biti pita o doseg u obveze ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, kako je predviđena tim člankom.
- 32 Štoviše, očito je da ovaj predmet nije obuhvaćen nijednim od triju slučajeva navedenih u sudskoj praksi na koju se podsjeća u točki 30. ove presude s obzirom na to da nijedan argument koji je iznio jamstveni fond ne može, uostalom, dokazati da je jedan od njih ispunjen i stoga oboriti pretpostavku relevantnosti koju uživaju pitanja koja se odnose na pravo Unije.
- 33 Kao drugo, nacionalnom sudu nije zabranjeno postaviti Sudu prethodno pitanje čiji odgovor, prema mišljenju jedne od stranaka u glavnom postupku, ne ostavlja prostora za opravdanu sumnju. Stoga, čak i pod pretpostavkom da je to slučaj, to pitanje ipak ne postaje nedopušteno (presude od 1. prosinca 2011., Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, t. 64. i 65. i navedena sudska praksa i od 9. srpnja 2020., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, t. 22.).
- 34 Slijedom toga, valja utvrditi da su postavljena pitanja dopuštena.

### *Meritum*

- 35 Uvodno valja istaknuti, s jedne strane, da svojim dvama pitanjima, koja valja ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita Sud o doseg u obveze osiguranja predviđene člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103. Međutim, Direktiva 2009/103 kodificirala je, kao što to proizlazi iz njezine uvodne izjave 1., prethodne direktive o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti a da ih pritom nije sadržajno mijenjala. Sudska praksa koja se odnosi na te prethodne direktive može se stoga prenijeti na tumačenje istovjetnih odredbi Direktive 2009/103.
- 36 S druge strane, u skladu s člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103, podložno članku 5. te direktive, 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.
- 37 Međutim, iako se člankom 5. Direktive 2009/103 predviđa da svaka država članica može, pod uvjetima koje taj članak navodi, odstupiti od članka 3. te direktive u pogledu, u skladu s navedenim člankom 5. stavkom 1., određenih fizičkih ili pravnih osoba, javnih ili privatnih, ili, u skladu s istim člankom 5. stavkom 2., određenih vrsta vozila ili određenih vozila koja imaju posebne pločice, čini se da Republika Poljska nije iskoristila tu mogućnost u pogledu vozila koja su jedinice lokalne samouprave stekle na temelju sudske odluke, poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku. Stoga, činjenica da je to vozilo stekla jedinica lokalne samouprave na temelju sudske odluke u ovom slučaju nije relevantna za primjenjivost navedenog članka 3. prvog stavka u okviru ovog zahtjeva za prethodnu odluku.
- 38 U tim okolnostima valja smatrati da svojim dvama pitanjima sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. prvi stavak Direktive 2009/103 tumačiti na način da je sklapanje ugovora o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornog vozila obvezno kada je dotično vozilo registrirano u jednoj državi članici, nalazi se na privatnom zemljištu, nije u voznom stanju s obzirom na svoje tehničko stanje i vlasnik je odlučio uništiti ga.
- 39 Kao što je to Sud već utvrdio, tim člankom 3. prvim stavkom, čija je formulacija vrlo općenita, državama članicama nameće se obveza uvođenja opće obveze osiguranja vozila u svoje nacionalne pravne poretke (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 36. i navedena sudska praksa).

- 40 Tako svaka država članica, podložno odstupanjima predviđenima u članku 5. te direktive, mora osigurati da je svako vozilo koje se uobičajeno nalazi na njezinu državnom području pokriveno ugovorom sklopljenim s društvom za osiguranje koji pokriva, u granicama utvrđenima pravom Unije, građanskopravnu odgovornost koja nastaje u vezi s tim vozilom (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 37. i navedena sudska praksa).
- 41 U tom pogledu, valja podsjetiti na to da je pojam „vozilo” definiran u članku 1. točki 1. Direktive 2009/103 kao „svako motorno vozilo namijenjeno za kopneni promet, a koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po tračnicama, i svako priključno vozilo, bilo da je priključeno ili ne”.
- 42 Kao što je to Sud više puta presudio, ta je definicija neovisna o tome za što se vozilo o kojem je riječ upotrebljava ili za što se može upotrebljavati (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 38. i navedena sudska praksa).
- 43 Sud je također već utvrdio da takva definicija govori u prilog objektivnom razumijevanju pojma „vozilo”, koji je neovisan o namjeri njegova vlasnika ili druge osobe da ga stvarno upotrebljava (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 39.).
- 44 Osim toga, istaknuo je da se pitanje područja primjene obveze ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, zbog razloga pravne sigurnosti, mora utvrditi unaprijed, to jest prije mogućeg sudjelovanja dotičnog vozila u nezgodi (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 40.).
- 45 Sud je iz toga zaključio da činjenica da je u presudama od 4. rujna 2014., Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), od 28. studenoga 2017., Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908) i od 20. prosinca 2017., Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007) u biti presudio da samo slučajevi upotrebe osiguranog vozila koji su obuhvaćeni upotrebom tog vozila kao prijevoznog sredstva i, slijedom toga, pojmom „upotreba vozila” u smislu članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103 mogu dovesti do odgovornosti osiguravatelja za štetu prouzročenu tim vozilom, na temelju ugovora o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe tog vozila, ni na koji način ne znači da se postojanje obveze ugovaranja takvog osiguranja mora utvrditi s obzirom na stvarnu upotrebu predmetnog vozila kao prijevoznog sredstva u određenom trenutku (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 41.).
- 46 Sud je iz prethodno navedenog zaključio da vozilo koje je registrirano i stoga nije službeno uklonjeno iz prometa te koje je u voznom stanju odgovara pojmu „vozilo” u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103 i da, slijedom toga, u pogledu tog vozila nije prestala obveza osiguranja iz članka 3. prvog stavka te direktive samo zato što ga je njegov vlasnik parkirao na privatnom zemljištu i nema ga više namjeru voziti (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 42.). Slijedom toga, ugovaranje osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornog vozila obvezno je, na temelju članka 3. prvog stavka navedene direktive, kada je dotično vozilo još uvijek registrirano u jednoj državi članici i kada je u voznom stanju, ali je parkirano na privatnom zemljištu samo zbog odluke njegova vlasnika koji ga više nema namjeru voziti (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 52.).
- 47 Isto u načelu treba vrijediti za vozilo registrirano u jednoj državi članici koje se nalazi na privatnom zemljištu i čije je uništenje predviđeno odlukom njegova vlasnika, čak i ako to vozilo u određenom trenutku nije u voznom stanju zbog svojeg tehničkog stanja.
- 48 Naime, kao prvo, kao što je to navedeno u točki 43. ove presude, pojam „vozilo” u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103 objektivan je pojam. Međutim, tehničko stanje vozila i, slijedom toga, njegovo vozno stanje može se mijenjati tijekom vremena i njegovo eventualno osposobljavanje ovisi, barem u velikoj mjeri, o subjektivnim čimbenicima kao što su, među ostalim, volja njegova vlasnika ili posjednika da izvrši ili da izvršiti potrebne popravke i raspolaganje sredstvima potrebnima za takve



popravke. Slijedom toga, kada bi sama činjenica da vozilo u određenom trenutku nije u voznom stanju bila dovoljna da ga se liši svojstva vozila u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103 te bi tako bila dovoljna da se izbjegne obveza osiguranja predviđena člankom 3. prvim stavkom te direktive, time bi se dovela u pitanje objektivnost tog pojma „vozilo”.

- 49 U tom pogledu valja naglasiti da, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 59. svojeg mišljenja, iz sudske prakse navedene u točkama 44. i 45. ove presude proizlazi da obveza osiguranja, kako je propisana člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103, nije povezana s upotrebom vozila kao prijevoznog sredstva u određenom trenutku ni s pitanjem je li dotično vozilo, ovisno o slučaju, uzrokovalo štetu.
- 50 Iz toga proizlazi da, za razliku od onog što navodi sud koji je uputio zahtjev, sama činjenica da registrirano vozilo u određenom trenutku nije u voznom stanju zbog svojeg tehničkog stanja, čak i ako je to tako od trenutka prelaska prava vlasništva, i da stoga, s obzirom na okolnosti slučaja, ne može uzrokovati štetu obuhvaćenu pojmom „upotreba vozila” u smislu članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103 ne može dopustiti da ga se isključi iz osiguranja predviđenog tom odredbom.
- 51 Isto tako, s obzirom na to da je navedeni pojam „vozilo”, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 43. ove presude, neovisan o namjeri njegova vlasnika ili druge osobe da ga stvarno koristi, činjenica da je taj vlasnik ili druga osoba imala namjeru uništiti to vozilo također ne može dovesti do zaključka da navedeno vozilo gubi, samo zbog te namjere, svojstvo „vozila” u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103 te da se tako izbjegava ta obveza osiguranja, inače bi to također naštetilo objektivnosti tog pojma.
- 52 Usto, kad bi se kvalifikacija kao „vozila” u smislu te odredbe i, slijedom toga, doseg obveze osiguranja predviđene člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103 učinili ovisnim o takvim subjektivnim čimbenicima, također bi se ugrozili predvidljivost, stabilnost i kontinuitet te obveze, čije je poštovanje nužno kako bi se osigurala pravna sigurnost, kao što to u biti proizlazi iz sudske prakse navedene u točki 44. ove presude.
- 53 Kao drugo, iako se člankom 10. stavkom 1. Direktive 2009/103 države članice obvezuju na to da osnuju tijelo sa zadatkom osiguranja naknade štete, barem do granica obveze osiguranja predviđene pravom Unije za oštećenje stvari ili tjelesne ozljede prouzročene, među ostalim, vozilom za koje obveza osiguranja utvrđena stavkom 3. nije ispunjena, intervencija takvog tijela zamišljena je kao krajnja mjera, predviđena jedino u slučajevima iz te odredbe, i ne može se smatrati provedbom sustava kojim se jamči osiguranje od građanskopravne odgovornosti u odnosu na upotrebu vozila izvan navedenih slučajeva (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 45. i navedena sudska praksa).
- 54 Naime, doseg obvezne intervencije tijela za naknadu štete iz tog članka 10. stavka 1. podudara se, kad je riječ o šteti prouzročenoj poznatim vozilom, s dosegom opće obveze osiguranja iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103, tako da se obvezna intervencija tog tijela u takvoj situaciji ne može proširiti na slučajeve u kojima vozilo koje je sudjelovalo u nezgodi nije obuhvaćeno obvezom osiguranja (presuda od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 46.).
- 55 Iz toga slijedi da se eventualna intervencija tijela za naknadu štete iz navedenog članka 10. stavka 1., koju države članice mogu predvidjeti samo na temelju nacionalnog prava, u okolnostima različitim od onih navedenih u toj odredbi ne može uzeti u obzir kako bi se utvrdio doseg obveze osiguranja predviđene člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103.
- 56 Iz toga također slijedi da, s obzirom na to da je intervencija tog tijela, na temelju Direktive 2009/103 i kad je riječ o poznatom vozilu, predviđena samo u slučajevima u kojima je ugovaranje osiguranja iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103 obvezno, tumačenje utvrđeno u točki 47. ove presude također se nameće kako bi se osiguralo ostvarenje cilja zaštite žrtava prometnih nezgoda koje su

uzrokovala motorna vozila s obzirom na to da to tumačenje osigurava da tim žrtvama, u svakom slučaju, štetu naknadi ili osiguravatelj, na temelju ugovora koji je u tu svrhu sklopljen, ili tijelo iz članka 10. Direktive 2009/103, u slučaju kad nije ispunjena obveza osiguranja vozila koje je sudjelovalo u nezgodi ili kad je ono nepoznato. U tom pogledu, valja istaknuti da taj cilj, o kojem je riječ u uzastopnim direktivama o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe takvih vozila, zakonodavac Europske unije stalno slijedi i osnažuje i da je ponovno potvrđen i uvodnom izjavom 2. Direktive 2009/103 (vidjeti u tom smislu presudu od 4. rujna 2018., Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, t. 47. i navedenu sudsku praksu).

- 57 Kao treće, tumačenjem navedenim u točki 47. ove presude također se omogućuje da se bolje osigura poštovanje cilja kojim se želi zajamčiti slobodno kretanje vozila koja se uobičajeno nalaze na području Unije i osoba koje su u tim vozilima, a koji se također nalazi među ciljevima koji se nastoje postići zakonodavstvom Unije u području osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, kao što to proizlazi i iz uvodne izjave 2. Direktive 2009/103. Naime, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 41. svojeg mišljenja, samo se osiguravanjem pojačane zaštite eventualnih žrtava nezgoda uzrokovanih motornim vozilima od država članica, na temelju članka 4. Direktive 2009/103, može tražiti da se suzdrže od sustavnog provjeravanja imaju li vozila koja u njihovo državno područje ulaze s državnog područja druge države članice policu osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, što je bitno za jamčenje tog slobodnog kretanja.
- 58 Kao četvrto, ipak valja utvrditi da, iako registracija vozila, u načelu, potvrđuje njegovo vozno stanje i stoga činjenicu da se može koristiti kao prijevozno sredstvo, ne može se isključiti da registrirano vozilo objektivno definitivno nije u voznom stanju zbog njegova lošeg tehničkog stanja. Međutim, u takvim okolnostima, kako bi se u obzir uzela razmatranja iznesena u točkama 48. do 52. ove presude, utvrđenje da vozilo definitivno nije u voznom stanju i, posljedično, utvrđenje gubitka svojstva „vozila” u smislu članka 1. točke 1. Direktive 2009/103 treba provesti objektivno. S obzirom na sudsku praksu navedenu u točki 46. ove presude, kako bi se takvo vozilo isključilo iz obveze osiguranja predviđene člankom 3. prvim stavkom Direktive 2009/103, nužno je stoga, u skladu s primjenjivim nacionalnim propisom, da se vozilo službeno povuče iz upotrebe.
- 59 U tom pogledu, iako brisanje registracije dotičnog vozila može činiti takvo objektivno utvrđenje, ipak valja istaknuti da Direktiva 2009/103 ne uređuje način na koji se takvo vozilo, koje definitivno ne može ispunjavati svoju funkciju prijevoznog sredstva, može zakonito povući iz upotrebe. Stoga ta direktiva ne zabranjuje da se zakonito povlačenje takvog motornog vozila iz upotrebe, u skladu s primjenjivim nacionalnim propisom, utvrdi na način različit od brisanja registracije dotičnog vozila.
- 60 S obzirom na sve prethodno navedeno, valja smatrati da se na vozilo registrirano u jednoj državi članici i dalje primjenjuje obveza osiguranja iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103 sve dok nije zakonito povučeno iz upotrebe u skladu s primjenjivim nacionalnim propisom.
- 61 U ovom slučaju iz spisa podnesenog Sudu proizlazi da je, iako je tijekom spornog razdoblja vozilo o kojem je riječ u glavnom postupku bilo parkirano na nadziranom parkiralištu i nije bilo u voznom stanju zbog lošeg tehničkog stanja, ono ipak i dalje bilo registrirano u državi članici, u kojoj se, dakle, uobičajeno nalazilo, u smislu članka 1. točke 4. podtočke (a) Direktive 2009/103, te ni u jednom trenutku tijekom tog razdoblja nije zakonito povučeno iz upotrebe u skladu s primjenjivim nacionalnim propisom. Slijedom toga, pod uvjetom da to provjeri sud koji je uputio zahtjev, očito je da je tijekom cijelog navedenog razdoblja to vozilo nastavilo biti obuhvaćeno obvezom osiguranja iz članka 3. prvog stavka Direktive 2009/103, neovisno o činjenici da se nalazilo na privatnom zemljištu, da nije bilo u voznom stanju zbog svojeg tehničkog stanja i da ga je okrug namjeravao uništiti.

- 62 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na postavljena pitanja valja odgovoriti tako da članak 3. prvi stavak Direktive 2009/103 treba tumačiti na način da je ugovaranje osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornog vozila obvezno ako je dotično vozilo registrirano u državi članici i ako to vozilo nije zakonito povučeno iz upotrebe u skladu s primjenjivim nacionalnim propisom.

### **Troškovi**

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

Slijedom navedenog, Sud (peto vijeće) odlučuje:

**Članak 3. prvi 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 treba tumačiti na način da je ugovaranje osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornog vozila obvezno ako je dotično vozilo registrirano u državi članici i ako to vozilo nije zakonito povučeno iz upotrebe u skladu s primjenjivim nacionalnim propisom.**

Potpisi