

Predmet C-923/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

17. prosinca 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Tribunal Supremo (Španjolska)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

28. studenoga 2019.

Tuženik i žalitelj u kasacijskom postupku:

Van Ameyde España, S. A.

Tužitelj i druga stranka u kasacijskom postupku:

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

[omissis]

TRIBUNAL SUPREMO (Vrhovni sud, Španjolska)

Sala de lo Civil (Građanski odjel)

U PUNOM SASTAVU

[omissis]

OKOLNOSTI SPORA [orig. str. 2.]

PRVO – *Postupak u kojem se upućuje zahtjev za prethodnu odluku*

1. – Prometna nezgoda dogodila se 3. travnja 2014. uslijed slijetanja s ceste i naknadnog prevrtanja zglobnog vozila koje se sastojalo od tegljača ili vučnog vozila i poluprikolice. Do nezgode je došlo zbog nepažnje vozača vučnog vozila.

2. – Poluprikolica je tog dana bila u vlasništvu društva Caixarenting, S. A. U. te je bila iznajmljena u okviru financijskog leasinga društvu Primafrío, S. L. (u daljnjem tekstu: Primafrío), odnosno poduzetniku koji je štetu na navedenom vozilu pokrivao policom potpisanom s društvom Ges, Seguros y Reaseguros, S. A.

(u daljnjem tekstu: GES). Obvezna građanskopravna odgovornost za poluprikolicu u slučaju štete trećim osobama bila je osigurana kod društva Seguros Bilbao (koje nije uključeno u ovaj spor).

Vučno je vozilo pak bilo u vlasništvu portugalskog društva Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (u daljnjem tekstu: Doctrans) te je od obvezne građanskopravne odgovornosti također bilo osigurano kod portugalskog društva Acoreana, čiji je predstavnik u Španjolskoj bilo društvo Van Ameyde España, S. A. (Van Ameyde & Aficresa, S. A. na temelju punomoći; u daljnjem tekstu: Van Ameyde).

Španjolsko društvo koje je bilo korisnik financijskog leasinga poluprikolice (Primafrío) i portugalsko društvo koje je bilo vlasnik vučnog vozila (Doctrans) bila su društva u kojima je kao jedini član (sa 100 % svojeg kapitala) udio držalo trgovačko društvo Krone-Mur Servifrío, S. L.

3. – Društvo GES je društvu Primafrío nadoknadilo štetu u iznosu od 34 977,33 eura za štetu nastalu na poluprikolici (iznos štete nastale na poluprikolici umanjen za franšizu).

4. – Osiguravajuće društvo poluprikolice (GES) podnijelo je 13. ožujka 2015. tužbu povodom koje je nastao ovaj spor protiv osiguravajućeg društva vučnog vozila (Van Ameyde), u kojoj je tražilo da se društvu Van Ameyde naloži da društvu GES nadoknadi štetu u tom iznosu od 34 977,33 eura uvećanom za zakonske zatezne kamate. Ukratko, tvrdilo je da su, u skladu s propisima koji su bili na snazi u vrijeme nastanka činjenica, vučno vozilo i poluprikolica bila neovisna vozila, koja su pripadala različitim vlasnicima i koja su imala vlastito obvezno osiguranje [**orig. str. 3.**], zbog čega se poluprikolica ne može smatrati teretom ili predmetom koji se prevozi vučnim vozilom.

5. – Društvo Van Ameyde protivilo se tužbi. Tvrdilo je da je treba odbiti jer se na slučaj primjenjuju isključenja iz pokrića predviđena člankom 5. stavkom 2. Texta refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (Pročišćeni tekst Zakona o građanskopravnoj odgovornosti i osiguranju u području upotrebe motornih vozila, odobren Kraljevskom zakonodavnom uredbom 8/2004 od 29. listopada; u daljnjem tekstu: LRCSCVM), s obzirom na to da u skladu s drugom alinejom tog pravila obvezno osiguranje vučnog vozila ne obuhvaća štetu nastalu na predmetima koji su se prevozili, zbog čega u ovom slučaju treba smatrati da je poluprikolica predmet koji se prevozio ili teret vučnog vozila.

6. – Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Prvostupanjski sud br. 1 u La Palmi del Condado, Španjolska) donio je presudu od 14. srpnja 2016. kojom je odbio tužbu. Smatrao je da se, u pogledu isključenja iz pokrića predviđenih za obvezno osiguranje motornih vozila u članku 5. stavku 2., na ovaj slučaj primjenjuje isključenje iz druge alineje koje se odnosi na štetu nastalu na

predmetima koji su se prevozili vučnim vozilom, s obzirom na to da poluprikolicu treba smatrati „teretom ili predmetom koji se prevozi”.

7. – Tužitelj GES podnio je žalbu u kojoj je tražio da se tužba prihvati jer se nije slagao s time da se poluprikolica izjednačava s predmetima koji se prevoze. Ustrajao je na tome da se navedeno isključenje iz pokrića, koje se poput svih isključenja usko tumači, odnosi samo na štetu nastalu na „predmetima koji su se prevozili u njemu [osiguranom vozilu]”, a ne na predmete koje je osigurano vozilo „prevozilo”, kao što je to u ovom slučaju bila poluprikolica kao neovisno vozilo vučnog vozila, s vlastitim obveznim osiguranjem i stoga nepovezano s obveznim osiguranjem koje je pokrivalo građanskopravnu odgovornost vučnog vozila. Tuženik se protivio žalbi i pritom tvrdio da je poluprikolica bila teret vučnog vozila jer je riječ o vozilu koje se priključuje na vučno vozilo kako bi joj ono prenijelo znatni dio svoje mase.

8. – Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (Drugi odjel Provincijskog suda u Huelvi, Španjolska) donijela je presudu od 22. prosinca 2016. u kojoj je, time što je prihvatila žalbu, u cijelosti prihvatila i tužbu. Smatrala je da se poluprikolica ne može smatrati teretom [**orig. str. 4.**] vučnog vozila: kao prvo, zato što se druga alineja članka 5. stavka 2. LRCSCVM-a odnosi na štetu nastalu na „predmetima koji su se prevozili u njemu [osiguranom vozilu]”, a ne na predmete koje je osigurano vozilo „prevozilo” i, kao drugo, zato što se ne može prihvatiti argument prema kojem prikolica utječe na vožnju na način da otežava upravljanje i pridonosi gubitku kontrole vozača vučnog vozila te je tako dio uzroka nezgode, jer su i u vozilu za prijevoz putnika ti putnici teret i mogu utjecati na vožnju, pri čemu putnici zbog toga nisu odgovorni u slučaju nezgode.

DRUGO – *Žalba u kasacijskom postupku i prethodno pitanje*

1. – Društvo Van Ameyde je protiv presude Audiencije Provincial (Provincijski sud) podnijelo žalbu u kasacijskom postupku koja se temeljila na povredi članka 5. stavka 2. LRCSCVM-a, te je tražilo da se tužba odbije jer je šteta nastala na poluprikolici isključena iz pokrića obveznog osiguranja vučnog vozila. Žalba je dopuštena.

2. – Nakon nekoliko sastanaka radi odlučivanja o žalbi, razmatralo se je li Sudu potrebno uputiti zahtjev za prethodnu odluku, zbog čega je naloženo da se u pogledu upućivanja navedenog zahtjeva saslušaju stranke. Obje su se stranke složile s upućivanjem zahtjeva, pri čemu je društvo Van Ameyde osobito zatražilo da se u pitanju naznači da je poluprikolica činila funkcionalnu cjelinu s vučnim vozilom, čijem se vozaču pripisala odgovornost za nezgodu.

TREĆE – *Podaci o strankama*

1. – [*omissis*] [opis stranaka, vidjeti zaglavlje] [**orig. str. 5.**]

PRAVNI OKVIR

PRVO – Pravo Unije

1. – 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, u svojem članku 1. sadržava 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”.

U skladu s njezinim člankom 3. („Obvezno osiguranje vozila”):

„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.

[...]

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

2. – U skladu s tim propisom, Sud je presudio da svako vozilo registrirano u Europskoj uniji (EU) za koje je izdana prometna dozvola i koje je stoga u voznom stanju, treba biti pokriveno osiguranjem od građanskopravne odgovornosti (presuda od 4. rujna 2018., predmet C-80/17).

3. – Iako su vučno vozilo i poluprikolica neovisna vozila, te su kao takva zasebno pokrivena obveznim osiguranjem, navedenom se direktivom izričito ne predviđa način utvrđivanja odgovornosti, ni prema trećim osobama ni međusobno, u slučaju nezgode u kojoj je sudjelovala ta skupina vozila.

DRUGO – Nacionalno pravo [orig. str. 6.]

1. – Člankom 1. LRCSCVM-a¹ („Građanskopravna odgovornost”), njegovim stavkom 1. određuje se:

„Vozač motornih vozila, zbog opasnosti koja se stvara vožnjom tih vozila, odgovara za štetu nanесenu osobama ili stvarima koja je posljedica upotrebe vozila.

[...]

¹ Pročišćeni tekst Zakona o građanskopravnoj odgovornosti i osiguranju u području upotrebe motornih vozila, odobren Kraljevskom zakonodavnom uredbom 8/2004 od 29. listopada, objavljen u nacionalnom Službenom listu 5. studenoga 2004.

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”.

Člankom 2. LRCSCVM-a („Obvezno osiguranje”) njegovim stavkom 1. određuje se:

„Svi vlasnici motornih vozila koji se uobičajeno nalaze u Španjolskoj obvezni su potpisati i održati na snazi ugovor o osiguranju za svako vozilo čiji su vlasnici, koji pokriva, u granicama iznosa obveznog osiguranja, građanskopravnu odgovornost na koju se odnosi članak 1. [...]”.

2. – Člankom 1. stavkom 1. Reglamenta del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 septiembre (Uredba o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti u području upotrebe motornih vozila, odobrena Kraljevskom uredbom 1507/2008 od 12. rujna)² određuje se:

„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, posebna vozila, prikolice i poluprikolice [...]”.

Isto tako, Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (Opća uredba o vozilima, odobrena Kraljevskom uredbom 2822/1998 od 23. prosinca)³ sadržava (u Prilogu II.) katalog razreda i kategorija vozila te u svojem članku 5. vučno vozilo i poluprikolicu kvalificira kao neovisna vozila, iako oba zajedno mogu činiti zglobno vozilo.

3. – Prema sudskoj praksi Tribunala Supremo (Vrhovni sud), odgovornost različitih elemenata zglobnog vozila prema trećim oštećenim osobama solidarna je, dok se člankom 19. navedene Uredbe o obveznom osiguranju („Šteta i uzroci”), njegovim stavkom 2. uređuje način međusobne podjele odgovornosti: **[orig. str. 7.]**

„Ako su oba predmetna vozila vučno vozilo i za njega 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 osiguravateljâ ili, ako oni ne postoje, razmjerno iznosu godišnje premije rizika za svako vozilo naznačeno u potpisanoj polici osiguranja”.

² Objavljen u nacionalnom Službenom listu 13. rujna.

³ Objavljen u nacionalnom Službenom listu 26. siječnja 1999.

Međutim, tom se odredbom ne određuje kako se međusobno trebaju dogovoriti osiguravatelji različitih vozila koja u cjelini čine zglobno vozilo ako se, kao što je to ovdje slučaj, šteta nastala na jednom od vozila (poluprikolici) isključivo može pripisati drugom vozilu, u ovom slučaju jer je šteta nastala zbog nepažnje vozača vučnog vozila. Drugim riječima, ne rješava se pitanje treba li se materijalna šteta nastala na poluprikolici pokriti obveznim osiguranjem vučnog vozila.

4. – Člankom 5. LRCSCVM-a („Materijalno područje i isključenja”), njegovim stavkom 2. određuje se:

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

TREĆE – *Dvojbe kojima se opravdava upućivanje zahtjeva za prethodnu odluku*

1. – U presudi koja se pobija u kasacijskom postupku članak 5. LRCSCVM-a tumači se na način da se poluprikolica ne smatra predmetom koji se prevozi ili teretom vučnog vozila, zbog čega se u njoj navodi da se ne može primijeniti isključenje iz pokrića i da šteta nastala na poluprikolici jest pokrivena obveznim osiguranjem vučnog vozila. Tuženik i žalitelj u kasacijskom postupku zagovara stajalište da je riječ o teretu i da je njegova šteta isključena iz pokrića obveznog osiguranja, osobito ako se uzme u obzir da je do nezgode došlo kad su vučno vozilo i poluprikolica činili funkcionalnu cjelinu.

2. – Ta dva proturječna tumačenja članka 5. LRCSCVM-a pojavljuju se i u presudama provincijskih sudova i žalbenih sudova nadležnih u građanskim i trgovačkim stvarima u Španjolskoj.

Na primjer, u slučajevima poput ovog smatra se da je šteta nastala na poluprikolici isključena iz pokrića obveznog osiguranja **[orig. str. 8.]** tegljača ili vučnog vozila *[omissis]* *[upućivanje na dvije presude provincijskih sudova]*. U nekim od tih presuda, u prilog takvom zaključku, upućuje se na presudu koju je donijela ova Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (Građanski odjel Vrhovnog suda) 1. travnja 1996. *[omissis]*, u kojoj je navedeno da je šteta nastala na poluprikolici na temelju odredbe o dobrovoljnom osiguranju isključena iz građanskopravne odgovornosti tegljača ili vučnog vozila čiji je tekst bio vrlo sličan tekstu članka 5. LRCSCVM-a.

Suprotno tomu, u njima se smatra da šteta nastala na poluprikolici nije isključena iz obveznog osiguranja tegljača ili vučnog vozila *[omissis]* *[upućivanje na dvije presude provincijskih sudova]*.

3. – *[omissis]* *[nacionalni propis o sudskoj praksi Tribunala Supremo (Vrhovni sud) i žalbi u kasacijskom postupku]*

4. – Prema sudskoj praksi Suda u kojoj se tumači članak 267. UFEU-a, kad nacionalni sud smatra da se na neki slučaj primjenjuje nacionalno pravilo za koje smatra da se protivi pravnom poretku Unije, obavezan je uputiti zahtjev za prethodnu odluku, pod uvjetom da svoje dvojbe ne može sâm riješiti i da protiv njegove odluke više nije moguće podnijeti redovno pravno sredstvo (presuda Suda od 9. rujna 2015., C-160/14).

5. – Dvojba koju ima ova Sala de lo Civil (Građanski odjel), i zbog koje je odlučila Sudu uputiti ovaj zahtjev za prethodnu odluku, sastoji se od toga dovodi li se u pitanje ili smanjuje li se tumačenjem članka 5. LRCSCVM-a, kojim se iz pokriva obaveznog osiguranja tegljača ili vučnog vozila isključuje šteta na poluprikolici, u [orig. str. 9.] slučajevima poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, jer se smatra da se poluprikolica može izjednačiti s teretom ili „predmetima koji se prevoze”, ili čak jer se smatra da tegljač i poluprikolica čine jedinstveno vozilo čija odnosna obavezna osiguranja pokrivaju samo materijalnu štetu nanесenu trećim osobama koje nisu vlasnici jednog i drugog vozila, pokriće materijalne štete u okviru obaveznog osiguranja motornih vozila utvrđeno u članku 3. posljednjem stavku Direktive 2009/103/EZ u vezi s člankom 1. iste direktive.

IZREKA

VIJEĆE ODLUČUJE: Slijedom navedenog, puni sastav Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo del Reino de España (prvo vijeće Građanskog odjela Vrhovnog suda Kraljevine Španjolske) upućuje Sudu Europske unije sljedeće prethodno pitanje:

Protivi li se članku 3. posljednjem stavku Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, u vezi s njezinim člankom 1., tumačenje nacionalnog propisa (članak 5. stavak 2. Zakona o građanskopravnoj odgovornosti i osiguranju u području upotrebe motornih vozila) prema kojem se, u slučajevima poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, smatra da je šteta nastala na poluprikolici isključena iz pokriva obaveznog 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?

[omissis] [orig. str. 10.] [omissis] [postupovna razmatranja nacionalnog prava i potpisi]