Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

12. veljače 2026.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila – Direktiva 2009/103/EZ – Članak 12. stavak 1. – Obveza pokrića osiguranjem od građanskopravne odgovornosti za tjelesne ozljede svih putnika osim vozača nastale upotrebom vozila – Doseg – Prometna nezgoda koja uključuje jedno vozilo – Šteta koju vozač vozila pretrpi zbog zahvata putnika u upravljanje tim vozilom”

U predmetu C-490/24,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Hoge Raad der Nederlanden (Vrhovni sud, Nizozemska), odlukom od 5. srpnja 2024., koju je Sud zaprimio 12. srpnja 2024., u postupku

Stichting Koskea, u svojstvu povjerenika osobe ED,

protiv

Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, koji posluje pod tvrtkom Reaal Schadeverzekering NV,

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: I. Jarukaitis (izvjestitelj), predsjednik vijeća, C. Lycourgos, predsjednik vijeća, u svojstvu suca četvrtog vijeća, M. Condinanzi, N. Jääskinen i R. Frendo, suci,

nezavisni odvjetnik: A. Biondi,

tajnik: A. Lamote, administratorica,

uzimajući u obzir pisani dio postupka i nakon rasprave održane 12. lipnja 2025.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, koji posluje pod tvrtkom Reaal Schadeverzekering NV, D. M. de Knijff i S. van der Keur, *advocaten*,

– za nizozemsku vladu, M. K. Bulterman i A. Hanje, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: nizozemski

– za Europsku komisiju, G. Goddin, A. Manzaneque Valverde i P. Vanden Heede, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 25. rujna 2025.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (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 Stichting Koskee, zaklade koja djeluje kao povjerenik osobe ED, i društva Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV (u daljnjem tekstu: Nationale Nederlanden), koje posluje pod tvrtkom Reaal Schadeverzekering NV, u vezi s opsegom pokrića koje treba pružiti obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 Uvodne izjave 21. i 23. Direktive 2009/103 glase:

„(21) Članovima obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge odgovorne osobe trebala bi biti pružena zaštita usporediva s onom za druge žrtve, u [svakom] slučaju u pogledu njihovih tjelesnih ozljeda.

[...]

(23) Uključivanje svih putnika u vozilu u osiguravateljno pokriće veliko je postignuće postojećeg zakonodavstva. Taj bi cilj bio ugrožen kad bi nacionalno zakonodavstvo ili bilo koja ugovorna klauzula sadržana u polici osiguranja isključivala putnike iz osiguravateljnog pokrića zato što su znali ili su trebali znati da je u trenutku nezgode vozač vozila bio pod utjecajem alkohola ili nekih drugih opojnih sredstava. [...] Pokriće tih putnika u okviru obveznog osiguranja motornih vozila ne dovodi u pitanje njihovu moguću odgovornost u skladu s važećim nacionalnim zakonodavstvom, niti visinu moguće naknade štete u određenoj nezgodi.”

4 U članku 1. točki 1. te direktive pojam „vozilo” definira se 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”.

5 Člankom 3. navedene direktive, naslovljenim „Obvezno osiguranje vozila”, određuje 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.

Na temelju mjera iz prvog stavka određuje se opseg pokrivene odgovornosti i uvjeti pokrića.

[...]

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

6 Članak 5. iste direktive omogućuje državama članicama da, pod određenim uvjetima, odstupe od odredaba njezina članka 3. u pogledu određenih fizičkih ili pravnih osoba, javnih ili privatnih.

7 Člankom 12. Direktive 2009/103, naslovljenim „Posebne kategorije žrtava”, predviđa se:

„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.

2. Članovi obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge osobe koja kod nezgode podliježe građanskopravnoj odgovornosti i čija je odgovornost pokrivena osiguranjem iz članka 3. ne smiju biti isključeni iz osiguranja u pogledu svojih tjelesnih ozljeda na temelju tog odnosa.

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.”

8 U skladu s člankom 13. te direktive, naslovljenim „Klauzule o isključenju”:

„1. Svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da se sve zakonske odredbe ili ugovorne klauzule sadržane u polici osiguranja izdanoj u skladu s člankom 3. smatraju nevažećima u pogledu odštetnih zahtjeva trećih osoba koje su žrtve prometne nezgode ako te zakonske odredbe ili ugovorne klauzule isključuju iz osiguranja upotrebu ili vožnju vozila:

(a) od strane osoba koje za to nemaju izričito ili implicitno odobrenje;

(b) od strane osoba koje nemaju vozačku dozvolu koja im dopušta da voze dotično vozilo;

(c) od strane osoba koje krše zakonske tehničke zahtjeve u pogledu stanja i sigurnosti dotičnog vozila.

Međutim, odredba ili klauzula iz točke (a) prvog podstavka može se upotrijebiti protiv osoba koje su dobrovoljno ušle u vozilo koje je prouzročilo štetu ili ozljedu ako osiguravatelj može dokazati da su znale da je vozilo ukradeno.

[...]

3. 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 nekih drugih opojnih sredstava smatra nevažećom u vezi s odštetnim zahtjevom takvog putnika."

9 Kao što to proizlazi iz njezina članka 29., Direktivom 2009/103 stavljene su izvan snage i zamijenjene Direktiva 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.), Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izmjeni direktiva Vijeća 73/239/EEZ i 88/357/EEZ (Četvrta direktiva o automobilskom osiguranju) (SL 2000., L 181, str. 65.) kao i Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. o izmjeni direktiva Vijeća 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 88/357/EEZ i 90/232/EEZ te Direktive 2000/26/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (SL 2005., L 149, str. 14.), kako su izmijenjene direktivama navedenima u Prilogu I. dijelu A te Direktive 2009/103.

Nizozemsko pravo

10 Članak 4. stavak 1. Weta betreffende verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen (Zakon o obveznom osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu motornih vozila) od 30. svibnja 1963. (Stb. 1963., br. 228), u verziji koja se primjenjuje u glavnom postupku (u daljnjem tekstu: WAM), glasi kako slijedi:

„Osiguranje ne mora pokriti odgovornost za štetu koju je pretrpio vozač motornog vozila kojim je nezgoda prouzročena."

Glavni postupak i prethodna pitanja

11 Krajem 2016. osoba ED bila je žrtva prometne nezgode dok je bila za volanom minibusa nogometnog kluba u kojem su se nalazili bivši trener tog kluba i njegova dva člana. Dok se minibus kretao brzinom od oko 70 km/h, bivši trener, koji je sjedio na stražnjem desnom sjedalu, iznenada je povukao ručnu kočnicu vozila. Minibus se zanio i udario u nekoliko stupova. Osoba ED i član kluba, koji je sjedio na mjestu suvozača, ispali su iz vozila. Potonji je preminuo od zadobivenih ozljeda. Osoba ED je teško ozlijeđena i trajno snosi teške posljedice te nezgode. Bivši trener i drugi član kluba zadobili su lakše ozljede.

12 Nogometni klub, u čijem je vlasništvu bio minibus, imao je ugovoreno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornog vozila s društvom Reaal Schadeverzekering, koje se zatim pripojilo društvu Nationale Nederlanden. Taj klub je osim toga sklopio s društvom Nationale Nederlanden osiguranje putnika i vozača za slučaj štete (u daljnjem tekstu: osiguranje za slučaj štete).

13 Osoba ED je u pogledu štete koju je pretrpjela kao posljedicu nezgode, posredstvom zaklade Stichting Koskea, koja upravlja njezinom imovinom i brani njezine interese, zahtijevala od društva Nationale Nederlanden da pokrije tu štetu na temelju tog osiguranja za slučaj štete. U siječnju 2020. odvjetnik tog društva obavijestio je osobu ED da nije pokrivena na temelju navedenog osiguranja za slučaj štete jer iz policijskog zapisnika o okolnostima nezgode proizlazi da je sjela za volan minibusa nakon što je konzumirala alkohol te da je bila pod njegovim utjecajem. Odvjetnik je također naveo da nije pokrivena ni na temelju obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti predviđenog WAM-om, s obzirom na to da se njime ne pokriva šteta koju je pretrpio vozač.

14 Zaklada Stichting Koskea, djelujući u ime i za račun osobe ED, podnijela je tužbu rechtbanku Noord-Nederland (Sud za Sjevernu Nizozemsku, Nizozemska) zahtijevajući da se utvrdi da je društvo Nationale Nederlanden na temelju WAM-a dužno naknaditi nastalu i buduću štetu zainteresirane osobe. U potporu toj tužbi ta je zaklada, među ostalim, tvrdila da se isključenje pokrića u okviru obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila u odnosu na štetu koju pretrpi vozač vozila, predviđeno člankom 4. stavkom 1. WAM-a, ne primjenjuje u ovom slučaju s obzirom na to da se osoba ED, iako je bila za volanom vozila u trenutku nezgode, više ne može smatrati vozačem u smislu te odredbe jer se bivši trener, povlačenjem ručne kočnice, ponašao kao vozač.

15 Presudom od 22. listopada 2020. taj je sud prihvatio tu tužbu. Smatrao je, u biti, da od trenutka kada je bivši trener povukao ručnu kočnicu osoba ED više nije bila u mogućnosti stvarno upravljati minibusom i stoga se više nije mogla smatrati njegovim „vozačem” u smislu članka 4. stavka 1. WAM-a.

16 Društvo Nationale Nederlanden podnijelo je žalbu protiv te presude Gerechtshofu Arnhem-Leeuwarden (Žalbeni sud u Arnhem-Leeuwardenu, Nizozemska). Presudom od 13. prosinca 2022. taj je sud ukinuo navedenu presudu uz obrazloženje, u bitnome, da osoba ED nije izgubila svojstvo vozača time što je bivši trener povukao ručnu kočnicu. U tom je pogledu istaknuo da je ED i dalje osoba koja je sjela za volan na vozačevo sjedalo, da je upravljala vozilom, odredila njegovu brzinu i odabrala smjer kretanja. Stoga, prema mišljenju tog suda, osoba ED upravljala je komandama navedenog vozila, a činjenica da je bivši trener iznenada povukao ručnu kočnicu i time izvršio vozačku radnju ništa ne mijenja na stvari.

17 Zaklada Stichting Koskea podnijela je žalbu u kasacijskom postupku Hoge Raadu der Nederlanden (Vrhovni sud Nizozemske), koji je sud koji je uputio zahtjev. Pred tim sudom tvrdi da se osobu ED više ne može smatrati vozačem minibusa nakon što je bivši trener povukao ručnu kočnicu, s obzirom na to da joj je tom radnjom uskraćena mogućnost stvarnog upravljanja tim vozilom.

18 Sud koji je uputio zahtjev navodi da je nizozemski zakonodavac člankom 4. stavkom 1. WAM-a prenio članak 1. prvi stavak Direktive 90/232, koji je postao članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103, prema kojem obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila mora pokrivati odgovornost za tjelesne ozljede svih putnika osim vozača. Međutim, ističe da taj pojam „vozač” nije definiran ni u potonjoj direktivi ni u direktivama koje su njome zamijenjene.

19 U svojoj sudskoj praksi u tom području Sud je uvijek naglašavao važnost zaštite putnika koji su žrtve prometne nezgode kao i cilj da se obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila svim putnicima koji su žrtve prometne nezgode prouzročene vozilom zajamči mogućnost naknade štete koju su pretrpjeli. Ipak, iz te sudske prakse također proizlazi da se člankom 12. stavkom 1. Direktive 2009/103 razlikuje vozač od drugih putnika.

20 S obzirom na te elemente, sud koji je uputio zahtjev nastoji doznati treba li članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103 tumačiti na način da obvezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti predviđeno tom odredbom mora pokrivati odgovornost za štetu koju je pretrpio prvotni vozač vozila o kojem je riječ u slučaju kada je putnik izvršio zahvat u upravljanje tim vozilom, a taj je zahvat prouzročio nezgodu. Ako je to slučaj, taj sud smatra da se postavlja pitanje proizlaze li iz prava Unije određeni zahtjevi koje on mora poštovati kako bi utvrdio je li, u okolnostima o kojima je riječ u glavnom postupku, osoba koja je bila za volanom vozila u trenutku nezgode izgubila svojstvo vozača i može li se, slijedom toga, pozivati na zaštitu koja proizlazi iz Direktive 2009/103.

21 U tim je okolnostima Hoge Raad der Nederlanden (Vrhovni sud Nizozemske) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

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

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

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

22 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103 tumačiti na način da šteta koju je pretrpio vozač vozila koje je jedino sudjelovalo u prometnoj nezgodi ne treba biti pokrivena obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila predviđenim tom direktivom, čak ni ako je putnik izvršio zahvat u upravljanje tim vozilom zbog kojeg se dogodila ta nezgoda.

23 U skladu s ustaljenom sudskom praksom, prilikom tumačenja odredbe prava Unije valja uzeti u obzir ne samo njezin tekst već i njezin kontekst te zadane ciljeve propisa kojeg je dio (vidjeti presude od 17. studenoga 1983., Merck, 292/82, EU:C:1983:335, t. 12. i od 30. listopada 2025., Killybegs Fishing Enterprises i dr., C-546/24, EU:C:2025:844, t. 16.).

24 Iz ustaljene sudske prakse također proizlazi da utvrđivanje značenja i dosega pojmova za koje pravo Unije ne daje nikakvu definiciju i ne upućuje na pravo država članica treba provesti u skladu s njihovim uobičajenim smislom u svakodnevnom jeziku, uzimajući u obzir kontekst u kojem se oni koriste i ciljeve postavljene propisom kojem pripadaju (vidjeti u tom smislu presude od 18. listopada 2011., Brüstle, C-34/10, EU:C:2011:669, t. 25. i 31. kao i navedenu sudsku praksu i od 5. rujna 2024., BIOR, C-344/23, EU:C:2024:696, t. 40.).

25 Kao prvo, kad je riječ o tekstu članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103, valja podsjetiti na to da, u skladu s tom odredbom, ne dovodeći u pitanje članak 13. stavak 1. drugi podstavak te direktive, u kojem se navodi iznimka koja nije relevantna u okviru glavnog postupka, osiguranje iz članka 3. navedene direktive pokriva odgovornost za tjelesne ozljede „svih putnika osim vozača”, nastale upotrebom vozila.

26 U skladu s člankom 3. prvim stavkom iste direktive, podložno primjeni njezina članka 5. kojim se predviđaju iznimke od obveze osiguranja vozila, koje također nisu relevantne za glavni postupak, 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.

27 Poput direktiva koje je zamijenila, Direktiva 2009/103 ne definira ni pojam „vozač” ni pojam „putnik” niti upućuje na pravo država članica kako bi se definirao njihov doseg. Kad je riječ o uobičajenom značenju tih izraza u svakodnevnom jeziku, valja istaknuti da se pojam „vozač” odnosi na osobu koja vozi nešto ili nekoga ili njima upravlja. U vezi s vozilom, taj se izraz odnosi na osobu koja se nalazi za njegovim volanom ili komandama i koja njime upravlja. Pojam „putnik” odnosi se, pak, na osobu koju se prevozi u vozilu i koja njime ne upravlja.

28 S obzirom na te elemente, iz teksta članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103 može se zaključiti, kao prvo, da u vozilu može postojati više „putnika osim vozača”, ali istodobno u načelu može postojati samo jedan vozač. Nadalje, ne dovodeći u pitanje posebne slučajeve, osobito praksu potpomognute vožnje radi dobivanja vozačke dozvole, na koje se mogu primjenjivati posebna pravila, pojam „vozač” obično se odnosi na osobu koja se nalazi za komandama ili volanom vozila i njima osigurava kretanje, dok se pojam „putnik” odnosi na osobu koja se nalazi drugdje u vozilu o kojem je riječ koja njime ne upravlja. Naposljetku, tom se odredbom ne predviđa da odgovornost za štetu koju je pretrpio „vozač” vozila mora biti pokrivena osiguranjem iz članka 3. navedene direktive.

29 Kao drugo, kad je riječ o kontekstu članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103, valja istaknuti, prvo, da je pojam „vozilo” definiran u članku 1. točki 1. te direktive 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 spojeno ili ne.

30 Budući da vozilo, u smislu te direktive, nužno pokreće mehanička sila (vidjeti u tom smislu presudu od 12. listopada 2023., KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, t. 37., 38. i 40.), svako vozilo koje je u prometu u načelu ima, osim vozila s autonomnim upravljanjem, vozača i upravljačko mjesto, a taj je vozač osoba koja unutar vozila pokreće ili je u mogućnosti pokrenuti mehaničku silu vozila radi njegova prometovanja, pri čemu se nalazi za njegovim volanom.

31 Drugo, iako se člankom 3. četvrtim stavkom Direktive 2009/103 određuje da osiguranje iz prvog stavka obvezno pokriva oštećenje stvari i tjelesne ozljede, iz tumačenja te odredbe u vezi s člankom 12. stavkom 1. te direktive proizlazi da je osobito riječ o tjelesnim ozljedama „svih putnika osim vozača”.

32 Treće, u skladu s člankom 12. stavkom 2. navedene 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 3. te direktive ne smiju biti isključeni iz osiguranja u pogledu svojih tjelesnih ozljeda na temelju tog odnosa. Usto, u skladu s člankom 12. stavkom 3. prvim podstavkom Direktive 2009/103, osiguranje iz njezina 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. Osim toga, člankom 13. stavkom 3. te direktive pojašnjava se da 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 nekih drugih opojnih sredstava smatra nevažećom u vezi s odštetnim zahtjevom takvog putnika.

33 Te odredbe, poput članka 12. stavka 1. Direktive 2009/103, razlikuju vozača vozila od drugih osoba koje su mogle ući u to vozilo kao i od drugih korisnika ceste koji se ne nalaze u vozilu, ali na koje može utjecati prometna nezgoda u kojoj je sudjelovalo vozilo. Stoga se kategorije žrtava prometne nezgode u biti određuju u opreci s vozačem vozila koje je u njoj sudjelovalo.

34 Četvrto, valja istaknuti da, u skladu s člankom 12. stavkom 3. drugim podstavkom te direktive, njezin članak 12. ne prejudicira građanskopravnu odgovornost kao ni visinu naknade štete. Prema tome, uloga koju je jedan od putnika u vozilu, kao što je u ovom slučaju putnik koji je povukao ručnu kočnicu, mogao imati u odvijanju nezgode i, prema tome, u nastanku štete, može, u skladu sa sustavom građanskopravne odgovornosti koji je na snazi u državi članici na čijem se državnom području dogodila nezgoda, odrediti koja je osoba građanskopravno odgovorna za nezgodu i utjecati na opseg naknade štete. Međutim, potonji aspekti razlikuju se od osobnog opsega pokrića obveznim osiguranjem predviđenog Direktivom 2009/103.

35 U tom pogledu, Sud je u više navrata presudio da se obveza osiguranja od građanskopravne odgovornosti za štetu uzrokovanu trećim osobama motornim vozilima razlikuje od opsega naknade te štete na temelju građanskopravne odgovornosti. Naime, dok je prva definirana i zajamčena propisom Unije, druga je u biti uređena nacionalnim pravom (presude od 17. ožujka 2011., Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, EU:C:2011:158, t. 31. i od 12. listopada 2023., KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, t. 23. i navedena sudska praksa).

36 Svi ti tekstualni i kontekstualni elementi tako upućuju na to da članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103 treba tumačiti na način da zahvat putnika u upravljanje vozilom, koji uzrokuje nezgodu, ne može dovesti do toga da vozač izgubi svojstvo vozača a da se pritom ne ugrozi istodobno temeljna razlika između vozača i treće osobe koja je žrtva, koja je obilježje sustava obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila uspostavljenog tom direktivom, te razlika između obveze pokrića tim osiguranjem i opsega naknade štete na temelju građanskopravne odgovornosti za nezgodu, koja je uređena nacionalnim pravom.

37 Kao treće, valja utvrditi da je to tumačenje potkrijepljeno ciljevima koji se nastoje postići Direktivom 2009/103.

38 S jedne strane, točno je da iz razvoja propisa Unije u području obveznog osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila proizlazi kako je zakonodavac Unije stalno slijedio i osnaživao taj cilj zaštite žrtava nezgoda koje su uzrokovala ta vozila (presude od 20. prosinca 2017., Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, t. 27. i navedena sudska praksa i od 30. travnja 2025., Nastolo, C-370/24, EU:C:2025:300, t. 39.).

39 Međutim, kao što je to u biti istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 40. svojeg mišljenja, taj bi cilj bio ugrožen ako bi, ovisno o neizvjesnim činjeničnim okolnostima, osoba koja sjedi za volanom mogla izgubiti svojstvo vozača zbog zahvata putnika u upravljanje tim vozilom. Naime, budući da, kao što je to utvrđeno u točkama 28. i 30. ove presude, svako vozilo u načelu ima vozača, osim vozila s autonomnim upravljanjem, oduzimanje svojstva vozača osobi koja se nalazi za volanom vozila dovelo bi do toga da bi taj putnik tada imao svojstvo vozača i da bi slijedom toga bio isključen iz zaštite koja se tom direktivom nastoji pružiti trećim osobama koje su žrtve, među kojima su i putnici.

40 Usto, pravna nesigurnost koja proizlazi iz takve mogućnosti sama po sebi nije u skladu s navedenim ciljem.

41 S druge strane, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 38. svojeg mišljenja, zakonodavni razvoj naveden u točki 38. ove presude također je obilježen isključenjem – koje je od donošenja Direktive 90/232 dosljedno i izričito – pokrića štete koju pretrpi vozač obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, pri čemu je jedina razlika koja se priznaje tim propisom uvijek bila razlika između vozača, s jedne strane, i putnika ili druge osobe koja je žrtva, s druge strane (vidjeti u tom smislu presudu od 1. prosinca 2011., Churchill Insurance Company Limited i Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, t. 27. do 31. kao i navedenu sudsku praksu).

42 Usto, ništa u tom zakonodavnom razvoju ne upućuje na to da je namjera zakonodavca Unije bila uskladiti obvezu osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila izvan pokrića štete prouzročene trećim osobama i takva namjera ne proizlazi ni iz Direktive 2009/103. Uostalom, u njezinoj uvodnoj izjavi 21. navodi se da se članovima obitelji ugovaratelja osiguranja, vozača ili bilo koje druge odgovorne osobe treba pružiti zaštita usporediva s onom „za druge žrtve”, u svakom slučaju u pogledu njihovih tjelesnih ozljeda. Slično tomu, u uvodnoj izjavi 23. te direktive upućuje se na proširenje osiguravateljnog pokrića na „sv[e] putnik[e] u vozilu”, pri čemu se u biti pojašnjava da načelna neučinkovitost nacionalnog zakonodavstva ili ugovorne odredbe kojom se isključuje pokriće obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u odnosu na „odštetn[e] zahtjev[e] trećih osoba” koje su žrtve u određenim okolnostima ni na koji način ne prejudicira, među ostalim, odgovornost koja se može pripisati dotičnim putnicima u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom.

43 Stoga je pitanje eventualne obveze da se osigura pokriće štete koju je pretrpio vozač vozila koje je sâmo sudjelovalo u prometnoj nezgodi i dalje prema sadašnjem stanju prava Unije uređeno nacionalnim pravima država članica.

44 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti tako da članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103 treba tumačiti na način da šteta koju je pretrpio vozač vozila koje je jedino sudjelovalo u prometnoj nezgodi ne treba biti pokrivena obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila predviđenim tom direktivom, čak ni ako je putnik izvršio zahvat u upravljanje tim vozilom zbog kojeg se dogodila ta nezgoda.

Drugo pitanje

45 Uzimajući u obzir odgovor na prvo prethodno pitanje, na drugo postavljeno pitanje nije potrebno odgovoriti.

Troškovi

46 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 (četvrto vijeće) odlučuje:

Članak 12. stavak 1. Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti

treba tumačiti na način da:

šteta koju je pretrpio vozač vozila koje je jedino sudjelovalo u prometnoj nezgodi ne treba biti pokrivena obveznim osiguranjem od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila predviđenim tom direktivom, čak ni ako je putnik izvršio zahvat u upravljanje tim vozilom zbog kojeg se dogodila ta nezgoda.

Potpisi