

Danijela Šaban \*

## **POJAM UPORABE MOTORNOG VOZILA U PRAVU OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI**

### **SAŽETAK**

Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti vrlo je važan pojam koji utječe na utvrđivanje opsega osigurateljnog pokrića u pogledu građanske odgovornosti za štetu temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. U prvom dijelu rada daje se općeniti prikaz prava osiguranja od automobilske odgovornosti s posebnim naglaskom na EU Direktive o osiguranju motornih vozila te se analizira pojam uporabe motornog vozila prema Direktivi 72/166/EEZ. U drugom dijelu rada, analizira se pojam uporabe motornog vozila u pravu RH u smislu opsega osigurateljnog pokrića, ističe se različito znanstveno poimanje pojma uporabe motornog vozila u izučavanju prava osiguranja RH, te se u nedostatku zakonske definicije, analiziraju neke odluke sudske prakse VSRH. Završno, analizira se odluka Suda Europske Unije u predmetu Vnuk protiv Zavarovalnice Triglav od 4. rujna 2014. (C-162/13). Objašnjavaju se razlozi zašto je sud u konkretnom slučaju zauzeo šire tumačenje pojma uporabe motornog vozila od onoga kako je to do tada tumačio nacionalni sud i kakav utjecaj takva odluka ima na razvoj daljnje sudske prakse kao i na mogući daljnji razvoj prava osiguranja od automobilske odgovornosti.

**Ključne riječi:** motorno vozilo, uporaba, opseg osigurateljnog pokrića, osiguranje od automobilske odgovornosti, pravo osiguranja, Direktiva 2009/103/EU

---

\* Doktorandica na Pravnom fakultetu Univerziteta u Zenici

## UVOD

Najznačajniji i najmasovniji izvor povećane opasnosti modernog društva danas svakako predstavlja motorno vozilo, prometno sredstvo koje vlasnik koristi u skladu s njegovom namjenom kako bi zadovoljio svoje svakodnevne životne potrebe. Obzirom se motorno vozilo smatra opasnom stvari, u različitim životnim situacijama, u svakom trenutku, iz stvaranja i održavanja rizika njegove uporabe može nastati odnos odgovornosti za štetu. Pojam uporabe motornog vozila kako u odštetnom pravu općenito tako i u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti predstavlja važan pojam za razumijevanje građanske odgovornosti vlasnika za štetu prouzročenu motornim vozilom. To posebno u situaciji kada se opseg pokrića takve odgovornosti utvrđuje u okviru obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. Cilj ovog rada je analizirati pojam motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti, najprije u okviru EU Direktiva o osiguranju motornih vozila, potom u odštetnom pravu, pravu osiguranja i sudskoj praksi Republike Hrvatske, a nakon toga iznijeti problematiku slučaja Vnuk sve kako bi se pokušao dati odgovor na pitanje pruža li propisana odnosno tumačenjem izvedena definicija pojma uporabe motornog vozila dovoljno pravne sigurnosti svim sudionicima odnosa odgovornosti za štetu.

### ***1. Općenito o pravu osiguranja od automobilske odgovornosti***

Osiguranje od građanske odgovornosti motornih vozila (dalje u tekstu: osiguranje od automobilske odgovornosti) zauzima vrlo važnu ulogu u ostvarivanju zaštite oštećenih osoba u prometu.<sup>1</sup> U državama članicama Europske unije, ali i šire<sup>2</sup> posebna pažnja posvećuju se izradi i primjeni propisa koji reguliraju područje osiguranja od automobilske odgovornosti za štete nanese trećim osobama.<sup>3</sup> Današnja suvremena društva suglasna su u stavu o velikom društvenom značaju ove vrste osiguranja u kojoj se kao izvor opasnosti pojavljuje motorno vozilo.<sup>4</sup> Široki društveni konsenzus

---

1) J. Pak, *Pravo osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2009, 99.

2) A. Zimolo, *Normative and Management Characteristics of Motor Third Party Liability Insurance in the World*, XIII WORD CONGRESS – AIDA, Paris 2010, 11.

3) Više o pojmu treće osobe v. L. Belanić, „Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci (Zb. Pf. Sveuč. Rij.)* 1/2007, 633.

4) Prema autoru M. Ćurkoviću osiguranja od odgovornosti općenito odnosno odgovornost za štetu neovisno o krivnji (objektivna odgovornost) povijesno se javljaju prilično kasno, tek u 19. i 20.

ima za posljedicu obvezu normiranja pravnih pravila o osiguranju od automobilske odgovornosti. Ta se obveza normiranja s jedne strane obrađuje željom za što boljom zaštitom oštećenih osoba (žrtava u prometu) zbog nastanka štete od uporabe motornog vozila koju su pretrpjeli bez svoje krivnje, te s druge strane, željom da se zaštiti financijski i socijalni položaj osiguranika kao odgovorne osobe za štetu.<sup>56</sup> Obzirom osiguranje od automobilske odgovornosti ima određene specifičnosti<sup>7</sup> u odnosu na ostale vrste osiguranja<sup>8</sup>, a povijesni razvoj nacionalnih zakonodavstava u ovoj materiji pokazuje mnoge razlike u pojedinim nacionalnim legislativama, na području normiranja unutarnjeg tržišta Europske unije vrlo se rano prepoznala potreba donošenja pravila kojima bi se uklonile razlike u nacionalnim zakonodavstvima država članica<sup>9</sup> na području osiguranja od

---

stoljeću s pojavom opasnih djelatnosti i opasnih stvari. Razlog tako kasnoj pojavi leži u činjenici da je dužnost naknade štete bila povezana s krivnjom štetnika i shvaćena kao sankcija za građanski delikt; autor nadalje navodi da je u svakodnevni život običnog čovjeka, kao korisnika motornog vozila koji je obavezan popraviti štetu uzrokovanu drugom, obvezno osiguranje ušlo kroz osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovanu uporabom motornog vozila; v. M. Ćurković, *Obvezna osiguranja u prometu*, Inženjerski biro d.d., Zagreb 2007, 7-10.

5) Sabor RH „*Obrazložjenje Prijedloga zakona o obveznim osiguranjima u prometu s Konačnim prijedlogom zakona*“, P.Z.E. 391, 2005, 1.

6) B. Matijević, „Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatnost osigurane svote“, *Svijet osiguranja (Tectus)*, 2/2005, 41

7) Specifičnost osiguranja od automobilske odgovornosti ogleda se prije svega u obveznosti ove vrste osiguranja proizašle prvotno iz Europske konvencije o obveznom osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornih vozila – Strasburška konvencija od 20. travnja 1959. Konvencija je zbog malog broja država koje su je ratificirale (Danska, Grčka, Austrija, Norveška, Švedska i Njemačka) imala veći politički nego praktički značaj ali je njezino donošenje ubrzalo uvođenje obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti u današnjim državama članicama EU (tako npr. u Irskoj 1961., u Španjolskoj 1962., u Italiji 1969., u Grčkoj 1976., u Portugalu 1980.) S druge strane, specifičnost osiguranja od automobilske odgovornosti ogleda se u pripadnosti pojedine države članici EU ali i trećih država izvan područja EU sustavu međunarodnog osiguranja - tzv. Sustav zelene karte osiguranja u okviru kojeg se uređuje zaštita žrtava motornih vozila registriranih u inozemstvu.

8) Detaljnije o ostalim vrstama osiguranja v. Direktivu 2009/139/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o osnivanju i obavljanju djelatnosti osiguranja i reosiguranja (Solventnost II) od 25.11.2009, Prilog I, 268-270, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0138&from=HR> (10.07.2016) te Delegiranu Uredbu Komisije (EU) 2015/35 od 10. listopada 2014. o dopuni Direktive 2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o osnivanju i obavljanju djelatnosti osiguranja i reosiguranja (Solventnost II) od 10.10.2014, Prilog I, 227-229, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2015:012:FULL&from=HR> (10.07.2016)

9) J. Pak, 99.

automobilske odgovornosti.

### 1.1. EU Direktive o osiguranju motornih vozila

U razdoblju od 1972. do danas u pravu Europske unije<sup>10</sup> u dijelu koje pokriva područje osiguranja od automobilske odgovornosti doneseno je ukupno šest direktiva.<sup>11</sup> Te su direktive postupno, kroz dugo vremensko razdoblje i ovisno o cilju koji se svakom od njih na temelju odredbi Ugovora<sup>12</sup> želio postići, prvotno uklonile prepreke prekograničnom kretanju motornih vozila i osoba na unutarnjem tržištu EU (ranije EEZ), a nakon toga sve veću pažnju posvećivale osiguranju približno ujednačenog položaja oštećenih osoba - žrtava prometnih nesreća<sup>13</sup>. Tako je prva AO direktiva iz 1972. imala prije svega za cilj<sup>14</sup> osigurati slobodno kretanje motornih vozila i osoba unutar područja tadašnje EEZ - danas EU - a koji cilj je postignut ukidanjem granične kontrole osiguranja (kontrola tzv. zelene

---

10) T.Čapeta/S.Rodin, *Osnove prava Europske Unije na temelju Lisabonskog ugovora – gradivo za cjeloživotno obrazovanje pravnika*, Narodne novine d.d., Zagreb 2010, 10-14 te Z.Meškić/D. Samardžić, *Pravo Europske unije I*, GIZ, Sarajevo 2012, 168-169.

11) Direktiva 72/166/EEZ od 24. travnja 1972., o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti u vezi s uporabom motornih vozila i kontroli obveze osiguranja te odgovornosti (u stručnim osigurateljnim krugovima kolokvijalno nazvana Prva AO direktiva); direktiva 84/5/EEZ od 29. prosinca 1983. o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti u vezi s uporabom motornih vozila (skraćeni službeni naziv: Druga AO direktiva); direktiva 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990., o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja od građanske odgovornosti u vezi s uporabom motornih vozila (skraćeni službeni naziv: Treća AO direktiva); direktiva 2000/26/EZ od 16. svibnja 2000., o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja građanske odgovornosti u vezi s uporabom motornih vozila te izmjenama Direktive 73/239/EZ i Direktive 88/357/EZ (skraćeni službeni naziv: Četvrta AO direktiva; poznata i kao Direktiva žrtava posjetitelja); direktiva 2005/14 od 11. travnja 2005., o izmjenama 1., 2. i 3. AO direktive koje se odnose na osiguranje od građanske odgovornosti u vezi s uporabom motornih vozila (skraćeni službeni naziv: Peta AO direktiva); te direktiva 2009/103 od 16. rujna 2009. koja se odnosi na osiguranje od građanske odgovornosti u vezi s uporabom motornih vozila (skraćeni službeni naziv: kodificirajuća AO direktiva).

12) Prema N.Radionov *et al.* sve europske pravne norme moraju imati svoj pravni temelj u Ugovoru; (...) na pravnom temelju za harmonizaciju na području unutarnjeg tržišta (čl. 114 EFEU) usvojena je Direktiva 2009/103/EZ o osiguranju motornih vozila; v. više N.Radionov *et al.*, *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb 2011, 35-36.

13) U znanstvenim se krugovima novije direktive koje se odnose na područje AO u cjelokupnom pravu osiguranja EU (neživotno i životno osiguranje) nazivaju tzv. direktivama treće generacije, v.M.Čurković, 41.

14) Točke 1.,2. i 3. preambule Direktive 72/166/EEZ

karte)<sup>15</sup>. Ova je direktiva i dodatno proširila zaštitu oštećenih osoba od strane inozemnih motornih vozila u okviru tzv. Sustava zelene karte<sup>16</sup>. Naime, definirala je pojednostavljenu proceduru rješavanja odštetnih zahtjeva stranih posjetitelja uvođenjem *presumpcio iuris et de iure* da registarska pločica motornog vozila koje je uobičajeno stacionirano u posjećenoj zemlji predstavlja dovoljan dokaz o postojanju valjanog osigurateljnog pokrivača<sup>17</sup>. Čak štoviše, pod takvu su neoborivu presumpciju potpala i neosigurana motorna vozila<sup>18</sup> uobičajeno stacionirana u posjećenoj zemlji što je zahtijevalo ispunjavanje i provođenje dodatnog bitnog preduvjeta - da se osiguranje od automobilske odgovornosti u svim državama članicama uvede kao obvezno<sup>19</sup>. Ipak, državama članicama ostavljena je mogućnost da određene kategorije motornih vozila ili određena motorna vozila s posebnim tablicama **izuzmu iz obveze osiguranja** od automobilske odgovornosti<sup>20</sup>, ali uz obvezu da popis takvih izuzetih vozila dostavi drugim državama članicama i Komisiji EEZ<sup>21</sup> (danas EU) te obvezu garantiranja država članica da će i štete od takvih izuzetih vozila biti pokrivena.

Druga AO direktiva iz 1983. nastavila je razvijati pravo osiguranja od automobilske odgovornosti EU u pravcu pružanja veće zaštite oštećenih osoba<sup>22</sup> u prekograničnim prometnim nesrećama. Treća AO direktiva iz 1990. proširila je pravo svih putnika u motornom vozilu na potpunu na-

---

15) Članak 2. stavak 1. i stavak 2. Direktive 72/166/EEZ

16) V. fn.7; sustav zelene karte osiguranja svoje temelje nalazi u Preporuci broj 5. od 25. siječnja 1949. Pododbora za cestovni promet Organizacije Ujedinjenih naroda koja je kasnije zamijenjena Rezolucijom o olakšanju cestovnog prometa od 29. lipnja 1984.

17) Članak 2. stavak 3. Direktive 72/166/EEZ

18) U tom pravcu, države članice dobile su dodatnu obvezu osnovati i zasebno tijelo (tzv. garantni fond) koje će iz svojih sredstava samostalno rješavati odštetne zahtjeve oštećenih osoba od neosiguranih vozila.

19) Članak 3. stavak 1. Direktive 72/166/EEZ

20) Tako je npr. RH u prvotnom Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu iz 2005. (NN-151/05) u članku 2. stavku 2. propisala da se odredbe tog Zakona ne odnose na prijevozna sredstava Oružanih snaga Republike Hrvatske. Takav se izuzetak o izuzimanju iz obveze osiguranja vojnih vozila i danas nalazi u važećem ZOOP-u (NN-151/05, 36/09, 75/09, 76/2013 i 152/14). Usporedbe radi, Austrija je od obveze osiguranja izuzela vozila koja postižu max. brzinu ispod 10 km/h, električne bicikle do 20 km/h; Njemačka je izuzela vozila poljoprivredne namjene koja ne prelaze 20 km/h; Finska je izuzela dječje igračke; Cipar je izuzeo invalidska kolica, poljoprivredne priključke i kosilice; Portugal je izuzeo poljoprivredna vozila čija težina ne prelazi 300 kg.

21) J. Pak, 107.

22) Točka 4.,5.,6. i 7. preambule Direktive 84/5/EEZ

knadu pretrpljene štete dok je u pogledu minimalnih osiguranih svota utvrdila kao mjerodavnim one svote koje su povoljnije za oštećene osobe.<sup>23</sup> Četvrtom AO direktivom iz 2000. uveden je jedinstven postupak rješavanja odštetnih zahtjeva stranih posjetitelja u drugim državama članica EU.<sup>24</sup> Pet godina kasnije, usporedivo postupanje u prekograničnim nesrećama uvedeno je kao univerzalno načelo načelo za sve žrtve prometnih nesreća bez obzira u kojem se dijelu unutarnjeg tržišta EU prometna nesreća dogodila<sup>25</sup> u okviru jedinstvenog postupka rješavanja zahtjeva svih oštećenih osoba.<sup>26</sup> I dok su početne AO direktive u svom naslovu sadržavale formulaciju direktive „o približavanju zakonodavstava država članica“<sup>27</sup> zadnja AO direktiva, a posebno šesta tzv. kodificirajuća AO direktiva iz 2009. - donesena isključivo radi jasnoće i preglednosti svih ranijih AO direktiva<sup>28</sup> - u svome naslovu zadržavaju samo jednostavnu formulaciju direktive „koja se odnosi na osiguranje od automobilske odgovornosti“.<sup>29</sup> Na takav način, institucije EU<sup>30</sup> jasno su iskazale koliko osiguranje od automobilske odgovornosti treba biti ključni cilj djelovanja Zajednice u području financijskih usluga kako bi se ojačalo i učvrstilo jedinstveno tržište na području osiguranja motornih vozila.<sup>31</sup>

## **2. Pojam uporabe motornog vozila prema direktivi 72/166/ez**

### **2.1. Pojam motornog vozila**

Analiziranjem više jezičnih verzija EU Direktiva o osiguranju motornih vozila može se izvesti zaključak kako europsko pravo osiguranja sadrži

---

23) M.Ćurković, 41.

24) Članak 4. stavak 6. Direktive 2000/26/EEZ; postupak rješavanja odštetnih zahtjeva stranih posjetitelja stavljen je ovim člankom u okvir točno propisane procedure čija su glavna obilježja vremensko ograničenje trajanja postupka od 3 mjeseca te podložnost administrativnim sankcijama onih osiguratelja/predstavnika koji se takve procedure ne pridržavaju; ovaj je članak po prvi puta u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti EU propisao i pravo oštećene osobe na kamatu.

25) Direktiva 2005/14/EEZ zapravo samo mijenja i dopunjuje određene odredbe prve tri AO direktive pa tako člankom 4e. postupak rješavanja odštetnih zahtjeva za sve građane EU i bez obzira na područje na kojem se dogodila prometna nesreća zapravo vraća u okvir Direktive 90/232/EEZ.

26) Točka 22. preambule Direktive 2005/14/EEZ

27) V.fn.11

28) Točka 1. preambule Direktive 2009/103/EZ

29) V.fn.11

30) T.Čapeta/S.Rodin, 27-33.

31) Točka 1. preambule Direktive 2005/14/EEZ te točka 2. preambule Direktive 2009/103/EZ

jasnu definiciju pojma „motornog vozila“.<sup>32</sup> U članku 1. Direktive 72/166/EEZ odnosno u članku 1. kodificirajuće direktive<sup>33</sup> navedeno je da se vozilom smatra **svako motorno vozilo<sup>34</sup> namijenjeno za kopneni promet koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po tračnicama, i svaka prikolica, bilo da je priključena ili ne.** Štoviše, različite jezične verzije AO direktiva u pogledu definicije pojma motornog vozila u sebi sadrže istoznačan prijevod ovog pojma.<sup>35</sup> Radi potrebe daljnje analize ovog pojma s aspekta „istoznačnih pojmova“ europskog prava upućuje se i na definiciju motornog vozila koja se nalazi u Uredbi EU broj 461/2010 od 27. svibnja 2010<sup>36</sup>, a koja sadrži definiciju motornog vozila kao **vozila na vlastiti pogon namijenjeno uporabi na javnim cestama** koje ima tri ili više kotača. Može se zaključiti kako različitost definiranja pojma motornog vozila na razini EU, jednom u području osiguranja motornih vozila, drugi put u području usklađivanja djelovanja u sektoru motornih vozila zasigurno ne pruža dovoljnu pravnu sigurnost građanima EU u smislu jedinstvenog propisivanja istih pojmova europskog prava.

## **2.2. Pojam uporabe motornog vozila**

Za razliku od pojma motornog vozila, EU Direktive o osiguranju motornih vozila ne sadrže definiciju pojma uporabe motornog vozila. Ana-

---

32) Tako i M.Čurković: „Uporaba vozila“ u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti – nova definicija pojma u presudi Suda pravde Europske unije od 04. rujna 2014. (C-162/13), Hrvatska pravna revija, 10/2015, 43.

33) Izvršen je uvid u hrvatsku, slovensku, englesku, njemačku, talijansku i francusku inačicu na <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32009L0103> (10.07.2016).

34) Iako direktiva koristi pojam „vozilo“ za potrebe ovog rada korišten je za isti pojam termin „motorno vozilo“.

35) *slov.* „vozilo“ pomeni motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja mehanska moč, vendarne vozi po tirih, in priklopnik, s prikolico ali brez; *engl.* 'vehicle' means any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power, but not running on rails, and any trailer, whether or not coupled; *njem.* Fahrzeug : jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande stimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind; *franc.* véhicule : tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées; *ital.* veicolo : qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati;

36) O primjeni članka 101. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na kategorije vertikalnih sporazuma i usklađenih djelovanja u sektoru motornih vozila; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32010R0461> (10.07.2016).

liziranjem nazivlja više jezičnih verzija Direktive 72/166/EEZ odnosno kodificirajuće Direktive 2009/103/EZ može se zaključiti kako je pojam **osiguranja od automobilske odgovornosti u smislu građanske odgovornostiza štetu koja nastane uporabom motornog vozila**<sup>37</sup> u pravu EU različito jezično formuliran.<sup>38</sup> Tako slovenska verzija sadrži pojam „civilna odgovornost pri uporabi vozil“, engleska verzija sadrži pojam „civil liability in respect of the use of vehicles“ a njemačka verzija pojam „die Haftpflicht bei Fahrzeugen“. S druge strane, francuska verzija sadrži pojam „la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules“, kao i talijanska verzija „la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli“ jezikima istoznačno utvrđen. Nadalje, u članku 3. stavku 1. kodificirajuće Direktive propisana je dužnost države članice<sup>39</sup> - svaka u svom nacionalnom pravu - propisati **obveznim**<sup>40</sup> sklapanje ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za sva vozila koja su uobičajeno stacionirana na njezinom području. Pri tom direktiva propisuje da su države članice, **u okviru svog nacionalnog prava**<sup>41</sup>, ali u skladu s odredbama direktive u obvezi urediti **opseg** tako pokrivena odgovornosti **te uvjete osiguratelnog pokrića**. Zaključno, kodificirajuća Direktiva 2009/103/EZ kao instrument kojim se osigurava visoka razina zaštite oštećenih osoba na području cijele EU određuje opseg pokrića građanske odgovornosti za štetu prouzročenu motornim vozilom (i) definiranjem pojma „motornog vozila“ te (ii) ocrtaivanjem opseg pokrića zahtijevajući da „uporaba

---

37) Pojam uporabe motornog vozila odgovara hrvatskoj inačici Direktive 2009/103/EZ

38) Francuska i talijanska verzija (kao i španjolska, portugalska, grčka i nizozemska) u sebi sadrži pojam „prometovanja vozila“ (circulation/circolazione) iz kojeg bi se moglo zaključiti da se uporaba vozila odnosi u kontekstu cestovnog prometa; ostale jezične verzije u sebi sadrže samo „uporabu vozila“ bez daljnjeg preciziranja a njemačka verzija sadrži samo upućivanje na obvezno osiguranje „za“ vozila; v. C-162/13 - Mišljenje nezavisnog odvjetnika P.Mengozzi od 26.02.2014., točke 20-25 <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=148241&pageIndex=0&doclang=SL&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=86640> (25.10.2015).

39) Koristi se formulacija „svaka država članica (...) poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala ...“

40) Kodificirajuća direktiva 2009/103/EZ u naslovu svog članka 3. osiguranje od automobilske odgovornosti naziva „obvezno osiguranje vozila“, eng. „Compulsory insurance of vehicles“, njem. „KFZ-Haftpflichtversicherungspflicht“ a franc. „Obligation d'assurance des véhicules“.

41) U Hrvatskoj je to napravljeno ZOOP-om iz 2005. (Zakon o obveznim osiguranjima u prometu) ali i ZOS-om (Zakon o osiguranju – posebna glava o obveznim osiguranjima) iz 1994.; u Sloveniji je to ZOZP (Zakon o obveznih zavarovanjih u prometu); u Njemačkoj je to Pfl-GV (Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz)) iz 1965.; u Austriji je to KHVG (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz) iz 1994.



motornog vozila“ uobičajeno stacioniranog na području države članice bude pokrivena obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti.

### **3. Pojam uporabe motornog vozila u pravu RH**

#### **3.1. Opseg pokrića odgovornosti za štetu temeljem ugovora o osiguranju**

Znanstveni osigurateljni krugovi u Republici Hrvatskoj suglasni su u stavu<sup>42</sup> kako šteta nastala žrtvama prometnih nesreća, da bi bila pokrivena osiguranjem od automobilske odgovornosti mora biti posljedica uporabe osiguranog motornog vozila.<sup>43</sup> Ovakav suglasan stav podrazumijeva postojanje veze između obveznog osiguranja motornog vozila i njegove tehničke ispravnosti u skladu s mjerodavnim propisima kojima se uređuje sigurnost prometa na cestama.<sup>44</sup> Samo ispravno tehničko motorno vozilo ispunjava uvjete<sup>45</sup> za njegovo sigurno stavljanje u promet te će kao takvo prema propisima o registraciji dobiti prometnu dozvolu. Navedeno podrazumijeva i da je vlasnik (odnosno korisnik) motornog vozila prije stavljanja motornog vozila u promet, obvezan sklopiti ugovor o osiguranju te ga obnavljati sve dok je motorno vozilo u prometu.<sup>46</sup> Nadalje, ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti, pokrivena su štete koje uporabom vozila vlasnik (odnosno korisnik) vozila može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari.<sup>47</sup> Pod utjecajem primjene odredbi o motornom vozilu i odgovornosti za štetu kao opasne stvari iz općih pravila odgovornosti za štetu vlasnika opasne stvari,<sup>48</sup> neki znanstveni krugovi u izučavanju prava

---

42) Tako M.Ćurković, 171; M.Metzler, „Europska načela osiguranja motornih vozila i prometnog prava“ u HUO, *Zbornik 19. Savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta*, Opatija, 2011, 93; B.Matijević, „Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatnost osigurne svote“, *Svijet osiguranja (Tectus)*, 2/2005,41.

43) M.Ćurković, 171.

44) Zakon o sigurnosti prometa na cestama - ZSPC (NN-67/08, 48/10,74/11,80/13,158/13 i 92/14) – članak 238. – motorna i priključna vozila smiju sudjelovati u prometu na cesti ako su registrirana i ako imaju važeću prometnu dozvolu.

45) Pravilnik o tehničkim pregledima vozila (NN-148/08, 36/10, 52/13, 111/14 i 122/14) – članak 11. stavak 1.

46) ZOOP – članak 4. stavak 1. – prema pravilima o registraciji, vozilo se ne može niti registrirati niti dobiti važeću prometnu dozvolu ako prethodno nema sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti.

47) ZOOP – članak 22. stavak 1.

48) ZOO (NN-35/05,41/08, 125/11), članak 1068. – odgovornost za štete izazvane motornim vozilom u pogonu

osiguranja od automobilske odgovornosti izvode isti zaključak ali umjesto pojma uporaba vozila koriste pojam vozila u pogonu<sup>49</sup> kako se to navodi u Zakonu o obveznim odnosima. Razlog tome vjerojatno leži u činjenici što u mjerodavnim odredbama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (kraće: ZOOP) nema objašnjenja što se smatra uporabom motornog vozila.

Drugi pak znanstveni krugovi smatraju gledišta odštetnog prava općenito<sup>50</sup>- šire od ZOOP-a - u okviru razmatranja građanskog delikta u prometu kojeg odlikuje radnja povezana s motornim vozilom kao opasnom stvari, kako bi pojam motornog vozila trebao biti širi od pojma da je motorno vozilo ono vozilo koje je namijenjeno da se snagom svoga motora kreće po površini i da je u pogonu<sup>51</sup> kad se koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira radi li pri tom motor koji služi za njegovo kretanje.<sup>52</sup> Pri tom tvrde da bi ovakav pojam trebao obuhvatiti i priključna vozila<sup>53</sup>, tračna vozila<sup>54</sup>, bicikle s motorom<sup>55</sup> kao i radne strojeve<sup>56</sup>. Prema njima, potpuniji popis trebao bi, uz osobna i teretna vozila, autobuse, motorkotače, traktore sadržavati još i tramvaje, trolejbuse, motokultivatore, kombajne, kosačice, kopače, finišere, valjke, viljuškare.<sup>57</sup>

49) L.Belanić, 1., 3., 4., 5., 6., 7., 13., 15., 21., 22., 23., 29., 36., 38., 41.; vidjeti i M.Ćurković: „Postoji li razlika između pojmova „uporaba motornog vozila“ iz Zakona o obveznim osiguranjima u prometu i „motorno vozilo u pogonu“ iz Zakona o obveznim odnosima“, *Hrvatska pravna revija*, 3/2012., 24-29.

50) P.Klarić, *Odštetno pravo*, Narodne novine d.d., Zagreb 2003, 225-226 te I.Crnić, *Odštetno pravo*, Zgobmić & Partneri d.o.o., Zagreb 2008, 112-113.

51) Pod pogonom se misli na korištenje vozila u svrhu kojoj je vozilo namijenjeno; pogon se kao pojam ne veže uz sam rad motora; upravo je zato ovaj termin uveden u ZOO/2005 umjesto ranije korištenog pojma „vozila u pokretu“ kako bi se odgovornost za štetu od motornog vozila kao opasne stvari po načelu uzročnosti proširila i na stanje mirovanja vozila.

52) ZOO, članak 1068. stavak 1. i stavak 3.

53) Priključna vozila su vozila koja se ne kreću snagom svog motora; prema Direktivi 2009/103, ZOOP-u i ZSPC-u smatraju se vozilom.

54) Tračna vozila ne smatraju se vozilom niti prema Direktivi 2009/103, niti prema ZOOP-u niti prema ZSPC-u.

55) Bicikl s motorom bi se mogao smatrati vozilom u skladu s odredbama Direktive 2009/103 jer ga pokreće vlastita mehanička sila, ali sukladno ZSPC-u ne podliježe obvezi registracije.

56) Radni strojevi se također mogu smatrati vozilom u skladu s odredbama Direktive, oni podliježu obvezi registracije ali samo kada se stavljaju u promet (vožnja od točke A do točke B); za tu svrhu – a prije nego se radni stroj stavi u uporabu u promet vlasnik je u obvezi sklopiti ugovor o osiguranju; međutim, osnovna namjena ove vrste motornih vozila je obavljanje određenih radova vlastitim uređajima i opremom.

57) P.Klarić, 226.

Autorka ovog rada stoji na stavu kako se **opseg pokrića** građanske odgovornosti za štetu u okviru ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti treba odnositi na ona motorna vozila od kojih postoji **povećani rizik prvenstveno radi njihovog stavljanja u promet** odnosno njihovog prometovanja<sup>58</sup>. Pri tome je nužno da se radi o onim vozilima koja sukladno nacionalnim propisima podliježu obvezi registracije i za pravo sudjelovanja u prometu imaju odgovarajuću dozvolu. Ona vozila koja prema svojoj tehničkoj konstrukciji<sup>59</sup> ili drugim karakteristikama<sup>60</sup> ne predstavljaju povećanu opasnost u cestovnom prometu ili predstavljaju povećanu opasnost, ali ne u cestovnom prometu u smislu prostornog ograničenja<sup>61</sup> prema stavu autora, a na tragu definicije motornog vozila iz kodificirajuće Direktive 2009/103/EZ, ne bi trebala podlijegati obvezi sklapanja ugovora o osiguranju<sup>62</sup>.

### ***3.2. Opseg osigurateljnog pokrića određenih kategorija motornih vozila***

U Republici Hrvatskoj određene kategorije motornih vozila kojima osnovna namjena nije vožnja prometnicama već obavljanje određenih radova vlastitim uređajima i opremom – radni strojevi poput motokultivatora, kombajna, traktora ili viljuškara - također podliježu obvezi registracije i sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za potrebe njihovog kretanja javnim prometnicama. To iz razloga što Republika Hrvatska nije iskoristila mogućnost koja je pružena državama članicama da određene kategorije motornih vozila poput radnih strojeva (npr. poljoprivredni traktori) izuzme iz obveze osiguranja od automobilske odgovornosti. Stoga je moguća situacija da i takva vozila predstavljaju motorna

---

58) Nije sporno da u tu grupu motornih vozila spadaju osobna, teretna vozila, autobusi, priključna vozila te mopedi odnosno motori kojima je osnovna svrha upravo korištenje (uporaba) motornog vozila u prometu - prometovanje.

59) Tako npr. ne postoji obveza registracije niti obveza sklapanja ugovora o osiguranju za lake prikolice čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg; v. članak 2. točku 56) i članak 238. stavak 3. ZSPC-a, kao i Pravilnik o tehničkim pregledima vozila, članak 11. stavak 2. i stavak 3.

60) Prema mjerodavnim odredbama ZSPC-a bicikl pa i onda kada ga pokreće električni motor upravo zbog male snage koju takav pomoćni motor postiže i koja nije veća od 0,25 kW ne predstavlja motorno vozilo koje podliježe registraciji niti obvezi sklapanja ugovora o osiguranju.

61) Poput tračnih vozila (vlakovi, tramvaji) koji se kreću tračnicama kao prostoru odvojenom od ostalih sudionika u prometu.

62) Autor pri tom ima na umu samo propisanu zakonsku obvezu sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti koja proizlazi iz AO direktiva što ne priječi vlasnike da dobrovoljno zaštite svoje interese sklapajući takav oblik osiguranja od odgovornosti.

vozila od kojih postoji povećani rizik njihovim stavljanjem u promet, npr. njihovim prometovanjem na javnoj cesti ili čak u privatnom dvorištu u smislu vožnje od točke A (početak vožnje) do točke B (završetak vožnje). Pri tome se s pravom može postaviti pitanje, treba li i u kom opsegu osigurateljno pokriće građanske odgovornosti obuhvatiti štetu koju takva kategorija motornog vozila prouzroči kao opasna stvar? Ispunjavanje svrhe obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti u pravcu pružanja visoke razine zaštite žrtvama prometnih nesreća svakako će dati potvrđan odgovor na pitanje. Međutim, kao što će u radu dalje biti prikazano, neke činjenične situacije u kojima se može naći upravo takva kategorija motornih vozila (radni strojevi) pri čemu može nastati odnos odgovornosti za štetu otvaraju daljnju raspravu potpadaju li takve činjenične situacije pod pojam uporabe motornog vozila u smislu osiguranja od automobilske odgovornosti. Iz tog razloga, pojam uporabe motornog vozila, za koji ZOOP ne sadrži točnu definiciju, predstavlja važan pojam kako bi se jasno odredio opseg pokrića odgovornosti za štetu osiguratelja temeljem sklopljenog ugovora o osiguranju.

### ***3.3. Pojam uporabe motornog vozila u sudskoj praksi RH***

Uz postojanje širokog društvenog konsenzusa da predmet ugovora o osiguranju treba biti svekolika građanska izvanugovorna odgovornost vlasnika odnosno korisnika motornog vozila, i u nedostatku zakonske definicije pojma uporabe motornog vozila, raznovrsno znanstveno poimanje o tumačenju pojma motornog vozila bez dovoljno širokog opsega činjeničnog opisa različitih životnih situacija u kojima se takvo vozilo može naći<sup>63</sup>, svojim je konkretnim odlukama nadomjestila upravo kreativna sudska praksa. Tako je prema jednom pravnom shvaćanju<sup>64</sup> zauzet stav da se **popravljanje motornog vozila kada je ono zaustavljeno na dizalici, ne može smatrati niti uporabom vozila niti njegovim držanjem**. Sud zauzima stav da pravnu prazninu treba tumačiti pomoću društvenog cilja propisa koji je zakonodavac imao u pogledu uporabe vozila<sup>65</sup>. Pozivajući

---

63) Npr. to mogu biti situacije kada je motorno vozilo zaustavljeno u prometu s upaljenim motorom, parkirano motorno vozilo, izlazak ili ulazak vozača u motorno vozilo, motorno vozilo u fazi mirovanja u garaži, završavanje radnje vožnje u prometu na način da se vozilo parkira u dvorištu i sl.

64) VSRH, Rev x 1182/2011-2 od 6. ožujka 2012.

65) Radi se o teleološkoj metodi tumačenja propisa

se na odredbe ranijeg ZOS<sup>66</sup> (današnji ZOOP) sud zaključuje da su sva vozila na motorni pogon ona koja se kreću javnim putem i ostalim površinama na kojima se odvija promet, a koja podliježu registraciji po propisima o cestovnom prometu. Definirajući na takav način pojam motornog (i priključnog) vozila, zakonodavac je imao u vidu štete koje mogu izravno i neizravno nastati uporabom vozila u odvijanju prometa, koje, u širem smislu, mogu nastati i od zaustavljenog motornog vozila. Opisano pravno shvaćanje sudske prakse u pogledu definiranja pravnog standarda kako šteta nastala od motornog vozila podignutog na dizalici<sup>67</sup> – dakle izvan prometa, izvan pogona, izvan uporabe - nije šteta pokrivena ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti, sukladno je s autorovim stavom kako se opseg pokriva građanske odgovornosti za štetu u okviru ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti treba odnositi na motorna vozila od kojih postoji povećani rizik prvenstveno radi njihovog stavljanja u promet odnosno njihovog prometovanja.

Prema drugom pravnom shvaćanju<sup>68</sup> sud je utvrdio da je **motorno vozilo bilo izvan uporabe u situaciji kada je prevožen drugim vozilom s mjesta sudara jer se nije mogao kretati vlastitim pogonom**. Šlepano vozilo je obična stvar, ne kreće se vlastitim pogonom i za pogon koristi drugo vozilo. Opisano pravno shvaćanje sudske prakse na temelju utvrđene činjenične situacije o šteti nastaloj od motornog vozila čiji motor nije bio upaljen jer se prevozio na drugom motornom vozilu, a do štete je došlo prilikom istovara vozila poklapa se također s tvrdnjom autora o opsegu osigurateljnog pokriva samo u situaciji stavljanja motornog vozila u promet. Naime, u konkretnom slučaju zauzet je pravni standard da neodgovarajući istovar vozila ne predstavlja uporabu vozila u cestovnom prometu jer se radi o korištenju vozila kao stvaria a ne kao prijevoznog sredstva.

U trećem predmetu<sup>69</sup>, u izvanrednoj reviziji upućenoj VSRH-u, postavljeno je pitanje radi li se o šteti nastaloj uslijed uporabe vozila kada bi se utvrdilo da je do samozapaljenja došlo zbog toga što su na vozilu **uslijed prometne nesreće nastupila takva oštećenja na vozilu koja su dovela**

---

66) Članak 78. stavak 1. Zakona o osiguranju (NN-9/94)

67) Prema činjeničnom opisu došlo je do eksplozije jednog od kotača na dizalicu podignutog teretnog vozila pri čemu su dijelovi gume i felge pogodili i ozlijedili tužitelja;

68) VSRH, Rev 208/2000 od 2. studenog 2000.

69) VSRH, Rev 2643/12-2 od 23. travnja 2014.

**do zapaljenja vozila i požara te oštećenja stvari treće osobe.** Sud je na ovo pitanje može li se smatrati da postoji pokriće u okviru ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za nastalu štetu ako bi posljedica zapaljenja vozila bila uzrokovana oštećenjima na vozilu koja su nastala uslijed prometne nesreće, odgovorio potvrdno.<sup>70</sup> Potrebno je naglasiti da ovo pravno shvaćanje zauzima potpuno novi pravni standard o šteti nastaloj od motornog vozila čiji motor nije bio upaljen pojašnjavajući da šteta nastala na garažiranom vozilu kao i na stvarima oštećene osobe predstavlja štetu pokrivenu ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti u okviru uporabe motornog vozila ukoliko bi se utvrdilo da su uzrok požara oštećenja na vozilu nastupila u prometnoj nesreći u kojoj je vozilo prethodno sudjelovalo. Autorka je mišljenja kako se u ovakvoj situaciji radi o širem tumačenju pojma uporabe vozila i opsega pokrića građanske odgovornosti za štetu u okviru ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti koje ide u pravcu što veće i bolje zaštite oštećenih osoba. Međutim, ovakav pravni standard, prema stavu autorke, trebao bi se zadržati isključivo u okviru dokazane uzročno-posljedične i vremenski bliske veze između požara i uporabe vozila u prometu (njegovih oštećenja nastalih u prometnoj nesreći) kako bi šteta nastala trećim oštećenim osobama bila pokriva ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti, a time se i opravdala svrha obveznog osiguranja.

#### ***4. Odluka Europskog suda u predmetu VNUK***

##### ***4.1. Razlozi za šire tumačenje pojma uporabe motornog vozila***

Republika Slovenija je u svom pravu osiguranja od automobilske odgovornosti, slično kao i Republika Hrvatska, zadržala logičnu vezu između obveznog osiguranja od odgovornosti motornog vozila i poštivanja pravila o sigurnosti cestovnog prometa.<sup>71</sup> Takvu vezu potvrđuje kako zakonsko

---

70) Prema ocjeni VS radilo se o važnom pitanju o čijem rješavanju je ovisila odluka u konkretnom predmetu i o čemu je ovisila jedinstvena primjena zakona i ravnopravnost svih u njegovoj primjeni; VSRH je ocijenio da su u konkretnom predmetu niži sudovi zbog drugačijeg pravnog pristupa koji se može svesti na "ad liminiem" zauzeli pogrešno shvaćanje kako se samozapaljenje vozila u garaži ne može smatrati uzrokom koji se može podvesti pod pravni standard uzroka štete koji leži u uporabi motornog vozila; budući da nisu provodili predloženo vještačenje, to je činjenično stanje u konkretnom predmetu ostalo nepotpuno i npravilno utvrđeno, a da bi se pravilno moglo primijeniti materijalno pravo; iz tog je razloga VSRH presude sudova prvog i drugog stupnja ukinuo i odlučio kako se radi o odgovornosti osiguratelja za nastalu štetu.

71) M.Čurković, 72.

uređenje pojma uporabe motornog vozila u slovenskom ZOZP-u<sup>72</sup> tako i mjerodavna slovenska sudska praksa.<sup>73</sup> Sve do odluke Europskog suda u predmetu Vnuk i slovenski sudovi smatrali su kako bi glavna svrha obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti trebala biti uzajamnost rizika i neophodnost vođenja brige o potrebama ozlijeđenih osoba i putnika u okviru uporabe motornih vozila **samo na javnim prometnicama**. Pa čak i onda kada u konkretnom predmetu nije odlučujuće je li do štete došlo na javnoj prometnici ili izvan nje, kada se vozilo koristi u svrhu koja nema veze s prometovanjem<sup>74</sup> već se koristi kao radni stroj (npr. na poljoprivrednom zemljištu) šteta nastala u takvoj situaciji prema slovenskoj sudskoj praksi nije bila pokrivena obveznim osiguranjem.<sup>75</sup> Šteta koja je nastala u konkretnom predmetu Vnuk<sup>76</sup> odnosila se na štetu nastalu uporabom traktora s prikolicom u dvorištu farme tijekom skladištenja bala sijena u skladištu i to u trenutku kada je traktor s prikolicom poduzimao radnju vožnje unatrag radi parkiranja u isto skladište.<sup>77</sup> Prvostupanjski sud odbio je tužbeni zahtjev g. Vnuka a drugostupanjski odbio njegovu žalbu s obrazloženjem kako ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti pokriva samo štetu uzrokovanu uporabom traktora kao prijevoznog sredstva, ali ne i onu uzrokovanu uporabom traktora kao stroja ili pogonskog uređaja.<sup>78</sup> G.Vnuk je smatrao ispravnom svoju pravnu argumentaciju da pojam uporabe vozila u prometu u okviru osiguranja od automobilske odgovornosti ne može biti ograničen samo na vožnju javnim prometnicama. Primjenjujući takvu argumentaciju na konkretne činjenice svog slučaja g. Vnuk je izveo zaključak da je traktor s prikolicom u poduzimanju radnje

---

72) V. fn. 48.

73) VSRS, odluka II Ips 20/2005, odluka II Ips 407/2005, odluka II Ips 408/2005, odluka II Ips 247/2006, odluka II Ips 319/2007, odluka II Ips 392/2007, odluka II Ips 407/2008; <http://www.pisrs.si/Pis.web/sodnaPraksaRSSearch?search=2013-01-2147&filter=&chosenFilters=vrhovno,upravno&od=&do=&page=3&scrollTop=250> (10.07.2016).

74) Vidi fn. 65.

75) Sud EU, C-162/13 – odluka Suda EU od 14. rujna 2014., točka 23.

76) Činjenični opis konkretnog slučaja: 13. kolovoza 2007. u dvorištu farme tijekom skladištenja bala sijena u skladištu traktor s prikolicom, vozeći unatrag u dvorištu farme radi parkiranja u tom skladištu, udario je u ljestve na kojima se nalazio D. Vnuk, usljed čega je on pao s ljestava. Vnuk je tužio Zavarovalnicu Triglav, društvo za osiguranje s kojim je vlasnik traktora imao zaključen ugovor o obveznom osiguranju, tražeći da mu plati iznos od 15.944,10 € na temelju naknade neimovinske štete, uvećan za iznos zatezних kamata.

77) C-162/13, točka 19.

78) C-162/13, točka 20.

---

vožnje unatrag radi parkiranja u skladište upravo predstavljao vozilo u prometu.<sup>79</sup> Radilo se o **radnji vozilom usmjerenoj na završetak vožnje** odnosno **radnji vezanoj za prometovanje i koja je još trajala**, a kojom se traktor s prikolicom stavljao izvan funkcije prometovanja. S druge strane, društvo za osiguranje smatralo je da se konkretne činjenice iz predmeta g. Vnuka ne mogu podvesti pod uporabu traktora u njegovoj funkciji namijenjenog cestovnom prometu, već u funkciji rada u dvorištu farme.<sup>80</sup>

### 5. Pojam uporabe motornog vozila u pravu EU

Vrhovni sud Slovenije, pred kojim je g. Vnuk podnio reviziju<sup>81</sup>, smatrajući ispravnim svoj pravni stav, zastao je s postupkom i sukladno članku 267. Ugovora<sup>82</sup> Sudu EU uputio zahtjev za prethodnu odluku s pitanjem<sup>83</sup> **treba li pojam „uporabe vozila“ u smislu članka 3. stavka 1. Prve direktive tumačiti na način da ne obuhvaća okolnosti konkretnog slučaja u kojem je osiguranik tuženika traktorom s prikolicom udario tužitelja koji se nalazio na ljestvama, jer se ne radi o situaciji u cestovnom prometu**. Sud je svoj zahtjev obrazložio pozivajući se na svih pet AO direktiva koje se u svom tekstu pozivaju na „promet“, na „cestovni promet“ ili na druge „korisnike ceste“, ali ne pojašnjavaju što bi se moglo smatrati uporabom vozila i što je kod uporabe odlučujući kriterij.<sup>84</sup> Stoga sud iznosi stav kako je **moguće smatrati da obvezno osiguranje pokriva štetu koju uzrokuje vozilo u okviru cestovnog prometa<sup>85</sup> ili da obvezno osiguranje**

---

79) Sud EU, C-162/13- mišljenje nezavisnog odvjetnika P.Mengozzi, 26.02.2014., točka 5.; <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30ddbed7bb01d-40c498e89cdedee44f367cb.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuPbx50?text=&docid=148241&pageIndex=0&doclang=SL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=117425> (10.07.2016)

80) Sud EU, C-162/13 – mišljenje nezavisnog odvjetnika P.Mengozzi, 26.02.2014., točka 6.

81) VSRS – VSM I Cp 671/2011 od 05.10.2011. – u reviziji se pojašnjavalo kako uporaba motornog vozila nije nužno povezana s pojmom javne ceste pod koji pojam se može podvesti i parkirano vozilo te radnja ulaska i izlaska iz vozila; podnositelj revizije smatrao je kako se slučaj može podvesti pod usporediv slučaj II Ips 407/2008, u kojem je sud utvrdio da pod pojam prijevoza spada i otvaranje vrata automobila ispred kućeprije nego što je ušao u garažu jer takva radnja predstavlja kraj puta; tako i kraj put u ovom slučaju predstavlja radnju parkiranja traktora s prikolicom u skladište.

82) T.Čapeta/S.Rodin, 105-126.

83) Sud EU, C-162/13 – odluka Suda EU, točka 25.

84) Sud EU, C-162/13 – odluka Suda EU, točka 24.

85) Stav da se u konkretnoj slučaju ne radi o situaciji u cestovnom prometu zastupala je njemačka, irska vlada te vlada Ujedinjenog Kraljevstva; v. točku 27. odluke Suda EU



pokriva svu štetu koja je vezana **uz bilo koji način uporabe ili funkcioniranja**<sup>86</sup> **neovisno o činjenici može li se ili ne situacija definirati kao prometna situacija**. U donošenju odgovora na prethodno pitanje, Sud EU najprije je pokušao utvrditi potpada li traktor s prikolicom pod pojam vozila kako ga definira članak 1. točka 1. Prve direktive. Nakon potvrđnog odgovora<sup>87</sup> sud EU nadalje je izveo zaključak kako to nužno ne znači da za traktor s prikolicom postoji obveza osiguranja predviđena člankom 3. stavkom 1. jer se Slovenija mogla odlučiti za izuzimanje<sup>88</sup> određenih vrsta vozila ili određenih vozila<sup>89</sup> obveze osiguranja. Nakon što je utvrdio da **Slovenija** iz područja primjene obveze osiguranja (1) **nije isključila niti jednu vrstu vozila** i zaključio da se konkretni traktor (2) **uobičajeno nalazi na teritoriju Slovenije**, Sud EU izveo je, na temelju činjenica koje je u konkretnom predmetu iznio VSRS, **konačan zaključak** kako se **radi o nesreći koja je uzrokovana uporabom vozila koje je izvršavalo svoju normalnu funkciju vozila– funkciju prometovanja radnjom vožnje unatrag u opisanom prostoru s namjerom parkiranja**.<sup>90</sup> Ono što je Sud EU u svojoj odluci u prethodnom postupku posebno naglasio bilo je to da se tumačenje pojma „uporaba vozila“ **u smislu okolnosti konkretnog slučaja** ne može prepustiti shvaćanju svake pojedine države članice.<sup>91</sup> Na taj je način Sud EU jasno dao do znanja tko ima autoritativno pravo ostvarivati jedinstvenu primjenu i tumačenje prava Unije i na području prava osiguranja od automobilske odgovornosti.<sup>92</sup>

### **5.1. Posljedice slučaja Vnuk na daljnji razvoj sudske prakse u Sloveniji**

Vrlo brzo nakon objave odluke Suda EU u predmetu C-162/13 VSRS donio je svoju konačnu odluku u predmetu Vnuk.<sup>93</sup> Sud je obrazložio svoj

---

86) Takav je stav zastupala Europska komisija; v. točku 35. odluke Suda EU

87) Sud EU utvrdio je također da činjenica što bi traktor, eventualno s pričvršćenom prikolicom, u određenim okolnosti mogao biti upotrijebljen kao poljoprivredni stroj nema učinka na to da se radi o vozilu u smislu AO direktiva

88) Vidi fn.20

89) Tako su npr. Finska i Malta izuzele iz obveze osiguranja poljoprivredne traktore; v. C-162/13 mišljenje nezavisnog odvjetnika P.Mengozzi, 26.02.2014., točka 15.; v. fusnotu 20.

90) Sud EU, C-162/13 – odluka Suda EU, točka 58.

91) Sud EU, C-162/13 – odluka Suda EU, točka 42.

92) V.fn. 40

93) VSRS, odluka II Ips 415/2011 od 19.10.2014.; <http://www.pisrs.si/Pis.web/sodnaPraksaRS-Search?search=VS0017261> (10.07.2016)

stav pozivajući se na tumačenje pojma „uporabe vozila“ koje je definirao Sud EU. Utvrdio je da je, po ocjeni činjeničnih okolnosti kao što su one koje su u konkretnom slučaju utvrdili niži sudovi, prvenstveno ključno to da je do nesreće došlo pri vožnji traktora unatrag u svrhu kretanja na definirano mjesto. To zahtjeva zaključak da je do nesreće došlo uporabom vozila u skladu s normalnom funkcijom tog vozila, pa se okolnosti slučaja trebaju podvesti pod pojam „uporaba vozila“ koji uključuje pokriće obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.<sup>94</sup> Iz daljnjih odluka koje su uslijedile vrlo brzo<sup>95</sup> nakon odluke u predmetu Vnuk VSRS vidljivo je da je nacionalni sud države članice, unatoč tome što se učinci prethodnih odluka uvijek vežu uz konkretni predmet koji se vodi pred nacionalnim sudom i unatoč tome što se radilo o predmetu signiranom prije odluke u predmetu Vnuk<sup>96</sup>, **interpretaciju Suda EU o pojmu uporabe motornog vozila uzeo za relevantnom i izvan predmeta** iz kojeg je pitanje postavljeno.<sup>97</sup> Postupajući tako, nacionalni sud jedne države članice, ne postavljajući pitanje primjene eventualnih posljedica slučaja Francovich<sup>98</sup>, odlučio je ići putem razvoja nacionalnog prava osiguranja od automobilske odgovornosti u okviru prava EU prihvaćajući Sud EU kao „*role creature*“ i to ne kao aktera koji će izvesti zaključak o neprimjenjivosti nacionalnog prava, već kao aktera koji će popuniti pravnu prazninu u pravu EU.

## **5.2. Moguće posljedice slučaja VNUK na daljnji razvoj AO prava osiguranja**

Analizirano pravilo Suda EU iz slučaja Vnuk da je uporaba motornog vozila, koje prema svojoj namjeni (i) nije prijevozno sredstvo i na površini koja (ii) ne predstavlja javnu prometnicu, obuhvaćena pokrićem građanske odgovornosti za štetu u okviru ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti odstupajući od normiranog rješenja propisanog člankom 22. stavkom 3. ZOOP-a. Prema navedenom članku ugovorom o osiguranju (...) pokrivena su štete nastale od vozila koja se kreću **javnim cestama i ostalim površinama na kojima se odvija promet (...)**. To posljedično

---

94) Idem

95) VSRS, odluka II Ips 359/2011 od 30.10.2014; <http://www.pisrs.si/Pis.web/sodnaPraksaRS-Search?search=VS0017274> (10.07.2016)

96) Usporediti fn. 102 i 104.

97) T.Čapeta/S.Rodin, 111.

98) Vidi fn. 38.

otvara pitanje hoće li osiguratelji i sudovi u RH morati mijenjati svoju dosadašnju praksu i pokrivati obveznim osiguranjem i štete uzrokovane uporabom motornog vozila izvan prometa obzirom da presuda Suda EU ima značaj precedenta i izravan učinak u državama članicama?<sup>99</sup> Ako se hrvatski osiguratelji i sudovi odluče ići putem razvoja sudske prakse u Sloveniji odgovor će biti potvrđan. Međutim, na ovom mjestu potrebno je naglasiti da je Sud EU pojam uporabe motornog vozila u svojoj odluci definirao isključivo i samo na temelju činjeničnih okolnosti konkretnog slučaja Vnuk, te se na taj način „ogradio“ od mogućih posljedica takvog pravila na daljnji razvoj prava osiguranja od automobilske odgovornosti u državama članicama.

S druge strane, uzimajući u obzir da ključni cilj djelovanja Zajednice u području finacijskih usluga predstavlja upravo osiguranje od automobilske odgovornosti ipak je izglednije da će djelovanje institucija EU na tom području ići u pravcu razmatranja mogućnosti da se građanima EU u olakšavanju slobode kretanja motornih vozila i osoba prije svega pruži i osigura pravnu sigurnost u smislu jasnog opsega i pokriva ove vrste osiguranja. To bi podrazumijevalo i eventualno preispitivanje mogućnosti prilagodbe opsega Direktive 2009/103/EC samo na uporabu motornog vozila u kontekstu prometovanja. Naime, Europska Komisija ozbiljno razmatra mogućnost preispitivanja definicije motornog vozila iz AO direktive u okviru inicijative prijedloga nove 7. Direktive o osiguranju motornih vozila pojašnjavajući da bi pravilo iz presude Vnuk moglo imati značajan financijski utjecaj na same osiguravnike, industriju osiguranja, te države članice. Posebno se naglašava da zadržavanje visoke razine zaštite žrtava prometnih nesreća zahtijeva hitno rješavanje posljedica presude Vnuk na dosljedan način u cijeloj EU.<sup>100</sup> Europska Komisija u trećoj opciji pokrenute inicijative predlaže da se radi pravne sigurnosti, uporaba vozila u prometu definira kao **uporaba motornog vozila za prijevoz osoba ili robe, bilo da se radi o stacioniranom vozilu ili vozilu u pokretu, u područjima u kojima javnost ima pristup**, što korespondira s iznesenim stavom autora u ovom radu kako se **opseg pokriva** građanske odgovornosti za štetu u

---

99) M.Čurković: „Uporaba vozila“ u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti – nova definicija pojma u presudi Suda pravde Europske unije od 04. rujna 2014. (C-162/13), *Hrvatska pravna revija*, 10/2015, 42.

100) Inicijativa EK za prilagodbom opsega Direktive 2009/103/EC o osiguranju motornih vozila; [ec.europa.eu/smart.../2016\\_fisma\\_030\\_motor\\_insurance\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart.../2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf)

okviru ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti treba odnositi na ona motorna vozila od kojih postoji **povećani rizik prvenstveno radi njihovog stavljanja u promet** odnosno njihovog prometovanja.

## ZAKLJUČNE NAPOMENE

U državama članicama EU, ali i šire, osiguranje od automobilske odgovornosti zauzima vrlo važnu ulogu u ostvarivanju što potpunije zaštite oštećenih osoba u prometu. Takva uloga ove vrste osiguranja opravdava se željom za što boljom i većom zaštitom oštećenih osoba (žrtava u prometu), ali i željom da se zaštiti financijski i socijalni položaj osiguranika kao odgovorne osobe za štetu. Pri tome pojam uporabe motornog vozila, za koji ZOOP ne sadrži točnu definiciju, svakako predstavlja važan pojam čije jasno i točno definiranje utječe na određivanje opsega pokriva odgovornosti za štetu osiguratelja temeljem sklopljenog ugovora o osiguranju.

Različitost definiranja pojma motornog vozila na samoj razini EU, jednom u području osiguranja motornih vozila, drugi put u području usklađivanja djelovanja u sektoru motornih vozila zasigurno ne pruža dovoljnu pravnu sigurnost građanima EU u smislu jedinstvenog normiranja istih pojmova europskog prava. Tome treba nadodati kako se sudska praksa u kreiranju pravnih standarda pojma uporabe motornih vozila ne vodi uvijek u dovoljnoj mjeri punom svrhom obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, što je prikazano analiziranjem domaće sudske prakse, te presude Suda EU u predmetu Vnuk.

Izvedeno pravilo predmeta Vnuk kako je ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti pokrivena šteta koja se dogodila na površini koja ne predstavlja javnu prometnicu, uporabom motornog vozila koje prema svojoj namjeni nije niti prijevozno sredstvo dodatno je otvorilo raspravu obzirom da takvo pravilo odstupa od postojećeg normativnog uređenja u RH. Time je na području osiguranja od automobilske odgovornosti otvoren put k pravnoj nesigurnosti svih sudionika odnosa odgovornosti za štetu.

Moguće posljedice pravila iz predmeta Vnuk, kako je u radu prikazano, mogle bi ići u pravcu za koji se odlučio nacionalni sud Slovenije, putem razvoja nacionalnog prava osiguranja od automobilske odgovornosti u okviru prava EU prihvaćajući Sud EU kao kreatora sudske prakse. Ipak, izglednije je da će djelovanje institucija EU na tom području ići u pravcu razmatranja mogućnosti da se građanima EU u olakšavanju slobode kretanja motornih vozila i osoba prije svega pruži i osigura pravna sigurnost u smislu jasnog opsega i pokriva ove vrste osiguranja uvođenjem konkretne definicije pojma uporabe motornog vozila.

ABSTRACT

**THE CONCEPT OF THE USE OF MOTOR VEHICLE  
IN EU MOTOR INSURANCE LAW**

The concept of the use of motor vehicle is very important term in motor insurance law that affects the determination of the scope of insurance cover in respect of civil liability under insurance contracts against that liability. The first part of paper gives an general overview of motor insurance law with particular emphasis on the EU motor insurance directives and analyzes the concept of the use of motor vehicles according to Directive 72/166/EEC. The second part, analyzes the concept of the motor vehicle use in national law in terms of insurance scope of cover, points out the different scientific understanding of the term motor vehicle use in the study of motor insurance law of Croatia, and in absence of legal definition, analyzes some Supreme Court desicions as case-law. Finally, article analyzes the desicion of the European Court of Justice in the case Vnuk against Zavarovalnica Triglav of 4 September 2014 (C-162/13) and explains the reasons why the Court in the present case took a broader interpretation of the term motor vehicle use from what it previously interpreted the national court and what impact this desicion has on further development of case-law and possible further devolpment of the motor insurance law.

**Keywords:** motor vehicle, use, the scope of insurance coverage, motor insurance, insurance law, Directive 2009/103/EU.