

REDEFINIRANJE OBVEZE OSIGURATELJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI S OBZIROM NA UPOTREBU VOZILA U KONTEKSTU PRAKSE SUDA EU-a

Belanić, Loris

Source / Izvornik: **Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, 2021, XII, 345 - 366**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

<https://doi.org/10.32984/gapzh.12.1.17>

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:871190>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**

PRAVI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA


DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

dr. sc. Loris Belanić*

REDEFINIRANJE OBVEZE OSIGURATELJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI S OBZIROM NA UPOTREBU VOZILA U KONTEKSTU PRAKSE SUDA EU-A**

Šteta nastala upotrebom vozila jedna je od pretpostavki nastanka obveze za osiguratelja od automobilske odgovornosti. Sadržaj pojma „upotreba vozila“ nije posebno određen (definiran) u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu niti u direktivama Europske unije koje se odnose na obvezna osiguranja u prometu. To je razlog nastanka mnogobrojnih sporova iz pokrića osiguranja od automobilske odgovornosti. U radu se nastoji prikazati sadržaj pojma „upotreba vozila“ koji je proizišao iz domaće i europske sudske prakse uz istodobno upozoravanje na neke razlike u njegovu shvaćanju koje se vezuju uz tendenciju proširenja obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti.

Ključne riječi: osiguranje od automobilske odgovornosti, upotreba vozila, osigurateljsko pokriće, Sud Europske unije.

1. UVOD

Osiguranje od automobilske odgovornosti (dalje u tekstu: osiguranje AO) društveno je najprikladniji i najefikasniji sustav zaštite žrtava prometnih nezgoda za koji možemo reći da zbog svoje široke prihvaćenosti u cijelom svijetu označava civilizacijski doseg.¹

O važnosti osiguranja od automobilske odgovornosti svjedoči i gotovo polustoljetna zakonodavna aktivnost tijela Europske unije (dalje u tekstu: EU) koja je do sada rezultirala donošenjem šest direktiva² koje se odnose na navedeno osiguranje. Tre-

* Dr. sc. Loris Belanić, izvanredni profesor na Katedri za građansko pravo, Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet (Associate Professor, Chair of Civil Law, University of Rijeka, Faculty of Law): lorisb@pravri.hr
ORCID ID: orcid.org/0000-0002-8275-488X

** Ovaj je rad izrađen uz potporu projekta Sveučilišta u Rijeci „Pravni aspekti restrukturiranja trgovačkih društava i tranzicija prema novoj kulturi korporativnog upravljanja“ (unirdrustv-18-43).

¹ O raširenosti obveznog osiguranja AO u Europi i svijetu, više u: Čurković 2007, 16–17.

² Ovdje navodimo prvih pet direktiva u njihovu skraćenom obliku: (Prva) Direktiva Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972., SL L 103, od 2. 5. 1972., str. 1–4, Druga direktiva Vijeća 84/5/EEZ, od 29. prosinca 1983., SL L 008, 11. 1. 1984., str. 17–20, Treća direktiva Vijeća 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990., SL L 129, 19. 5. 1990., str. 33–35, (Četvrta) Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 16. svibnja 2000.,

nutačno je na snazi Direktiva br. 2009/103/EZ od 16. rujna 2009.³ (dalje u tekstu: VI. direktiva) u kojoj su usustavljene odredbe prethodnih pet direktiva i slijedom toga radi jasnoće i preglednosti inkorporirane u tekst VI. direktive (recital 1. VI. direktive). Pravni je temelj donošenja VI. direktive čl. 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije⁴ (odnosno bivši čl. 95., st. 1. Ugovora o osnivanju Europske zajednice koji je naveden u Preambuli Direktive) koji se odnosi na harmonizaciju i uspostavu unutarnjeg tržišta.⁵ Donošenjem direktiva iz obveznih osiguranja u prometu uklanjaju se smetnje u funkcioniranju unutarnjeg tržišta⁶ (što je posljedica zahtjeva za efikasnim funkcioniranjem tržišta i učinkovitom zaštitom subjektivnih prava u pravu Unije)⁷ u skladu s ciljevima navedenih direktiva, a to su⁸: omogućiti slobodno kretanje vozila unutar EU-a (odnosno otklanjanje zapreka „za vlasnike vozila da se njima koriste na cijelome području EU-a jednako kao u vlastitoj državi“⁹) te ujednačen položaj žrtava prometnih nesreća na čitavu prostoru Europske unije (uz istodobno postupno poboljšavanje njihova položaja).¹⁰ No, potrebno je naglasiti da cilj direktiva o obveznim osiguranjima u prometu nije usklađivanje sustava građanskopravne odgovornosti država članica, odnosno države članice ostaju slobodne odrediti sustav građanskopravne odgovornosti za štetu koja potječe iz upotrebe motornih vozila.¹¹

SL, L181, 20. 7. 2000., str. 65–74, (Peta) Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. SL L 149, od 11. 6. 2005., str. 14–21.

³ 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 (kodificirana verzija), SL L 263, od 7. 10. 2009., str. 11–31. Posebno izdanje na hrvatskom jeziku: Poglavlje 06 Svezak 007, str. 114–134.

⁴ Ugovor o funkcioniranju Europske unije (pročišćena verzija), SL C 202, od 7. 6. 2016., str. 47–199.

⁵ *Čapeta* 2011, 36.

⁶ *Josipović* 2018, 25–32. U uspostavi unutarnjeg tržišta tijela Europske unije (Komisija, Parlament, Vijeće) mora se posebno voditi računa o visokim standardima zaštite potrošača (kao i zaštiti zdravlja, sigurnosti i okoliša). U osiguranju AO položaj potrošača ima, prije svega, osiguranik (ugovaratelj osiguranja), ali i oštećenik koji je krajnji potrošač usluge iz ugovora o osiguranju, a to je naknada štete koju trpi i glede koje postoji obveza osiguratelja na isplatu. *Savić* 2020, 21.

⁷ *Josipović* 2020, 53–55, 142.

⁸ *Ćurković* 2007, 38.

⁹ *Grubišić Đogić* 2015, 73.

¹⁰ Presuda Suda Europske unije (dalje u tekstu: SEU) od 4. rujna 2014., *Damijan Vnuk protiv Zavarovalnica Triglav d. d.*, C-162/13, EU:C:2014:2146, par. 49, sve odluke citirane prema: https://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/hr/ (28. 12. 2020.). Presuda SEU-a od 15. studenoga 2018. *BTA Baltic Insurance Company AS, prije Balcia Insurance SE, protiv Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917, par. 32.

¹¹ O tome da su pravila o građanskopravnoj odgovornosti za štetu u prometu u isključivoj nadležnosti država članica SEU je zauzeo jasan stav u više predmeta: Presuda SEU-a od 30. lipnja 2005., *Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi, Veli-Matti Paananen protiv Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, Jarno Ruokoranta*, C-537/03, ECLI: EU:C:2005:417, par. 24, Presuda SEU-a od 17. ožujka 2011., *Manuel Carvalho Ferreira Santos v Companhia Europeia de Seguros SA*, C-484/09, ECLI:EU:C:2011:158, par. 17 i 32, Presuda SEU-a od 9. lipnja 2011., *José Maria Ambrósio Lavrador i Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio protiv Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA*, C-409/09, ECLI:EU:C:2011:371, par. 19 i 26, Presuda SEU-a od 23. listopada 2012., *Vítor Hugo Marques Almeida protiv Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, Jorge Manuel da Cun-*

VI. direktiva zakonodavni je okvir osiguranja od automobilske odgovornosti koji su države članice bile dužne implementirati u nacionalne pravne sustave¹², a što je u Hrvatskoj učinjeno Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu¹³ (dalje u tekstu: ZOOP). No, zakonodavna aktivnost tijela Unije što se tiče osiguranja AO ide dalje, i to Prijedlogom Europske komisije o izmjeni VI. direktive od 24. 5. 2018.¹⁴,¹⁵ koji se trenutačno „dorađuje“ u međusobnoj komunikaciji između Europske komisije, Europskog parlamenta¹⁶ i Europskog vijeća.¹⁷

2. UPOTREBA VOZILA KAO GRANICA ODGOVORNOSTI OSIGURATELJA AO

Osiguranjem od automobilske odgovornosti pokrivena je odgovornost štetnika, tj. vlasnika odnosno korisnika motornog vozila. Međutim, dok se odgovornost štetnika temelji na odredbama Zakona o obveznim odnosima¹⁸ (dalje u tekstu: ZOO), odgovornost osiguratelja AO, točnije njegova obveza na naknadu štete prouzročene uporabom motornog vozila, temelji se na drukčijoj pravnoj osnovi – na ugovoru o osiguranju od AO (uvjeti osiguranja) te na odredbama ZOOP-a.¹⁹ To ima za posljedicu da odgovornost štetnika i odgovornost osiguratelja nisu, odnosno ne moraju biti

ha Carvalho, Paulo Manuel Carvalho, Fundo de Garantia Automóvel, C-300/10, ECLI:EU:C:2012:656, par. 28 i 29, Presuda SEU-a od 24. listopada 2013., Katarína Haasová protiv Rastislava Petrika, Blanke Holingove, C-22/12, ECLI: EU:2013:692, par. 39 i 40, Presuda SEU-a od 23. siječnja 2014., Enrico Petillo, Carlo Petillo protiv Unipol Assicurazioni SpA, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26, par. 38, Presuda SEU-a od 7. rujna 2017., José Joaquim Neto de Sousa protiv Estado português, C-506/16, ECLI:EU:C:2017:642, par. 28 i 29, Matijević 2018b, 93–94.

¹² U tom smislu direktive iz obveznog osiguranja u prometu djeluju i kao instrument usklađivanja nacionalnih privatnopravnih poredaka u pravu osiguranja. *Josipović* 2020, 55.

¹³ NN, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14. Vidi: čl. 1.a, st. 1., toč. 6. ZOOP-a.

¹⁴ Europska komisija nakon procjene Direktive zaključila je da su potrebne određene primjerene izmjene Direktive. REFIT review of the Motor Insurance Directive, od 24. srpnja 2018., dostupno na [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=pi_com:Ares\(2017\)3714481](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=pi_com:Ares(2017)3714481) (18. 10. 2020.).

¹⁵ Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni 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. COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD), 18.10.2020., dalje u tekstu: Prijedlog.

¹⁶ Nacrt zakonodavne rezolucije Europskog parlamenta o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni 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 (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)) (Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje), dostupni na https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0035_HR.html#title2 (18. 10. 2020.).

¹⁷ Više informacija o zakonodavnom postupku u vezi s Prijedlogom, dostupno na https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=COM%3A2018%3A336%3AFIN#2020-01-30_DIS_byCONSIL (29. 10. 2020.).

¹⁸ NN, br. 35/05, 41/08, 123/11, 78/15, 29/18., čl. 1045. – 1100. ZOO-a.

¹⁹ *Matijević* 2018, 1

jednake jer i samo obvezno osiguranje AO „nije zamišljeno kao pokriće sveukupne odgovornosti štetnika“²⁰, već samo jednoga dijela njegove odgovornosti koje je „delegirano“ osiguratelju.²¹ U tom smislu govorimo o ograničenju obveze (odgovornosti) osiguratelja u odnosu na građanskopravnu odgovornost štetnika čija je odgovornost šira od odgovornosti osiguratelja²², što ima za posljedicu da se odgovornost štetnika i odgovornost osiguratelja AO ne moraju poklapati.

Granice odgovornosti osiguratelja AO određene su preko više elemenata, a jedan je od njih upotreba vozila.²³ Obveza osiguratelja AO postoji, uz uvjet izostanka ostalih ograničenja obveze osiguratelja, samo u slučaju ako je šteta nanesena upotrebom vozila (čl. 22., st. 1. ZOOP-a). Ako šteta potječe od motornog vozila, a nije posljedica upotrebe vozila, u tom slučaju neće nastati obveza osiguratelja AO, no to neće utjecati na postojanje eventualne odgovornosti za štetu (koja u tom slučaju neće biti dio osigurateljskog pokrića AO). U tom je smislu uporaba vozila osigurani rizik²⁴ koji je potrebno u sadržajnom smislu jasno definirati jer se time ujedno i definira obveza osiguratelja AO.

3. PROBLEMI U TUMAČENJU/DEFINIRANJU POJMA „UPOTREBA VOZILA“

Pojam „upotreba vozila“ nije definiran ni u ZOOP-u ni u direktivama o osiguranju AO.²⁵ U čl. 3., st. 1. VI. direktiva navodi da: „... 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 osigura-

²⁰ Čurković 2017, 116.

²¹ Ognjanović 2001, 24.

²² Čurković 2017, 116. Međutim, postoje slučajevi kada osiguranje AO pruža pokriće i isplaćuje naknadu štete, a ne postoji odgovornost vlasnika/korisnika motornog vozila (naknada štete u slučaju neovlaštene vožnje, čl. 26. ZOOP-a), odnosno kada oštećenik ne može odrediti štetnika (naknade štete nastale uporabom nepoznatog vozila, čl. 30. ZOOP-a). U navedenim slučajevima osiguranje AO ima tzv. komplementarnu funkciju jer nadopunjuje građanskopravnu odgovornost omogućujući naknadu štete i kada odgovornost vlasnika/korisnika motornog vozila ne postoji ili se ne može utvrditi. Ognjanović 2001, 25.

²³ Čurković 2013, 104–105. Ostali elementi ograničenja obveze osiguratelja AO jesu: propisivanje minimalnih osiguranih svota, mjesto (lokacija) upotrebe vozila, ograničenje odgovornosti samo za pojedine vrste šteta (štete zbog smrti, tjelesne ozljede, narušenje zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari), ograničavanje kruga osoba koje imaju pravo na naknadu štete iz osiguranja AO (tzv. treće osobe).

²⁴ Koji kao takav mora udovoljavati svim elementima osigurljivosti rizika: budući i neizvjestan događaj, pravno dopušten i objektivno moguć, nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika (radi zaštite trećih osoba namjerno prouzročena šteta pokrivena je osiguranjem AO, ali osiguratelj ima pravo potpunog regresa prema osiguraniku, čl. 23., t. 1. ZOOP-a). Čurković 2017, 39–40, Pavić 2009, 149–150.

²⁵ Šaban 2016, 283–24. SEU je u više predmeta konstatirao da pojam „uporaba vozila“ nije posebno određen u direktivama koje se odnose na obvezna osiguranja u prometu (npr. predmet *Vnuk*, par. 48).

njem.“ Hrvatski ZOOP u čl. 22., st. 1. navodi da je vlasnik vozila dužan sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom vozila može nanijeti trećim osobama. Detaljnije odredbe koje pojašnjavaju pojam upotrebe vozila ne nalazimo ni u uvjetima osiguranja.²⁶ Stoga se zaključuje da je pojam „uporaba vozila“ pravni standard čiji sadržaj određuje sud prema okolnostima slučaja kada odlučuje o odgovornosti osiguratelja AO.²⁷

Može se primijetiti da VI. direktiva govori o vozilu „u upotrebi“, dok ZOOP govori o vozilu „u uporabi“. Tu pojmove „upotreba“ i „uporaba“ valja smatrati istoznačnicama.²⁸ Već je iz toga vidljiv problematičan aspekt koji se tiče prijevoda „upotreba vozila“ iz VI. direktive u službenim prijevodima pojedinih država članica²⁹, što može imati za posljedicu i različito značenje pojma „upotreba vozila“ u pojedinim državama (Vnuk, par. 44–46). Primjerice, u prijevodu VI. direktive³⁰ na francuski jezik³¹ „upotreba vozila“ prevodi se „la circulation de véhicules“, a na talijanski jezik³² prevodi se „dalla circolazione dei veicoli“, što na hrvatskom jeziku odgovara pojmu „prometovanje motornog vozila“, odnosno „motorno vozilo u prometu“.³³ Drugim riječima, takav prijevod pojma „upotreba vozila“ vezuje se samo uz situacije u cestovnom prometu. S druge strane, pojedini drugi službeni prijevodi istog pojma upućuju na mnogo općenitiju funkciju motornog vozila, ne nužno vezanu samo uz situacije cestovnog prometa. Tako se na službenom prijevodu na engleskom jeziku³⁴ govori o „the use of vehicles“ (koji odgovara hrvatskom prijevodu „upotreba vozila“), a još općenitiji

²⁶ Uvjeti osiguranja AO mahom preuzimaju odredbu čl. 22., st. 1. ZOOP-a. Odredbe o uporabi vozila svrstavaju u opseg pokrića. (Vidi npr.: čl. 1., st. 1. Uvjeta za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti, Generali osiguranje d. d., u primjeni od 24. 5. 2018., čl. 1., st. 1. Uvjeta za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti, Croatia osiguranje d. d., u primjeni od 1. 10. 2018. godine).

²⁷ Čurković 2016, *Je li pokrivena osiguranjem od AO šteta koju pretrpi treća osoba, a koja je uzrokovana požarom s drugog, parkirano vozila?* <https://www.osiguranje.hr/NewsView.aspx?id=17955&cred=%2533%2562%2575%2555%2556%2562%254F%256B%2568%256F%255A%2552%2548%2571%2574%2575%2539%254E%254E%254A%2564%2551%253D%253D> (29. 10. 2020.).

²⁸ Matijević 2018, 3.

²⁹ Šaban 2016, 284.

³⁰ Službeni prijevod VI. direktive dostupni na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0103> (29. 10. 2020.).

³¹ *Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (version codifiée)*, SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31 (francuska verzija).

³² *Direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (versione codificata)*, SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31 (talijanska verzija).

³³ Čurković 2013, 96. Čurković 2015, 41.

³⁴ *Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (codified version)*, SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31.

prijevod pojma „upotreba vozila“ sadržava njemački službeni prijevod³⁵ „die Haftpflicht bei Fahrzeugen“ koji se odnosi na odgovornost za štetu u pogledu vozila i kao takav puno je širi pojam nego što je to „prometovanje vozila“ iz francuskog odnosno talijanskog prijevoda, a širi je i u odnosu na pojam „uporaba vozila“ iz engleskog i hrvatskog prijevoda VI. direktive.

S obzirom na opisanu nedefiniranost, ali i na različito shvaćanje pojma upotrebe vozila, pojavila se potreba za njegovim tumačenjem u praksi SEU-a, a čije odluke (uključujući i njihova obrazloženja) kao izvor privatnog prava Europske unije imaju *erga omnes* obvezujuće učinke za nacionalne sudove i precedentnog su karaktera.³⁶ Pritom SEU naglašava da se pojam „upotreba vozila“ treba „tumačiti na autonoman i ujednačen način“, a u cilju ujednačene primjene prava Unije (Vnuk, par. 42), odnosno ne može se prepustiti definiranju toga pojma pravu svake pojedine države članice (Vnuk, par. 41). To se odrazilo i na domaću sudsku praksu koja je prije negoli je SEU dao tumačenja pojma uporabe vozila kreirala tumačenje pojma uporabe vozila.³⁷

4. ELEMENTI SADRŽAJA POJMA „UPOTREBA VOZILA“

4.1. Funkcija vozila kao prijevoznog sredstva

U domaćoj pravnoj znanosti i sudskoj praksi unisono se pojam upotrebe vozila povezuje s njegovom funkcijom prijevoza koja se ujedno smatra i svrhom vozila.^{38, 39, 40}

³⁵ Richtlinie 2009/103/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (kodifizierte Fassung), SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31 (njemačka verzija).

³⁶ Josipović 2020, 59.

³⁷ Matijević 2019, 140.

³⁸ „...prema izloženom shvaćanju ovoga suda, vodeći računa o društvenom cilju ZOOP-a, 'vozilom u uporabi' smatra se ono motorno vozilo koje se koristi u svrhu prometa, odnosno koje je u funkciji transporta ili prijevoza ljudi i dobara.“ VSRH, Rev 1471/2011-2 od 9. studenog 2016., www.ius-info.hr (15. 10. 2020.).

³⁹ Svrha je korištenja motornim vozilom „ukupnost radnji koje se izvode motornim vozilom s ciljem ostvarenja određenih potreba koje čovjek ima“. Čurković 2012, 27.

⁴⁰ Takvo shvaćanje upotrebe vozila treba dovesti u vezu s pojmom pogona motornog vozila iz čl. 1068., st. 3. ZOOP-a, prema kojem je motorno vozilo u pogonu kada se koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira na to radi li pritom motor koji služi za njegovo kretanje. Naime, pogon motornog vozila pretpostavka je objektivne odgovornost za štetu vlasnika/korisnika motornog vozila, gdje pogon znači odgovornost za povećanu opasnost koju predstavlja motorno vozilo kao opasna stvar (Corenc 2014, 1768). Obvezno osiguranje AO, osim slučajeva iz objektivne odgovornosti za štetu, pokriva i štete kojima je uzrok vozilo i kada ono nije u pogonu (kada se ne smatra opasnom stvari). Čurković 2013, 97–98. Iz čega proizlazi da uporaba vozila i pogon motornog vozila nisu identični pojmovi, odnosno da uporaba vozila nije ograničena samo na štete izazvane pogonom motornog vozila (Čurković 2012, 28). Ističe se da osiguratelji često restriktivno tumače pojam upotrebe vozila i ograničavaju svoju odgovornost samo na upotrebu vozila za štete nastale kretanjem vozila u cestovnom prometu vozila, čime

U skladu s time, upotreba vozila obuhvaća, prije svega, radnje koje su u službi navedene funkcije vozila, a to su vožnja, kretanje od mjesta do mjesta odnosno prijevoz osoba i stvari. Te radnje nužno uključuju i određene prateće radnje u prijevozu (tzv. akcesorije)⁴¹ kao što su ukrcaj i iskrcaj putnika i stvari iz vozila i u vozilo⁴², zaustavljanje i parkiranje vozila. Funkcija vozila kao prijevoznog sredstva obuhvaća tzv. kinetičke rizike upotrebe vozila koji se odnose na kretanje vozila, ali i tzv. statičke rizike upotrebe vozila koji su rizik za okolinu kada je vozilo u mirovanju, odnosno kada je zaustavljeno ili parkirano.⁴³

Primjetno je da SEU u svojoj praksi pojam „upotreba vozila“ dosta široko tumači smatrajući da se odnosi na svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom toga vozila (Vnuk, par. 59, *Rodrigues de Andrade*⁴⁴, par. 34, *Torreiro*⁴⁵, par. 28). Pritom se postavlja pitanje što bi to bila uobičajena funkcija vozila. Kao i u hrvatskom pravu, SEU pod uobičajenom funkcijom vozila, prije svega, smatra upotrebu vozila kao prijevoznog sredstva (*Rodrigues de Andrade*, par. 38, *Torrerio* par. 36), ali i u širem smislu. Primjerice, u predmetu *Vnuk*⁴⁶ Sud je zaključio da je parkiranje traktora u skladište sijena (koje se nalazi u dvorištu farme) vozeći unatrag uporaba traktora u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila (Vnuk, par. 58). Sud ide i korak dalje pa u predmetu koji će uslijediti izrijekom navodi da je manevriranje i parkiranje vozila u privatnoj garaži u skladu s njegovom uobičajenom funkcijom kao prijevoznog sredstva (*Bueno Ruiz*⁴⁷, par. 42 i 43), iz čega se zaključuje da se parkiranje vozila općenito

se generiraju stalni sporovi s oštećenima (Čurković 2017b, 121.). Takvo stajalište smatra se zastarjelim jer ne uzima u obzir suvremene koncepcije o odgovornosti za stvoreni rizik koji se javlja ne samo kada je vozilo u kretanju već i kad je u mirovanju (Čurković 2016, 1–2).

⁴¹ Čurković 2013, 97.

⁴² Postoji i sudska praksa prema kojoj istovar stvari iz vozila ne ulazi u pojam „uporaba vozila“. „Dakle, uzrok štete je neodgovarajući istovar tužiteljevog automobila, zapravo prijevoz automobila, a ne promet automobila, odnosno šteta nije nastala u cestovnom prometu automobilom u korištenju na način, koji čini namjenu automobila kao stvari. Tužiteljev automobil, prema tome, u času nastanka štete nije bio ‘motorno vozilo u upotrebi’ ... već ... se nalazio u pravnom položaju u kakovom bi se nalazila bilo koja druga pokretna stvar, koja bi bila izložena prijevozu i istovaru.“ VSRH II. Rev 208/2000-2, od 2. studenog 2000., www.iusinfo.hr (15. 10. 2020.). Vidi i: Šaban 2016, 289.

⁴³ Čurković 2017b, 121.

⁴⁴ Presuda SEU-a od 28. studenoga 2017., *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade protiv Joséa Manuela Proença Salvadora, Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, Jorgea Oliveira Pinta*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

⁴⁵ Presuda SEU-a od 20. prosinca 2017., *José Luis Núñez Torreiro protiv AIG Europe Limited, Sucursal en España i Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

⁴⁶ U tom slučaju traktor koji vozeći unatrag u dvorištu farme s namjerom parkiranja u skladištu radi skladištenja bala sijena udara u ljestve na kojima se nalazi oštećenik (Damijan Vnuk), pri čemu dolazi do njegova pada i ozljeđivanja.

⁴⁷ Rješenje SEU-a od 11. prosinca 2019., *María Pilar Bueno Ruiz, Zurich Insurance PL, Sucursal de España protiv Irene Conte Sánchez*, C-431/18, ECLI:EU:C:2019:1082.

može smatrati uporabom vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom toga vozila.⁴⁸ SEU, također, smatra da uporaba vozila može uključivati njegovu funkciju prijevoznog sredstva i kada je ono parkirano, odnosno zaustavljeno (BTA, par. 38, LDA⁴⁹, par. 41) i pritom se obavlja ukrcaj ili iskrcaj stvari odnosno ulazak ili izlazak osoba (BTA, par. 45), a što uključuje i radnju otvaranja vrata, pri čemu dolazi do oštećivanja susjednoga parkiranog vozila (BTA, par. 36, 37, 38).⁵⁰ Opisana upotreba vozila prema SEU-u odnosi se i na slučaj prouzročenja štete neosiguranim vozilom, pri čemu sama upotreba vozila ne stvara obvezu ugovaranja osiguranja AO, već takva obveza ovisi o tome je li vozilo registrirano (nije uklonjeno iz prometa) te je li u voznom stanju (Juliana⁵¹, par. 41).⁵²

Opisano bi uputilo na zaključak da SEU i naši nacionalni sudovi dijele stajališta o tome što ulazi u pojam „upotreba vozila“ kada se ono upotrebljava kao prijevozno sredstvo. Međutim, kako će pokazati daljnja analiza, SEU pojam „upotreba vozila“ tumači znatno ekstenzivnije negoli što je to slučaj u domaćoj sudskoj praksi.

4.2. Mirovanje vozila

Spomenuti tzv. statički rizici uporabe vozila koji su, ponajprije, vezani za mirovanje vozila izvor su stalnih sporova između oštećenika i osiguratelja s obzirom na to da ih potonji osporavaju kao dio pokrivača osiguranja AO⁵³, a tomu pridonosi i sudska praksa koja nije zauzela jedinstven stav. U starijoj je praksi, a zapravo i u novijoj, dominantno stajalište da se vozilo parkirano na mjestu koje služi za javno parkiranje smatra

⁴⁸ Primorac 2018, 240–241.

⁴⁹ Presuda SEU-a od 20. lipnja 2019., *Línea Directa Aseguradora SA protiv Securcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517.

⁵⁰ Domaća sudska praksa ima nešto drukčiji stav te otvaranje vrata na parkiranom vozilu kojima se udara u nadolazeće vozilo ne smatra upotrebom vozila: „Ocijenjeno je da vozilo u konkretnom slučaju – parkirano za vrijeme štetnog događaja u prostoru za parkiranje s ugašenim motorom – nije opasna stvar (suputnica na brzinu otvara vrata i udara u nadolazeće vozilo). ... odgovorna je suputnica, i to po načelu krivnje... Budući da je zaključak suda da vlasnik vozila u kojem se nalazila suputnica nije odgovoran za štetu iz ovog štetnog događaja, to znači da nema ni odgovornosti tuženika kao osiguratelja imatelja vozila iz čije se police traži naknada.“ Županijski sud u Koprivnici, GŽ-548/2009, od 26. siječnja 2010. u: Čurković 2013, 98.

⁵¹ Presuda SEU-a od 4. rujna 2018., *Fundo de Garantia Automóvel protiv Aline Antónije Destapado Pão Mole Julijana, Cristiane Micaele Caetano Juliana*, C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661.

⁵² Mantrov 2019, 5.

⁵³ Čurković 2017b, 121.

vozilom u upotrebi⁵⁴, ⁵⁵, a to znači postojanje i odgovornosti osiguratelja. Sličan zaključak izvodi i SEU koji smatra da je vozilo u upotrebi i kada je parkirano, uz jedan bitan dodatak – vozilo se smatra da je u upotrebi neovisno o karakteristikama površine na kojoj je ono parkirano (primjerice na javnom parkiralištu – BTA, par. 35, 40, ili u privatnoj garaži koja je dio nekretnine u suvlasništvu – LDA, par. 35, 48). Ni kod šteta koje potječu od samozapaljenja vozila u domaćoj sudskoj praksi nema jedinstvena stava. U dijelu prakse smatra se da „... šteta nastala trećoj osobi samozapaljenjem motornog vozila parkiranog u garaži nije šteta nanesena motornim vozilom u uporabi“⁵⁶, zbog čega ne postoji ni odgovornost osiguratelja za požar koji se proširio na okolna vozila.⁵⁷ Ima i odluka u kojima se iznimno samozapaljenje vozila (čiji motor nije bio upaljen) povezuje s pojmom upotrebe motornog vozila, ali uz uvjet da je ono posljedica kvara na vozilu koji je posljedica prometne nezgode.⁵⁸ Konačno, postoje i odluke u kojima je samozapaljenje vozila parkiranog u javnoj garaži obuhvaćeno pojmom upotrebe vozila.⁵⁹ Pogleda li se praksa SEU-a, vidljivo je da on smatra da je pojmom upotrebe vozila obuhvaćeno samozapaljenje vozila (pri čemu je nanesena šteta vlasnicima zgrade) i kada je ono parkirano u privatnoj garaži. Prema stajalištima koja je izrazio u svojoj praksi, parkiranje i razdoblje mirovanja vozila prirodne su i nužne faze upotrebe vozila kao prijevoznog sredstva i ono se upotrebljava u skladu sa svojom funkcijom prijevoznog sredstva i dok se kreće i dok je parkirano između dvaju kretanja/putovanja (LDA, par. 41, 42, *Bueno Ruiz*, par. 37, 39). Pritom je, prema mišljenju SEU-a, irelevantna duljina parkiranja/mirovanja jer parkiranje vozila pret-

⁵⁴ Okružni sud u Ljubljani, Gž-755/69 od 12. prosinca 1969, Zbirka sudskih odluka, knjiga 15, svezak 2, br. 146, dostupno u: *Stanišić* 2012, 274. „Uporaba vozila se ne može tumačiti samo kao korištenje vozila tijekom prijevoza, već i za vrijeme između jednog i drugog prijevoza, dakle i dok je vozilo parkirano na javnim površinama koje tome i služe, kao što je to javna garaža.“ Županijski sud u Dubrovniku, Gž-723/2018-2 od 24. listopada 2018. <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?19518> (15. 10. 2020.). S druge strane, vozilo koje je bilo parkirano na travnjaku kao površini koja nije namijenjena prometovanju motornih vozila ne smatra se vozilom u upotrebi. Županijski sud u Virovitici, Gž-412/06-2 od 26. ožujka 2007., u: *Šenjug* 2019, 77.

⁵⁵ Drukčija je praksa ako vozilo nije parkirano na mjestu koje služi za javno parkiranje: „Motorno vozilo (kamion) koje se nalazi u skladištu i izvan pogona ne smatra se vozilom u upotrebi pa stoga nema odgovornosti osiguravajuće organizacije na osnovi obveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koju pretrpi osoba koja se penje ili silazi s tog vozila“. VSH, Gž 996/79 od 24. srpnja 1979., dostupno u: *Crnić, Ilić* 1987, 26, odluka broj 73.

⁵⁶ Rev, br. 1441/84 od 24. 10. 1984. Pregled sudske prakse, br. 26/85, dostupno u: *Ćurković* 2013, 97.

⁵⁷ Županijski sud u Zagrebu, Gž-1956/14-2 od 16. siječnja 2018., Županijski sud u Virovitici, Gž-412/06-2 od 26. ožujka 2007., obje odluke dostupne u: *Šenjug* 2019, 77.

⁵⁸ VSRH, Rev-2643/2012-4, od 23. travnja 2014., www.isuinfo.hr (15. 10. 2020.). Pritom se u stručnoj literaturi kao uvjet za pokriće iz osiguranja od automobilske odgovornosti u opisanom slučaju upozorava na potrebu postojanja „dokazane uzročno-posljedične i vremenski bliske veze između požara i uporabe vozila u prometu (njegovih oštećenja nastalih u prometnoj nesreći)“. *Šaban* 2016, 290.

⁵⁹ Već citirana odluka Županijskog suda u Dubrovniku, Gž-723/2018-2 od 24. listopada 2018., <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?19518> (15. 10. 2020.) Ta se odluka navodi kao primjer da i naši sudovi slijede praksu SEU-a. *Matijević* 2019, 43.

postavlja da ono, katkad i tijekom duljeg razdoblja⁶⁰, ostaje nepokrenuto prije iduće upotrebe (LDA, par. 44). Također, pojmom upotrebe vozila obuhvaćeno je i izlivanje tekućine iz parkirano vozila u privatnoj garaži, pri čemu je nanosena šteta ostalim korisnicima/suvlasnicima garaže (Bueno Ruiz, par. 48).

Iako SEU o tome nije iznio izričit stav, primjetno je da su nacionalni sudovi postavljajući prethodna pitanja (čini se) ispravno uočili vezu između upotrebe vozila u mirovanju i odgovornosti koja proizlazi „iz pukog posjedovanja ili vlasništva nad vozilom“ (LDA, par. 24, Bueno Ruiz, par. 25)⁶¹, odnosno problematizirali obuhvaća li osigurateljsko pokriće osim uporabe vozila u skladu s njegovom uobičajenom funkcijom prijevoznog sredstva i samo držanje vozila. Pojam „držanje vozila“ širi je od pojma „upotreba vozila“ te upućuje na zaključak o odgovornosti osiguratelja AO za bilo kakve štete koje mogu biti povezane s vozilom⁶² jer je i samo zaustavljeno, odnosno ostavljeno vozilo u prometu (prema praksi SEU-a čini se i kada je vozilo izvan prometa) povećani izvor opasnosti.⁶³ S druge strane, osiguratelji AO, razumljivo, osporavaju takvo proširenje pokrića na „apsolutno sve štete vezane uz motorno vozilo, nastale na bilo koji način i u bilo kojoj situaciji i na bilo kojem mjestu“.⁶⁴

4.3. Površine po kojima se vozilo kreće

Iz stajališta koja je SEU izrazio u svojim odlukama proizlazi i da se pojam „uporaba vozila“ ne dovodi u vezu samo s površinama na kojima se odvija promet (ne ograničuje se samo na njih), odnosno ne može biti vezan samo za cestovni promet (Vnuk, par. 59, Rodrigues de Andrade, par. 34, 37 i 38, Torreiro, par. 28). Bez obzira na kojoj se površini vozilo kretalo u trenutku nezgode, čak i ako površina nije prikladna za odvijanje pro-

⁶⁰ U spornom slučaju vozilo je bilo parkirano u privatnoj garaži dulje od 24 sata te se zapalilo nanijevši štetu na nekretnini, a uzrok požara bile su instalacije vozila (LDA, par. 9, 10). S druge strane, različito od navedenog, domaća praksa smatra da ostavljanje vozila bez nadzora dulje razdoblje (vozilo je parkirano oko podneva, a oko 18 sati izbio je požar) ne predstavlja vozilo u upotrebi, pri čemu je punjenje akumulatora vozila ocijenjeno kao korištenje vozila kao stvari, a ne kao prijevoznog sredstva. Županijski sud u Zagrebu, CŽ-1956/14-2 od 16. siječnja 2018., Šenjug 2019, 77.

⁶¹ SEU naglašava da nije potrebno razlikovati dijelove vozila koji su doveli do nezgode, tj. do nastanka štete (nije potrebno utvrđivanje „pravog“ uzorka štete, LDA, C-100/18, par. 45, 46, Bueno Ruiz, par. 44). Šteta koja potječe od nekoga dijela vozila, kao što su to električne instalacije u vozilu ili pak tekućina koja se izliva iz vozila, smatra se da potječe od samog vozila. Pritom je za SEU irelevantna odgovornost vlasnika/korisnika motornog vozila za tehničko stanje (tj. tehničku ispravnost) vozila (LDA, par. 47, Bueno Ruiz, par. 46).

⁶² Pojam „držanje vozila“ (osim pojma „upotreba vozila“) sadržavali su nekadašnji uvjeti osiguranja AO iz 1980-ih godina, a kojemu je glavna nakana bila širenje osigurateljskog pokrića i na slučajeve dok vozilo nije bilo u kretanju ili je bilo u stajanju za vrijeme kretanja (putovanja), čime je *de facto* proširena odgovornost i na pogon motornog vozila, a ne samo dok je ono bilo u pokretu. Ćurković 2013, 95.

⁶³ Klarić 2003, 226.

⁶⁴ Šenjug 2019, 78.

meta⁶⁵ (*Torreiro*, par. 36), vozilo se smatra u uporabi ako se upotrebljavalo u skladu sa svojom uobičajenom funkcijom.⁶⁶

Takvo ekstenzivno shvaćanje pojma „upotreba vozila“ proširilo je osigurateljsko pokrće i na štete koje potječu od vozila na površinama koje se prije (konkretno prije predmeta *Vnuk*) nisu smatrale dijelom pokrća osiguranja od AO.⁶⁷ Osiguranje AO treba „pokriti“ sve štete koje potječu od bilo kakve uporabe koja je u vezi s uobičajenom funkcijom vozila.⁶⁸ U literaturi se govori o tzv. pravilu *Vnuk* prema kojem se odgovornost osiguratelja od automobilske odgovornosti proširuje na: 1) sva motorna vozila, 2) bilo kakvu uporabu vozila koja je uobičajena funkcija vozila, 3) bilo koju površinu (lokaciju) neovisno o tome je li namijenjena za javnu ili privatnu uporabu.⁶⁹

S druge strane, ZOOP, a u skladu s njim i domaća sudska praksa, površine na kojima se odvija promet, tzv. lokaciju nastanka prometne nezgode, prepoznaje kao jedno od ograničenja opsega obveze osiguratelja AO. Naime, prema čl. 22., st. 3. ZOOP-a, ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti pokrivena su štete nastale od vozila koja se kreću javnim cestama i ostalim površinama na kojima se odvija promet. Pojam javne ceste nalazimo u Zakonu o cestama⁷⁰ (dalje u tekstu: ZC) kao i u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama⁷¹ (dalje u tekstu: ZSPC), a određuje se kao površina od općeg značenja za promet kojom se može svatko slobodno koristiti u skladu sa zakonom.⁷² Istim propisima pobliže su definirane i pojedine skupine (vrste) javnih cesta.⁷³ Ostale površine na kojima se odvija promet moguće je povezati

⁶⁵ SEU u predmetu *Torreiro* govori o tzv. posebnim mjestima upotrebe vozila. To su mjesta na kojima je dopušten promet samo određenoj kategoriji vozila, a svima ostalima to je zabranjeno (vojno vježbalište na kojem je zabranjen pristup za nevojna vozila) ili je pak riječ o površinama koje nisu namijenjene za kretanje vozila na kotačima (u konkretnom slučaju bile su namijenjene za vozila na gusjenicama). Doseg tog pojma ne ovisi o karakteristikama vozila (nije važno je li riječ o vozilu na kotačima ili vozilu s gusjenicama) ni o karakteristikama terena/površine na kojem se motorno vozilo upotrebljava. (*Torreiro*, par. 29, 30).

⁶⁶ *Matijević* 2019, 142.

⁶⁷ *Primorac* 2018, 241. Ista autorica izražava neslaganje s navedenom odlukom SEU-a jer smatra da bi se osigurateljsko pokrće trebalo odnositi samo na zaštitu žrtava u cestovnom prometu, a ne i na štete koje potječu od vozila izvan funkcije cestovnog prometa. Također, naglašava da nije u skladu s pravnim sustavom i sudskom praksom u većini država članica širiti pokrće osiguranja od autoodgovornosti i na štete nastale na privatnim površinama izvan sustava javnoga cestovnog prometa.

⁶⁸ *Bevan* 2016, 36.

⁶⁹ *Bevan* 2016, 170

⁷⁰ NN, br. 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19.

⁷¹ NN, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20.

⁷² Vidi: čl. 2., st. 1., toč. 1. ZC-a i čl. 2., st. 1., toč. 2. ZSPC-a.

⁷³ Prema čl. 2., st. 1., toč. 3. – 8. ZSPC-a to su: autocesta, brza cesta, cesta namijenjena isključivo za promet motornim vozilima, državna cesta, županijska cesta, lokalna cesta. Odnosno prema čl. 6., st. 1. ZC-a to su: autoceste, državne ceste, županijske ceste i lokalne ceste.

s pojmom nerazvrstanih cesta (koje su definirane ZC-om i ZSPC-om)⁷⁴, no zbog nedovoljne preciznosti uređenja⁷⁵ pravni su standard čiji će sadržaj utvrđivati sud ovisno o okolnostima konkretnog slučaja⁷⁶, primjerice poput javnih parkirališta, garaža, svih vrsta seoskih i šumskih putova itd.⁷⁷ Pritom se kao orijentir za odluku je li riječ o tzv. ostaloj površini na kojoj se odvija promet može upotrijebiti kriterij dostupnosti takve površine većem broju korisnika.⁷⁸ Iz navedenog uređenja proizlazi da osigurateljsko pokriće ne postoji u pogledu šteta nastalih upotrebom vozila na površinama na kojima se ne odvija promet i takva upotreba vozila nije obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“ iz čl. 22., st. 1. ZOOP-a. U naznačene površine ulazile bi one koje nisu namijenjene za javnu upotrebu (tzv. privatne površine) kao što su: 1) mjesta za ostavljanje vozila na tzv. privatnim parkiralištima, 2) privatna dvorišta ili 3) privatne garaže i sl., a o čemu govori domaća sudska praksa.⁷⁹ Ipak, postoje i mišljenja da pojam „površine na kojima se odvija promet“ treba tumačiti autonomno, odnosno neovisno o odredbama ZSPC-a i ZC-a, i to znatno šire bez ikakvih ograničenja (koje ni sam ZOOP ne postavlja kada govori o površinama na kojima se odvija promet) imajući u vidu svrhu osiguranja AO koja se odnosi na zaštitu potencijalnih oštećenika.⁸⁰ Tu smatramo prikladnim uputiti na stav SEU-a prema kojem se parkirano vozilo u privatnoj garaži smatra da je u upotrebi (LDA, par. 43, *Bueno Ruiz*, par. 43).

⁷⁴ Nerazvrstanim cestama smatraju su površine koje se koriste za promet po bilo kojoj osnovi i koje su dostupne većem broju raznih korisnika (seoski, poljski i šumski putovi, putovi na nasipima za obranu od poplava, pristupne ceste, prostori parkirališta, prostori benzinskih crpki i sl.) (čl. 2., st. 1., toč. 9. ZSPC-a). Zakon o cestama znatno je neodređeniji u odnosu na ZSPC kada navodi da su nerazvrstane ceste one koje se koriste za promet vozilima, a koje svatko može slobodno koristiti (čl. 2., st. 1., toč. 9. ZC-a).

⁷⁵ Nedovoljna definiranost „površina na kojima se odvija promet“ uzrok je stalnih sporova oštećenika s društvima za osiguranje. Postavlja se pitanje intenziteta prometa, zatim odnose li se takve površine i na privatne površine (dvorišta), a ne samo na javne ceste (*Čurković* 2017b, 121–122).

⁷⁶ VSRH, Rev-2459/12 od 30. ožujka 2016., www.iusnfo.hr.

⁷⁷ *Čurković* 2013, 99. „Odgovornost HUO-a postoji i u slučaju kada se prometna nezgoda dogodila na nerazvrstanoj cesti – poljskom putu namijenjenom za odvijanje prometa.“ VSRH, Rev 1232/2008, od 23. lipnja 2009., u: *Čurković* 2013, 99.

⁷⁸ VSRH, Rev-1014/06 od 8. studenog 2006., www.isuinfo.hr. U obrazloženju odluke Sud navodi da kada bi neki šumski put bio dostupan samo nekom gospodarstvu i služio za potrebe tog gospodarstva, tada se ne bi mogao smatrati nerazvrstanom cestom (dakle površinom) kojom se odvija promet.

⁷⁹ „Dvorište zgrade, u kojoj stanuju tužiteljica i osiguranik tuženika, i u kojem se je zbio štetni događaj, ne predstavlja javni put ili neku drugu površinu po kojoj se odvija promet motornim vozilima, pa stoga tuženik, kao osiguratelj kod njega osiguranog osobnog vozila, ne odgovara za štetu koja je nastala od tog osiguranog vozila.“ Županijski sud u Bjelovaru, GŽ-2382/08-2 od 12. veljače 2009., www.ius-info.hr (15. 10. 2020.), „... Osiguranik nema pravo na naknadu imovinske štete od osiguravatelja na temelju police osiguranja od automobilske odgovornosti, ako se štetni događaj dogodio u dvorištu, odnosno izvan javne ceste ili površine na kojoj se odvija promet.“ Županijski sud u Varaždinu, GŽ-2163/2012 od 28. svibnja 2012. *Čurković* 2013, 99.

⁸⁰ *Iviš* 2019, 3.

4.4. Namjena vozila i tzv. prevladavajuća funkcija vozila

Namjena vozila odnosi se na pojedina svojstva/karakteristike određenog vozila (npr. motorno vozilo prema namjeni može biti osobni automobil, autobus, teretni automobil, radno vozilo, radni stroj, traktor itd.).⁸¹ U okviru osiguranja AO namjena motornih vozila promatra se u povodu razlikovanja vozila kao prijevoznog sredstva i njegove uporabe u cestovnom prometu od vozila koja imaju drukčiju namjenu kao što su to radni stroj, odnosno radno vozilo pri obavljanju radova te vozila namijenjena za sportske priredbe i vježbe na tim priredbama.⁸² Upotreba tih prvih – vozila čija je namjena prijevoz osoba i stvari u cestovnom prometu predmetom je osigurateljskog pokrića AO. Ima, međutim, i primjera u sudskoj praksi kada su se i vozila u funkciji motornog vozila kao radnog stroja / radnog vozila uključila u pojam „uporaba vozila“, čime je upućeno i na odgovornost osiguratelja.⁸³ Ipak, u našoj sudskoj praksi prevladava stajalište prema kojem vozila u funkciji radnog stroja nisu obuhvaćena pojmom „uporaba vozila“ u smislu čl. 22., st. 1. ZOOP-a jer se njihova namjena u trenutku nastanka nezgode nije odnosila na prijevoz i odvijanje prometa.⁸⁴ S druge strane, zakonom su izriekom isključene iz pokrića štete nastale zbog upotrebe vozila na sportskim priredbama odnosno na vježbama za te priredbe (čl. 23., toč. 7., alineja 1. ZOOP-a). No, spomenuti predmet *Vnuk* otvara mogućnost da i takva „sportska

⁸¹ Za razlikovanje pojedinih vozila prema namjeni, detaljnije vidjeti u: čl. 2., st. 1., toč. 28. do 60. ZSPC-a.

⁸² S druge strane, pravila o odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu primjenjuju se na sve vrste motornih vozila (npr. i na različite radne strojeve) koja udovoljavaju definiciji iz čl. 1068., st. 1. ZOO-a: da se kreću po površini zemlje (na tračnicama ili bez njih) snagom vlastitog motora. *Gorenc* 2014, 1768. Upotreba vozila iz ZOOP-a odnosi se samo na vozila čija je namjena prijevoz (stvari i osoba).

⁸³ „U postupku ... je utvrđeno da je tužitelj ... bio ozlijeđen na radnom mjestu prilikom čišćenja auto-beton pumpe, ... zajednica osiguranja kod koje se osigurao vlasnik motornog vozila, mora nadoknaditi štetu koju je vlasnik dužan nadoknaditi na temelju pravila o odgovornosti zbog upotrebe motornog vozila. Dosljedno tomu, tuženik tužitelju odgovara za štetu uzrokovanu uporabom auto-beton pumpe...“. VSRH, Rev-158/1999-2 od 31. srpnja 2002., www.isuinfo.hr (15. 10. 2020.).

⁸⁴ U jednom je slučaju oštećeniku „šteta nastala (prilikom podizanja kontejnera na vozilo pukao je lanac na kranu vozila i kontejner je pao na tlo) uporabom vozila kao radnog stroja, a ne uporabom vozila u odvijanju prometa.“ VSRH, Rev 1471/2011-2 od 9. studenog 2016., www.ius-info.hr (15. 10. 2020.). U drugom je slučaju do štete došlo u šumi pri izvlačenju stabala traktorom. Sud je zaključio da tako nastala šteta koja „... nije bila posljedica sudjelovanja spornog motornog vozila u prometu u smislu njegove uporabe u svrhu prijevoza, već je bila posljedica rada motornog vozila kao radnog stroja kojim se izvlačilo deblo u šumi, ne može se smatrati štetom nastalom uporabom vozila.“ VSRH, Rev-1249/2017-2 od 9. listopada 2019., www.ius-info.hr (15. 10. 2020.). „U situaciji kada je do nezgode došlo dok je traktor stajao u dvorištu te je kardanom bio spojen za pokretnu traku za prijenos kukuruza, dakle isti je služio kao radni stroj, a bez istovremenog sudjelovanja u prometu, onda je ocijeniti da se ne radi o motornom vozilu u upotrebi.“ Županijski sud u Dubrovniku, Gž-101/2020-2 od 18. lipnja 2020., <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?20581> (15. 10. 2020.).

upotreba“ vozila bude obuhvaćena „općim“ pojmom upotrebe vozila, a time i postane dio pokriva osiguranja AO.⁸⁵

Definiranje uporabe vozila ne zahtijeva veće napore kada se uobičajena funkcija vozila kao prijevoznog sredstva podudara s njegovom namjenom koja upućuje na to da se vozilo koristi kao prijevozno sredstvo (npr. osobni automobil, teretni automobil – kamion, autobus itd.). Problem nastaje ako se funkcija vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku nastanka nezgode ne podudara s njegovom namjenom (npr. vozilo se prema namjeni smatra radnim strojem, a u funkciji je prijevoznog sredstva).

SEU je u više navrata naglasio da je svaka upotreba vozila kao prijevoznog sredstva „upotreba vozila“ neovisno o njegovoj namjeni, tj. karakteristikama toga vozila (*Vnuk*, par. 59, *Rodriguez de Andrade*, par. 37 i 38, *Torrerio*, par. 29, *BTA*, par. 35). Traktor nije vozilo u upotrebi ako se koristi kao radni stroj za raspršivanje herbicida na poljoprivrednom gospodarstvu, (*Rodriguez de Andrade*, par. 41 i 42), no pri parkiranju u skladište sijena na poljoprivrednoj farmi traktor je vozilo u upotrebi u skladu sa svojom namjenom kao prijevoznog sredstva (*Vnuk*, par. 58). Vojno vozilo vozilo je u upotrebi ako se njime prevoze osobe neovisno o karakteristikama toga vozila (gusjeničar ili vozilo na kotačima). Dakle, činjenica upotrebe vozila kao prijevoznog sredstva definira njegovu namjenu (prijevoznog sredstva). No, takav zaključak otvara i pitanje primjene čl. 24., st. 1., toč 1. ZOOP-a o gubitku prava iz osiguranja ako se vozač nije koristio vozilom u svrhu za koju je namijenjeno. Točnije, upotrebljava li se vozilo u svrhu za koju je namijenjeno uvijek kada se ono upotrebljava kao prijevozno sredstvo? U slučaju pozitivnog odgovora, doseg takve odredbe ZOOP-a bio bi znatno sužen.

U slučaju da šteta potječe od tzv. višenamjenskog vozila (ono koje se može upotrebljavati kao prometno/prijevozno sredstvo, ali i kao radni stroj koji proizvodi pogonsku snagu, *Rodriguez de Andrade*, par. 21) potrebno je odrediti je li pri nastanku nezgode u kojoj je sudjelovalo upotrebljavano, ponajprije, kao prijevozno sredstvo (kada takva upotreba može biti obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“) ili kao radni stroj (kada predmetna upotreba ne može biti obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“, *Rodriguez de Andrade*, par. 40). U tom smislu pojam „upotreba vozila“ treba tumačiti na način da se odnosi na „svaku upotrebu vozila kada prevladavajuću funkciju vozila čini njegova upotreba kao prijevoznog sredstva“.⁸⁶ Ako prevladavajuća funkcija (a koju je potrebno utvrđivati od slučaja do slučaja) ne upućuje na to da vozilo nije u funkciji prijevoznog sredstva, već se upotrebljava kao radni stroj, tada bi obveza osiguratelja bila isključena.

⁸⁵ *Shevchenko* 2019, 133–134.

⁸⁶ *Matijević* 2019, 142.

4.5. Osobe čija je odgovornost pokrivena

Osiguranjem AO pokriva se rizik upotrebe vozila od vlasnika vozila (čl. 22., st. 1. ZO-OP-a) odnosno vozača općenito (pa makar vozač bio i neovlaštena osoba, a u tom slučaju odgovorni osiguratelj ima pravo regresu u punom iznosu prema takvu vozaču, čl. 25. ZOOP-a). To je razumljivo jer vozač svojim radnjama neposredno utječe na nastanak rizika uporabe vozila pri njegovu kretanju, ali i mirovanju. No, praksa SEU-a otvorila je mogućnost proširenja kruga osoba čija je odgovornost pokrivena osiguranjem AO, ako nastanak štete potječe od uporabe vozila upravo od takvih „drugih“ osoba koje nisu vozač(i) u konkretnom slučaju, kao što su to, primjerice, putnici u vozilu (BTA, par. 43). Primjerice, situacija u kojoj je putnik vozila parkiranog na parkiralištu, otvorivši vrata tog vozila, udario i oštetio vozilo koje je bilo parkirano pokraj njega obuhvaćena je pojmom „uporaba vozila“ (BTA, par. 48), pa se ne može uvjetovati naknadu štete iz osiguranja AO zahtjevom da osoba koja je prouzročila štetu bude navedena u polici osiguranja (*Churchill Insurance Company Limited*⁸⁷, par. 33–44). Opisano stajalište otvara neka nova pitanja u vezi s našom domaćom praksom prema kojoj (za sada) za štetu prouzročenu trećoj osobi pri otvaranju vrata na vozilu postoji odgovornost putnika (suputnika) koji je takva vrata otvarao, a ne odgovornost vozača (vlasnika vozila), pa time ni odgovornost njegova osiguratelja AO.⁸⁸

5. UTJECAJ PRAKSE SEU-A NA PRIJEDLOG IZMJENE VI. DIREKTIVE

Recentna sudska praksa SEU-a nedvojbeno je bila jedan od razloga (ne i jedini)⁸⁹ da europski zakonodavac posegne za intervencijama u VI. direktivu u smjeru pojašnjenja pojma „uporaba vozila“ polazeći od toga da je u dosadašnjem uređenju ono izostalo i generiralo sporove. Praksa SEU-a otvorila je i neka dodatna pitanja. Jedno je od zanimljivijih ono o odnosu osiguranja od odgovornosti poslodavca prema zaposlenicima i osiguranja od automobilske odgovornosti kada je šteta nastala unutar privatnog područja (lokacije) u vlasništvu samog poslodavca. Postavlja li se u tom slučaju zahtjev za naknadu štete prema osiguratelju od odgovornosti poslodavca ili osiguratelju AO? Isto se pitanje pojavljuje i u slučaju postojanja pokrivača iz osiguranja od javne odgovornosti (npr. poduzetnika) prema trećima, a šteta je nastala upotrebom vozila na „privatnoj“ površini. Tu je još i pitanje treba li se osigurati odgovornost

⁸⁷ Presuda SEU-a od 1. prosinca 2011., *Churchill Insurance Company Limited protiv Benjamin Wilkinson i Tracy Evans protiv Equity Claims Limited*, C 442/10, EU:C:2011:799.

⁸⁸ Županijski sud u Koprivnici, GŽ-548/2009 od 26. siječnja 2010. u: *Ćurković* 2013, 98.

⁸⁹ O razlozima više u: *Obrazloženje Prijedloga direktive o izmjeni 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*, COM(2018) 336 final, od 24. 5. 2018., str. 2–4 (dalje u tekstu: *Obrazloženje*)

koja proizlazi iz uporabe vozila tijekom automobilističke utrke, odnosno za vrijeme sportskih natjecanja u automotosportu. Znači li to, a čini se da SEU daje potvrđan odgovor, da osiguratelj AO treba nadoknaditi štetu koja je nastala za vrijeme takvih događaja i komu (vozaču, suvozaču, navigatoru, putniku u vozilu, publici itd.)?^{90, 91}

Prijedlog direktive koji je izradila Europska komisija (vidi *supra* 1.) odražava praksu SEU-a. Uvodi definiciju pojma „upotreba vozila“ koji znači svaku upotrebu takva vozila koje je namijenjeno da se uobičajeno upotrebljava kao prijevozno sredstvo i koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila, neovisno o karakteristikama vozila i neovisno o površini na kojoj se motorno vozilo upotrebljava te je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu (čl. 1., točka 1.a Prijedloga). S druge strane, trenutačnim amandmanima Europskog parlamenta i Vijeća u predloženu definiciju upotrebe vozila ugrađuju se određena ograničenja prema kojima se pojam „uporaba vozila“ ne bi mogao povezivati (a time ni postojati odgovornosti osiguratelja AO) s: 1) vozilima koja se koriste kao radni strojevi, odnosno ako je u trenutku nezgode uobičajena funkcija vozila različita od njegove funkcije prijevoznog sredstva (npr. ako se vozilo upotrebljava kao izvor snage u industriji ili poljoprivredi)⁹², 2) vozilima koja se koriste na zatvorenom području gdje nema pristupa javnosti, odnosno na koje ne smiju pristupiti neovlaštene osobe (poput područja luka ili aerodroma ili tvorničkih/industrijskih površina)⁹³, 3) vozilima namijenjenima za motosport i kada se koriste isključivo za natjecanje⁹⁴ te 4) vozilima koja nemaju nikakve veze s prometom (vozila dok se proizvode kao i dok se transportiraju jer se u tom trenutku ne upotrebljavaju prema svojoj uobičajenoj funkciji transporta/prijevoza).

6. ZAKLJUČAK

Na razini Europske unije uočljiva je tendencija poboljšanja položaja i bolja zaštita oštećenika i žrtava u prometu. SEU je u više odluka navedenih u radu izričito naglasio da je namjera zakonodavca Unije „stalno slijediti i snažiti cilj zaštite žrtava nezgoda koje su uzrokovala vozila“. Takav stav izravno je vidljiv u tzv. ekstenzivnom (prošire-

⁹⁰ *Shevchenko* 2019, 139–142.

⁹¹ Predstavnici osiguratelja smatraju da se područje primjene VI. direktive (odnosno njezinih eventualnih kasnijih izmjena) treba odnositi „samo na prometne nesreće uzrokovane motornim vozilima u kontekstu prometa“. Nesreće koje proizlaze iz bilo koje druge upotrebe vozila (industrijska, poljoprivredna, građevinska, sportsko-natjecateljska, sajmišna) kao i upotrebe vozila na privatnom zemljištu ne bi trebale biti uključene u pokrivače osiguranja AO. *Pauković* 2018, 866.

⁹² Amandman Europskog parlamenta recitala 3.e. Prijedloga, stajalište Europskog Vijeća uz amandman recitala 3. Prijedloga.

⁹³ Stajalište Europskog vijeća uz amandman recitala 3.a. Prijedloga.

⁹⁴ Amandman Europskog parlamenta recitala 3.c. Prijedloga.

nom) tumačenju pojma „upotreba vozila“ kao jedne od pretpostavki nastanka obveze osiguratelja AO.

Analiza odluka SEU-a pokazuje, ponajprije, da se u tumačenju pojma „upotreba vozila“ ne daje konačna definicija toga pojma, već se stalno nadopunjava (nadograđuje) ovisno o okolnostima svakoga pojedinog slučaja. Prvotno postavljena definicija prema kojoj je upotreba vozila svaka upotreba u skladu s uobičajenom funkcijom vozila (predmet *Vnuk*) nadopunjuje se u kasnijim odlukama SEU-a, što ima za posljedicu proširenje pojma upotrebe vozila, a time i (proširenje – redefiniranje) obveze osiguratelja AO. Tako „upotreba vozila“ ne ovisi o tzv. karakteristikama površine po kojoj se vozilo kreće (nije ograničena samo na situacije cestovnog prometa ili na površinama na kojim se odvija promet kako je to najčešće u domaćoj sudskoj praksi – suprotno u: predmetima *Vnuk*, *Torreiro*, *LDA*, *Bueno Ruiz*) kao ni o karakteristikama vozila kada je ono u funkciji prijevoznog sredstva (predmet *Torreiro*). No, s druge strane, funkcija vozila kao radnog stroja nije obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“ (predmet *Rodrigues de Andrade*). Činjenica da se vozilo koje je sudjelovalo u nezgodi nije kretalo u trenutku kada se ona dogodila, odnosno da je bilo u mirovanju (bez obzira na trajanje mirovanja) ne isključuje upotrebu vozila u skladu s njegovom funkcijom prijevoznog sredstva (predmeti *BTA*, *LDA*, *Bueno Ruiz*). Praksa SEU-a proširuje pojam upotrebe vozila i na radnje drugih osoba koje se nalaze u vozilu, a nisu vozač ili vlasnik vozila (predmet *BTA*). Čini se u posljednje vrijeme da i u domaćoj sudskoj praksi, moguće pod utjecajem prakse SEU-a, nalazimo stav, premda neujednačen, prema kojem se vozilo u mirovanju smatra vozilom u upotrebi.

Tako „otvoren“ pristup SEU-a u definiranju upotrebe pojma „upotreba vozila“ svakako pogoduje poboljšanju položaja žrtava prometa, no s druge strane, predstavnici osiguratelja ističu mane takva pristupa koji za sobom donosi pravnu nesigurnost jer se opravdano postavlja pitanje gdje su granice odgovornosti osiguratelja i koja je svrha osiguranja AO. To je prepoznato i na razini EU-a u raznim nastojanjima da se pri budućoj izmjeni VI. direktive uvede konačna definicija pojma „upotreba vozila“.

Do izmjene VI. direktive i posljedično tomu njezine implementacije i izmjene ZO-OP-a valja primijetiti da je zbog razlike u širini definiranja upotrebe vozila nacionalna sudska praksa (restriktivni pristup u tumačenju pojma upotrebe vozila) suočena s određenim izazovima što se tiče približavanja praksi SEU-a (ekstenzivni pristup), a što se može odraziti i na buduće (re)definiranje obveze osiguratelja AO.

LITERATURA

1. Bevan, N. (2016). *On the infringements associated with the United Kingdom's transposition of European Council Directive 2009/103/EC of 1 September 2009 on motor insurance*. University of Exeter, Exeter. (doktorski rad).
2. Crnić, I., Ilić, A. (1987). *Osiguranje i naknada štete u saobraćaju*, Informator, Zagreb.
3. Čapeta, T. (2011). *Prometno pravo i politika Europske unije*, u: *Europsko prometno pravo*. Sveučilište u Zagrebu, Pravi fakultet, Zagreb.
4. Ćurković, M. (2006). *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb.
5. Ćurković, M. (2007). *Obvezna osiguranja u prometu*. Inženjerski biro, Zagreb.
6. Ćurković, M. (2012). *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, 12 (3), str. 24–29.
7. Ćurković, M. (2013). *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*. Inženjerski biro, Zagreb.
8. Ćurković, M. (2015). *„Uporaba vozila“ u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti – nova definicija pojma u presudi Suda pravde Europske unije od 4. rujna 2014. (C-162/13)*. Hrvatska pravna revija, 15 (10), str. 40–43.
9. Ćurković, M. (2017). *Ugovor o osiguranju – Komentar odredaba Zakona o obveznim odnosima*. Inženjerski biro, Zagreb.
10. Ćurković, M. (2017b). *Osiguranje od automobilske odgovornosti u Hrvatskoj – (op)stati ili razvijati se*. Zbornik radova, 28. susret osiguravača i reosiguravača, Sarajevo, 7.–9. 6. 2017., Tectus., str. 117–126.
11. Gorenc, V. (2014). *Komentar Zakona o obveznim odnosima*. Narodne novine, Zagreb.
12. Grubišić Đogić, N. (2015). *Direktive EU-a o obveznome osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila u praksi Suda EU-a*. Zbornik radova s međunarodne znanstveno-stručne konferencije Dani hrvatskog osiguranja 2015., str. 73–84.
13. Iviš, Z. (2019). *Pojam površine na kojoj se odvija promet u kontekstu obveznog osiguranja u prometu*. <https://www.iusinfo.hr/document?sopi=CLN20V01D2019B1281>, str. 1–5.
14. Josipović, T. (2018.). *Zaštita potrošača od nepoštenih ugovornih odredbi, Načela i standardi zaštite u odlukama suda Europske unije*. Narodne novine, Zagreb.
15. Josipović, T. (2020.). *Privatno pravo Europske unije – opći dio*. Narodne novine, Zagreb.
16. Klarić, P. (2003.). *Odštetno pravo*. Narodne novine, Zagreb.
17. Mantrov, B. (2019). *Motor Vehicles Not Used in Road Traffic Are Also Subject to Compulsory Insurance in Europe - CJEU Clarification in Case C-80/17*, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3351201, str. 1–6.
18. Matijević, B. (2018). *Pojam „uporaba vozila“ u osiguranju od automobilske odgovornosti – nova praksa Suda EU*, Portal iusinfo.hr, <https://www.iusinfo.hr/document?sopi=CLN20V-01D2018B1183>, str. 1–8.

19. Matijević, B. (2018b). *Kvantitativno ograničenje naknade neimovinske štete kod osiguranja od automobilske odgovornosti – primjer iz prakse Suda Europske unije*. Hrvatska pravna revija, 18 (5), str. 88–94.
20. Matijević, B. (2019). *Croquis pojma „upotreba vozila“ u osiguranju od automobilske odgovornosti kroz praksu Suda Evropske unije*. Strani pravni život, 3 (63), str. 139–146.
21. Ognjanović, S. (2001). *Osiguranje od odgovornosti za štete pričinjene motornim vozilom, doktorska disertacija*, Univerzitet u Beogradu, Pravni fakultet, Beograd.
22. Pauković, H. (2018). *Primjena europske Direktive o obveznom osiguranja građanskopravne odgovornosti iz uporabe motornih vozila u hrvatskom pravu*, Pravo u gospodarstvu, 57 (5), str. 845–869.
23. Pavić, D. (2009). *Ugovorno pravo osiguranja – Komentar zakonskih odredaba*. Tectus, Zagreb.
24. Primorac, Ž. (2018). *Normal function of a vehicle as a means of transport or a machine for carrying out work in motor third party liability insurance with special regard to the latest rulings of the Court of Justice of the European union*, u: Duić, D.; Petrašević, T. (ed.). *EU and Comparative Law Issues and Challenges Series – Issue 2*, Faculty of Law Osijek, str. 235–251, <https://doi.org/10.25234/eclic/7109>
25. Savić, Š. (2020). *Zaštita oštećenika kao potrošača iz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti*, doktorski rad, Sveučilište u Mostaru, Pravni fakultet, Mostar.
26. Shevchenko, O. (2019), *Motor Third Party Liability after CJEU Interpretation of the Directive 103/2009/EC in Vnuk Judgment*, Teisė, Vilnius University Press, 111, str. 130–144.
27. Stanišić, S. (2012). *Objektivna odgovornost za štetu*, Panevropski univerzitet “Aperion”, Banja Luka.
28. Šaban, D. (2016). *Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti*, Anali Pravnog fakulteta u Zenici, 9 (17), str. 277–298.
29. Šenjug, K. F. (2019), *Odgovornost osiguratelja po polici automobilske odgovornosti za naknadu štete nastale spontanom požarom na parkiranom motornom vozilu i pojam uporabe motornog vozila u domeni ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti*. Hrvatski časopis za osiguranje, 1 (1), str. 71–79.

Pravni izvori:

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 (kodificirana verzija), SL L 263, od 7. 10. 2009., str. 11
2. *Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (version codifiée)*, SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31 (francuska verzija)
3. *Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (codified version)*, SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31.

4. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (codified version), SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31.
5. Direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (versione codificata), SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31 (talijanska verzija).
6. Richtlinie 2009/103/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (kodifizierte Fassung), SL L 263, 7. 10. 2009., str. 11–31 (njemačka verzija).
7. Druga direktiva Vijeća 84/5/EEZ, od 29. prosinca 1983., SL L 008, 11. 1. 1984., str. 17–20
8. (Četvrta) Direktiva 2000/26/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 16. svibnja 2000., SL L 181, 20. 7. 2000., str. 65–74
9. (Peta) Direktiva 2005/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. SL L 149, od 11. 6. 2005., str. 14–21
10. (Prva) Direktiva Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972., SL L 103, od 2. 5. 1972., str. 1–4
11. Treća direktiva Vijeća 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990., SL L 129, 19. 5. 1990., str. 33–35
12. Ugovor o funkcioniranju Europske unije (pročišćena verzija), SL C 202, od 7. 6. 2016., str. 47–199
13. Uvjeti za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti, Generali osiguranje d. d., u primjeni od 24. 5. 2018.
14. Uvjeta za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti, Croatia osiguranje d. d., u primjeni od 1. 10. 2018.
15. Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 35/05, 41/08, 123/11, 78/15, 29/18
16. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14
17. Zakon o cestama, NN, br. 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19
18. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20

Sudska praksa SEU:

1. Rješenje od 11. prosinca 2019., *Bueno Ruiz*, C-431/18, ECLI:EU:C:2019:1082
2. Presuda od 20. lipnja 2019., *Línea Directa Aseguradora LDA*, C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517
3. Presuda od 15. studenoga 2018., *BTA Baltic Insurance Company*, C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917
4. Presuda od 4. rujna 2018., *Julijana*, C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661
5. Presuda od 20. prosinca 2017., *Núñez Torreiro*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007
6. Presuda od 28. studenoga 2017., *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908
7. Presuda od 7. rujna 2017., *Neto de Sousa*, C-506/16, ECLI:EU:C:2017:642
8. Presuda od 4. rujna 2014., *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146

9. Presuda od 23. siječnja 2014., *Petillo*, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26
10. Presuda od 24. listopada 2013., *Haasová*, C-22/12, ECLI: EU:2013:692
11. Presuda od 23. listopada 2012., *Almeida*, C-300/10, ECLI:EU:C:2012:656
12. Presuda od 1. prosinca 2011., *Churchill Insurance Company Limited*, C 442/10, EU:C:2011:799
13. Presuda od 9. lipnja 2011., *Lavrador i Bonifácio*, C-409/09, ECLI:EU:C:2011:371
14. Presuda od 17. ožujka 2011., *Carvalho Ferreira Santos*, C-484/09, ECLI:EU:C:2011:158
15. Presuda od 30. lipnja 2005., *Candolin*, C-537/03, ECLI: EU:C:2005:417

Domaća sudska praksa:

1. VSRH II. Rev 208/2000-2, od 2. studenog 2000., www.iusinfo.hr
2. VSRH, Rev-158/1999-2 od 31. srpnja 2002., www.isuinfo.hr
3. VSRH, Rev-2643/2012-4, od 23. travnja 2014., www.isuinfo.hr
4. VSRH, Rev-1014/06 od 8. studenog 2006., www.isuinfo.hr
5. VSRH, Rev 1471/2011-2 od 9. studenog 2016., www.ius-info.hr
6. VSRH, Rev-2459/12 od 30. ožujka 2016., www.iusnfo.hr.
7. VSRH, Rev-1249/2017-2 od 9. listopada 2019., www.ius-info.hr
8. Županijski sud u Bjelovaru, GŽ-2382/08-2 od 12. veljače 2009., www.ius-info.hr
9. Županijski sud u Dubrovniku, GŽ-101/2020-2 od 18. lipnja 2020., <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?20581>
10. Županijski sud u Dubrovniku, GŽ-723/2018-2 od 24. listopada 2018. <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?19518>
11. Županijski sud u Zagrebu, GŽ-1956/14-2 od 16. siječnja 2018.

Mrežni izvori:

1. Ćurković, M., Je li pokrivena osiguranjem od AO šteta koju pretrpi treća osoba, a koja je uzrokovana požarom s drugog, parkirano vozila?, 1. 12. 2016, <https://www.osiguranje.hr/NewsView.aspx?id=17955&cred=%2533%2562%2575%2555%2556%2562%254F%256B%2568%256F%255A%2552%2548%2571%2574%2575%2539%254E%254E%254A%2564%2551%253D%253D> (29. 10. 2020.).
2. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0103> (29. 10. 2020.)
3. https://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/hr/ (28. 12. 2020.)
4. Nacrt zakonodavne rezolucije Europskog parlamenta o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni 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 (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)) (Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0035_HR.html#title2 (18. 10. 2020)

5. Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građansko-pravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52018PC0336> (18.10.2020.)
6. REFIT review of the Motor Insurance Directive, od 24. srpnja 2018, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=pi_com:Ares\(2017\)3714481](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=pi_com:Ares(2017)3714481) (pristup 18. 10. 2020)

Summary

REDEFINING THE OBLIGATIONS OF CAR INSURERS CONCERNING VEHICLE USE IN THE CONTEXT OF THE CASE LAW OF THE COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION

Damage caused by or arising from the use of a vehicle is a prerequisite for the emergence of obligations on the part of car insurers. The scope of the term “vehicle use” is not precisely defined either by the Compulsory Car Insurance Act, or by the EU directives on compulsory traffic-related insurance, which explains numerous car insurance disputes. The paper aims to shed light on the scope of the term “vehicle use” in Croatian and EU case law, as well as shift attention to the term's varying interpretations, because of which car insurers tend to meet more obligations.

Key words: *automobile liability insurance, vehicle use, insurance cover, Court of Justice of the European Union.*