

CROQUIS POJMA „UPOTREBA VOZILA“ U OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI KROZ PRAKSU SUDA EVROPSKE UNIJE

Sažetak

Društveno socijalna funkcija osiguranja od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (dalje u tekstu: osiguranje od AO) je neprijeporna. Njime društvena zajednica, na jednoj nadnacionalnoj razini, nastoji određenim kategorijama sudionika cestovnog prometa – tzv. trećim osobama, „jamčiti“ da će im prouzročene štetne posljedice biti naknađene. To „jamstvo“ pružaju osiguratelji koji se bave ovom vrstom premijskog osiguranja.

To njihovo „jamstvo“ nije neograničeno, već se kreće unutar određenih pravnih pravila: počevši od direktiva Europske unije (EU), preko odredbi nacionalnih zakona pa sve do ugovora o osiguranju, odnosno uvjeta osiguranja. U tom smislu vrlo važnu ulogu imaju i odredbe – klauzule kojima se obveza osiguratelja determinira. U jednu od takvih odredbi ubraja se i pojam „upotreba vozila“, s obzirom na to da se njime de facto određuje opseg obaveze osiguratelja. Kako se radi o pojmu čije obrazloženje ne sadrže direktive EU, kao najznačajniji akti EU, pojavila se potreba za tumačenjem sadržaja onog što čini cilj i smisao pojma „upotreba vozila“. A s obzirom na to da je riječ o autonomnom pojmu prava EU, čije se tumačenje ne može prepustiti ocjeni pojedine države članice, nego ga treba tumačiti osobito s obzirom na kontekst te odredbe i ciljeve koji se nastoje postići propisom kojeg je on dio, ulogu „rôle creatour“ imaju presude Suda Europske unije. Slijedom navedenog, s obzirom na to da je u pitanju „živa materija“, izlaže se samo jedan kroki (croquis) pojma „upotreba vozila“ kroz aktualnu praksu Suda Europske unije.

Ključne riječi: *osiguranje od automobilske odgovornosti, upotreba vozila, Sud Europske unije, sudska praksa.*

1. Uvod

Stradavanja u cestovnom prometu, s civilističkog aspekta, civilni su delikti s ogromnim štetnim potencijalom¹. Društvo (država) je davno prepoznalo da je u pitanju izazov sa kojim se može nositi jedino ako u njegovo rješavanje interpolira i jamstvo

* Diplomirani pravnik, Hrvatska udruga za pravo osiguranja (HUPO-AIDA), e-mail: berislavmatijevic@gmail.com.

¹ Procjenjuje se da u Hrvatskoj materijalna šteta uzrokovana prometnim nezgodama prelazi osam milijardi kuna, odnosno čini 2,3 posto hrvatskog bruto društvenog proizvoda, dok su posredni gubici višestruko veći (Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, 2018, p. 3).

oštećenim osobama da će im šteta koju dožive u prometu biti naknađena. To jamstvo pruža obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti (dalje u tekstu: osiguranje od AO).²

Kako se osiguranjem od AO ne osigurava integralna (sveobuhvatna) građanskopravna odgovornost štetnika, već samo onaj njezin dio za koji je zakonom propisana obveza sklapanja ugovora o osiguranju, odgovornost osiguratelja, kao osobe koja je sa ugovarateljem osiguranja sklopila ugovor o osiguranju od AO, jeste odgovornost *in terminus*³, dok je građanskopravna odgovornost štetnika, odgovornost *in integrum*⁴, kako detaljnije objašnjava Matijević (2018, p. 448). S obzirom na to da je odgovornost osiguratelja, odgovornost *in terminus*, značajnim se ukazuje definirati opseg obaveze osiguratelja u osiguranju od AO.

Opseg odgovornosti osiguratelja u osiguranju od AO može biti razmatran na različite načine (u pogledu rizika koji se osigurava, visine osigurarine i slično), ali se u posljednje vrijeme u Republici Hrvatskoj posebno artikuliralo pitanje tumačenja pojma „upotreba vozila“⁵ u osiguranju od AO, odnosno onoga što čini sadržaj tog pojma.

Kako sadržaj pojma „upotreba vozila“ kao takav nije zakonski definiran, uloga je „tumača“ njegova sadržaja (bila do nedavno) prepuštena isključivo hrvatskoj teoriji i sudskoj praksi⁶.

Međutim, kako je osiguranje od AO ujedno i dio međunarodnog sustava osiguranja, od kako je Republika Hrvatska postala punopravna članica Europske unije, hrvatsko zakonodavstvo i sudska praksa dužni su slijediti ne samo europsku regulativu⁷ već i poznavati sudsku praksu Suda Europske unije (dalje u tekstu: SEU). Ovo pogotovo vrijedi kada je u pitanju jedan autonoman pojam prava Unije, čije tumačenje nije moguće prepustiti nacionalnim sudovima država članica, već samo onome tko je za to isključivo nadležan, a to je SEU⁸.

² Na europskom tlu, prvo obavezno osiguranje od AO bilo je uvedeno 20. ožujka 1918. u Danskoj (Jankovec, 1977, p. 11).

³ „Odnos između osiguratelja i osiguranika prosuđuje se na temelju pravila koja uređuju ugovor o osiguranju, a ne na temelju pravila o uzrokovanju štete“ (Vts, Pž-1317/93 od 4. siječnja 1994).

⁴ Čl. 1085, st.1 Zakona o obveznim odnosima (dalje u tekstu: ZOO): „Odgovorna osoba dužna je uspostaviti stanje koje je bilo prije nego što je šteta nastala“.

⁵ Čl. 22, st. 1 Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (dalje u tekstu: ZOOP), navodi: „Vlasnik vozila dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju *uporabom vozila* [označio autor] može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari“.

⁶ Odluka hrvatskih sudova po pitanju značenja pojma „upotreba vozila“ ima raznih. Ovom prigodom, samo primjerice navodimo dvije od njih: „Šteta nastala trećem od samozapaljenja motornog vozila parkiranog u garaži nije šteta nastala vozilom u upotrebi“ (VSRH, Rev-1441/84 od 24. 10. 1984); te „Kad je do zapaljenja vozila došlo uslijed kvara na vozilu koji je posljedica prometne nezgode u kojoj je motorno vozilo sudjelovalo i ako je samozapaljenje izazvalo požar u kojem treće osobe i osobe koje su s trećim osobama izjednačene trpe štetu na svojim stvarima, tada se radi o šteti nastaloj upotrebom motornog vozila za koju odgovara osiguravatelj“ (VSRH, Rev 2643/2012 od 23. 04. 2014).

⁷ Čl. 3 Direktive 2009/103/EZ od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti navodi: „[...] svaka država članica poduzima sve odgovarajuće mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu *upotrebe vozila* [označio autor] koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem. [...]“.

⁸ U čl. 267, st. 1 Ugovora o funkcioniranju Europske unije navodi se: „Sud Europske unije je nadležan odlučivati o prethodnim pitanjima koja se tiču: (a) tumačenja Ugovora; (b) valjanosti i tumačenja akata institucija, tijela, ureda ili agencija Unije; [...]“.

Slijedom navedenog, nastavno donosimo jedan kroki (*croquis*) tumačenja pojma „upotreba vozila“ prema aktualnoj praksi SEU, kojim se, kao što smo to i napomenuli, u bitnome utječe na opseg obveze osiguratelja u osiguranju od AO.

2. Tumačenje upotrebe vozila u praksi Suda Europske unije

2.1. Presuda SEU od 4. rujna 2014. u predmetu C-162/13

Povodom zahtjeva za prethodnu odluku koju je bio uputio Vrhovni sud Republike Slovenije, SEU je razmatrao pitanje da li je upravljanje traktorom u dvorištu farme kako bi se traktor s prikolicom uvezao u dvorište obuhvaćeno pojmom „upotreba vozila“ u smislu osiguranja od AO. U presudi od 4. rujna 2014. godine, koju je doneo u predmetu *Vnuk* (C-162/13), SEU je zaključio, vodeći računa o svrsi i cilju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, da zakonodavstvo EU nije imalo namjeru isključiti zaštitu koju te direktive pružaju ozlijeđenim osobama u nezgodi koja je prouzročena prilikom upotrebe tog vozila tijekom kada je ono obavljalo svoju uobičajenu funkciju. U skladu sa navedenim, SEU je odlučio da „pojam ‘upotreba vozila’ treba tumačiti na način da se on odnosi na svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila“ (detaljnije u Čurković, 2015, pp. 40-43).

Navedena odluka SEU ne samo što je (izravno) utjecala na rješavanje konkretnog predmeta pred Vrhovnim sudom Republike Slovenije već je tumačenje SEU o pojmu upotrebe vozila shvaćeno relevantnim i izvan konkretnog predmeta, te je stoga nazivaju i *game changer* odlukom. Ona je utjecala, također, na kasniju praksu slovenskih sudova, o čemu piše Radovanović (2018, pp. 112-115).

2.2. Presuda SEU od 28. studenog 2017. u predmetu C-514/16

Povodom zahtjeva za prethodnu odluku koju je bio uputio Žalbeni sud u Guimarãesu (Portugal), SEU je u predmetu *Rodrigues de Andrade* (C-514/16), razmatrao pitanje da li je situacija u kojoj je traktor, zaustavljen s upaljenim motorom radi pogona pumpe za raspršivanje herbicida po trsovima vinograda, koji je pao i okrenuo se zbog klizanja tla te pritom usmrtio radnika farme, obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“ u smislu osiguranja od AO. Sud je primjetio da je traktor imao dvostruku funkciju: „uobičajenu upotrebu kao prijevozno sredstvo“ i „u određenim okolnostima kao radni stroj“, te je zaključio da u takvim okolnostima treba najprije utvrditi da li se traktor upotrebljavao kao prijevozno sredstvo, u kojem slučaju njegova upotreba može biti obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“, ili se upotrebljavao kao radni stroj, u kojem slučaju predmetna upotreba ne može biti obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“. Sud je zaključio da se u konkretnom slučaju traktor upotrebljavao u funkciji radnog stroja, budući da je ta funkcija vozila bila prevladavajuća pri nastanku štetnog događaja, te se stoga za konkretni događaj ne može reći da je obuhvaćen pojmom „upotreba vozila“ u smislu osiguranja od AO.

Primjenjujući *argumentum a contrario* možemo zaključiti da pojam „upotreba vozila“ treba tumačiti na način da se on odnosi na svaku upotrebu vozila kada prevladavajuću funkciju vozila čini njegova upotreba kao prijevoznog sredstva.

2.3. Presuda SEU od 20. prosinca 2017. u predmetu C-334/18

U predmetu C-334/18 (*Núñez Torreiro*), povodom zahtjeva za prethodnu odluku koju je bio uputio Provincijski sud u Albaceteu (Španjolska), SEU je razmatrao pitanje da li je situacija prevrtanja vojnog terenskog vozila (na kotačima) uz ozljeđivanje putnika, do koje je došlo za vrijeme noćne vojne vježbe, kada se vozilo nije kretalo po javnim cestama niti po području određenom za kretanje vozila s kotačima, nego po području za vozila s gusjenicama ograničenom za vojne vježbe, obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“ u smislu osiguranja od AO. SEU je u navedenoj presudi zaključio da je opisana situacija obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“ u smislu osiguranja od AO, jer se vozilo upotrebljavalo u funkciji prijevoznog sredstva, neovisno o činjenici što se radilo o vojnoj vježbi po području koje nije bilo prikladno za prometovanje vozila s kotačima.

Iz navedene presude zaključujemo da pojam „upotreba vozila“ treba tumačiti na način da se on odnosi na svaku upotrebu vozila kao prijevoznog sredstva neovisno o samom posebnom mjestu upotrebe (detaljnije u: Matijević, 2018b, pp. 100-111).

2.4. Presuda SEU od 15. studenog 2018. u predmetu C-648/17

Povodom zahtjeva za prethodnu odluku koju je bio uputio Vrhovni sud Latvije, SEU je u predmetu C-648/17 (predmet *BTA*) razmatrao pitanje da li je situacija do koje je došlo kada je putnik vozila parkiranog na parkiralištu supermarketa, otvorivši desna stražnja vrata vozila ošteti lijevi stražnji bok susjednog parkiranog vozila, obuhvaćena pojmom „upotreba vozila“ u smislu osiguranja od AO. U odluci koju je donio u tom slučaju SEU je zaključio da pojam „upotreba vozila“ treba tumačiti na način da radnja otvaranja vrata vozila predstavlja njegovu uporabu koja je u skladu s njegovom funkcijom prijevoznog sredstva s obzirom na to da omogućava ulazak i izlazak osoba ili ukrcaj ili iskrcaj stvari koje treba prevesti ili koje su upravo prevezene tim vozilom, a na što ne utječe ni okolnost što su vozila u trenutku nezgode bila zaustavljena i nalazila se na parkiralištu, jer se otvaranje vrata općenito odvija tek onda kada su vozila zaustavljena (Matijević, 2018c; Iviš, 2019).

2.5. Presuda SEU od 20. lipnja 2019. u predmetu C-100/18

Povodom zahtjeva za prethodnu odluku koju je uputio Vrhovni sud Španjolske, SEU je u predmetu *LDA* (C-100/18) razmatrao da li se pod „upotrebu vozila“ u smislu osiguranja od AU može podvesti situacija kada je, uslijed kvara na električkim instalacijama, izbio požar na

vozilu prethodno parkirano u privatnoj garaži dulje od dvadeset i četiri sata, te je pričinjena šteta kući u kojoj se nalazi ta garaža. Kako konstatiraju Matijević (2019) i Šenjug (2019), SEU je u navedenom slučaju zaključio da pojam „upotreba vozila“ treba tumačiti na način da je njime obuhvaćena situacija u kojoj se vozilo parkirano u privatnoj garaži nekretnine upotrijebljeno u skladu sa svojom funkcijom prijevoznog sredstva zapalilo, izazvavši požar uzrokovan električnim instalacijama tog vozila i nanijevši štetu toj nekretnini, premda više od 24 sata prije izbijanja požara navedeno vozilo nije bilo u upotrebi.

3. Zaključak

Osiguranje od AO važno je za sve građane EU, kako za ugovaratelje osiguranja tako i za oštećene osobe (tzv. treće osobe), jer se njime utječe na slobodno kretanje ljudi i vozila, tako da je jedan od ključnih ciljeva EU jačanje i konsolidacija unutarnjeg tržišta u području osiguranja od AO, sa svrhom da oštećenim osobama bude zajamčeno usporedivo postupanje bez obzira na to gdje se u EU nezgoda dogodila.

U tom „duhu“ usporedivog postupanja svakako treba shvaćati i značenje pojma „upotreba vozila“ u smislu osiguranja od AO, gdje, s obzirom na to da je u pitanju autonoman pojam prava EU, njegovo tumačenje nije moguće prepustiti nacionalnim sudovima država članica, već onome tko je za to nadležan, a to je SEU.

Tumačenje pojma „upotreba vozila“ u smislu prava Unije – Direktiva o osiguranju od AO, SEU je dao do sada kroz više svojih odluka, od kojih su neke analizirane u ovom radu, rukovodeći se općim načelima tumačenja prava Unije, prema kojima određenu normu europskog prava treba tumačiti u svijetlu ciljeva Unije (teleološka metoda) i u odnosu na ostale odredbe ugovora (kontekstualna metoda), a vodeći računa i o stupnju razvoja Unije, odnosno promjeni okolnosti (metoda evolutivnog tumačenja).

Ono što je bitno navesti jeste to da se SEU pri tumačenju pojma „upotreba vozila“ nije opredijelio za jednu „zatvorenu“ (konačnu/jedinstvenu) definiciju tog pojma, već se opredijelio za jednu „otvorenu“ (konstruktivnu) njegovu definiciju ovisno o okolnostima svakog konkretnog slučaja.

Izvjesno je da sljedba zakonodavstva EU i sudske prakse SEU zahtijevaju odgovarajući pristup hrvatskog sudstva, gdje do sada, kako pokazuju citirane sudske odluke, i nije vladao jedan opći konsenzus oko toga što se smatra „upotrebom vozila“ u smislu osiguranja od AO, ali isto tako, točno je da je bilo i kvalitetnih rješenja.

Iz tog razloga, zaključno, donosimo izvod iz jedne novije sudske odluke, koja ilustruje na koji način hrvatski sudovi slijede sudsku praksu SEU. Tako je Županijski sud u Dubrovniku u predmetu Gž-723/2018-2 u obrazloženju odluke od 24. listopada 2018. iznio sljedeće: „Javna garaža svakako jest površina na kojoj se odvija promet, jer bez prometovanja nije moguće parkirati vozilo u javnu garažu. Kretanje vozila u trenutku nastanka štete ne može se shvaćati u doslovnom smislu, jer bi u protivnom to značilo da, na primjer, za štetu kod samozapaljenja vozila dok je isto zaustavljeno na semaforu ili uslijed zastoja na cesti odgovornost osiguratelja ne bi postojala, dok bi postojala ako je do samozapaljenja došlo dok se vozilo kretalo bilo kojom brzinom.“

Uporaba vozila također se ne može tumačiti samo kao korištenje vozila tijekom prijevoza, već i vrijeme između jednog i drugog prijevoza, dakle dok je vozilo parkirano na javnim površinama koje tome i služe, dakle i javnoj garaži“.

Literatura

- 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*, 10, pp. 40-43.
- Jankovec, I. 1977. *Obavezno osiguranje za štete od motornih vozila*. Beograd: Savremena administracija.
- Matijević, B. 2018. Pojam „uporaba vozila“ u osiguranju od automobilske odgovornosti – nova praksa Suda Europske Unije. U: Petrović, Z. & Čolović, V. (ur.), *Odgovornost za štetu, naknada štete i osiguranje*, zbornik radova sa XXI Međunarodnog naučnog skupa. Beograd: Institut za uporedno pravo, pp. 447-461.
- Matijević, B. 2018b. Pojam motornog vozila i njegove uporabe – kroz povijest i aktualne tendencije. U: Ćurković, M., Krišto, J. & Zorić, D. (ur.), *Zbornik radova s međunarodne znanstveno-stručne konferencije Hrvatski dani osiguranja 2018*. Zagreb: Hrvatski ured za osiguranje, pp. 100-111.
- Radovanović, M., 2018. Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi. *Strani pravni život*, 62 (1), pp. 101-120.
- 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, pp. 71-79.
- Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, 2018. *Bilten o sigurnosti cestovnog prometa za 2017*. Zagreb.

Internet izvori

- Iviš, Z. 2019. *Pojam površine na kojoj se odvija promet u kontekstu obveznog osiguranja u prometu*. Dostupno na: www.iusinfo.hr, (9.7.2019).
- Matijević, B. 2018c. *Pojam „upotrebe“ vozila i otvaranje vrata parkiranog vozila*. Dostupno na: www.iusinfo.hr, (18.12.2018).
- Matijević, B. 2019. *Pojam „upotreba vozila“ u osiguranju od automobilske odgovornosti obuhvaća i vozilo parkirano duže od 24 sata*. Dostupno na: www.osiguranje.hr, (16.7.2019).

Pravni izvori

EU, Ugovor o funkcioniranju Europske unije, *Službeni list Europske unije* C 326 od 26.10.2012.

EU, Direktiva 2009/103/EZ od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, *Službeni list Europske unije* L 263/11 od 16. rujna 2009.

Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine RH*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, *Narodne novine RH*, br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.

Sudska praksa Evropskog suda pravde

SEU, C-162/13 od 4. rujna 2014. EU, ECLI:EU:C:2014:2146.

SEU, C-514/16 od 28. studenog 2017. EU, ECLI:EU:C:2017:908.

SEU, C-334/18 od 20. prosinca 2017. EU, ECLI:EU:C:2017:1007.

SEU, C-648/17 od 15. studenog 2018. ECLI:EU:C:2018:917.

SEU, C-100/18 od 20. lipnja 2019. EU, ECLI:EU:C:2019:517.

Sudska praksa u Republici Hrvatskoj

VSRH, Rev-1441/84 od 24. listopada 1984.

VtsRH, Pž-1317/93 od 4. siječnja 1994. *Praxis* 2/94, p. 59.

VSRH, Rev-1441/84 od 24. listopada 1984.

VSRH, Rev 2643/2012 od 23. travnja 2014.

Žs Dubrovnik, Gž-723/2018-2 od 24. listopada 2018. Dostupno na: www.osiguranje.hr, (3.12.2018).

Berislav M. Matijević, LLB.

Croatian Association of Insurance Law (CAIL), Zagreb

e-mail: berislavmatijevic@gmail.com

**CROQUIS OF THE NOTION “VEHICLE IN USE” IN MTPL INSURANCE
- THROUGH THE CASE LAW OF THE COURT OF JUSTICE OF THE
EUROPEAN UNION**

Summary

Motor third party vehicle insurance (MTPL insurance) is important for all EU citizens, both for insurance contractors and injured parties (so-called third parties), as it affects the free movement of people and vehicles. So one of the key objectives of EU is to strengthen and consolidate internal markets in the area of MTPL insurance, with the aim of guaranteeing that injured parties have comparable treatment no matter where in the EU the accident occurred. In this “context” of comparable treatment, one should certainly understand the meaning of the notion “vehicle in use” in terms of MTPL insurance, where, given that it is an autonomous term of EU law, its interpretation cannot be left to the national courts of the Member States but to the one who is competent, and that is Court of Justice of European Union (CJEU). The interpretation of the notion “vehicle in use” in the sense of Union law - the MTPL insurance Directives, the CJEU has so far made several decisions. The decisions are guided by the general principles of interpretation of Union law i.e. according to which a certain term of European law should be interpreted in the light of the EU objectives (teleological method), and in relation to the other articles of the Treaty on functioning of the EU (contextual method), keeping track with the degree of development of the Union, or the change of circumstances (the method of evolutionary interpretation).

What is important to note is that in interpreting the notion “vehicle in use”, the CJEU did not opt for a single “closed” (definitive/unique) definition of the notion “vehicle in use”, but instead opted for one “open” (constructive) definition, which depends on the circumstances of each particular case.

It is clear that following EU law and the CJEU case law requires an appropriate approach by national judiciary, where until now there has not been a general consensus on what is considered “vehicle in use” in terms of MTPL insurance.

Keywords: MTPL insurance, vehicle in use, Court of Justice of European Union, case law.

Priljeno: 25. 9. 2019.

Prihvaćeno: 1.10.2019.