

UDK: 368.214:368.04:368.025.8:368.18:343.197(4-672EEZ)(497.12)

Prof. dr Jasna Pak¹

Univerzitet „Singidunum“, Beograd

INOSTRANA SUDSKA PRAKSA

ODLUKA EVROPSKOG SUDA PRAVDE C-162/13²

Prethodno pitanje - Obavezno osiguranje od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila – Direktiva 72/166/EZ, član 3. stav 1. – Pojam „upotreba vozila“ – Nezgoda koju je prouzrokovao traktor s prikolicom.

Vrhovni sud Slovenije zatražio je od Evropskog suda pravde tumačenje člana 3. stav 1. Direktive 72/EEZ od 24. aprila 1972. godine o usaglašavanju zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od građanske odgovornosti za štete iz saobraćaja motornih vozila i kontroli obaveze da se zaključi osiguranje od tog rizika.³ Zahtev je postavljen u vezi sa sporom između D. Vnuka i društva za osiguranja „Triglav“ radi naknade štete na osnovu obaveznog osiguranja od odgovornosti automobilista.

¹ I-mejl: jasnapak@ptt.rs

Rad je primljen: 15. 03. 2017.

Rad je prihvaćen: 17. 03. 2017.

² Odluka je objavljena na sajtu www.curia.eu.

³ Evropski sud pravde, pored nadležnosti da kontroliše zakonitost akata koje donose nadležni organi Evropske unije, ima nadležnost da donosi odluke o prethodnim pitanjima u vezi s tumačenjem Ugovora o Evropskoj uniji, valjanosti i tumačenja akata koje su doneli nadležni organi, kao i statuta tela osnovanih aktom Saveta ako to ovi statuti predviđaju. Kada se neko takvo pitanje postavi pred nekim sudom države članice, taj sud, ako smatra da je odluka o tome potrebna za donošenje njegove presude, može da zatraži od Suda pravde da odluči o tom pitanju (član 234. Ugovora o Evropskoj uniji).

1. Osnovne činjenice

Prilikom utovara bala sena u namenski objekat na poljoprivrednom gazdinstvu, 13. avgusta 2007. godine, traktor s prikolicom udario je u merdevine na kojima se nalazio D. Vnuk, koji je usled pada povređen. On je tužio društvo za osiguranje „Triglav“, kod koga je vlasnik traktora imao zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti iz upotrebe vozila, radi naknade neimovinske štete u iznosu od 15.944,10 evra sa pripadajućom kamatom. Osiguravač nije prihvatio da naknadi štetu, s obrazloženjem da nezgoda nije nastala iz upotrebe vozila u saobraćaju. Osim toga, on je ukazao i na činjenicu da je premija osiguranja izračunata s obzirom na rizik koji predstavlja određena kategorija vozila. Traktori predstavljaju manji rizik jer se uglavnom ne koriste u saobraćaju na javnom putu, i zato je premija niža nego kod drugih vozila. Bilo bi drugačije da su pokrivenе štete koje traktor prouzrokuje van javnog puta. Vnuk je podneo tužbu radi naknade štete. Prvostepeni sud odbio je zahtev, uz obrazloženje da obavezno osiguranje u saobraćaju pokriva štetu nastalu upotrebom traktora kao prevoznog sredstva, ali ne dok je u funkciji radne mašine ili pogonskog sredstva. Drugostepeni sud odbio je žalbu D. Vnuka. U postupku pred Vrhovnim sudom, kome je podnet predlog za reviziju, D. Vnuk je istakao da pojam upotrebe vozila u saobraćaju ne može da se ograniči na vožnju na javnom putu i da traktor i prikolica predstavljaju vozilo koje je bilo u saobraćaju jer se radilo o parkiranju po završetku vožnje. Traktor nije korišćen kao mašina u vreme nastanka nezgode. Osiguravač je, pak, tvrdio da se ne radi o upotrebi traktora u njegovoj funkciji u saobraćaju nego u funkciji rada na poljoprivrednom gazdinstvu. Vrhovni sud Slovenije je, u toku postupka po reviziji, podneo zahtev Evropskom sudu pravde (dalje ESP) u vezi s tumačenjem pojma „upotreba“ vozila, naime, da li taj pojam obuhvata i upotrebu traktora kao vozila u smislu člana 15. Zakona o obaveznom osiguranju u Sloveniji.⁴ U zahtevu, sud je istakao da Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ne definiše pojam „upotreba“ vozila te da je tu pravnu prazninu popunila sudska praksa. Nacionalni sudovi generalno smatraju da nije od suštinskog značaja utvrđivanje da li je šteta nastala na javnom putu ili je nastala dok je vozilo stajalo. Suprotno tome, ne smatra se da obavezno osiguranje iz člana 15. Zakona pokriva situacije u kojima se neko vozilo koristi kao mašina, npr. dok traktor funkcioniše kao mašina u polju. U vezi s tim, Vrhovni sud Slovenije navodi da je glavna svrha obaveznog osiguranja zaštita žrtava saobraćajnih nezgoda koje na javnom putu nastanu iz upotrebe motornih vozila. Međutim, štete koje nastanu iz upotrebe vozila kao radne mašine nisu pokrivenе osiguranjem jer u takvom slučaju nije reč o saobraćaju na javnom

⁴ Član 15. Zakona: „Vlasnik vozila je dužan da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete koje prouzrokuje drugima iz upotrebe vozila: usled smrti, povrede tela ili zdravlja ili uništenja ili oštećenja stvari, osim za štete na stvarima koje su primljene u prevoz.“

putu. Osim toga, sud tvrdi da se u pet direktiva EU koje se odnose na osiguranje od odgovornosti za štete od motornih vozila govori o korisnicima puta, saobraćaju na putu, ali ne pojašnjava šta bi se moglo smatrati upotrebom vozila. Zato bi se moglo zaključiti da su obaveznim osiguranjem pokrivena samo štete koje nastanu od vozila na javnom putu, a ne bilo kojim načinom upotrebe vozila. Zbog te praznine Vrhovni sud je prekinuo postupak i postavio sledeće pitanje: „Treba li pojam ‘saobraćaj vozilima’ u smislu člana 3. stava 1. Prve direktive tumačiti kao da ne obuhvata okolnosti konkretnog slučaja kada je traktor osiguranika tuženog društva za osiguranje prilikom utovara bala sena udario tužioca koji se nalazio na merdevinama, jer se ne radi o nezgodi koja je nastala u saobraćaju na putu.“

2. Pravni okvir

Da bi se odgovorilo na pitanje koje je postavljeno, ESP je trebalo da utvrdi da li traktor može da se smatra vozilom u smislu člana 1. tačke 1. Prve direktive, da li su štete koju je pretrpeo Vnuk nastale u saobraćaju i da li se na nezgodu čija je on bio žrtva odnosi obaveza zaključenja osiguranja građanske odgovornosti iz člana 3, stav 1. te direktive. Sud je dao odgovor tako što je uzeo u obzir cilj i domašaj direktiva koje su donete u oblasti obaveznog osiguranja od odgovornosti za štete od motornih vozila.

*Prva direktiva.*⁵ Prva direktiva jedna je od više direktiva čijim su donošenjem postepeno propisivane obaveze država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila. U cilju uspostavljanja jedinstvenog tržišta osiguranja, ova direktiva zahteva od država članica da uvedu obavezno osiguranje od odgovornosti automobilista i radi lakšeg odvijanja saobraćaja ukinu kontrolu međunarodne karte osiguranja (zelena karta). Direktiva nije utvrdila obaveznu sadržinu osiguravajućeg pokrivača, ostavila je državama članicama da to učine vodeći računa da osiguranje obezbedi naknadu štete žrtvama saobraćajnih nezgoda. Međutim, pokrivač iz osiguranja razlikovalo se od države do države, tako da je bolji ili lošiji položaj oštećenih lica zavisio od toga u kojoj se državi nezgoda dogodila.

ESP je razmatrao član 1. i član 3. stav 1. Direktive. U članu 1. se daje definicija motornog vozila: „Za potrebe ove direktive treba smatrati da je vozilo svako vozilo na motorni pogon koje je namenjeno za kretanje po kopnu i koje se pokreće mehaničkom snagom, a koje se ne kreće po železničkoj pruzi, kao i prikolice, i kada nisu spojene. Član 3. stav 1. Direktiva od značaja je u konkretnom slučaju zbog toga što propisuje da osiguranje pokriva građansku odgovornost za štete iz upotrebe vozila: „...svaka država članica preduzima sve odgovarajuće mere kako bi osigurala

⁵ Direktiva 72/166 Saveta od 24. aprila 1972, OJ L 103 od 2. maja 1972. godine o usaglašavanju zakonodavstva država članica koje se odnosi na osiguranje motornih vozila i kontrolu obaveze osiguranja od te odgovornosti.

da građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njenom području bude pokrivena osiguranjem. Naknada štete, obim i uslovi osiguravajućeg pokrića treba da budu utvrđeni na osnovu tih mera.“ Od značaja za donošenje mišljenja u konkretnom slučaju jeste i preambula Direktive jer se u njoj koristi pojam „promet“ u kontekstu liberalizacije kretanja motornih vozila na području jedinstvenog tržišta. Za odgovor na pitanje nacionalnog suda ESP je cenio da li je Republika Slovenija koristila mogućnost da se na vlasnike traktora ne odnosi obaveza zaključenja osiguranja od odgovornosti koja je predviđena u članu 4. Direktive. Taj član predviđa da svaka država članica može odstupiti od odredaba člana 3. stav 1. i isključiti obavezu osiguranja za određene vrste vozila ili za određene subjekte. Listu takvih vozila utvrđuje svaka pojedina država i o tome obaveštava sve ostale države članice i Komisiju.

*Druga direktiva.*⁶ Direktiva je doneta u cilju usaglašavanja sadržine osiguravajućeg pokrića koje treba da se obezbedi u državama članicama. Ona je rezultat nastojanja evropskog zakonodavca da se žrtvama nezgoda od motornih vozila obezbedi osiguravajuća zaštita koja se neće mnogo razlikovati od države do države članice. Direktiva propisuje: da obavezno osiguranje koje predviđa Prva direktiva pokriva kako štete na stvarima tako i štete na licima; da isključenja iz zakona i ugovora o osiguranju ne utiču na pravo trećih oštećenih lica na naknadu štete od osiguravača (kad su štete prouzrokovane vozilom kojim upravlja neovlašćeni vozač, lica koja nemaju vozačku dozvolu ili lica koja ne poštuju propise o bezbednosti vozila); da osiguranje pokriva štete na licima koje pretrpe članovi porodice ugovarača osiguranja, vozača ili bilo kog drugog lica odgovornog za nezgodu; da limit osiguravajućeg pokrića ne može biti niži od onog koji je u ovoj direktivi i koji se revidira prema promenama evropskog indeksa potrošačkih cena; da svaka država osniva telo radi naknade štete od neosiguranih i nepoznatih vozila. Države članice mogu ograničiti ili isključiti obavezu tog tela da naknadi štete na stvarima koje prouzrokuje nepoznato vozilo. Međutim, ta mogućnost je zatim isključena Direktivom 2005/14 (Peta direktiva), koja predviđa da su osiguranjem pokrivene i štete na stvarima ako su u saobraćajnoj nezgodi nastale znatne štete na licima.⁷

*Treća direktiva.*⁸ Ova direktiva proširuje osiguravajuće pokriće na štete na licima svih putnika osim vozača. Države članice dužne su da preduzmu sve potrebne mere kako bi obezbedile da iz osiguranja ne budu isključene štete koje pretrpi putnik na osnovu činjenice da je znao ili je trebalo da zna da je u trenutku nezgode vozač vozila bio pod uticajem alkohola ili drugih opojnih sredstava. Osiguranje iz člana 3. stav 1. Prve direktive obuhvata štete na licima i oštećenje stvari pešaka,

⁶ Direktiva 84/5/EZZ od 30. decembra 1983, JO L 8 od 11. januara 1984. godine.

⁷ Direktiva 2005/14 od 11. maja 2005, OJ L od 11. juna 2005. godine.

⁸ Direktiva 90/232/, OJ L 129, OD 19. maja 1990. godine.

biciklista i drugih nemotorizovanih korisnika puta koji, zbog posledica saobraćajne nezgode u kojoj je učestvovalo motorno vozilo, u skladu s nacionalnim pravom o građanskoj odgovornosti, imaju pravo na naknadu štete. Društva za osiguranje ne mogu predvideti da oštećena lica učestvuju u šteti (franšiza).

*Četvrta direktiva.*⁹ Ovom direktivom od država članica zahteva se da oštećenim licima priznaju pravo na direktnu tužbu prema osiguravaču.

*Prva direktiva neživotnog osiguranja.*¹⁰ Iako se ne odnosi na osiguranje od odgovornosti automobilista, ova direktiva poslužila je ESP kao još jedan argument da obavezno osiguranje treba da pokriva štete iz svake upotrebe vozila, a ne samo one što nastaju u saobraćaju. U Prilogu A. ove direktive data je klasifikacija vrsta osiguranja. U neživotna osiguranja spada i „obavezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti iz upotrebe motornih vozila koja se kreću kopnom“.

3. Iz obrazloženja odluke ESP

Pojam vozila koji je dat u članu 1. tački 1. Prve direktive nezavisan je od toga za šta se predmetno vozilo upotrebljava ili za šta se može upotrebljavati. Stoga, činjenica da bi traktor, eventualno s pričvršćenom prikolicom, u određenim okolnostima mogao biti upotrebljen kao poljoprivredna mašina ne utiče na to da ne bude obuhvaćen pojmom „vozila“ iz navedenog člana. Iz Direktive ne proizlazi da za traktor s prikolicom postoji obaveza osiguranja od građanskopravne odgovornosti. Države članice mogu da isključe obavezu osiguranja za neka lica ili neka vozila, o čemu su dužne da obaveste Komisiju. Neke države su iskoristile tu mogućnost i isključile npr. poljoprivredna vozila (Malta, Finska). Iz toga proizlazi da za traktor s prikolicom postoji obaveza predviđena članom 3. stav 1. Prve direktive kada se uobičajeno nalazi na teritoriji države članice koja taj tip vozila nije isključila iz područja primene te odredbe, kao što je to u Republici Sloveniji.

Da li upravljanje traktorom u dvorištu radi uvođenja u skladište traktora s prikolicom treba li ne treba smatrati relevantnim za pojam „upotreba vozila“, ne može se prepustiti mišljenju pojedine države članice. Naime, član 1. Prve direktive, kao i član 3. stav 1., ni bilo koja druga odredba te direktive ili drugih direktiva koje se odnose na obavezno osiguranje, ne upućuju na pravo država članica koje je merodavno za tumačenje tog pojma. Prema ustaljenoj sudskoj praksi, iz zahteva za jednaku primenu prava Unije, kao i iz načela jednakosti, proizlazi da pojmove iz

⁹ Direktiva 2000/26 od 16. maja 2000, OJ L 181 od 20. jula 2000. godine.

¹⁰ Direktiva 73/239 od 24. jula 1973. godine o usaglašavanju zakonskih, podzakonskih i administrativnih akata u oblasti osnivanja i pružanja usluga direktnog osiguranja osim osiguranja života, OJ L 228 od 16. avgusta 1973. godine.

odredaba sadržanih u propisima Unije koji ne sadrže nikakvo izričito upućivanje na pravo država članica za utvrđivanje njegovog smisla i domašaja u celoj Uniji treba tumačiti na istovetan način uzimajući u obzir kontekst i cilj odredbe o kojoj je reč.¹¹

Prevodi člana 3. stav 1. Prve direktive na jezike članica EU pokazuju da postoje razlike u pogledu obaveze osiguranja koje Direktiva propisuje, a razlika se već vidi i u njenom nazivu, posebno u verzijama na francuskom i engleskom jeziku. Tako se navedeni član na francuskom, španskom, grčkom, italijanskom, holandskom, poljskom i portugalskom jeziku odnosi na obavezu osiguranja od građanskopravne odgovornosti koja proizlazi iz „saobraćaja“ vozila. Verzije te iste odredbe na engleskom, kao i na bugarskom, češkom, estonskom, letonskom, malteškom, slovačkom, slovenačkom i finskom jeziku koriste pojam „upotrebe“ vozila, dok verzije na danskom, nemačkom, litvanskom, mađarskom, rumunskom i švedskom jeziku uopšteno govore o obavezi osiguranja od odgovornosti vozila, pa se čini da se radi o odgovornosti koja proizlazi iz upotrebe vozila nezavisno od toga da li je posredi upotreba u saobraćaju.

Prema ustaljenoj sudskoj praksi, tumačenje jedne ili više jezičkih verzija višejezičkog teksta prava EU, uz isključenje drugih verzija, ne može da obezbedi jednaku primenu propisa Unije, i zato je potrebno da se one tumače u odnosu na verzije ustanovljene u svim jezicima.¹² U slučaju neslaganja jezičkih verzija nekog teksta akta Unije, prilikom tumačenja njihovih odredaba treba uzeti u obzir odnose među delovima i svrhu propisa čiji je ona deo.¹³ Nijedna direktiva koja se odnosi na obavezno osiguranje ne sadrži definiciju pojmova „nezgoda“, „saobraćaj“ ili „upotrebe vozila“ u smislu tih direktiva. Te pojmove treba razumeti s obzirom na njihov cilj, a on se ogleda u zaštiti žrtava nezgoda u kojima je učestvovalo motorno vozilo.

Međutim, Sud dosledno smatra da iz preambula Prve i Druge direktive proizlazi da one nastoje da se obezbedi slobodan saobraćaj kako vozila koja se uobičajeno nalaze na području EU tako i lica koja se prevoze, ali takođe uzima u obzir i činjenicu da je njihov cilj takođe da žrtve nezgoda koje su prouzrokovala ta vozila imaju sličan položaj bez obzira na to gde se na području Unije nezgoda dogodila.¹⁴ Naime, iako iz preambule Prve direktive (tač. 5. do 7) proizlazi da je njen cilj liberalizacija režima kretanja ljudi i upotrebe motornih vozila između država članica u kontekstu izgradnje jedinstvenog tržišta, s ukidanjem kontrole zelene

¹¹ U tom smislu ESP navodi presude tog suda C-536/2009 i C-398/2011.

¹² Presude od značaja za navedeno pitanje su: C-268/99; C- 616/2001 i u njima navedena sudska praksa, kao i C-189/11 i C-587/2013.

¹³ Sud ukazuje i na presude: C-300/05; C-735/2006. i navedenu sudsku praksu; C-22/2012, C-692/2013; C-277/12; C-685/2013.

¹⁴ U tom smislu, Sud navodi presude C-129/94; C- 143/1996; C- 409/11 i C-512/2013.

karte koja se sprovodila na granicama država članica, ona ima i cilj da zaštiti žrtve nezgoda u kojima učestvuju vozila za koja je osiguranje obavezno.¹⁵ Razvoj prava EU u oblasti obaveznog osiguranja pokazuje kako je zakonodavac Unije stalno sledio taj cilj.

S obzirom na sve te elemente, te posebno cilj zaštite koji se nastoji postići Prvom, Drugom i Trećom direktivom, ne može se smatrati da je zakonodavac Unije želeo da isključi zaštitu koju te direktive pružaju povređenim licima u nezgodi prouzrokovanj dok je vozilo obavljalo svoju uobičajenu funkciju.

Iz podataka koje je objavila Komisija proizlazi da Republika Slovenija nije, saglasno članu 4. tačka (b) Prve direktive, isključila nijednu vrstu vozila iz oblasti primene člana 3. stav 1. ove direktive. S druge strane, prema podacima koje je dostavio sud što je uputio zahtev za prethodnu odluku, nezgodu koja je predmet glavnog postupka prouzrokovalo je vozilo vozeći unazad radi parkiranja, pa je ona stoga prouzrokovana upotrebom vozila koje je izvršavalo svoju uobičajenu funkciju, što treba da proveri sud koji je uputio zahtev.

U takvim okolnostima, s obzirom na sva prethodno iznesena razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti da član 3. stav 1. Prve direktive treba tumačiti na način da se pojam „upotreba vozila“ odnosi na svaku upotrebu vozila koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila. Sud koji je uputio zahtev za prethodnu odluku treba da utvrdi odnosi li se navedeni pojam na upravljanje traktorom u dvorištu kako bi s prikolicom ušao u poljoprivredni objekat, kao što je to bilo u predmetu u glavnom postupku.

Osvrt na odluku suda. Mišljenje ESP u ovom predmetu povodom zahteva Vrhovnog suda Slovenije o tumačenju Prve direktive EEZ koja se odnosi na obavezno osiguranje od odgovornosti automobilista izazvalo je veliko interesovanje u državama članicama EU. Postavlja se pitanje da li će zakonodavstvo nekih država morati da se menja u smislu proširenja pokrića iz osiguranja i na štete nastale izvan puteva i prostora koji je namenjen za saobraćaj. U jednom broju zemalja štete od motornih vozila pokrivene su osiguranjem ako su posledica nezgode u kojoj je učestvovalo vozilo koje je uključeno u saobraćaj, ali ne i vozila koja su u funkciji radne mašine ili ona što se nalaze na mestu koje nije namenjeno za saobraćaj. Na primer, vozila u izložbenim salonima ili na opravci u mehaničarskoj radionici nisu pokrivena obaveznim osiguranjem, već osiguranjem od opšte odgovornosti iz obavljanja delatnosti. To važi i za radne mašine. Dok su uključene u saobraćaj pokrivene su obaveznim osiguranjem, kada su u funkciji radne mašine, pokriće je u okviru osiguranja od opšte građanske odgovornosti vlasnika mašine.

Naš zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ne daje pojam motornog vozila na koje se odnosi obaveza osiguranja od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe vozila, već upućuje na definiciju iz Zakona o bezbednosti saobraćaja,

¹⁵ Videti, u tom smislu, presudu Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, t. 18.

prema kojoj „motorno vozilo podrazumeva vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora koje je po konstrukciji, uređajima, sklopovima i opremi namenjeno i osposobljeno za prevoz lica odnosno stvari, za obavljanje radova, odnosno za vuču priključnog vozila osim šinskih vozila (član 3). Na osnovu samog naziva Zakona i korišćenja sintagme „saobraćajna nezgoda“ u više odredaba, moglo bi se zaključiti da je namera zakonodavca bila da se obavezno osiguranje ograniči na upotrebu vozila na putu i u situacijama vezanim za pripremu, trajanje i okončanje putovanja (izlazak vozila iz garaže, zastoj u toku putovanja, parkiranje). Mogao bi se, međutim, izvesti i drugačiji zaključak, da osiguranje obuhvata i štete iz upotrebe motornog vozila izvan puta jer se pojam saobraćajne nezgode iz Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju ne ograničava na upotrebu vozila u saobraćaju na putu. Saobraćajna nezgoda se definiše kao događaj u kome je nastala šteta zbog upotrebe vozila (član 3). To uključuje svako vozilo koje obuhvata definicija iz Zakona o bezbednosti na putu, a ona se ne odnosi samo na putničke automobile i teretna vozila, već i na motorna vozila namenjena i osposobljena za obavljanje radova. Vozilo može da bude u upotrebi i izvan puta, pa i na njivi, gradilištu, tako da bi ovakvo šire tumačenje bilo u skladu s onim koje je zauzeo ESP u konkretnom slučaju. Teško da bi se moglo osporiti da je u našem pravu svaka nezgoda koja nastane iz upotrebe vozila pokrivena osiguranjem (na javnom putu ili bilo kojoj javnoj površini, privatnom posedu, dok se nalazi na opravci). Pojam upotreba ne uključuje štete nastale od vozila koje je bilo van upotrebe (npr. vozilo koje se ne koristi jer je u kvaru ili nije registrovano).

U istorijskom razvoju obaveznog osiguranja automobilista kod nas bio je poznat i uži pojam motornog vozila. U našem pravu obaveza da se zaključi osiguranje od odgovornosti dugo je postojala samo za vozilo koje podleže registraciji što se obnavlja u rokovima ne dužim od 12 meseci. Prema Zakonu o osiguranju imovine i lica iz 1990. godine, motorno vozilo, s obzirom na koje postoji obaveza da se zaključi osiguranje, jeste vozilo na motorni pogon, osim vozila koje se kreće šinama, koje je namenjeno prevozu lica i stvari na putevima ili koje služi za vuču priključnih vozila namenjenih prevozu robe i stvari na putevima, registrovani poljoprivredni traktori i druga registrovana radna vozila na motorni pogon i motocikli. Zbog različitog tumačenja pojmova registrovanih vozila i radnih mašina, Zakon o osiguranju imovine i lica iz 1996. godine unekoliko je izmenio pojam motornog vozila. Motorna i priključna vozila, u smislu ovog zakona, jesu vozila za prevoz lica, za prevoz stvari, za vuču i radna vozila koja, prema propisima o registraciji drumskih vozila, moraju imati saobraćajnu dozvolu koja se produžava u rokovima ne dužim od 12 meseci. Suprotno želji zakonodavca, u praksi je i dalje bilo problema jer su saobraćajne nezgode nastajale i od vozila koja nisu morala da se registruju ili se za njih dobijala saobraćajna dozvola koja nije morala da se produžava.

Naš zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju u velikoj je meri usklađen sa zakonodavstvom EU u ovoj oblasti. Usklađivanje je počelo vrlo brzo po donošenju Prve direktive, Zakonom o osnovama sistema osiguranja imovine i lica iz 1976. godine. Važnost ovog osiguranja i njegova složenost zahtevaju da se pravni propisi od značaja za ovu materiju usavršavaju, pri čemu je proučavanje stranih propisa i sudske prakse, pre svega bogate prakse Evropskog suda pravde, od izuzetnog značaja.