

Milica Goravica<sup>1</sup>

## POJAM UPOTREBE MOTORNOG VOZILA U SMISLU OBAVEZNOG OSIGURANJA OD AUTO-ODGOVORNOSTI

PREGLEDNI NAUČNI RAD

### SAŽETAK

U ovom radu analiziran je pojam upotrebe motornog vozila u okviru obaveznog osiguranja vlasnika motornih vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima, sa posebnim osvrtom na požar kao uzrok nastanka štete. Rad se usredsređuje na zakonodavstvo Republike Srbije i Evropske unije i bavi se analizom sudske prakse. Cilj rada je da pruži jasnu sliku situacije kada se smatra da je šteta nastala upotrebom vozila, odnosno kada postoji obaveza osiguravača da štetu nadoknadi, a kada ne. Metode istraživanja uključuju analizu pravnih izvora, domaćeg zakonodavstva i direktiva EU, komparativnu analizu sudske prakse Suda pravde Evropske unije i domaćih sudova. Rezultati pokazuju značaj ujednačenog razumevanja pojma upotrebe vozila, a zaključak ističe potrebu daljeg usklađivanja srpskog zakonodavstva i sudske prakse s pravom EU.

**Ključne reči:** obavezno osiguranje vlasnika motornih vozila, pojam upotrebe motornog vozila, direktive EU o osiguranju od auto-odgovornosti, sudska praksa.

### I Uvod

Upotreba motornih vozila nosi visok rizik nastanka šteta trećim licima, što uslovljava potrebu za adekvatnim pravnim regulisanjem obaveznog osiguranja u saobraćaju. Osiguranje od odgovornosti za upotrebu automobila, kao oblik obaveznog osiguranja u saobraćaju, štiti interese odgovornog i oštećenog lica, garantujući

---

<sup>1</sup> Sudija Drugog osnovnog suda u Beogradu, imejl: goravica-milica@hotmail.com.  
Rad primljen: 28.6.2025.  
Rad prihvaćen: 17.9.2025.

da će šteta biti nadoknađena čak i ako je štetnik nesolventan, jer se oštećeni, osim štetniku, zahtevom za naknadu štete može obratiti i osiguravaču.<sup>2</sup>

Međutim, osiguravač će imati obavezu naknade štete samo ukoliko je šteta koju je oštećeni pretrpeo pokrivena obaveznim osiguranjem u saobraćaju. Domaći propisi, kao i propisi Evropske unije (dalje u tekstu: EU), obavezuju vlasnika motornog vozila da zaključi osiguranje za štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila, te je tako šteta koja je prouzrokovana upotrebom motornog vozila pokrivena ovim osiguranje, dok šteta koja nije proizašla iz upotrebe motornog vozila nije.<sup>3</sup>

Dakle, centralni pojam ovog vida osiguranja jeste „upotreba motornog vozila“, čija interpretacija direktno utiče na obim pokrića osiguranja. Termin „upotreba motornog vozila“ je gotovo u svim zakonima prihvaćen kao uslov nastupanja osiguranog slučaja kod obaveznog osiguranja u saobraćaju. Međutim, taj pojam nije precizno definisan, tačnije nije precizno određeno šta se sve smatra upotrebom motornog vozila, jer se radi o pravnom standardu.

Ujednačeno, konzistentno i što preciznije definisanje tog pravnog standarda u našoj teoriji i praksi od izuzetne je važnosti kako zbog pravne sigurnosti građana i osiguravajućih društava, tako i zbog harmonizacije domaćeg prava s pravom EU.<sup>4</sup> Obaveza harmonizacije domaćeg prava s pravom EU nije samo na zakonodavnoj već i na sudskoj vlasti, pa tako ne postoji samo potreba usklađivanja Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju<sup>5</sup> sa izmenama Direktive (EU) 2009/103/EC<sup>6</sup> koje su izvršene Direktivom (EU) 2021/2118<sup>7</sup>, već i potreba usklađivanja sudske prakse s praksom Suda pravde Evropske unije.<sup>8</sup>

---

<sup>2</sup> Nataša Petrović Tomić, *Pravo osiguranja – Sistem*, Beograd, 2019, 538–539.

<sup>3</sup> Vladimir Čolović, „Naknada štete po osnovu osiguranja od auto-odgovornosti – ranije i sadašnje regulisanje u zakonodavstvu Srbije“, *Obavezno osiguranje, naknada štete i obezbeđenje potraživanja* (ur. Zdravko Petrović), Beograd 2010, 12.

<sup>4</sup> Republika Srbija zaključila je Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju EU (*Službeni glasnik RS* – Međunarodni ugovori, br. 83/2008), kojim je, između ostalog, preuzela obavezu da svoje pravo uskladi s pravom EU.

<sup>5</sup> Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju – ZOOS, *Sl. glasnik RS*, br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 i 7/2013 – odluka US.

<sup>6</sup> Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 16. septembra 2009. o osiguranju od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i kontroli obaveze osiguranja od takve odgovornosti, *Službeni list EU*, OJ L 263, 7. 10. 2009).

<sup>7</sup> Direktiva (EU) 2021/2118 Evropskog parlamenta i Saveta od 24. novembra 2021. o izmeni Direktive 2009/103/EZ o osiguranju od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, *Službeni list EU*, OJ L 430, 2. 12. 2021.

<sup>8</sup> Miloš Radovanović, „Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi“, *Strani pravni život*, 1/2018, 104.

## **II Razvoj osiguranja od auto-odgovornosti u Republici Srbiji i Evropskoj uniji**

Obavezno osiguranje od odgovornosti vlasnika motornih vozila obuhvata naknadu štete koju je osiguranik, u skladu sa zakonom, dužan da isplati trećim licima zbog štetnih posledica nastalih upotrebom motornog vozila. Suština tog osiguranja ogleda se u pokriću građanskopravne odgovornosti za štetu prouzrokovanu korišćenjem vozila u saobraćaju.<sup>9</sup>

Opasnosti savremenog doba, naročito one što proizlaze iz saobraćaja, nameću potrebu za uspostavljanjem efikasnog društvenog mehanizma zaštite.<sup>10</sup> Upravo u oblasti drumskog saobraćaja, osiguranje od odgovornosti pokazuje se kao najdelotvorniji instrument zaštite, i to ne samo interesa vlasnika motornih vozila već i lica koja trpe štetu. Nezgode u saobraćaju predstavljaju neizbežan rizik koji društvo mora prihvatiti kao cenu tehnološkog napretka i koristi koje upotreba vozila donosi. Međutim, postavlja se pitanje ko će snositi posledice tih rizika. Prema opštim pravilima građanskog prava, za štetu koju izazove opasna stvar, kao što je motorno vozilo, odgovoran je njen imalac, i to po principu objektivne odgovornosti, nezavisno od krivice.<sup>11</sup> S razvojem automobilske industrije i s porastom intenziteta saobraćaja, raste i verovatnoća nastanka štete, što je uslovalo potrebu da teret odgovornosti ne snosi isključivo vlasnika vozila. Tako je nastalo osiguranje od odgovornosti vlasnika motornog vozila – najpre kao sredstvo zaštite njihovih imovinskih interesa. Međutim, kako se broj saobraćajnih žrtava povećavao, tako se menjala i funkcija tog instituta: osiguranje od auto-odgovornosti postaje mehanizam kojim se prvenstveno obezbeđuje naknada štete oštećenim licima.<sup>12</sup>

Auto-osiguranje kao pravni institut nije oduvek bilo zakonski obavezno. Prvobitno se razvilo kao oblik dobrovoljnog imovinskog osiguranja, zasnovan na slobodnoj volji lica da zaštite sebe od potencijalne građanskopravne odgovornosti. Međutim, rast broja motornih vozila, razvoj saobraćaja i porast učestalosti saobraćajnih nezgoda doveli su do potrebe da se ta vrsta osiguranja normira kao obavezna, kako bi se obezbedila efikasna zaštita oštećenih lica i povećala pravna sigurnost u saobraćaju.<sup>13</sup> Prve države koje su uvele obavezno osiguranje od auto-odgovornosti bile su skandinavske zemlje – Danska (1920), Finska (1925), Norveška (1926), Švedska,

---

<sup>9</sup> Nataša Petrović Tomić, 537.

<sup>10</sup> Marijan Ćurković, *Ugovori o obaveznom osiguranju u cestovnom prometu*, Savjet stručne biblioteke „Croatia zajednica osiguranja imovine i osoba“, Zagreb, 1989, 14.

<sup>11</sup> Videti čl. 173 i 174 Zakona o obligacionim odnosima – ZOO, *Sl. list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89 – odluka USJ i 57/89, *Sl. list SRJ*, br. 31/93, *Sl. list SCG*, br. 1/2003 - Ustavna povelja i *Sl. glasnik RS*, br. 18/2020.

<sup>12</sup> Nataša Petrović Tomić, str. 537–538.

<sup>13</sup> Todor Brajović, „Naknada nematerijalne štete u srpskom osiguranju od auto-odgovornosti sa posebnim osvrtom na pojedina rešenja država članica EU“, *Pravo i privreda* 10–12/2013, str. 126.

a zatim i Austrija (1929), dok su Velika Britanija (1930), Švajcarska (1932) i Nemačka (1939) sledile ubrzo nakon toga, da bi se nakon Drugog svetskog rata ovaj model proširio i na druge evropske države, kao što su Poljska (1951), Belgija (1956), Francuska (1958) i Čehoslovačka (1964).<sup>14</sup>

U Republici Srbiji, sistem obaveznog auto-osiguranja prošao je kroz više faza. Prvi korak ka njegovom uvođenju bio je Zakon o osiguranju imovine i lica iz 1976. Godine,<sup>15</sup> koji je postavio osnov za dalje uređenje ove oblasti. Nakon raspada SFRJ, pravna regulativa se razvijala kroz ZOIL iz 1990. i 1996. godine, sve do donošenja posebnog zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju iz 2009. godine, kojim je prvi put ova materija sistematski uređena posebnim zakonom. Tim zakonom je ustanovljena obaveza vlasnika vozila da zaključe ugovor o osiguranju od odgovornosti, osnovan je Garantni fond i definisani su jasni uslovi za isplatu naknade štete, a izmenama iz 2011. godine dodatno su precizirani postupak likvidacije šteta i uvedene su strože sankcije za nepribavljeno osiguranje vozila, što je doprinelo većoj stabilnosti tržišta osiguranja i zaštiti oštećenih lica.<sup>16</sup>

Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju propisana je obaveza vlasnika motornog vozila da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom vozila može pričiniti trećim licima, a koja se ogleda u smrti, telesnim povredama, narušavanju zdravlja, kao i uništenju ili oštećenju stvari.<sup>17</sup> S druge strane, osiguravač, koji obavlja poslove osiguranja te vrste, dužan je da prihvati ponudu za zaključenje ugovora ukoliko se ona ne razlikuje od opštih uslova pod kojima redovno posluje. Time se uspostavlja zakonsko ograničenje ugovorne slobode za obe ugovorne strane.<sup>18</sup>

U Evropskoj uniji, osiguranje od auto-odgovornosti razvijalo se postepeno kroz sedam direktiva donetih od 1972. do danas, sve u cilju uklanjanja prepreka slobodnom kretanju vozila i osiguranju jednakog tretmana žrtava saobraćajnih nezgoda u svim državama članicama. Hronološki, najvažnije direktive su: 1. Direktiva 72/166/EEZ<sup>19</sup> – uspostavlja osnovni okvir za obavezno osiguranje i sistem zelene karte; 2. Direktiva 84/5/EEZ<sup>20</sup> – uvodi minimalne iznose osigurane sume, definiše da su osiguranjem pokrivena i lica i stvari i uvodi obavezu postojanja Garantnog

<sup>14</sup> Jasna Pak, *Pravo osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2011, str. 247.

<sup>15</sup> Zakon o osiguranju imovine i lica – ZOIL, *Službeni list SFRJ*, br. 24/76.

<sup>16</sup> T. Brajović, 127.

<sup>17</sup> ZOOS, čl. 18 st. 1.

<sup>18</sup> Nataša Petrović Tomić, 541.

<sup>19</sup> Vidi: Direktiva 72/166/EEZ Saveta od 24. aprila 1972. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i kontroli obaveze osiguranja, *Službeni list EU*, OJ L 103, 2. 5. 1972, str. 1–4.

<sup>20</sup> Vidi: Direktiva 84/5/EEZ Saveta od 30. decembra 1983. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, *Službeni list EU*, OJ L 8, 11. 1. 1984, str. 17–20.

fonda; 3. Direktiva 90/232/EEZ<sup>21</sup> – obuhvata sve putnike u vozilu i uvodi koncept jedinstvene premije; 4. Direktiva 2000/26/EZ<sup>22</sup> – uređuje postupke u prekograničnim nezgodama („Direktiva žrtava posetilaca”)<sup>23</sup>; 5. Direktiva 2005/14/EZ<sup>24</sup> – dodatno harmonizuje prethodne direktive i modifikuje ih radi bolje zaštite oštećenih lica; 6. Direktiva 2009/103/EZ<sup>25</sup> – kodifikaciona direktiva koja objedinjeno reguliše sve ključne aspekte sistema osiguranja, uključujući minimalna pokrića, direktnu tužbu i izuzeća od osiguravajućeg pokrića.<sup>26</sup> Iako su prethodne direktive obuhvatale širok spektar pitanja, nijedna nije definisala pojam „upotrebe vozila”, mada je on bio ključan za određivanje pokrića osiguranja. Ta pravna praznina rezultirala je različitom sudskom praksom i tumačenjima država članica, te je usled toga doneta Direktiva (EU) 2021/2118,<sup>27</sup> kojom se menja i dopunjuje Direktiva 2009/103/EZ. Ta direktiva uvodi niz važnih novina: redefiniše pojmove „vozilo” i „upotreba vozila”, povećava minimalne iznose sume osiguranja, uređuje zaštitu oštećenih lica u slučaju nesolventnosti osiguravača, te precizira uslove za proveru valjanosti osiguranja u prekograničnom kontekstu.<sup>28</sup>

Naročito je značajna nova definicija upotrebe vozila, prema kojoj se ona podrazumeva „u skladu sa funkcijom vozila kao prevoznog sredstva, nezavisno od terena, stanja kretanja ili tehničkih karakteristika”. Time se širi obuhvat osiguranja i omogućava doslednija primena prava osiguranja u praksi.

Donošenje Direktive 2021/2118 bilo je ključno za uspostavljanje pravne sigurnosti u dotičnoj oblasti, jer su se prethodna neujednačena tumačenja u državama članicama pokazala kao prepreka efikasnom ostvarivanju prava žrtava. Republika Srbija, kao kandidat za članstvo u EU, teži harmonizaciji sa ovim rešenjima, što se može videti i kroz domaću praksu i tumačenja pojma upotrebe motornog vozila u pravnoj doktrini.

---

<sup>21</sup> Vidi: Direktiva 90/232/EEZ Saveta od 14. maja 1990. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, *Službeni list EU*, OJ L 129, 19. 5. 1990, str. 33–35.

<sup>22</sup> Vidi: Direktiva 2000/26/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 16. maja 2000. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, kojom se menjaju Direktiva 73/239/EEZ i Direktiva 88/357/EEZ, *Službeni list EU*, OJ L 181, 20. 7. 2000, str. 65–74.

<sup>23</sup> Detaljnije: Iva Tošić, „Razvoj koncepta auto-odgovornosti u pravu Evropske unije”, *Pravni život* br. 12/2017.

<sup>24</sup> Vidi: Direktiva 2005/14/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 11. maja 2005. o izmenama direktiva 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 88/357/EEZ i 90/232/EEZ u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (*Službeni list EU*, OJ L 149, 11. 6. 2005, str. 14–22).

<sup>25</sup> Vidi: Direktiva 2009/103/EZ, 11–31.

<sup>26</sup> Detaljnije: Danijela Šaban, „Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti”, *Analni Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici*, br. 17/2016, 278–281.

<sup>27</sup> Vidi: Direktiva (EU) 2021/2118, s1–27.

<sup>28</sup> Jasenko Marin, „Novine u zakonskom uređenju osiguranja od automobilske odgovornosti u Republici Hrvatskoj”, *Tokovi osiguranja* 4/2024, 1–3.

### **III Pojam upotrebe motornog vozila**

U okviru osiguranja od auto-odgovornosti, predmet pokrića nije celokupna građanskopravna odgovornost lica koje prouzrokuje štetu, već isključivo njen deo koji zakon prepoznaje kao obavezno osigurani rizik. Na taj način dolazi do distinkcije između građanskopravne odgovornosti štetnika in integrum i odgovornosti osiguravača in terminus, tj. ograničene odgovornosti koja proizlazi iz zaključenog ugovora o obaveznom osiguranju.<sup>29</sup> Imajući u vidu da je odgovornost osiguravača strogo ograničena normativnim okvirom i obimom obaveze predviđene zakonom, od ključnog je značaja precizno utvrditi granice tog pokrića.

Jedan od najvažnijih aspekata u tom smislu jeste tumačenje pojma „upotrebe motornog vozila“, jer se upravo polazeći od značenja tog pojma određuje da li se konkretna šteta nalazi unutar ili izvan okvira osiguranog pokrića.<sup>30</sup> Kako zakonodavac u pozitivnom pravu Republike Srbije ne nudi izričitu definiciju „upotrebe vozila“ u kontekstu osiguranja od auto-odgovornosti, tumačenje ovog pojma u praksi postaje zadatak pravne teorije i sudske prakse. Od toga kako se taj pojam razume i primenjuje zavisi i obim zaštite oštećenih lica, ali i dužina i složenost postupaka za naknadu štete.

Pored domaćih izvora, poseban značaj u oblikovanju savremenog razumevanja ovog pojma ima pravo Evropske unije, u okviru kojeg su direktive EU i sudska praksa, naročito presude Suda pravde EU, bile odlučujuće za definisanje i usmeravanje zakonodavnih izmena.

#### **1. Pojam upotrebe motornog vozila u zakonodavstvu Evropske unije**

Uprkos značaju pojma „upotrebe motornog vozila“, on dugo nije bio zakonski definisan u tekstovima direktiva EU, već je njegovo tumačenje bilo prepuštano pravnoj teoriji i sudskoj praksi država članica, što je dovodilo do neujednačenih rešenja i razlika u pravima oštećenih lica. S obzirom na sve izraženiju potrebu da se postigne jedinstveno i stabilno tumačenje pojma „upotrebe“ na teritoriji EU, naročito u kontekstu različitih tipova vozila (npr. radnih mašina, parkiranih vozila, vozila u privatnim prostorima), kao i u cilju proširenja zaštite žrtava, Evropski zakonodavac je 2021. godine usvojio sedmu direktivu – Direktivu (EU) 2021/2118 kojom su izvršene izmene Direktive 2009/103/EZ.<sup>31</sup> Najvažnija izmena je svakako redefinisane pojma „upotrebe vozila“.

Prema novoj definiciji, sadržanoj u članu 1 stav 1 tačka 1a) Direktive 2021/2118, upotreba motornog vozila obuhvata „svaku upotrebu vozila koja je u skladu s njegovom funkcijom kao prevoznog sredstva, bez obzira na svojstva terena na kojem

---

<sup>29</sup> Berislav M. Matijević, „Croquis pojma upotreba vozila u osiguranju od automobilske odgovornosti kroz praksu suda Evropske unije“, *Strani pravni život*, 3/2019, str. 140.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> J. Marin, 5-10.

se koristi i na to da li se u trenutku nezgode kreće, stoji ili obavlja neku drugu radnju koja proističe iz njegove prevozne funkcije“.<sup>32</sup>

Takvo normativno određenje pojma rezultat je potrebe da se prekine s dotadašnjim oslanjanjem isključivo na sudsku praksu, te da se stvori pravna sigurnost. Direktiva time ne ostaje na deklarativnom nivou, već postaje konstitutivan akt koji standardizuje široko funkcionalno tumačenje pojma upotrebe u skladu sa savremenim potrebama saobraćaja i osiguranja.<sup>33</sup>

Novom regulativom i na zakonodavnom nivou, ali i na teoretskom nivou, dolazi do prelaska iz klasičnog pojma „aktivne upotrebe“ vozila (koja podrazumeva kretanje) ka širem, funkcionalnom modelu tumačenja koji obuhvata i pasivne situacije – kao što su parkiranje, stajanje, utovar, istovar, pa čak i tehnički kvarovi na mestu mirovanja.<sup>34</sup>

Nova definicija inspirisana je sudskom praksom Suda pravde EU, pogotovo presudom u predmetu Vnuk (C-162/13), koja je otvorila proces zakonodavnih promena. Uvođenjem te definicije pravna nesigurnost je znatno smanjena i došlo je do pozitivnih pomaka u ostvarenju ciljeva iz članova 114 i 169 UFEU – zaštite potrošača i unapređenja jedinstvenog tržišta osiguranja.

## **2. Pojam upotrebe motornog vozila prema sudskoj praksi Suda pravde EU**

U nedostatku precizne zakonske definicije u ranijim direktivama, pojam „upotrebe vozila“ u okviru prava EU razvija se pretežno kroz praksu Suda pravde Evropske unije (ESP), koji je interpretacijom konkretnih slučajeva postepeno izgradio osnovne kriterijume za njegovu primenu. Te presude ne samo da su rešavale pojedinačne sporove već su i direktno uticale na tumačenje pojma i bile ključne za kasniju zakonodavnu intervenciju, konkretno donošenje Direktive 2021/2118.

### *2.1. Presuda Vnuk (C-162/13)<sup>35</sup>*

U tom predmetu se radilo o nezgodi koja je nastala kada je traktor u dvorištu farme udario osobu koja se bavila skladištenjem sena. Sud je utvrdio da se pojam „upotreba vozila“ ne sme tumačiti restriktivno kao isključivo kretanje vozila po javnim putevima, već obuhvata svaku upotrebu u skladu s osnovnom funkcijom vozila kao prevoznog sredstva, bez obzira na lokaciju.

---

<sup>32</sup> Ibid, 11–12.

<sup>33</sup> Loris Belanić, „Redefiniranje obaveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse suda EU“, *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*, Vol. XII, 1/2021, 345–366.

<sup>34</sup> Ibid.

<sup>35</sup> Presuda Suda EU u predmetu C-162/13 od 4. 12. 2014., Damjan Vnuk / Zavarovalnica Triglav, ECLI:EU:C:2014:2146, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62013CJ0162>, 20. 6. 2025.

Ta presuda se smatra prekretnicom jer je ukazala na potrebu za usklađivanjem tumačenja pojma upotrebe vozila na nivou cele EU.

### 2.2. Presuda Rodrigues de Andrade (C-514/16)<sup>36</sup>

U tom slučaju traktor je bio zaustavljen, ali mu je motor radio kako bi pokrenuo pumpu za prskanje vinograda. Tom prilikom vozilo se prevrnulo i usmrtilo radnika. Sud je naglasio razliku između funkcije vozila kao prevoznog sredstva i njegove alternativne (radne) funkcije, i utvrdio da kada radna funkcija prevladava, događaj nije obuhvaćen pojmom „upotreba vozila“ u smislu direktiva o osiguranju.

Ta presuda ukazala je na značaj utvrđivanja toga da li je vozilo u trenutku nastanka štete imalo funkciju prevoznog sredstva ili pak neku drugu funkciju.

### 2.3. Presuda Núñez Torreiro (C-334/16)<sup>37</sup>

Ta presuda se bavila vojnom vežbom tokom koje se vozilo prevrnulo u zoni neprilagođenoj za drumsku upotrebu. Iako se radilo o specifičnim okolnostima, sud je konstatovao da je funkcija vozila bila prevozna i da je događaj obuhvaćen pojmom „upotrebe“ jer se radilo o kretanju u svojstvu prevoznog sredstva.

Zaključak presude je da teren na kom se nezgoda dogodila nije relevantan ukoliko je vozilo obavljalo svoju funkciju prevoznog sredstva.

### 2.4. Presuda BTA Baltic Insurance (C-648/17)<sup>38</sup>

Ovde se radilo o situaciji u kojoj je putnik, otvarajući vrata parkiranog vozila, oštetio susjedno vozilo. Sud je ocenio da je i takva radnja deo uobičajene prevozne funkcije vozila, jer omogućava ulazak i izlazak putnika, pa je u skladu s pojmom upotrebe vozila u kontekstu osiguranja.

---

<sup>36</sup> Presuda Suda EU u predmetu C-514/16 od 28. 11. 2017., *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade i dr. / Crédito Agrícola Seguros*, ECLI:EU:C:2017:908, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62016CJ0514>, 20. 6. 2025.

<sup>37</sup> Presuda Suda EU u predmetu C-334/16 od 20. 12. 2017., *José Luís Núñez Torreiro / AIG Europe Limited i dr.*, ECLI:EU:C:2017:1007, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62016CJ0334>, 20. 6. 2025.

<sup>38</sup> Presuda Suda EU u predmetu C-648/17 od 15. 11. 2018., *BTA Baltic Insurance Company AS / Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, ECLI:EU:C:2018:917, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62017CJ0648>, 20. 6. 2025.

### *2.5. Presuda Linea Directa Aseguradora (LDA, C-100/18)<sup>39</sup>*

U tom predmetu vozilo je bilo parkirano duže od 24 časa u privatnoj garaži, kada je usled kvara na električnim instalacijama izbio požar koji je ošteti nepokretnost. Sud je utvrdio da i takva situacija može biti obuhvaćena pojmom „upotrebe vozila“, jer se uzrok štete može povezati s funkcijom vozila kao prevoznog sredstva i njegovim tehničkim stanjem, iako se u trenutku nezgode nije nalazilo u pokretu.

Posredi je izuzetno značajna presuda jer ukazuje na to da vozilo ne mora biti u pokretu, niti mu motor mora biti upaljen da bi se moglo smatrati da je u upotrebi.

Prethodno prikazane presude ukazuju na to da je ESP dosledno razvijao široko, funkcionalno i teleološko tumačenje pojma „upotreba vozila“, imajući u vidu cilj osiguranja – zaštitu žrtava. Upravo njihova raznolikost, ali i potreba za jedinstvenim standardom, bile su povod za zakonodavca da u Direktivi (EU) 2021/2118 konačno ponudi normativnu definiciju ovog pojma, koja sada uključuje upotrebu vozila „u skladu s njegovom funkcijom kao prevoznog sredstva“, bez obzira na teren, stanje kretanja ili konkretan trenutak.

## **3. Pojam upotrebe motornog vozila u pravu Republike Srbije**

### *3.1. Pojam upotrebe u pravnoj teoriji*

U pravu Republike Srbije, kao i u pravu EU, u okviru obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti pokriva se odgovornost štetnika, to jest vlasnika ili korisnika motornog vozila. Ipak, važno je utvrditi osnov te odgovornosti. Dok se građansko-pravna odgovornost štetnika zasniva na opštim pravilima obligacionog prava,<sup>40</sup> obaveza osiguravača da naknadi štetu prouzrokovanu upotrebom vozila proizlazi iz ugovor o osiguranju od auto-odgovornosti, njegovih uslova i relevantnih odredaba Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju. Ta razlika u pravnoj osnovi ima za posledicu da se odgovornost štetnika i odgovornost osiguravača ne moraju u potpunosti poklapati. Naprotiv, osiguranje od auto-odgovornosti pokriva samo jedan deo te odgovornosti – onaj što je zakonom prenesen na osiguravača. Jedan od ključnih elemenata koji određuje granice osiguravačeve odgovornosti jeste pojam „upotrebe motornog vozila“.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Presuda Suda EU u predmetu C-100/18 od 20. 6. 2019., *Linea Directa Aseguradora SA v. Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, ECLI:EU:C:2019:517, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62018CJ0100>, 20. 6. 2025.

<sup>40</sup> Videti čl. 173 i 174 ZOO.

<sup>41</sup> Odredbom čl. 18 ZOOS propisano je da je vlasnik motornog vozila dužan da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom motornog vozila pričinu trećim licima u vidu smrti, povrede tela, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, iz čega se izuzimaju štete na stvarima koje je primio na prevoz.

U tom smislu, upotreba motornog vozila predstavlja Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju definisani osigurani rizik, čije precizno razumevanje ima direktne posledice na obim osiguravačke obaveze, te je od ključne važnosti da se sadržaj ovog pojma jasno razluči, kako bi se ustanovilo da li je konkretan štetni događaj pokriven obaveznim osiguranjem od auto-odgovornosti ili nije.<sup>42</sup>

Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ne definiše pojam „upotreba vozila”, što samo po sebi nije loše imajući u vidu da je pitanje da li je šteta posledica upotrebe motornog vozila činjenično pitanje koje zavisi od okolnosti konkretnog slučaja.<sup>43</sup> Međutim, ukoliko nema ujednačene sudske prakse, navedeno može dovesti do pravne nesigurnosti.

U delu pravne teorije šteta nastala upotrebom motornog vozila vezuje se za saobraćajnu nezgodu, pri čemu se pravi razlika između saobraćajne nezgode u užem smislu, koja predstavlja sudar motornih vozila i saobraćajne nezgode u širem smislu, one kod koje nema fizičkog kontakta dva ili više vozila (sletanje s puta, ispadanje predmeta iz vozila i sl.).<sup>44</sup>

Deo pravne teorije ukazuje na potrebu ekstenzivnog tumačenja i ističe da osiguranje od odgovornosti ne pokriva samo štete nastale usled saobraćajne nezgode.<sup>45</sup> Tako, prof. Nataša Petrović Tomić zaključuje da i sledeće situacije spadaju pod upotrebu vozila: 1) zaslepljivanje farovima usled čega je došlo do skretanja s puta; 2) ukoliko je jedan vozač načinom upravljanja vozilom primorao drugog da udari u treće lice; 3) ukoliko je jedno vozilo nanelo zemlju na kolovoz pa je drugo vozilo proklizalo; 4) kada usled oštećenja na vozilu dođe do zapaljenja i požara koji ošteti stvari trećeg lica; 5) sve vrste zaustavljanja na putu i radova na vozilu i svaka vožnja koja se preduzima iz sedišta pa do povratka u sedište.<sup>46</sup>

Na potrebu širokog tumačenja ukazuje i prof. Predrag Šulejić navodeći da se pod upotrebom smatra i zaustavljanje na putu, radovi na vozilu i svako stajanje na putu u toku vožnje, ali ukazuje i na to da je u svakom slučaju potrebno utvrditi uzročnu vezu između štete i upotrebe vozila, s tim što ta veza ne mora biti neposredna već šteta može nastupiti i na drugom mestu ili kasnije.<sup>47</sup> Dalje se ukazuje na to da je pogrešno upotrebu vezivati samo za situacije kada je šteta nastala na javnom putu, te da se osiguranje odnosi i na situacije kada je šteta nastala i na putevima koji nemaju javni karakter, kao i da za upotrebu nije nužno da se vozilo kreće snagom sopstvenog motora već može biti i vučeno.<sup>48</sup>

---

<sup>42</sup> L. Belanić, 347–348.

<sup>43</sup> Za razliku od važećeg zakona, ZOIL iz 1967. godine je smatrao da je potrebno bliže definisati pojam upotrebe vozila, pa je članom 15 st. 2 bilo propisano da se smatra kako je vozilo u upotrebi za vreme vožnje i za vreme stajanja na putu u toku vožnje.

<sup>44</sup> Detaljnije: N. Petrović Tomić, 544–545.

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> Ibid, 545.

<sup>47</sup> Predrag Šulejić, *Pravo osiguranja*, Beograd 2005, 441–442.

<sup>48</sup> Ibid, 442–443.

Dakle, upotrebu motornog vozila ne treba isključivo vezivati za saobraćajnu nezgodu, niti za kretanje vozila, kao ni za javni put, već, po ugledu na evropsko pravo, prilikom tumačenja ovog pojma treba imati u vidu da je funkcija obaveznog osiguranja u saobraćaju pre svega zaštita trećih oštećenih lica, te ovaj pojam treba tumačiti ekstenzivno, ali vodeći računa o prevoznjoj funkciji vozila.

Međutim, naša sudska praksa i dalje nije ujednačena i primećuje se odstupanje od tumačenja tog pojma u skladu s funkcijom motornog vozila kao prevoznog sredstva, bez obzira na teren, stanje kretanja ili konkretan trenutak.

### *3.2. Pojam upotrebe u domaćoj sudskoj praksi*

S obzirom na to da pozitivno pravo Republike Srbije, pre svega Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, ne sadrži izričitu definiciju pojma „upotreba motornog vozila“, sudska praksa ima ključnu ulogu u određivanju granica obaveze osiguravača u slučajevima nastanka štete. Analiza relevantnih presuda pokazuje da se tumačenje pojma „upotrebe“ u praksi sudova razlikuje, te da sudske odluke osciliraju između: restriktivnog tumačenja, prema kojem je upotreba isključivo vezana za kretanje vozila u saobraćaju, i funkcionalnog (šireg) pristupa, koji priznaje i radnje poput parkiranja, istovara, mirovanja s upaljenim motorom ili tehničkog kvara kao oblike upotrebe – ako su u vezi s funkcijom vozila kao prevoznog sredstva.

U ranijoj sudskoj praksi nailazimo na stavove gde se smatra da je vozilo u upotrebi dok stoji na autobuskom stajalištu radi ulaska i izlaska putnika; da nanošenje ilovače na kolovoz predstavlja upotrebu ako je to prouzrokovalo klizavost puta i prevrnuće; ali da šteta nije nastala iz upotrebe ukoliko je oštećeni gurao vozilo ili ako je došlo do trovanja plinom u zatvorenoj garaži.<sup>49</sup>

Kada je u pitanju mesto (put) na kom se šteta dogodila, ranije je bilo kolebanja, pa se tako u jednoj presudi zaključuje da šteta naneta radniku koji je pomagao prilikom istovara smeća na javnom đubrištu nije pokrivena obaveznim osiguranjem u saobraćaju jer nije nastala na mestu gde se saobraćaj odvija, a u drugoj odluci se navodi da ne postoji obaveza zajednice osiguranja ako je šteta nastala traktorom na njivi jer se ne radi o javnom putu, dok se u trećoj odluci, suprotno prethodnom, smatra da fabričko dvorište u kojem je došlo do nezgode treba smatrati putem jer se po njemu odvija saobraćaj, pa makar i ograničeno – za službena vozila.<sup>50</sup>

U novijoj sudskoj praksi takođe nije postignuto potpuno ujednačeno tumačenje. Tako je u predmetu GŽ 1292/2018, Apelacioni sud u Novom Sadu zauzeo stav da je povreda koju je putnik zadobio prilikom ulaska u vozilo obuhvaćena pojmom

<sup>49</sup> VSH, GŽ. 1174/70 od 11.5.1971; VSH, GŽ. 1600/71 od 16. 6. 1971; VSS, GŽ. 705/69 od 12. 10. 1969; VSH, GŽ. 1777/74, od 17. 4. 1975, sve prema: P. Šulejić, 441.

<sup>50</sup> VS SRS, Pž. 102/72 od 18. 2. 1972; GŽ. 156/74 od 20. 1. 1975; VSS, Pž. 1451/71 od 31. 3. 1972; sve prema: P. Šulejić, 442.

upotrebe motornog vozila u smislu ZOOS. Sud je naveo da čin ulaska putnika u vozilo predstavlja radnju neposredno vezanu za korišćenje vozila u njegovoj osnovnoj funkciji – prevozu lica i stvari, te da takva radnja ima dovoljno čvrstu uzročnu i funkcionalnu vezu sa osnovnom svrhom vozila.<sup>51</sup> Time je prihvaćen funkcionalni pristup pojmu upotrebe, koji prevazilazi uži koncept kretanja vozila.

Nasuprot tome, u predmetu Rev 4191/2020, Vrhovni kasacioni sud zauzima restriktivan stav, smatrajući da vozilo koje se nalazi u fazi popravke ne može biti smatrano vozilom „u upotrebi“ u smislu obaveznog osiguranja. Sud je istakao da šteta nije nastala kao posledica uobičajene upotrebe vozila, već prilikom servisiranja i osposobljavanja vozila za njegovu osnovnu namenu, čime se jasno isključuje osiguravajuće pokriće za radnje koje nisu neposredno povezane sa saobraćajem ili prevozom.<sup>52</sup> Taj slučaj jasno pokazuje sudsko razgraničenje između aktivne uloge vozila u saobraćaju i stanja u kome se vozilo tehnički osposobljava ili održava – što, prema stavu suda, ne potpada pod obavezno osiguranje. Taj stav predstavlja primer formalnog i suženog tumačenja pojma upotrebe, ograničenog na aktivno uključivanje vozila u saobraćajni proces.

Dalje, u presudi Rev 18331/2024, razmatrana je situacija gde je došlo do sudara automobila u pokretu i priključnog vozila, pri čemu je drugostepeni sud smatrao da nema odgovornosti osiguravača priključnog vozila jer to vozilo nije dejstvovalo samo. Revizioni sud našao je da je priključno vozilo koje je vučeno funkcionalno povezano, te da okolnost da nije dejstvovalo samostalno nije odlučujuća.<sup>53</sup> Takvim tumačenjem prihvaćen je funkcionalni model koji upotrebu vozila ne vezuje striktno za njegovu mehaničku aktivnost, već za namenski kontekst i uzročnu povezanost.

Te presude potvrđuju da domaća sudska praksa oscilira između šire funkcionalne i uže tehničke interpretacije, pri čemu je granica između „upotrebe“ i „neupotrebe“ vozila uslovljena činjeničnim okolnostima konkretnog slučaja, a ne striktno ustanovljenim pravnim standardom. S jedne strane, apsolutno je potrebno voditi računa o specifičnim okolnostima svakog slučaja, ali s druge, ovako oblikovana praksa može dovesti do različitih pravnih ishoda u sličnim situacijama, čime se ugrožava pravna sigurnost i doslednost. U tom smislu, sve češće se u teoriji naglašava potreba za preciznijim zakonskim određenjem pojma upotrebe, po ugledu na standarde uspostavljene Direktivom (EU) 2021/2118, koja unosi funkcionalnu definiciju i obezbeđuje ujednačeno tumačenje u državama članicama.

#### **4. Pojam upotrebe motornog vozila u sudskoj praksi u slučaju požara**

Jedna od naročito složenih situacija u praksi tiče se pitanja da li se nastanak požara na vozilu može smatrati „upotrebom motornog vozila“ u smislu obaveznog

---

<sup>51</sup> Apelacioni sud u Novom Sadu, Gž 1292/2018 od 28. 5. 2018 godine.

<sup>52</sup> Vrhovni kasacioni sud RS, Rev 4191/2020 od 15. 7. 2021. godine.

<sup>53</sup> Vrhovni kasacioni sud RS, Rev 18331/2024 od 18. 9. 2024. godine.

osiguranja od auto-odgovornosti. Ta pravna dilema dodatno je izražena u slučajevima kada vozilo nije bilo u pokretu, niti se neposredno koristilo za prevoz, ali je ipak došlo do štetnog događaja zbog njegove tehničke funkcije ili kvarova na sistemima. Sudovi su zauzimali različite stavove, oscilirajući između širokog funkcionalnog i restriktivnog tumačenja, što komplikuje pravni položaj oštećenih i pitanje postojanja obaveze osiguravača.

U nastavku će biti prikazane neke odluke sudova Republike Srbije koje su se bavile tim pitanjem, s posebnim osvrtom na to kako se pojam „upotrebe” tumači kada do štete dolazi usled pojave požara na vozilu.

U jednom predmetu Privrednog suda u Beogradu<sup>54</sup> odlučivano je o tužbenom zahtevu za naknadu štete nastale usled izbijanja požara na parkirano motornom vozilu, koje je bilo osigurano kod tuženog osiguravača po osnovu obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti. Požar se zatim proširio na susedno vozilo, koje je bilo u svojini tužioca, izazvavši materijalnu štetu. Tužilac je tvrdio da je osiguravač dužan da nadoknadi štetu, budući da je štetni događaj potekao od osiguranog vozila, bez obzira na to da li se ono kretalo ili nije. Naročito je ukazano da je u pitanju šteta koja potiče od opasne stvari, te da bi u skladu sa svrhom obaveznog osiguranja i zaštitnom funkcijom tog instituta, osiguravač trebalo da odgovara. Sud je, međutim, u potpunosti odbio tužbeni zahtev, obrazlažući svoju odluku time da u konkretnom slučaju nije bila ispunjena osnovna pretpostavka odgovornosti osiguravača – da je šteta nastala upotrebom vozila, odnosno da tužilac nije dokazao da je u trenutku nastanka štete postojala bilo kakva radnja upotrebe vozila u skladu s funkcijom prevoznog sredstva. Navodi se da je vozilo koje je izazvalo požar bilo parkirano, nije bilo pokrenuto, nije se koristilo za prevoz ljudi ili stvari, niti je bilo uključeno u bilo kakav saobraćajni proces. Dalje se navodi da nije došlo do saobraćajne nezgode u smislu Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima,<sup>55</sup> jer je, u smislu tog zakona, za postojanje saobraćajne nezgode potrebno da je makar jedno vozilo bilo u pokretu. Zaključuje se da je, kako u konkretnom slučaju toga nije bilo, prigovor nedostatka pasivne legitimacije osnovan, te da je tužbeni zahtev neosnovan.

Ta presuda predstavlja primer restriktivnog tumačenja pojma upotrebe motornog vozila, koje se oslanja isključivo na funkcionalno stanje vozila u trenutku nastanka štete i koje se vezuje za postojanje saobraćajne nezgode u užem smislu. Takav pristup zanemaruje mogućnost da vozilo, i kada je nepokretno, može proizvesti štetne posledice koje su uzročno povezane s njegovom prevoznom funkcijom ili tehničkim svojstvima (npr. akumulator, elektroinstalacija, rezervoar goriva itd.). Time se, praktično, sužava opseg zaštite koju institut obaveznog osiguranja treba

<sup>54</sup> Presuda Privrednog suda u Beogradu P 6410/2023 od 21. 3. 2024. godine.

<sup>55</sup> Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik RS*, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – odluka US, 55/2014, 96/2015 – dr. zakon, 9/2016 – odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – dr. zakon, 87/2018, 23/2019, 128/2020 – dr. zakon, 76/2023 i 19/2025.

da pruži, i stvara pravna nesigurnost za oštećene, jer postaje sporno da li osiguranje pokriva štete čak i kada ne postoji krivica štetnika, ali postoji kauzalna veza između vozila i štete.

Za potrebe poređenja ovde ćemo se osvrnuti na jednu presudu Vrhovnog suda Republike Hrvatske,<sup>56</sup> u kojoj je odlučivano o požaru koji je izbio na parkiranom vozilu unutar garaže, a koji je izazvan kvarom na instalaciji. Iako se vozilo nije kretalo, niti je neposredno učestvovalo u saobraćaju, sud je ipak ocenio da se radi o „upotrebi vozila“ u smislu osiguranja od auto-odgovornosti. Ključno obrazloženje bilo je da je uzrok požara proistekao iz tehničkih karakteristika i funkcionalnih svojstava samog vozila, što omogućava da se takav događaj podvede pod širu funkcionalnu definiciju upotrebe.

Ta presuda, iako ne pripada domaćoj sudskoj praksi, ilustrativna je za pristup koji ne ograničava upotrebu vozila isključivo na njegovo kretanje ili aktivno učešće u saobraćaju, već priznaje i situacije u kojima vozilo, usled svojih tehničkih svojstava, proizvodi štetne posledice dok miruje. Takvo tumačenje bolje odgovara funkciji osiguranja kao sredstva zaštite trećih oštećenih lica i omogućava širu, materijalno-pravičnu zaštitu.

Prethodno prikazana prvostepena presuda Privrednog suda u Beogradu dobija svoj epilog u postupku po pravnom leku gde Privredni apelacioni sud u Beogradu<sup>57</sup> presuđuje da prvostepeni sud nepravilno zaključuje kako tuženi nije pasivno legitimisan, jer se pod upotrebom vozila smatraju i one situacije kada se parkirano vozilo zapalilo usled kvara na električnim instalacijama, izazvavši požar. Međutim prvostepena odluka biva potvrđena uz obrazloženje da je uzrok nastanka šetnog događaja od uticaja na donošenje odluke, te da je na tužiocu bio teret dokazivanja okolnosti koja je dovela do nastanka požara na motornom vozilu, odnosno da tužilac nije dokazao na koji je način došlo do požara: da li je pitanju kvar na instalacijama automobila, koji je doveo do samozapaljenja, ili je u pitanju ljudski faktor. Dakle, tužbeni zahtev se odbija uz primenu tereta dokazivanja i zaključak da tužilac nije dokazao da se uzrok požara na vozilu nalazio u mehanizmu nužnom za upotrebu prevozne funkcije tog vozila.

Ta drugostepena odluka ima naročit značaj jer eksplicitno prihvata mogućnost da i požar koji je izbio na parkiranom vozilu može predstavljati „upotrebu motornog vozila“ u smislu člana 18 stav 1 ZOOS-a, pod uslovom da postoji uzročna i funkcionalna povezanost s tehničkim sistemima vozila koji služe njegovoj osnovnoj prevoznj funkciji. Time se odstupa od ranijeg restriktivnog pristupa i afirmiše šira, funkcionalna interpretacija pojma upotrebe, koja je bliža rešenjima prihvaćenim u pravu EU. Ipak, ta presuda istovremeno pokazuje i suštinsku procesnopravnu

---

<sup>56</sup> Presuda VSRH, Rev 2643/12-2 od 23. 4. 2014. godine, prema D. Šaban, 289–290.

<sup>57</sup> Presuda Privrednog apelacionog suda u Beogradu Pž 2792/24 od 11. 9. 2024. godine.

prepreku, pitanje dokazivanja uzroka štete. Ta presuda takođe potvrđuje da sudska praksa počinje da prepoznaje složenost pojma upotrebe, ali ističe i da u sporovima ove vrste odlučujuću ulogu i dalje ima konkretna činjenična osnova i valjanost izvedenih dokaza.

Međutim, u nevezanom predmetu Rev 4570/2024,<sup>58</sup> Vrhovni kasacioni sud Republike Srbije razmatrao je da li požar koji je izbio na parkiranom motornom vozilu koje nije bilo uključeno u saobraćaj može predstavljati slučaj „upotrebe vozila“ u smislu člana 18 stav 1 ZOOS. Sud je zauzeo stav da ne postoji odgovornost osiguravača u situaciji kada je šteta izazvana vozilom koje se u trenutku nastanka nezgode nalazilo u stanju mirovanja i nije se koristilo za prevoz lica ili stvari. Sud je ukazao na to da sama činjenica da je vozilo bilo uzrok požara nije dovoljna da se zaključi da se radi o njegovoj „upotrebi“ u smislu ZOOS. Za postojanje odgovornosti osiguravača, prema shvatanju suda, neophodno je da se šteta može dovesti u neposrednu funkcionalnu vezu sa svojstvom vozila kao sredstva prevoza. U konkretnom slučaju, ta veza nije postojala jer vozilo nije bilo u pokretu, niti se obavljala bilo kakva radnja koja bi ukazivala na njegovu aktivnu ulogu u saobraćaju.

Takvo tumačenje odražava restriktivni pristup u sudskoj praksi kada je reč o granicama pokrića obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti. Daje se mišljenje da se štete izazvane vozilima koja se u trenutku nezgode nalaze u statičnom, tehnički pasivnom stanju, čak i kada su neposredan uzrok štete, ne smatraju štetama iz kategorije upotrebe vozila, i kao takve ne ulaze u sferu pokrića obaveznog osiguranja. Takav pristup je suprotan modernim tokovima u pravu osiguranja, pogotovo u pravu Evropske unije, gde se, kako je to istaknuto u presudama Rodrigues de Andrade i LDA, „upotreba“ vozila ne vezuje striktno za kretanje ili saobraćaj, već se tumači funkcionalno, u svetlu tehničke prirode i potencijala vozila da izazove štetu.

Primer širokog tumačenja je presuda Privrednog suda u Požarevcu, P. br. 126/12,<sup>59</sup> kojom se ukazuje na postojanje odgovornosti vlasnika vozila po osnovu ZOO, čak i kada vozilo miruje i ne učestvuje u saobraćaju, ukoliko izazove štetu svojom opasnom prirodom. Iako se u tom predmetu nije radilo o odgovornosti po osnovu ZOOS, ona je značajna jer ukazuje da je kod štete nastale požarom irelevantno koji je konkretan uzrok unutar stvari doveo do njenog nastanka. U tom predmetu, došlo je do požara na parkiranom putničkom vozilu tuženog koje se nalazilo u boksu samo-uslužne auto-perionice tužioca. Izveštaji veštaka potvrdili su da je požar potekao iz unutrašnjosti vozila (zona putničkog prostora), te da se proširio i pričinio štetu objektu perionice. U obrazloženju, sud nije ulazio u konkretan tehnički uzrok zapaljenja (da li je to bio kvar na gasnoj instalaciji, varnica ili nešto drugo), već je istakao da je za

---

<sup>58</sup> Videti presudu Vrhovnog suda Republike Srbije Rev 4570/24 od 29. 5. 2024. godine.

<sup>59</sup> Presuda Privrednog suda u Požarevcu P. br. 126/12 od 18. 12. 2012. godine, koja je potvrđena presudom Privrednog apelacionog suda 3 Pž. 978/13 od 21. 3. 2013. godine, dostupno na: <http://www.propisionline.com/Login?ReturnUrl=%2f>.

odluku relevantna uzročna veza između vozila i štete, a ne tehnički detalji mehanizma nastanka požara. Sud je primenio pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu od opasne stvari iz ZOO i zaključio da putničko vozilo samo po sebi jeste opasna stvar, budući da po svojoj tehničkoj prirodi i karakteristikama nesumnjivo može ugroziti život i zdravlje ljudi, kao i imovinu. Sud je konstatovao da postoji oboriva zakonska pretpostavka uzročne veze, koju tuženi nije uspeo da pobije.

Analiza tih presuda pokazuje napetost između šireg pojma odgovornosti vlasnika vozila i užeg pojma odgovornosti osiguravača. Dok sudovi u klasičnim parničnim postupcima prepoznaju vozilo kao opasnu stvar čije statično postojanje može proizvesti štetu i osnovati odgovornost, sudska praksa u osiguravajućim sporovima sve češće insistira na postojanju upotrebe u funkcionalnom, ali i u saobraćajnom smislu kako bi odgovornost osiguravača postojala.

Navedeno potvrđuje da praksa nije ujednačena, te da je pojmu upotrebe potrebno dati jasniju zakonsku definiciju, koja bi uskladila pravne posledice i obezbedila doslednost. Takođe, otvara se pitanje da li se zaštita trećih oštećenih lica narušava prelaskom sa objektivne ka usko definisanoj osiguravačevoj odgovornosti, što je naročito važno sa stanovišta javnog interesa i pravne sigurnosti.

## **IV Zaključak**

Pojam „upotrebe motornog vozila“ predstavlja centralni pravni standard u kontekstu obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti, čije razumevanje direktno određuje obim odgovornosti osiguravača. Kroz analizu zakonodavnih okvira, sudske prakse i pravne teorije, očigledno je da se ovaj pojam mora tumačiti u skladu s funkcionalnom svrhom motornog vozila, a ne formalistički ograničeno na kretanje vozila po javnim putevima.

Republika Srbija, kao država u procesu pristupanja EU, suočava se sa izazovom harmonizacije ne samo zakonodavstva već i sudske prakse sa standardima prava Evropske unije. Direktiva (EU) 2021/2118, kao ključna tačka preokreta u evropskom pravu osiguranja, uvodi široku, funkcionalnu definiciju „upotrebe vozila“, zasnovanu na njegovoj osnovnoj nameni kao prevoznog sredstva, nezavisno od kretanja, lokacije ili stanja mirovanja. U tom smislu, osnovna svrha obaveznog osiguranja, zaštita trećih oštećenih lica, dolazi u prvi plan, a tumačenje pojma „upotrebe“ mora služiti tom cilju.

Srpsko pravo, iako formalno obuhvata slične ciljeve, još uvek u značajnoj meri oscilira u sudskoj praksi. Na jednoj strani nalazimo presude koje prihvataju širi, funkcionalni pristup i priznaju upotrebu i u kontekstu parkiranja, istovara, tehničkog kvara i požara; na drugoj, restriktivne odluke koje striktno vezuju upotrebu za aktivno kretanje i prisustvo vozila u saobraćaju. takve oscilacije proizvode pravnu nesigurnost i potencijalno onemogućavaju ostvarenje prava oštećenih lica.

Potrebno je stoga izvršiti dve paralelne reforme. Prvo, neophodna je izmena i dopuna Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju u skladu sa Direktivom (EU) 2021/2118, kojom bi se jasno normirala definicija „upotrebe vozila“ u funkcionalnom smislu. Drugo, i možda još važnije, neophodno je raditi na ujednačavanju sudske prakse, koje bi interpretaciju pojma „upotrebe“ usmerilo ka teleološkom pristupu – onom koji služi svrsi osiguranja i štiti oštećene.

U svakom konkretnom slučaju, kada se razmatra da li postoji obaveza osiguravača na isplatu, odlučujuće bi trebalo da bude sledeće:

1. da li je vozilo u trenutku štetnog događaja bilo u funkciji prevoza ili u radnji neposredno povezanoj s tom funkcijom (uključujući parkiranje, istovar, pripremu za vožnju, itd.);
2. da li postoji uzročna veza između štete i tehničkih karakteristika vozila kao sredstva za prevoz ljudi i stvari;
3. da li bi isključenje pokrića, u konkretnom slučaju, dovelo do očiglednog narušavanja svrhe obaveznog osiguranja i zaštite trećih lica.

Lično smatram da pojam „upotrebe motornog vozila“ ne može ostati u domenu široke i raznolike sudijske ocene, jer to otvara prostor za pravnu nesigurnost i nejednakost građana pred pravom. Normativna preciznost, uz uvođenje opšteg standarda, predstavlja uslov sine qua non postizanja predvidljivosti prava, dok funkcionalno tumačenje, dosledno sprovedeno u praksi, garantuje pravičnost i zaštitu javnog interesa.

U skladu s tim, potrebno je preduzeti korake u pravcu harmonizacije, kako bi domaći sistem osiguranja postao pouzdan, pravičan i usklađen sa evropskim pravnim vrednostima, koje, ne samo formalno, već suštinski, stavljaju žrtvu u centar zaštite.

## **Literatura**

### **Knjige i članci**

- Berislav M. Matijević, „Croquis pojma upotreba vozila u osigura nju od automobilske odgovornosti kroz praksu suda Evropske unije“, *Strani pravni život*, 3/2019;
- Bojan Jovanović, „Neka pitanja naknade štete iz obaveznog osiguranja u saobraćaju“, *Pravo i privreda*, 10-12/2010;
- Danijela Šaban, „Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti“, *Analiz Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici*, 17/2016;
- Dijana Marković Bajalović, „Obavezno osiguranje vlasnika motornih vozila od odgovornosti između slobode ugovaranja i prinudne kartelizacije“, *Pravo i privreda*, 1/2024;

- Hubert Groutel, „Assurance RC auto: precision apportée par la Cour de justice de l'Union européenne“, RCA, No. 1/2018;
- Iva Tošić, „Razvoj koncepta auto-odgovornosti u pravu Evropske unije“, *Pravni život*, 12/2017;
- Ivica Jankovec, „Upotreba motornog vozila kao uslov za nastupanje osiguranog slučaja u obaveznom osiguranju“, *Pravni život*, 11, 1974;
- Jasenko Marin, „Novine u zakonskom uređenju osiguranja od automobilske odgovornosti u Republici Hrvatskoj“, *Tokovi osiguranja*, 4/2024;
- Jasna Pak, „Odluka Evropskog suda Pravde C-162/13“, *Tokovi osiguranja*, 4/2016;
- Jasna Pak, *Pravo osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2011;
- Loris Belanić, „Odgovornost za automobilske štete u hrvatskom pravu sa osvrtom na neka pitanja ove odgovornosti u poredbenom pravu“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 1/2015;
- Loris Belanić, „Prikaz teorije o reformi osiguranja od automobilske odgovornosti i njihova primjena u komparativnom pravu“, *RPO*, br. 3, 2017;
- Loris Belanić, „Redefiniranje obaveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse suda EU“, *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*, Vol. XII, 1/2021;
- Marijan Ćurković, *Ugovori o obaveznom osiguranju u cestovnom prometu*, Savjet stručne biblioteke „Croatia“ zajednica osiguranja imovine i osoba, Zagreb, 1989;
- Miloš M. Petrović, „Predlog izmena direktive o osiguranju motornih vozila: između nezadovoljstva i potrebe za većom zaštitom“, *Tokovi osiguranja*, 3/2018;
- Miloš Radovanović, „Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi“, *Strani pravni život*, 1/2018;
- Miloš Radovanović, „Upotreba traktora i osiguravajuće pokriće“, *Pravo i privreda*, 7-9/2018;
- Miloš Radovanović, „Vrata motornog vozila i osiguravajuće pokriće“, *Pravo i privreda*, 10-12/2019;
- Nataša Mrvić Petrović, „Posebna pravila o odgovornosti za slučaj saobraćajne nezgode“, *Savremeni problemi u osiguranju imovine i lica*, Palić, 2001;
- Nataša Petrović Tomić, *Pravo osiguranja – Sistem*, Beograd, 2019;
- Predrag Šulejić, „Pojam motornog vozila u obaveznom osiguranju od auto-odgovornosti“, *Pravni život*, 10, 2003;
- Predrag Šulejić, „Pojam upotrebe motornog i priključnog vozila u obaveznom osiguranju od odgovornosti“, *Privreda i pravo osiguranja u tranziciji*, Palić, 2004;
- Predrag Šulejić, *Pravo osiguranja*, Beograd, 2005;

- Robert E. Keeton, Alan I. Widiss, *Insurance Law: A Guide to Fundamental Principles, Legal Doctrines and Commercial Practices*, West Publishing Co, 1988;
- Siniša Ognjanović, „Pojam motornog vozila iz člana 51 ZOSOL“, *Pravo osiguranja u tranziciji*, Palić, 2003;
- Todor Brajović, „Naknada nematerijalne štete u srpskom osiguranju od auto-odgovornosti sa posebnim osvrtom na pojedina rešenja država članica EU“, *Pravo i privreda* 10-12/2013;
- Vladimir Čolović, „Naknada štete po osnovu osiguranja od auto-odgovornosti – ranije i sadašnje regulisanje u zakonodavstvu Srbije“, *Obavezno osiguranje, naknada štete i obezbeđenje potraživanja* (ur. Zdravko Petrović), Beograd 2010;
- Vladimir Jovanović, „Obim pokrića po osnovu osiguranja od odgovornosti“, *Anal. Pravnog fakulteta*, 6/1982;
- Yvonne Lambert-Faivre, Laurent Leveneur, *Droit des assurance*, 2011;

### **Propisi**

- Direktiva 72/166/EEZ Saveta od 24. aprila 1972. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i kontroli obaveze osiguranja (*Službeni list EU*, OJ L 103, 2.5.1972);
- Direktiva 84/5/EEZ Saveta od 30. decembra 1983. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (*Službeni list EU*, OJ L 8, 11. 1. 1984);
- Direktiva 90/232/EEZ Saveta od 14. maja 1990. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (*Službeni list EU*, OJ L 129, 19. 5. 1990);
- Direktiva 2000/26/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 16. maja 2000. o usklađivanju zakonodavstava država članica u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, kojom se menjaju Direktiva 73/239/EEZ i Direktiva 88/357/EEZ (*Službeni list EU*, OJ L 181, 20. 7. 2000);
- Direktiva 2005/14/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 11. maja 2005. o izmenama direktiva 72/166/EEZ, 84/5/EEZ, 88/357/EEZ i 90/232/EEZ u vezi sa osiguranjem od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (*Službeni list EU*, OJ L 149, 11. 6. 2005);
- Direktiva 2009/103/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 16. septembra 2009. o osiguranju od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i kontroli obaveze osiguranja od takve odgovornosti (*Službeni list EU*, OJ L 263, 7. 10. 2009);

- Direktiva (EU) 2021/2118 Evropskog parlamenta i Saveta od 24. novembra 2021. o izmeni Direktive 2009/103/EZ o osiguranju od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (*Službeni list EU*, OJ L 430, 2. 12. 2021);
- Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Sl. glasnik RS*, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – odluka US, 55/2014, 96/2015 – dr. zakon, 9/2016 – odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – dr. zakon, 87/2018, 23/2019, 128/2020 – dr. zakon, 76/2023 i 19/2025;
- Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju – ZOOS, *Sl. glasnik RS*, br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 i 7/2013 – odluka US;
- Zakona o obligacionim odnosima – ZOO, *Sl. list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89 – odluka USJ i 57/89, *Sl. list SRJ*, br. 31/93, *Sl. list SCG*, br. 1/2003 – Ustavna povelja i *Sl. glasnik RS*, br. 18/2020;
- Zakon o osiguranju imovine i lica – ZOIL, *Službeni list SFRJ*, br. 24/76;

### **Sudska praksa**

- Presuda Suda EU u predmetu C-162/13 od 4.12.2014., Damjan Vnuk / Zavarovalnica Triglav, ECLI:EU:C:2014:2146, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62013CJ0162>;
- Presuda Suda EU u predmetu C-514/16 od 28. 11. 2017, Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade i dr. / Crédito Agrícola Seguros, ECLI:EU:C:2017:908, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62016CJ0514>;
- Presuda Suda EU u predmetu C-334/16 od 20. 12. 2017., José Luís Núñez Torreiro / AIG Europe Limited i dr., ECLI:EU:C:2017:1007, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62016CJ0334>;
- Presuda Suda EU u predmetu C-648/17 od 15. 11. 2018, BTA Baltic Insurance Company AS / Baltijas Apdrošināšanas Nams AS, ECLI:EU:C:2018:917, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62017CJ0648>;
- Presuda Suda EU u predmetu C-100/18 od 20. 6. 2019, Línea Directa Aseguradora SA v. Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, ECLI:EU:C:2019:517, dostupno na adresi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A62018CJ0100>;
- Rev 4570/2024, Vrhovni kasacioni sud Republike Srbije, presuda od 29. 2. 2024, dostupno na adresi: <https://www.vrh.sud.rs/sr-lat/sudska-praksa>.
- Rev 4191/2020, Vrhovni kasacioni sud Republike Srbije, presuda od 15. 7. 2021, dostupno na adresi: <https://www.vrh.sud.rs/sr-lat/sudska-praksa>.

- Rev 18331/2024, Vrhovni kasacioni sud Republike Srbije, presuda od 18. 9. 2024, dostupno na adresi: <https://www.vrh.sud.rs/sr-lat/sudska-praksa>.
- Gž 1292/2018, Apelacioni sud u Novom Sadu, presuda od 28. 5. 2018 godine.
- Presuda Privrednog suda u Beogradu 36 P 6410/2023 od 21. 3. 2024. godine, u privatnoj arhivi autora.
- Presuda Privrednog apelacionog suda u Beogradu Pž. 2792/24 od 11. 9. 2024. godine, u privatnoj arhivi autora.
- Presuda Privrednog suda u Požarevcu P. br.126/12 od 18. 12. 2012. godine, koja je potvrđena presudom Privrednog apelacionog suda 3 Pž. 978/13 od 21. 3. 2013. godine, dostupno na: <http://www.propisionline.com/Login?ReturnUrl=%2f>.