

Милош РАДОВАНОВИЋ, докторанд
Правни заступник у Удружењу осигуравача Србије

ВРАТА МОТОРНОГ ВОЗИЛА И ОСИГУРАВАЈУЋЕ ПОКРИЋЕ

Резиме

Суд правде Евројске уније и ујоредна судска пракса изјашњавали су се о питању да ли је штета проузрокована оштарањем и зашарањем врати на моторном возилу, покривена обавезним осигурањем од аутоодговорности. Аутор у овом раду закључује став да би штета проузрокована на овај начин и у Србији требало да буде покривена осигурањем од аутоодговорности. Чињеница да превозу моторним возилом по редовном поку ствари претходи оштарање и зашарање врати, и да након извршене превоза обично следи зашарање врати на возилу, јесте разлог на коме се ауторов став заснива. Оштарање и зашарање врати нераскидиво су повезани са употребом моторног возила.

Додатни аргументи за ауторов став јесте ујоредна судска пракса, а нарочито пракса Суда правде Евројске уније. Усклађивање домаће права са правом Евројске уније указује да би судови Републике Србије законске одредбе требало да тумаче на сличан начин као судови држава чланица и Суд правде Евројске уније.

Аутор указује да је, с обзиром на актуелну судску праксу домаћих судова и ставове правника из Србије, могуће да се домаћа судска пракса о овом питању усклади са евројском праксом, без драстичних измена.

Кључне речи: *осигурање, осигурање од аутоодговорности, употреба моторног возила, Суд правде Евројске уније.*

I Увод

Стручној јавности добро је познато да није свака штета настала у вези са моторним возилом покривена обавезним осигурањем од одговорности. Појам употребе моторног возила, тј. онога што се сматра употребом моторног возила, јесте од кључног значаја у осигурању од аутоодговорности.¹ Штета ће бити покривена тим осигурањем само ако је настала услед употребе моторног возила. Због овога је веома битно утврдити када је моторно возило у употреби.²

Одређени начин да се проузрокује штета учестало се јавља у пракси на нашим улицама, на паркинг местима, у гаражама и осталим просторима за паркирање. То је проузроковање штете отварањем и затварањем врата. Сасвим је могуће да се при отварању и затварању врата на моторном возилу некемe причини штета. Такви случајеви званично се не евидентирају, прецизна истраживања о њиховој учесталости не постоје, али наше непосредно искуство и огласи различитих ауто-сервиса и продаваца делова за аутомобиле, говоре нам да се такви штетни догађаји често дешавају.³

Такве штете, иако се дешавају фреквентно, не ликвидирају се често у пракси осигуравајућих друштава, о њима се ретко решава у парничним поступцима, а ни оштећена лица не траже накнаду по основу осигурања од аутоодговорности. Разлог за то је што оштећена лица и осигураници, углавном нису свесни да такве штете могу бити покривене обавезним осигурањем моторних возила.

Аутор ће у овом раду указати на упоредноправна решења, а нарочито на инострану судску праксу, по којима осигурање од аутоодговорности покрива штету проузроковану приликом отварања и затварања

1 Berislav Matejević, „Pojam motornog vozila i njegove uporabe – kroz povjest i aktualne tendencije“, *Zbornik radova: dani hrvatskog osiguranja 2018*, (ur. Marijan Ćurković, Jakša Krišto, Damir Zorić), Zagreb, 2018, 103.

2 Здравко Петровић, Вељко Кнежевић, *Накнада штете настале у саобраћајној незгоди*, Београд, 2009, 40–41.

3 Продавц ауто-делова „Silux“ д.о.о. на свом интернет сајту потрошачима даје савет како да уз, најмање трошкове, санирају оштећења у виду „дубоких или плитких, а видљивих, огреботина које на аутомобилу настану при отварању врата другог аутомобила поред, на препуном паркингу“. В. „Silux“ д.о.о. Доступно на адреси: <https://www.silux.rs/motorsport-vesti/32/ogrebali-su-vam-auto-na-parking-mestu-stasada>, 20. 4. 2019. На интернет сајту „Polovni automobili“ постављен је рекламни оглас за производ који би требало да спречи возача да приликом отварања врата на паркингу оштети врата аутомобила на суседном паркинг месту. Рекламна порука започиње реченицом: „Колико сте само пута отворили врата аутомобила и њима неконтролисано ударили ауто паркиран поред вашег?“, В. Polovni automobile. Доступно на адреси: <https://www.polvniautomobili.com/auto-vesti/aktuelno/2836/zaboravite-ogrebotine-na-vratima-auta>, 20. 4. 2019.

врата на моторном возилу. Аутор ће изнети разлоге због којих сматра да би домаћа судска пракса, штету насталу приликом отварања и затварања врата на моторном возилу, требало да квалификује као штету проузроковану употребом моторног возила и стога покривену обавезним осигурањем.

II Појам моторно возило

Европски пропис захтева од држава чланица да на националним нивоима установе обавезу осигурања од грађанскоправне одговорности за штету насталу услед употребе моторног возила.⁴ Домаћи Закон о обавезном осигурању у саобраћају – ЗООС⁵, такође прописује обавезу имаоца моторног возила да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју употребом моторног возила причини трећим лицима.⁶

Моторно возило може се дефинисати с различитих аспеката: безбедности у саобраћају, одштетног права, обавезног осигурања од аутоодговорности итд.⁷ За потребе овог рада релевантна је дефиниција моторног возила у смислу обавезног осигурања од аутоодговорности.

На самом почетку комунитарног прописа о обавезном осигурању моторних возила, европски законодавац одредио је значење појма возило у смислу обавезног осигурања од одговорности.⁸ Прописи држава које су по правној традицији и степену друштвеног развоја сличне нашој земљи, такође дефинишу значење појма моторно возило.⁹

4 Чл. 3, ст. 1 важеће Директиве Скупштине и Савета 2009/103 од 16. септембра 2009. године која се односи на осигурање од грађанскоправне одговорности у вези са употребом моторних возила и установљивањем обавезе да се осигура од те одговорности, *Службени лист Европске уније* Л 263/11 (даље: Кодификована директива). Кодификована директива ову одредбу преузела је из чл. 3, ст. 1 Директиве Савета 72/166/ЕЕЗ од 24. априла 1972. године о усклађивању закона држава чланица у односу на осигурање од грађанске одговорности у погледу употребе моторних возила, *Службени лист Европске заједнице* Л 103/72 (даље: Прва директива), која је раније била на снази.

5 *Службени гласник РС*, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012.

6 ЗООС, чл. 18 ст. 1.

7 В. Матејевић, 101–102.

8 Чл. 1, ст 1, тач. 1 Кодификоване директиве прописује да појам возило у смислу те директиве, значи: свако моторно возило намењено за копнени саобраћај, које покреће механичка снага, али које се не креће по шинама, и свако прикључно возило, било да је прикључено или не. Одредба чл. 1 ст. 1, тач. 1 Прве директиве била је потпуно идентична.

9 В. чл. 3 тач. 9 Закона о обавезним осигурањима у промету Републике Хрватске, *Народне новине*, бр. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014, (даље: хрватски

ЗООС не садржи дефиницију моторног возила. Ипак, не може се рећи да је наш законодавац пропустио да дефинише овај правни појам. Одредба чл. 3, тач. 2 ЗООС предвиђа да појам „превозно средство обухвата моторно возило, ваздухоплов, чамац и друго превозно средство обухваћено овим законом, и да има значење утврђено законом којим се уређује одговарајућа врста саобраћаја, с тим што моторно возило обухвата и прикључно возило“. Цитирани закон Републике Србије не дефинише моторно возило с аспекта обавезног осигурања, него упућује на дефиницију моторног возила из прописа о безбедности друмског саобраћаја.¹⁰ Закон о безбедности саобраћаја на путевима-ЗОБС¹¹ дефинише моторно возило као возило које се покреће снагом сопственог мотора, које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за превоз лица, односно ствари, за обављање радова, односно за вучу прикључног возила, осим шинских возила.¹²

III Појам употреба моторног возила

Термин употреба моторног возила готово је свуда прихваћен у упоредним законима који уређују обавезно осигурање у саобраћају. Одговорност осигуравајућег друштва свуда је условљена употребом моторног возила. Појам употребе моторног возила није дефинисан ни у једном закону.¹³ За разлику од појма моторног возила, директиве Европске уније не одређују значење појма употреба моторног возила.¹⁴

Обавезно осигурање моторних возила превасходно је инструмент за заштиту лица која су претрпела штету у саобраћајним незгодама.¹⁵

ЗООС) и чл. 481 ст. 1 Законика о осигурању Републике Бугарске, *Државни гласник*, бр. 102/2015.

10 Са становишта легислативне технике на сличан начин поступио је и словеначки законодавац. Закон о обавезним осигурањима у саобраћају Републике Словеније, *Службени лист Републике Словеније*, бр. 93/2007 – пречишћен текст, 40/2012, 33/2016, 43/2017 не садржи дефиницију моторног возила. Одредба чл. 1. ст. 1. тач. 3) овог закона упућује на дефиницију моторног возила из закона којим се уређује безбедност друмског саобраћаја.

11 *Службени гласник РС*, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013, 55/2014, 96/2015, 9/2016, 24/2018, 41/2018, 87/2018, 23/2019.

12 ЗОБС, чл. 7 ст. 1 тач. 33.

13 Предраг Шулејић, „Појам употребе моторног и прикључног возила у обавезном осигурању од одговорности“, *Привреда и право осигурања у транзицији* (ур. Јован Славнић, Предраг Шулејић), Палић, 2004, 281.

14 Данијела Шабан, „Појам управе моторног возила у праву осигурања од аутомобилске одговорности“, *Анали Правног факултета у Зеници*, бр. 17/2016, 283.

15 Јасна Пак, *Право осигурања*, 2. издање, Београд, 2013, 247.

У савременом свету, саобраћајне незгоде су најчешће и најмасовнији штетни догађаји, који имају најзначајније последице на живот и здравље људи и на њихову имовину.¹⁶ Саобраћајне незгоде настале приликом вожње моторних возила јесу централни, жаришни и најзначајнији начин проузроковања штете употребом моторног возила. Међутим, употреба возила има шире значење од управљања возилом. Употреба не подразумева само вожњу, него укључује у себе и излажење и улажење у возило, укрцавање и искрцавање ствари, паркирање, итд.¹⁷

По неким схватањима, пропуст законодавца Европске уније да у комунитарном пропису о обавезном осигурању у саобраћају одреди значење појма употреба возила, довео је до различитих разумевања тог појма.¹⁸ По другим схватањима законодавац не може да се упушта у ближе објашњавање појма употребе моторног возила, зато што је очигледно да о том питању пракса треба да се одреди у сваком појединачном случају.¹⁹ У пракси се често долази до проблема у тумачењу појма употреба моторног возила у вези са покрићем обавезног осигурања од аутоодговорности.²⁰ Неспорно је да суд, полазећи од околности сваког појединачног случаја, треба да процењује значење појма употреба моторног возила.²¹

Опште правне норме некада се не могу језички разумети, а правне празнине нису инцидент, него суштина правног поретка. Зато је тумачење општих одредаба мање откривање, а више формирање њиховог значења.²² Појам употреба возила, који се користи и у европском праву и у упоредним националним правним системима, а и у домаћем закону, јесте пример правног појма чије се значење формира кроз судску праксу.

16 Маја Буковач Пувача, Звонимир Слакопер, Лорис Беланић, *Обвезно право – Посебни дио – Изван уговорни обвезни односи*, Загреб, 2015, 143.

17 Robert Koch, *International Encyclopaedia of Insurance Law – Germany*, Wolters Kluwer, 2018, 219.

18 Željka Primorac, „Normal Function of a Vehicle as a Means of Transportation or a Machine for Carrying Out Work in Motor Third Party Liability Insurance With Special Regard to the Latest Ruling of the Court of Justice of the European Union“, *EU Law in Context – Adjustment to Membership and Challenges of the Enlargement* (ed. Dunja Dujčić, Tunjica Petrašević), Osijek, 2018, 238.

19 Предраг Шулејић, *Право осигурања*, Београд, 5. издање, 2005, 440–441.

20 Милан Виршек, „Појам употребе моторног возила у осигурању од аутоодговорности – пресуда Суда правде ЕУ у предмету Внук – Заваровалница Триглав, д.д.“, *Право осигурања, ујрава и трансјаренјносћ – основе јравне сијурносћи* (ур. Слободан Јовановић, Јован Славнић, Пјерпаоло Марано Палић), 2015, 240.

21 Ž. Primorac, 238.

22 Саша Бован, „Contra legem јудииирање – Пандорина кутија правне херменеутике“, *Анали Правној факултетиа у Београду*, бр. 2/2012, 106.

IV Употреба моторног возила у пракси Суда правде Европске уније

Република Србија закључила је и законом потврдила Споразум о стабилизацији и придруживању између европских заједница и њихових држава чланица и Републике Србије²³ – ССП. Земље са којима је закључен споразум о стабилизацији и придруживању требало би, између осталог, да ускладе своје право са правним тековинама Европске уније.²⁴

Србија је одредбом чл. 72, ст. 1 ССП преузела обавезу да усклади своје постојеће и будуће прописе са правним тековинама ЕУ, али и обавезу да усклађени прописи у Србији буду правилно примењени. Примена прописа који су хармонизовани са комунитарним правом, тешко би се могла сматрати правилном, ако је у супротности са схватањима Суда правде Европске уније. Могло би се рећи да правилна примена прописа у смислу чл. 72, ст. 1 ССП, подразумева да се прописи примењују на начин као у Европској унији.²⁵

Један од разлога доношења ЗООС јесте усклађивање права Републике Србије са директивама Европске уније које се односе на осигурање моторних возила.²⁶ Одредбе ЗООС хармонизоване са правом Европске уније, због тога би требало тумачити на начин на који правосудна институција Европске уније тумачи аналогне одредбе европског прописа. Требало би да домаћи судови, појам употребе моторног возила, који је идентичан и у нашем закону и у европском пропису,²⁷ схватају на сличан начин као правосудна институција Уније.

Суд правде Европске уније у последње време донео је серију одлука кроз које се формира значење појма употреба моторног возила.²⁸ Европски суд више пута је нагласио да утврђивање значење тог појма, не сме да се препусти националним правима држава чланица, јер је реч о аутономном појму права Европске уније. Суд правде Европске уније објаснио је да директиве о обавезном осигурању не предвиђају

23 Службени гласник РС – Међународни уговори, бр. 83/2008.

24 Јелена Вукадиновић, „Stabilization and Association Agreement as a special instrument of EU foreign policy“, *Страни правни животи*, бр. 4/2015, 96.

25 Маја Станивуковић, „Право Европске уније и судови у Србији“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, бр. 1/2012, 216.

26 Наташа Петровић Томић, „Право осигурања“, *Право и привреда*, бр. 1–3/2010, 190.

27 Упор. чл. 18 ст. 1 ЗООС и чл. 3 ст. 1 Кодификоване директиве.

28 Berislav Matejević, „Pojam upotrebe vozila i otvaranje vrata parkiranoг vozila“, *Edusinfo tehnologija*, 2018. Доступно на адреси: <http://www.edusinfo.hr/DailyContent/Topical.aspx?id=36327>, 20. 4. 2019.

да национални правни системи одреде значење наведеног појма. Према схватању тог суда, ради уједначене примене комунитарног права у целој Европској унији, појмови из комунитарних прописа, кад год ти прописи изричито не упућују на националне правне системе, тумаче се на аутономан и уједначен начин.²⁹

Проблем који постоји због тога што у пропису Европске уније није дефинисан појам употребе моторног возила, ескалирао је у предмету Суда правде Европске уније C-162/13 *Damijan Vnuk vs Zavarovalnica Triglav d.d.*³⁰ У том предмету сукобили су се уже и шире тумачење појма употреба моторног возила. По ужем схватању, које је заступало осигуравајуће друштво – *Zavarovalnica Triglav d.d.*, штета настала услед употребе моторног возила може бити само штета која је настала у саобраћајној незгоди. Последица ужег схватања је да осигуравач, на основу уговора о осигурању од аутоодговорности, може бити обавезан да накнади само штету насталу у саобраћајној незгоди. По ширем схватању, које више одговара оштећеном лицу, обавезно осигурање моторних возила покрива сваку штету насталу услед употребе или функционисања возила, без обзира на чињеницу да ли је штета проистекла из саобраћајне ситуације или не.³¹

Суд правде Европске уније још 1996. године у пресуди *Bernaldez* нагласио је да се приликом тумачења одредаба директива о обавезном осигурању моторних возила мора имати у виду да је циљ тих директива да омогуће накнаду штете које претрпе трећа лица.³² Европски суд, при-

29 Суд правде Европске уније, пресуда C-162/13 од 4. септембра 2014. године. Доступно на адреси: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62013CJ0162&from=EN>, 19. 4. 2019. (даље: пресуда C-162/13) тач. 41–42, Суд правде Европске уније, пресуда C-514/16 од 28. новембра 2017. године. Доступно на адреси: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=197180&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4327085>, 19. 4. 2019. (даље: пресуда C-514/16) тач. 31. Суд правде Европске уније, пресуда C-334/16 од 20. децембра 2017. године. Доступно на адреси: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198066&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=97861>, 19. 4. 2019. (даље: пресуда C-334/16), тач 35.

30 Nives Grubišić Đogić, „Direktive EU-a o obveznome osiguranju od građanske odgovornosti za štetu od motornih vozila u praksi suda EU-a“, *Zbornik radova: dani hrvatskog osiguranja 2015*, (ur. Marijan Ćurković i dr.), Zagreb, 2015, 76.

31 Opinion of Advocate General Paolo Mengozzi, delivered on 26 February 2014, Case C-162/2013 *Damijan Vnuk vs Zavarovalnica Triglav d.d.* Доступно на адреси: http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d0f130d50530e398f14249_dba-7b5a0113061ad65.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4PaNqLe0?text=&docid=148241&pageIndex=0&doclanh=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=80709, 19. 4. 2018, тач. 26.

32 Суд правде Европске уније, пресуда C-129/94 од 28. марта 1996. године. Доступно на адреси: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=99719&pageIndex=0&d>

ликом решавања правног питања у предмету *Vnuk*, пошао је од наведеног става утврђеног у предмету *Bernaldez*. Тај суд указао је и да развој комунитарних прописа из области обавезног осигурања потврђује да они теже широкој заштити оштећених лица. Суд правде Европске уније због тога даље закључује да европски законодавац под појмом употреба возила подразумева „сваку употребу возила која је у складу са уобичајеном функцијом тог возила“.³³

Цитирана пресуда проширила је покриће обавезног осигурања моторних возила на европском нивоу. То осигурање сада покрива штету која настане на било ком месту и приликом било које употребе моторног возила, под условом да је реч о употреби у складу са уобичајеном функцијом возила.³⁴

Широко тумачење појма употреба моторног возила, из пресуде С-162/13 *Vnuk vs Triglav*, потврђено је и у пресуди С-334/16. Суд правде Европске уније у пресуди С-334/16 констатовао је да „чл. 3, ст. 1 Кодификоване директиве треба тумачити на начин да у њему садржан појам употреба возила није ограничен само на ситуације из друмског саобраћаја ... него се односи на сваку употребу возила која је у складу с његовом уобичајеном функцијом.“³⁵ Цитиране пресуде европске правосудне институције несумњиво нас воде до закључка да штета која није настала у саобраћајној незгоди, ипак може бити покривена обавезним осигурањем моторних возила.

Суд правде Европске уније одступио је у извесној мери од најширег схватања појма употреба моторног возила из пресуде С-162/13 *Vnuk*. Тај суд у пресуди С-514/16 оценио је да појам употреба возила обухвата сваку употребу возила као превозног средства.³⁶ Због такве оцене европски суд у предмету С-514/16 утврдио је да појам употребе возила не обухвата ситуацију када је моторно возило (у конкретном случају то је био трактор) коришћено као погонско средство – извор кинетичке енергије за неки други уређај (у конкретном случају пумпе за прскање винограда хербицидом).³⁷

Изгледа да је Суд правде Европске уније значење појма употреба возила, па самим тим и опсег покрића обавезног осигурања мотор-

oclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4546357, тач. 18.

33 Пресуда С-162/13, тач. 51–52, 56, 59.

34 Nicholas Beaven, „Vnuk: End of the Road?“, *The Personal Injury Brief Update Law Journal*, октобар 2014. Доступно на адреси: <http://www.pibriefupdate.com/content/pibulj-sec/2711-vnuk-end-of-the-road-nicholas-bevan-solicitor-mediator-con-sultant-and-trainer>, 15. 2. 2019.

35 Пресуда С-334/16, тач. 28.

36 Пресуда С-514/16, тач. 34.

37 Пресуда С-514/16, изрека пресуде.

них возила, одредио на донекле другачији начин у пресуди С-162/13 и у пресуди С-514/16. Разлика се састоји у томе што појам употреба моторног возила, по схватању из пресуде С-162/13 подразумева „сваку употребу возила која је у складу с уобичајеном функцијом тог возила“, а по схватању из пресуде С-514/16 „сваку употребу возила као превозног средства“. ³⁸ Наведена разлика може бити од утицаја у ситуацији када је штета проузрокована приликом обављања радова трактором. ³⁹ Међутим, та разлика не изгледа битна у случају када је штета проузрокована отварањем врата на аутомобилу. И „употреба возила која је у складу са уобичајеном функцијом возила“ и „употреба возила као превозног средства“ подједнако подразумевају отварање врата на моторном возилу.

V Отварање врата на моторном возилу и осигуравајуће покриће у пракси Суда правде Европске уније

Суд правде Европске уније у предмету С-648/17 *BTA Baltic Insurance Company AS vs Baltijas Apdrošināšanas Nams AS* одлучивао је поводом оштећења на путничком аутомобилу, која су настала приликом отварања врата на другом аутомобилу паркираном на суседном паркингу месту. Странке у том поступку била су два осигуравајућа друштва из Летоније.

Дана 24. октобра 2008. године на паркингу једног супермаркета у Летонији, путник из једног аутомобила, приликом отварања задњих десних врата ударио је и оштетио аутомобил паркиран поред. Пошто је међу присутним лицима било неспорно како је дошло до штете, возачи су на лицу места попунили и потписали образац европског извештаја о саобраћајној незгоди. Власник оштећеног аутомобила имао је закључен уговор о добровољном осигурању тог аутомобила – каско осигурање, са осигуравајућим друштвом *BTA Baltic Insurance Company AS* (даље: осигуравајуће друштво *Baltic*). Осигуравајуће друштво *Baltic* по том основу исплатило је свом осигуранику износ од око 67 евра у летонској националној валути. Осигуравајуће друштво *Baltic* тиме се суброгирало у право на одштету власника оштећеног аутомобила. Због тога се обратило осигуравајућем друштву *Baltijas Apdrošināšanas Nams AS* (даље: осигуравајуће друштво *Baltijas*), које је закључило уговор о обавезном осигурању од аутоодговорности за аутомобил из кога је критичном приликом излазио штетник. *Baltijas* осигуравајуће друштво одбило је

38 Упор. пресуда С-162/13, тач. 59 и пресуда С-514/16, тач. 38.

39 В. Милош Радовановић, „Употреба трактора и осигуравајуће покриће“, *Право и привреда*, бр. 7–9/2018, 336–342.

суброгацијски захтев осигуравајућег друштва *Baltic*, с образложењем да предметна штета није покривена обавезним осигурањем од одговорности власника моторних возила.⁴⁰

Суд правде Европске уније надлежан је за доношење претходних одлука о тумачењу аката институција, органа, служби или агенција Уније. Кад се такво питање постави у поступку пред судом државе чланице против чијих одлука домаћим правом није предвиђен правни лек, тај суд је дужан да се обрати Суду правде Европске уније.⁴¹

У току парнице између наведених осигуравајућих друштава, која је покренута пред надлежним судом у Риги, летонски Врховни суд (*Augstākātiesa*), на основу чл. 267 Уговора о функционисању Европске уније, обратио се европској правосудној институцији. Највиша судска инстанца Летонске Републике европском суду поставила је питање: „представља ли радња отварања врата паркираног возила употребу возила која је у складу са уобичајеном функцијом тог возила у смислу пресуде *Vnuk C-162/13* и да ли је због тога обухваћена појмом употреба возила“. Летонски суд образложио је да широка дефиниција употребе возила из пресуде *C-162/13* указује да би на то питање требало потврдно одговорити. Врховни суд Летоније питао је још да ли појам употребе возила из директива обухвата и случајеве када путник употребљава то возило. Додао је да директиве прописују осигурање од одговорности за штету од употребе возила, а да нису ограничене само на одговорност возача.⁴²

Суд правде Европске уније у разлозима пресуде *C-648/17 Baltic vs Baltijas* позвао се на свој раније утврђени став да појам употреба возила није ограничен само на ситуације из друмског саобраћаја, него да се односи на сваку употребу возила која је у складу са његовом уобичајеном функцијом. Отварање врата на моторном возилу омогућава улазак и излазак особа, или укрцај и искрцај ствари које су предмет превоза. Отварање врата на аутомобилу, како је то констатовао Суд правде Европске уније, због тога представља употребу моторног возила која је у складу с његовом функцијом превозног средства.⁴³

Чињеница да су возила у случају *Baltic vs Baltijas* била заустављена није од утицаја на постојање осигуравајућег покрића, „јер се врата обич-

40 Суд правде Европске уније, пресуда *C-648/17* од 15 новембра 2018. године. Доступно на адреси: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=207786&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4555854>, 19. 4. 2019. (даље: пресуда *C-648/17*), тач. 15–19.

41 Уговор о функционисању Европске уније – пречишћен текст, *Службени листић Европске уније*, бр. 2016/С 202/01. чл. 267, ст. 1 и 3.

42 Пресуда *C-648/17*, тач. 23–28.

43 Пресуда *C-648/17*, тач. 34, 36, 44.

но и отварају када је возило заустављено“. Није била битна ни чињеница да је до конкретне штете дошло на паркингу. Уколико до штете дође када се аутомобил користи у складу са његовом уобичајеном функцијом као превозно средство, сматраће се да је штета настала услед употребе аутомобила без обзира на ком месту је наступио штетни догађај.⁴⁴

Суд правде Европске уније имао је у виду чињеницу да у конкретном случају штету није проузроковао возач, него путник из аутомобила осигураног од аутоодговорности код осигуравајућег друштва *Baltijas*.

Према схватању које је тај суд утврдио у пресуди *Churchill Insurance Company Limited C-442/10* од 1. децембра 2011. године, околност да је штету возилом проузроковало лице коме осигуравач од аутоодговорности није дозволио да користи возило, не може утицати на постојање осигуравајућег покрића.⁴⁵ У складу с тим схватањем Суд правде Европске уније у пресуди *C-648/17 Baltic vs Baltijas*, констатовао је да одредбе директива „покриће обавезног осигурања моторних возила не ограничавају на грађанскоправну одговорност одређене категорије особа, попут возача“ и да се „то осигурање односи на грађанскоправну одговорност која је последица не само вожње возилима него и њихове друге употребе и њихове употребе од стране особа које нису возачи.“ Употреба возила, по схватању Суда правде Европске уније, укључује и радње које уобичајено обављају и путници у аутомобилу.⁴⁶

Европски суд правде изреком пресуде *C-648/17* утврдио је да чл. 3. ст. 1. Прве директиве (који је идентичан чл. 3. ст. 1. Кодификоване директиве) „треба тумачити на начин да је појмом употреба возила из те одредбе обухваћена и ситуација у којој је путник возила паркираног на паркиралишту, отворивши врата тог возила, ударио и оштетио возило које је било паркирано поред њега.“⁴⁷

VI Отварање и затварање врата на моторном возилу и осигуравајуће покриће у упоредној судској пракси

Судови држава чланица Европске уније, пре пресуде *C-648/17 Baltic vs Baltijas*, нису једногласно сматрали да штета проузрокована при непажљивом отварању врата на путничком аутомобилу, мора бити

44 Пресуда *C-648/17*, тач. 38, 40.

45 Суд правде Европске уније, пресуда *C-442/10* од 1. децембра 2011. године, Доступно на адреси: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=378590>, 19. 4. 2019, тач. 44.

46 Пресуда *C-648/17*, тач. 41, 43–45.

47 Пресуда *C-648/17*, изрека пресуде.

покривена обавезним осигурањем од аутоодговорности. У литератури објављеној у Уједињеном Краљевству Велике Британије и Северне Ирске наводи се случај из британске судске праксе у коме је путник, приликом отварања аутомобилских врата ударио и повредио пешака. Суд је у том предмету сматрао да штета није проузрокована употребом моторног возила у законском смислу, те да не постоји осигуравајуће покриће.⁴⁸

Новија енглеска литература, полазећи од комунитарних прописа Европске уније и схватања Суда правде Европске уније, критикује овакву и сличну праксу британских судова. „Последњих година постало је очигледно да је осигуравајућа заштита коју пружа правни оквир Уједињеног Краљевства, недовољна по захтевима права Европске уније.“⁴⁹ Судови Велике Британије, приликом примене националних прописа о обавезном осигурању моторних возила, морају имати у виду директиве Европске уније али и тумачење директива које је дао Суд правде Европске уније.⁵⁰

Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*) у ревизијском предмету II Ips 407/2008 одлучивао је о штети проузрокованој затварањем врата на возилу. Накнаду штете у том предмету тражила је тужиља, сувозач на предњем седишту аутомобила осигураном код туженог осигуравајућег друштва. Тужиља се повредила приликом изласка из путничког аутомобила. Она се у критичном тренутку руком придржала за стуб између предњих и задњих врата. Тужиљина ћерка је истовремено излазила из возила, па је нагло затворила врата и прикљештила тужиљину шаку. Тужиља је задобила тешке телесне повреде. Њој је касније морао бити ампутиран кажипрст десне руке.⁵¹

Међу парничним странкама било је спорно да ли је штета покривена обавезним осигурањем од одговорности власника моторних возила, односно да ли је штета настала услед употребе возила. Словеначки

48 John Birds, *Birds' Modern Insurance Law*, London, 2010, 398.

49 James Marson, Katy Ferris, Alex Nicholson, „Irreconcilable differences? The Road Traffic Act and the European Motor Vehicle Insurance Directives“, *The Journal of Business Law*, бр. 1/2017. Доступно на адреси: <http://shura.shu.ac.uk/11069/1/Marsonirreconcilable.pdf>, 19. 4. 2019, 1.

50 N. Beaven, *On the infringements associated with the United Kingdom's transposition of European Council Directive 2009/103/EC of 1 September 2009 on motor insurance*, Doctoral dissertation at University of Exeter, 2016. Доступно на адреси: <https://ore.exeter.ac.uk/repository/bitstream/handle/10871/27591/On%20the%20infringements%20associated%20with%20the%20United%20Kingdom.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, 19. 4. 2019, 316.

51 Vrhovno sodišče Republike Slovenije, sodba II Ips 407/2008. Доступно на адреси: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:65066&database \[SOVS\]=SOVS&database \[IESP\]=IESP &database \[VDSS\]=VDSS&database \[UPRS\]=UPRS&_submit=i%20C5%A1%C4%8Di&page=0&id=65066](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:65066&database [SOVS]=SOVS&database [IESP]=IESP &database [VDSS]=VDSS&database [UPRS]=UPRS&_submit=i%20C5%A1%C4%8Di&page=0&id=65066), 19. 4. 2019.

ревизијски суд у образложењу пресуде II Ips 407/2008 од 5. новембра 2009. године констатовао је да „затварање врата јесте последња радња сваког превоза и да је неодвојиво повезана са изласком из возила.“ Конкретна штета због тога је, по оцени највише словеначке правосудне институције, „очито настала у типичној ситуацији употребе возила.“⁵²

Штета настала приликом отварања и затварања врата на аутомобилу и по схватању других судова Републике Словеније, може се квалификовати као штета услед употребе моторног возила. Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*) другостепеном пресудом II Ср 1752/2015 од 24. јуна 2015. године одлучио је о основаности одштетног захтева малолетне тужиље, којој је мајка прикљештила прст задњим вратима на аутомобилу. Тужиља је у време штетног догађаја била стара свега три године. Њена мајка ју је критичном приликом поставила у дечије седиште на задњој клупи путничког аутомобила, с намером да се након тога њих две превезу до бакалнице. Када је затварала врата, мајка није приметила да је тужиља уметнула руку у врата, па јој је прикљештила прсте и проузроковала телесну повреду. Повређено дете, преко свог законског заступника, поднело је тужбу против осигуравача са којим је закључен уговор о обавезном осигурању од одговорности за предметни аутомобил.⁵³

Виши суд у Љубљени оценио је да отварање и затварање врата при изласку и уласку у моторно возило јесу радње нераскидиво повезане са употребом возила. Због тога је закључио да је штета, коју је претрпела малолетна тужиља, покривена осигурањем од аутоодговорности. Виши суд у Љубљани, полазећи од тог закључка, одлучио је да тужбени захтев треба усвојити.⁵⁴

VII Отварање и затварање врата на моторном возилу и осигуравајуће покриће у Србији

Аутор је за потребе овог рада спровео испитивање међу правницима практичарима, који се у Србији баве грађанским правом. Испитивањем је било обухваћено 40 правника са положеним правосудним испитом, из адвокатуре, правосуђа и запослених у осигурању.⁵⁵

52 Vrhovno sodišče Republike Slovenije, sodba II Ips 407/2008.

53 Višje sodišče v Ljubljani, sodba II Ср 1752/2015. Доступно на адреси: [http://www.sodnapraksa.si/?q=zapiranje&database\[SOVS\]=SO_VS&database\[IESP\]=IESP&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=201508111384059](http://www.sodnapraksa.si/?q=zapiranje&database[SOVS]=SO_VS&database[IESP]=IESP&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=201508111384059), 19. 4. 2019.

54 Višje sodišče v Ljubljani, sodba II Ср 1752/2015.

55 Име, презиме, занимање и телефонски број сваког испитатника познати су аутору и евидентирани су у записнику о спровођењу испитивања од 2. маја 2019. године, који се чува у личној архиви аутора.

Форма испитивања била је структурирани интервју.⁵⁶ Аутор пре добијања одговора на постављена питања, ни једног испитаника није упознао са својим ставом, а ни са разлозима због којих би штета проузрокована отварањем и затварањем врата моторног возила требало да буде покривена обавезним осигурањем.

Интервју се састојао од два питања. Питања су била тако формулисана да омогућавају поређење схватања правника из Републике Србије са ставовима упоредне, односно европске судске праксе. Прво питање гласило је: „да ли је штета, проузрокована тако што врата једног аутомобила, приликом отварања ради уласка и изласка ударе у други аутомобил који је паркиран поред, покривена осигурањем од аутоодговорности“. Друго питање било је: „да ли је штета услед повреда, које настану тако што једној особи друга особа, приликом уласка или изласка из аутомобила, прикљешти руку аутомобилским вратима, покривена обавезним осигурањем од аутоодговорности“. Понуђени одговори били су „покривено је осигурањем од аутоодговорности“ и „није покривено осигурањем од аутоодговорности“.

Од 40 испитаника њих 16 сматрало је да обавезним осигурањем од аутоодговорности јесу покривене и штета проузрокована тако што врата једног аутомобила, приликом отварања ради уласка или изласка ударе у други аутомобил који је паркиран поред, и штета услед повреда које настану тако што једној особи друга особа, приликом уласка или изласка из аутомобила, прикљешти руку аутомобилским вратима. Десеторо испитаника одговорило је да штета на другом аутомобилу, проузрокована отварањем врата, јесте покривена обавезним осигурањем, али да штета која настане када се некоме рука прикљешти аутомобилским вратима, није покривена обавезним осигурањем. Десеторо испитаника сматра да штета проузрокована отварањем врата на аутомобилу у стању мировања, није покривена обавезним осигурањем, било да се ради о штети на другом аутомобилу који је такође паркиран, било да се ради о штети коју претрпи повређено лице из аутомобила коме су врата прикљештила руку. Четири испитаника је при ставу да штета на другом паркираном аутомобилу није покривена обавезним осигурањем, а да је штета нанета прикљештењем руке у врата путничког аутомобила покривена обавезним осигурањем.⁵⁷

Само једна четвртина правника обухваћених испитивањем сматра да се штета, проузрокована ударцем врата паркираног возила у друго

56 Структурирани интервју је техника усменог прикупљања података, код кога се унапред формулисана питања по истом редоследу и на исти начин постављају свим испитаницима. В. Саша Бован, *Основи социологије и социологије љубави*, Београд, 2008, 27.

57 Записник о прикупљању података испитивањем, спроведеним 2. маја 2019. године.

паркирано возило, и штета проузрокована прикљештењем руке у врата путничког аутомобила, никако не могу накнадити по основу осигурања од аутоодговорности. Знатно више њих сматра да је у оба случаја штета покривена обавезним осигурањем моторног возила. Ако узмемо у обзир и 14 испитаника који су на прво и друго питање дали различите одговоре, можемо констатовати да су правници, који искључују обавезу осигуравача од аутоодговорности да накнади штету проузроковану отварањем или затварањем врата на паркираном аутомобилу, у изразитој мањини.

Чињеница да се већина испитаника, које је аутор сам одабрао и интервјуисао, слаже са хипотезом коју аутор заступа, не потврђује истинитост те хипотезе. Међутим, резултати ауторовог испитивања путем структурираног интервјуа, указују да став Суда правде Европске уније и словеначке судске праксе, који су изложени у овом раду, нису сувише удаљени од схватања домаћих правника. Под претпоставком да је ауторов узорак репрезентативан, може се рећи да у већини случајева искусни домаћи правници сматрају да је штета проузрокована отварањем или затварањем врата на путничком аутомобилу, покривена обавезним осигурањем.

Штета проузрокована отварањем или затварањем врата на моторном возилу и по актуелној пракси судова Републике Србије, некада може бити покривена осигурањем од аутоодговорности. То је пре свега случај код аутобуса. Домаћа судска пракса сматра да штета, која настане тако што врата заустављеног аутобуса приликом отварања и затварања на стајалишту, повреде неког путника, јесте покривена осигурањем од аутоодговорности. Пример такве праксе је пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 61/17 од 7. јуна 2017. године. Београдски апелациони суд наведеном пресудом потврдио је првостепену пресуду, којом је осигуравајућа организација обавезана на накнаду нематеријалне штете настале приликом отварања врата на аутобусу.

Лице из паркираног аутомобила отварањем врата може ометати кретање других учесника у саобраћају на коловозу. Та радња може и да угрози безбедност јавног саобраћаја. У ситуацији када се отварањем врата на возилу угрожава безбедност саобраћаја, по саобраћајном пропису није дозвољено да се врата отворе, без обзира што је возило заустављено или паркирано.⁵⁸ Отварањем врата у таквој ситуацији може се проузроковати саобраћајна незгода. Апелациони суд у Новом Саду пресудом Гж. 1191/18 од 13. септембра 2018. године, окончао је парнични поступак покренут поводом такве саобраћајне незгоде. У том поступку утврђено је да је лице из паркираног аутомобила отварањем

58 ЗОБС, чл. 65 ст. 2.

врата ометало кретање бициклисте по коловозу, што је даље проузроковало саобраћајну незгоду и повреду бициклисте – тужиоца у парници. Осигуравајућа организација, тужена у предметној парници, обавезана је да накнади тужиочеву штету, као штету насталу услед употребе наведеног паркираног аутомобила.

VIII Закључак

Појам употреба моторног возила, за разлику од појма моторног возила, није дефинисан ни у пропису Европске уније ни у домаћем закону. Значење појма употреба моторног возила формира се кроз судску праксу. Суд правде Европске уније донео је серију пресуда које имају велику важност за утврђивање значења појма употреба моторног возила, па тиме и за обима покрића обавезног осигурања од аутоодговорности. Према пресудама из те серије, обавезним осигурањем од одговорности требало би да буде покривена свака штета настала услед употребе возила која је у складу с његовом уобичајеном функцијом, односно штета настала услед употребе возила као превозног средства.

Отварање врата на моторном возилу неопходно је ради изласка и уласка особа, или укрцаја и искрцаја ствари које су предмет превоза. Сваком превозу моторним возилом, по природи ствари претходи отварање и затварање његових врата. Такође, након извршеног превоза обично следи затварање врата на моторном возилу. Отварање и затварање врата нераскидиво су повезани са уобичајеном функцијом моторног возила и употребом моторног возила као превозног средства. Суд правде Европске уније због тога је у пресуди *C-648/17 Baltic vs Baltijas* јасно одредио да је штета, која настане када врата једног паркираног аутомобила ударе у друго паркирано возило, покривена обавезним осигурањем од аутоодговорности.

Словеначки судови су и пре доношења наведене пресуде европске правосудне институције, сматрали да штета проузрокована приликом затварања врата на путничком аутомобилу јесте штета услед употребе моторног возила. По словеначкој судској пракси за такву штету одговара осигуравач од аутоодговорности.

Схватање на коме се заснива наведена пресуда Суда правде Европске уније и описана пракса словеначких судова, није неприхватљива за домаће правнике. Испитивање које је обавио аутор за потребе овог рада, указује да се искусни правници који се у Србији баве грађанским правом, углавном слажу са описаним ставовима упоредне и европске судске праксе.

Штетна последице, чији су узрок врата на возилу, у актуелној домаћој судској пракси некада може бити надокнађена по основу осигурања од аутоодговорности. То ће бити случај када су повреде настале при отварању и затварању аутобуских врата, а и када се отварањем врата на путничком аутомобилу изазове саобраћајна незгода.

Пракса наших судова није затворена за евентуална унапређења и усклађивања са европским правом, односно европском судском праксом. Напротив, актуелна судска пракса и схватања домаћих правника, могу представљати полазиште за даље унапређење.

Унапређење и усклађивање, бар о овом питању, може се постићи без драстичних измена и револуционарних промена. Кључни корак напред за нашу судску праксу јесте констатација да су отварање и затварање врата на моторном возилу пре намераваног превоза и након извршеног превоза, нераскидиво повезани са употребом моторног возила. Након те констатације нужно се долази до закључка да су отварање и затварање врата обухваћени појмом употреба моторног возила, па да је због тога и штета која настане при отварању и затварању врата покривена обавезним осигурањем од аутоодговорности.

Miloš RADOVANOVIĆ, Ph.D. Candidate
Legal Advisor in Association of Serbian Insurers

DOOR OF A MOTOR VEHICLE AND INSURANCE COVERAGE

Summary

Court of Justice of the European Union and comparative case law have declared their viewpoint on question does compulsory motor liability insurance cover damage caused by opening or closing a door of a motor vehicle. Author in this paper supports the standpoint that damage caused on that way in Serbia should be covered by compulsory motor liability insurance. The fact that opening and closing a door of a motor vehicle regularly precede transportation, and that after transportation normally succeed closing a door of the motor vehicle, is the basis for the author's standpoint. Opening and closing a door of a motor vehicle is firmly connected with the use of vehicle.

Additional argument for author's viewpoint is comparative case law and case law of the Court of the Justice of the European Union. Harmonization of domestic law with European Union law requires from Serbian courts to interpret provisions of law on similar way as member states' courts and Court of Justice of the European Union.

Author, bearing in mind actual practice of Serbian courts and opinion of the lawyers from Serbia, points out that it is possible to harmonize Serbian case law on this topic with European case law, without drastic changes.

Key words: *insurance, motor liability insurance, use of motor vehicle, Court of Justice of European Union.*