

UDK:061.7:347.952:341.645.1:347.599:338.266(4-672 EEZ)368.04:368.861.82:
368.025.81:(469)

Mr Nikola L. Filipović¹

INOSTRANA SUDSKA PRAKSA

PRESUDA EVROPSKOG SUDA PRAVDE U PREDMETU FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL V ALINA ANTÓNIA DESTAPADO PÃO MOLE JULIANA, CRISTIANA MICAELA CAETANO JULIANA

1. Uvodne napomene

Presuda Evropskog suda pravde (ESP) od 4. 9. 2018. godine u predmetu: *C-80/17, Fundo de Garantia Automóvel v Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana, Cristiana Micaela Caetano Juliana* odnosi se na pitanje obaveze osiguranja motornog vozila, koje vlasnik ne namerava više da upotrebljava i koje je parkirano na privatnom posedu, odnosno na pravo garantnog fonda da se regresira od vlasnika vozila koji je propustio da vozilo osigura usled toga što više nije imao nameru da ga koristi.

Pred sudom se, slično kao i u predmetima *Vnuk, Andrade i Torreiro*, suštinski našlo pitanje granica široko postavljenih definicije iz Direktiva EU, odnosno to šta se smatra „namenom“ vozila za kopneni saobraćaj, te da li pojam „namene“ iz definicije vozila treba tumačiti prema subjektivnim ili objektivnim kriterijumima. Kao dodatno pitanje postavilo se pitanje prava na regres garantnog fonda prema licu koje ima obavezu osiguranja vozila, ali u građansko-pravnom smislu nije odgovorno za nezgodu odnosno štetu.

2. Regulatorni okvir

Direktiva 72/166/EEC od 24 aprila 1972 (Prva direktiva) utvrđuje pojam „vozila“ u članu 1 stav 1 kao: svako motorno vozilo namenjeno za kopneni saobraćaj, koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po šinama, i svako priključno vozilo, bilo da je priključeno ili ne.

¹ Advokat u Advokatskoj kancelariji „Živković Samardžić“ u Beogradu

Član 3 stav 1 Direktive 72/166 predviđa obavezu osiguranja motornih vozila: „Svaka država članica dužna je preduzeti sve odgovarajuće mere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njenoj teritoriji pokrivena osiguranjem... osiguranje mora pokrivati svaku štetu ili povredu koju pretrpe državljani država članica na putu koji povezuje dva područja gde je na snazi Ugovor o osnivanju Evropske ekonomske zajednice.“

Direktiva 84/5/EEC od 30. decembra 1983 (Druga direktiva), članom 1 stav 4 propisuje obavezu država članica da uspostave garantne fondove tj. preciznije: „Svaka država članica osniva ili ovlašćuje telo sa zadatkom osiguranja naknade štete, barem do granica obaveze osiguranja za oštećenje stvari ili telesne povrede prouzrokovane nepoznatim vozilom ili vozilom za koje obaveza osiguranja nije ispunjena“, ali isto tako da ovaj stav „ne dovodi u pitanje pravo država članica da naknadu štete od strane tog tela smatraju supsidijarnim ili ravnopravnim, kao ni to da predvide pravo naknade (regresa) štete između tog tela i osoba odgovornih za nezgodu i drugih osiguravača ili ustanova za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi žrtvi štetu u pogledu iste nezgode.“

3. Predmet spora i pravna pitanja

Gospođa A. A. Destapado Pao Mole Juliana vlasnica je motornog vozila registrovanog u Portugaliji. Zbog zdravstvenih problema prestala je da vozi. Vozilo je parkirala u dvorištu svoje kuće, ali nije preduzela nikakve radnje da u potpunosti povuče vozilo iz upotrebe. Njen sin je bez njenog znanja uzeo ključeve automobila i na javnom putu napravio saobraćajnu nezgodu sletevši sa puta, pri čemu su poginuli on i dva saputnika u kolima dana 19. 11. 2006. godine. Garantni fond Portugalije isplatio je štetu nastradalim licima i u regresnom postupku tužio vlasnicu vozila A. A. Destapado Pao Mole Juliana (kao i ćerku vozača Cristiana Micaela Caetano Juliana) za iznos štete koju je fond isplatio oštećenim (nastradalim) licima.

Nakon što je prvostepeni sud u Portugaliji presudio u korist Garantnog fonda obrazloživši da obaveza osiguranja vozila postoji nezavisno od toga da li vlasnik vozila namerava da ga upotrebljava u saobraćaju ili ne, apelacioni sud je zauzeo suprotno stanovište i preinačio prvostepenu odluku smatrajući da u konkretnom slučaju nije postojala obaveza osiguranja vozila. Na kraju je Vrhovni sud Portugalije, postupajući po žalbi Garantnog fonda, prosledio Evropskom sudu pravde zahtev za prethodnu odluku – tumačenje obaveza propisanih evropskim direktivama koje regulišu obavezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u vezi sa upotrebom motornih vozila.

Vrhovni sud Portugalije zatražio je od Evropskog suda tumačenje u pogledu sledećih pitanja:

1. Propisuje li član 3 (Prve direktive) obavezu ugovaranja osiguranja od građanskopravne odgovornosti za upotrebu motornih vozila i u situacijama u kojima

se odlukom vlasnika vozilo nalazi parkirano na privatnom posedu izvan javnog puta, ili navedeni član treba tumačiti tako da ipak ne postoji obaveza vlasnik da ugovori osiguranje u ovakvim situacijama (ne dovodeći u pitanje obavezu Garantnog fonda prema žrtvama)?

2. Treba li član 1 stav 4 (Druge direktive) tumačiti na način da Garantni fond – koji je zbog nepostojanja ugovora o osiguranju od građanskopravne odgovornosti isplatio naknadu trećim licima – žrtvama saobraćajne nezgode koju je prouzrokovalo motorno vozilo koje je bez vlasnikove saglasnosti i bez njegovog znanja uzeto s privatnog poseda na kojem je stajalo parkirano – ima pravo subrogacije u odnosu na vlasnika vozila, *nezavisno* od pitanja njegove odgovornosti za nezgodu; ili ipak pravo Garantnog fonda na regresni zahtev zavisi od pitanja ispunjenja pretpostavke građanskopravne odgovornosti vlasnika vozila, a naročito od toga da li je vlasnik u trenutku kada se nezgoda desila imao stvarnu kontrolu nad vozilom?

3.1. Stav Evropskog suda pravde u pogledu obaveze vlasnika da ugovori osiguranje

Suštinski, prvo pitanje je bilo u vezi s postojanjem obaveze vlasnika vozila da vozilo osigura, čak i u slučaju kada vlasnik više nema nameru da vozi automobil i drži ga parkiranog na svom privatnom posedu.

Nedoumica u vezi s tim pravnim pitanjem proističe iz definicije vozila prema članu 1 tačka 1 Prve direktive koja glasi: „svako motorno vozilo namenjeno kopnenom saobraćaju/prometu“, pri čemu postoji element „namene“ motornog vozila.

Pitanje za sud je stoga bilo da li se „namena“ u definiciji vozila odnosi na subjektivna ili na objektivna svojstva vozila. Stav suda je bio da se „namena“ u kontekstu ove definicije ne odnosi na subjektivnu, tj. individualnu nameru vlasnika ili druge osobe koja ima kontrolu nad vozilom, već se odnosi na objektivnu namenu vozila, odnosno da je vozilo namenjeno saobraćaju, nezavisno od bilo kakve namere njegovog vlasnika.

Kako vozilo spada pod pojam vozila bez obzira na subjektivnu nameru vlasnika, za vozilo koje je registrovano a nije službeno uklonjeno iz saobraćaja, i koje je u voznom stanju, na takvo vozilo odnosi se obaveza osiguranja iz člana 3 stav 1 (Prve Direktive).²

² Sud je odbacio argumente nemačke, irske i italijanske vlade, prema kojem ovako široko shvatanje obaveze osiguranja nije neophodno pošto štete koje nastanu pod okolnostima opisanim u predmetu mogu biti nadoknađene od Garantnog fonda, argumentujući stav da ja Garantni fond *ultima ratio*, predviđen da pruži naknadu samo u precizno navedenim slučajevima (član 1 tačka 4 Druge direktive), te da je osnovna svrha širokog tumačenja obaveze osiguranja da zagaranjuje ostvarenje cilja zaštite žrtava nezgoda koje su prouzrokovane motornim vozilima, a koje zakonodavac Unije stalno sledi i osnažuje.

3.2. Stav suda u pogledu prava Garantnog fonda na regres

Suštinski, drugo pravno pitanje ticalo se prava Garantnog fonda da se regresira od osobe koja je bila dužna da ugovori osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila kojim je prouzrokovana šteta, ali koja nije ugovorila osiguranje, i to čak važi i u slučaju da ta osoba nije građanskopravno odgovorna za saobraćajnu nezgodu.

Pitanje koje je Portugalski vrhovni sud postavio jeste da li su nacionalni propisi koji dopuštaju takvo pravo regresa Garantnom fondu suprotni propisima EU u ovoj oblasti?

Sud je našao da je zakonodavac tj. EU želeo da očuva pravo država članica da predvide načine i modalitet regresiranja Garantnog fonda, a naročito da ne postoje propisi EU koji se tiču određenja osoba prema kojima Garantni fond može ostvarivati pravo regresa. Ti aspekti funkcionisanja garantnog fonda uređeni su nacionalnim pravom svake države članice. Zaključak suda je stoga da se nacionalnim zakonodavstvom može predvideti sledeće: kada vlasnik vozila koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi nije ispunio obavezu osiguranja vozila koju je imao prema nacionalnom pravu, Garantni fond se može obratiti osobi koja je odgovorna za nezgodu, kao i vlasniku vozila, nezavisno od njegove građanskopravne odgovornosti za nezgodu i nastanak štete.

Stav suda stoga je bio da je odgovor na drugo pitanje da član 1. stav 4. Druge direktive treba tumačiti tako da ostavlja slobodu da se nacionalnim zakonima predvidi da telo iz ove odredbe ima pravo regresa prema osobi ili osobama odgovornima za nezgodu, kao i prema osobi koja je bila dužna ugovoriti osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe vozila kojim je prouzrokovana šteta čiju je naknadu snosilo to telo, čak i ako ta osoba nije građanskopravno odgovorna za nezgodu.

4. Kratak osvrt na presudu

Prateći već utabani put u presudama u slučajevima Vnuk i Torreiro, ESP široko tumači kako pojam vozila tako i pojam upotrebe vozila, stavljajući na prvo mesto interes oštećenih lica da dobiju nadoknadu za štetu koju su pretrpeli u nezgodi. Na osnovu navedenih predmeta, osnovna radna definicija pojma „upotreba vozila” je dosta široka i obuhvata upotrebu kojom vozilo obavlja svoju uobičajenu funkciju – kao prevozno sredstvo (Vnuk), nezavisno od mesta upotrebe (Torreiro), a nakon ove presude i nezavisno od subjektivne namere vlasnika vozila da koristi ili ne koristi vozilo.

Presuda je značajna i stoga što je ESP potvrdio da pravo garantnog fonda da se regresira od vlasnika vozila koji nije ispunio svoju obavezu osiguranja vozila, nezavisno od njegove odgovornosti za štetu, nije u suprotnosti sa evropskim propisima, proširujući tako krug osoba kojima se garantni fond može obratiti sa regresnim zahtevom.