

UDK: [629.331:368.212.032.5+368:331.468]:341.645(4-672EU)(493)

Mr Nikola L. Filipović

INOSTRANA SUDSKA PRAKSA

PRESUDA EVROPSKOG SUDA PRAVDE U PREDMETU C-286/22

1. Uvod

Pravno pitanje kojim se Evropski sud pravde bavio u predmetu C-286/22 *KBC Verzekeringen NV v P&V Verzekeringen CVBA* (presuda od 12. 10. 2023. godine) tiče se pojma „vozila“ prema Direktivi 2009/103 o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obaveznog osiguranja od odgovornosti iz upotrebe motornih vozila (tzv. Direktiva o osiguranju od auto-odgovornosti).

Pravno pitanje je Evropskom sudu prosleđeno povodom spora između osiguravajućih društava „KBC Verzekeringen NV“ (dalje: KBC), koje je osiguralo od odgovornosti vlasnika motornog vozila, koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi, i „P&V Verzekeringen CVBA“ (dalje: P&V), koje je žrtvu nezgode osiguralo od povreda na radu, a koja je na posao putovala električnim biciklom. Naime, P&V se isplatom osigurane sume po osnovu ugovora o osiguranju zaposlenih od povreda na radu subrogiralo u prava žrtve, i postavilo zahtev prema osiguravajućem društvu KBC.

2. Pravni okvir

2.1. Evropsko pravo

Direktiva 2009/103 Evropskog parlamenta i Saveta uređuje pravila o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i obaveznom osiguranju od takve odgovornosti.

U recitalu 2 te direktive navodi se da je „osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (obavezno osiguranje motornih vozila) naročito važno za evropske državljanke, kako za ugovarače osiguranja tako i za žrtve nezgoda“.

Prema članu 1, stav 1 te direktive, „vozilo“ je svako motorno vozilo namenjeno kopnenom prevozu, koje pokreće mehanička snaga, a koje se ne kreće šinama, kao i svako priključno vozilo bez obzira na to da li je priključeno ili nije.

Dalje, članom 3 ove direktive navedeno je da svaka država članica mora preduzeti odgovarajuće mere kako bi obezbedila osiguranje od građanskopravne odgovornosti iz upotrebe vozila, a članom 13 da svaka država članica mora preduzeti odgovarajuće mere kako bi obezbedila da se sve zakonske ili ugovorne odredbe koje isključuju iz osiguranja upotrebu ili vožnju vozila *inter alia* od strane osobe koja nema vozačku dozvolu smatraju nevažećim u pogledu odštetnih zahteva trećih lica, žrtava saobraćajnih nezgoda.

2.2. Belgijsko pravo

Direktiva 2009/103 primenjena je u Belgiji kroz Zakon o obaveznom osiguranju od odgovornosti za upotrebu motornih vozila (*Wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen*).

Članom 1 tog zakona predviđeno je da se „motornim vozilom“ smatra vozilo namenjeno kopnenom prevozu, koje pokreće mehanička snaga, ali koja se ne kreću po šinama. Sve što je spojeno sa vozilom smatra se delom vozila.

Član 29a ovog zakona predviđa sledeće: „U slučaju saobraćajne nesreće u kojoj su učestvovali jedno ili više motornih vozila [...], osim imovinske štete i štete koju pretrpi vozač svakog motornog vozila koje je učestvovalo u nesreći, sve štete koje pretrpe žrtve i njihovi pravni sledbenici usled telesnih povreda ili smrti [...] solidarno nadoknađuju osiguravači, koji u skladu sa ovim zakonom pokrivaju odgovornost vlasnika, vozača ili držaoca motornog vozila.“ Ta odredbe primenjuje se i na štetu koju je vozač namerno prouzrokovao. Motornim vozilom smatraju se sva vozila iz člana 1 ovog zakona, osim invalidskih kolica na motorni pogon kojima upravlja osoba s invaliditetom.

Vozač motornog vozila i njegovi pravni sledbenici ne mogu se pozivati na navedeni član, osim ako vozač nije pravni sledbenik žrtve koja nije bila vozač i pod uslovom da vozač nije namerno prouzrokovao štetu.

3. Predmet spora i pravna pitanja

Dana 14. 10. 2017. godine došlo je do saobraćajne nesreće između automobila čiji je vlasnik i vozač bio osiguran kod osiguravajućeg društva KBC, i fizičkog lica B. V. (dalje: biciklista ili žrtva), koje je po javnom putu vozilo električni bicikl. U ovoj nezgodi biciklista B. V. je bio ozbiljno povređen i preminuo je 11. 4. 2018. godine.

Kako je žrtva električnim biciklom putovala ka poslu, osiguravajuće društvo P&V, koje je osiguravalo radnike kompanije u kojoj je žrtva bila zaposlena od posledica

povreda na radu, isplatilo je ugovorenu naknadu. Time se društvo P&V subrogiralo u prava žrtve prema vozaču automobila (i njegovom osiguravajućem društvu).

Osiguravajuće društvo P&V podnelo je tužbu protiv osiguravajućeg društva KBC, kao osiguravajućeg društva koje je vlasnika motornog vozila koje je prouzrokovalo nezgodu osiguralo od odgovornosti. Suština spora između osiguravajućih društava P&V i KBC svela se na pitanje da li se vozač može smatrati žrtvom u smislu člana 29a belgijskog zakona o obaveznom osiguranju od odgovornosti iz upotrebe motornih vozila, odnosno da li se električni bicikl može smatrati vozilom u smislu ovog zakona. Ukoliko se električni bicikl smatra vozilom, a biciklista vozačem, onda usled izuzetka predviđenog jednim od stavova ovog člana, žrtva odnosno osiguravajuće društvo P&V ne bi mogli uspeti u svom tužbenom zahtevu.

Presudom od 29. 10. 2019. godine Sud je odlučio da vozač automobila nije odgovoran za nesreću, ali da prema članu 29a, vozač, odnosno njegovo osiguravajuće društvo moraju isplatiti naknadu žrtvi odnosno osiguravajućem društvu P&V, koje se subrogiralo u prava žrtve, na temelju zaključka da žrtva nije bila vozač u smislu ovog zakona.

I drugostepeni sud u žalbenom postupku bio je na sličnom stanovištu. Presudom od 20. 5. 2021. godine, drugostepeni sud zaključuje da pojam „mehaničke snage“ koja pokreće motorno vozilo (kao suštinskog elementa pojma motornog vozila) nije definisan zakonom, ali da je dovoljno jasan i da implicira vozilo koje se pokreće bez fizičkog napora vozača. Kako je na osnovu specifikacija proizvođača bicikla jasno da je električni motor pomoćno sredstvo, odnosno da električni motor ima samo pomoćnu (*boost*) funkciju, koja se može aktivirati tek kada je bicikl pokrenut fizičkim naporom vozača (okretanjem pedala ili guranjem), zaključak je da se upravljač takvog vozila ne može kvalifikovati kao vozač, te da žrtva (odnosno osiguravajuće društvo koje se subrogiralo u prava žrtve) mogu tražiti naknadu po osnovu člana 29a.

Predmet je stigao i do Vrhovnog kasacionog suda. Društvo KBC je osporavalo zaključke i prvostepenog i drugostepenog suda, navodeći da belgijski zakon ne pravi razliku između vozila koje pokreće isključivo mehanička snaga i onih vozila koje može pokretati mehanička snaga (odnosno koje delimično pokreće mehanička snaga), te da takvo razlikovanje vozila nije utemeljeno u Zakonu prema kome se sva ova vozila moraju smatrati „motornim vozilom“. Vrhovni kasacioni sud smatrao je da je pitanje definicije pojma motornog vozila (i obaveznog osiguranja njegovog vlasnika) pitanje evropskog prava, kako je pojam „motornog vozila“ (iz Zakona po osnovu kojeg se vodio spor) definisan Direktivom 2009/103, pa je zastao sa postupkom i uputio zahtev Evropskom sudu pravde u pogledu tumačenja člana 1 Direktive 2009/103, tj. da li član 1, tačku 1 Direktive 2009/103 (kako je glasilo pre izmene Direktivom 2021/2118), koji definiše „vozilo“, treba tumačiti tako da se električni bicikl, čiji električni motor samo pomaže u pokretanju pedala, tako da se bicikl ne može kretati samostalno, bez

fizičke snage (mišića) vozača, odnosno bicikl koji je opremljen pomoćnom (*boost*) funkcijom, kojom se pritiskom *boost* taster bicikla, ubrzava bez pokretanja pedala do brzine od 20km/h (uz napomenu da je pre mogućnosti da se koristi ova funkcija neophodno fizički pokrenuti bicikl korišćenjem pedala), ne smatra „vozilom“?

4. Stav Evropskog suda pravde

Propisima EU oblast građanskopravne odgovornosti ne harmonizuje se sveobuhvatno, već se to odnosi samo na oblast osiguranja od građanskopravne odgovornosti iz upotrebe motornih vozila, što znači da su države članice u načelu slobodne da u svojim nacionalnim propisima utvrde koje tačno štete iz upotrebe motornog vozila moraju biti nadoknađene iz osiguranja, obim pokrića i lica koja imaju pravo na naknadu štete. U slučaju kad u skladu s pravom države članice treba tumačiti odredbu koja nije predmet harmonizacije na nivou EU, pozivanjem na koncept iz prava Unije, onda postoji interes da se obezbedi istovetno tumačenje pojmova preuzetih iz prava Unije (bez obzira na okolnosti u kojima ih treba primeniti). U konkretnom slučaju belgijski sud ne postavlja pitanje da li žrtva ima ili nema pravo na naknadu štete po osnovu Direktive 2009/103 (što bi trebalo da se uredi nacionalnim pravom), već isključivo postavlja pitanje u pogledu tumačenja koncepta „vozila“ iz pomenute direktive. Stoga, sud prihvata da razmotri postavljeno pitanje.

Sud je definisao suštinu upućenog pitanja na sedeći način: Da li se opisani električni bicikl (koji ima električni motor što pomaže prilikom okretanja pedala i omogućuje pomoćnu – *boost* funkciju, koja jednom kada je bicikl pokrenut fizičkom snagom omogućava samostalno ubrzanje do 20 km/h) smatra vozilom prema članu 1 Direktive 2009/103?

Tekst člana 1 Direktive 2009/103 je jasan i iz njega proizilazi da se „vozilom“, u smislu te odredbe, smatraju vozila namenjena kopnenom prevozu, koje pokreće mehanička snaga, a koje se ne kreće šinama. Sam tekst odredbe ne pruža mogućnost da se odgovori na postavljeno pitanje pošto ne sadrži nikakve naznake za određivanje toga da li mehanička snaga mora imati odlučujuću ulogu u kretanju vozila.

U verzijama na nekim jezicima država članica (npr. verzije na francuskom, italijanskom, holandskom i portugalskom jeziku) član 1 Direktive 2009/103 formulisan je tako da mehanička snaga *može* pokretati vozilo. Iz gramatičkog tumačenja tog člana proizilazi da se vozilom može smatrati i ono vozilo koje se osim mehaničkom snagom pokreće i na drugi način (npr. fizičkom snagom). Međutim, u verzijama istog člana na nekim drugim jezicima (npr. verzije na španskom, nemačkom, grčkom, engleskom i litvanskom), odredba je formulisana drugačije tako da se ne može tumačiti na navedeni način.

Sud navodi da je odredbe prava EU neophodno tumačiti polazeći od opšte strukture i svrhe propisa čiji je deo određena odredba. Kad je reč o opštoj strukturi

Direktive 2009/103, sud ističe da je njen cilj da se harmonizuje obavezno osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila, što je naročito važno za evropske državljane, i to kako za ugovarače osiguranja tako i za žrtve nezgoda, te da se izraz „motorno vozilo“ tradicionalno, u svakodnevnom govoru odnosi na osiguranje od građanskopravne odgovornosti koja proizlazi iz upotrebe motocikla, automobila i kamiona, koji se pokreću isključivo mehaničkom snagom.

Dalje, Sud navodi da se članom 13 Direktive zahteva da svaka država članica preduzme odgovarajuće mere kako bi obezbedila da se sve zakonske ili ugovorne odredbe koje iz osiguranja isključuju upotrebu ili vožnju vozila, između ostalog i od strane *osobe koja nema vozačku dozvolu*, smatraju nevažećim u pogledu odštetnih zahteva trećih lica, žrtava saobraćajnih nezgoda. Odatle proizlazi da je pojam motornog vozila prema toj Direktivi u vezi s posedovanjem vozačke dozvole (za upravljanje takvim vozilom), tj. da se u načelu nacionalnom vozačkom dozvolom stiče pravo na upravljanje vozilima sa vlastitim (mehaničkim) pogonom.

Na kraju, sud napominje da je cilj Direktive 2009/103 da zagaruje ostvarivanje prava i zaštitu žrtava saobraćajnih nezgoda koje prouzrokuju motorna vozila. Kako vozila poput opisanog električnog bicikla ne mogu trećim licima prouzrokovati telesne povrede ili imovinsku štetu uporedivu sa štetom koju mogu izazvati vozila koja se pokreću isključivo mehaničkom snagom (imajući u vidu njihovu težinu i maksimalnu brzinu), a rukovodeći se proklamovanim ciljevima Direktive 2009/103, sud zaključuje da se opisani električni bicikl ne može smatrati „vozilom“ u smislu člana 1, stav 1 Direktive 2009/103.

Nadležnost Evropskog suda pravde u ovom pitanju osporavana je od strane nemačke vlade. Stav nemačke vlade bio je da ne postoji veza između zahteva za tumačenje Evropskog propisa (Direktive 2009/103) i konkretnog spora pred nacionalnim sudom, odnosno da je spor pred belgijskim sudom isključivo pitanje građanskopravne odgovornosti vlasnika motornog vozila, što je oblast koja nije uređena evropskim propisima (nije predmet harmonizacije), pa je stoga isključivo pitanje nacionalnog prava.

5. Kratak osvrt na presudu

Na prvom mestu treba napomenuti da je sud prilikom razmatranju sopstvene nadležnosti podvukao (kao i u dotadašnjoj sudskoj praksi) da je obaveza osiguranja od građanskopravne odgovornosti za štetu prouzrokovanu trećim licima različito pravno pitanje od pitanja naknade te štete na osnovu osiguranikove građanskopravne odgovornosti. Dok je prvo pravno pitanje u domenu prava EU, tj. predmet harmonizacije, drugo pitanje je i dalje uređeno (isključivo) nacionalnim pravom.

Dalje, treba napomenuti da je u ovom konkretnom predmetu pitanje bilo postavljeno u vezi sa specifičnim električnim biciklom, koji nije mogao da se kreće

isključivo na električni pogon, već je za aktiviranje električnog pogona (tzv. *boost* funkciju) bilo neophodno najpre upotrebiti fizičku snagu (koristiti pedale). U tom smislu, domašaj ove presede ne treba proširivati na ostale vrste električnih bicikala, trotineta i lakih električnih vozila.

Na kraju, treba napomenuti da je Direktiva 2009/103 dopunjena i izmenjena u novembru Direktivom 2021/2118 (sa rokom da države članice primene i harmonizuju svoje nacionalne propise sa odredbama ove Direktive do decembra 2023). Jedan od razloga za izmenu Direktive 2009/103 o obaveznom osiguranju od auto-odgovornosti upravo je regulisanje statusa električnih skutera, bicikala i drugih „lakih električnih vozila“. Prema novoj definiciji, vozilom se smatra „svako motorno vozilo koje pokreće *isključivo* mehanička snaga“, za kretanje po kopnu koje se ne kreće šinama a koje: 1) ima najveću brzinu od 25 km/ *ili* (alternativno) 2) ima najveću neto masu veću od 25 kg i najveću brzinu veću od 14 km/h.

Deluje da se sud, makar u jednom delu u svojoj analizi naslonio na ove nove uslove za razgraničenje lakih električnih vozila od motornih vozila, pošto je osnov za odluku bila *inter alia* i činjenica da električni bicikl opisan u sporu, po svojoj *brzini i masi*, ne predstavlja tako veliku opasnost za život i imovinu poput vozila koja pokreće isključivo mehanička snaga. Ali isto tako ovo shvatanje može se obrazložiti i ciljnim (teleološkim) tumačenjem normi propisa EU, koje Sud istorijski favorizuje.