

MOTORNOM VOZILU I SAOBRAĆAJNA NEZGODA KAO KARAKTERISTIČNE PRETPOSTAVKE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU

Apstrakt

U radu se iznose stavovi autora o pravnoj prirodi, pravnom i činjeničnom osnovu građanske odgovornosti za štetu od motornih vozila, sa posebnim osvrtom na pojam saobraćajne nezgode, pogona motornog vozila i uzročne veze između pogona motornog vozila i nastanka saobraćajne nezgode kao njegove posljedice.

Ključne riječi: saobraćajna nezgoda, motorno vozilo, odgovornost za štetu.

Uvod

Način života savremenog čovjeka podrazumjeva motorno vozilo kao sredstvo za zadovoljavanje njegovih svakodnevnih potreba, a što ujedno nalaže njegovu čestu i masovnu upotrebu. Zbog toga se broj vozila i njihovih korisnika na putevima svakodnevno povećava, što bez rezerve stvara realan ambijent za prouzrokovanje šteta licima i stvarima.

Kada se veliki broj motornih vozila različite snage i brzine, te njihovih korisnika različitih psihofizičkih sposobnosti i stepena saobraćajnog obrazovanja, u nekoj hipotetičnoj situaciji nađu na putu koji zbog svoje tehničke opremljenosti ne može da odgovori takvoj frekvenciji saobraćaja vozila i drugih učesnika u saobraćaju (što je, nažalost slučaj sa većinom puteva u našoj zemlji), nastaje sasvim realan ambijent za nastanak saobraćajne nesreće, a time i štete po lica i stvari kao njene posljedice.

Stoga, uporedo sa ogromnim napretkom i koristima koje je nesumnjivo donio pronalazak i upotreba motornih vozila, nastaju i velike štete na ljudskim imovinskim i nemovinskim vrijednostima.

Broj žrtava saobraćajnih nesreća se iz godine u godinu povećava i gotovo dostiže gubitke u ljudstvu i imovini koji su pretrpljeni u ratovima.

* Dr Slobodan Stanišić, advokat iz Banja Luke i redovni profesor Fakulteta pravnih nauka Panevropskog Univerziteta „APEIRON“ Banja Luka, Adresa: ul. Petra Preradovića br. 5, telefon: 065 511 877, e-mail: advokat@blic.net, www.stanistic.info

To je razlog da pravni teoretičari i praktičari širom svijeta stalno izgrađuju i usavršavaju pravila o odgovornosti za štete od motornih vozila.

I Opšta i terminološka razmatranja

U svakodnevnom govoru, riječ odgovornost znači da se za postupke koji nisu u skladu sa opšteprihvaćenim normama ponašanja mora dati objašnjenje, dakle drugome «položiti račun» i snositi određene posljedice društvene osude.

Kada govorimo o odgovornosti za štetu od motornog vozila mislimo samo na odgovornost za štetu koja nastaje zbog djelovanja jednog motornog vozila i to iz uzroka koji nije u vezi sa pogonom drugog motornog vozila.

Riječ je, dakle, o odgovornosti za štetu u slučaju kontakta motornog vozila u pogonu sa licima, stvarima i drugim vozilima koja nisu motorna vozila, a ne i o odgovornosti koja potiče od uzajamnog štetnog djelovanja više motornih vozila.

II Karakter odgovornosti za štetu od motornog vozila

Imajući u vidu da je odgovornost za štetu građansko-pravni odnos u kojem jedna strana ima materijalno-pravno ovlaštenje da od druge strane zahtjeva nadoknadu za prouzrokovanu štetu, a druga strana, obavezu da prouzrokovanu štetu nadoknadi, postavlja se pitanje šta je to što bitno određuje odgovornost za štetu koja potiče od motornih vozila?

To je dvostruka uzročna veza koja se manifestuje kao veza između ljudske radnje i pogona motornog vozila s jedne strane, te kao veza između pogona motornog vozila i same štete.

Naime, bez ljudske radnje nema pogona motornog vozila odnosno njegove upotrebe, a bez djelovanja pogona motornog vozila nema ni štete kao posljedice pogona. Ova dva uzroka su u svojevrsnom odnosu posrednog i neposrednog.

Radnja imaoca motornog vozila je posredan uzrok štete, jer se motorno vozilo tom radnjom stavlja u pogon i tako višestruko povećava izvjesnost nastupanja štete usljed opasnog djelovanja mase i kinetičke energije motornog vozila.

«Čovjek odgovara zato što je nešto učinio sa motornim vozilom, što ga je stavio u pogon, što ga je doveo u stanje da štetno djeluje na ljude i njihovu imovinu.»¹⁾

Neposredan uzrok štete jeste dejstvo motornog vozila u pogonu kao opasne stvari, jer ono kinetičkom energijom koju razvija dok je u pogonu, štetno djeluje na imovinska i neimovinska dobra ljudi i to u smislu njihovog oštećenja ili potpunog uništenja.

Ipak, u kauzalnom neksusu nastanka štete od motornog vozila, ljudsku radnju ne treba niakako relativizovati, jer će saobraćajna nesreća i šteta koja

1) Radišić Jakov., Imovinska odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom, Beograd, 1976, str.16

je iz nje proistekla, po pravilu, nastati kao posljedica neke svjesne ili nesvjesne, dozvoljene ili nedozvoljene radnje vozača.

U svim tim slučajevima vozač će biti odgovoran za štetu bilo po subjektivnom, bilo po objektivnom principu ili pak i po jednom i drugom.

Međutim razlozi zaštite interesa oštećenih lica u ostvarenju njihovih odštetnih zahtjeva, te ljudskih imovinskih i neimovinskih dobara uopšte, ponukale su pravnu nauku i zakonodavstva većine zemalja u svijetu da ustanove takvu odgovornost imaoa motornog vozila koja nije zasnovana na protivpravnoj radnji, već na riziku od inače, u pravu dozvoljenih radnji.

Odgovornost se, dakle, objašnjava time što je odgovorni subjekt, po zakonu, dužan da snosi rizik oštećenja drugoga koji je povezan sa dozvoljenom djelatnošću upotrebe motornog vozila. Ovo objašnjenje karaktera odgovornosti imalaca motornih vozila je zastupljeno u pravnoj teoriji većine zemalja Zapadne Evrope.²⁾

III. Osnov odgovornosti

Kao i u ostalim granama odštetnog prava, odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom zasnovana je dvostrukom osnovu i to *normativnom* i *činjeničnom*.

1. Normativni osnov odgovornosti

Normativni osnov odgovornosti predstavljaju pravne norme kojima je određen pravni poredak uredio odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom.

U pravnoj teoriji i sudskoj praksi, motorna vozila se smatraju opasnim stvarima, slijedom čega se i odgovornost za štete koje potiču od motornih vozila, najvećim dijelom, reguliše u sklopu opšteg pravnog režima odgovornosti za djelovanje opasnih stvari.

U pozitivnom odšetnom pravu svih zemalja nastalih na teritoriji bivše SFRJ je prihvaćeno da se za štete od motornih vozila odgovara «bez obzira na krivicu»³⁾ što znači da je za štete koje potiču od motornih vozila propisana objektivna odgovornost.⁴⁾

2. Činjenični osnov odgovornosti

Činjenični osnov odgovornosti za štetu od motornih vozila predstavljaju određene pravno relevantne činjenice koje su pravnom normom predviđene kao pretpostavke nastanka, promjene ili prestanka građansko-pravnog odnosa odgovornosti za štetu odnosno obaveze naknade štete.

2) Larenz Karl., *Lehrbuch des Schuldrechts*, II Band, 9 Auflage, Mhnen, 1968, str.483-484; Koziol Helmut., *Oesterreichisches Haftpflichtrecht*, Band I: Allgemeiner Teil, Wien,1973, str.70

3) “Za štetu koja potiče od opasnih stvari ili djelatnosti od kojih potiče povećana opasnost po okolinu, odgovara se bez obzira na krivicu.”(čl. 154 st. 2 ZOO)

4) Vidi čl.154 st.2 , 173, 174,175,176 i 178 st.4 ZOO

Te pretpostavke su pored subjekata odgovornosti (odgovornih i oštećenih lica) i štete, *saobraćajna nezgoda*, *motorno vozilo* i *uzročna veza* između djelovanja opasnih svojstava motornog vozila i nastale štete.

Odmah možemo uočiti da činjenice kao što su *saobraćajna nezgoda* i *motorno vozilo* bitno određuju pojam i karakter odgovornosti za štetu od motornih vozila.

Obzirom da se odgovornost za štetu od motornog vozila razlikuje od drugih vidova građanske odštetne odgovornosti upravo po tome što u njihovom činjeničnom osnovu uvijek postoje *saobraćajna nezgoda* i *motorno vozilo* kao pravnorelevantne činjenice, to ćemo se u daljem izlaganju posebno osvrnuti na svaku od njih.

Isto tako, ćemo nešto reći i o uzročnoj vezi koja je takođe jedna od pretpostavki ove odgovornosti.

IV. Karakteristične pretpostavke odgovornosti za štetu od motornog vozila

1. Saobraćajna nezgoda

U najširem smislu, nezgoda je događaj prouzrokovan iznenadnim, nenamjernim i štetnim djelovanjem na imovinu ili tijelo koji je doveo do povrede imovinskih odnosno neimovinskih dobara nekog lica.

Ako se uzročnom lancu kao neposredan uzrok događaja pojavljuje štetno djelovanje motornog vozila u saobraćaju kao opasne stvari, tada govorimo o saobraćajnoj nezgodi.

«Nezgoda je specifična manifestacija civilnog delikta odnosno štetne radnje ili događaja»⁵⁾ prouzrokovane motornim vozilom.

Međutim, odmah treba napomenuti da sintagmu «štetno djelovanje motornog vozila u saobraćaju», treba razumjeti tako da se pod istom podrazumjevaju kako štetni događaji koji nastanu u saobraćaju na putevima, tako i oni koji nastanu na nekim drugim mjestima koja su dostupna trećim licima, kao što su na primjer ograđeni prostori u krugu fabrika, preduzeća, druge površine na kojima se redovno ne vrši saobraćaj.

U tom smislu se izjašnjava pravna teorija⁶⁾ i sudska praksa⁷⁾ odštetnog prava.

Kao pojavni oblici saobraćajne nezgode se pojavljuju sudar, prevrnuće, udar, izkliznuće, i survanje motornog vozila, pad ili udar nekog predmeta sa vozila.

5) Klarić Petar., Odštetno pravo, Narodne novine, Zagreb, 1996, str. 200.

6) Radišić J., op. cit., str. 24

7) Crnić Ilica - Ilić Ante, Osiguranje i naknada štete u saobraćaju, Informator, Zagreb, 1986, str.24 Vidi i citirane odluke Vrhovnog suda Hrvatske, br. Gž. 1876/80 od 17.03.81, Gž. 3168/74 od 22.05.76, te Zaključak Savjetovanja u Vrhovnom sudu Jugoslavije od 28 i 29.06.1973 g.; odluku istog suda br. Gž. 3078/65 od 10.02.66 i odluku Vrhovnog suda Slovenije, Gž. 1451/71 od 31.03.1972, Zbirka sudskih odluka, knjiga 17, sveskal, br.40.

Saobraćajnu nezgodu kao događaj nastao usljed štetnog djelovanja motornog vozila u upotrebi i koji ima za krajnju posljedicu nastupanje štete na ličnim i imovinskim dobrima čovjeka na izvjestan način poznaje i Zakon o jamčenju za štete prouzročene od motornih vozila (Automobilski zakon)⁸⁾ od 09.08.1908 godine koji se primjenjivao na području Dalmacije i Slovenije kao pozitivno pravo.

Pravna pravila iz navedenog zakonskog propisa je prihvatila i jugo-slovenska sudska praksa do donošenja Zakona obligacionim odnosima.

Saobraćajnu nezgodu definišu i propisi o bezbjednosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini⁹⁾.

Prema Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima (ZOOBS), saobraćajna nezgoda je definisana isključivo kao događaj koji se desio na putu, što znači da su ovom odrednicom isključene sve one nezgode koje su se dogodile na drugim mjestima koja su dostupna za saobraćaj, a koje je kao takve postoje u svakodnevnom životu.

Definisanje saobraćajne nezgode na tako restriktivan način, kako je to učinjeno navedenim propisom, obespravilo bi mnoga oštećena lica i stvorilo pravnu nesigurnost, što je pravovremeno uočeno i spriječeno kroz ekstenzivnije tumačenje pojma saobraćajne nesreće u našoj sudskoj praksi.¹⁰⁾

Dobra strana u navedenoj definiciji saobraćajne nezgode je u tome što se pod istom podrazumjevaju događaji u kojima je učestvovalo jedno (ili više) vozila u pokretu, te što je pojam saobraćajne nezgode određen i sa aspekta njene definitivne posljedice izražene u vidu smrti ili povrede jednog ili više lica ili materijalne štete.

Prema tome, pod saobraćajnom nezgodom u smislu odgovornosti za štetu od motornog vozila treba razumjeti samo one pojavne oblike saobraćajne nezgode u kojima dolazi do kontakta motornog vozila sa nekom mrtvom ili živom preprekom na putanji kontrolisanog ili nekontrolisanog kretanja vozila ukoliko to i takvo kretanje nije u uzročnoj vezi sa kretanjem neko drugog motornog vozila.

O saobraćajnoj nezgodi u gore navedenom smislu se radi, na primjer, kada motorno vozilo udari u telefonski stub, betonsku ogradu, zaprežna kola, biciklistu ili pješaka.

8) §1 «Ako je netko uslijed vožnje vozila (motornih vozila), što se bez tračnica kreću javnim cestama i putovima elementarnom silom, ozlijeđen ili ubijen ili ako je time prouzročena šteta na stvarima...»

9) «Saobraćajna nesreća (nezgoda) je nesreća na putu u kojoj je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojoj je jedno lice ili iše lica poginulo ili povređeno ili je izazavana materijalna šteta.» - čl. 9 t. 56 Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini – u daljem tekstu ZOOBS BiH (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine br.6/06)

10) «Zajednica osiguranja odgovara za štetu, ako postoje i ostale pretpostavke za njezinu odgovornost, koju pretrpi oštećenik upotrebom motornog vozila u tvorničkom dvorištu.» (Vrhovni sud Hrvatske, Rev. 1876/80 od 17.03.1981, «Smatra se da je vozilo u upotrebi za vrijeme vožnje i onda ako je tim vozilom nanesena u prostorijama servisa gdje se vozilo nalazilo na popravku.» (Vrhovni sud Hrvatske, Rev.1876/80 od 17.03.1981) – citirano prema : Crnić I.- Ilić A., op. cit. str. 25, sentence br. 63 i 64.

Odgovornost imaoa motornog vozila kod ovakvih saobraćajnih nezgoda se prosuđuje po opštim pravilima o odgovornosti za opasne stvari i pravilima o odgovornosti po osnovu krivice.

Na oštećenom je pravo izbora kojim će se pravilima o odgovornosti za štetu koristiti, uz napomenu da će on, gotovo po pravilu, posegnuti za pravilima o objektivnoj odgovornosti, jer u tom slučaju neće morati dokazivati krivicu štetnika, niti uzročnu vezu između štetnog djelovanja vozila i nastale štete, obzirom da se po samom zakonu pretpostavlja da šteta koja je nastala u toj nezgodi potiče od motornog vozila kao opasne stvari.

2. *Motorno vozilo*

2. 1. *Pojam motora i motornog vozila*

Motorno vozilo pokreće motor, koji se u tehničkom smislu definiše kao mehanizam koji određenu vrstu energije pretvara u mehanički rad. Dakle, radi se o mehanizmu koji služi za pokretanje radnih mašina, svih vrsta kopnenih vozila, brodova, aviona, svemirskih letjelica i slično.

Motori za svoj rad koriste toplotnu, vodenu, električna, a ponekad i energiju vjetra.

Motorno vozilo nije lako definisati sa aspekta odštetnog prava.

Naime, u svakodnevnom govoru, susreću se mnogi termini kojima se označava motorno vozilo koji, po pravilu imaju uže značenje od onoga koje je potrebno da bi se isto definisalo sa aspekta pravnog odnosa odgovornosti za štete koje od njega potiču.

2. 2. *Motorno vozilo u tehničkom smislu*

Motorno vozilo u tehničkom smislu je mehanizam stvoren od čovjeka koji je sposoban da se kreće po zemlji snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po šinama i vozila koja su vezana električnim vodom, a svrha im je pretežno prevoz lica i stvari, te vuča priključnih vozila.

Međunarodna konvencija o prometu cestama¹¹⁾ definiše motorno vozilo kao svako vozilo opskrbljeno motorom koje se po cesti kreće vlastitim pogonom, izuzev vozila na šinama i bicikala sa pomoćnim motorom na teritoriji zemalja ugovornica koje ih nisu izjednačile sa motocilkom.

2. 3. *Motorno vozilo po propisima o bezbjednosti saobraćaja*

Prema važećim propisima o bezbjednosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini¹²⁾, motorno vozilo je određeno pojmom vozila i vozila na motorni pogon kao širim pojmovima.

Zbog toga ćemo prvo objasniti navedene pojmove.

11) Vidi čl. 1. st. 1. Međunarodne konvencije o prometu na cestama (KPC), Sl.list SFRJ br. 6/78.

12) Zakon o osnovima bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine br. 6/06) – u daljem tekstu ZOOBS BiH.

Vozilo¹³⁾ je svako prevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po putu, osim pokretnih stolica bez motora za nemoćna lica i dječijih prevoznih sredstava.

Vozilo na motorni pogon¹⁴⁾, je takođe vozilo namijenjeno za kretanje po putu s gornjim izuzecima, ali koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po šinama.

Motorno vozilo¹⁵⁾ je vozilo na motorni pogon koje je prvenstveno namijenjeno za prevoz lica ili tereta na putevima ili koje služi za vuču priključnih vozila¹⁶⁾ namijenjenih za prevoz lica ili tereta, osim vozila namijenjenih za prevoz lica ili tereta koja se kreću po šinama, lakih motocikala¹⁷⁾, traktora¹⁸⁾ i drugih vozila na motorni pogon koja nisu prvenstveno namijenjena za prevoz lica i stvari.

Dakle, po ZOOPS BiH motorna vozila su: motocikli¹⁹⁾, tricikli i četvorocikli²⁰⁾, laki tricikli i četvorocikli²¹⁾, putnički automobili²²⁾, autobusi²³⁾, trolejbusi²⁴⁾, teretna vozila²⁵⁾ i kombinovana vozila²⁶⁾.

Pored motornih vozila, traktora, motokultivatora²⁷⁾ i bicikla sa motorom²⁸⁾ i lakih motocikla u vozila na motorni pogon spadaju i radne mašine²⁹⁾ kao što su na primjer: kombajn, valjak, greder, kosilica, rovokopač i slično.

Radne mašine su dakle, vozila na motorni pogon koje su namijenjene prvenstveno za obavljanje određenih radova vlastitim uređajima i opremom koje po konstrukcijskim osobinama ne mogu razviti brzinu veću od 30 na čas.

2. 4. Motorno vozilo sa aspekta odgovornosti za štetu

Malo je pravnih sistema koje su svojim pozitivnim normama oštetnog prava definisali pojam motornog vozila.³⁰⁾

13) Vidi čl. 9. t. 81. ZOOPS BiH

14) Vidi čl. 9. t. 82. ZOOPS BiH

15) Vidi čl. 9. t. 30. ZOOPS BiH

16) Vidi čl. 9. t. 52. ZOOPS BiH

17) Vidi čl. 9. t. 5. ZOOPS BiH

18) Vidi čl. 9. t. 71. ZOOPS BiH

19) Vidi čl. 9. t. 27. ZOOPS BiH

20) Vidi čl. 9. t. 75. ZOOPS BiH

21) Vidi čl. 9. t. 19. ZOOPS BiH

22) Vidi čl. 9. t. 55. ZOOPS BiH

23) Vidi čl. 9. t. 1. ZOOPS BiH

24) Vidi čl. 9. t. 73. ZOOPS BiH

25) Vidi čl. 9. t. 70. ZOOPS BiH

26) Vidi čl. 9. t. 17. ZOOPS BiH

27) Vidi čl. 9. t. 28. ZOOPS BiH

28) Vidi čl. 9. t. 4. ZOOPS BiH

29) Vidi čl. 9. t. 62. ZOOPS BiH

30) Tako na primjer, definicija motornog vozila je sadržana u austrijskom, portugalskom i turskom pravu.

Zakon o obligacionim odnosima ne sadrži definiciju motornog vozila, ali ipak pominje taj termin.³¹⁾

Zakonodavac, naime, ima samo posredno izvedenu kvalifikaciju motornog vozila kao opasne stvari.

To se može zaključiti zbog toga što se štete prouzrokovane motornim vozilom uređuju u okviru odsjeka o odgovornosti za štete od opasnih stvari ili djelatnosti.³²⁾

Za *motorno vozilo* se ne može generalno reći da uvijek predstavlja opasnu stvar, niti da te karakteristike ima samim svojim postojanjem.

Iako se često izjednačava sa opasnom stvari, motorno vozilo jeste opasna stvar samo pod određenim uslovima odnosno okolnostima.

Te okolnosti se više odnose na način njegove upotrebe, nego na njegova svojstva.

Naime, motorno vozilo je opasna stvar, prije svega, ako je stavljeno u pogon, odnosno pokret, kada svojom snagom (masom i kinetičkom energijom) stvara rizik nastupanja štete po lica i stvari, bez obzira na pažnju i pravilno korištenje od strane njegovog imaoa.

Naravno, ono može biti opasna stvar i kada nije u pogonu, već u stanju mirovanja, ali šteta koja je u tom slučaju nastala od motornog vozila nije posljedica njegovih opasnih svojstava o kojima je gore bilo riječi (masa, kinetička energija), već položaja u kojem se nalazi.

Kao primjer možemo navesti nepravilno zaustavljanje odnosno parkiranje.

Sve štete koje potiču od motornog vozila kao opasne stvari, pa i štete iz djelatnosti takvim opasnim stvarima od značaja su za pravilno definisanje i razumjevanje pojma motornog vozila sa aspekta odgovornosti za štetu.

Jugoslovenska sudska praksa³³⁾ je bila veoma kreativna i izdašna u određivanju šta sve spada u pojam opasne stvari i opasne djelatnosti, a pogotovu ako štete potiču od motornih vozila.

Motorna vozila koja su u pogonu su izjednačena sa stvarima koje stvaraju povećanu opasnost po okolinu, a djelatnosti sa takvim stvarima su proglašene, gotovo po pravilu, opasnim djelatnostima.

Očigledno je da bi definicija motornog vozila sa aspekta odštetnog prava trebala biti šira od gore iznesenih definicija sa tehničkog ili pak bezbjednosnog aspekta.

Tako bi pod pojmom motornog vozila trebalo podrazumjevati sva vozila koja se kreću snagom vlastitog motora uključujući tu i priključna vozila, pa i skup vozila.

31) Vidi čl. 178. st. 1. ZOO

32) Vidi odredbe čl. 173-178. ZOO

33) Tako se u presudi Vrhovnog suda Hrvatske, Gž. 3078/65 od 10.02.66 navodi: «...motorno vozilo predstavlja opasnu stvar s povećanom opasnosti uvijek dok se nalazi u pokretu, bez obzira da li se kreće javnim putem.»

«Opasnu djelatnost predstavlja rad mašina na parni, benzinski ili plinski pogon: željeznice, benzinski motori, automobili, vršalice», navodi se u odlukama Vrh. suda Jugoslavije br. Gž. 107/66 od 10.03.67, Vrh. suda BiH, Gž. 1190/70 od 29.06.71, Vrh. suda Slovenije Pž. 172/73 od 08.03.73

Tu bi spadali putnički automobili, teretna vozila, autobusi, motocikli, bicikli sa motorom, tramvaji, trolejbusi, motokultivatori, radne mašine-kombajni, kosačice, valjci, finišeri, viljuškari i slično.

Sva navedena vozila su opasne stvari sa aspekta odgovornosti imaoaca tih stvari.

Motorno vozilo je opasno zbog pogona koji ga pokreće, mase koju posjeduje, brzine koju razvija, stvari koje prevozi i dr., što sve rezultira visokim štetnim potencijalom, odnosno velikom opasnošću za imovinska i neimovinska dobra ljudi.

S druge strane, opasnom djelatnošću sa aspekta odštetne odgovornosti imalaca motornih vozila, u interpretaciji naše sudske prakse,³⁴⁾ smatraju se sve one djelatnosti koje su vezane za rad motornim vozilima, djelatnosti na autobuskim i željezničkim stanicama, lukama, aerodromima i slično, kao što su ukrcaj i iskrcaj robe i putnika u motorna vozila, ispadanje lica iz vozila u toku vožnje zbog skrivene mane na automobilu i td.

Dakle, «sa stanovišta odgovornosti, nadalje je važna kvalifikacija opasnosti, pa je «opasnost» neka vrsta tehničke poveznice za odgovornost imaoaca vozila, te se odgovara po strožim kriterijima odgovornosti za prouzrokovano štetu (čl. 173. u vezi s čl. 154. st. 2. ZOO, a izuzetak su samo odredbe čl. 178. ZOO).»³⁵⁾

2. 5. Pojam pogona motornog vozila

Pogon motornog vozila podrazumjeva njegovu upotrebu, odnosno korištenje, počev od stavljanja u pokret pa do njegovog zaustavljanja.

Tek u tom slučaju se za štetu od motornog vozila odgovara po objektivnom principu. U slučaju da je vozilo van pogona, a od njega nastane šteta, odgovara se po subjektivnom principu.³⁶⁾

U teoriji u poznata dva shvatanja pogona motornog vozila, koja daju dva različita odgovora na pitanje: «kada se smatra da je vozilo u pogonu?»

Prema prvom, tzv. *mašinsko tehničkom shvatanju*, pogon se okončava zaustavljanjem motora i vozila.

Prema drugom, tzv. *saobraćajno-tehničkom shvatanju*, pogon prestaje po okončanju saobraćaja zbog kojeg je vozilo stavljeno u pogon, tj. tek završetkom vožnje kojom je pogon otpočeo.

Znači da se po ovom shvatanju pogon okončava tek kada vozilo dopije do kraja planirane vožnje i bude konačno stavljeno u stanje mirovanja. Početak i kraj vožnje su faktori trajanja pogona.

34) Vidi odluke Vrh. suda Hrvatske Gž. 177/65 i Gž. 2521/65, odluku Vrh. suda Jugoslavije Rev. 693/65 i Rev. 2399/65 – navedeno prema I. Romštajn, O nekim pitanjima terminologije u cestovnom sigurnosnom pravu vezano za izraz «motorno vozilo» u korelaciji sa pravilima obvezatnog osiguranja u prometu, Privredno-pravni priručnik br. 12/84, Beograd 1984, str.38

35) Romštajn I., op. cit., str. 38

36) «Parkiran kamion čiji motor nije u pogonu, ne smatra se opasnom stvari i za štetu koja je nastala zbog nepropisno parkiranja vlasnik vozila odgovara po principu krivice.» Vrh. sud Jugoslavije, Rev. 147/69 od 01.07.69, Zbirka sudskih odluka, knjiga 14 sv. 4 br. 458 i knjiga 15, sv. 1, br. 27

Vožnja započinje stavljanjem motora u pokret ili guranjem vozila da bi se motor aktivirao. Pogon vozila se ne okončava zbog privremenog prekidanja vožnje i privremenog mirovanja vozila, napr. zaustavljanja ili parkiranja na putu. Nije od značaja da li je vozilo duže ili kraće parkirano.

U našoj sudskoj praksi³⁷⁾ je poznat stav da se i vozilo koje je parkirano na mjestu koje služi za javno parkiranje smatra vozilom u upotrebi.

Ako je kojim slučajem vozilo ostalo u kvaru i tada se smatra da je u upotrebi (pogonu), jer je odlučna namjera vozača da nastavi vožnju pogonom vlastitog motornog vozila.

«Zato tegljeno vozilo nije u pogonu, već se tretira kao prikolica vozila koje ga vuče.»³⁸⁾

Dakle, kvar ili pak neki drugi razlog zaustavljanja vozila na putu nije od uticaja na pojam pogona.

Kada se vozilo koje je u kvaru gura rukama ili vuče stočnom zapregom, smatra se da je u pogonu sve dok ne bude ostavljeno u servisnoj radionici ili parkirano van javnog puta.³⁹⁾

Pod pogonom se smatra samo namjensko korištenje-upotreba vozila radi vožnje, pa se stoga ne smatra da je vozilo u pogonu ako je postavljeno na ulici, na primjer, radi osvjetljenja.

Teret dokazivanja činjenice da je šteta nastala od vozila koje je bilo u pogonu je na oštećenom licu.

3. Uzročna veza između pogona motornog vozila i nastale štete

Štetno djelovanje motornog vozila kao opasne stvari je neposredan uzrok štete. Međutim, u uzročnom lancu, je takođe značajna i ljudska radnja u vidu činjenja ili nečinjenja, koja se pojavljuje kao posredan uzrok štete.

Jer upravo je čovjek taj koji stavlja motorno vozilo u pogon i time aktivira njegova opasna svojstva. On je taj koji koristi motorno vozilo za vlastite i tuđe potrebe i time stvara rizik nastupanja štete.

On je dakle značajna karika u uzročnom lancu, pa se stoga uzročnost kao pravno relevantna činjenica kod odgovornosti za štete od motornih vozila teško može zamisliti bez njega.

Ipak, ljudska radnja se kod odgovornosti za štetu od motornih vozila ne nalazi u prvom planu, već je težište na neposrednom uzroku, na opasnom i štetnom djelovanju motornog vozila u pogonu.

Dakle, za prosuđivanje odgovornosti za štete koje potiču od opasnih stvari (pa prema tome i od motornih vozila), nije od značaja utvrđivanje krivice imaoca opasne stvari.

Za postojanje ove vrste odgovornosti automobiliste, dovoljno je da postoji opasna stvar tj. motorno vozilo u pogonu kao uzrok i šteta kao posljedica.

37) Vidi odluku Okružnog suda u Ljubljani, Gž. 755/69 od 12.12.69, Zbirka sudskih odluka, knjiga 15 sv. 2, br. 146.

38) Radišić J., op. cit. str. 28

39) Isto tako, Miler Fric: *Starssenverkehrsrecht*, Minhen, 21 Auflage 1959, 22 Auflage, 1969, str.175 i Radišić J., op. cit., str. 28

Formulaciju “šteta nastala u vezi sa opasnom stvari” treba razumjeti tako da je za postojanje odgovornosti od opasne stvari potrebna uzročna veza između opasnih dejstava te stvari i same štete.

Zato zakonodavac⁴⁰⁾ i propisuje da se smatra da šteta nastala u vezi sa opasnom stvari potiče od te stvari, izuzev ako se dokaže da ona nije uzrok štete.

Radi se dakle o zakonskoj prezumpciji koju usvaja i legislativa nekih evropskih zemalja,⁴¹⁾ o oborivoj pretpostavci da šteta potiče od opasne stvari (motornog vozila), osim u slučaju kada to motorno vozilo nije uzrok štete, već je uzrok štete, neki drugi, koji ne potiče od opasnih svojstava motornog vozila.

Pooštrena odgovornost za štete od motornih vozila nalazi svoje opravdanje u borbi protiv ostvarenja rizika koji je svojstven njegovom pogonu.

Od pogona motornog vozila stoje u izgledu mnoge opasnosti koje nastaju zbog mase i kinetičke energije motornog vozila.

Zato čim saobraćajna nezgoda stoji u vezi sa nekom od ovih opasnosti, smatraće se da je ona prouzrokovana pogonom vozila.

Nezgoda kao posljedica pogona postoji i onda kada ne stoji unutrašnjoj vezi sa nekom od opasnosti koja je svojstvena pogonu motornog vozila, već je dovoljno da šteta bude u neposrednoj mjesnoj i vremenskoj vezi sa određenim pogonom ili uređajem pogona.

Šta više ona postoji i u slučaju tzv. *naknadnog ili produženog djelovanja pogona*.

Naime, ne traži se za postojanje uzročne veze da vozilo u trenutku nastanka štete bude u pogonu, već se smatra da je dovoljno ako se šteta može dovesti u vezu sa uzrokom koji je pogon vozila, u jednom trenutku, stvorio.

To će biti slučaj ako je sa vozila u toku vožnje spao neki dio, pa nakon proteka određenog vremena, na taj dio na putu naleti drugo vozilo.⁴²⁾

Iako ovdje nema neposredne vremenske i mjesne veze između pogona i štete, smatraće se da šteta potiče od pogona motornog vozila.

Saobraćajno-tehničko shvatanje pogona motornog vozila koje je od većine pravnih teoretičara i zakonodavstava prihvaćeno, smatra da su usljed pogona nastale i štete zbog nepropisno parkiranog ili zaustavljenog vozila koje je u kvaru.

Štete koje izazove ovo vozilo koje je nepokretno i nije faktički u pogonu u trenutku nastanka štete, u vezi su sa njegovim ranijim pogonom tj. otkazivanjem uređaja pogona.

40) Vidi čl. 173. Zakona o obligacionim odnosima

41) Vidi paragraf 7 st. 1. njemačkog Zakon o drumskom saobraćaju iz 1952, paragraf 1 Austrijskog Saveznog zakona o odgovornosti za štetu zbog nesrećenih slučajeva pri pogonu željeznica i vozila iz 1959, čl. 58. st. 1. švajcarskog saveznog Zakona o drumskom saobraćaju iz 1958 g.

42) “U slučaju kad se u kretanju motornog vozila odvoji točak i nanese povredu tela izvesnom licu, vlasnik vozila odgovara oštećenom licu bez obzira na krivicu.” – presuda Vrh.suda Jugoslavije Rev. 330/64 od 17.04.64. g.- citirano prema Radišić J., op. cit., str. 31

Stoga nezgode i štete nastale usljed stajanja vozila na putu su u uzročnoj vezi sa njegovim pogonom koji je funkcionisao prije kvara vozila, jer je upravo pogon doveo vozilo u položaj u kome ono ometa saobraćaj.

Za uzročnu vezu između pogona i štete nije potreban ni fizički kontakt između vozila u pogonu i oštećenog imovinskog ili neimovinskog dobra (oštećene stvari ili lica).

Zbog toga kada neko vozilo naglim manevrom iznudi skretanje drugog vozila i pri tome ono pređe na drugu saobraćajnu traku i sudari se sa nailazećim vozilom iz suprotnog smjera, smatraće se da je šteta prouzrokovana pogonom vozila koje je iznudilo skretanje i prelazak drugog vozila na suprotnu saobraćajnu traku.

«Isti je slučaj kada vozilo svojim svjetlosnim ili zvučnim signalima prinudi drugog vozača ili životinju na pogrešnu reakciju koja dovede do saobraćajne nezgode.»⁴³⁾

Oštećeni ne mora da dokazuje krivicu imaoca opasne stvari, pa čak ni uzročnu vezu, da šteta potiče od motornog vozila kao opasne stvari.

On krivicu ne mora da dokazuje, jer se radi o vidu odgovornosti koja se uopšte ne prosuđuje po pravilima subjektivnoj odgovornosti za štetu.

On nije dužan da dokazuje ni da su opasna svojstva motornog vozila uzrok štete, odnosno da je “šteta nastala u vezi sa motornim vozilom”, jer se takva uzročnost pretpostavlja po samom zakonu.

Teret dokazivanja postojanja činjeničnih okolnosti iz kojih proističe zaključak da uzrok štete nije u vezi sa motornim vozilom kao opasnom stvari, kao i da se dejstvo uzroka štete, u konkretnom slučaju, nije moglo predvidjeti, ni izbjeći niti otkloniti, je na imao motornog vozila.

Uслов primjene pravila o objektivnoj odgovornosti imaoca motornog vozila zasnovanog na principu uzročnosti jeste uobičajena upotreba motornog vozila koja je saglasna njegovoj prirodi i svrsi.⁴⁴⁾

To znači da će se pomenuta pravila primjenjivati samo ako se motorno vozilo upotrebljava u navednu svrhu, pa u vezi sa takvom upotrebom nastane šteta.

Ukoliko se u dokaznom postupku utvrdi da je motorno vozilo upotrebljeno suprotno njegovoj svrsi i namjeni (kao na primjer, kada je vozilo ostavljeno na ulici radi osvjjetljenja), pa iz takve upotrebe nastane šteta, takva situacija se neće prosuđivati po pravilima o objektivnoj odgovornosti za štetu, već po subjektivnom principu.

ZAKLJUČAK

Posebnu kategoriju opasnih stvari predstavljaju motorna vozila koja svakodnevno koristimo u različite svrhe.

Njihov opasni potencijal naročito dolazi do izražaja upravo kada ih koristimo, odnosno upotrebljavamo.

43) Radišić J., op. cit., str. 32

44) Tako Loza Bogdan u djelu: *Obligaciono pravo*”, opšti dio, str. 194, Sarajevo 1980.

Realan ambijent opasnosti koji stvara korištenje motornih vozila se ogleda upravo u njihovoj svakodnevnoj masovnoj upotrebi, te činjenici da postojeća struktura, opremljenost i propusna moć naših puteva nije adekvatna ubrzanom tehnološkom razvoju autoindustrije, broju i vrsti motornih vozila koja se kreću tim putevima, te brzini koju zahvaljujući svojoj tehničkoj usavršenosti mogu da razviju.

Štete koje upotrebom motornih vozila u saobraćaju nastaju na imovinskim i neimovinskim dobrima kod nas i u svijetu dobijaju neslućene razmjere, koje se upoređuju sa štetama nastalim u ratnim sukobima i drugim vanrednim situacijama.

Zbog toga, pravna teorija, legislativa, niti sudska praksa nisu imali nikave dileme oko odgovora na pitanje da li od upotrebe ovakvih stvari postoji rizik nastupanja štete.

Tako su već na početku svoje masovne upotrebe, motorna vozila svrstana među stvari koje stvaraju povećanu opasnost po okolinu, dakle među opasne stvari.

Ipak, vidjeli smo iz naših izlaganja, da motorno vozilo, po pravilu, nije samo po sebi opasno, već je za njegovo svrstavanje u opasne stvari nužan i prethodni, inicijalni akt, njegovog imaoca. Taj akt imaoca vozila, jeste stavljanje motornog vozila u pogon, odnosno pokret, kada njegova opasna svojstva, zbog njegove mase i kinetičke energije koju proizvodi, naročito dolaze do izražaja.

Takođe se može zaključiti da je za nastanak građanske odgovornosti za štetu od motornog vozila odlučno i postojanje uzročne veze između činjenja ili nečinjenja imaoca motornog vozila koje aktivira opasna svojstva motornog vozila, kao posrednog uzroka, te dejstva opasnih svojstava vozila na imovinska i neimovinska dobra čovjeka, kao neposrednog uzroka nastale štete.

U interesu oštećenih, kod odgovornosti za štete od motornih vozila o kojoj smo govorili u ovom radu, navedena uzročna veza se pretpostavlja.

MOTOR VEHICLE AND TRAFFIC ACCIDENT AS CHARACTERISTIC ASSUMPTIONS OF LIABILITY FOR DAMAGE

Abstract

A special category of dangerous things are the vehicles which use every day for different purposes. Their dangerous potential especially comes into play just when we use it. A realistic environment that creates risk of motor vehicle use is reflected precisely in their everyday widely used, and the fact that the existing structure, equipment and capacity of our roads is not adequate rapid technological development of auto industry, the number and type of ve-

hicles to move those roads, and speed by due to its technical perfection may develop.

Damage to the use of motor vehicles in traffic resulting in property and consequential good at getting us in the world unimagined proportions, which are compared with the damage caused by the armed conflict and other disasters.

As a result, legal theory, legislation or case law had nothing to doubt about the answer to the question whether the use of these things are at risk of occurrence of damage.

Thus, at the very beginning of its massive use, motor vehicle classified among the things that create increased risk to the environment, that is among the dangerous stuff.

However, we have seen from our exposure to motor vehicle, as a rule, it is not in itself dangerous, but for his classification of the dangerous and necessary preliminary, the initial act, its holder.

The act of the holder of the vehicle, the vehicle is put into operation, or movement, when its dangerous properties, because of its mass and kinetic energy that produces, especially coming to the fore.

It can also be concluded that for the development of civil liability for damages of the vehicle and determined the existence of causal connection between the acts or omissions by the holder of the vehicle activates the dangerous properties of the vehicle, as well as indirect causes and effects of hazardous properties of vehicles on the property and consequential human values, as a direct cause of damages.

In the interests of victims, with responsibility for the damage caused by motor vehicles of which we have discussed in this paper, indicated a causal link is assumed.

Key words: *traffic accident, motor vehicle, liability for damage.*