

UDK:342.537.3:7.061:336.266:368.212.357.51:623.437.2:368 :348.34(4-672 EEZ)

Dr Miloš M. Petrović¹

PROPISI EVROPSKE UNIJE

PREDLOG IZMENA DIREKTIVE O OSIGURANJU MOTORNIH VOZILA: IZMEĐU NEZADOVOLJSTVA I POTREBE ZA VEĆOM ZAŠTITOM

Skup više evropskih okvirnih akata nastalih tokom decenija uređuje domen osiguranja motornih vozila, čime se podupire što slobodnije kretanje građana Unije. Direktiva o osiguranju motornih vozila uređuje sledeće oblasti: obavezu posedovanja polise osiguranja od auto-odgovornosti važeće u svim delovima Evropske unije; obavezan minimalni iznos osiguravajućeg pokriva (koji može varirati na nacionalnom nivou); zabranu da države članice sprovode sistemske granične kontrole osiguranja vozila; obavezu država članica da uspostave garantne fondove za naknadu štete žrtvama nesreća koje su izazvala neosigurana ili neevidentirana vozila; zaštitu žrtava saobraćajnih nesreća u drugim državama članicama, izvan matične države članice, kao i pravo vlasnika polise da pribavi potvrdu o svojim odštetnim zahtevima u prethodnih pet godina od svog osiguravača.² Dok je veći deo Direktive primenljiv u dosadašnjem obliku, Evropska komisija je procenila da određeni delovi, među kojima i oni što se odnose na novije tipove vozila, zahtevaju izmene kako bi u većoj meri mogli da zaštite učesnike u saobraćaju; u tom smislu pre svega su prepoznata sve zastupljenija autonomna vozila, kao i električni bicikli.³ U slučaju autonomnih vozila (tzv. vozila bez vozača) Komisija je zaključila da se ona mogu tretirati u okviru postojećih pravila o obaveznom osiguranju od auto-odgovornosti; na iznenađenje

¹ Autor prikaza je doktor političkih nauka. Master studije iz evropskog prava završio je na Evropskom institutu Univerziteta Sarland u Nemačkoj, a na Fakultetu političkih nauka Univerziteta u Beogradu stekao je doktorat u domenu političkih nauka - međunarodnih i evropskih studija.
I-mejl: petrovic1milos@gmail.com

² European Commission – Fact Sheet – Frequently asked questions: Commission proposal to amend the Motor Insurance Directive, 2018, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3732_en.htm, pristupljeno 10. 8. 2018.

³ Ibid.

mnogih, u pogledu (svih vrsta) električnih bicikala, Brisel takođe smatra da se i u tom smislu radi o motornim vozilima na koja se takođe odnose pravila Direktive o motornim vozilima.

Zabrinutost vozača novih tipova motornih vozila

Evropska komisija procenila je da opseg Direktive o motornim vozilima, pored električnih bicikala („e-bicikala“), segveja i električnih skutera, obuhvata i golf vozila, traktore i druga vozila koja se upotrebljavaju na privatnom zemljištu, te da njihovi vlasnici moraju biti osigurani od auto-odgovornosti. Takav stav proističe iz presude Suda pravde Evropske unije u slučaju Damijana Vnuka protiv Zavarovalnice „Triglav“ (C-162/13). Gdin Vnuk je na svom gazdinstvu, prilikom okretanja prikolice traktora, zadobio povredu od drugog lica i tražio je osiguravajuću odštetu; najpre je odbijen na sudovima u matičnoj Sloveniji pod objašnjenjem da se, po nacionalnom pravu, obavezno osiguranje od auto-odgovornosti odnosi na štete nastale od traktora prilikom prevoza, ali ne i onda kada se traktor koristi kao mašina ili sredstvo za vuču.⁴ Nakon upućivanja na nadnacionalni nivo, na kraju procesa Sud pravde Evropske unije utvrdio je da gdn Vnuk ima osnov za naknadu štete, te u kontekstu evropskih pravila korišćenje vozila predstavlja bilo koju upotrebu koja je u skladu sa „uobičajenom funkcijom“ određenog vozila.⁵ Ta presuda značajna je upravo zbog utvrđivanja toga šta se može smatrati vozilom, kao i opsega njegove „uobičajene uloge“. S druge strane, u tom smislu stoji pravo država članica da nove vrste električnih motornih vozila izuzmu od obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti, ali pod uslovom da državni kompenzacioni fond obezbedi odštetu žrtvama u slučaju nezgode.⁶

Pojedini evropski mediji prenose rastuće nezadovoljstvo vozača električnih vozila predlogom Komisije i tretmanom po ugledu na druge vozače motornih vozila, što se tumači kao prekomerno birokratsko uslovljavanje iz Brisela. Zabrinuti građani i organizacije negoduju što su predloženim izmenama Direktive obuhvaćeni i uobičajeni električni bicikli manje snage (od 25 km/h – 250 W), poručujući da „vožnja bez polise faktički postaje nelegalna“, a iz Evropske federacije biciklista upozorava se na posledice takve „zabrane bicikala s pomoćnim pogonom“ i sve zastupljenije „kriminalizacije njenih korisnika“.⁷ Evropski poslanik Brajan Hejs (Brian Hayes) govori

⁴ David Holt, The implications of the Vnuk case, Weightmans, 2017, <https://www.weightmans.com/insights/the-implications-of-the-vnuk-case/>, pristupljeno: 7. 8. 2018.

⁵ Ibid.

⁶ European Commission - Fact Sheet - Frequently asked questions: Commission proposal to amend the Motor Insurance Directive, 2018, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3732_en.htm, pristupljeno 10. 8. 2018.

⁷ Fiona Reddan, EU says electric bikes and golf buggies need third-party insurance, The Irish Times, 2018, <https://www.irishtimes.com/business/personal-finance/eu-says-electric-bikes-and-golf-buggies-need-third-party-insurance-1.3511084>, pristupljeno: 8. 8. 2018.

o „podivljaloj evropskoj birokratiji“ koja veliki uspeh ekoloških električnih bicikala (koji su u mnogim slučajevima zamenili automobile) zaustavlja na neprirodan način; takođe, Hejs reaguje i na negativne aspekte presude Vnuk, po kojoj vozila na privatnom zemljištu takođe moraju da budu osigurana, što se odnosi čak i na golf vozila.⁸

Kritikuje se i stav Komisije da na sličan način tretira električne bicikle manje snage (koji pomažu održavanje manje brzine – npr. uobičajene bicikle do 25 km na čas tj. od 250 W), kao i one bicikle što imaju jače motore i po funkciji su bliži motociklima; takođe, umesto da jasnije razdvoji tipove vozila koja jesu od onih koja nisu obuhvaćena evropskim pravilima, te da preciznije odredi okolnosti za primenu ili možda svrsta različita vozila u različite osiguravajuće kategorije, raširena je percepcija da Brisel ovim putem slično tretira vozila koja međusobno nisu toliko slična prema svojoj uobičajenoj ulozi. Imajući u vidu da uobičajeni e-bicikli poseduju pomoćnu snagu od 250 W (koja se isključuje pri brzini većoj od 25 km/h), i da se aktiviraju samo dok vozač okreće pedale, u drugim evropskim propisima ovo vozilo se tretira kao bicikl – u pogledu pravila vožnje, (nepostojanja) potrebe za vozačkom dozvolom itd.⁹

Iz Evropske federacije bicikala upozorava se da bi usvajanje predloženih izmena, koje bi zahtevale polisu od auto-odgovornosti i za e-bicikle, moglo obeshrabrati milione Evropljana i napore brojnih država članica u promovisanju mobilnosti – jedne od ugaonih ideja evropskih integracija; treba napomenuti da je, prema podacima ovog tela, samo u Nemačkoj oko četiri miliona korisnika uobičajenih električnih bicikala (tzv. pedeleca).¹⁰ I ne samo to: takva odluka bila bi u neskladu i s prethodnim propisima koji su obične e-bicikle tretirali kao uobičajene bicikle za koje nije potrebno ugovarati polisu osiguranja, smatraju u ovoj organizaciji.¹¹

U zvaničnom odgovoru iz jula 2018. godine na pitanje upućeno iz Evropskog parlamenta, predstavnici Evropske komisije naposljetku su pokušali da razjasne nedoumice o tome na koja se sve vozila odnosi Direktiva o motornim vozilima. Komisija smatra da Direktiva obavezuje sva motorizovana vozila na točkovima (među koja se ne ubrajaju šinska vozila) da imaju osiguranje od auto-odgovornosti; nema „predviđenog praga“ u smislu snage ili brzine vozila; novi tipovi vozila poput električnih bicikala, segveja, električnih skutera već potpadaju pod okrilje Direktive; predviđene izmene Direktive ne proširuju sam opseg tog akta; u cilju većeg stepena pravne pouzdanosti i jasnoće, kodifikuju se presude Suda pravde Evropske unije u pogledu opsega primene, te predlažu određene izmene u pogledu drugih aspekata

⁸ Ibid.

⁹ Jack Oortwijn, Perplexing Decision by European Commission: E-Bikes Must Be Insured, BIKE Europe, 2018, https://www.bike-eu.com/home/nieuws/2018/05/perplexing-decision-european-commission-e-bikes-must-insured-10133795?vakmedianet-approve-cookies=1&_ga=2.26077307.790611440.1533835648-698526519.1533835648, pristupljeno 20. 7. 2018.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

Direktive.¹² Stav Komisije da široko postavi opseg Direktive upravo je ono što brine mnoge korisnike i organizacije.

S druge strane, stav Komisije je taj da je, budući da upotreba novih tipova električnih motornih vozila u saobraćaju ima potencijal da izazove nesreće, potrebno da se omogući zaštita i ažurna odšteta žrtvama; iako države članice, kako je u ovom tekstu pomenuto ranije, imaju pravo da izuzmu određene tipove vozila, pravo žrtava na odštetni zahtev u takvim slučajevima ostvaruje se iz nacionalnog kompenzacionog fonda.¹³ Ipak, čini se da bi evropske institucije mogle detaljnije i bliže odrediti razlikovanje pojedinih tipova električnih vozila i učestalosti učestvovanja u nezgodama, budući da se uobičajeni e-bicikli, prema funkciji, okolnostima primene i potencijalu za nesrećne slučajeve mnogo ne razlikuju od običnih bicikala.

Vozači e-bicikala: nada u promenu kursa Brisela

Ukoliko ne bude daljih izmena predloga, Direktiva o osiguranju motornih vozila primenjivaće se na sva motorna vozila namenjena kopnenom putovanju, uz kretanje mehaničkim pogonom, koja se ne kreću po šinama, kao i na bilo koju prikolicu; s druge strane, domen primene Direktive obuhvatiće vozila koja obično služe kao sredstvo prevoza, u skladu s uobičajenom ulogom tog vozila, bez obzira na njegove karakteristike i bez obzira na površinu na kojoj se koristi motorno vozilo, kao i to da li je ono u pokretu ili nije.¹⁴

Dok se predloženim izmenama državama članicama pruža određeni prostor da se pozicioniraju u okviru postavljenih pravila, ono što je iz ugla evropskih institucija važno jeste da se unaprede prava učesnika u saobraćaju i vlasnika polisa, te da se uveća pravna izvesnost i sigurnost. S druge strane, deluje da u aktuelnim okolnostima vozači novih električnih vozila nemaju mnogo izbora osim da ugovore polise osiguranja od auto-odgovornosti, kao i vlasnici drugih motornih vozila, u nadi da će evropske institucije ipak dodatno razmotriti barem slučaj „pedeleca“, koji se velikim delom fizički oslanjaju na fizički napor korisnika i koji po svojoj funkciji nisu daleko od običnih bicikala.

¹² European Commission - Fact Sheet - Frequently asked questions: Commission proposal to amend the Motor Insurance Directive, 2018, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3732_en.htm, pristupljeno 10. 8. 2018.

¹³ Ibid.

¹⁴ Jack Oortwijn, Perplexing Decision by European Commission: E-Bikes Must Be Insured, BIKE Europe, 2018, https://www.bike-eu.com/home/nieuws/2018/05/perplexing-decision-european-commission-e-bikes-must-insured-10133795?vakmedianet-approve-cookies=1&_ga=2.26077307.790611440.1533835648-698526519.1533835648, pristupljeno 20. 7. 2018.

Izvori

- European Commission – Fact Sheet – Frequently asked questions: Commission proposal to amend the Motor Insurance Directive, 2018, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3732_en.htm
- David Holt, The implications of the Vnuk case, Weightmans, 2017, <https://www.weightmans.com/insights/the-implications-of-the-vnuk-case/>
- Fiona Reddan, EU says electric bikes and golf buggies need third-party insurance, The Irish Times, 2018, <https://www.irishtimes.com/business/personal-finance/eu-says-electric-bikes-and-golf-buggies-need-third-party-insurance-1.3511084>
- Jack Oortwijn, Perplexing Decision by European Commission: E-Bikes Must Be Insured, BIKE Europe, 2018, <https://www.bike-eu.com/home/nieuws/2018/05/perplexing-decision-european-commission-e-bikes-must-insured-10133795?vakmedianet-approve-cookies=1&ga=2.26077307.790611440.1533835648-698526519.1533835648>