

Пожар на паркираном возилу и осигурање од аутоодговорности

<https://doi.org/10.18485/aida.2022.23.ch14>

Примљен: 24. 1. 2022.

Прихваћен: 3. 2. 2022.

Прегледни научни рад

Апстракт

Овај рад бави се питањем да ли осигурање од аутоодговорности покрива штету која настане тако што се са запаљеног аутомобила пожар даље прошири. По мишљењу аутора, одговор на ово питање може се пронаћи у значењу појма употреба моторног возила, изграђеном у пракси Суда правде Европске уније. Возило је у употреби ако се користи у складу са својом уобичајеном функцијом превозног средства. Штета до које дође услед употребе моторног возила у смислу прописа о обавезном осигурању саобраћају, покривена је тим осигурањем. Штета која се не може квалификовати као штета проузрокована употребом моторног возила, није покривена осигурањем.

Значајно је да ли је пожар намерно изазван или је дошло до самозапаљења. Подметање пожара на паркирани аутомобил очигледно није радња која је у складу са уобичајеном функцијом превозног средства. Ширење пламена са намерно запаљеног аутомобила, не може да се подведе под појам употреба моторног возила. За штету која настане на тај начин, не одговара осигуравач од аутоодговорности. Свеједно је ко је пожар подметнуо – непознати учинилац, познати учинилац или сам власник спаљеног аутомобила.

Аутор сматра да је штета која настане када се пламен прошири са спонтано запаљеног моторног возила, покривена обавезним осигурањем од аутоодговорности. Он овај став заснива на комунитарном праву Европске уније. Суд правде Европске уније сматра да паркирање аутомобила од једне до друге вожње, јесте део употребе аутомобила као превозног средства. Ризик самозапаљења моторног возила, иако веома мали, неодвојиво је повезан са његовом употребом као превозног средства. Аутор због тога, уз позивање на праксу Суда правде Европске уније, истиче да је обавезним осигурањем од аутоодговорности покривена штета која настане када се пожар прошири са спонтано запаљеног моторног возила.

Кључне речи: осигурање од аутоодговорности, употреба моторног возила, Суд правде Европске уније, пожар, самозапаљење моторног возила

* Научни сарадник, Институт за упоредно право, Београд. Имејл: milos@radovanovic.biz.

1. Увод

Пожари на паркираним аутомобилима у пракси се дешавају.¹ Према неким изворима, у Београду се свакодневно дешава да изгори паркирано моторно возило (Ћатић, 2021). Било је дана када се у Београду запали и по шест паркираних аутомобила.²

Пожари на паркираним возилима најчешће су последица намерне људске радње или квара на електричној инсталацији возила која остаје под акумулаторским напајањем и када је возило искључено (Папић, 2016, 274). Код старијих модела возила квар на електричној инсталацији од акумулатора до алтернатора и до браве за стартовање мотора, могао је довести до samozапалења. Новији модели имају више електричних уређаја и електронике. На пример, централно закључавање, електрични подизачи стакла, системи за спречавање крађе возила и уређаји за повећање комфора путника (аудио-уређаји, клима-уређаји, грејачи седишта итд.) Потрошача електричне енергије у аутомобилима је све више, због чега се појачавају уређаји за напајање струјом и број електричних инсталација. Самим тим повећава се ризик од настанка спонтаног пожара (Перушко, Белас, 2010, 112). Процент пластичних материјала у маси просечног аутомобила средње величине у Европи износи 8,5% до 8,7%,³ а некада је износио свега 2%. Због тога је повећано и трајање пожара и могућност да се ватра са иницијално запаљеног аутомобила прошири (Југ, Petelin, Bukovec, 2014, 2, 4). У аутоиндустрији је присутна и тенденција повећања употребе пластичних материјала, а смањење употребе метала. Нови путнички аутомобили имају око 30.000 делова, а једна трећина њих је направљена од пластике (Khemka, 2019).

Штета на возилу на коме избије пожар није од значаја за осигурање од аутоодговорности. Ватра са тако запаљеног возила врло лако се може проширити даље. Симулацијом пожара доказано је да ће се, у случају да један аутомобил буде обухваћен пламеном, пожар сигурно проширити и на аутомобил паркиран уз њега на удаљености од 80 cm. Топлота, која се преноси зрачењем пламена са запаљеног аутомобила, јесте таква да изазове паљење пластичних (браници, маска хладњака и кућиште ретровизора) и гумених делова (пнеуматици на точковима, кедери на вратима и гепеку) на суседном аутомобилу. Постоји и реална опасност да се пожар прошири и на грађевински објекат удаљен 180 cm од паркираног аутомобила, ако су на спољашњости објекта (на пример, фасади) коришћени материјали као

¹ О учесталости оваквих догађаја сведоче наслови објављени у медијима: „Пиромани из Сремских Карловаца – Младићи запалили суграђанину аутомобил”, *Блиц*, 31. 12. 2021; „Новосадском адвокату запаљен аутомобил”, *Н1*, 22. 12. 2021; „На паркингу испред Дома здравља у Љугу запалио се путнички аутомобил марке Peugeot”, *Глас западне Србије*, 24. 9. 2021; „Запаљен аутомобил градоначелника Зајечара”, *РТС*, 29. 10. 2021; „Горео аутомобил недалеко од улаза у нишку Полицијску управу”, *Јужне вести*, 5. 1. 2022. године.

² На пример: „За мање од 9 сати у Београду је јуче изгорело чак шест аутомобила”, *Блиц*, 20. 1. 2016. године и „Изгорело шест аутомобила у Београду”, *РТС*, 23. 11. 2016.

³ *Plastic materials' share in medium-sized passenger cars in 2017 by region*, Statista. Доступно на: <https://www.statista.com/statistics/894155/plastic-material-share-of-medium-sized-passenger-cars-by-region/> 15. 1. 2022.

што су дрво, пластика и гума или ако је у унутрашњости објекта на прозорским окнима постављена текстилна завеса (Зитар, Благојевић, Радовановић, 2017, 119). На паркиралиштима раздаљина између суседних аутомобила уобичајено не прелази један метар. Због тога је изражен ризик да ватра са запаљеног аутомобила захвати и суседни аутомобил. Време потребно да се тај ризик оствари траје пет до десет минута од избијања пожара (Jug, Petelin, Bukovec, 2014, 4, 5).

Бројни примери из праксе потврђују да севатра лако шири по аутомобилима на паркингу, након што се један од њих запали.⁴ Пламен који је избио на возилу и који се неконтролисано шири, привлачи пажњу јавности и захтева друштвену реакцију. Право осигурања треба да пружи поуздан одговор на питање да ли је штета у таквом случају покривена обавезним осигурањем моторних возила.

2. Подметање пожар на паркирано возило

2. 1. Кривичноправни аспект

Подметање пожарана моторно возило на паркингу, представља кривично дело. У зависности од тога који су разлози подметања пожара, могу постојати разна кривична дела. Општа јавност у Републици Србији намерно спаљивање туђег аутомобила обично повезује са застрашивањем власника.⁵ Претња упућена тако што се запали аутомобил у својини пасивног субјекта представља кривично дело угрожавања сигурности из члана 138. Кривичног законика.⁶

Учинилац који пали аутомобил на паркингу, пожаром изазива опасност за имовину већег обима и за живот и тело људи. Подметање овакве паљевине због тога представља кривично дело изазивање опште опасности у смислу члана 278 Кривичног законика. Основни суд у Новом Пазару, пресудом К. 189/15 од 12. 3. 2019. године осудио је учиниоца Д. Ђ. управо за кривично дело изазивање опште опасности. Д. Ђ. је то кривично дело учинио тако што је запалио моторно возило поред кога је био паркиран још један аутомобил. Апелациони суд у Крагујевцу, приликом доношења другостепене одлуке, Кж1. 434/19 од 13. 6. 2019. године, сматрао је да су у конкретном случају испуњени сви елементи бића кривичног дела из члана 278 Кривичног законика. Уколико услед паљевине заиста дође до људских жртава, тешких телесних повреда или штете великих размера, постојаће тешко дело против опште сигурности из члана 288 Кривичног законика. Штета великих размера у смислу наведене одредбе кривичног права, јесте штета чија висина превазилази шест милиона динара.⁷

⁴ „Горе аутомобили на Новом Београду: Ватра захватила и друга возила у Улици Антифашистичке борбе”, *Блиц*, 16. 7. 2021; „Изгорело возило директора нишке Тржнице”, *Полиџика*, 19. 11. 2017; „Опозиционом одборнику из Сремских Карловаца запаљен аутомобил”, *Данас*, 2. 10. 2020. године.

⁵ „Појавио се снимак подметања пожара у Новом Саду: Снајперов човек са капуљачом на глави одредио посао за два минута, девојци опомена?”, *Курир*, 7. 10. 2021. године.

⁶ *Службени гласник РС*, бр. 85/05, 88/05, 107/05, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16 и 35/19.

⁷ *Правно схваћање – новчани износ код неодређених вредности као обележја неких кривичних дела у Кривичном законнику*, Кривично одељење Врховног суда Србије, 17. 4. 2006. године.

Заштитни објект кривичног дела изазивање опште опасности и тешког дела против опште сигурности, као и код других кривичних дела из ове групе, јесте општа сигурност људи и имовине. Дела инкриминисана одредбама чл. 278 и 288 Кривичног законика постојаће ако је изазвана опасност за индивидуално неодређен број лица, односно за поједино али индивидуално неодређено лице, или за индивидуално неодређен али неограничен круг лица (Стојановић, Перић, 2009, 220–222).

Кривична дела против опште сигурности људи и имовине могу бити извршена у стицају са кривичним делима из неке друге групе кривичних дела на пример, кривичних дела против живота и тела. Када је истовремено са извршењем кривичног дела убиства изазвана и општа опасност за живот и тело људи или за имовину већег обима, учинилац ће одговарати и за кривично дело убиство и за изазивање опште опасности. Стицај ће постојати без обзира што су оба дела остварена једном истом радњом (идеални стицај).⁸ Стицај кривичног дела изазивање опште опасности, извршеног спаљивањем аутомобила, и кривичног дела из неке друге групе, може бити и реалан. Познат је случај у коме је подметање пожара на аутомобилу жртве, претходило убиству.⁹

2. 2. Грађанскоправни аспект

2. 2. 1. Теоријски став – нејостојање одговорности осигураника искључује одговорности осигуравача

Осигурање од одговорности креће се у границама грађанске одговорности осигураника. Проузроковање штете јесте извор одговорности и осигураника (штетника) и осигуравајућег друштва (Петровић Томић, 2019, 493). Грађанскоправна одговорност осигураника јесте основ обавезе коју осигуравач има према оштећеном лицу (Караникић Мирић, 2011, 687). Лице чија је одговорност покривена обавезним осигурањем моторних возила јесте пре свега власник аутомобила. Одговорност власника је ризик који се покрива овим осигурањем (Чоловић, 2007, 20). Полиса обавезног осигурања од аутоодговорности пружа заштиту од ризика власнику, држаоцу возила и лицу које управља возилом (Иванчевић, 2014, 302). Ови ставови домаћих аутора утемељени су у Закону о облигационим односима¹⁰ и Закону о обавезном осигурању у саобраћају.¹¹

Суштински идентични ставови владајући су и у хрватској теорији. Одговорност је „предувјет постојања осигуратељеве обавезе накнаде штете.“ „Сустав одговорности за штету чини вањски оквир у којему се креће осигурање од одговорности (унутарњи оквир је уговор о осигурању од одговорности). Осигурање

⁸ Пресуда Апелационог суда у Нишу, Кж1. 3965/13 од 15. 10. 2014. године.

⁹ Запаљен аутомобил Оливера Ивановића”, РТС, 28. 7. 2017. године; „Top Kosovo Serb politician Oliver Ivanovic shot dead”, ВВС, 16. 1. 2018. године.

¹⁰ Службени лист СФРЈ, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – УСЈ, 57/89, Службени лист СРЈ, бр. 31/93, Службени гласник РС, бр. 18/2020.

¹¹ Службени гласник РС, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/2013 – УС.

од одговорности по својој природи може се кретати само у границама грађанско-правне одговорности” (Ђурковић, 2015, 23).

Опште правило да је грађанско-правна одговорност осигураника неопходан услов за успостављање одговорности осигуравача, теорија у Хрватској покушала је да примени на случај када непозната особа подметне пожар на паркирани аутомобил. За штету коју претрпе власници других аутомобила и осталих ствари поред иницијално запаљеног возила, по оцени хрватске теорије не одговара осигуравач тог возила. Разлог на коме се темељи овакав закључак је да „кривња треће особе искључује и одговорност власника и наравно, његова осигураватеља од одговорности” (Ђурковић, 2013, 98).

2. 2. 2. Сџав ѓраксе – доѓађај ван саобрађаја искључује одѓговорностѓ осѓгуравача од ауѓоодѓговорностѓи

Судска пракса у Републици Србији изјашњавала се о конкретном штетном догађају у коме се пламен, са запаљеног аутомобила, проширио на аутомобил паркиран поред. Непозната особа намерно је изазвала паљевину аутомобила паркираног поред тужиочевог возила. Апелациони суд у Новом Саду, као суд последње инстанце, одлучивао јеу парници против осигуравајућег друштва које је издало полису осигурања од аутоодговорности за иницијално запаљен аутомобил. Тужбени захтев био је правноснажно одбијен. Српски суд није се детаљно позвао на правило да је одговорност осигураника неопходан услов за одговорност осигуравача од аутоодговорности, као што је то учинила хрватска теорија. Образложење одлуке суда из Републике Србије, Апелационог суда у Новом Саду, много је штурије. Разлог због кога је новосадски апелациони суд искључио одговорност осигуравача, била је околност да „возило осигурано код туженог није било укључено у саобрађај, те да у таквој ситуацији не може да постоји одговорност осигуравача по основу осигурања од аутоодговорности.”¹²

Према разлозима цитиране пресуде Апелационог суда у Новом Саду, право на накнаду штете по пропису о осигурању моторних возила, ограничено је само на случајеве када је возило укључено у саобрађај. Ти разлози нису у складу ни са позитивним правом осигурања, ни са праксом истог суда, а ни са европским стандардима у овој области.

Обавезно осигурање од аутоодговорности покрива штету која настане услед употребе моторног возила.¹³ Најстарији југословенски прописи о обавезном осигурању моторних возила сужавали су појам употребе возила на употребу у саобрађају – вожњу и стајање на путу. Чл. 23, ст. 2 Закона о обавезном осигурању имовине и лица из 1965. године¹⁴ и чл. 15, ст. 2 Закона о обавезном осигурању у саобрађају из 1968. године¹⁵ прописивали су: „сматра се да је возило у употреби за време вожње и за време стајања на путу.” Одредба која на овај начин ограни-

¹² Пресуда Апелационог суда у Новом Саду, Гж. 1317/16 од 2. 6. 2016. године.

¹³ Закон о обавезном осигурању у саобрађају, чл. 18.

¹⁴ Службени лист СФРЈ, бр.15/65.

¹⁵ Службени лист СФРЈ, бр. 11/68

чева појам употребе моторног возила не постоји у нашем законодавству почев од 1976. године.¹⁶ Тог ограничења у законском тексту више нема. Стога у позитивном праву не постоји основ да се одбије захтев за накнаду штете због тога што возило којим је штета проузрокована, у тренутку штетног догађаја није учествовало у саобраћају. Чињеница да критичном приликом запаљено возило није било у вожњи нити је стајало на путу, односно да није било у саобраћају, по важећим прописима Републике Србије не искључује обавезу осигуравача.

Спор о накнади штете насталој тако што се пожар проширио са запаљеног аутомобила, није једини спор о накнади штете насталој ван саобраћаја покренут против осигуравача од аутоодговорности. Апелациони суд у Новом Саду одлучивао је и у другим парницама покренутим на основу обавезног осигурања возила, у којима је тражена накнада штете проузрокована изван саобраћаја. Исти суд пресудом, Гж. 4671/16 од 19. јануара окончао је парнични поступак о накнади штете због телесних повреда, које су оштећеном нанете моторним возилом у кругу пољопривредног предузећа. У тој пресуди суд је оценио да су „без значаја наводи туженог о томе да штета није настала на саобраћајној површини.”

Пракса Апелационог суда у Новом Саду није доследна. Недоследност се манифестује тако што иста околност – околност да је штета настала изван саобраћаја, у различитим предметима има различити значај. У парници о накнади штете, насталој тако што се пламен проширио са запаљеног аутомобила, та околност искључује обавезу осигуравача од аутоодговорности. Иста околност, у случају када је моторним возилом ван саобраћаја повређен радник у кругу пољопривредног предузећа, не искључује обавезу осигуравајуће организације. Судска пракса одлучивала је да оштећени, по прописима о обавезном осигурању возила, има право на накнаду штете и када је штету претрпео ван саобраћаја. Чињеница да се неконтролисано ширење ватрене стихије са моторног возила дешава изван саобраћаја, није у судској пракси утемељен разлог за искључење обавезе осигуравајућег друштва.

Директиве Европске уније о обавезном осигурању моторних возила, никада нису садржале одредбу која појам употребе моторног возила ограничава на вожњу и стајање за време вожње на путу (Радовановић, 2021, 95). Суд правде Европске уније у пресуди *José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited, Sucursal en España Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras*, C-334/16 од 20. децембра 2017. године нагласио је да појам употребе моторног возила из прописа Европске уније није ограничен само на случајеве који су се догодили на површинама намењеним за саобраћај. Стога разлог на коме се заснива критикована пресуда Апелационог суда у Новом Саду, није у складу стандардима прихваћеним у Европској унији.

Аутор оспорава основаност разлога на коме Апелациони суд у Новом Саду темељи своју одлуку, по којој осигуравач од аутоодговорности нема обавезу на накнаду штете у случају када се пламен прошири са намерно запаљеног аутомобила. Новосадски Апелациони суд направио је грешку у образложењу своје пресуде. Међутим, то не значи нужно да је сам исход одлучивања погрешан. Ана-

¹⁶ Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 24/76, чл. 51.

лизирана одлука Апелационог суда у Новом Саду може бити исправна, али из неких других разлога које је суд пропустио да наведе.

2. 2. 3. Спаљивање возила од стиране власника

Став теорије да се осигурање од одговорности креће у границама грађанске одговорности осигураника несумњиво јесте исправан. Одговорност осигураника је *conditio sine qua non* обавезе осигуравача да накнади штету. То је темељ на коме је изграђено осигурање од одговорности. Обавезно осигурање од одговорности моторних возила неспорно пружа заштиту од одговорности власнику и држаоцу возила, као имаоцима опасне ствари. Законско је правило да се ималац опасне ствари ослобађа одговорности за штету, ако је штета настала искључивом радњом трећег лица коју он није могао предвидети.¹⁷ Радња трећег лица искључује одговорност имаоца опасне ствари ако је: искључива, непредвидива и таква да се њене последице не могу избећи, односно отклонити (Беланић, 2015а, 137).

Спаљивање аутомобила од стране учиниоца, који на тај начин шаље претњу власнику и изазива општу опасност за неодређени круг лица, јесте искључива радња тог учиниоца. Власник аутомобила, који је жртва кривичног дела угрожавања сигурности, нема обавезу да предвиди да ће му неко запалити аутомобил нити може да антиципира време и место будуће паљевине. Особа чији аутомобил гори у ноћним сатима, тешко да може да спречи да се пламен прошири на суседни аутомобил. Нарочито ако се има у виду да се пожар тако распламса за пет – десет минута од подметања паљевине.

Став теорије да у случају ширења пожара са аутомобила које је запалило треће лице нема одговорности осигуравача, због тога што радња трећег лица искључује одговорност осигураника, полази од исправних премиса. Теорија је до тог става дошла исправним закључивањем, поштујући правила формалне логике.

Међутим, теоријски став да у ситуацији када се пламен прошири са намерно запаљеног аутомобила, нема одговорности осигуравача због тога што нема одговорности осигураника, не може се применити баш у сваком случају. Могуће је да дође до намерног паљења паркираног аутомобила, а да ипак постоји кривица осигураника од аутоодговорности за ширење пламена. То ће бити случај када сам власник запали свој аутомобил. Без обзира на то колико спаљивање сопственог аутомобила изгледа бизарно, у Србији се то ипак дешавало. Током лета 2018. године у Србији се неколико пута догодило да власник путничког аутомобила, у знак протеста због отежаних услова регистрације, запали свој аутомобил.¹⁸

Тешко се може сматрати да револтирани аматер пожаром уништава сопствено моторно возило на безбедан начин. Ризик од настанка веће штете при оваквим радњама објективно постоји, без обзира што „пироман” сматра да је пре спаљи-

¹⁷ Закон о облигационим односима, чл. 177, ст. 2.

¹⁸ Милановић, Ђ. (2018). „Запалио ауто јер није прошао технички преглед”, видео снимак, 31. 7. 2018. године. Доступно на: <https://www.youtube.com/watch?v=FP4lriwP6fs>, 16. 1. 2022; „Запалио ауто пред дететом јер није прошао технички преглед”, *Блиц*, 14. 8. 2018; „Запалио ауто јер није прошао технички преглед”, *Курир*, 24. 7. 2018; „Ђорђе који је запалио свој ауто”, *Курир*, 3. 8. 2018. године.

вања своје покретне имовине предузео „све мере предострожности.” На једном снимку забележено је како власник аутомобила, у друштву малог детета голог до појаса и босих ногу, уноси сламу у аутомобил, полива је бензином из пластичне флаше, а затим све то пали.¹⁹ На другом снимку сопственик спаљеног путничког возила то возило вуче трактором, док у њему ватра још увек тиња.²⁰ На трећем снимку евидентирано је како аутомобил, који је власник запалио, гори паркиран поред камиона с цистерном за запаљиве флуиде и недалеко од бензинске пумпе.²¹

Ништа од овога није безбедно. У сваком од ова три случаја изражен је ризик од настанка штете ширењем пожара за запаљеног возила. Схватање да паљевина подметнута од стране трећег лица искључује одговорност осигураника, па самим тим и осигуравача, не може се применити на овакве случајеве. Да је дошло до ширења пожара, опекотина код детета или експлозије цистерне и бензинске пумпе, да ли би било одговорности осигуравајућег друштва код кога је запаљени аутомобил осигуран од аутоодговорности? Теоријски став да одговорност осигураника ограничава одговорност осигуравача, не може да нам помогне приликом тражења одговора на ово питање. Сам осигураник изазива паљевину. Он је одговоран за евентуално штету која врло лако може да настане и која може да има велике размере. Да ли то је то довољно да се у таквим случајевима успостави одговорност осигуравача који је издао полису осигурања од аутоодговорности за запаљено возило?

3. Појам употребе моторног возила и подметање пожара на паркирано возило

Осигурањем од аутоодговорности не осигурава се интегрална (свеобухватна) грађанска одговорност осигураника. Одговорност осигуравајућег друштва, код обавезног осигурања возила, јесте одговорност *in terminus*. Грађанско-правна одговорности штетника, за разлику од тога, јесте одговорност *in integrum*. Један вид ограничења обавезе осигуравача, код осигурања од аутоодговорности, јесте ограничење на одговорност за штету услед употребе моторног возила (Матијевић, 2018, 448, 449). Да би оштећено лице имало право на накнаду штете по прописима о обавезном осигурању возила, до наступања штете мора доћи услед употребе моторног возила (Чоловић, 2010, 12). Појам употребе моторног возила јесте кључни појам у обавезном осигурању од одговорности за штету причињену употребом моторног возила (Шулејић, 2004, 279). У праву осигурања од аутоодговорности помоћу тог појма одређује се опсег обавезе осигуравача (Матијевић, 2018, 451).

¹⁹ „Запалио ауто пред дететом јер није прошао технички преглед”, *Блиц*, 14. 8. 2018. године.

²⁰ Милановић, Ђ. (2018). „Запалио ауто јер није прошао технички преглед”, 31. 7. 2018. године, део снимка од 10 минута и 50 секунди до 11 минута и 40 секунди, доступно на: <https://www.youtube.com/watch?v=FP4lriwP6fs>, 16. 1. 2022.

²¹ Алексић, В. (2018). „Запалио ауто јер није прошао технички у Пожеги”, 25. 7. 2018. године, доступно на: <https://www.youtube.com/watch?v=Aeb0uS9jkV4>, 16. 1. 2022.

Штета која се не може квалификовати као штета услед употребе моторног возила, не може се накнадити из средстава осигуравача од аутоодговорности. Питање ко је одговоран такву штету, да ли је то осигураник или неко треће лице, са становишта осигуравача од аутоодговорности, потпуно је ирелевантно. Осигуравач неће бити дужан да накнади такву штету, ни када је за њу одговоран осигураник, ни када је за њу одговорно треће лице.

Значење појма употреба моторног возила није дефинисано ни у прописима Републике Србије, ни у директивама Европске уније. Употреба моторног возила јесте правни стандард, чије се значење одређује путем судске праксе (Ristin, Krobar, Simoniti, 2008, 106). Правни стандарди ретко када су једностранни и недвосмислени. Напротив, они су најупечатљивији пример неодређености правног језика (Бован, 2014, 54). Утврђивање значења правног стандарда употреба моторног возила представља изазов и у упоредном праву (Birds, 2010, 398).

Одлучно питање, за одређивање да ли за штету која настане када сепрошири пожар са запаљеног аутомобила одговара осигуравајуће друштво, јесте питање да ли је правни стандард употреба моторног возила испуњен. Уколико су чињенице такве да се конкретна радња може квалификовати као употреба моторног возила, постоји одговорност осигуравача који је издао полису осигурања за то возило. Уколико је чињенично стање такво да се штета не може квалификовати као штета услед употребе моторног возила, нема одговорности осигуравајућег друштва.

Значење појма употреба моторног возила, последњих година проширено је путем праксе Суда правде Европске уније. Обавезно осигурање од аутоодговорности због тога 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 (Bevan, 2014). Концепт уобичајена функција возила додатно је прецизиран у пракси правосудне институције Европске уније. Сматра се да је возило у употреби ако се користи у складу са својом уобичајеном функцијом као превозно средство (*use that is consistent with its normal function as a means of transport*) (Bevan, 2019, 15). Пример да Суд правде Европске уније сматра да нема употребе моторног возила у складу са уобичајеном функцијом превозног средства, јесте случај када се моторно возило – трактор, користи као погонско средство – извор кинетичке енергије за неки други уређај.²²

Актуелна пракса Суда правде Европске уније утицала је на Европску комисију. Европска комисија је предложила да се допуни важећа Директива 2009/103/EУ Европског парламента и Савета од 16. 12. 2009. године о осигурању од грађанске одговорности за штету од употребе моторног возила и извршењу обавезе да се осигура од те одговорности.²³ Једна од предложених допуна је дефиниција употребе моторног возила. По предлогу Европске комисије под употребом моторног возила сматрала би се „свака употреба возила, које је намењено да се уобичајено употребљава као превозно средство, која је у складу с уобичајеном функцијом тог

²² Пресуда Суда правде Европске уније, C-514/16 од 28. 11. 2017. године *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade contre Joséa Manuela Proença Salvadora, Crédito Agrícola Seguros, Jorgea Oliveira Pinta*, изрека пресуде.

²³ *Службени лист Европске уније*, бр. L 263, 7. 10. 2009. године.

возила, без обзира на карактеристике возила и терена на коме се оно употребљава и без обзира да ли је оно у стању мировања или у покрету.”²⁴

Намерно спаљивање моторног возила није уобичајено, ни типично понашање његовог имаоца. Напротив. Подметање паљевине на путнички аутомобил, без обзира на то да ли се врши од стране његовог сопственика или од стране трећег лица, никако се не уклапа у друштвене норме. Подметање пожара на моторно возило, очигледно није радња која је у складу с уобичајеном функцијом возила као превозног средства. Стога ширење пожара са намерно запаљеног аутомобила, не може да се подведе под цитирану дефиницију употребе моторног возила изграђену у пракси Суда правде Европске уније и предложену од стране Европске комисије.

Британска теорија, као најупадљивији пример у коме нема употребе моторног возила у смислу прописа о осигурању, наводи коришћење аутомобила као импровизоване експлозивне направе („ауто-бомба”). Ово очигледно није нормалан начин коришћења возила (Marson, Ferris, 2019, 11).²⁵

Постоји сличност између случаја када је аутомобил намерно запаљен и случаја када је аутомобил намерно дигнут у ваздух. У оба случаја имовина се уништава опште опасном радњом – пламеном и експлозијом. Разлике су квантитативне у интензитету опасности за људе и имовину, у степену злочиначке воље учиниоца и у снази детонација. Са становишта обавезног осигурања моторних возила ове разлике нису битне. И у једном и у другом случају није дошло до употребе возила у складу са његовом уобичајеном функцијом превозног средства. Возила никако нису намењена да се спаљују, да се у њих стављају експлозивни и да се детонирају. То је утемељен разлог због чега осигуравач од аутоодговорности не може бити дужан да накнади штету ни у случају намерно изазване експлозије аутомобила ни у случају подметања „обичног” пожара на аутомобил. Питање одговорности за овако драстичне умишљајне радње, није од значаја са становишта обавезног осигурања власника моторних возила.

4. Спонтатни пожар на паркираном возилу

Око 25% пожара на возилима, по неким истраживањима спроведеним у Републици Хрватској, настаје самозапаљењем (Перушко, Белас, 2010, 113). Спонтатни пожари могући су на савременим аутомобилима (Rufiange, 2018). Јапански произвођач аутомобила *Toyota*, због могућности избијања пожара, 2018. године повукао је из продаје око милион хибридних возила типа *Prius* (Liao, 2018).

²⁴ European Commission, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability*, објављено 24. маја 2018. године у Бриселу, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=EN>, 28.11.2020. 13, 16.

²⁵ Случајеви у којима су паркирани аутомобили коришћени као импровизоване експлозивне направе, дешавали су се на територији Северне Ирске. Последњи такав напад догодио се у граду Дери, 20. 1. 2019. године (“Londonderry bomb: Four arrests over ‘reckless’ attack”, BBC News, 20. 1. 2019).

Намерно изазван пожар и пожар који је на аутомобилу спонтано избио, по последицама могу имати квантитативне сличности. Међутим, разлике у узроку су квалитативне и битне. Намерно спаљивање аутомобила никада се не може подвести под правни стандард употреба моторног возила. Спонтани пожар на возилу – самозапаљење, може се другачије квалификовати.

4. 1. Схватање да штета није покривена осигурањем

Старија теорија у нашој земљи сматрала је да „штета настала трећем лицу услед самозапаљења моторног возила паркираног у гаражи, није штета настала возилом у употреби” (Јанковец, 1996, 178). Ово стајалиште прихвата и хрватска судска пракса. Врховни суд Републике Хрватске још 1984. године, заузео је став да штета настала када се пламен прошири са возила које се спонтано запалило, није штета проузрокована возилом у употреби.²⁶ Овај став примењује се и у савременој пракси судова Републике Хрватске.²⁷ Тај став има заступнике у хрватској литератури. На пример, Шенјуг тврди „осигуратељ не може одговорати за штету изазвану самозапаљење моторног возила које је било паркирано” (Шенјуг, 2019, 78).

Право Литваније, слично као и хрватска пракса, сматра да штета, настала када се ватра прошири са спонтано запаљеног возила у стању мировања, није штета настала услед употребе моторног возила. Насупрот томе, у Француској се тумачи да је штета настала на тај начин, штета услед употребе моторног возила и да је због тога покривена обавезним осигурањем (Shevchenko, 2019, 138,139).

Судови у хрватској ипак сматрају да у једној групи случајева, штета услед самозапаљења аутомобила може бити квалификована као штета настала услед употребе моторног возила. Ако до пожара на возилу дође услед квара који је последица саобраћајне незгоде у којој је возило учествовало и ако је у пожару оштећено треће лице, ради се о штети насталој услед употребе моторног возила.²⁸ Хрватска литература је на становишту да и овакве случајеве треба рестриктивно тумачити: „требало би се задржати искључиво у оквиру доказане узрочно-последичне и временски блиске везе између пожара и употребе возила у саобраћају” (Шабан, 2016, 290).

²⁶ Пресуда Врховног суда Републике Хрватске, Рев. 1441/84, 24. 10. 1984. године (Беланић, 20156, 47).

²⁷ Пресуда Жупанијског суда у Вировитици, Гж. 412/06-2, 26. 3. 2007. године и пресуда Жупанијског суда у Загребу, Гж. 1956/14-2, 16. 1. 2018. године, донете су у парницама против осигуравача од аутоодговорности. Тужиоци у обе парнице тражили су накнаду штете, коју су претрпели тако што се са спонтано запаљених возила, која су била осигурана од аутоодговорности код тужених осигуравајућих друштава, пожар проширио на аутомобиле тужилаца. И Жупанијски суд у Вировитици и Жупанијски суд у Загребу, у тим пресудама оценили су да се таква штета не може квалификовати као штета настала услед употребе моторног возила и да тужбени захтев није основан (Шенјуг, 2019, 77).

²⁸ Пресуда Врховног суда Републике Хрватске, Рев. 2643/12-4, 23. 3. 2014. године.

4. 2. Схватање је штета покривена осигурањем – Суд правде Европске уније

Развој комунитарног права Европске уније у области обавезног осигурања у саобраћају, потврђује да оно тежи да појача и прошири заштиту оштећених лица (Mengozzi, 2014, тач. 52). Ако се узме у обзир новија пракса Суда правде Европске уније, хрватско схватање о штети проузрокованој ширењем пламена са запаљеног аутомобила, делује превазиђено.

Појам употреба моторног возила, по пракси европске правосудне институције, није ограничен само на вожњу. Тај појам обухвата сваку употребу возила која је у складу са његовом уобичајеном функцијом превозног средства.²⁹ Чињеница да је возило, које се само запалило, било у стању мировања на паркингу или у гаражи, није довољна да искључи постојање употребе моторног возила у смислу прописа о осигурању.

Суд правде Европске уније, приликом доношења пресуде C-100/18 од 20. 6. 2019. годинеу предмету *Línea Directa Aseguradora SA v. Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros* (даље: пресуда *Línea Directa Aseguradora*) процењивао је да ли је штета, која је настала ширењем пожара са спонтано запаљеног аутомобила, покривена осигурањем од аутоодговорности, тј. да ли је то штета услед употребе моторног возила. Пожар је у конкретном случају започео на аутомобилу, а затим се проширио на непокретност. Узрок пожара биле су електричне инсталације возила.³⁰

По оцени европског суда, чињеница да је у време штетног догађаја мотор возила био искључен и да је оно дуже од 24 сата било паркирано, не значи да возило није било у употреби. Паркирање аутомобила и период његовог мировања од једне до друге вожње, јесте нужна фаза која је део употребе аутомобила. Моторно возило се користи у складу са својом функцијом превозног средства када се креће, али и када је паркирано између два кретања. Паркирање возила може бити и дуже раздобље током кога је возило у стању мировања.³¹

Чињеница да су електричне инсталације узрок пожара, по оцени Суда правде Европске уније, није била релевантна. Ако возило одговара појму моторног возила, односно возила у смислу европског прописа о осигурању, није битно који део тог возила је узрок штете, нити чему тај део служи.³²

Ризик samozапалења возила на срећу јесте веома мали. Међутим, тај ризик ипак постоји и неодвојиво је повезан са употребом моторног возила као превозног средства (Bot, 2019, тач. 51). Суд правде Европске уније у пресуди *Línea Directa Aseguradora* да због тога је изричито оценио да је појмом штета услед употребе

²⁹ Суд правде Европске уније, пресуда C-648/17 у спору *BTA Baltic Insurance Company AS v. Baltijas Aprodōšināšanas Nams AS*, 15. 11. 2018. године, тач. 34.

³⁰ Пресуда *Línea Directa Aseguradora*, тач. 10.

³¹ *Ibid.*, тач. 37, 41, 42. и 44.

³² *Ibid.*, тач. 45

возила, обухваћена и штета која настане када се прошири пожар са спонтано запаљеног аутомобила.³³

4. 3. Обавеза имплементације схватања Суда правде Европске уније

Директиве Европске уније које се односе на обавезно осигурање возила, нису дале слободу државама чланицама да националним правом дефинишу појам употреба моторног возила. Суд правде Европске уније више пута је поновио да се одређивање опсега појма употреба моторног возила, не може препустити схватању сваке поједине државе чланице.³⁴ С обзиром на праксу европске правосудне институције, национални судови држава чланица Европске уније требало би да сматрају да штета настала услед ширења пожара са спонтано запаљеног возила, јесте штета услед употребе моторног возила. Са таквом штетом треба поступати као са штетом покривеном обавезним осигурањем од аутоодговорности.

Поступање судова најмлађе чланице Европске уније, Републике Хрватске, не може у дужем временском периоду бити у несагласности са праксом Суда правде Европске уније. У погледу штете која настане услед самозапаљења моторног возила хрватско право није пример на које би право Републике Србије требало да се угледа (Радовановић, 2021, 94).

Република Србија закључила је и законом потврдила Споразум о стабилизацији и придруживању – Закон о ратификацији Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица и Републике Србије.³⁵ Чланом 72 овог међународног уговора Србије је преузела обавезу да своје постојеће и будуће право усклади са правним тековинама Европске уније.

Обавеза хармонизације домаћег права са правом Европске уније више је на законодавној него на судској власти. Међутим, и судови имају значајну улогу у испуњавању једне додатне обавезе коју је Србија преузела одредбом члана 72, ст. 1 Споразума о стабилизацији и придруживању: „Србија обезбеђује да њено постојеће и будуће законодавство буде правилно примењено и спроведено.” Реч је о регулативи која је у складу, односно која ће бити у складу, са комунитарним правом. Могло би се протумачити да су домаћи прописи, који су усклађени са правом Европске уније, правилно примењени ако су примењени на начин на који их примењују органи Уније. То прећутно подразумева прихватање праксе Суда правде Европске уније као извора за тумачење домаћег права (Станивуковић, 2012, 216).

³³ Пресуда *Línea Directa Aseguradora*, тач. 46.

³⁴ Пресуда у спору C-514/16 *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade contre Joséa Manuela Proença Salvadora, Crédito Agrícola Seguros, Jorgea Oliveira Pinta*, 28. 11. 2017, тач. 31; пресуда у спору C-334/16 *José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited, Sucursal en España Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras*, 20. 12. 2017. године, тач. 24; пресуда у спору C-648/17 *BTA Baltic Insurance Company AS v. Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, 15. 11. 2018. године, тач. 31.

³⁵ *Службени гласник РС – Међународни ујовори*, бр. 83/08.

Суд правде Европске уније у пресуди *Línea Directa Aseguradora* јасно је одредио на који начин треба тумачити појам употреба моторног возила, у ситуацији када дође до самозапаљења аутомобила и даљег ширења пожара. По пракси европске правосудне институције, штета у таквом случају јесте штета услед употребе аутомобила на коме је иницијално избио пламен. Пресуда *Línea Directa Aseguradora* показује домаћим судовима на који начин треба разумети правни стандард употреба моторног возила, у случају самозапаљења моторног возила. Штету насталу када се прошири пожар са возила које се само запалило, треба сматрати за штету услед употребе моторног возила. У Србији таква штета мора бити покривена полисом обавезног осигурања од аутоодговорности закљученој за моторно возило на коме је извор пламена. То захтевају и императив европских интеграција и потреба да за заштити оштећено лице.

5. Закључак

Пожари на паркираним аутомобилима релативно често се дешавају. Њихови узроци могу бити различити. Могуће је да пламен настане спонтано – самозапаљење, а могуће је да је паљевина изазвана намерном људском радњом. Штета која настане услед ширења пожара за запаљеног возила у неким случајевима треба да буде покривена обавезним осигурањем од аутоодговорности, а у неким случајевима не.

Осигуравајуће друштво, по уговору о осигурању од аутоодговорности, дужно је да оштећеном лицу накнади штету која је проузрокована употребом моторног возила. У зависности од тога да ли је пожар на паркираном аутомобилу настао услед употребе моторног возила, одређује се да ли је штета настала ширењем пожара покривена осигурањем од аутоодговорности.

Суд правде Европске уније кроз своју праксу одредио је значење појма употреба моторног возила. По комунитарном праву сматра се да је моторно возило у употреби ако се користи у складу са својом уобичајеном функцијом превозног средства. Подметање пожара на паркирани аутомобил, није у складу са уобичајеном функцијом аутомобила као превозог средства. Моторна возила нису намењена за спаљивање. Не користе се тако што се под њих подмеће паљевина. Штета која настала ширењем пламена са намерно запаљеног возила, није штета услед употребе моторног возила у смислу прописа о обавезном осигурању у саобраћају. Та штета није покривена осигурањем од аутоодговорности, без обзира на то ко је подметнуо пожар.

Код самозапаљења ситуација је другачија. Паркирање моторног возила јесте нужна фаза која је део његове употребе. Оно се користи у складу са својом функцијом превозног средства и када је паркирано између две вожње. Ризик да се паркирани аутомобил сам од себе запали јесте веома мали. Ипак, тај ризик постоји и неодвојиво је повезан са употребом моторног возила као превозног средства. Суд правде Европске уније због тога стоји на становишту да је штета, која настане када се пожар прошири са аутомобила који се сам запалио, покривена осигурањем од аутоодговорности. Потреба хармонизације домаћег права са правним

тековинама Европске уније и потреба да се заштите оштећена лица, налаже до-
маћим судовима да прихвате ово становиште.

Miloš Radovanovic, PhD
Research Fellow
Institute of Comparative Law, Belgrade

Fire on a parked vehicle and motor third party liability insurance

Review scientific paper

Summary

This paper refers the issue is a damage, caused by fire spread from parked vehicle, covered by motor liability insurance. According to the author opinion, the answer can be found in the meaning of the notion of use motor vehicle, established in case-law of the Court of Justice of the European Union. A vehicle is in use, if that use is consistent with normal function of the vehicle as a means of transport. Damage caused while the vehicle has been used, in the sense of the regulation on compulsory traffic insurance, is covered by the insurance. Damage which cannot be classified as damage caused by use of the motor vehicles, is not covered by the insurance.

It is significantly important if the fire is caused on purpose or self-ignition has occurred. Causing a fire on parked automobile obviously is not consistent with normal function of the vehicle as a means of transport. Spreading the fire from automobile, which is purposely inflamed, cannot be classified as use of motor vehicle. The motor liability insurer is not liable for damage caused in that situation, regardless who set the fire – unidentified perpetrator, identified perpetrator or owner of the burned automobile.

Damage caused by fire, spread from spontaneously inflamed motor vehicle, is covered by third party motor liability insurance. This view of the author is based on the *acquis communautaire* of the European Union. Court of Justice of the European Union emphasized that the parking of the vehicle, until next trip is necessary step which form an integral part of the use of the vehicle as a means of transport. The risk of self-ignition is low, but it is inherent in the transport function of the vehicle. Author, referring to the case-law of the Court of Justice of the European Union, points out that compulsory motor liability insurance covers damaged caused by fire spread from spontaneously aflame motor vehicle.

Key words: motor liability insurance; use of motor vehicle, normal function of the vehicle, Court of Justice of the European Union, fire, self-ignition of a parked vehicle

ЛИТЕРАТУРА (REFERENCES)

- Алексић, Владан. (2018). „Запалио ауто јер није прошао технички у Пожеги”, 25. 7. 2018. године, доступно на: <https://www.youtube.com/watch?v=Aeb0uS9jkV4>, 16. 1. 2022.
- Bevan, N. (2014). “Vnuk: End of the Road?”, *The Personal Injury Brief Update Law Journal*, 20th October 2014, доступно на: <http://www.pibriefupdate.com/content/pibulj-sec/2711-vnuk-end-of-the-road-nicholas-bevan-solicitor-mediator-consultant-and-trainer>, 15. 2. 2018.
- Bevan, N. (2019). “The MIB’s surrogate state liability (Pt 1)”, *New Law Journal*, issue 7848, July 11th 2019.
- Беланић, Л., (2015а). „Случајеви одговорности за штету без кривње”, Буковац Пувача, М., Слакопер, З., Беланић, Л. (ур.) у: *Одвезно љраво Поседни дво II. Изванујоворни одвезни односи*, (103–201). Загреб: Нови информатор.
- Беланић, Л. (2015б). „Одговорност за аутомобилске штете у хрватском праву са освртом на нека питања ове одговорности у поредбеном праву”, *Евројска ревија за љправо осииурања*, 14(1), 45–56.
- Birds, J. (2010). *Birds’ Modern Insurance Law, Eighth Edition*. London: Sweet & Maxwell.
- Бован, С. (2014). *Правна херменеутика између филозофије и лоике – социолошки метод у џумачењу и љримени љрава*. Београд: Правни факултет у Београду.
- Bot, Y. (2019). *Conclusions de l’ Avocat Générale M. Yves Bot présentées le 28 février 2019 Affaire C-100/18 Línea Directa Aseguradora SA contre Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=211191&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14455552>, 18. 11. 2020.
- Директива 2009/103/ЕУ Европског Парламента и Савета од 16. септембра 2009. године о осигурању од грађанске одговорности за штету од употребе моторног возила и извршењу обавезе осигурања од те одговорности, *Службени листи Евројске Уније*, бр. L 263, 7.10.2009. [Directive 2009/103/EC of the European Parliament and Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and enforcement of the obligation to insure against such liability, *Official Journal of the European Union*, L 263, 7.10.2009].
- European Commission, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability*, објављено 24. маја 2018. године у Бриселу, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=EN>, 28. 11. 2020.
- Закон о обавезном осигурању имовине и лица, *Службени листи СФРЈ*, број 15/65.
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени љласник РС*, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/2013 – УС.
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени листи СФРЈ*, број 11/68.
- Закон о облигационим односима, *Службени листи СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – УСЈ, 57/89, *Службени листи СРЈ*, бр. 31/93, *Службени љласник РС*, бр. 18/2020.
- Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени листи СФРЈ*, број 24/76.
- Закон о ратификацији Споразума о стабилизацији и придруживању између европских заједница и њихових држава чланица и Републике Србије, *Службени љласник РС – Међународни ујовори*, бр. 83/08.

- Зигар, Д., Благојевић, М, Радовановић, Р. (2017). „Симулације пожара на моторном возилу у форензичком инжењерству”, *НБП. Наука, безбедност, полиција*, бр. 3, 107–121.
- Иванчевић, К. (2014). „Обавезна осигурања у саобраћају”, Радојевић, М. (ур.) у: *Право осигурања, шесто измењено и доуњено издање* (302–352). Београд: Правни факултет Универзитета Унион, ЈП Службени гласник.
- Јанковец, И. (1996). Коментар чланова 73–108, Вујовић, Р. (ур.) у: *Закон о осигурању имовине и лица – коментар*, (165–206). Београд: Дунав Превинг.
- Jug, A., Petelin, S., Bukobec, P. (2014). “Probability of Fire Brigade Suppression Success in an Underground Car Parking Fire”, *Sigurnosti*, бр. 1, 1–9, доступно на: <https://hrcak.srce.hr/file/176742>, 13. 1. 2022.
- Караникић Мирић, М. (2011). „Одговорност власника моторног возила”, *Правни животи*, бр. 10/2011, 685–707.
- Кривични законик, *Службени гласник РС*, бр. 85/05, 88/05, 107/05, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16 и 35/19.
- Khemka, P. (2019). *Plastics in the Automotive Industry – Which Materials Will Be the Winners and Losers?*, 19. 2. 2019. године, доступно на: <https://www.resource-innovations.com/resources/plastics-automotive-industry-which-materials-will-be-winners-and-losers>, 13. 1. 2022.
- Marson, J., Ferris, K. (2019). “For the want of certainty: Vnuk, Juliana and Andrade and the obligation to insure”, *Modern Law Review*, issue 6/2019, доступно на: <http://shura.shu.ac.uk/24782/3/Marson-ForWantCertainty%28AM%29.pdf>, 28. 11. 2020.
- Матијевић, Б. (2018). „Појам упораба возила у осигурању од аутомобилске одговорности – нова пракса Суда Еуропске Уније”, Петровић, З, Чоловић, В. (ур.) у: *Одговорност за штећу, накнада штеће и осигурање* (447–461). Ваљево: Удружење за одштетно право, Институт за упоредно право.
- Mengozzi, M., P. (2014). *Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi présentées le 26 février 2014 Affaire C-162/13 Damijan Vnuk contre Zavarovalnica Triglav d.d.*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=148241&pageIndex?=0 &doclang=FR&m ode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14753655>, 16. 8. 2020.
- Милановић, Ђ. (2018). „Запалио ауто јер није прошао технички преглед”, 31. 7. 2018. године, доступно на: <https://www.youtube.com/watch?v=FP4lriwP6fs>, 16. 1. 2022.
- Папић, Н. (2016). „Вештачење узрока пожара”, *Полиција и сигурносћ (Зајред)*, бр. 3, 267–280.
- Перушко, С, Белас, Д. (2010). „Узроци пожара возила”, *Полиција и сигурносћ (Зајред)*, бр. 1, 107–114.
- Петровић Томић, Н. (2019). *Право осигурања – Систем Књиџа I*. Београд: ЈП Службени гласник.
- Радовановић, М. (2021). *Гарантни фонд – накнада штеће и рејрес*, докторска дисертација одбрањена на Правном факултету Универзитета у Београду 24. септембра 2021. године, доступно на: <https://uvidok.rcub.bg.ac.rs/bitstream/handle/123456789/4303/Doktorat.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, 22. 1. 2022.
- Ristin, G., Krobar, T., Simoniti, S. (2008). *Zakon o obveznih zavarovanja v prometu (ZOZP) s komentarjem*. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje.
- Rufange, D. (2018). “Spontaneously Combusting KIAs and Hyundai”, *Auto123*, 14. 6. 2018. године, доступно на: <https://www.auto123.com/en/news/Hyundai-Kia-fires-NHTSA-investigation/64789/>, 17. 11. 2020.
- Станивуковић, М. (2012). „Право Еуропске уније и судови у Србији”, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, бр. 1, 203–221.

- Стојановић, З, Перић, О. (2009). *Кривично право - Поседни гео, тринаесто издање*. Београд: Правна књига.
- Statista, *Plastic materials' share in medium-sized passenger cars in 2017 by region*, доступно на: <https://www.statista.com/statistics/894155/plastic-material-share-of-medium-sized-passenger-cars-by-region/>, 13. 1. 2022.
- Shevchenko, O. (2019). "Motor Third Party Liability after CJEU Interpretation of the Directive 103/2009/EC in Vnuk Judgment", *Teisė*, vol. 111, 130–144, доступно на: <https://www.zurnalai.vu.lt/teisė/article/view/12822/11620>, 15. 11. 2020.
- Чоловић, В. (2007). *Међународно осигурање од аутоодговорности (систем зелене карће)*. Београд: Досије.
- Чоловић, В. (2010). „Накнада штете по основу осигурања од аутоодговорности – раније и садашње регулисање у законодавству Србије”, Петровић, З. (ур.) у: *Обавезно осигурање, накнада штете и обезбеђење истраживања* (11–25). Београд: Удружење за одштетно право.
- Татић, В. (2021). „Најмање један аутомобил дневно изгори у Београду – веровали или не, пожар најчешће изазива вода”, *РТС*, 20. 11. 2021. године, доступно на: <https://www.rts.rs/page/stories/sr/story/125/drustvo/4596147/pozar-automobil-uzrok.html>, 13. 1. 2022.
- Ђурковић, М. (2013). *Коментар Закона о одвезним осигурањима у промету*. Загреб: Инжењерски биро.
- Ђурковић, М. (2015). *Осигурање од извануговорне и уговорне (професионалне) одговорности*. Загреб: Инжењерски биро.
- Шабан, Д. (2016). „Појам упорабе моторног возила у праву осигурања од аутомобилске одговорности”, *Анали Правног факултета у Зеници*, бр. 17, 277–298.
- Шенјуг, Ф. К. (2019). „Одговорност осигуратеља по полици аутомобилске одговорности за накнаду штете настале спонтаним пожаром на паркираном моторном возилу и појам упорабе моторног возила у домени уговора о осигурању од аутомобилске одговорности”, *Хрватски часопис за осигурање*, бр. 1, 71–79.
- Шулејић, П. (2004). „Појам употребе моторног и прикључног возила у обавезном осигурању од одговорности”, Славнић, Ј, Шулејић, П. (ур.) у: *Привреда и право осигурања у транзицији*. (279–295). Палић: Удружење за право осигурања Србије и Црне Горе.

СУДСКА ПРАКСА (CASE LAW)

- Пресуда у спору C-514/16 *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade contre Joséa Manuela Proença Salvador, Crédito Agrícola Seguros, Jorgea Oliveira Pinta*, Суд правде Европске уније, 28. 11. 2017. године. Доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=197180&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14626658>, 19. 11. 2020.
- Пресуда у спору C-334/16 *José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited, Sucursal en España Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras*, Суд правде Европске уније, 20. 12. 2017. године. Доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198066&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14628721>, 19. 11. 2020.
- Пресуда у спору C-648/17 *BTA Baltic Insurance Company AS v. Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, Суд правде Европске уније, 15. 11. 2018. године. Доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=197180&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14626658>, 19. 11. 2020.

Пресуда у спору C-100/18 *Línea Directa Aseguradora SA v. Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, Суд правде Европске уније, 20. 6. 2019. године, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=215249&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14455552>, 18. 11. 2020.

Пресуда Апелационог суда у Новом Саду, Гж. 1317/16, 2. 6. 2016. године.

Пресуда Апелационог суда у Новом Саду, Гж. 4671/16, 19. 1. 2019. године.

Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу, Кж1. 434/19, 13. 6. 2019. године.

Пресуда Апелационог суда у Нишу, Кж1. 3965/13, 15. 10. 2014. године.

Пресуда Основног суда у Новом Пазару, К. 189/15, 12. 3. 2019. године.

Пресуда Врховног суда Републике Хрватске, Рев. 2643/12-4, 23. 4. 2014. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba805ec58e>, 22. 11. 2020. године.

ОБЈАВЕ У СРЕДСТВИМА ЈАВНОГ ИНФОРМИСАЊА

(PUBLICATIONS IN MASS MEDIA)

„Londonderry bomb: Four arrests over ‘reckless’ attack”, *BBC News*, 20. 1. 2019. године, доступно на: <https://www.bbc.com/news/uk-northern-ireland-46937061>, 18. 1. 2022.

„За мање од 9 сати у Београду је јуче изгорело чак шест аутомобила”, *Блиц*, 20. 1. 2016, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/beograd/za-manje-od-9-sati-u-beogradu-je-juce-izgorelo-cak-sest-automobila-evo-zasto/0wemhjk>, 13. 1. 2022.

„Запалио ауто пред дететом јер није прошао технички преглед”, *Блиц*, 14. 8. 2018. године, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/drustvo/zapalio-auto-pred-detetom-jer-nije-prosao-tehnicki-pregled/6lr1fxq>, 18. 11. 2020. године.

„Горе аутомобили на Новом Београду: Ватра захватила и друга возила у Улици антифашистичке борбе”, *Блиц*, 16. 7. 2021, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/beograd/izgoreo-atomobil-na-novom-beogradu-vatra-zahvatila-i-druga-vozila-u-ulici/ghdrtdk>, 13. 1. 2022.

„Пиромани из Сремских Карловаца – Младићи запалили суграђанину аутомобил”, *Блиц*, 31. 12. 2021. године, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/hronika/piromani-iz-sremskih-karlovaca-mladici-zapalili-sugradaninu-75-automobil-policija-ih/cwnxhesg>, 13. 1. 2022.

„На паркингу испред Дома здравља у Љугу запалио се путнички аутомобил марке Peugeot”, *Глас зајадне Србије*, 24. 9. 2021. године, доступно на: <http://www.glaszapadnesrbije.rs/219646/Pozar-ispred-Doma-zdravlja-u-Ljigu-zapalio-se-putnicki-automobil/>, 13. 1. 2022.

„Опозиционом одборнику из Сремских Карловаца запаљен аутомобил”, *Данас*, 2. 10. 2020. године, доступно на: <https://www.danas.rs/politika/opozicionom-odborniku-iz-sremskih-karlovaca-zapaljen-automobil/>, 17. 11. 2020.

„Горео аутомобил недалеко од улаза у нишку Полицијску управу”, *Јужне вести*, 5. 1. 2022. године, доступно на: <https://www.juznevesti.com/Hronika/Goreo-automobil-nedaleko-od-ulaza-u-nisku-Policijsku-upravu.sr.html>, 13. 1. 2022.

„Запалио ауто јер није прошао технички преглед”, *Курир*, 24. 7. 2018. године, доступно на: <https://www.kurir.rs/vesti/srbija/3091063/zapalio-auto-je-nije-prosao-tehnicki-pregled-vozac-iz-pozege-izgubio-zivce-pa-napravio-haos>, 18. 11. 2020.

„Ђорђе који је запалио свој ауто”, *Курир*, 3. 8. 2018. године, доступно на: <https://www.kurir.rs/vesti/drustvo/3096615/djordje-koji-je-zapalio-svoj-auto-za-kurir-pustio-sam-ovu-pesmu-a-onda-sam-automobil-polio-benzinom-uvece-je-po-mene-dosla-policija>, 16. 1. 2021.

„Појавио се снимакподметања пожара у Новом Саду: Снајперов човек са капуљачом на глави одредио посао за два минута, девојци опомена?”, *Курир*, 7. 10. 2021. године, доступно на:

<https://www.kurir.rs/crna-hronika/3782641/snimak-podmetanja-pozara-novi-sad-snajper>, 14. 1. 2022.

„Новосадском адвокату запаљен аутомобил”, *Н1*, 22. 12. 2021. године, доступно на: <https://rs.n1info.com/vesti/novosadskom-advokatu-zapaljen-automobil-akv-trazi-efikasnu-reakciju-policije/>, 13. 1. 2022.

„Изгорело возило директора нишке Тржнице”, *Политика*, 19. 11. 2017. године, доступно на: <http://www.politika.rs/scc/clanak/392861/Izgorelo-vozilo-direktora-niske-Trznice#!>, 17. 11. 2020.

„Запаљен аутомобил градоначелника Зајечара”, *Политика*, 29. 10. 2021. године, доступно на: <https://www.rts.rs/page/stories/sr/story/135/hronika/4568570/zapaljen-automobil-gradona-celnika-zajecara.html>, 13. 1. 2022.