

др Ненад ТЕШИЋ

доцент Правног факултета Универзитета у Београду

„DEUS EX MACHINA“ – О ПРАВНО-ОБАВЕЗУЈУЋОЈ СВОЈИНИ НА АУТОМОБИЛУ

Резиме

Аутор у овом раду ставља у фокус аутомобил као материјално добро од посебног значаја за свакодневни живот његовог власника. Поред велике користи коју доноси њихова употреба, за ову врсту ствари се везује и мноштво обавеза од којих су за власника најзначајније оне које се тичу регистрације возила и осигурања од аутоодговорности. У том контексту, аутор отвара дилему да ли су ове обавезе непосредна последица законског ограничења права својине или су резултат одлуке власника да свој аутомобил употребљава у јавном саобраћају.

Одговорност према заједничкој животној средини чини се намеће власницима возила нову генерацију дужности које спадају у позитивна ограничења права својине. Власник чији је „аутомобил“ након тридесет и више година коришћења „испустио душу“ или на коме је у саобраћајној незгоди причињена тзв. „тотална штета“ није више сасвим слободан у одлуци да одбаци свог „љубимца“. Законодавац, у том погледу, намеће власнику „истрошеног возила“ одређене обавезе и одговорности у јавном интересу.

Аутор у овом раду испитује да ли је и под којим условима у савременом праву могућа дереликција моторног возила, отварајући изнова вечиту дилему у којој мери својина обавезује.

Кључне речи: аутомобил, регистрација возила, опасна ствар, осигурање од аутоодговорности, отпадно возило, управљање отпадом, загађивач плаћа, рециклажа, еколошка привреда.

„No other man-made device since the shields and lances of the ancient knights fulfills a man's ego like an automobile.“¹

1. УВОД

У Србији је на крају 2008. године било 2.198.959 регистрованих возила, од чега је на крају 2008. године било 1.486.495 путничких возила.² Иако је у праву уобичајен термин моторно возила чини се он нема једнообразно значење. На пример у кривичном праву моторно возило је прилично широк појам и обухвата свако саобраћајно средство на моторни погон у сувоземном, воденом и ваздушном саобраћају.³ С друге стране, у праву осигурања појам моторно возило има далеко уже значење, па је ово возило на моторни погон које је првенствено намењено за превоз лица и ствари на путевима или које служи за вучу прикључних возила намењених за превоз лица и ствари, осим возила за превоз лица и ствари која се крећу по шинама, бицикла са мотором, трактори и друга возила на моторни погон која нису првенствено намењена за превоз лица и ствари.⁴

Дакле, то је возило које се користећи погон сопственог мотора креће по земљи, по путу, а не по шинама.⁵ Узимајући у обзир ову појмовну неуједначеност, али и друге пре свега практичне разлога, научна анализа у овом раду је ограничена на аутомобиле као једну ужу, али широко распрострањену групу моторних возила.

Готово ниједна својина у савременом друштву као ималаштво на аутомобилу не изазива тако очигледно завист код оних који немају, а егоизам код оних који имају. Популарна култура сведочи о значају који за нас имају аутомобили. Ове машине су често много више од превозног средства, симболи статуса, предмети обожавања и фетиши.⁶ О таксистима и камионџијама се снимају филмови, а о

1 Ни један људски изум још од витешког оружја не испуњава власников его на такав начин као што то чини аутомобил. Вид.: <http://www.famous-quotes.com/author.php?aid=7736>, 04.09.2012.

2 Доступно на адреси: <http://www.promobile.rs/U-Srbiji-registrovano-skoro-1-49-miliona-putnickih-vozila-2208-c58-content.htm>, 4.9.2012.

3 Чл. 112, ст. 25 Кривични законик, *Сл. гласник РС*, бр. 85/2005, 88/2005 – испр., 107/2005 – испр., 72/2009 и 111/2009 (даље: КЗ).

4 Предраг Шулејић, *Право осигурања*, Београд 2005, 436.

5 Здравко Петровић, Вељко Кнежевић, *Накнада штете настале у саобраћајној незгоди*, Београд 2009, 40. Возила не смеју да се крећу по шинама, него треба да су намењена за употребу по путевима. На овај начин су искључене из осигурања: железнице, трамваји и успињаче. П. Шулејић, 437.

6 „Аутомобил је постао парче одеће, без које се осећамо несигурни, неодевени и непотпуни.“ Меклаун. Вид.: Силвија Луковић–Булат, Светлана Мирчов, Мирослава Луковић, *Енциклопедија цитата*, Београд 2008, 10.

шоферима певају песме као некада о витезовима и хајдучима. Просечан човек је, по правилу, заљубљен у свој аутомобил, а овај га тера да стално поставља себи виши циљ за којим потом јури, али само до његовог испуњења када неминовно пожели нешто веће, удобније и брже.

2. МОТОРНО ВОЗИЛО КАО ИМОВИНСКО ДОБРО

У правној литератури се истиче да је власник возила лице које има право да употребљава возило у сопственом интересу и да њиме располаже.⁷ Ипак, јасно је да поред осећаја поноса аутомобили доносе власницима и велики број брига. То што је неко власник возила још увек не значи да га он може користити на сваки законом допуштен начин. За одређене начине употребе власник мора испуњавати додатне услове. Тако на пример моторним возилом, може самостално да управља онај возач који испуњава прописане услове и има возачку дозволу за управљање возилом оне категорије којим управља.⁸ Неке недаће које доносе аутомобили спадају у редовно одржавање, док друге имају карактер фискалних и сличних намета.

2.1. Трошкови

Употребу аутомобила прате бројни трошкови, на пример, одржавања и паркирања возила, горива и сл. С обзиром да је цена нафте и нафтних деривата у сталном порасту средства која просечан грађанин издвоји на своје возило потпуно одговарају оној народној „пола пије, а пола шарцу даје“ јер се у нашим условима трошкови које генерише аутомобил по вредности често приближавају половини укупних годишњих прихода његовог власника.

2.1.1. Техничка исправност

Сваки власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његово возило у саобраћају на путевима буду технички исправно.⁹

7 П. Шулејић, 425.

8 Чл. 178, ст. 1 Закон о безбедности саобраћаја на путевима, *Сл. гласник РС*, бр. 41/2009, 53/2010 и 101/2011. Уз одређене изузетке возачка дозвола ће се издати лицу: 1) које испуњава старосне услове, 2) које испуњава здравствене услове, 3) које има пребивалиште или одобрен привремени боравак од најмање 6 месеци у Републици Србији, 4) које је положило возачки испит за возача одређене категорије моторних возила, односно скупа возила, 5) које је положило испит из прве помоћи, 6) коме није забрањено управљање моторним возилом, односно скупом возила. Видети: чл. 179 Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

9 Чл. 5 Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

Додатно, Закон о безбедности саобраћаја на путевима прописује и обавезу да власник, односно корисник возила, не сме дозволити да се одбачено возило налази на путу, односно месту на коме је дозвољено заустављање или паркирање возила.¹⁰ Отуда се чини да је највећа брига власника аутомобила у Србији околност да је велики број наших моторних љубимаца „у годинама“. Српски возни парк је просечне старости око 11 година.¹¹ Како се овај поразан податак директно одражава и на безбедност у саобраћају, Влада Републике Србије је одобрила субвенције¹² за домаћа возила кроз програм по коме је сваки купац крагујевачког „пунта“ могао свој стари аутомобил дати на рециклажу и за њега добити 1000 евра,¹³ тако да се откупљена возила прераде као отпад за потребе металске индустрије.¹⁴

2.1.2. Опасност од крађа

Оно што генерише приличне трошкове за власнике аутомобила јесте потреба за сталном заштитом њихових љубимаца од крађе. Изгледа да се ништа у тој мери не штити, а да је истовремено толико често предмет кривичног дела крађе као аутомобил.¹⁵ У неким случајевима ово дело се квалификује као тешка крађа ако је учињено обијањем, односно савлађивањем механичких или електронских препрека, од стра-

10 Чл. 22 Закон о безбедности саобраћаја на путевима.

11 Урош Недељковић, „Просечна старост возила у Србији: Без старца... нема возног парка“, <http://www.bifonline.rs/tekstovi.item.488/prosecna-starost-vozila-u-srbiji.html>, 4.9.2012.

12 Правилник о начину спровођења субвенционисане куповине аутомобила произведених у Републици Србији заменом старо за ново, *Сл. гласник РС*, бр. 26/2009, 64/2009 и 103/2009.

13 Ова ограда о непрецизном податку стоји због тога јер је званичне податке тешко наћи. Гледајући државе Европске уније, према статистици АСЕА (Европска асоцијација произвођача аутомобила) просечна старост возила у неким државама је далеко од возачког благостања. Велика Британија има возила просечне старости од 6,7 година, Италија 7,5, Немачка и Француска 8,1, а северњаци Данци и Швеђани 9,1 односно 9,4. У. Недељковић, „Просечна старост возила у Србији: Без старца... нема возног парка“.

14 На овај начин је у 2009. години по систему „старо-за-ново“ продато око 15.000 аутомобила. Видети: Стари ауто за нови „Пунто“ уз минималну камату, Извор: www.novosti.rs, Вид.: <http://www.oglasisrbija.com/magazin/index.php?id=48>.

15 Опширније: Милан Жарковић, Оливер Лајић, Борислав Ковачевић, „Крађе моторних возила као савремени вид организованог криминала у домаћој криминалистичкој пракси“, *Безбедност*, Београд 1/2011, вол. 53, 158–175, Саша Мијалковић, „*Modus operandi* ‘аутомафије’ у Србији“, *Ревуја за безбедност* 2/2010, вол. 4, 191–207. Слично је и другим државама. Вид.: „An overview of motor vehicle crime from a European perspective“, Europol, January, www.europol.europa.eu/publications/Serious_Crime_Overviews/overview-Motor_vehicle_crime_2006_1.pdf, 4.9.2012.

не групе или на нарочито опасан и дрзак начин.¹⁶ Поред дела крађа за аутомобиле је карактеристично и још једно кривично дело против имовине – неовлашћено коришћење туђег возила.¹⁷ Код овог дела се не тражи намера да се присвајањем покретне ствари себи или другом прибави противправна имовинска корист, па се код њега кажњава и сам покушај.¹⁸ Општој безбедности, у овом контексту, свакако не доприноси став наше судске праксе по коме за крађу возила из јавне гараже не одговара јавно предузеће, власник гараже, јер није преузело обавезу чувања возила, већ само обезбеђење паркинг простора.¹⁹

Поред опасности од крађе власници аутомобила у Србији се свакодневно сусрећу и са потенцијалном опасношћу од штете која их нагони на стални опрез, а директна је последица „квалитета“ наших путева.

2.1.3. „Ударне рупе“

Оно од чега страхују власници аутомобила у нашој земљи су и тзв. „ударне рупе“²⁰ које несумњиво повећавају трошкове везана за одржавање техниче исправности аутомобила. Овде није спорно да су предузећа за путеве одговорна за насталу штету услед неисправности, оштећења и недостатка на путевима јер она њима управљају и дужна су да их одржавају.²¹ Ова обавеза се не доводи у питање

16 Учинилац дела крађе (члан 203) казниће се затвором од једне до осам година, ако је крађа извршена: 1) обијањем или проваљивањем затворених зграда, станова, соба, касе, ормана или других затворених простора или савлађивањем механичких, електронских или других већих препрека. Вид.: чл. 204 Кривичног законика.

17 „Ко без пристанка овлашћеног лица користи туђе моторно возило, казниће се новчаном казном или затвором до три године.“ Чл. 213, ст. 1 КЗ.

18 Чл. 213, ст. 3 КЗ.

19 „Радници који раде као инкасанти у јавној гаражи не могу знати које је возило по врсти и регистарском броју ушло у гаражу, односно ко је власник возила које излази из јавне гараже. Исто тако, правилан је правни закључак нижих судова да се у изнетој ситуацији не могу применити одредбе члана 724 у вези са чланом 729 ЗОО о угоститељској остави, јер тужени није преузео обавезу чувања возила, већ је само обезбедио паркинг возила и за то наплатио цену.“ (Пресуда Врховног суда Србије, Прев. 186/97 од 28.5.1997. године, *Судска пракса привредних судова*, Билтен бр. 4/1997, стр. 117).

20 У „Београд путу“, који је задужен за одржавање улица у главном граду, истичу да сам појам ударне рупе нема јасну дефиницију у закону, али и да се за „оштећење асфалта“ уобичајно термин ударна рупа. Да би оштећење на коловозу било проглашено „ударном рупом“ оно мора бити дубље од 5 цм. Површина оштећења није битна, јер она не утиче на безбедност, већ само дубина. „Шта је то „ударна рупа““, доступно на адреси: http://www.b92.net/automobili/aktuelno.php?yyyy=2012&mm=02&nav_id=585393, 4.9.2012.

21 Сретен Живковић, „Одговорност предузећа за путеве и других субјеката за штету проузроковану у саобраћају моторним возилима“, *Правни живот* 11/1974, 53.

ни у погледу постављања, замене, чишћење и оправке саобраћајних знакова, а у супротном постоји одговорност ових предузећа за штету која настане услед непостављања одговарајућих саобраћајних знакова.²² Међутим, остваривање права власника аутомобила на накнаду штете се у овим случајевима често претвара у „ноћну мору“, тако да оштећени, по правилу, одустају и од оправданих захтева.

2.2. Евиденциони и слични намети

2.2.1. Регистрација

У савременом праву власницима аутомобила који желе да се укључе у саобраћај наметнута је обавеза регистрације. На основу уписаних података орган надлежан за регистрацију возила, власнику возила издаје саобраћајну дозволу, регистарске таблице и регистрациону налепницу, односно потврду о привременој регистрацији возила који важе за прописани период и чијим издавањем се обезбеђује право учешћа регистрованог возила у саобраћају.²³ Возило се уписује на име власника возила.²⁴ Супротно широко распрострањеној заблуди да се својина на аутомобилу стиче регистрацијом и код аутомобила важе општа правила о преносу својине на покретним стварима на основу уговора са претходним власником. „Право власништва на моторном возилу стиче се предајом у посјед и на основу усменог уговора без обзира да ли је плаћен порез на промет и моторно возило регистровано код надлежног државног органа“.²⁵ Међутим, својина неког лица

22 „Организације и заједнице које се старају о јавним путевима и одржавају их дужне су и да се старају о постављању саобраћајних знакова и обезбеђују услове за безбедан и несметан саобраћај на тим путевима. У послове одржавања јавног пута спада, између осталог, и постављање, замена, чишћење и оправка саобраћајних знакова. Дирекција за путеве поставља, уклања, благовремено замењује и уредно одржава саобраћајне знакове, а ако то не ради чини прекршај и одговорна је за штету која настане услед непостављања одговарајућих саобраћајних знакова.“ (Пресуда Привредног апелационог суда, Пж. 194/2010 од 15.7.2010. године).

23 Чл. 3, ст 1 Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила, *Сл. гласник РС*, бр. 69/2010 и 101/2010).

24 Чл. 4, ст. 1 Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила.

25 „Уговор о продаји моторног возила закључује се неформално, јер закон не прописује форму за тај уговор (чл. 67 и чл. 454 став 1 Закона о облигационим односима). Уговор о продаји покретне ствари је правни основ за стицање права власништва, а право власништва стиче се предајом на начин који је прописан у члану 34 Закона о основама својинско-правних односа (*Службени лист СФРЈ*, бр. 6/80 и 36/90). Моторна возила се региструју код надлежног државног органа из разлога безбедности саобраћаја и др., али регистрација није начин стицања права својине. Обрнуто право својине је претпоставка за регистрацију. Према томе, за регистрацију моторног возила потребан је писмени уговор о продаји, али не и за стицање права својине.“ (Врховни суд Босне и Херцеговине, Сарајево, Рев. бр. 170/90 од 29.3.1991. године).

на аутомобилу је услов за регистрацију. „Уколико подносилац захтева за регистрацију моторног возила према изричито датој изјави није власник возила“ његов захтев за регистрацију ће се одбити.²⁶ Поред овог законодавац у зависности од конкретних околности прописује и неке додатне услове за регистрацију. На пример, ако је возило стране производње услов за регистрацију је и претходно плаћена царина.²⁷ Овде је важно уочити да једном учињена регистрација може бити поништена (на пример, услед промене броја шасије на возилу без дозволе овлашћеног органа).²⁸ Регистрација је од утицаја за квалификацију аутомобила у смислу предмета опорезивања. Тако се порез на наслеђе и поклон плаћа и на наслеђено, односно на поклон примљено право својине на употребљаваном моторном возилу.²⁹ Употребљавано моторно возило, у смислу закона о порезима на имовину, јесте моторно возило, које је најмање једанпут, у складу са прописима било регистровано, на територији Републике Србије.³⁰

2.2.2. Порези

Према Закону о порезима на употребу, држање и ношење добара, обвезник овог пореза је правно и физичко лице на чије се име возило региструје, продужава регистрација, односно замењује регистарска таблица, ако Законом није друкчије одређено.³¹ Пореска специфичност у погледу аутомобила постоји и у сфери пореског

26 Пресуда Врховног суда Србије, У. 6740/2005 од 8.2.2006. године. Слично је и ако не постоје докази о пореклу односно власништву возила. „Потписивање уговора о продаји путничког моторног возила од стране купца и у име продавца, после смрти овог лица, представља разлог за одбијање регистрације возила због непостојања доказа о пореклу.“ (Пресуда Врховног суда Србије, У. 3367/2003 од 18.3.2004. године).

27 „Обавеза достављања доказа да је плаћена царина за возило стране производње стоји приликом сваке регистрације возила за случај да орган посумња да царинске обавезе нису плаћене.“ (Одлука Врховног суда Србије, У 2764/98 од 30.9.1998. године).

28 „Укуцани нови број шасије на путничком моторном возилу без дозволе овлашћеног органа, представља разлог за поништај регистрације возила због непостојања доказа о његовом пореклу.“ (Пресуда Врховног суда Србије, У. 3071/2005 од 19.10.2005. године).

29 „...осим на мопеду, мотокултиватору, трактору и радној машини...“ Вид.: чл. 14, ст. 2 Закон о порезима на имовину, *Сл. гласник РС*, бр. 26/2001, *Сл. лист СРЈ*, бр. 42/2002 – одлука СУС и *Сл. гласник РС*, бр. 80/2002, 80/2002 – др. закон, 135/2004, 61/2007, 5/2009, 101/2010, 24/2011 и 78/2011.

30 С тим што по овом закону појам употребљавано моторно возило подразумева и пловила, односно ваздухоплов које је најмање једанпут уписано у прописани уписник, односно у регистар или евиденцију ваздухоплова, на територији Републике Србије. Вид.: чл. 14, ст. 4 Закон о порезима на имовину.

31 Чл. 3. Закона о порезима на употребу, држање и ношење добара, *Сл. гласник РС*, бр. 26/2001, 80/2002 и 43/2004.

ослобађања. Тако порез на наслеђе и поклон не плаћа: наследник, односно поклонопримац специјалних путничких возила за обуку кандидата за возаче са уграђеним дуплим ножним командама, као и путничких возила за такси и „рент а кар“ који су посебно означени.³²

2.2.3. Накнада за улазак у заштићено подручје

Нарочит проблем масовне употребе аутомобила представља утицај на здравље људи изазван емисијом издувних гасова.³³ То је важан разлог због кога се у неким светским метрополама плаћа накнада за улазак у град,³⁴ а код нас су уведене тзв. еколошке таксе за улазак у посебно заштићена природна подручја. Тако власници, односно корисници моторних возила куповином улазнице плаћају накнаду за улазак моторним возилом у предео изузетних одлика „Шарган-Мокра гора“³⁵ или Национални парк „Фрушка гора“.³⁶

3. МОТОРНО ВОЗИЛО КАО ОПАСНА СТВАР

Као и сваки проналазак од цивилизацијског значаја и аутомобили имају своју тамну страну која се пре свега огледа у броју саобраћајних несрећа са смртним исходом.³⁷ О томе проф. Константиновић пише: „Несреће у аутомобилском саобраћају нису, дакле, ретке и усамљене појаве, већ редовне и масовне појаве. Оне

32 Чл. 21, ст. 1, тачка 6 Закон о порезима на имовину.

33 Када се као примаран извор енергије користи фосилно гориво, тада се његовим сагоревањем и испуштањем продуката процеса у облику гасовитих, течних и чврстих загађивача, значајно и трајно загађује околина: ваздух, водотокови и тло. Бранимир Милосављевић, Радивоје Пешић, Саша Бабић, „Еколошки аспекти коришћења моторних возила“, <http://www.cqm.rs/2009/pdf/4/02.pdf>, 4.12.2012.

34 Додатно се подстиче коришћење аутомобилима који користе соларну и хидро енергију, те даје предност шинским системима који троше мање енергије и проузрокују мање штетних емисије. Ђорђе Попов, „Политика заштите животне средине – Економско – правни аспекти“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду* 3/2011, Том I, 40.

35 Чл. 7, ст. 1 Одлука о накнадама за коришћење предела изузетних одлика „Шарган-Мокра гора“, *Сл. гласник РС*, бр. 78/2006.

36 Чл. 7 16. 1.1 Одлука о накнадама за коришћење заштићеног подручја Национални парк „Фрушка гора“, *Сл. гласник РС*, бр. 100/2010.

37 У саобраћајним несрећама у Србији током прошле године погинула је 721 особа, што је за 60 особа или девет одсто више него у 2010. Директор Агенције за безбедност саобраћаја Стојадин Јовановић каже да су се у 2011. години догодило 42.354 саобраћајне незгоде у Србији, што је 11,3 одсто мање него у 2010, а укупно су повређене 19.254 особе што је 0,5 одсто мање него годину раније. „У саобраћају погинула 721 особа“, <http://www.naslovi.net/tema/337505>, 4.9.2012.

су неизбежне... Ту се ретко може утврдити кривица једне или друге стране те је непотребно натезати са тим појмом, коме овде више није место. Ради се о ризику саобраћаја који је створила појава аутомобила...“³⁸ За одвијање саобраћаја су стога од нарочитог значаја правила о одговорности за проузроковану штету.

3.1. Одговорност за штету

Према проф. Константиновићу: „Неке ствари ће по својој природи увек бити опасне, друге ће бити опасне због своје особине; неке ће то постати тек употребом, а неке положајем који им је дат.“³⁹ Употреба моторног возила, ствара повећану опасност за околину,⁴⁰ отуда власник такве ствари одговора за штете проузроковане њеном употребом по критеријуму узрочности, а не кривице.⁴¹ Другим речима, власник моторног возила за штету одговара као ималац опасне ствари и може се ослободити одговорности само ако докаже да је штета настала искључиво радњом оштећеника или трећег лица, а коју он није могао предвидети и чије последице није могао избећи или отклонити.⁴² При томе је за одговорност довољна и законита државина на возилу којим је проузрокована штета.⁴³ Ималац опасне ствари није дакле само власник опасне ствари, већ и лице које држи ствар,

38 Михаило Константиновић, „Основ одговорности за проузроковану штету“, *Архив за правне и друштвене науке*, 2006, вол. 92, бр. 1–2, 463.

39 М. Константиновић, 459.

40 Из овог разлога се у неким одлукама српских судова делатност коју обавља превозничка организација представља као опасна делатност. Тако постоји одговорност превозничке организације за штету коју претрпи њен запослени у саобраћајној незгоди, без обзира што је саобраћајна незгода изазвана делимичном кривицом запосленог, а претежном кривицом трећег лица, јер делатност коју обавља превозничка организација представља опасну делатност у смислу Закона о облигационим односима. (Решење Окружног суда у Ужицу, Гж. И 22/2007 од 27.9.2007. године). Док се у другим одлукама само коришћење аутомобила третира као опасна делатност. „Штета је настала од опасне ствари, јер су аутомобилчићи који су коришћени на наведеном тргу где је тужилац повређен, у покрету представљали опасну ствар. За штету од опасне ствари одговара њен ималац, а имаоцем ствари сматра се поред сопственика ствари и лице коме је та ствар дата на привремено коришћење, сходно одредби чл. 174 и 176 став 1 Закона о облигационим односима. Коришћење наведених аутомобилчића на јавном тргу, где се крећу пешаци, представља опасну делатност, па за ту штету постоји одговорност и лица која се том делатношћу баве.“ (Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 2824/2005 од 22.2.2006. године).

41 Ивица Јанковец, „Употреба моторног возила као услов за наступање осигураног случаја у обавезном осигурању“, *Правни живот* 11/1974, 69.

42 Пресуда Окружног суда у Нишу, Гж. 1027/2006 од 25.5.2006. године.

43 „Ако се власникова опасна ствар (теретно комби возило) у време штетног догађаја и настале штете налази у државини правно овлашћеног држаоца (по основу уговора о закупу) тада за штету коју је проузроковао радник држаоца

има је у власти, служи се са њом и користи је за свој рачун, лице под чијим је надзором опасна ствар.⁴⁴

Ималац опасне ствари који ју је поверио лицу које није оспособљено или није овлашћено да њоме рукује, одговара за штету која потекне од те ствари.⁴⁵ Сходно томе, власник путничког возила који је возило поверио на употребу у јавном саобраћају лицу које због алкохолисаности није било у стању да безбедно управља возилом, не може се ослободити од одговорности за штету коју претрпи други учесник у саобраћајној незгоди.⁴⁶

Ипак, ималац се ослобађа одговорности ако му је опасна ствар одузета на противправан начин. Међутим, нема ослобађања од објективне одговорности ако ималац возила учини пропуст у контроли над том ствари, па дође до њене неовлашћене употребе.⁴⁷ Ималац се сматра одговорним ако није предузео све потребне мере да сачува државину ствари.⁴⁸ На пример, не може се сматрати да је путничко возило одузето на противправан начин, па да због тога власник возила не одговара за штету причињену његовим возилом, када је

ствари одговара држалац (закупац) ствари а не власник“ (Пресуда Окружног суда у Новом Саду, Гж. 4789/2003 од 22.4.2004. године).

44 „Код утврђеног чињеничног стања да се трактор води на име тетке туженог В.Р. (тетка је била стара, а тужени је са њом имао закључен уговор о доживотном издржавању), а све време он био у државини трактора и у односима са трећим лицима иступао као онај чији је трактор, друготужени несумњиво јесте ималац трактора у смислу цитираних законских одредби, а то исто се односи и на приколицу која се такође водила на име тетке туженог В.Р., којом је остварен контакт са теретним возилом тужиоца у поменутом удесу, а која је то приликом била прикључена на трактор и чинила са њом функционалну целину и јединственог учесника у саобраћају.“ (Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 1633/2005 од 10.3.2005. године).

45 Чл. 176, ст. 4 ЗОО.

46 Пресуда Окружног суда у Ваљеву, Гж. 1149/2006 од 31.7.2006. године.

47 „Тачно је да је возило туженог без знања војне команде употребило мобилисано лице на служби у ЈНА, али за то је одговоран и ималац возила, јер није предузео све што је било потребно да спречи неовлашћену употребу возила. Војна возила стоје у кругу касарне и без контроле при изласку не могу бити укључена у јавни саобраћај. Чим се возило туженог нашло на улици, јасно је да је затајила контрола, а пошто њу организује војна команда, ималац сноси одговорност за неовлашћену употребу возила које је проузроковало штету тужиоцу.“ (Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 344/2002 од 7.2.2002. године – *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, бр. 2/2002, 83).

48 „У ситуацији када је неовлашћени држалац опасне ствари отац друготуженог, који је и раније користио његово возило не може се сматрати да је тужени предузео све потребне мере да сачува државину ствари, односно да се ослободи солидарне одговорности за насталу штету са овде првотуженим као неовлашћеним држаоцем ствари.“ (Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 173/2006 од 1.2.2006. године).

син власника возила узео кључеве од аутомобила који су му били доступни и тим возилом је причињена штета.⁴⁹

3.2. Одговорност у случају удеса изазваног моторним возилом у покрету

Ако је удес моторног возила у покрету изазван искључивом кривицом само једног имаоца примењују се правила субјективне одговорности (одговорност по основу кривице).⁵⁰ Притом одговара стварни, а не формални власника возила. На пример, у случају да је лице које је означено као власник у саобраћајној дозволи, пре саобраћајне незгоде отуђило путничко возило којим је причињена штета трећем лицу, тада за накнаду штете одговара стварни власник (ималац) возила, а не лице које је само формално наведено у саобраћајној дозволи као власник.⁵¹ У правној теорији се притом истиче да је појам штете чији је узрок возило у покрету шири појам од штете настале сударом возила: наиме штета може настати и без материјалног контакта возила, на пример, заслепљивањем једног возача фаровима другог возила које му долази у сусрет.⁵² Моторна возила су такве ствари која могу да проузрокују штету околини и без директног физичког контакта.⁵³ На пример, мотоциклиста је наишао на уље поливено по коловозу и повредио се, штетни догађај се приписује употреби камиона из кога је исцурело уље.⁵⁴ С тим да је у неким случајевима сматра да је возило у употреби и када није у покрету (довољно је на пример да возач стави мотор возила у погон).⁵⁵ Ако постоји обострана кривица, сваки ималац одговара за укупну штету коју су они претрпели сразмерно степену своје кривице.⁵⁶ Ако нема кривице ни једног, имаоци одговарају на равне делове, ако разлози правичности не захтевају што друго. Међутим, ако је штета проузрокована трећем лицу активирају се правила о објективној од-

49 Пресуда Окружног суда у Новом Саду, Гж. 2273/2005 од 23.11.2006. године.

50 Оливер Антић, *Облигационо право*, Београд 2011, 500.

51 „Наиме из правног посла који су тужени и сведок К.З. закључили предајом кључева аутомобила, саобраћајне дозволе као и пуномоћи које овлашћују сведока К.З. да са возилом управља, да му продужава регистрацију као и да га може отуђити јасно произилази чињеница да је у ствари прави власник возила у време предметне саобраћајне незгоде био К.З, па је тужбени захтев ваљало одбити.“ (Пресуда Окружног суда у Новом Саду, Гж. 2308/2004 од 4.8.2004. године).

52 П. Шулејић, 428.

53 И. Јанковец, 71.

54 И. Јанковец, 72.

55 З. Петровић, В. Кнежевић, 41.

56 Чл. 178, ст. 2 ЗОО.

говорности имаоца. У случају удеса изазваног моторним возилом у покрету, за штету коју претрпе трећа лица имаоци моторних возила одговарају солидарно,⁵⁷ независно од кривице, јер штета потиче од моторног возила као опасне ствари, па треће лице има право потпуног намирења штете од сваког имаоца возила, а они имају могућност међусобног подношења регресних захтева“.⁵⁸ Лице које је као путник у путничком возилу претрпело штету у саобраћајној незгоди у којој је учествовало и друго путничко возило има статус трећег лица и стога накнаду штете може да оствари од било којег од ималаца возила, без обзира на степен или одсуство њихове појединачне кривице за настанак незгоде.⁵⁹ Тако на пример путник у аутобусу има статус трећег лица и за штету коју овај претрпи имаоци моторних возила одговарају солидарно. Како аутобус представља опасну ствар, туженик као власник аутобуса одговара за предметну штету по основу објективне одговорности.⁶⁰ Ипак, и овде се ималац може ослободити одговорности у оној мери у којој је оштећени допринео настанку штете.⁶¹

57 „Због тога нису од утицаја наводи изнети у ревизији да код возача возила чији је власник тужени нема кривице, а да је за несрећу искључиво крив возач аутомобила у коме се налазио сродник тужилаца.“ (Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 3775/2001 од 27.6.2002. године).

58 Чланом 178 став 4 Закона о облигационим односима регулисано је да за штету коју претрпе трећа лица имаоци моторних возила одговарају солидарно. „Сврха ове законске одредбе је заштита интереса трећег оштећеног лица, тако да је према њему одговорност ималаца у случају удеса изазваног моторним возилом у покрету, не само солидарна, него и независна од кривице, јер је штета потекла од моторног возила као опасне ствари, па је трећем лицу признато право да захтева потпуно намирење штете од сваког имаоца возила, а ови имају могућност међусобног подношења регресних захтева.“ (Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 105/2006 од 10.5.2006. године).

59 „Путник у једном од два моторна возила која су учествовала у саобраћајној незгоди има статус трећег лица у смислу члана 178, став 3 Закона о облигационим односима, који говори о одговорности за накнаду штете у случају удеса изазваног моторним возилом у покрету, па како према ставу 4 тог члана за штету коју претрпе трећа лица имаоци моторних возила одговарају солидарно, без значаја је за одговорност туженог за накнаду штете тужиоцу, да ли и у којој мери има доприноса саобраћајној незгоди возача путничког возила у којем се критичном приликом налазио тужилац.“ (Решење Округног суда у Ваљеву, Гж. 1348/2004 од 18.11.2004. године).

60 Ово „у смислу чл. 173 и 174 ЗОО, па је ирелевантно за одлуку у овој правној ствари да ли је возач аутобуса својом непрописном вожњом проузроковао саобраћајну незгоду или је пак саобраћајна незгода резултат непрописног понашања у саобраћају возача непознатог возила.“ (Пресуда Округног суда у Ваљеву, Гж. 1329/2001 од 14.12.2001. године).

61 Ималац се ослобађа одговорности делимично, ако је оштећеник делимично допринео настанку штете. Чл. 177, ст. 3 ЗОО.

3.3. Обавезно осигурање

С обзиром да су у саобраћају аутомобилске незгоде неизбежне, приватно право је смислило институт – обавезно осигурање од ауто-одговорности, који по својој природи представља изузетак од начела аутономије воље,⁶² али је несумњиво добар начин за социјализацију ризика.⁶³ „Власник моторног возила дужан је да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју употребом моторног возила причини трећим лицима услед смрти, повреде тела, нарушавања здравља, уништења или оштећења ствари, осим за штете на ствари-ма које је примио на превоз“.⁶⁴

Обавезно осигурање од аутоодговорности се закључује за штете нанете трећим лицима.⁶⁵ „Циљ овог осигурања је да се оштећена лица у већој мери, него што је то обезбеђују општа правила грађанског права заштите од све већег ризика који носи са собом коришћење моторних возила.“⁶⁶

Уговор о обавезном осигурању од аутоодговорности јесте обавеза за све власнике моторних возила која учествују у јавном саобраћају.⁶⁷ Овај уговор је двострано обавезан, формалан и алеаторан.⁶⁸ „Обавеза закључења уговора о осигурању терети имаоца возила, све док он има то својство и без обзира да ли сам употребљава возило или га употребљава неко друго лице на које је он пренео употребу.“⁶⁹ Овај уговор мора бити закључен пре него се превозно средство стави у саобраћај, односно пре регистрације.⁷⁰ Не осигурава се дакле власник, већ одређено возилом означено у уговору о осигурању,⁷¹ са којим се власник укључује у јавни саобраћај.

„Оштећени је допринео саобраћајној незгоди ако је подстицао возача на брзу вожњу која била узрок саобраћајне незгоде. Критичном приликом покојни М. није био везан и исти је туженика С. подстицао на бржу вожњу јер је хтео да провери квалитет аутомобила.“ (Пресуда Окружног суда у Ваљеву, Гж. 830/2005(3) од 20.5.2005. године).

62 Опширније о начелу приватне аутономије у облигационом праву. О. Антић, 39.

63 М. Константиновић, 461.

64 Чл. 18, ст. 1 Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Сл. гласник РС*, бр. 51/2009, 78/2011 и 101/2011.

65 П. Шулејић, 432.

66 Милан Пак, „Осигурање од одговорности власника односно корисника моторних возила са елементом иностраности“, *Правни живот* 11/1974, 55.

67 З. Петровић, В. Кнежевић, 27.

68 З. Петровић, В. Кнежевић, 30.

69 П. Шулејић, 423.

70 П. Шулејић, 424.

71 З. Петровић, В. Кнежевић, 38.

Стога се чини да обавеза осигурања овде не проистиче из својине, већ из учешћа аутомобила у једној опасној активности.⁷² Осигурање представља предуслов за регистрацију. Тако је власник моторног возила, чије возило подлеже обавези регистрације, дужан да, при регистрацији моторног возила, продужењу регистрације и издавању пробних таблица, органу надлежном за регистрацију поднесе доказ о закљученом уговору о осигурању од аутоодговорности.⁷³

Ипак, добро замишљена појачана заштита трећих лица од штете се у одређеним ситуацијама претвара у своју супротност. Ако се пажљиво не утврди чињенично стање⁷⁴ саобраћајне незгоде лако постају извор превара у осигурању.⁷⁵

4. МОТОРНО ВОЗИЛО КАО ОТПАД

4.1. Здрава животна средина

Чини се да данас готово нико, макар не формално, не спори потребу суживота са природом. Ограничени природни ресурси и потреба рационалног коришћења онога чиме се располаже намеће обавезу држави и државним органима да прикупљају информације везане за животну средину и учине их јавним.⁷⁶ „Сви правни захвати инспирисани су тиме да се заштити човек као најважнија централна вредност.“⁷⁷ У српском праву Закон о заштити животне средине обезбеђује остваривање права човека на живот и развој у здравој животној средини и уравнотежен однос привредног развоја и животне средине коју дефинише као скуп природних и створених вредности чији комплексни међусобни односи чине окружење, односно простор и услове за живот.⁷⁸ Правила о одговорности за загађивање

72 Употреба притом подразумева и заустављање на путу и радове на возилу. П. Шулерић, 441.

73 Чл. 20, ст. 1 Закон о обавезном осигурању у саобраћају.

74 Опширније: Живојин Алексић, „Утврђивање чињеничног стања код саобраћајних незгода“, *Правни живот* 11/1974, 105–118.

75 Владимир Чоловић, „Преваре у осигурању аутоодговорности“, *Ревизија за криминологију и кривично право*, 2–3/2011, вол. 49, 325–340. Законодавац прописује преваре у осигурању као посебно кривично дело. Чл. 208а Кривичног законика.

76 Стеван Лилић, у сарадњи са мр Мирјаном Дреновак, *Еколошко право*, Београд 2010, 46.

77 Весна Ракић-Водинелић, „Еколошко право као право човека“, *Правни живот* 9/1995, 258.

78 Чл. 3, ст. 1, тачка 3 Закон о заштити животне средине, *Сл. гласник РС*, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон и 43/2011 – одлука УС.

животне средине заснована су на два правна начела: 1) начелу одговорности загађивача и његовог правног следбеника и 2) начелу супсидијарне одговорности државе.⁷⁹ У Републици Србији важи правило да кад загађивач није познат или када се извор загађења налази ван територије државе, постоји обавеза државних органа да отклоне последице загађења.⁸⁰ Право на (здраву) животну средину⁸¹ као људско право није више ствар само унутрашњег права држава, већ и предмет међународног регулисања.⁸² Принцип „загађивач плаћа“ је принцип на којем се заснива режим директиве ЕУ о одговорности за еколошку штету 2004/35/ЕС.⁸³ Право на животну средину ужива данас и грађанскоправну и кривичноправну заштиту.⁸⁴

4.1.1. Грађанскоправна заштита

Одговорност за штету причињену загађивањем животне средине уређена је према принципима грађанског права.⁸⁵ Сходно општем правилу, „постојање штете је нужна материјалноправна претпоставка за остварење права на накнаду.“⁸⁶ Међутим, у овој области може се одговорати и за потенцијалну штету.⁸⁷ У нашем праву захтев да се уклони опасност од штете уводи чл. 156 Закона о облигационим односима путем тужбе – *actio popularis* коју може поднети било ко из народа. „Свако може захтевати од другог да уклони извор опасности од кога прети знатнија штета њему или неодређеном броју лица, као и да се уздржи од делатности од које произлази узнемиравање или опасност штете, ако се настанак узнемиравања или штете не може спречити одговарајућим мерама.“⁸⁸

79 Марија Караникић Мирић, „Одговорност за загађивање животне средине“, *Правни живот* 9/2007, вол. 56, 457.

80 М. Караникић Мирић, 461.

81 Драгољуб Тодић, Гордана Милићевић, „Право на здраву животну средину“, *Правни живот* 9/1995, 281–289.

82 Опширније Ивана Крстић, „Право на здраву животну средину у корпусу људских права“, *Правни живот* 9/2005, вол. 54, 609–622.

83 Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage.

84 Стефан Самарцић, „Кривичноправна реакција у области заштите животне средине“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду* 3/2011, Том II, 742.

85 С. Лилић, у сарадњи са мр Мирјаном Дреновак, 34.

86 Обрен Станковић, Накнада штете, Београд, 90.

87 Отуда је препоручљиво да се овај ризик покрије одговарајућим осигурањем. Владимир Марјански, „Појам врсте и основна обележја осигурања од еколошких штета“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду* 3/2011, Том II, 567–576.

88 Посебна врста *actio popularis* постоји у САД – *class action* и неким земљама Европе. Душица Палачковић, „Грађанско – правна еколошка заштита“, *Правни живот* 9/1995, 360.

Једно од важних питања које је наметнула судска пракса, јесте однос између стварноправне заштите од претераних имисија и облигационоправне заштите у случају постојања опасности од проузроковања знатније штете.⁸⁹ Негаторна тужба се може подићи само ако је дошло до узнемиравања, па се разликује од заштите из чл. 156 ЗОО чији је циљ да спречи наступање штете.⁹⁰ Овај други захтев је шири од негаторне тужбе. За такву одговорност је довољно постојање опасности знатније штете и хипотетички узрок који може довести до такве штете.⁹¹

Као један од могућих одговора права на нарастајуће загађење планете помиње се проширење института забране злоупотребе права. Тако неки аутори сматрају „да би могло формулисати правило по коме је забрањено вршење права не само онда када се право врши са намером шикане другог, или противно циљу због кога је признато, него и онда када се вршењем права угрожавају интереси природе?“⁹²

4.1.2. Кривичноправна заштита

Иако је кривично право *ultima ratio* и супсидијерно, оно не губи на значају у погледу заштите животне средине.⁹³ Кривични законик РС прописује неколико кривичних дела против животне средине.⁹⁴ Тако на пример дело загађење животне средине гласи: „Ко кршећи прописе о заштити, очувању и унапређењу животне средине загади ваздух, воду или земљиште у већој мери или на ширем простору, казниће се затвором од шест месеци до пет година и новчаном казном.“ У овој групи су дела са истим објектом заштите: противправна изградња и стављање у погон објеката и постројења која загађују животну средину,⁹⁵ оштећење објеката и уређаја за заштиту животне средине,⁹⁶ оштећење животне средине.⁹⁷ Ипак, кривично право, као крајње средство, треба да буде примењено само у оним ситуацијама

89 Радмила Ковачевић Куштримовић, „Захтев да се уклони опасност штете“, *Правни живот* 9–10/1992, 1226.

90 Може га користити не само власник, већ и сва трећа лица ако су испуњени услови у погледу постојања опасности знатне штете. Р. Ковачевић Куштримовић, 1229.

91 Р. Ковачевић Куштримовић, 1238.

92 В. Ракић Водинелић, 266.

93 Зоран Стојановић, „Кривично-правна заштита животне средине“, *Правни живот* 9/1995, 301.

94 Опширније о инкриминацијама којима је у нашем праву заштићена животна средина. С. Самарцић, 753.

95 Чл. 262 КЗ.

96 Чл. 263 КЗ.

97 Чл. 264 КЗ.

где претходно закажу сви други инструменти.⁹⁸ Кривично право овде нема само ретрибутивно дејство (кажњавање за учињено), већ и превентивно (околико се превенција схвати као спречавање даљег односно могућег загађења).⁹⁹ „Кривично право делује и у фази ризика по околину, успостављањем кривичних дела угрожавања.“¹⁰⁰ Такво је на пример дело: непредузимање мера заштите животне средине.¹⁰¹ За здраву животну средину је нарочито важно правилно управљање отпадом.

4.1.3. Управљање отпадом и еколошка привреда

„У историји проблем третмана одбачених материја после њиховог коришћења није сматран нарочито важним.“¹⁰² Међутим, у модерном друштву дошло је до енормног пораста количине отпада са бројним негативним последицама. Ипак, наш интерес за истраживање ове теме, и то из угла усаглашавања српског права са правом ЕУ, произилази из околности да управљање отпадом израста у посебну привредну грану. Нешто што би се могло назвати еколошка привреда,¹⁰³ (енгл. „green economy“). У том контексту је, на пример, занимљив податак који износи магазин „Форбс“ да је само петина од 66 милијарди долара богатства Била Гејтса везана је за његову матичну компанију „Мајкрософт“, те да се Гејтс поред трансакцијама на берзама све више бави рециклажом и одвожењем смећа. „Тако је ове године, Гејтс купио деонице „Рипаблик сервиса“, који окупља 334 компаније које се баве одвозом смећа, 191 активно одлагалиште и 74 постројења за рециклажу.“¹⁰⁴

98 З. Стојановић, 301.

99 Силвија Пановић –Ђурић, „Осврт на кривично-правну заштиту човекове околине“, *Правни живот* 9/1995, 305.

100 С. Пановић Ђурић, 304.

101 Чл. 261 КЗ.

102 Стеван Шогоров, „Облици избегавања и збрињавања отпада као предмет правног регулисања“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду* 3/2011, Том I, 44.

103 О потреби подстицања еколошке привреде вид.: Јожеф Салма, „Начела и систем еколошког права“, *Правни живот* 9/1995, 268.

104 „Богатство Била Гејтса, познатог по милијардама, које је зарадио преко „Мајкрософта“ и по филантропском раду, више није везано за његову светски познату компанију већ за инвестициону компанију „Каскејд“, која се бави одвожењем смећа и рециклажом, а о којој се на зна много, пише магазин *Форбс*. Видети: „Од Мајкрософта до рециклаже“, 23.9.2012., РТС <http://www.rts.rs/page/stories/ci/story>, 4.9.2012. Вид.: и „Бил Гејтс зарађује на смећу“, 24.9.2012., <http://www.24sata.rs/vesti/svet/vest/bil-gejts-zaraduje-na-smecu/56479.phtml>, 4.9.2012.

Савремено право усваја дефиницију отпада по којој је отпад свака материја или предмет садржан у листи категорија отпада (Q листа) који власник одбацује, намерава или мора да одбаци, у складу са законом.¹⁰⁵ Управљање отпадом се мора спроводити у складу са одговарајућим начелима,¹⁰⁶ од којих је свакако најпознатији принцип загађивач плаћа.¹⁰⁷ Загађивач мора да сноси трошкове последица својих активности. Трошкови настајања, третмана и одлагања отпада морају се укључити у цену производа.¹⁰⁸

Према проф. Шогорову: „предмет правног регулисања у погледу отпада има три своја вида. Први се испољава као избегавање стварања отпада, други као његово материјално и енергетско искоришћавање и трећи као депоновање (одлагање) отпада.“¹⁰⁹ Ако се настајање отпада не може избећи, предност начелно треба дати материјалном (супстанцијалном) и еколошком искоришћавању отпада.¹¹⁰ Тек ако то није могуће онда отпад треба збрињавати његовим депоновањем.

У неким областима привреде питање управљања отпадом добија кључни значај. Глобални информатички развој, условио је суочавање са енормним количинама електронског отпада.¹¹¹ Имајући у виду негативне еколошке и економске аспекте ове појаве, као и састав материјала који се у електроници примењује, рециклажа електронског отпада има важну улогу у ревалоризацији корисних компоненти,¹¹² пре свега племенитих метала.¹¹³ Из тог разлога, Дирек-

105 Чл. 5, ст. 1, тачка 17 Закон о управљању отпадом. Вид.: 1.1.23. Стратегија управљања отпадом за период 2010–2019. године, *Сл. гласник РС*, бр. 29/2010.

106 Поред овог начела кључни принципи управљања отпадом су: принцип одрживог развоја; принцип хијерархије у управљању отпадом; принцип предострожности; принцип близине и регионални приступ управљању отпадом; принцип избора најоптималније опције за животну средину; принцип одговорности произвођача. Вид.: 6.3. Стратегија управљања отпадом. Опширније о основним начелима управљања отпадом, С. Лилић, у сарадњи са мр М. Дреновак, 282–283.

107 Чл. 6, ст. 1, тачка 5 Закон о управљању отпадом, *Сл. гласник РС*, бр. 36/2009 и 88/2010 и 6.3. Стратегија управљања отпадом.

108 Принцип „ко загађује плаћа“ је формално прихваћен од стране ЕУ у *Single European Act* (1987). Ђорђе Попов, 31.

109 С. Шогоров, 45.

110 С. Шогоров, 50.

111 Отпад од електричне и електронске опреме – отпадна електрична и електронска опрема и уређаји, као и склопови и саставни делови који настају у индустрији 1.1.25. Стратегија управљања отпадом.

112 Д. Живковић, Н. Штрбац, А. Митовски, З. Дамњановић, Ј. Соколовић, „Савремени трендови у рециклажи електронског отпада“, *Ecologica* 57/2010, вол. 17, 11–16.

113 P. Zhou, Z. Zheng, J. Tie, „Technological process for extracting gold, silver and palladium from electronic industry waste“, *Chinese Patent*, CN1603432A (C22B 11/00) 2005.

тива 2002/96/EC¹¹⁴ о отпаду од електричне и електронске опреме промовише поновну употребу, рециклажу и искоришћење електронске опреме у циљу редукције количине отпада. Правилно рециклирање застарелих и одбачених рачунара важно је са економског аспекта добијања скупих племенитих метала који улазе у састав свих компоненти у рачунарима али је истовремено важно и из аспекта заштите животне средине, јер је у питању ризичан отпад.¹¹⁵ Из тог разлога закони који регулишу ову материју у ЕУ ограничавају употребу опасних материја у производњи електричне и електронске опреме и на тај начин олакшавају њихову рециклажу.¹¹⁶ Додатно се забрањује власницима одлагање отпада од електричних и електронских производа без претходног одговарајућег третмана.¹¹⁷

За развој еколошке свести о правилном приступу отпаду јако је важно и поступање са амбалажним отпадом.¹¹⁸ Амбалажни отпад се обично дефинише као свака амбалажа или амбалажни материјал који не може да се искористи у првобитне сврхе, изузев остатака насталих у процесу производње.¹¹⁹ Посебна Директива Савета 94/62/EC¹²⁰ о амбалажи и амбалажном отпаду допуњена Директивом 2005/20/EC,¹²¹ 22004/12/EC, 1882/2003/EC спроводи стратегију ЕУ о отпаду од амбалаже и има за циљ да хармонизује националне прописе за управљање овом врстом отпада, да смањи утицај отпада од амбалаже на животну средину и да избегне трговинске баријере у ЕУ које могу да спрече конкуренцију.

114 Directive 2002/96/EC of the European Parliament and of the Council of 27 January 2003 on waste electrical and electronic equipment (WEEE).

115 Директиве ЕЗ о рециклажи отпада електронских производа која се примењује од 2006. године, присиљава произвођаче да преузимају своје производе и рециклирају 65% њихове просечне тежине. Опширније вид.: Татјана Трујић Апостоловски, Александра Ивановић, Војка Гардић, „Рециклажа електронског отпада”, *Бакар* 2/2009, вол. 34, 21–28; Биљана Грујић, Слободан Стојковић, Жељко Ј. Камберовић, „Отпад електричних и електронских производа”, *Ecologica* 44/2005, вол. 12, 31–34.

116 Такву одредбу садржи и наш Закон о управљању отпадом. „При стављању у промет може се забранити или ограничити коришћење нове електричне и електронске опреме која садржи олово, живу, кадмијум, шестовалентни хром, полибромоване бифениле (ПББ) и полибромоване дифенил етре (ПБДЕ).“ Чл. 50, ст. 9 Закон о управљању отпадом.

117 Чл. 50, ст. 2 Закон о управљању отпадом.

118 Опширније вид.: Закон о амбалажи и амбалажном отпаду, *Службени гласник РС*, бр. 36/09.

119 Вид.: 1.1.2. Стратегија управљања отпадом.

120 European Parliament and Council Directive 94/62/EC of 20 December 1994 on packaging and packaging waste. *OJ L* 365, 31.12.1994

121 Directive 2005/20/EC of the European Parliament and of the Council amending Directive 94/62/EC on packaging and packaging waste.

4.2. Отпадно возило

Једна од ствари која нарочито загађају нашу околину јесу свакако истрошени аутомобили. Европска Директива 2000/53/ЕЦ¹²² о истрошеним возилима успоставља мере за превенцију настајања отпада од истрошених возила,¹²³ тако што стимулише сакупљање, поновну употребу и рециклажу њихових компонената (акумулатора, гума, уља).¹²⁴ Сходно Закону о управљању отпадом, отпадна, односно неупотребљива возила јесу моторна возила или делови возила која су отпад и која власник жели да одложи или је њихов власник непознат.¹²⁵

У овом контексту је од нарочитог значаја да произвођачи возила и резервних делова или опреме за возила ограниче употребу опасних материја у возилима и смањи њихову количину у највећој могућој мери ради смањења загађења животне средине, повећања поновне употребе и рециклаже.¹²⁶ Нове технологије рециклаже отпадних возила су конципиране тако да најпре разлажу отпадни материјал на саставне елементе, па се затим ове компоненте користе за израду одређених производа.¹²⁷ На пример, специјална машина за рециклажу тзв. „Шредер“ рециклира 70 одсто масе аутомобила, а од метала одваја пластику, стакло, чак и фарбу са лимарије.¹²⁸ Од укупне масе отпадног аутомобила на гуме одлази око 4% масе, а на пластику 8%. Остатак, више од 70%, чине метали – челик, алуминијум и бакар. То чини отпад који се упућује на сечење и као крајњи производ се добијају метали који се користе као секундарне сировине у железарама.¹²⁹

Отпадно возило, у ширем смислу, обухвата и саставне делове возила. Тако се у процесу рециклаже најпре са возила скину гуме и акумулатор, те извади сва течност, попут антифриза, уља и горива.

122 Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles.

123 Видети: „European Commission End of life vehicles“, http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm, 4.9.2012.

124 За детаљан приказ Директиве 2000/53/ЕЦ којом је у Европској Унији уређено руковање моторним возилима на крају њиховог животног циклуса видети: Славко Богдановић, „Политика ЕУ у руковању моторним возилима на крају животног циклуса“, *Право – теорија и пракса* 3–4/2009, вол. 26, 25–40.

125 Чл. 55. ст. 1 Закон о управљању отпадом. Чл. 3, ст. 1, тачка 2 Правилник о начину и поступку управљања отпадним возилима, *Сл. гласник РС*, бр. 98/2010. Вид.: 1.1.26. Стратегија управљања отпадом.

126 Вид.: 7.3.7. Стратегија управљања отпадом.

127 С. Шогоров, 47.

128 Вид.: „Рециклажа аутомобила“, уторак 24.2.2009, http://www.b92.net/automobili/aktuelno.php?yyyy=2009&mm=02&nav_id=346748, 4.9.2012.

129 Вид.: „Индустрија рециклаже аутомобила“, <http://www.kombeg.org.rs/Slike/CeTranIRazvojTehnologija/Stari%20Sajt/2009/Industrija%20reciklaze%20automobila.pdf>, 4.9.2012.

Ово из разлога што акумулатор и течност из њега представљају опасан отпад и захтевају посебан начин поступања.¹³⁰

4.2.1. Акумулатори

Европска Директива 2006/66/ЕС¹³¹ о батеријама и акумулаторима уводи мере за одлагање и контролу одлагања истрошених батерија и акумулатора који садрже опасне материје у циљу смањења загађења тешким металима који се користе у њиховој производњи. У нашим прописима, батерија и акумулатор се дефинишу као сваки извор електричне енергије произведене директним претварањем хемијске енергије, а који се састоји од једне или више примарних батеријских ћелија (које се не могу пунити) или једне или више секундарних батеријских ћелија (које се могу пунити);¹³² док је истрошена батерија или акумулатор, батерија или акумулатор која се не може поново користити и представља отпад, а намењена је третману односно рециклирању.¹³³ Оловни акумулатори спадају у високо рециклажне производе. У неким земљама се чак, око 97% олова из рециклираних акумулатора поново искористи.¹³⁴ „Прерадом акумулатора се добија више комерцијалних производа (олово,¹³⁵ оловне легуре, грануле пропилен и друго), али су овде важни не само економски мотиви, већ и заштита човека¹³⁶ и његове

130 „Рециклажа аутомобила“, уторак 24.2.2009., http://www.b92.net/automobili/aktuelno.php?yyyy=2009&mm=02&nav_id=346748, 4.9.2012.

131 Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council of 6 September 2006 on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators.

132 Чл. 4, ст. 1, тачка 1 Правилник о начину и поступку управљања истрошеним батеријама и акумулаторима.

133 Чл. 4, ст. 1, тачка 7 Правилник о начину и поступку управљања истрошеним батеријама и акумулаторима. Вид.: 1.1.13. Стратегија управљања отпадом.

134 „А уколико је реч о сребро-оксид акумулаторима, они у себи садрже и малу количину живе које је штетна по природу. Жива из рециклаже се такође може поново користити.“ Доступно на адреси: <http://velkopromet.com/reciklaza-akumulatora>, 4.9.2012.

135 Олово је још у римско доба био популаран метал и највише је коришћено при градњи водоводног система, али и за прављење боја и конзервирање хране. Магдолна Сич, „Стари Римљани су знали да је олово опасан отров али су то толерисали – да ли се то догађа и данас?“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду* 3/2011, Том II, 431–432.

136 Имајмо на уму да је олово изузетно отровно и да се на овај начин спречавају будуће еколошке катастрофе. По неким истраживањима и мала количина олова у крви код деце има штетне ефекте по њихово здравље. У Србији су у околини Лознице пријављени бројни случајеви деце са повишеним нивом олова у крви. В. Митрић, „Зајача: Олово сеје панику“, 27. јануар 2012., <http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/aktuelno.291.html:363930-Zajaca-Olovo-seje-paniku>, 4.9.2012.; „Зајача: Олово неће нашкодити деци“, 30.8.2011, http://www.b92.net/info/vesti/index.php?yyyy=2011&mm=08&dd=30&nav_category=12&nav_id=538467, 4.9.2012.

околине.¹³⁷ Из ових разлога, власник истрошених батерија и акумулатора, осим домаћинстава, дужан је да их преда ради третмана лицу које за то има дозволу.¹³⁸

4.2.2. Отпадне гуме

Отпадне гуме, у смислу Закона о управљању отпадом, јесу гуме од моторних возила (аутомобила, аутобуса, камиона, моторцикала и др.), пољопривредних и грађевинских машина, приколица, вучених машина и сл. након завршетка животног циклуса,¹³⁹ односно гуме које власник одбацује због оштећења, истрошености или других разлога.¹⁴⁰ Годишње се у Републици Србији стави на тржиште око 1,4 милиона комада нових гума, на основу чега се процењује да настаје око 18.000 тона отпадних гума.¹⁴¹ За заштиту животне средине је јако важно да се отпадне гуме подвргну одговарајућем третману, при чему рециклажа има предност над спаљивањем.¹⁴² Рециклажа гума је механички процес у коме од гуме добија 60% гуменог гранулата, 35% челичне жице, као и 5% платна, у потпуности без штетног утицаја на екосистем.¹⁴³ У развијеним земљама отпадне гуме већ дуго одлазе на индустријску прераду и користе се у производњи разних врста подних облога.¹⁴⁴

Према одговарајућем пропису који је на снази Републици Србији,¹⁴⁵ власник отпадних гума јесте физичко или правно лице

137 Вид.: Роберт Јогрић, Милан Трумић, „Рециклажа акумулатора”, Универзитет у Београду, Технички факултет Бор, <http://www.scribd.com/doc/59589999/Reciklaza-akumulatora>, 4.9.2012.

138 Чл. 47, ст. 7 Закон о управљању отпадом.

139 Чл. 49, ст. 1 Закон о управљању отпадом. Чини се да је овде у духу српског језика далеко правилније било употребити термин рок употребе или употребни циклус, из простог разлога што гуме представљају материјално добро и не спадају у групу живих бића па самим тим тешко могу имати животни циклус.

140 Вид.: 4.5.4. Стратегија управљања отпадом.

141 Вид.: 4.5.4. Стратегија управљања отпадом.

142 Опширније: Petar S. Đekić, Dragan Temeljkovski, Stojanče Nusev, „Izbor optimalnog procesa reciklaže otpadnih pneumatika”, *Journal of Applied Engineering Science* 2/2010, vol. 8, 65–72. Daniela Marasová, Nikoleta Husáková, „Рециклажа гума“, *Транспорт и логистика* 11/2006, 72–76.

143 „Рециклажа гума у Србији“, <http://www.4gume.com/novosti/reciklaza-guma>, 4.9.2012.

144 „Индустрија рециклаже аутомобила“, <http://www.kombeg.org.rs/Slike/CeTranIRazvojTehnologija/Stari%20Sajt/2009/Industrija%20reciklaze%20automobila.pdf>, 4.9.2012.

145 Овај правилник је усклађен са техничким смерницама Базелске конвенције за идентификацију и управљање отпадним гумама и захтевима из Директиве 2006/12/ЕЦ о отпаду, Директиве 99/31/ЕЦ о депонијама отпада, Директиве

које учествује у промету отпадних гума као посредни држалац отпадних гума, као и правно или физичко лице чијом делатношћу стално или повремено настају отпадне гуме.¹⁴⁶ Он отпадне гума предаје сакупљачу отпадних гума, и/или лицу које врши складиштење отпадних гума, односно лицу које врши третман отпадних гума.¹⁴⁷ С друге стране, прописано је да лице које врши сакупљање, транспорт, третман или одлагање отпадних гума мора да има дозволу, да води и чува евиденцију о количинама сакупљених и третираних отпадних гума и податке о томе доставља Агенцији за заштиту животне средине.¹⁴⁸

4.2.3. Отпадна уља

Директива Савета 75/439/ЕЕС¹⁴⁹ о одлагању отпадних уља допуњена директивама 1987/101/ЕЕС, 91/692/ЕЕС, 2000/76/ЕС¹⁵⁰ промовише сакупљање и одлагање минералних мазива или индустријских отпадних уља која се не могу више користити за оригиналну употребу. Директивом се: забрањује поступање са употребљеним уљима које изазива загађивање ваздуха изнад границе утврђене прописима; захтева обезбеђивање сигурног и ефикасног система сакупљања, третмана, складиштења и одлагања отпадног уља; највиши приоритет се даје регенерацији отпадних уља,¹⁵¹ затим спаљивању уз искоришћење енергије, а најмањи њиховом уништавању или контролисаном складиштењу; забрањује бацање употребљених уља у површинске и подземне воде и канализацију, као и на земљиште. Сходно Закону који је на снази у Републици Србији, отпадна уља су сва минерална или синтетичка уља или мазива, која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља или друга мазива, бродска уља, уља или течности за изолацију или пренос топлоте, остала минерална или синтетичка уља, као и уљни остаци из резервоара, мешавине уље – вода и емулзије.¹⁵² Разне врсте течности (гориво, уље, расхлад-

2000/76/ЕС о спаљивању отпада, Директиве 2000/53/ЕС о отпадним возилима. Опширније вид.: 8.1. Стратегија управљања отпадом.

146 Чл. 2, ст. 1, тачка 2 Правилник о начину и поступку управљања отпадним гумама.

147 Чл. 5 Правилник о начину и поступку управљања отпадним гумама.

148 Чл. 49, ст. 2 Закон о управљању отпадом.

149 Council Directive 75/439/EEC of 16 June 1975 on the disposal of waste oils. (Short name: Waste oils directive).

150 Directive 2000/76/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2000 on the incineration of waste.

151 Опширније: Петар Ђекић, Драган Темелјковски, Милан Банић, Стојанче Нусев, „Развој система за рециклирање отпадног уља применом ТРИЗ методе”, *ИМК-14 – Истраживање и развој* 1/2010, вол. 16, 57–64.

152 Чл. 48, ст. 1 Закон о управљању отпадом.

не течности) чине око 6% тежине моторних возила. Оне компликују процес рециклаже због свог хемијског састава и токсичности, тако да је неопходно водити рачуна о њиховом истакању и складиштењу. По истакању, ове течности се сортирају и транспортују до хемијских постројења где могу да се прераде.¹⁵³ Не постоје егзактни подаци о количинама генерисаних отпадних уља на територији Републике Србије. Процена је да се годишње троши око 50.000 тона различитих уља минералног порекла.¹⁵⁴ Ипак, у овом сегменту наше законодавство прати европску регулативу па је забрањено: испуштање или просипање отпадних уља у или на земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију, како је забрањено и његово одлагање. Власници отпадних уља који нису произвођачи отпадног уља дужни су да отпадно уље предају лицу које врши његово сакупљање и третман.¹⁵⁵ Занимљиво је да у овом погледу није прописана нека граница толеранције, па је забрањено и најмање просипање уља. Ова забрана ће чини се донети жељене ефекте, само ако је подржана прописивањем одговарајућих санкција за оне несавесне власнике којима из аутомобила цури уље.

4.3. Власник отпадног возила

Сходно закону, власник отпадног возила је правно или физичко лице коме ово возило припада, а настало је његовом активношћу.¹⁵⁶ Одговарајући правилник појашњава ову дефиницију, па је власник отпадног возила физичко или правно лице које поседује отпадно возило настало његовом сопственом активношћу, као и правно или физичко лице чијом делатношћу стално или повремено настају отпадна возила и њихови саставни делови.¹⁵⁷

4.3.1. Дужности власника отпадног возила

4.3.1.1. Предаја лицу које има дозволу за сакупљање или третман

Власник отпадног возила (ако је познат) дужан је да обезбеди предају возила лицу које има дозволу за сакупљање или третман ове врсте отпада.¹⁵⁸ Отпадно возило се предаје у целини, односно са

153 „Индустрија рециклаже аутомобила“, <http://www.kombeg.org.rs/Slike/CeTranIRazvojTehnologija/Stari%20Sajt/2009/Industrija%20reciklaze%20automobila.pdf>, 4.9.2012.

154 Вид.: 4.5.3. Стратегија управљања отпадом.

155 Чл. 48, ст. 2, тачка 1 и ст. 4 Закон о управљању отпадом.

156 Чл. 55, ст. 3 Закон о управљању отпадом.

157 Чл. 3, ст. 1, тачка 6 Правилник о начину и поступку управљања отпадним возилима, *Сл. гласник РС*, бр. 98/2010.

158 Чл. 55, ст. 4 Закон о управљању отпадом.

свим основним саставним деловима, укључујући мотор и каросерију, точкове, аутомобилске гуме, батерије, акумулаторе и др.¹⁵⁹ Уз отпадно возило предаје се копија саобраћајне дозволе.

С друге стране, лице које врши третман отпадних возила дужно је да власнику изда потврду о преузимању возила,¹⁶⁰ као и да потврду о расклапању отпадног возила достави органу надлежном за регистрацију возила.¹⁶¹

Власник отпада је дужан да примењује прописане мере поступања са отпадом приликом сакупљања, складиштења или предаје отпада.¹⁶² Сходно Закону, он је одговоран за све трошкове управљања отпадом,¹⁶³ укључујући трошкове предаје отпада сакупљачу или постројењу за третман или одлагање отпада. Међутим, приликом предаје отпадног возила, власник отпадног возила не плаћа накнаду лицу које врши сакупљање отпадних возила.¹⁶⁴ Власништво над отпадом престаје када следећи власник преузме отпад и прими Документ о кретању отпада.¹⁶⁵ Другим речима, промет отпадом се може вршити само између физичких и правних лица која воде документацију у складу са законом о управљању отпадом.¹⁶⁶

4.3.1.2. Кад је власник возила непознат

Ако је власник отпадног возила непознат, јединица локалне самоуправе је дужна да обезбеди сакупљање и предају возила лицу које има дозволу за третман.¹⁶⁷ С тим што ће ако се накнадно утврди ко је власник отпадног возила, локална самоуправа имати право регреса, тј. право наплате тако генерисаних трошкова. Ако на територији јединице локалне самоуправе нема регистрованога лица које врши сакупљање, односно третман отпадних возила, јединица локалне самоуправе предаје отпадна возила непознатих власника лицу које врши сакупљање отпадних возила или лицу које врши третман отпадних возила, на основу јавног позива.¹⁶⁸ Ако власник отпадног возила није познат уз возило се предаје записник комуналне инспекције, односно записник о увиђају саобраћајне незгоде ако је отпадно

159 Чл. 7, ст. 2 Правилник о начину и поступку управљања отпадним возилима.

160 Чл. 55, ст. 7, тачка 4 Закон о управљању отпадом.

161 Чл. 55, ст. 7 тачка 5 Закон о управљању отпадом.

162 Вид.: 8.1.1 Стратегија управљања отпадом.

163 Чл. 27, ст. 1 Закон о управљању отпадом.

164 Чл. 7, ст. 3 Правилник о начину и поступку управљања отпадним возилима.

165 Чл. 27, ст. 2 Закон о управљању отпадом.

166 Чл. 27, ст. 5 Закон о управљању отпадом.

167 Чл. 55, ст. 5 Закон о управљању отпадом.

168 Чл. 7, ст. 5 Правилник о начину и поступку управљања отпадним возилима.

возило настало у саобраћајној незгоди.¹⁶⁹ Чини се да процедуру прописану за ситуацију када је власник отпадног возила непознат треба применити и онда када је власник отпадног возила познат, али је његово боравиште непознато, као и у оним случајевима када је власник отпадног возила познат али избегава законске обавезе.

4.3.1.3. Обавеза класификације отпада

Власник отпада мора да класификује отпад пре отпочињања кретања отпада.¹⁷⁰

4.3.1.4. Обавеза покретања поступка провере кретања отпада

Кретање отпада прати посебан Документ о кретању отпада, осим отпада из домаћинства. Ако произвођач, односно власник у року од 15 дана не прими примерак попуњеног Документа о кретању отпада од примаоца, мора покренути поступак провере кретања отпада и дужан је да о налазу извести надлежно министарство, без одлагања.¹⁷¹

4.3.1.5. Обавеза чувања докумената

Власник отпада мора чувати копије докумената о отпреми отпада, све док не добије примерак попуњеног Документа о кретању отпада од примаоца којим се потврђује да је отпад прихваћен, као и да чува комплетирани Документ о кретању отпада најмање две године.¹⁷²

Модел интегрисане и одрживе рециклаже моторних возила на крају животног циклуса у Србији, с једне стране, представља основ за развој нове индустријске гране, а тиме и стварања услова за убрзано запошљавање.¹⁷³ С друге стране, због чувања природних ресурса и

169 Чл. 7, ст. 6 Правилник о начину и поступку управљања отпадним возилима.

170 Чл. 45, ст. 2 Закон о управљању отпадом.

171 ...као и надлежни орган аутономне покрајине, ако се кретање отпада врши на територији аутономне покрајине. Чл. 45, ст. 4 Закон о управљању отпадом.

172 Чл. 45, ст. 5 Закон о управљању отпадом.

173 Ти послови обухватају сакупљање и транспорт отпадних моторних возила, њихову демонтажу, селекцију компонената и материјала, дробљење шкољке односно шасије, сепарацију материјала, рециклажу материјала, одлагање коначног отпада. Вид.: Славко Арсовски, Јован Миливојевић, Соња Грубор, Александра Арсић Кокић, Никола Тонић, „Утицај модела интегрисане и одрживе рециклаже моторних возила на крају животног циклуса на ниво запослености у Србији”, *Квалитет* 11–12/2010, вол. 20, 27–32. Видети и: Александра Арсић Кокић, Јован Миливојевић, Милосав Ђорђевић, „Рециклажа моторних возила и аспекти животне средине”, *Квалитет* 7–8/2010, вол. 20, 93–95; Снежана Врекић, „Рециклажа каросеријских делова путничког аутомобила и заштита животне средине” *Квалитет*, 7–8/2005, вол. 15, 58–60.

животне средине, рециклажа моторних возила доприноси унапређењу здравља људи и квалитета живота будућих генерација.¹⁷⁴

5. ЧИЈИ ЈЕ ОТПАД, ТОГА И БРИГА

У савременом праву је прихваћен принцип да право својине може бити одузето или ограничено уз накнаду која не може бити нижа од тржишне.¹⁷⁵ Сходно томе, својина се обично дефинише као најшире, али не и неограничено право. Титулар права својине може са својим добром чинити шта му је воља, све док то није противправно.¹⁷⁶ Тако власник отпадног возила има одређена права, али и дужности. Већ дуги низ година, власници моторних возила имају дужност да ова региструју и осигурају од аутоодговорности. Новост у нашем праву представља ограничење власника моторних возила у погледу одрицања од права својине. Према општем правилу, право својине на покретној ствари може престати одрицањем власника.¹⁷⁷ Престанак субјективног права је овде апсолутан, јер право које је угашено нико други не стиче.¹⁷⁸ Дерелинквирана ствар постаје *res nullius* и на њој свако може засновати својину окупацијом.¹⁷⁹ Међутим, сходно Закону о управљању отпадом, власник отпадног возила није сасвим слободан да га одбаци. Изјава о дереликцији не производи дејство ако је противна јавном интересу. Заштита животне средине у овом случају има приоритет, па је власник отпадног возила дужан да обезбеди предају возила лицу које има дозволу за сакупљање или третман ове врсте отпада.

174 Опширније Александра Арсић Кокић, Славко Арсовски, Јован Миљивојевић, Соња Грубор, Никола Тонић, „Интеграција модела одрживе рециклаже моторних возила на крају животног циклуса и квалитета живота”, *Квалитет* 3–4/2011, вол. 21, 35–39.

175 Видети: чл. 58, ст. 2 Устава Републике Србије, *Службени гласник РС*, бр. 98/2006–3.

176 Он може „чинити што га је воља”, ако то није противно туђим правима, ни законским ограничењима. Опширније о појмовно безграничној власти власника ствари видети: Nikola Gavella у: Nikola Gavella (red.), Tatjana Josipović, Igor Gliha, Vlado Belaj, Zlatan Stipković, *Stvarno pravo I*, Zagreb 2007, 174.

177 Таква могућност престанка својине је уочена још у римском праву. Класични правници наводе неколико случајева када се својина гаси и не прелази на новог титулара: пропаст ствари, проглашење ствари за *res extra commercium*, *derelictio* – одрицање од права својине. Вид.: Драгомир Стојчевић, *Римско приватно право*, Београд 1985, 166.

178 Владимир Водинелић, *Грађанско право, Увод у грађанско право и Општи део грађанског права*, Београд 2012, 291.

179 Обрен Станковић у: Обрен Станковић, Миодраг Орлић, *Стварно право*, Београд 1990, 131.

Тако се код моторних возила изнова актуелизује формулација из Вајмарског устава да: „Својина обавезује“,¹⁸⁰ као и нашег устава из тог периода по којој „употреба својине не сме бити на штету целине“.¹⁸¹ Располагање у случају моторног возила је дакле ограничено самом природом добра које је објекат својине. Слични терети који власнику намећу обавезу чињења називају се у правној књижевности позитивним ограничењима својине.¹⁸² Онај који користи ствар опасну по околину, као што је моторно возило, има дакле додатну одговорност према животној средини и дужан је да предузима одговарајуће радње у циљу њене заштите.¹⁸³

Интерес за ову тему, у контексту усаглашавања права Републике Србије са правом Европске уније, произилази из околности да управљање отпадом постаје посебна привредна грана, тзв. еколошка привреда. Човек је дуго искључиво прилагођавао природу својим потребама, зато је плаћена висока цена и то нарочито у процесима транзиције и приватизације.¹⁸⁴ У том контексту је важно нагласити да ће сам биолошки опстанак човечанства бити „стављен на пробу“, ако се убрзо не заустави уништавање природе. Унапређење квалитета живота човека подразумева уклањање историјских загађења и предузимање мера заштите екосистема које су исплативе на дуги рок, на пример: правилно управљање отпадом и развој обновљивих извора енергије уз минимално загађење ваздуха.¹⁸⁵ Притом, треба наћи одговарајућу формулу која отклања сиромаштво и неразвијеност, али и чува животну средину за будуће генерације. Само равнотежа између привредних интереса,¹⁸⁶ с једне стране, и интереса екосистема, с друге стране, може обезбедити убрзан развој привреде и ефикасну заштиту околине. Комбинацијом норми које подстичу и кажњавају може се створити модел интегративне заштите који се

180 Коришћење својине мора једновременно бити допринос који се чини у општем интересу. Вид.: чл. 153, ст. 3 Немачки Устав (1919). Наведено према: О. Станковић у: О. Станковић, М. Орлић, 59.

181 Из својине проистичу и обавезе. Чл. 37 Видовданског Устава (1921). Наведено према: О. Станковић у: О. Станковић, М. Орлић, 59.

182 О. Станковић у: О. Станковић, М. Орлић, 60.

183 Из тог разлога, власник моторног возила мора бити добро обавештен о својим обавезама у погледу заштите животне средине. Вид.: Силвија Пановић Ђурић, 310.

184 Сеоба прљаве индустрије и прљавих технологија је нешто чега треба бити свестан, када се крене у процес интеграције у светске тржишне токове и привлачење страних инвестиција. Вид.: Ђ. Попов, 34.

185 Вид.: Ђ. Попов, 36

186 „Заштита животне средине, не сме нарушити основна (фундаментална) права (слободе, својина и сл) уз наглашавање оних природних права, као што је живот, здравље, култура“. Ј. Салма, 269.

огледа у успостављању баланса између различитих метода еколошке заштите.¹⁸⁷ Поред принципа загађивач плаћа, еколошка политика ЕУ заснована је пре свега на превенцији загађења, тј. спречавању уместо лечења.¹⁸⁸ Примарни циљ је заустављање даљег загађења кроз метод кооперације који подразумева дужност сарадње свих субјеката одговорних за заштиту животне средине, на пример: произвођача аутомобила, њихових власника и лица са дозволом за рециклажу.¹⁸⁹

Иако се у овој области наше право у доброј мери хармонизовало са европским прописима још има простора за даље усавршавање норми, пре свега у циљу развоја еколошке свести грађана и афирмисања метода кружне привреде у збрињавању отпада.¹⁹⁰

Nenad TEŠIĆ, PhD

Assistant Professor at the Faculty of Law University of Belgrade

„DEUS EX MACHINA“ – THE CASE OF LEGALLY BINDING PROPERTY OVER VEHICLE

Summary

The author, in this article, puts focus on motor vehicle as a material object of particular importance to its owner.

Motor vehicles, in modern society, even attach human characteristics and are described as strong or weak, big or small, beautiful or unattractive, reliable and those who can easily betray us. Setting aside the great benefits of cars, one could realize that many obligations of fiscal and administrative nature are bound to this sort of thing. The most important are registration of a vehicle with a government authority and compulsory car insurance against civil liability.

Obligation to provide car insurance is cited as a textbook exception to the private autonomy principle. However, it is clear that this limitation of the owner has no roots in the property right, but in the owner's wish to use his/her car on a public road.

187 Ове методе „не треба једна другој да конкуришу, већ их правни поредак мора хармонизовати.“ Вид.: В. Ракић-Водинелић, 255.

188 Вид.: Ђ. Попов, 38–39.

189 Ј. Салма, 279.

190 На пример, коришћење исте амбалаже, искоришћених акумулатора, старих аутомобила и сл. Вид.: С. Шогоров, 46.

Economic growth and technological progress both directly impact the environment. For instance, in the EU, every year end-of-life vehicles generate between 8 and 9 million tones of waste, which must be managed correctly mostly taking into account the polluter-pays principle. The number of end-of-life vehicles is increasing steadily and non-recyclable waste from cars continues to grow.

Today, however, end-of-life vehicles are considered a valuable resource for many different materials rather than waste. Therefore, according to the recent EU Directive, regulators in Serbia adopt rules imposing obligations on the owner of the vehicle to hand over both waste vehicle and its components (accumulators, tires, oils) at suitable treatment facilities. These positive restrictions on property right alter the role of the owner and recommence the age-old debate about the nature of his subjective right.

Recycling has multiple benefits for many areas of economy – providing raw materials, creating jobs and encouraging business opportunities and innovation. Together, legislators, businesses and citizens could participate more widely in managing natural capital, and in developing productive ways to use resources efficiently.

Adoption of principle “who owns the assets manages the waste” would maximize our financial and social benefits related to end-of-life vehicle, develop recycling industry and waste-efficient economy in the context of building “green society” as a major policy objective.

Key words: *motor vehicles, vehicle registration, vehicle insurance, end-of-life vehicles, waste management, recycling industry, “Green economy”.*