

MIRJANA GLINTIĆ

OBAVEZNO OSIGURANJE OD AUTOODGOVORNOSTI ELEKTRIČNIH TROTINETA KAO PREDUSLOV ZAŠTITE TREĆIH LICA

Autorka analizira zakonske mogućnosti za zaključivanje ugovora osiguranja od autoodgovornosti od strane lica koje upotrebljava električni trotinet. Kako je nužni preduslov obaveze osiguravača po osnovu obaveznog osiguranja od autoodgovornosti taj da je šteta naneta trećem licu usled upotrebe motornog vozila, autorka centralni deo rada posvećuje analizi modaliteta definisanja motornog vozila u komunitarnom i srpskom pravu, kao i pitanju da li postoji prostor da se električni trotinet podvede pod pravni režim predviđen za motorna vozila. Pozitivnopravna i uporednopravna analiza signalizirale su da je pristup srpskog zakonodavca takav da dozvoljava poimanje električnih trotineta kao motornih vozila. Međutim, sudska praksa i postupanje policijskih organa u vezi sa saobraćajnim nezgodama koje uključuju električne trotinete jasno pokazuju da ne dele autorkin stav. U zaključnom delu rada autorka predstavlja argumente u korist uvođenja obaveznog osiguranja od autoodgovornosti električnih trotineta i zaključuje da bi tako uspostavljen hibridni sistem koji se zasniva na elementima osiguranja i deliktne odgovornosti učinio vrlo malo verovatnim da se izbegne odgovornost za štetu prouzrokovanu trećim licima.

Ključne reči: ugovor o osiguranju, osiguranje od autoodgovornosti, električni trotinet, motorno vozilo

U V O D

Tržište osiguranja se, bar u delu koji se tiče osiguranja motornih vozila, značajno promenilo u poslednjih par godina. Pojava sve većeg broja vozila sa automatskim

Dr Mirjana Glintić, naučni saradnik Instituta za uporedno pravo u Beogradu, e-mail: m.glintic@iup.rs.

upravljanjem, kao i različitih električnih vozila, stavili su izazov pred osiguravajuća društva da prošire ponudu svojih proizvoda i usluga osiguranja.¹ Tipičan primer u tom smislu predstavlja i pojava i sve veća rasprostranjenost električnih trotineta, koji su svoju ekspanziju doživeli za vreme pandemije kovida 19, ali i usled značajnih napora politike Evropske unije da se što efikasnije regulišu klimatske promene.² Električni trotineti se sve više mogu videti po evropskim gradovima, kako ih koriste i stanovnici i turisti prilikom prelaženja malih razdaljina po gradovima.³ Međutim, i pored svih prednosti,⁴ u vezi sa njihovom upotrebom po gradskim ulicama, javila su se brojna pitanja, a samo neka od njih su da li ova vozila zahtevaju registraciju, kuda se mogu voziti, postoje li ograničenja u pogledu lica koja upravljaju ovim vozilom, do toga ko je odgovoran za štetu koja proistekne iz saobraćajnih nezgodu u kojima je učestvovao i električni trotinet.⁵

Pobrojana pitanja jasno ukazuju da korišćenje električnih trotineta utiče na tri različite grane privatnog prava: deliktna odgovornost, odgovornost proizvođača i pravo osiguranja. Uz ostale ekonomske i tehnološke izazove, davanje odgovora na pitanja iz oblasti deliktne odgovornosti i prava osiguranja, od velikog je značaja za pružanje pravne sigurnosti licima oštećenim u ovakvim saobraćajnim nezgodama. Ovaj rad je posvećen pitanju osiguranja, tačnije obaveznog osiguranja od autoodgovornosti, a prvenstveno pitanju da li u našim propisima postoji

¹ Promene će se ogledati i u tome da će zahtevi za naknadu štete biti sve viši, jer će, primera radi, zamena različitih senzora biti sve skuplja.

² U skladu sa evropskim Zelenim dogovorom, kompanije su se obavezale da će smanjiti emisiju CO₂ iz putničkih automobila za više od polovine do 2030. godine, u poređenju sa nivoima iz 1990. godine. Više od 150 evropskih gradova već je uvelo ograničenja, kao što je smanjenje upotrebe privatnih vozila u određenim oblastima, a očekuje se da će korišćenje električnih vozila dostići skoro 50 odsto na globalnom nivou u narednoj deceniji.

³ Jon-Patrick Allem, Anuja Majmundar, „Are Electric Scooters Promoted on Social Media with Safety in Mind? A Case Study on Bird’s Instagram“, *Preventive Medicine Reports*, No. 13, 2018, 62. Takođe, Roomy Khan, „Electric Scooters: Last-Mile Mobility, Thrill Rides, Public Nuisance or Hazard“, *Forbes*, 2018, <https://www.forbes.com/sites/roomykhan/2018/12/24/electric-scooters-last-mile-mobility-thrill-rides-public-nuisance-orhazard/#4fac1c873ccb>, 10. 9. 2022.

⁴ Kako je reč o mašinama koje pokreće električna energija, njihov je veliki doprinos prelasu na EU transportni sistem. Moderni proizvodi, nove tehnologije i pristup internetu su u velikoj meri promenili pogled na vozila, kako ona treba da izgledaju i koje uslove treba da ispunjavaju, ali i na sam koncept njihovog vlasništva i uopšte dostupnosti.

⁵ Tako su i Vlada Velike Britanije i lokalne samouprave otkazale brojne projekte podrške iznajmljivanju električnih trotineta usled brojnih nezgoda i zloupotrebe ovih sredstava prevoza. Za više detalja v. <https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2020/7/e-scooters-an-eco-transport-solution-or-accident-waiting-to-happen>, 10. 9. 2022.

prostor za zaključivanje ugovora o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti od strane lica koje upravlja električnim trotinetom. Međutim, pre davanja odgovora na to pitanje, potrebno je rešiti nedoumicu da li električni trotineta predstavljaju motorna vozila, čije posedovanje i upravljanje zahteva zaključivanje ugovora o osiguranju od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima, a u vezi sa korišćenjem električnih trotineta.

KLASIFIKACIJA ELEKTRIČNOG TROTINETA KAO MOTORNOG VOZILA

Uzevši u obzir tehničke karakteristike, električni trotineta se nalaze negde između bicikli, mopeda i automobila.⁶ Iako to zvuči kao tehničko pitanje, koje nema nikakve aplikacije po pravo i pravni režim upotrebe električnih trotineta, od odgovara na pitanje da li je električni trotinet motorno vozilo, odnosno prevozno sredstvo u smislu našeg Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju,⁷ zavisi odgovor i na brojna druga pitanja u vezi sa osiguranjem i odgovornošću lica koje upravlja električnim trotinetom za štetu koju može naneti pešacima, motornim vozilima ili licima koja njima upravljaju. Ako bi se pak zauzeo stav da električni trotineta predstavljaju bicikle ili mopede, onda ne bi postojala potreba da se odgovara na sva ova pitanja, ali bi oštećena lica mogla da se oslone samo na pravila o građanskoj odgovornosti i privatnu tužbu za naknadu štete.⁸ Ipak, tehničke karakteristike električnog trotineta, prvenstveno njihova brzina, dimenzije i kapacitet motora čine da

⁶ Tako i OECD, „OECD Urban Studies Improving Transport Planning for Accessible Cities“, OECD Publishing, 2020, 28.

⁷ Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 i 7/2013 – odluka US.

⁸ I pored određenih sličnosti sa biciklima, prilično je jasno da je upravljanje električnim trotinetima daleko rizičnije u smislu prouzrokovanja nezgoda. Prema studiji sprovedenoj u Americi, samo 4% vozača trotinetom je nosilo kacige prilikom nezgoda, a posledice su bile brojne, bilo po lice koje je upravljalo električnim trotinetom, bilo po pešake koje su udarili – povrede glave i različite druge fature. Za više detalja o studiji, v. Darden Copeland, „Electric Scooters: A New Frontier in Transportation and Products Liability“, *Richmond Journal of Law & Technology*, No. 2, 2020, 10.

O povredama usled upotrebe električnih trotineta u Evropi v. Stig Nikolaj Fasmer Blomberg, „Injury from electric scooters in Copenhagen: a retrospective cohort study“, *BMJ Open*, 2019. Prema nekim podacima, samo je u Austriji tokom 2019. godine hospitalizovano preko 1.200 vozača električnih trotineta. U nekim drugim zemljama pak ovakvih podataka nema, što je opet povezano sa tim da sistem ni ne poznaje registraciju električnih trotineta, tako da nije ni moguće ustanoviti koliko ih je učestvovalo u nesrećama. V. Kas Kamphuis, Ingrid van Schagen, „E-scooters in Europe: legal status, usage and safety“, *FERSI paper*, 2020, 15.

se električni trotineti shvataju kao kategorija vozila bliža motornim vozilima,⁹ za šta se može naći potvrda i u nadnacionalnim i nacionalnim propisima.

Klasifikacija električnih trotineta u pravu Evropske unije

I pored apostrofiranja potrebe regulisanja novih tipova i vrsta vozila, koja su svoj procvat doživela nakon 2010. godine, na nivou Evropske unije ne postoji propis koji se isključivo bavi materijom električnih trotineta. Iz tog razloga se prilikom klasifikovanja električnih trotineta u kategoriju nekih od postojećih vozila, mora krenuti od opštijih akata i njihovih definicija određenih vrsta vozila kako bi se ustanovilo da li se električni trotineti uklapaju u date definicije.

Analiza propisa prava EU koji regulišu materiju različitih vrsta vozila,¹⁰ jasno ukazuje na to da je za regulisanje pitanja u vezi sa upotrebom električnih trotineta na nivou Evropske unije osnovni propis Direktiva o osiguranju od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenju obaveze osiguranja od te odgovornosti (u daljem tekstu Direktiva),¹¹ kojom se definiše i motorno vozilo. Prema prvoj i dugo važećoj verziji člana 1 Direktive, pod motornim vozilom se podrazumevalo „svako motorno vozilo namenjeno za kopneni saobraćaj, a koje pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po šinama, i svako priključno vozilo, bilo da je priključeno ili ne.“ Pomenuta definicija je bila prilično široka i njom se pokrivaio čitav spektar motornih vozila, računajući i ona koja nisu postojala u trenutku donošenja Direktive. U trenutku kada je Direktiva doneta, nisu postojali automobili kojima nije potreban vozač da njima upravlja, već se ona sama kreću.¹²

⁹ Takođe, prema propisima donetim od strane Ujedinjenih nacija, bicikli predstavljaju vozila koja se isključivo pokreću snagom ljudskog tela i mišića: José Ignacio Íñiguez, Ana Íñiguez-de-la-Torre, „Human-Powered Vehicles – Aerodynamics of Cycling“, *Applied Aerodynamics* (eds Jorge Colman Lerner, Ulfilas Boldes), London, 2012, 1–20.

¹⁰ Pitanje na koje treba prvenstveno odgovoriti jeste da li se na trotinete ima primeniti Direktiva EU 168/2013 o odobravanju i nadzoru nad tržištem dvotočkaša i trotočkaša i kvadova, u onim zemljama u kojima se mogu voziti po putevima. Međutim, samom Direktivom je predviđen čitav niz izuzetaka vozila na koja se ne može primeniti ova Direktiva (čl. 2(2)(i), čl. 3, čl. 29(3)), koji, između ostalog, po datim opisima obuhvataju i električne trotinete. Ovi članovi isključuju primenu Direktive na vozila koja su samobalansirajuća, koja nemaju bar jedno sedište i sl.: Regulation (EU) No. 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles, OJ L 60/52.

¹¹ Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of 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 insure against such liability, OJ L 263/11.

¹² V. Francesco Paolo Patti, „The Euroepan Road to autonomous vehicles“, *Fordham International Law Journal*, No. 1, 2019, 125–162. Takođe, Michael Chatzipanagiotis, George Leloudas,

Sada pak ta vozila postoje i nesporno je da se Direktiva primenjuje i na takva vozila.¹³ Ipak, Direktiva je ostavila mogućnost državama članicama da svaku vrstu vozila izuzmu od režima predviđenog Direktivom, ako smatraju da je to neophodno i o čemu moraju obavestiti Evropsku komisiju kako bi to vozilo stavila na Listu izuzetih vozila.¹⁴

Što se tiče električnih trotineta, oni su ispunjavali sve uslove iz navedene definicije i definitivno su se imali smatrati motornim vozilom u skladu sa Direktivom. Međutim, navedena definicija je izmenjena prošle godine prilikom revizije Direktive,¹⁵ prvenstveno pod uticajem prakse Suda pravde. U skladu sa poslednjim izmenama proširen je, ili bolje reći preciziran je pojam motornog vozila tako što je propisano šta može biti izvor njegove snage i predviđajući precizne parametre brzine i težine motornog vozila. Tako se sada pod motornim vozilom podrazumeva „svako motorno vozilo namenjeno za kopneni saobraćaj, a koje *isključivo* pokreće mehanička snaga, ali koje se ne kreće po šinama, s najvećom projektnom brzinom većom od 25 km/h ili najvećom netom masom većom od 25 kg i najvećom projektnom brzinom većom od 14 km/h, i svako priključno vozilo, koje se upotrebljava sa vozilom iz tačke a), bilo da je priključeno ili ne.“¹⁶ Kada se uzmu u obzir tehničke karakteristike električnog trotineta, jasno je da je upitno da li sada baš svaka vrsta električnog trotineta ispunjava uslove za motorno vozilo. Iako neki od njih mogu da razviju i veće brzine, sloboda koja je ovom Direktivom data državama članicama u pogledu preciziranja uslova u ovoj oblasti će imati krajnju reč u pogledu klasifikovanja električnih trotineta kao motornog vozila. Kako je pokazala uporednopravna analiza, i pored brojnih različitih pravnih rešenja u pogledu ovog vozila, ono što je zajedničko za veliki broj nacionalnih rešenja jeste ograničenje brzine kretanja električnih trotineta na 20–25 km/h.

„Automated Vehicles and third-party liability: a European perspective“, *University of Illinois Journal of Law*, No. 1, 2020, 109–200.

¹³ European Commission, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of 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*, SEC(2018) 248 final, SWD(2018) 247 final, SWD(2018) 248 final.

¹⁴ Čl. 5, st. 3, 7 Direktive se najčešće primenjuje na oružana vozila. Tako su i kod nas isključena iz obaveze osiguranja prevozna sredstva Vojske Republike Srbije.

¹⁵ Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2021 amending Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, OJ L 430/1.

¹⁶ Čl. 1 (1) Direktive.

S obzirom na to da se promena Direktiva desila nedavno i da se tek krenulo sa implementacijom izmena (rok je do decembra 2023. godine), u ovom trenutku ostaje da se vidi šta će biti konačni stav. Naročito kada se uzme u obzir praksa Suda pravde koja se vrlo često menjala, uz obrazloženje iz jedne od najpoznatijih odluka u ovoj oblasti *Vnuk*, kada je Sud stao na stanovište da pojmove treba tumačiti u duhu zaštite žrtava nezgode koju je prouzrokovalo jedno motorno vozilo, ali i u duhu „liberalizacije saobraćaja lica i robe u cilju izgradnje unutrašnjeg tržišta“.¹⁷ Kada se pogleda praksa Suda pravde, jasno je da pojam upotrebe motornog vozila i pojam samog motornog vozila nije jedna zatvorena i konačna konstrukcija, koja ne dozvoljava širenje definicija zavisno od okolnosti slučaja.¹⁸ Menjao se i menjaće se ovi pojmovi, kako u kontekstu toga koja su vozila pokrivena ovim pojmovima, tako i kontekstu koje su površine na kojima se moraju motorna vozila nalaziti, da li se moraju kretati ili ne i slično.¹⁹

Klasifikacija električnih trotineta u uporednom pravu

Pojava električnih trotineta stavila je u pravu enigmnu zakonodavce, jer njihova tehnička svojstva ne dozvoljavaju njihovu laku kategorizaciju. Koristeći mogućnost iz Direktive, države članice su usvojile različita rešenja u pogledu regulisanja električnih trotineta. Definicije su različite: od „naprava koje se kreću/mrdaju“ u Belgiji, preko „lakih električnih vozila“ u Finskoj, do francuskih „ličnih motorizovanih naprava za putovanja“ ili „novih ličnih električnih vozila“.²⁰

¹⁷ Tačka 9 odluke u predmetu *Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav d. d.*, Case C-162/13.

¹⁸ Berislav Matijević, „*Croquis* pojma 'upotreba vozila' u osiguranju od automobilske odgovornosti kroz praksu Suda Evropske unije“, *Strani pravni život*, br. 3, 2019, 143. Sve šire poimanje i vozila i motornog vozila prisutni su i u domaćoj teoriji i praksi, v. Dragan Mrkšić, Zdravko Petrović, Katarina Ivančević, *Pravo osiguranja*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Savremena administracija, Beograd, 2014, 316.

¹⁹ Tako je Sud pravde vremenom stao na stanovište da prevrtanje vojnog terenskog vozila u toku vojne vežbe, a koje je za posledicu imalo povredu putnika, predstavlja upotrebu motornog vozila u kontekstu osiguranja od autoodgovornosti, pa čak i ako se vozilo nije kretalo po javnim putevima niti putevima predviđenim za kretanje vozila sa točkovima; ili kretanje traktora po poljoprivrednim površinama (*Vnuk i Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade and Fausto da Silva Rodrigues de Andrade v José Manuel Proença Salvador and Others*, Case C-514/16). Takođe, odlukom Suda pravde je ustanovljeno da upotrebu motornog vozila predstavlja i situacija kada je motorno vozilo parkirano (*BAN v BTA*, Case C-648/17, *Rodrigues de Andrade*). V. Marijan Čurković, „Uporaba vozila u obaveznom osiguranju od automobilske odgovornosti – nova definicija pojma u presudi Suda pravde Evropske unije od 4. rujna 2014“, *Hrvatska pravna revija*, br. 10/2015, 112–115. Takođe, Miloš Radovanović, „Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi“, *Strani pravni život*, br. 1, 2018, fn. 32, fn. 33.

²⁰ Za više detalja, <https://futararide.com/electric-scooter-laws-europe/>, 18. 9. 2022.

U retko kojoj zemlji su električni trotineti uopšte prepoznati kao zakonske kategorije. Izuzetak predstavljaju Austrija,²¹ Danska,²² Nemačka²³ i Belgija.²⁴ Dakle, države članice su na različite načine odredile na njihovu pojavu – neke su na njih *mutatis mutandis* počele da primenjuju propise koji regulišu učešće bicikli u saobraćaju,²⁵ neke su ustanovile posebne režime, dok su ih neke izjednačile sa pešacima.²⁶ Takođe, u nekim zemljama propisi zahtevaju da se električnim trotinetima upravlja na kolovozima, neki na biciklističkim stazama; neki propisuju obavezu nošenja kacige, neki je samo preporučuju i slično.²⁷

Različita rešenja posledično postoje i u pogledu klasifikovanja lica koja upravljaju električnim trotinetima: u Finskoj su oni pešaci, u Švajcarskoj vozači malih motornih vozila, a u nekoliko zemalja (Danska, Italija, Norveška) se shvataju kao vozači.²⁸

Bez obzira na sve razlike koje postoje između različitih nacionalnih pravnih sistema, bar u Evropi, ono što im je svima zajedničko jeste da je maksimalna brzina kojom se trotineta smeju kretati ograničena na 20 do 25 km/h.²⁹

Raznolikost prikazanih rešenja jasan je signal da se javila definitivna potreba za jedinstvenim regulisanjem materije.³⁰ Pitanje je samo šta je pametno rešenje – da li krenuti od poznatih fenomena ili napraviti potpuno novi propis, bez nastojanja

²¹ Par. 88b Straßenverkehrsordnung, BGBl. No. 159/1960.

²² Danish Road Safety Council, *Personal Communication of 28 November 2019 and 23 January 2020*.

²³ Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BGB I 756.

²⁴ Royal Decree of 1^{er} December 1975, establishing a general regulation on the road traffic police and the use of the public highway.

²⁵ To je slučaj u Danskoj – v. fn. 22, kao i u Portugalu: National Road Safety Authority, *Personal Communication of 28 Nov 2019*.

²⁶ U zavisnosti od brzine kojom se kreću, u Belgiji se električni trotineta, odnosno lica koja njima upravljaju, mogu okarakterisati kao bicikli ili kao pešaci. Naime, ako se kreće brzinom kojom se prosečno kreću pešaci (5–6 km/h), onda će se smatrati da je ovo lice bilo pešak: Federal Public Service of Transports, *Personal communication of 14 August 2019 and 23 January 2020*.

²⁷ Tako u Španiji postoji preporuka da se nosi fluorescentni prsluk i da se ne smeju nositi slušalice tokom vožnje električnog skutera, v. „New rules for electric scooters on Spain’s roads“, *Think Spain*, <https://www.thinkspain.com/news-spain/32617/new-rules-for-electric-scooters-on-spain-s-roads>, 20. 9. 2022.

²⁸ FERSI, *E-scooters in Europe: legal status, usage and safety: Results of a survey in FERSI countries*, tekst dostupan na <https://fersi.org/wp-content/uploads/2020/09/FERSI-report-scooter-survey.pdf>, 9. 9. 2022.

²⁹ Maciej Sokolowski, „Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive“, *European Energy and Environmental Law Review*, 2020, 127.

³⁰ *Ibidem*, 130–131.

da se on spakuje u već postojeće i poznate okvire. Možda bi se potpunim uvažavanjem posebnosti ovog novog uređaja jasnije mogle regulisati sve pojedinosti i eliminisati veći broj potencijalnih opasnosti.

Ipak, ono o čemu treba voditi računa jeste da će se i trenutna zakonska rešenja vrlo verovatno menjati i prilagođavati brojnim novim situacijama. Tako je, samo primera radi, 2019. godine u Španiji izvršena izmena propisa usled nekoliko saobraćajnih nezgoda u koje su bili uključeni električni trotineti, od kojih je jedna bila i sa smrtnim ishodom. Tom prilikom su propisane izuzetno visoke kazne za voženje trotineta po trotoarima i za korišćenje mobilnih telefona prilikom vožnje.³¹

Klasifikacija električnih trotineta u srpskom pravu

Naše zakonodavstvo, kao i većina evropskih nacionalnih propisa, ne sadrži nikakvu konkretnu definiciju električnog trotineta, što stavlja u problem i policijske službenike i pravosudne organe u vezi sa sve većim brojem nezgoda u koje su uključeni električni trotineti. Ne postoji dakle njegovo određenje ni kao prevoznog sredstva, niti kao bicikla, nejasno je kuda se sme voziti, ko sme njima da upravlja i smeju li se više lica istovremeno prevoziti na taj način. Stoga je potrebno krenuti od ekstenzivne definicije motornog vozila iz Zakona o bezbednosti saobraćaja.³² Drugi zakon koji bi se mogao konsultovati jeste Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju,³³ ali ovaj propis ne sadrži jasnu definiciju motornog vozila, već upućuje na značenje utvrđeno zakonom kojim se uređuje odgovarajuća vrsta saobraćaja, konkretno Zakon o bezbednosti saobraćaja. To znači da stvar koja predstavlja motorno vozilo u smislu saobraćajnog propisa, predstavlja i motorno vozilo u smislu propisa o osiguranju.

Kako je reč o prevoznom sredstvu koje ide na sopstveni pogon, koje pokreće električni motor (od 80 do 700 vati) i koje se ne kreće po šinama, može se zaključiti da jeste reč o motornom vozilu kako ga definiše Zakon o bezbednosti saobraćaja. Nedoumice mogu postojati u vezi sa tim da li se električni trotinet eventualno može posmatrati kao motocikl,³⁴ što će zavisiti od konkretne kubikaže

³¹ Za više detalja v. <https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2020/7/e-scooters-an-eco-transport-solution-or-accident-waiting-to-happen>, 23. 9. 2022.

³² Čl. 7, tač. 33, 34, 36 Zakona o bezbednosti u saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – odluka US, 55/2014, 96/2015 – dr. zakon, 9/2016 – odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – dr. zakon, 87/2018, 23/2019 i 128/2020 – dr. zakon.

³³ Čl. 3, st. 1, tač. 3 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

³⁴ Čl. 7, tač. 34, 36 Zakona o bezbednosti u saobraćaju. V. Miloš Radovanović, „Električni trotineti i osiguranje od autoodgovornosti“, *Zbornik radova sa konferencije „Moderne tehnologije, novi i tradicionalni rizici u osiguranju“*, Šabac, 2021, 124.

motora trotineta i maksimalne brzine koju može da razvije,³⁵ ali ne postoji sumnja da je reč o motornom vozilu.

OSIGURANJE OD AUTOODGOVORNOSTI U VEZI SA UPRAVLJANJEM ELEKTRIČNIM TROTINETOM

Podaci iz brojnih zemalja širom sveta pokazuju da su korišćenje i upravljanje trotinetima često povezani sa brojnim nezgodama. Pored toga što se lica koja upravljaju električnim trotinetom mogu povrediti, pasti i slično, često se dešava da nanesu telesnu ili materijalnu štetu drugim licima (pešacima i/ili drugim motornim vozilima). Postavlja se pitanje odgovornosti za tako nastalu štetu. Kako električni trotineta ne podležu (uglavnom) obavezi registracije, često je nemoguće utvrditi ko je štetnik.³⁶ Iz tog razloga je jasna tendencija razmatranja da li postoji prostor za uvođenje obaveznog osiguranja od autoodgovornosti koje je namenjeno zaštititi interesa žrtava i lica oštećenih u saobraćajnim nezgodama, a ne interesa osigurani-ka.³⁷ Značaj osiguranja od autoodgovornosti predstavlja osiguranje široke socijalne funkcije, jer na taj način društvena zajednica nastoji da pruži zaštitu učesnicima u saobraćajima tako što im garantuje da će im šteta koju pretrpe od lica koje upravlja motornim vozilom biti naknađena. Obavezu naknade štete ima osiguravač koji je sa vlasnikom motornog vozila zaključio ugovor o osiguranju od autoodgovornosti i to u onom obimu u kom je to predviđeno ugovorom o osiguranju.³⁸ Ideja nije da se

³⁵ Iako im je brzina uglavnom ograničena na 25 km/h postoje modeli čija brzina može ići i preko 40 km/h, pa i preko 80 km/h. Prema podacima radne grupe MUP-a za izradu Zakona o bezbednosti u saobraćaju, postoje modeli koji razvijaju tako velike brzine. V. Ilija Smiljanić, Dušan Smiljanić, „Zakonska definisanost trotineta na sopstveni pogon kao prevoznog sredstva u Republici Srbiji“, *Zbornik radova sa međunarodne naučne konferencije Prouzrokovanje štete, naknada štete i osiguranje* (ur. Zdravko Petrović, Vladimir Čolović, Dragan Obradović), Valjevo 2022, 23.

³⁶ Primeri iz Amerike jasno svedoče da, pošto kompanije koje iznajmljuju električne trotinete ne zahtevaju zaključivanje ugovora o osiguranju od autoodgovornosti, kada dođe do nezgode, lica koja upravljaju trotinetom često samo pobegnu iako su povredili pešaka. Martina Barash, „Bird, Lime Class Suit Result of Scooter Users Skedaddling“, *Bloomberg Law News*, 2018, tekst dostupan na <https://news.bloomberglaw.com/us-law-week/bird-lime-class-suit-result-of-scooter-users-skedaddling-2?context=article-related>, 8. 10. 2022.

³⁷ Michael Faure, „Compulsory Liability Insurance: Economic Perspectives“, *Compulsory Liability Insurance from a European Perspective* (ed. Attila Fenyves et al.), Berlin, Boston, 2016, 319, 320–322.

³⁸ Tako i B. Matijević, op. cit., 139. Takođe, Vladimir Čolović, „Naknada štete po osnovu osiguranja od odgovornosti – ranije i sadašnje regulisanje u zakonodavstvu Srbije“, *Obavezno osiguranje, naknada štete i obezbeđivanje potraživanja* (ur. Zdravko Petrović), Beograd, 2010, 12.

uvođenjem osiguranja od autoodgovornosti sistem zasnovan na odgovornosti osiguranika zameni sistemom u kom neće postojati njegova odgovornost i u kom će osiguravač uvek odgovarati umesto njega. Naprotiv, ovakav jedan hibridni sistem koji se zasniva na elementima osiguranja i deliktne odgovornosti čini vrlo malo verovatnim da se izbegne odgovornost za prouzrokovanu štetu.³⁹

Međutim, da bi postojala obaveza osiguravača po osnovu osiguranja od autoodgovornosti, do štete mora doći usled upotrebe motornog vozila.⁴⁰ Kako je predstavljeno u prethodnom odeljku ovog rada, taj uslov je ispunjen, odnosno i komunitarno pravo i brojni nacionalni propisi, uključujući i naše, dozvoljavaju da se električni trotineti smatraju motornim vozilom.

Osiguranje od autoodgovornosti u vezi sa upravljanjem električnim trotinetima u komunitarnom pravu

Već pomenuta Direktiva je osnovni propis prava Evropske unije koji reguliše materiju osiguranja od autoodgovornosti u vezi sa upotrebom motornih vozila, kojom je predviđena obaveza država članica da obezbede da je građanska odgovornost u vezi sa upotrebom motornih vozila pokrivena osiguranjem, koje će pokrivati osigurane slučajeve koji se dogode na teritoriji EU⁴¹ i da predvide jasne procedure naknade štete po osnovu ovog osiguranja, čime mu je dat jedan prilično birokratski karakter.⁴²

Uvođenjem obaveznog osiguranja od autoodgovornosti putem Direktive, EU se zapravo približava za još jedan korak uspešnom funkcionisanju jedinstvenog

³⁹ Zato se i sistem odgovornosti iz Direktive naziva „prikriveni režim deliktne odgovornosti“ ili „režim deliktne odgovornosti iz senke“: James Davey, „A Compulsory Diet of Chickens and Eggs: The EU Motor Insurance Directives as a Shadow Tort Regime“, *Research Handbook on EU Tort Law* (ed. Paula Gilker), Bristol, 2017, 239, 240–243. O vezama deliktne građanske odgovornosti i osiguranja, v. Mauro Bussani, Marta Infantino, „Tort Law and Legal Cultures“, *The American Journal of Comparative Law*, No. 1, 2015, 77, 80–83.

⁴⁰ M. Radovanović (2018), op. cit., 102.

⁴¹ Čl. 3 Direktive. O problemima prve direktive u ovoj oblasti u vezi sa nepredviđanjem minimalnih nivoa pokrića zajedničkih za celu EU, v. James Marson, Hasan Alissa, Katy Ferris, „Resolving the Inconsistency Between National and EU Motor Insurance Law. Was Factortame the Solution on Nobody Sought?“, *German Law Journal*, No. 22, 2021, 126.

⁴² Wolfgang Ernst, „General Introduction: Legal Change? Railway and car accidents and How the Law Coped with Them“, *The Development Of Traffic Liability* (ed. Wolfgang Ernst), Cambridge, 2010, 1,7. Takođe, Simon Halliday, Jonathan Ilan, Colin Scott, „Street-Level Tort Law: The Bureaucratic Justice of Liability Decision-Making“, *The Modern Law Review*, No. 3, 2012, 347, 355–356.

tržišta,⁴³ što svakako zahteva ostvarivanje slobode kretanja ljudi.⁴⁴ Da bi građani Evropske unije mogli nesmetano da se kreću iz jedne države članice u drugu, potrebno je obezbediti zaštitu u smislu postojanja osiguranja od autoodgovornosti nezavisno od toga na teritoriji koje države članice se desi saobraćajna nezgoda.⁴⁵ To je i postignuto ovom Direktivom, kojom se dozvoljava da se polisa po osnovu osiguranja od autoodgovornosti izdata u jednoj državi članici koristi i u drugim državama članicama, zavisno od toga gde se dogodi saobraćajna nezgoda.⁴⁶ Dodatni stepen zaštite građana postignut je propisivanjem minimuma pokrivanja po osnovu polisa, a koji samo može biti propisan u većem iznosu u propisima država članica. Osim toga, predviđena su pravila i za slučaj da štetu u saobraćajnoj nezgodi prouzrokuje lice koje upravlja neosiguranim motornim vozilom, kako bi se pružila odgovarajuća zaštita i tim oštećenim licima.⁴⁷ To se postiže putem sistemske provere registrovanih polisa osiguranja od autoodgovornosti u okvirima svoje zemlje.⁴⁸ Države članice po osnovu Direktive gube mogućnost da kontrolišu osiguranje od autoodgovornosti zaključeno u drugoj državi članici, uz obavezu uspostavljanja garantnog fonda za naknadu štete prouzrokovanu oštećenom licu neosiguranim ili nepoznatim vozilom.

⁴³ O svim problemima u vezi sa uspostavljanjem jedinstvenog tržišta osiguranja v. Mirjana Glintić, „Uspostavljanje 29. pravnog režima za ugovorno pravo osiguranja kao uslov funkcionisanja unutrašnjeg evropskog tržišta“, *Pravni život*, br. 12, 2015, 229–244, kao i M. Glintić, „Ograničenja izbora Načela ugovornog prava reosiguranja kao merodavnog prava“, *Pravni život*, br. 11, 2019, 171–185.

⁴⁴ Slobodno kretanje građana EU predstavlja jedan od osnovnih principa Ugovora o funkcionisanju Evropske unije, predviđenog u članovima 21, 45 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije i članu 3(2) Ugovora o Evropskoj uniji. Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union 2012/C 326/01 of 26. 10. 2012, detaljnije v. Jelena Čeranić Perišić, „Pravni okvir saradnje između Švajcarske i Evropske unije“, *Uvod u pravo Švajcarske* (ur. Oliver Nikolić), Institut za uporedno pravo, Beograd, 2018, 197–210.

⁴⁵ Tog mišljenja su i J. Marson, H. Alissa, K. Ferris, op. cit., 122.

⁴⁶ Dakle, osnovu osiguranja od autoodgovornosti u EU čini sistem zelene karte – International Green Card System, sporazum koji uključuje 48 zemalja, uz ovih pet direktiva koje su 2009. godine integrisane u jednu.

⁴⁷ J. Marson, H. Alissa, K. Ferris, op. cit., 126 – govore o značaju člana 2 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije na ostvarivanje principa pravne države.

⁴⁸ Upor. čl. 4 Direktive u kontekstu ostvarivanje slobode kretanja vozila u okviru EU. Kako se ne bi vozila fizički zaustavljala i kontrolisala, sve više se radi na modernim tehnologijama koje imaju mogućnost kontrolisanja registarskih tablica i toga da li je auto osiguran, ali bez njegovog zaustavljanja. Uz to, kontrolisanje vozila koja prelaze sa teritorije jedne države članice na drugu zahteva razmenu podataka između država članica, koja se mora odvijati u skladu sa Opštom direktivom o razmeni podataka (GDP).

Jedino uspostavljanjem ovakvog jedinstvenog sistema osiguranja od auto-odgovornosti bi mogle da se otklone razlike koje postoje između stepena pravne zaštite koje nude države članice oštećenim licima i rešava se problem nedovoljne naknade štete.⁴⁹

Osiguranje od autoodgovornosti električnih trotineta u srpskom pravu

Kao što je predstavljeno u prethodnim odeljcima, i u pravu Republike Srbije postoji prostor da se električni trotinet smatra motornim vozilom, što posledično znači da u vezi sa njegovom upotrebom mora biti zaključen ugovor o osiguranju od autoodgovornosti, kao što to predviđa i Zakon o obaveznom osiguranju saobraćaja.⁵⁰ Dakle, činjenica da je reč o vozilu koje pokreće snaga sopstvenog motora i koje služi za prevoz ljudi bi trebalo, bar po mišljenju autorke, automatski da kvalifikuje električne trotinete za obavezno osiguranje od autoodgovornosti, čija je obaveza zaključivanja opšta.⁵¹

Ipak, ono o čemu se svakako mora voditi računa jeste da je ovde reč o materiji fluidnog karaktera, koja se često menja pod uticajem konkretnih dešavanja na terenu, o čemu svedoče i predstavljene izmene Direktive. Tako da neće predstavljati iznenađenje ako se izmeni i naša definicija motornog vozila, bilo pod uticajem konkretnih slučajeva, bilo pod uticajem prava EU.⁵² Da je pitanje električnih trotineta siva zona, bar u Evropi, svedoči i činjenica da je odlukom Evropskog parlamenta ipak tvrđeno da električni trotineta neće biti predmet obaveznog osiguranja, jer se smatra da bi time nastupila preopterećenost propisima. Obaveznog osiguranja oslobođeni su još i električni bicikli, skuteri koje koriste starija lica za kretanje, kosilice za travu, kao i vozila koja se isključivo koriste za moto-trke.⁵³

⁴⁹ M. Faure, op. cit., 320.

⁵⁰ Čl. 2, tač. 2, čl. 18, st. 1 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

⁵¹ Čl. 18, st. 1 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

⁵² Zapravo se već nekoliko godina očekuju izmene Zakona o bezbednosti saobraćaja, koje će obuhvatiti i regulisanje električnih trotineta. I. Smiljanić, D. Smiljanić, op. cit., 30.

⁵³ Za više informacija v. <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20210617IPR06467/deal-reached-on-new-rules-to-better-protect-road-accident-victims>; <https://www.electrive.com/2018/06/11/ec-wants-mandatory-e-bike-insurance/>; <https://www.eltis.org/discover/news/european-parliament-calls-no-liability-insurance-electric-bikes>; <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/01/22/eu-electric-bike-riders-will-not-need-compulsory-insurance-decides-european-parliament/?sh=27511ea66e6f>, 19. 9. 2022.

Prilikom donošenja ove odluke sučeljivala su se dva lobija: lobi osiguravača i lobi, prvenstveno, udruženja električnih bicikli, koji su smatrali da će nametanje obaveze osiguranja umanjiti atraktivnost električnih bicikli, koje su tek počele da dobijaju na popularnosti.

Posledica ove odluke jeste da je državama članicama ostavljeno na slobodu da odluče da li će propisati kao obavezno osiguranje od autoodgovornosti električnih trotineta. Uporednopravna analiza je pokazala da su se neke države članice ipak odlučile za obavezno osiguranje od autoodgovornosti, a u prvom redu Francuska, Nemačka, Holandija i Belgija.⁵⁴

Da je ključna uloga prakse i postupanje u konkretnim okolnostima u ovoj oblasti, svedoči i način na koji policijski organi u Republici Srbiji postupaju kada se dogode saobraćajne nezgode koje uključuju električne trotinete. Trenutno se lica koja upravljaju električnim trotinetima od strane policije tretiraju kao pešaci, kao što je slučaj sa vozačima rolera i skejtborda. Kada dođe do saobraćajne nezgode u kojima učestvuju električni trotineta koji nanose štetu ili pešacima ili čak automobilima, u policijskim izveštajima se beleži da je svakako reč o nezgodi sa učešćem pešaka. Trenutno još ne postoji sudska praksa u vezi sa ovakvim saobraćajnim nezgodama, tako da ostaje da se vidi da li će sudski organi preinačiti kvalifikaciju iz policijskih izveštaja. Ovakav stav policijskih organa možda se može delimično objasniti nekom vrstom zajedničkog pravnog nasleđa i načina rezonovanja zakonodavnih i sudskih organa, jer je uporednopravna analiza pokazala da se vozači električnih trotineta i u Hrvatskoj isto smatraju pešacima, što je potvrđeno odlukom Vrhovnog suda Hrvatske.⁵⁵

Dakle, srpsko zakonodavstvo jasno daje prostor da se električni trotinet obavezno osigura, jer obaveza zaključivanja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti je vezana za samo postojanje motornog vozila.⁵⁶ Problem je jedino što ne postoji svest ni građana da treba da se osiguraju od odgovornosti za štetu koju mogu da nanose trećim licima prilikom upotrebe električnih trotineta niti policije koja ne kontroliše da li su trotineta osigurani. Koliko je niska svest o značaju ovog pitanja, svedoči i činjenica da su sva pravila o upotrebi električnih trotineta na nivou preporuke i apela policije. Tako je, između ostalog, sad na snazi apel da se električni

⁵⁴ § 2 Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr, BGB I S. 756; Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, *Personal Communication of 8th of August 2019 and 31st of January 2020*; Ministry of Infrastructure and Water Management, *Personal Communication of 28 October 2019 and 28 January 2020*; Decree of 23 October 2019 and Ministry for the Ecological and Inclusive Transition, *Personal Communication of 7 December 2019*.

⁵⁵ I. Smiljanić, D. Smiljanić, op. cit., 29.

⁵⁶ Dakle, i vlasnik motornog vozila koje mora da se registruje i vlasnik vozila čije motorno vozilo po zakonu ne mora da se registruje u obavezi su da zakluče ugovor o osiguranju od autoodgovornosti, dok god je ono uključeno u saobraćaj: čl. 20, st. 2 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

trotineta ne voze kolovozom, već trotoarom i biciklističkim stazama, uz poštovanje ostalih učesnika u saobraćaju. Takav odnos stvara kod lica koja upotrebljavaju električne trotinete sliku da nemaju obavezu zaključivanja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti, iako stavljanje u saobraćaj motornog vozila za koje nije zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, predstavlja prekršaj.

ZAKLJUČAK

Predstavljena analiza zakonskih propisa u Republici Srbiji jasno je pokazala da propise Republike Srbije nije potrebno menjati da bi električni trotineta bili percipirani kao motorna vozila. U vezi sa tim ne postoji niti pravna praznina u našim zakonima niti kakva nedoumice. Iako se sistemskim tumačenjem može zaključiti da je reč o motornim vozilima koja ne zahtevaju registraciju, to ne znači da ne postoji obaveza zaključivanja osiguranja od autoodgovornosti. Brojni primeri iz prakse su pokazali da je upotreba električnih trotineta rizična, kako po pešake, tako i po druge učesnike u saobraćaju, što zahteva uspostavljanje sistema odgovornosti za zaštitu interesa oštećenih lica, koja u takvim saobraćajnim nezgodama mogu pretrpeti i materijalnu štetu i telesne povrede. Neosporna socijalna funkcija osiguranja od autoodgovornosti omogućava da se oštećenom licu zasigurno obezbedi naknada štete. Problem se dodatno usložnjava jer se često može desiti da štetnik pobezne sa lica mesta, što oštećenom licu isključuje svaku mogućnost da se naknadi od njega. Postojanje obaveznog osiguranja od autoodgovornosti otvorilo bi za oštećeno lice mogućnost da se naknadi od garantnog fonda u skladu sa pravilima o naknadi štete koja je prouzrokovana nepoznatim vozilom. Uvođenjem ovog osiguranja kao obaveznog bi se ujednačili i minimalni iznosi pokrića koja bi štetna lica mogla da ostvare. Takođe, na taj način bi se izbeglo pokretanje sudskih postupaka kojih će zasigurno sve više biti, jer bi oštećeno lice imalo mogućnost da se neposredno obrati osiguravaču štetnika. Kako svrha ovog osiguranja nije uspostavljanje sistema u kome štetnik ne bi odgovarao, nakon regulisanja štete oštećenog lica, stupila bi na snagu pravila o subrogaciji i regresu, kojima se regulišu odnosi između osiguravača i osiguranika štetnika.

Dakle, sledeći korak bi svakako moralo da bude podizanje svesti građana o obavezi i potrebi zaključivanja ugovora o osiguranju o autoodgovornosti, na šta su i zakonski obavezani. To je moguće postići samo uz podršku policijskih organa. Glasovi da bi insistiranje na obaveznom osiguranju od autoodgovornosti bilo preveliko finansijsko opterećenje, koje bi umanjilo atraktivnost ovog prevoznog sredstva, nisu toliko osnovani, jer primeri iz uporednog prava pokazuju da se ti iznosi za premije kreću oko svega 30 evra na godišnjem nivou.

Dr. MIRJANA GLINTIĆ
Research Fellow, Institute of Comparative Law
Belgrade

COMPULSORY MOTOR LIABILITY INSURANCE FOR ELECTRIC SCOOTERS AS A PREREQUISITE OF PROTECTION OF THIRD PARTIES

Summary

The author analyzes the legal possibilities for concluding a compulsory motor liability insurance for electric scooters. Since the necessary precondition of the insurer's obligation according to motor liability insurance is that the damage has occurred a result of the use of a motor vehicle, the author devotes the central part of the paper to the analysis of the modalities of defining a motor vehicle in EU and Serbian law, as well as to the question whether electric scooters may fall under the legal regime provided for motor vehicles. Positive legal and comparative legal analysis signaled that the approach of the Serbian legislator is such that electric scooters may be perceived as motor vehicles. However, case law and practice of police officials regarding traffic accidents involving electric scooters clearly indicate that they do not share the author's position. In the final part of the paper, the author presents arguments in favor of introducing mandatory motor liability insurance for electric scooters and concludes that this hybrid system based on elements of insurance and tort liability, would make it very unlikely to avoid liability for damage caused to third parties.

Key words: insurance contract, motor liability insurance, electric scooter, motor vehicle

Literatura

- Allem J. P., Majmundar, A., „Are Electric Scooters Promoted on Social Media with Safety in Mind? A Case Study on Bird's Instagram“, *Preventive Medicine Reports*, No. 13, 2018.
- Bussani M., Infantino M., „Tort Law and Legal Cultures“, *The American Journal of Comparative Law*, No. 1, 2015.
- Chatzipanagiotis M., Leloudas G., „Automated Vehicles and third-party liability: a European perspective“, *University of Illinois Journal of Law*, No. 1, 2020.
- Copeland D., „Electric Scooters: A New Frontier in Transportation and Products Liability“, *Richmond Journal of Law & Technology*, No. 2, 2020.
- Ćeranić Perišić J., „Pravni okvir saradnje između Švajcarske i Evropske unije“, *Uvod u pravo Švajcarske* (ur. Oliver Nikolić), Institut za uporedno pravo, Beograd, 2018.
- Čolović V., „Naknada štete po osnovu osiguranja od odgovornosti – ranije i sadašnje regulisanje u zakonodavstvu Srbije“, *Obavezno osiguranje, naknada štete i obezbeđivanje potraživanja* (ur. Zdravko Petrović), Beograd, 2010.
- Davey J., „A Compulsory Diet of Chickens and Eggs: The EU Motor Insurance Directives as a Shadow Tort Regime“, *Research Handbook on EU Tort Law* (ed. P. Gilker), Bristol, 2017.
- Ernst W., „General Introduction: Legal Change? Railway and car accidents and How the Law Coped with Them“, *The Development Of Traffic Liability* (ed. W. Ernst), Cambridge, 2010.

- Faure M., „Compulsory Liability Insurance: Economic Perspectives“, *Compulsory Liability Insurance from a European Perspective* (ed. A. Fenyves et al.), Berlin, Boston, 2016.
- Glantić M., „Uspostavljanje 29. pravnog režima za ugovorno pravo osiguranja kao uslov funkcionisanja unutrašnjeg evropskog tržišta“, *Pravni život*, br. 12, 2015.
- Glantić M., „Ograničenja izbora Načela ugovornog prava reosiguranja kao merodavnog prava“, *Pravni život*, br. 11, 2019.
- Halliday S., Ilan J., Scott C., „Street-Level Tort Law: The Bureaucratic Justice of Liability Decision-Making“, *The Modern Law Review*, No. 3, 2012.
- Íñiguez J., Íñiguez-de-la-Torre A., „Human-Powered Vehicles – Aerodynamics of Cycling“, *Applied Aerodynamics* (eds. Jorge Colman Lerner, Ulfilas Boldes), London, 2012.
- Khan R., „Electric Scooters: Last-Mile Mobility, Thrill Rides, Public Nuisance or Hazard“, *Forbes*, 2018.
- Marson J., Hasan, A., Ferris, K., „Resolving the Inconsistency Between National and EU Motor Insurance Law. Was Factortame the Solution Nobody Sought?“, *German Law Journal*, No. 22, 2021.
- Matijević B., „Croquis pojma 'upotreba vozila' u osiguranju od automobilske odgovornosti kroz praksu Suda Evropske unije“, *Strani pravni život*, br. 3, 2019.
- Mrkšić D., Petrović Z., Ivančević K., *Pravo osiguranja*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Savremena administracija, Beograd, 2014.
- Nikolaj S., Blomberg F., „Injury from electric scooters in Copenhagen: a retrospective cohort study“, *BMJ Open*, 2019.
- Patti F., „The European Road to autonomous vehicles“, *Fordham International Law Journal*, No. 1, 2019.
- Radovanović M., „Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi“, *Strani pravni život*, br. 1, 2018.
- Smiljanić I., Smiljanić, D., „Zakonska definisanost trotineta na sopstveni pogon kao prevoznog sredstva u Republici Srbiji“, *Zbornik radova sa međunarodne naučne konferencije „Prouzrokovanje štete, naknada štete i osiguranje“* (ur. Zdravko Petrović, Vladimir Čolović, Dragan Obradović), Valjevo, 2022.
- Sokolowski M., „Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive“, *European Energy and Environmental Law Review*, 2020.

ORIGINALAN NAUČNI RAD