

**д-р Ненад Гавриловиќ**

Вонреден професор на Правниот факултет „Јустинијан Први“ при Универзитетот „Св. Кирил и Методиј“ во Скопје

### **Одржувањето на јавните патишта и штетите предизвикани од животни: критика на секторските правила**

**Резиме:** Традиционално, проблематиката на штетите настанати на јавните патишта се уредува со секторски правила. Ваква е состојбата и на домашните прописи и истите се однесуваат и на штетите на јавните патишта чиј што извор се животни. Во трудот, нивната соодветност се разгледува од неколку аспекти. Најпрво, начелно се разгледува соодветноста на секторските правила во контекст на општиот режим за одговорноста за штета предизвикана од животни уреден во Законот за облигационите односи, особено по неговата новелација извршена во 2008 година. Понатаму, се анализира проблематиката на кругот одговорни субјекти според секторските правила, а во контекст на законските обврски на соодветните субјекти задолжени за одржување на јавните патишта. Конечно, се разгледаат границите на одговорноста на соодветните субјекти во смисла на изречните секторски правила. Се изнесуваат, притоа, критички ставови за правно-политичката основаност и соодветноста на секторските правила.

**Клучни зборови:** штета, животни, јавни патишта, одговорни субјекти, секторски правила, граници на одговорноста

#### **1. Поставување на проблемот**

Домашниот правен систем, како и повеќето во споредбеното право,<sup>1</sup> проблематиката на штетите настанати на јавните патишта ја покрива со секторски правила. Станува збор за правилата содржани во Законот за јавните патишта.<sup>2</sup> Наведените правила поседуваат извесни специфичности па, оттаму, важат како *lex specialis* во однос на правилата на Законот за облигационите односи.<sup>3</sup> Ова е, начелно, неспорно како законодавен пристап но, од друга страна, се поставува прашањето за соодветноста на секторските правила. Согласно предметот на обработка на овој прилог, ова во поглед на штетите на јавните патишта чиј што извор се животните. Се поставува оттаму, начелното прашање за релацијата на секторските правила со т.н.

<sup>1</sup> Вид. Sees van Dam, *European Tort Law* (2nd edn, Oxford University Press 2013) 482-88.

<sup>2</sup> Службен весник на Република Македонија, бр. 84/08, 52/09, 114/09, 39/10, 124/10, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 42/14, 166/14, 44/15, 116/15, 150/15, 31/16, 71/16 и 163/16 (ЗП).

<sup>3</sup> Службен весник на Република Македонија, бр. 18/01, 78/01, 04/02, 59/02, 05/03, 84/08, 81/09, 161/09, 23/13 и 123/13 (ЗОО).

општ режим на одговорноста за штетите предизвикани од животни,<sup>4</sup> кој што пак е резултат на новелација на ЗОО извршена во 2008 година.<sup>5</sup> Сојузниот Закон за облигационите односи од 1978 година,<sup>6</sup> како ни основната верзија на ЗОО од 2001 година која што пак го презема претходниов во најголемиот дел,<sup>7</sup> не содржеа вакви правила.

Основна претпоставка на анализите што следат е дека животното е само еден од изворите на штетите што настануваат на јавните патишта. Оттаму, овие штети генерално се поимаат како штети настанати на јавен пат, како типично место на настанување на штетата, а не како штети предизвикани од страна на животни. Со други зборови, животното е само еден од изворите на штетите што настануваат на јавен пат, најчесто на корисниците на моторни возила што се движат по јавните патишта, па одговорноста за овие штети се уредува како и одговорноста за другите штети што можат да настанат на јавен пат како, на пр., штетите од оштетувања на патот, од излиени течности на патот, од одрони на патот, итн. Домашните секторски правила, од друга страна, познаваат извесни специфичности чија што оправданост тешко дека може да се брани. Согласно изречните секторски правила, првата се однесува на кругот одговорни субјекти, додека втората се однесува на границите на нивната одговорност. Притоа, овие посебности некогаш се однесуваат само на штетите предизвикани од животни а некогаш, како што ќе се види од понатамошните излагања, веројатно и на сите штети настанати на јавните патишта. Овој прилог, начелно, тргнува од претпоставката на несоодветност на секторските правила и истата ќе биде, во продолжение, предмет на дополнителна аргументација.

## **2. Одржувањето на јавните патишта како законска обврска и последователната одговорност**

Потребата од посебни правила за одговорност за штетите настанати на јавните патишта првенствено се базира на специфичните дејности што определени субјекти ги преземаат во врска со управувањето, планирањето, изградбата, реконструкцијата, рехабилитацијата, одржувањето, заштитата, финансирањето и надзорот на јавните патишта (чл. 1 ЗЈП). Притоа, како што е споменато, за предметната проблематика примарната детерминанта на штетата не е дејствието на животното, било ова *contra naturam* или не,<sup>8</sup> туку самата штета настаната на јавен пат што, помеѓу другото, може да настане и со учество на животното. Оттаму, одговорноста за штетите настанати на јавните патишта, чиј што извор се животни, во принцип се вклопува во генералниот систем на одговорност за штета предизвикана на јавните патишта. Што се однесува до спецификите на домашните секторски правила, нужно е претходно накусо да се согледаат основните постановки на системот на правилата што се применуваат на јавните патишта за,

---

<sup>4</sup> Вид. Ненад Гавриловиќ, „Одговорност за штета предизвикана од животни: општ режим“ (2016) 54 *Годишник на Правниот факултет „Јустинијан Први“ во Скопје (во чест на Јане Миљовски)* 301, 309-10.

<sup>5</sup> Закон за изменување и дополнување на Законот за облигационите односи, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 84/08, 81/09 и 161/09 (Новела 2008).

<sup>6</sup> *Службен лист на Социјалистичка Федеративна Република Југославија*, бр. 29/78, 39/85, 46/85, 45/89 и 57/89 (ЗОО 1978).

<sup>7</sup> Вид. Гале Галев и Јадранка Дабовиќ-Анастасовска, *Облигационо право: практикум, книга прва* (Просветно дело 2001) 7-8.

<sup>8</sup> Вид. Reinhard Zimmermann, *The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition* (Oxford University Press 1996) 1102-04.

последователно, да се влечат правилата за одговорноста за штетите предизвикана на истите. Ова во смисла дека штетите на јавните патишта се, во принцип, резултат на нивното неодржување па со тоа се осуетува нивната основна функција, а тоа е обезбедувањето на безбеден и непречен превоз на стока и патници во патниот сообраќај (чл. 3(2) ЗЈП).

Според чл. 4(2) ЗЈП, јавниот пат се поима како пат кој е определен како јавен пат<sup>9</sup> и може да биде државен<sup>10</sup> или општински.<sup>11</sup> Јавните патишта, во смисла на чл. 3(1) ЗЈП, се добра во општа употреба и се користат под услови и на начин утврдени со ЗЈП додека, според чл. 5 ЗЈП, планирањето, изградбата, реконструкцијата, рехабилитацијата, одржувањето и заштитата на јавните патишта се работи од јавен интерес. За вршење на работите од јавен интерес и за управување со државните патишта Владата на Република Македонија основа Јавно претпријатие (чл. 14(1) ЗЈП),<sup>12</sup> додека работите на изградбата, реконструкцијата, рехабилитацијата, одржувањето и заштитата на општинските патишта ги вршат општините, односно градот Скопје (чл. 14(4) ЗЈП). Притоа, за последниве, реконструкцијата и заштитата на локалните патишта, улици и други инфраструктурни објекти, согласно чл. 22(1)(4) од Законот за локалната самоуправа,<sup>13</sup> се поима како комунална дејност. Според чл. 5(6) од Законот за комуналните дејности,<sup>14</sup> како комунална дејност се смета изградбата, одржувањето, реконструкцијата и заштита на локалните патишта, улици и други инфраструктурни објекти. Комуналните дејности, инаку, спаѓаат во групата на т.н. изворни функции на единиците на локална самоуправа (ЕЛС), односно на општините и на градот Скопје,<sup>15</sup> а согласно чл. 115(1) и 117(2) од Уставот на Република Македонија.<sup>16</sup>

Во поглед на конкретните мерки, активности и дејствија на одржување на државните патишта, ЈП за државни патишта може овие работи со договор да ги отстапи на извршување на друго јавно претпријатие основано од Република Македонија<sup>17</sup> или на правни лица регистрирани за вршење на овие работи избрани на јавен оглас согласно со закон (чл. 34(2) ЗЈП), додека работите на одржување на општинските патишта и улици ЕЛС може со договор да ги отстапи на извршување на правни лица регистрирани за вршење на овие работи согласно со закон (чл. 34(3)

---

<sup>9</sup> Вид. чл. 6(1) ЗЈП.

<sup>10</sup> Државен пат е јавен пат категоризиран како автопат, експресен пат, магистрален и регионален пат од прва и втора категорија (чл. 4(3) ЗЈП).

<sup>11</sup> Општински пат е јавен пат кој поврзува населени места на општината и е од значење за сообраќајот во општината (чл. 4(10) ЗЈП).

<sup>12</sup> Станува збор за Јавното претпријатие за државни патишта.

<sup>13</sup> *Службен весник на Република Македонија*, бр. 05/02 (ЗЛС).

<sup>14</sup> *Службен весник на Република Македонија*, бр. 95/12, 163/13, 42/14, 44/15 и 147/15 (ЗКД).

<sup>15</sup> Вид. чл. 4(2) ЗЛС и чл. 10(1)(4) од Законот за градот Скопје, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 55/04 и 158/11 (ЗГС).

<sup>16</sup> *Службен весник на Република Македонија*, бр. 52/91, 01/92, 31/98, 91/01, 84/03, 107/05, 03/09, 13/09 и 49/11 (УРМ). Што се однесува до поделбата на надлежностите помеѓу општините во градот Скопје и самиот Град, согласно чл. 10(1)(4)(1) ЗГС, Градот е надлежен за изградба, користење, заштита и одржување на магистрални и собирни улици и други инфраструктурни објекти. Општините во градот Скопје, пак, се надлежни за сервисните и станбените улици.

<sup>17</sup> Станува збор за Јавното претпријатие за одржување и заштита на магистрални и регионални патишта „Македонија пат“ – Скопје, како засебен субјект.

ЗЈП).<sup>18</sup> Дополнително, според чл. 9(2) ЗКД, ЕЛС можат да основаат јавно претпријатие за комунални дејности,<sup>19</sup> каде спаѓаат и дејностите поврзани со одржувањето на општинските патишта и улици.<sup>20</sup> Имајќи го сево ова предвид, може да се заклучи дека одржувањето на државните патишта е задача на ЈП за државни патишта, додека ова може истото со договор да го отстапи на друго државно јавно претпријатие, како што е ЈП „Македонија пат“ или пак на други правни лица регистрирани за вршење на работи на одржување на државните патишта. Што се однесува на одржувањето на општинските патишта и улици, ЕЛС може или да основа јавно претпријатие за овие работи или пак може одржувањето со договор да го отстапи на други правни лица регистрирани за вршење на работи на одржување на општинските патишта и улици.

Наведените правила се нужен предуслов за утврдување на одговорното лице кога ќе настане штета на јавен пат, бил нејзин извор животното или не. Така, во смисла на чл. 38(1) ЗЈП, за штетата што ќе им биде причинета на корисниците на јавните патишта и улици поради пропуштање на навремено извршување на потребните работи и преземање на соодветни мерки за одржување на јавните патишта и улици одговара правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици. Одредбата е, како што се гледа, рестриктивна во поглед на определувањето на кругот на одговорни субјекти, но за ова повеќе подолу во текстот. Во секој случај, основната претпоставка на системот на одговорност за штета предизвикана на јавните патишта е дека соодветните субјекти задолжени за нивното одржување ќе бидат одговорни и за штетите што ќе настанат при нивна употреба. Ова и во смисла на одредбата од чл. 35(1) ЗЈП, според која што јавните патишта се одржуваат на начин со кој се обезбедува зачувување на употребната вредност на патот за траен, безбеден и непречен сообраќај, под услови определени со ЗЈП, техничките нормативи и стандарди и прописите за безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Што се однесува до основот на одговорност на соодветните субјекти, генерално се прифаќа дека овие одговараат за штетите настанати на јавните патишта, вклучувајќи ги и штетите чиј извор се животни, според правилата на субјективната одговорност. Ваква е и актуелната и историската состојба на секторските прописи. Така, соодветниот субјект одговара поради пропуштање на навремено извршување на потребните работи и преземање на соодветни мерки за одржување на јавните патишта и улици (чл. 38(1) ЗЈП), односно заради пропуштано на благовременото извршување на потребните работи преземање (*sic*) на соодветни мерки за одржување на патиштата или улиците (чл. 95(1) од Законот за јавните патишта од 1996 година),<sup>21</sup> односно заради пропуштање на благовремено извршување на потребните работи и преземање на

---

<sup>18</sup> Со овие правила не се засега во можноста за давање концесија или стапување во јавно-приватно партнерство, во смисла на чл. 11-12 ЗЈП. Интересно е дека предмет на концесија или јавно-приватно партнерство може да биде и одржувањето на јавните патишта (чл. 11(1) ЗЈП).

<sup>19</sup> Исто така, две или повеќе општини можат заеднички да го организираат вршењето на комуналните дејности врз основа на спогодба меѓу нив, согласно со закон (чл. 11(1) ЗКД).

<sup>20</sup> Ваков е случајот, на пр., со Јавното претпријатие „Улици и патишта“ – Скопје, но само за магистралните и собирни улици што пак се во надлежност на Градот.

<sup>21</sup> *Службен весник на Република Македонија*, бр. 26/96, 40/99, 96/00, 29/02, 68/04, 31/06, 30/07 и 137/07 (ЗЈП 1996).

соодветни мерки за одржување на јавните патишта (чл. 53(1) од Законот за патишта од 1980 година).<sup>22</sup> Во секој случај, одговорноста произлегува од општата должност на засегнатите субјекти за одржување на патиштата.<sup>23</sup>

Гледиштето за субјективната одговорност на соодветните субјекти е соодветно застапено и во судската практика. Така, според одлука на Основниот суд Гостивар, Малв.П. 55/16 од 12.10.2016 година, во конкретниот случај требало да се утврди дали конкретната сообраќајна незгода настанала поради вина на страна на тужениот (ЈП „Македонија пат“), односно дека незгодата настанала како последица на непреземање или пропуштање на преземање на одредени законски дејствија од страна на тужениот.<sup>24</sup> Исто така, според одлука на Основниот суд Скопје, XXV.Малв.П. 138/16 од 21.10.2016 година, за да постои одговорност на тужените (ЈП за државни патишта и ЈП „Македонија пат“) за штетата што ја претрпел тужителот поради удар со моторно возило во куческитник на коловозот, неопходно е да се докаже дека истите не ги извршувале нивните законски и договорни обврски, односно дека при извршувањето на нивните задачи направиле пропуст во одржувањето на патиштата. Ова е со цел да се докаже причинско-последичната поврзаност помеѓу штетата што се побарува со тужбата и штетникот.<sup>25</sup> Притоа, кога недостасуваат докази за

---

<sup>22</sup> Службен весник на Социјалистичка Република Македонија, бр. 15/80, 26/80, 18/82, 13/86, 28/88, 27/89, 10/90, 11/91 и Службен весник на Република Македонија, бр. 62/93 (ЗП 1980). Претходните прописи, како сојузни така и републички, не содржат изречни правила за штетите предизвикани на корисниците на јавните патишта, но одговорноста на субјектите задолжени за нивно управување и одржување произлегува од општите правила на т.н. отштетно право.

<sup>23</sup> Според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Си. 731/77 од 15.11.1977 година, претпријатието за патишта одговара за штетата настаната поради пропуштање на должноста да ги отстрани предметите и материјалите од коловозот и да го одржува патот во состојба што овозможува непречен и сигурен сообраќај. Во конкретната ситуација станувало збор за нафта разлиена по патот поради што возачот изгубил контрола врз воланот на возилото, поради маснотијата на патот, па слетал во провалија. Одговорноста е според принципот на претпоставена вина, како што е резонирано и во одлука на Жупанискиот суд во Загреб, Гжн. 1874/04 од 19.05.2005 година.

<sup>24</sup> Според образложението на одлуката, од сите изведени докази во текот на постапката неспорно се утврдува дека тужителот, како лице што претрпело штета со удар на моторно возило во диви животни (свињи) кои биле на коловозот, со ниту еден доказ не докажал дека токму на страна на тужениот има вина за конкретната сообраќајна незгода, дотолку повеќе што со ниту еден доказ не се докажало дека тужениот сторил било каков пропуст или занемарување на своите обврски за одржување на конкретниот дел од автопатот каде што е сторена сообраќајната незгода, ниту пак дека на тој дел од автопатот заштитната ограда била оштетена и дека тоа било причина или можност токму на тој дел од автопатот да се најдат диви животни (свињи) кои што ја причиниле сообраќајната незгода. Инаку, самото појавување на дивите животни (свињи) на автопатот, според судот, не може *en bloc* да се прифати како установена вина на страна на тужениот, без притоа да се докаже дека тужениот како јавно претпријатие формирано врз основа на закон, занемарило односно не извршило некоја законска обврска и дека токму таквото занемарување довело до тоа дивите животни (свињи) да се најдат на овој дел од коловозот, па оттука, без конкретен доказ не може да се прифати дека токму тужениот е виновен за конкретно сторената сообраќајна незгода. Слично е резонирано и во одлука на Основниот суд Гостивар, П4.бр. 143/15 од 12.12.2016 година.

<sup>25</sup> Според образложението на одлуката, по оценка на судот, не значи дека ако имало куче на патот, по автоматизам постои одговорност на тужените. Исто така, не е утврдено од наодот на вештото лице дали покрај коловозот постоела плетена жичена ограда, односно дали истата била оштетена со што бил овозможен влез на животни на коловозот од автопатот. Исто така, вештото лице не дало објаснување дали во близина на критичното место има приклучок и исклучок од клучка од каде постои веројатност кучето да претрчало.

пропусти на соодветните субјекти во одржувањето на јавните патишта, а животни сепак ќе се најде на јавниот пат и ќе предизвика штета, овие штети се сметаат за случајни а за случај не се одговара според правилата на субјективната одговорност за штета.<sup>26</sup>

Интересно е дека практиката, што е видно од одлука на Основниот суд Гостивар, Малв.П. 55/16 од 12.10.2016 година, одлука на Основниот суд Гостивар, П4.бр. 143/15 од 12.12.2016 година и одлука на Апелациониот суд Скопје, Тсж. 2310/16 од 21.04.2017 година, често се повикува и на одредбата од чл. 173 ЗОО со која се уредува одговорноста за штета настаната во врска со вршење на работи од јавен интерес. Според одредбата, правните лица<sup>27</sup> што вршат комунална и друга слична дејност од јавен интерес одговараат за штетата ако без оправдана причина ја запрат или нередовно ја вршат својата услуга. Практиката, инаку, одговорноста според чл. 173 ЗОО во принцип ја третира за субјективна, особено во паралела со посебните прописи со кои што се уредуваат дејностите од јавен интерес. Судските одлуки, имено, најчесто само се повикуваат на чл. 173 ЗОО, но заедно со одредбите што се однесуваат на субјективната одговорност,<sup>28</sup> а постојат и поретки одлуки во кои што изречно се наведува дека одговорноста според чл. 173 ЗОО е субјективна.<sup>29</sup> Вакви ставови се застапени и во литературата, со тоа што се прифаќа можноста од објективна одговорност доколку е „вмешана“ опасна ствар или пак самата дејност во јавен интерес е опасна, но само ако штетата не настанала како последица на запирање или нередовно вршење на услугите.<sup>30</sup>

Од друга страна, во теоријата постојат ставови, со кои што патем ние потполно се согласуваме, дека одговорноста според чл. 173 ЗОО не само што е објективна туку станува збор за засилен вид објективна одговорност во смисла на општите правила на ЗОО.<sup>31</sup> Применото на штетите на јавните патишта, ова го отвора и прашањето дали самиот јавен пат е опасна ствар,

---

<sup>26</sup> Така, според одлука на Жупанискиот суд во Загреб, Гжн. 2091/10 од 04.10.2011 година, околноста дека дивечот ноќе се нашол на коловозот на автопатот претставува ненадеен случај што му штети на оној на кој што му се случил, а тужениот кој управува со автопатот презел мерки поради спречување на влезот на животни во просторот на автопатот по пат на пропишано поставување ограда и нејзино одржување во исправна состојба, односно постапувал во согласност со правилата за спречување случајни штети од правното правило од § 1311 од австрискиот Општ граѓански законик. Интересно е да се спомене дека, според образложението на одлуката, заклучокот на првостепениот суд дека тужениот очигледно пропуштил да ја одржува заштитната ограда на соодветен начин е неправилен, од причина што наведениот заклучок се темели (само) на фактот дека зајакот се нашол на просторот на автопатот а ова, според сфаќањето на првостепениот суд, не би се случило доколку оградата била поставена и фиксирана на начин што низ неа не е можен проод ниту на помали животни. Оттаму, барем според наведената одлука, тужбеното барање е неосновано доколку е насочено спрема тужениот (јавното претпријатие), од причина што истото одговара според принципот на субјективна одговорност.

<sup>27</sup> Формулацијата е помалку несреќна па веројатно ќе било подобро да се зборува за „субјекти“ а не за „правни лица“. Спор. чл. 184 ЗОО 1978.

<sup>28</sup> Вид. одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 454/85-2 од 20.06.1986 година, одлука на Окружниот суд во Ваљево, Гж. 756/2008, одлука на Апелациониот суд во Белград, Гж. 7182/2011 од 30.01.2013 година и одлука на Основниот суд Гостивар, П4-45/16 од 02.11.2016 година.

<sup>29</sup> Вид. одлука на Окружниот суд во Зрењанин, Гж. 454/99 и одлука на Жупанискиот суд во Вараждин, Гж. 315/08-2 од 11.03.2008 година.

<sup>30</sup> Вид. Jelena Čuveljak, „Posebni slučajevi odgovornosti za štetu“ (2002) 2 *Hrvatska pravna revija* 57.

<sup>31</sup> Вид. Boris Vizner, *Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima: 2. knjiga* (izd. autora 1978) 823-24.

какви што ставови постојат во литературата.<sup>32</sup> Во секој случај, иако постојат аргументи јавниот пат да се смета за опасна ствар,<sup>33</sup> во смисла на чл. 159 ЗОО, одговорноста на соодветните субјекти начелно не може да се смета за објективна, во смисла на чл. 160 ЗОО. Евентуалната објективна одговорност, барем според нас, би требала да се влече од правилата за одговорноста за вршење опасна дејност,<sup>34</sup> во смисла на чл. 159 ЗОО, а преку конкретизација во смисла на чл. 173 ЗОО. Ова имајќи ја предвид самата природа на дејностите од јавен интерес. Практиката, оттаму, би требала внимателно да ги калибрира своите одлуки и, иако секторските правила сугерираат субјективна одговорност, истата да ја одмерува и во смисла на чл. 173 ЗОО.<sup>35</sup> Ова, и покрај погоре изнесените ставови во литературата, особено во смисла на запирањето или нередовното вршење на дејностите од јавен интерес. Никако не можеме да се сложиме, оттаму, со ставовите дека оштетениот треба да ги докаже не само запирањето или нередовното вршење на дејностите од јавен интерес, туку и дека до нивното запирање или нередовно вршење дошло без оправдана причина.<sup>36</sup> Самиот факт дека настанала штета е соодветен за извлекување заклучок дека дејноста е запрена или нередовно вршена.<sup>37</sup> Целиот овој систем, оттаму, многу подобро би функционирал според принципот на објективна одговорност.<sup>38</sup>

---

<sup>32</sup> Вид. Slobodan Stanišić, „Put kao opasna stvar“ u *Ogledi iz građanskog prava: odabrani autorski tekstovi sa sudskom praksom* (Udruženje pravnika Republike Srpske 2005) 156-57. Од друга страна, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 135/90 од 13.06.1990 година, патот не е опасна ствар, па јавното претпријатие одговара според начелото на објективна одговорност туку според начелото на вина.

<sup>33</sup> Аргументи за вакво резонирање би можеле, исто така, да се влечат и од решенијата содржани во чл. 165-ј ЗОО. Вид. и чл. 650 ЗОО.

<sup>34</sup> Од друга страна, според одлука на Жупанискиот суд во Пула, Гж. 479/2000 од 05.03.2001 година, управувањето со патиштата не е опасна дејност.

<sup>35</sup> Ова, секако, е неблагоприятна задача за самата практика, наметната од содржината на секторските правила за јавните патишта.

<sup>36</sup> Вид. Маја Bukovac Puvača, Zvonimir Slakoper i Loris Belanić, *Obvezno pravo, posebni dio II: izvanugovorni obvezni odnosi* (Novi informator 2015) 200.

<sup>37</sup> Ова, дотолку повеќе, бидејќи обичното невнимание се претпоставува, во смисла на чл. 145(3) ЗОО, а ова е обликот на вина што е достатен за субјективна одговорност. Вид. Ненад Гавриловиќ, „Новелирање на македонското отштетно право“ (2009) 20 *Деловно право* 427, 432-34. Наведената одлука на Основниот суд Скопје, XXV.Малв.П. 138/16 од 21.10.2016 година, пак, оперира со потребата од докажување на намерата и крајното невнимание, во смисла на чл. 145(2) ЗОО. Инаку, според одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 677/08 од 23.04.2008 година, самото постоење на напуштени кучиња што се движат по улиците и повредуваат несомнено доведува до заклучок дека дејноста не е вршена соодветно. Оваа одлука се однесува на комуналните дејности но нема начелна пречка за примена на ваквиот резон и на штетите настанати на државните патишта и на општинските патишта и улици.

<sup>38</sup> Редок пример за наоѓање објективна одговорност е одлуката на Основниот суд Велес, П4.бр. 146/16 од 12.12.2016 година. Според образложението на одлуката, произлегува дека животното кое претрчало на автопатот е во директна причинска врска за случувањето на сообраќајната незгода и штетниот настан и дека тужителот не можел да ја избегне истата. Тоа ќе рече дека, во овој случај, станува збор за штета за која постои објективна одговорност на правното лице - тужениот (ЈП „Македонија пат“), кое согласно чл. 158 ЗОО (веројатно се мислело на чл. 159 ЗОО), било должно да се грижи и да презема соодветни мерки и активности што овозможуваат одвивање на безбеден и непречен сообраќај на патот. Како судот утврдил дека на тужителот му била причинета материјална штета, за која има одговорност на тужениот заради пропуштање на благовремено и редовно извршување на потребните работи и преземање на соодветни мерки за одржување на јавните патишта, помеѓу другото и поставување заштитна ограда, следело судот, согласно чл. 38 ЗЈП, да го задолжи тужениот да ја надомести штетата на тужителот.

### 3. Круг на одговорни субјекти

Како што покажува претходното излагање, одговорноста на соодветните субјекти се базира на нивната обврски за одржување на јавните патишта во состојба погодна за безбеден и непречен сообраќај. Обврските, пак, повлекуваат и соодветна одговорност за неисполнување на должностите што се елемент на самата обврска.<sup>39</sup> Она што е спорно, од друга страна, е кои сè субјекти се одговорни. Ова имајќи ја предвид рестриктивната одредба од чл. 38(1) ЗЈП во која се говори само за одговорноста на правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици. Во претходните прописи се зборува за одговорност на претпријатието задолжено за одржување на патиштата и улиците (чл. 95(1) ЗЈП 1996), односно за одговорност на организацијата за одржување на патиштата (чл. 53(1) ЗП 1980 година).<sup>40</sup> Законската формулација од чл. 38(1) ЗЈП е, оттаму, проблематична, во смисла на тоа дали законодавната интенција била да ја алоцира одговорноста од субјектите кои имаат законска обврска за одржување на јавните патишта на субјектите кои имаат договорна обврска, стекната од субјектите кои ја имаат законската обврска. Тоа, пак, се ЈП за државни патишта, во поглед на одржувањето на државните патишта, и ЕЛС, во поглед на одржувањето на општинските улици и патишта.

Практиката, меѓутоа, во принцип го застапува ставот за солидарната одговорност на субјектите кои имаат законска и субјектите кои имаат договорна обврска за одржување на јавните патишта.<sup>41</sup> Инаку, практика во оваа насока е првенствено развиена во секторот комунални дејности,<sup>42</sup> со повикување на изворните уставни и законски обврски на ЕЛС од кои истите не можат да се ослободат со договор, но истото важи и субјектите изворно надлежни за одржување на јавните патишта.<sup>43</sup> На ваков став, во принцип, е и домашната практика. Така, според одлука на Основниот суд Гостивар, Малв.П. 85/16 од 12.06.2017 година, договорот за одржување и заштита на јавните патишта што го склучиле првотужениот (ЈП „Македонија пат“) и второтужениот (ЈП за државни патишта) има само *inter partes* дејство по однос на меѓусебните права и обврски на договорните страни, па истиот не може да претставува основ за исклучување на одговорноста на второтужениот, бидејќи законската одговорност и обврска во секој случај има оригинално и приоритетно дејство во однос на договорната одговорност и обврска. Не се прифаќа, со други зборови, аргументацијата дека за штетите од животни на државните јавни патишта, по правило, ќе

---

<sup>39</sup> Вид. Ненад Гавриловиќ, „Неколку белешки за облигацијата“ во Тодор Пеливанов (ур.), *Зборник на Правниот факултет „Јустинијан Први“ (во чест на Томислав Чокревски)* (Правен факултет „Јустинијан Први“ 2010) 801-05.

<sup>40</sup> Но со право на организацијата на регрес од соодветниот облик на самоуправното интересно здружување доколку таа не обезбедила средства за одржување на јавните патишта (чл. 53(2) ЗП 1980).

<sup>41</sup> Вид. Ivica Crnić i Ante Ilić, *Osiguranje i naknada štete u saobraćaju: praksa sudova i zajednica osiguranja* (3-će izd., Informator 1987) 73.

<sup>42</sup> Вид., на пр., одлука на Окружниот суд во Загреб, Гж. 634/86-2 од 19.02.1986 година, одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 2081/02 од 30.05.2002 година и одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 677/08 од 23.04.2008 година.

<sup>43</sup> Вид., на пр., одлука на Врховниот суд на Хрватска, Гж. 1723/79 од 07.11.1979 година, одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 2333/81 од 23.03.1982 година, одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 1048/85 од 16.07.1985 година и одлука на Врховниот суд на БиХ, Пж. 405/88 од 31.08.1989 година.

одговара само ЈП „Македонија пат“, а не и ЈП за државни патишта, како субјект кој на претходниот со договор му ги отстапил работите на одржување на државните патишта, а согласно чл. 34(2) ЗЈП.<sup>44</sup>

Постојат, меѓутоа, и инакви ставови. Така, според одлука на Апелациониот суд Гостивар, Гж. 42/16 од 19.02.2016 година, за штетата настаната од удар на моторно возило во диво животно (волк) одговара само ЈП „Македонија пат“, кое е со основна дејност одржување и заштита на регионалните и магистралните патишта во државата, додека немањето на пасивна легитимација на страна на ЈП за државни патишта јасно произлегува од ЗЈП како и од договорот што овој субјект го склучил со ЈП „Македонија пат“, а за одржување и заштита на патиштата државата.<sup>45</sup> Ваквите гледишта на практиката очигледно тргнуваат од формулацијата на чл. 38(1) ЗЈП каде што се зборува само за одговорноста на субјектот на кој што со договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта. Во оваа смисла е одлуката на Апелациониот суд Гостивар, Гж. 602/15 од 29.09.2015 година, со резон дека чл. 38(1) ЗЈП укажува на тоа дека извршителот (ЈП „Македонија пат“), а не и нарачателот (ЈП за државни патишта), сам ќе ги поднесе одговорностите и ќе ја надомести предизвиканата штета на корисниците на патот, имајќи предвид дека овие склучиле договор за одржување и заштита на државните патишта.

Наведената практика, барем според нас, е несоодветна, и тоа од едноставна причина што со договор не може да се исклучи законска обврска и последователна (вондоговорна) одговорност за нејзина повреда. Ова поради релативното дејство на договорите (чл. 135(1) ЗОО), па со договор не може ниту да се вети дејствие на трето лице (чл. 140(1) ЗОО), а уште помалку да се исклучат правата на трети лица под основ на други облигации. Оттаму, фактот дека ЈП за државни патишта или ЕЛС склучиле договор со определено правно лице и со истиот му ги отстапиле работите за одржување на јавните патишта и улици, не ги ослободува од одговорноста. Соодветно, како што наведените субјекти не можат да се ослободат од одговорност, со овој аргумент, така не може да се ослободи од одговорност ни субјектот на кој со договор му пренесено одржувањето на јавните патиштата.<sup>46</sup> Ова како во смисла на чл. 135(3) ЗОО, така и во смисла на изречната одредба од чл. 38(1) ЗЈП. Самиот опортунитет на постоење две државни

---

<sup>44</sup> Исто така, според одлука на Апелациониот суд Скопје, Тсж. 2310/16 од 21.04.2017 година, пасивната легитимација на второтужениот (ЈП за државни патишта), во постапката за надомест на штета предизвикана поради удар на моторно возило во животно - куче скитник, произлегува од самиот ЗЈП. Судот, притоа, не ја зел предвид доставената инаква судска практика за немање на пасивна легитимација на страна на второтужениот, со аргументација дека истата не претставува материјално право. Вака е претходно резонирано и во одлука на Апелациониот суд Скопје, Тсж. 2291/16 од 23.03.2017 година.

<sup>45</sup> Вид. и одлука на Апелациониот суд Скопје, Гж. 3377/11 од 03.11.2011 година, во поглед на неодговорноста на градот Скопје поради удирање на моторно возило во дупка на коловозот, од причина што Градот за целите на одржувањето на општинските патишта го основал ЈП „Улици и патишта“ – Скопје и со истото склучил договор за одржување на магистрални и собирни улици на подрачјето на град Скопје во зимски услови.

<sup>46</sup> Вид. одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 454/85-2 од 20.06.1986 година.

јавни претпријатија за работите поврзани со јавните патишта, од друга страна, е сосема друга проблематика.<sup>47</sup>

Во секој случај, не смее да се изгуби од предвид дека одговорноста на соодветните субјекти за штетите на јавните патишта чиј што извор се животни се поставува само во оние ситуации кога не може да се идентификува имател на животното, односно кога животното нема имател. Со други зборови, по Новелата 2008, кога штетата е предизвикана од животно, за истата е одговорен имателот на истото, па и кога штетата е предизвикана на јавен пат, па и кога животното се загубило или избегало, односно залутало. Ова во смисла на чл. 160 и 165-ж ЗОО, како лице кое има власт врз животното, а според правилата на објективната одговорност (чл. 141(2) и 159 ЗОО), независно дали животното е домашно или диво, па дури и кога станува збор за дивеч.<sup>48</sup> Дополнително, за штетите настанати на општински патишта (и улици) од (бездомни или не) животни, ќе одговара исклучиво соодветниот давател на комунална услуга (ДКУ) задолжен за нивно заловување, а солидарно со ЕЛС, доколку не може да се идентификува имател на животното.<sup>49</sup> Одговорноста на соодветните субјекти за штетите предизвикани од животни на јавните патишта, имено, е специфична и истата е поврзана со природата на дејноста што овие ја вршат. Овие штети, дополнително, најчесто настануваат на моторни возила во движење по јавен пат, па животното најчесто нема да дејствува во смисла на т.н. *contra naturam* тест.

Конечно, се поставува и прашањето за евентуалната одговорноста на самата држава, а во релација со солидарната одговорност на ЕЛС со нивните јавни претпријатија и другите ДКУ. Оваа логика, иако на прв поглед соодветна, се чини тешко применлива. Имено, иако може да се тврди дека паралелата со солидарната одговорност на ЕЛС и ДКУ е соодветна, солидарната одговорност на ЕЛС со ДКУ произлегува од уставните и законските правила што комуналните дејности ги алоцираат токму на ЕЛС, а овие пак можат да основаат јавни претпријатија или пак вршењето на комуналните можат да го доделат на друг ДКУ. ЗЈП, од друга страна, одржувањето на државните јавни патишта го алоцирал првенствено на ЈП за државни патишта а не на самата држава, па оваа не би одговарала солидарно со ЈП за државни патишта (и, евентуално, со ЈП „Македонија пат“ или

---

<sup>47</sup> Инаку, по основната верзија на ЗЈП од 2008 година, за вршење на работите што се однесуваат на управувањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштитата на државните патишта беше основана посебна Агенција за државни патишта, како правно лице со јавни овластувања. При крајот на 2012 година, со измени и дополнувања на ЗЈП (Закон за изменување и дополнување на Законот за јавните патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 168/12) се предвиде дека работите од надлежност на Агенцијата преминуваат на ЈП за државни патишта, со денот на негово започнување со работа. Вид. Одлука за основање на Јавно претпријатие за државни патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 01/13.

<sup>48</sup> Во последниве ситуации, ова затоа што дивечот има имател, а тоа е или државата или корисникот на ловиштето, зависно дали станува збор за дивеч под трајна или привремена забрана за лов или не, со тоа што е спорно дали предимство на примена имаат одредбите од чл. 165-и ЗОО или одредбите од чл. 69-70 од Законот за ловството, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 26/09, 82/09, 136/11, 01/12, 69/13, 164/13, 187/13, 33/15, 147/15 и 193/15 (ЗЛ).

<sup>49</sup> Кога штетата би настанала на државен пат на кој што животното залутало од простор за кој што е надлежна ЕЛС, изгледа дека ќе одговара исклучиво соодветниот субјект задолжен за одржување на државните патишта, доколку не може да се идентификува имател на животното. Аргументацијата на изнесените гледишта ја оставаме за друга прилика.

други субјекти задолжени за одржување на јавните патишта по основ на договор). Оттаму, за одговорност на самата држава би можеле да се зборуваме само ако оваа не основала посебно јавно претпријатие, во смисла на ЗЈП.<sup>50</sup> Ваквиот резон за одговорноста на државата важи, секако, само во поглед на државните јавни патишта, додека во поглед на општинските патишта и улици важи логиката на солидарната одговорност применлива за сите комунални дејности.<sup>51</sup>

#### 4. Посебни правила за границите на одговорноста

Македонското право дополнително, содржи една куриозна одредба за границите на одговорноста на соодветните субјекти. Така, според чл. 38(2) ЗЈП, Република Македонија и правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици не одговара за штетата што ќе им биде причинета на корисниците на јавните патишта и улици поради удар со возилото во животни, доколку корисникот на патот нема билет за платена патарина - фискална сметка, а согласно со рангот на патот задолжително е плаќање патарина или доколку возилото не е регистрирано или доколку возачот кој го управувал возилото не поседува возачка дозвола. Како што се гледа, станува збор за посебни (три) основи за исклучување на одговорноста на соодветните субјекти што има да се применат покрај основите за исклучување на одговорноста применливи според општите правила на ЗОО. Инаку, одредбата од чл. 38(2) ЗЈП е резултат на измените и дополнувањата на ЗЈП од 2012 година.<sup>52</sup> Историски, вакви ограничувања не познаваат ниту претходните прописи ниту основната верзија од ЗЈП од 2008 година.<sup>53</sup> Согласно законската формулација, посебните основи за исклучување на одговорноста се

---

<sup>50</sup> Во крајна линија, одговорноста на државата би била релевантна и во ситуацијата кога ЈП за државни патишта би било толку нефункционално што би било реално неспособно да ја врши својата дејност.

<sup>51</sup> За волја на вистината, во смисла на чл. 38(2) ЗЈП, законодавецот „потсвесно“ ја допушта одговорноста и на самата држава. Сепак, можно е овдека се имале предвид ситуациите кога државата одговара како имател на дивечот под трајна или привремена забрана за лов, иако оваа одговорност на државата е под сосема друг (секторски) режим. Доколку ова би било случај, за што ќе стане збор подолу во текстот, тогаш би можела да се влече солидарна одговорност на државата, но како имател на соодветниот дивеч а не како основач на ЈП за државни патишта и/или ЈП „Македонија пат“, со соодветните субјекти задолжени за одржување на јавните патишта.

<sup>52</sup> Закон за изменување и дополнување на Законот за јавните патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 44/12.

<sup>53</sup> Инаку, Предлог-законот за изменување и дополнување на Законот за јавните патишта, бр. 51-7623/1 од 20.12.2011 година, Владата на Република Македонија воопшто не го образложува во овој дел. Основниот предлог на Владата, исто така, подразбира дека Република Македонија и правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици не одговара за штетата што ќе им биде причинета на корисниците на јавните патишта и улици поради удар со возилото во животни или за штетата на возилото предизвикана од незгода поради неприлагодена брзина на условите на патот. Основниот предлог, оттаму, онака како што е формулиран, предвидува целосно исклучување на одговорноста на соодветните субјекти за штетите предизвикани со удар на возило во животни(!), а за останатите штети одговорноста на соодветните субјекти е исклучена доколку штетата на возилото е предизвикана од незгода поради неприлагодена брзина на условите на патот. Интересно е дека на Законодавно-правната комисија, видно од расправата на оваа Комисија, бр. 10-142 од 13.01.2012 година, е изнесен ставот дека со Предлог-законот наместо да се штитат интересите на државата треба да се штитат интересите на граѓаните на Република Македонија. Актуелната формулација на чл. 38(2) ЗЈП, пак, е резултат на амандман на Комисијата за транспорт, врски и екологија, видно од расправата на оваа Комисија, бр. 22-299 од 05.03.2012 година, и истата станува дел од измените и дополнувањата на ЗЈП усвоени на седницата

применуваат само на штетите предизвикани од животни, а не и на другите штети настанати на јавните патишта.<sup>54</sup> Исто така, со исклучоците од одговорност од чл. 38(2) ЗЈП се покриени само штетите од „удар со возилото во животни“.<sup>55</sup>

Пред да преминеме на соодветноста на основите за исклучување на одговорноста според чл. 38(2) ЗЈП, потребно е да се утврди дали одредбата се однесува и на ситуациите кога државата одговара за штетите од определен дивеч. Според нас, ова не е случај, а од неколку причини. Прво, овдека државата одговара како имател на дивечот под трајна или привремена забрана за лов,<sup>56</sup> во смисла на чл. 69(2) ЗЛ и чл. 165-и(2) ЗОО, а не поради неодржување на јавните патишта, што пак е резонот на одговорноста според ЗЈП. Второ, доколку законодавната интенција била да се исклучи одговорноста на државата како имател на соодветниот дивеч, за очекување би било да се исклучат од одговорност и концесионерите на ловиште за дивечот чиј имател се тие. Трето, се отвора и прашањето за покриеноста на штетите од дивеч на општинските патишта и улици.<sup>57</sup> Иако во чл. 38(2) ЗЈП се споменуваат „и улици“, од законодавната формулација тешко може да се влече ваквата законодавна интенција. Оттаму, се чини дека законодавецот едноставно сакал да ја превенира евентуалната судска практика што би нашла солидарна одговорност на државата со соодветните јавни претпријатија, како нивен основач, односно и со другите субјекти на кои што е договорно отстапено одржувањето на јавните патишта. Па и дури ова да не било случај, односно

---

на Собранието на Република Македонија од 27.03.2012 година, со 65 гласа „за“ и 1 глас „против“. Што се однесува на логиката на предлагачот и на законодавецот во поглед на наведените измени и дополнувања, ноторниот „диверзитет“ на македонскиот медиумски простор, во моментот на пишувањето на овој прилог, не дава можност да се пристапи до архивски вести од медиумите што постоеле во моментот на нивното носење. По сеќавањето на авторот на овој прилог, наведените измени и дополнувања беа донесени со цел за „појаснување“ и „ставање ред“ во материјата на одговорноста за штетите предизвикани од животни на јавните патишта имајќи ги предвид и примерите во практиката каде што заштитните жичени огради покрај автопатистата се оштетуваат од трети лица поради, на пр., нивна продажба како старо железо, како и слабата финансиска состојба на соодветните јавни претпријатија. Под претпоставка сеќавањето добро да го да го служи авторот, читателот може самиот да ја цени издржаноста на резонот на законодавецот и на предлагачот.

<sup>54</sup> Така, на пр., одредбата од чл. 38(2) ЗЈП не би се применила на штета настаната од лизнување на моторно возило поради излиени течности на патот или пак на штета настаната од одрони на патот. Во основниот предлог на Владата, пак, се зборува и за „штетата на возилото предизвикана од незгода“.

<sup>55</sup> За волја на вистината, согласно увидот во расположливата судска практика, најчести се токму овие штети. Така, од одлуката на Основниот суд Гостивар, Малв.П. 85/16 од 12.06.2017 година, е видно дека во конкретната ситуација на коловозот имало усмртено куче па тужителот започнал со обиколување на истото за во токму во тој момент, од левата страна, преку бетонската ограда што го дели автопатот по средишниот дел, да скокне друго куче и истото да удри директно во левото предно тркало по што истото се заглавило помеѓу тркалото и предното лево крило на возилото. Животните ситуации, пак, се поразновидни од казуистичкиот пристап на законодавецот. Така, на пр., сосема е веројатно дека штета може да настане и при заобиколување на животно што се испречило, претрчало или се затекло на патот и последователен удар на возилото во банка или во камен брег. Нејасно е, и овдека, зошто законодавецот не ги покрил и овие штети но, бидејќи ова е така, тогаш соодветните субјекти не би можеле да ја исклучат својата одговорност за истите по чл. 38(2) ЗЈП.

<sup>56</sup> Одговорноста на државата, овдека, би можела да биде релевантна и за некои други ситуации, но за ова во друга прилика.

<sup>57</sup> За употреба на општинските патишта и улици, имено, не се плаќа патарина но можно е по истите да се движи нерегистрирано возило или со возилото да управува лице кое не поседува возачка дозвола.

законодавецот да целел кон примената на чл. 38(2) ЗЈП и на ситуациите кога државата одговара како имател на соодветниот дивеч, одредбата е несоодветно формулирана за да постигне ваков ефект.<sup>58</sup> Она за што, во крајна линија, сведочи законодавната формулација е дека ни самиот законодавец нема јасна слика за системот на одговорност што, патем речено, самиот го поставил.

#### 4.1. Плаќање патарина и доказ за платената патарина

Патарината, како надоместок за употреба на јавен пат, негов дел или објект на патот, претставува извор на финансиски средства за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на јавните патишта и за работење на ЈП за државни патишта (чл. 55(3) ЗЈП). Според чл. 58(1) ЗЈП, плаќање на патарина може да се воведо за употреба на автопат, експресен пат, магистрален пат или нивен дел, како и за употреба на мост, вијадукт или тунел, изграден заради скратување на трасата на постојниот пат.<sup>59</sup> За платената патарина на корисникот на патот му се издава билет за патарина - фискална сметка или билет за наплата на патарина со претплата која корисникот е должен да ја чува во возилото за цело време на движење на патот како доказ за наплатена патарина и да ја покаже на овластеното службено лице, определено со закон (чл. 58(5) ЗЈП). Иако секој е должен да плати патарина при поминување на наплатна рампа (чл. 58(7) ЗЈП), неплаќањето патарина не се санкционира непосредно, туку само посредно.<sup>60</sup>

Ваквата функција на патарината, согласно чл. 38(2) ЗЈП, добива нови последици, а во смисла на посебен основ за одговорност на соодветните субјекти за штета поради удар на возило во животно на јавниот пат. Инаку речено, немањето доказ за платена патарина (фискална сметка) е основ за исклучување на одговорноста на соодветните субјекти. Токму поради ова, велиме дека плаќањето патарина е посебен основ за (но не и основ на(!)) одговорноста на соодветните субјекти. Вака резонира и практиката па, на пр., во одлука на Апелациониот суд Скопје, Гж. 1832/14 од 11.06.2014 година, приложената фискална сметка судот ја сметал за услов тужениот (ЈП „Македонија пат“) да биде задолжен да ја надомести штетата.<sup>61</sup> Исто така, според одлука на Апелациониот суд Гостивар, Гж. 100/16 од 11.03.2016 година, во конкретниот случај од страна на тужителот не бил доставен доказ билет за платена патарина, како судот би бил во можност да

---

<sup>58</sup> Во прилог на ова е и нејзината казуистичка формулација па, доколку законодавецот намерувал да постигне поширок правен ефект, оставајќи по страна дека тогаш посоодветно би било да се интервенира во ЗЛ а не во ЗЈП, текстот би требало да биде појасен. Ниту расположливите материјали од расправата на пленарните и комисииските седници на Собранието на Република Македонија не даваат за основ да се заклучи дека предвид се имала ваквата одговорност на државата.

<sup>59</sup> Висината и начинот на наплата на патарината ја утврдува Владата на Република Македонија, во зависност од видовите на возила по категории, извезеното растојание и фреквенција на возилата (чл. 58(2) ЗЈП). Вид. Одлука за висината и начин на наплата на надоместокот за употреба на пат (патарина), *Службен весник на Република Македонија*, бр. 89/09 и 103/14.

<sup>60</sup> Така, постои прекршочна одговорност за корисникот на патот ако билетот за патарина - фискалната сметка или билетот за наплата на патарина со претплата не ги чува во возилото за целото време на движење на патот или не ги покаже на овластените лица определени со закон (чл. 79(1)(10) ЗЈП за правни лица; чл. 80(3) ЗЈП за физички лица). Исто така, постои прекршочна одговорност ако корисникот на патот не застане на наплатната рампа за наплата на патарина (чл. 79(1)(8) ЗЈП), но само за правните лица.

<sup>61</sup> Според одлуката на Основниот суд Гостивар, Малв.П. 85/16 од 05.06.2017 година, уредно платената патарина судот ја имал предвид од аспект на основаноста на тужбеното барање.

утврди дека првотужениот (ЈП „Македонија пат“) е одговорен за настаната штета, од каде и неспорно произлегува неоснованоста на предметното тужбено барање, што ја прави првостепената одлука правилна и законита. Се разбира, ова само за штетите на јавните патишта за кои што постои обврска за плаќање патарина.<sup>62</sup>

Притоа, во чл. 38(2) ЗЈП не се зборува за уредно платена патарина, туку за поседување доказ за платената патарина, во облик на фискална сметка која што, согласно чл. 4(1) од Законот за регистрирање на готовински плаќања,<sup>63</sup> е документ со кој се потврдува плаќањето на цената на доброто, односно услугата издадена од фискална апаратура. Оттаму, може да постојат и ситуации кога корисникот на патот платил патарина но едноставно нема фискална сметка. Формулацијата на чл. 38(2) ЗЈП, пак, го спречува докажувањето дека патарината е платена со други доказни средства,<sup>64</sup> иако современите процесни систем начелно не познаваат законска хиерархија на доказната сила на доказните средства.<sup>65</sup> Иако е основ за одговорноста на соодветните субјекти, а не само правно релевантен факт, постоењето фискална сметка судовите го утврдуваат според правилата на докажување содржани во Законот за парничната постапка.<sup>66</sup> Така, во одлука на Апелациониот суд Гостивар, Гж. 1282/15 од 26.04.2016 година, се наоѓа дека е основан жалбениот навод на второтужениот (ЈП за државни патишта) дека првостепениот суд погрешно и непотполно ја утврдил фактичката состојба, бидејќи тужителот ниту во тужбата ниту во текот на постапката не приложил доказ за платена патарина. Дополнително, тужителите се често преклудирани да ги достават фискалните сметки во подоцнежни фази на постапката (чл. 271(2) и 284 ЗПП), поради што нивните тужбени барања се одбиваат.<sup>67</sup>

#### 4.2. Регистрирање на моторното возило

---

<sup>62</sup> Така, според одлука на Апелациониот суд Гостивар, Гж. 27/16 од 08.04.2016 година, во конкретниот случај тужителот не поседувал билет за платена патарина односно фискална сметка за платена патарина, од причини што од изведените докази произлегува дека сообраќајната незгода е склучена на автопатот пред наплатната рампа, па поради истото тужителот не можел да поседува билет за платена патарина.

<sup>63</sup> *Службен весник на Република Македонија*, бр. 31/01, 42/03, 47/03, 40/04, 70/06, 126/06, 60/07, 123/07, 88/08, 133/09, 171/10, 06/12, 145/12, 79/13, 188/13, 115/14, 156/14, 129/15, 154/15, 23/16 и 71/16 (ЗРГП).

<sup>64</sup> Инаку, според чл. 65-б(1) ЗЈП, наплатните станици се под постојан видеонадзор над процесот на наплата на патарина, додека видеозаписот претставува доказ за утврдени нерегуларности при наплата на патарина (чл. 65-б(2) ЗЈП). Снимениот материјал направен при вршење на видеонадзор задолжително се чува до исполнување на целите за кои се врши, но не подолго од 30 дена (чл. 65-б(3) ЗЈП). Интересно е дека, според чл. 65-б(4) ЗЈП, по истекот на рокот од 30 дена снимениот материјал се уништува, освен материјалот што претставува доказ во кривична или прекршочна постапка со кој се постапува согласно со закон. Прашање е користењето на материјалот во парнична постапка, односно можноста од негово обезбедување како доказ според правилата на оваа постапка.

<sup>65</sup> Вид. Siniša Triva i Mihajlo Dika, *Građansko parnično procesno pravo* (7-mo izd., Narodne novine 2009) 505.

<sup>66</sup> *Службен весник на Република Македонија*, бр. 79/05, 110/08, 83/09, 116/10 и 124/15 (ЗПП).

<sup>67</sup> Вид. на пр., одлука на Апелациониот суд Скопје, Гж. 3639/16 од 17.02.2017 година, каде фискалните сметки приложени после одржување на неколку рочишта од главната расправа не се ценети бидејќи се изјавени спротивно на чл. 284 ЗПП, имајќи предвид дека тужителката не сторила веројатно дека без своја вина не била во можност да ги изнесе порано, иако првостепениот суд донел решение за нивно изведување за кое што пак, согласно чл. 285(4) ЗПП, тој не е врзан во понатамошниот тек на постапката.

Според чл. 26(1)(1) од Законот за возила,<sup>68</sup> за учество во сообраќајот на патиштата, возилата треба да бидат регистрирани. За регистрирано возило се издава сообраќајна дозвола, налепница за извршена регистрација и пропишан број на регистарски таблици (чл. 32(1) ЗВ). Управувањето со нерегистрирано моторното возило повлекува прекршочна одговорност (чл. 26(9), (10) и (11) ЗВ). Дополнително, согласно чл. 38(2) ЗЈП, регистрацијата на моторното возило е основ за одговорноста на соодветните субјекти за штетата поради удар на моторното возило во животно. Така, утврдувањето на постоење валидна регистрација на моторното возило е видно од одлука на Основниот суд Гостивар, П4.бр. 45/16 од 26.10.2016 година и од одлука на Основниот суд Гостивар, П4.бр. 143/15 од 12.12.2016 година. Валидната регистрација, пак, се утврдува од валидна сообраќајна дозвола. Самата сообраќајна дозвола, како соодветен доказ, се поднесува во парнична постапка, согласно правилата на докажување во оваа постапка.

Битно е, притоа, дека сообраќајната дозвола ја докажува регистрацијата на моторното возило, но и сопственоста врз истото (чл. 28(1) ЗВ). Сосема е возможно, пак, штета со удар во животно да претрпи и лице кое управува со моторното возило но не е негов сопственик. Ова бидејќи управувањето со туѓо моторно возило, начелно, не е забрането (*arg. ex* чл. 317(2) од Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата).<sup>69</sup> Во овие ситуации, не гледаме пречка ова лице да се појави како тужител за штетите што ги претрпел тој. Што се однесува до штетите врз самото моторно возило, оштетен е сопственикот на истото. Интересна е, во овој поглед, практиката за ситуациите кога моторното возило е отуѓено а ова не е соодветно евидентирано во сообраќајната дозвола. Така, според одлука на Апелациониот суд Скопје, Гж. 4981/11 од 16.02.2012 година, првостепениот суд не утврдил дали тужителот правото на сопственост врз основа на склучен договор за продажба на возилото го завел во сообраќајната дозвола па, оттаму, дали истиот можел да тужи, т.е. дали е овластен подносител и дали можел да бара надомест на материјална штета за возилото на кое му е причинета штета.<sup>70</sup>

#### 4.3. Поседување возачка дозвола

Според чл. 225(1) ЗБСП, со моторно возило во сообраќајот на патот самостојно може да управува само лице кое има важечка возачка дозвола издадена во Република Македонија, странска возачка дозвола или меѓународна возачка дозвола, во која е впишана категоријата во која припаѓа моторното возило. Со моторно возило во сообраќајот на патот не смее да управува возач на кој му

---

<sup>68</sup> Службен весник на Република Македонија, бр. 140/08, 53/11, 123/12, 153/12, 70/13, 164/13, 138/14, 154/15, 192/15 и 39/16 (ЗВ).

<sup>69</sup> Службен весник на Република Македонија, бр. 169/15, 226/15 и 55/16 (ЗБСП).

<sup>70</sup> Резонот е интересен иако, за волја на вистината, станува збор за штетен настан од 2009 година, односно пред измените и дополнувањата на ЗЈП од 2012 година, додека штетата е настаната со удар на возилото во одрон на камења, на автопат. Не смее да се изгуби од вид, од друга страна, дека согласно чл. 145(1) од Законот за сопственост и други стварни права (Службен весник на Република Македонија, бр. 18/01, 31/08, 92/08, 139/09 и 35/10 (ЗСДСП)), правото на сопственост на подвижна ствар преоѓа на стекнувачот со предавање на стварта во негово владение, а моторното возило е подвижна ствар. Предавањето на подвижната ствар се смета за извршено, помеѓу другото, и со врачување на некој дел од стварта (чл. 145(2) ЗСДСП) како, на пр., клучеви од моторно возило. Оттаму, едно е административната формалност а друго е сопственоста како институт на граѓанското право.

е истечен рокот на важноста на возачката дозвола (чл. 225(5) ЗБСП). Повредата на наведените правила повлекува прекршочна одговорност (чл. 225(9) и (10) ЗБСП). И поседувањето соодветна и валидна возачка дозвола од страна на лицето кое управувало со моторното возило што удрило во животно на јавен пат е основ за одговорноста на соодветните субјекти за причинетата штета, согласно чл. 38(2) ЗЈП. Така, утврдувањето на постоење валидна возачка дозвола е видно од одлука на Апелациониот суд Скопје, Гж. 1832/14 од 11.06.2014 година и од одлука на Основниот суд Велес, П4.бр. 146/16 од 12.12.2016 година. Интересно е што според одредбата од чл. 38(2) ЗЈП возачот треба да „поседува“ возачка дозвола што може да значи дека не мора да ја има кај себе додека, во поглед на плаќањето патарина, истата може да била и платена но возачот сепак „нема билет за платена патарина - фискална сметка“.<sup>71</sup>

## 5. Заклучни согледувања

Како што се гледа од претходните излагања, секторските правила на ЗЈП поседуваат две групи недостатоци, кога станува збор за одговорноста за штета предизвикана од животни на јавните патишта. Првата се однесува на кругот одговорни субјекти. Законодавецот, предвидувајќи во чл. 38(1) ЗЈП одговорност само на правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици, можеби намерувал целосно да ја алоцира одговорноста на овие субјекти, односно да ја исклучи одговорноста (првенствено на) соодветните државни јавни претпријатија, но и на ЕЛС. Во прилог на ваквата законодавна интенција е и формулацијата на чл. 38(2) ЗЈП, која што „потсвесно“ ја предвидува и одговорноста на самата држава иако, како што споменавме, место за ваква одговорност на државата начелно нема. Битно е, во секој случај, дека ниту ЈП за државни патишта ниту ЕЛС не можат да се исклучат од одговорност, од причина што истата е законска. Со други зборови, кога самиот законодавец веќе им ставил во надлежност определени функции, тој едноставно не може да ја исклучи нивната одговорност, барем не во општество во кое владее конзистентен правен поредок.

Кога веќе не ја исклучил одговорноста, иако Владата како предлагач ова се обидела да го направи, законодавецот се обидел истата да ја ограничи, односно да ја исклучи за определени ситуации.<sup>72</sup> Казуистичката одредба од чл. 38(2) ЗЈП, како што покажува претходното излагање, е несоодветна од повеќе причини. Прво, самиот казуистички пристап е несоодветен на правната техника на европското континентално право.<sup>73</sup> Второ, решенијата од чл. 38(2) ЗЈП се и „технички“

---

<sup>71</sup> Кога законодавецот веќе решил да уредува вакви ситуации, истиот можел законската формулација да ја прошири и на ситуациите кога возачот својата возачка дозвола не ја носел со себе кога настанала несреќата. Ова би можело тешко да се утврди но тој ова би можел да го изјави на рочиште или пак, доколку имало увид на местото на несреќата, истото да биде евидентирано на полициски записник.

<sup>72</sup> Одредбите од овој тип се интересни и ја одразуваат правната политика на државата за ограничување на одговорноста за настанатите штети на јавните патишта. Така, на пр., со чл. 95(2) ЗЈП 1996 беше предвидено дека Министерот за сообраќај и врски ќе донесе пропис за остварување на правото на корисниците на патиштата за надомест на штета, но оваа одредба беше укината со одлука на Уставниот суд, У.бр. 29/2005 од 21.09.2005 година (*Службен весник на Република Македонија*, бр. 86/05).

<sup>73</sup> Бидејќи самиот законодавен пристап е неспорно казуистички, тогаш би било логично основите за исклучување на одговорноста од чл. 38(2) ЗЈП да се применуваат стриктно и рестриктивно. Така, на пр., тие не би имале примена кога штетата би настанала како последица на заобиколување со моторното возило на

несоодветни. Така, на пр., чуму доказот за плаќање патарина кога на фискалните сметки не се содржани податоци за плаќачот ниту за регистарската табличка на возилото<sup>74</sup> на што, на пр., се повикувал жалителот според одлука на Апелациониот суд Скопје, Гж. 1832/14 од 11.06.2014 година. Трето, сите основи за исклучување на одговорноста на соодветните субјекти се базирани на административни одредби за чија што повреда, пак, е предвидена прекршочна одговорност. За прекршувањето на граѓанскоправните норми, пак, следува граѓанскоправна санкција. Во конкретната ситуација ја имаме настанатата штета, а санкцијата е нејзиниот надомест. Конечно, ниту еден од основите по чл. 38(2) ЗЈП не може, стриктно гледано, да се третира како придонес на оштетениот, а ова е логичниот основ за (целосно или делумно) ослободување од одговорноста на соодветните субјекти,<sup>75</sup> била нивната одговорност субјективна или објективна.

Оттаму, доколку посакуваме функционален и конзистентен правен систем, базиран на поредок и правна сигурност, не треба да ги ослободуваме од одговорност соодветните субјекти туку да го ослободиме правниот поредок од инвазивни и нематични правни норми. Надоместувањето на штетата, како граѓанскоправна санкција, е исклучивата последица на повредата на граѓанскоправната норма. При просудувањето на овие случаи, оттаму, треба да се користат правилата и резоните на т.н. отштетно право<sup>76</sup> кое што, ако не се лажеме, ќе да е приватно.

---

животно што се попречило на патот. Исто така, со цел за „едукација“ на законодавецот, би имало место за одговорност за штетите претрпени од страна на возачот и патниците во моторното возило, освен за штетите на самото моторно возило, иако во чл. 38(2) ЗЈП се зборува за „штетата што ќе им биде причинета на корисниците на јавните патишта и улици поради удар со возилото во животни“. Интересно, во оваа насока, е дека основниот предлог на Владата ги покрива не само „штетата што ќе им биде причинета на корисниците на јавните патишта и улици поради удар со возилото во животни“, туку и „штетата на возилото предизвикана од незгода“.

<sup>74</sup> Вид. чл. 5 ЗРГП и прилог 1 кон Правилникот за техничките и функционалните карактеристики на интегрираниот автоматски систем за управување, образецот на фискалната сметка..., *Службен весник на Република Македонија*, бр. 168/14 и 61/14.

<sup>75</sup> Оттаму, ако останеше основниот предлог на Владата каде се зборуваше за „непригодена брзина на условите на патот“, решението барем ќе наликуваше на системот на т.н. отштетно право, ама повторно ќе беше несоодветно затоа што сугерираше целосно (а не и делумно) исклучување на одговорноста на соодветните субјекти. Од друга страна, ако нешто корисно е произлезено од расправите во Собранието тоа е дека не е усвоен предлогот на Владата *en bloc* да се исклучи одговорноста на соодветните субјекти за штетите предизвикани поради удар на возило во животно.

<sup>76</sup> Така, според одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 5202/99 од 30.03.2000 година, по однос на одговорноста на претпријатието за одржување на патиштата за штетата настаната поради одрон на камен на пат, фактот дека малолетниот суд на тужителот управувал со возило без положен возачки испит, самиот по себе, нема одлучувачко значење. Според судот, имено, со пресудите на пониските судови требало да се утврди причинската врска помеѓу однесувањето на синот на тужителот при возењето и настанатата штета. Во повторното постапување на првостепениот суд, според одлуката, е потребно со сигурност да се утврди особено дали во времето на несреќата постоел знак за ограничување на брзината и знак на опасност од одрон, дали возилото од спротивната насока прешло на коловозната лента на која што се движело возилото на тужителот, дали возилото на тужителот се движело со непригодена брзина и дали синот на тужителот, поради неположениот возачки испит и возраста, немал доволно искуство да ја избегне несреќата. Вид. и правно мислење на Одделот за граѓански дела при Врховниот суд на Република Македонија, донесено на седницата одржана на 26.02.2016 година.

**Nenad Gavrilovic, PhD**

Associate Professor at the Faculty of Law “Iustinianus Primus”, University “Ss Cyril and Methodius” in Skopje

**Maintenance of public roads and harms caused by animals: a critique of the sectorial rules**

**Summary:** *Traditionally, the problem of harms caused on public roads is regulated by sectorial rules. Such is also the case of the domestic regulations which also apply to the harms on public roads caused by animals. The paper considers the suitability of said regulations from several aspects. First of all, it examines the adequacy of sectorial rules in the context of the general regime of liability for harm caused by animals set forth in the Law on Obligations, in particular after its 2008 reform. Furthermore, subject matter of analysis is the issue of the designated responsible persons under the sectorial rules, in the context of the statutory obligations of the relevant entities in charge of maintaining the public roads. Finally, the paper examines the boundaries of the liability of the respective persons in terms of the explicit sectorial rules. All of this is done by elaborating critical views on the legal policy basis and the suitability of the sectorial rules.*

**Key words:** *harm, animals, public roads, responsible persons, sectorial rules, boundaries of liability*