

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ  
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ

Милош С. Радовановић

**ГАРАНТНИ ФОНД  
НАКНАДА ШТЕТЕ И РЕГРЕС**

Докторска дисертација

Београд, 2021

UNIVERSITY OF BELGRADE  
FACULTY OF LAW

Miloš S. Radovanović

**GUARANTEE FUND  
REDRESSING DAMAGE AND RECOURSE**

Doctoral Dissertation

Belgrade, 2021

**Подаци о ментору, члановима Комисије за одбрану докторске дисертације  
и датуму одбране**

**Ментор:**

Проф. др Наташа Петровић Томић, редовни професор

Универзитет у Београду

Правни факултет

**Чланови Комисије за одбрану докторске дисертације:**

Проф. др Мирко Васиљевић, редовни професор у пензији

Универзитет у Београду

Правни факултет

Проф. др Владимир Чоловић, научни саветник

Институт за упоредно право

Проф. др Наташа Петровић Томић, редовни професор

Универзитет у Београду

Правни факултет

Датум одбране \_\_. \_\_\_\_\_ 2021. године

# Гарантни фонд накнада штете и регрес

## Сажетак

Предмет истраживања је гарантни фонд, као допуна система обавезног осигурања моторних возила. Гарантни фонд терет накнаде штете, проузроковане моторним возилом које није покривено обавезним осигурањем од одговорности, преноси са оштећеног лица на ширу друштвену заједницу. Накнада штете жртвама саобраћајних незгода извесна је само ако се установи гарантни фонд.

Рад приказује како овај правни институт функционише. Аутор се није задржао на дескрипцији. Рад тражи узроке мањкавости домаћег правног система у вези са гарантним фондом и нуди решења како се постојеће мане превазиђу. Осим критике, изношени су и афирмативни коментари. Такве коментаре у раду увек прати одговарајуће научно објашњење.

Анализа, апстракција, конкретизација и дедукција јесу основни методи коришћени у раду. Индукција, као метод научног сазнања, учестало је употребљавана. Полазећи од великог броја појединачних пресуда, аутор је индуктивном методом дошао до општијих сазнања о гарантном фонду као правном институту. Аналогија је коришћена рестриктивно. Употреба догматског метода, као метода карактеристичног за право, било је неопходно. Аксиолошки метод коришћен је приликом вредносног оцењивања општих правних норми и појединачних судских одлука. Упоредно-правни и историјски метод коришћени су у раду. Предмет компаративне анализе били су стари домаћи прописи, закони других држава, правне норме Европске уније, инострана судска пракса и општи акти донети под окриљем Савета бироа система зелене карте.

Аутор је током вишегодишње рада у гарантном фонду спроводио емпиријско истраживање судске праксе и прикупљао податке од Удружења осигуравача Србије. Прикупљена грађа и подаци омогућили су аутору да, применом научних метода, да дође до нових сазнања о гарантном фонду. Због нових сазнања до којих је аутор дошао, јудикатура и легислатура могу се ослонити на ову дисертацију приликом тражења правичнијих и целисходнијих решења о гарантном фонду.

**Кључне речи:** осигурање, осигурање од аутоодговорности, гарантни фонд, неосигурано моторно возило, непознато моторно возило, моторно возило осигураног код осигуравајућег друштва у стечају, употреба моторног возила, регрес, накнада штете.

**Научна област:** Право

**Ужа научна област:** Пословно право

## **Guarantee Fund Redressing Damage and Recourse**

### **Abstract**

The subject of the research is guarantee fund as amendment to system of compulsory motor third party insurance. Guarantee fund transfer a burden of redressing a damage, caused by motor vehicle which is not covered by compulsory liability insurance, from injured person to wider social community. Compensation of damage to victims of traffic accidents is certain only if the guarantee fund is established.

This paper shows how this legal institute operates. The author has not stopped on the description. The paper seeks for causes of deficiencies in domestic legal system concerning guarantee fund and offers solutions overcoming the flows. Except critic, affirmative comments have been expressed. Those comments in the paper are always followed by adequate scientific explanation.

Analysis, abstraction, concretization and deduction are the principal methods used in this paper. Induction, as method of scientific research, has been frequently exercised. Starting from the numerous individual judicial decisions, author has used inductive method in order to discover a new general knowledge about guarantee fund as legal institute. Analogy has been used restrictively. Axiological method has been used due valuation of general legal norms and individual court decisions. Comparative and historical method have been exercised in the paper. Subject of comparative analysis were old domestic regulations, law of other states, legal norms of the European Union, foreign case law and general acts adopted under the auspices of Council of Bureaux of Green card system.

The author, during his perennial work in guarantee fund, had been conducting empirical research and collecting data from the Serbian Association of Insurers. The author has exercised scientific methods on collected materials and data, and discover new knowledge about guarantee fund. Due to the new knowledge discovered by the author, the legislature and judiciary may rely on this dissertation during seeking for more righteous and more feasible legal solution connected to guarantee fund.

**Key words:** insurance, motor liability insurance, guarantee fund, uninsured motor vehicle, unknown motor, unknown motor vehicle, motor vehicle insured at insurer in bankruptcy, use of the motor vehicle, recourse, redress of damage.

**Scientific field:** Law

**Scientific subfield:** Business law

# САДРЖАЈ

## ПРВИ ДЕО – УВОД

1-8

1. Предмет и циљ истраживања .....	1-2
2. Оправданост теме и допринос истраживања .....	2-3
3. Структура рада .....	4
4. Хипотезе .....	4-6
5. Методологија .....	7-8

## ДРУГИ ДЕО – ОПШТЕ ИЗЛАГАЊЕ О ГАРАНТНОМ ФОНДУ

9-59

### Глава I

Појам гарантног фонда и гарантни фонд као допуна обавезног осигурања у саобраћају .....	9-12
1. Ужа дефиниција гарантног фонда .....	9-10
2. Шира дефиниција гарантног фонда .....	10-12

### Глава II

Историјски приказ гарантног фонда у домаћим прописима .....	13-18
1. Фаза у којој су функцију гарантног фонда вршили осигуравачи .....	14-15
а) Први део фазе у којој су функцију гарантног фонда вршили осигуравачи .....	14
б) Други део фазе у којој су функцију гарантног фонда вршили осигуравачи .....	15
2. Фаза у којој функцију гарантног фонда врши Удружење осигуравача .....	16
3. Фаза у којој је прописано посебно правно лице – Гарантни фонд .....	17-18

### Глава III

Гарантни фонд у праву Европске уније .....	19-36
1. Систем зелене карте .....	19-27
а) Савет бироа и национални бирои осигурања .....	19-20
б) Правила о рефундацији накнаде штете проузроковане у иностранству .....	21-23
в) Зелена карта - међународна исправа о осигурању од аутоодговорности .....	23
г) Регистарска таблица – међународна исправа о осигурању од аутоодговорности .....	23-25
д) Одговорност за штету проузроковану неосигураним возилом у иностранству .....	25-27

2. Стразбуршка конвенција .....	27-28
3. Накнада штете из саобраћајне незгоде која није покривена обавезним осигурањем у саобраћају по прописима Европске уније .....	28-36
а) Прва директива .....	29
б) Друга директива .....	30-31
в) Трећа директива .....	32-33
г) Четврта директива .....	32-33
д) Пета директива .....	33-35
ђ) Шеста директива .....	35-36

#### **Глава IV**

Организовање гарантног фонда .....	37-52
1. Организовање гарантног фонда у упоредном праву .....	37-41
2. Гарантни фонд - имовинска целина и организациона јединица .....	41-42
3. Дефиниција гарантног фонда у организационом смислу .....	42-43
4. Организација гарантног фонда и правна сигурност .....	43-44
5. Организација гарантног фонда и дилеме у пракси .....	44-48
а) Погрешна представа судова да Гарантни фонд као посебно правно лице постоји .....	44-45
б) Логичке последице представе да Гарантни фонд као посебно правно лице постоји .....	45-46
в) Исправно схватање о организацији гарантног фонда у судској пракси .....	46-47
г) Схватање о организацији гарантног фонда изражено у пракси Удружења осигуравача Србије и Народне банке Србије .....	47-48
6. Гарантни фонд посебно правно лице или у оквиру Удружења осигуравача Србије <i>de lege ferenda</i> .....	49-52
а) Гарантни фонд и национални биро осигурања .....	49-50
б) Сукоб надлежности гарантног фонда и националног бироа осигурања .....	50-52

#### **Глава V**

Финансирање гарантног фонда .....	53-54
-----------------------------------	-------

#### **Глава VI**

Правна природа гарантног фонда .....	55-60
1. Значај одређивања правне природе гарантног фонда .....	55
2. Организација Удружења осигуравача Србије и правна природа гарантног фонда .....	56-57
3. Јавна овлашћења Удружења осигуравача Србије .....	57
4. Став Суда правде Европске уније о правној природи гарантног фонда ....	57-58
5. Правна природа гарантног фонда по праву Републике Србије .....	58-59
а) Правна природа гарантног фонда у смислу ЗОИЛ .....	58-59
б) Правна природа Гарантног фонда у смислу ЗООС .....	59-60

**ДЕО ТРЕЋИ**  
**НЕОСИГУРАНО МОТОРНО ВОЗИЛО**  
61-108

**Глава I**

Возила за која одговара гарантни фонд .....	61-82
1. Возила која се морају осигурати по европском праву .....	61-62
2. Регистрација возила и одговорност гарантног фонда .....	63-65
3. Дефиниција моторног по европским прописима и прописима Републике Србије .....	65-67
4. Неосигурана возила за која по ЗООС и важећим саобраћајним прописима одговара Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд .....	67-80
а) Путнички аутомобили, камиони и аутобуси .....	67
б) Трактори .....	68-69
в) Радне машине .....	69-70
г) Прикључна возила као део скупа возила .....	70-72
д) Прикључна возила одвојена од вучног возила .....	72-73
ђ) Возила возила на електрични погон .....	73-75
е) Возила која покреће физичка снага возача .....	75
ж) Мотоцикли и мопеди .....	76-77
з) Електрични тротинети .....	77-80
5. Возила која су повучена из саобраћаја .....	81-82

**Глава II**

Употреба моторног возила за коју одговара гарантни фонд .....	83-108
1. Појам употребе моторног возила .....	83-85
2. Кретање моторног возила по путу .....	85-87
а) Случај кад има контакта између возила штетника и оштећеног .....	85
б) Случај кад нема контакта између возила штетника и оштећеног .....	85-87
3. Уличне трке и акробатска вожња .....	87-88
4. Мировање моторног возила .....	88-94
а) Моторна возила паркирана па путу .....	88-89
б) Отварање врата на возилу .....	89-91
в) Запаљење моторног возила .....	91-94
5. Употреба моторног возила ван пута .....	95-97
6. Штете при сервису возила .....	97-99
7. Извођење радова .....	99-106
а) Кретање моторног возила приликом извођења радова .....	99-101
б) Возила која не врше функцију превозног средства .....	101-103
в) Повреде на раду и одговорност гарантног фонда .....	104-106
8. Намерно проузрокована штета .....	106-108



**ДЕО ЧЕТВРТИ**  
**НЕПОЗНАТО МОТОРНО ВОЗИЛО**

109-124

**Глава I**

Врсте штета које се надокнађују из средстава гарантног фонда .....	109-115
1. Ограничење и искључење накнаде штете на ствари у европским и домаћим прописима .....	109-110
2. Ограничење и искључење штете на стварима <i>de lege ferenda</i> .....	110-112
3. Примена ЗОИЈЛ или ЗООС у случају штете на ствари проузроковане непознатим возилом .....	112-113
4. Нематеријална и материјална штета .....	114-115

**Глава II**

Пропуст оштећеног да прибави податке о возилу .....	116-122
1. Оштећено лице се превозило у возилу штетника .....	116-117
2. Штетник нудио помоћ оштећеном лицу .....	117-118
3. Свађа штетника и оштећеног лица .....	118-119
4. Околности које оправдавају пропуст оштећеног .....	119-120
5. Пажња доброг домаћина у случају незгоде проузроковане непознатим возилом .....	120-122

**Глава III**

Непознато моторно возило којим се обавља јавни превоз .....	123-124
---	---------

**ДЕО ПЕТИ**  
**МОТОРНО ВОЗИЛО ОСИГУРАНО КОД ОСИГУРАВАЈУЋЕГ ДРУШТВА У**  
**СТЕЧАЈУ**

125-162

**Глава I**

Стечај осигуравајућег друштва и одговорност гарантног фонда по праву Европске уније .....	125-127
1. Стечај осигуравајућег друштва и одговорност гарантног фонда по важећем праву Европске уније .....	125-126
2. Стечај осигуравајућег друштва и одговорност гарантног фонда по Предлогу измена Консолидоване директиве .....	127

**Глава II**

Дејство покретања стечајног поступка на полису обавезног осигурања .....	128-129
--	---------

### Глава III

Обавезе осигуравајућег друштва у стечају за које одговара гарантни фонд .....	130-133
1. Исплатни редови у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом и право на накнаду штете из средстава гарантног фонда .....	130
2. Уговори о обавезном осигурању у саобраћају и остали уговори о осигурању као основ потраживања према гарантном фонду .....	131
3. Положај оштећеног лица и осигураника према гарантном фонду .....	132-133

### Глава IV

Висина обавезе гарантног фонда .....	134-142
1. Процент намирења и пријава потраживања у стечајном поступку .....	134-136
2. Преиспитивање висине потраживања утврђеног у стечајном поступку .....	136-142
а) Одлука о висини стечајног потраживања - <i>res iudicata</i> .....	136-138
б) Везаност оштећеног одлуком о стечајном потраживању .....	138-139
в) Везаност Удружења осигуравача Србије одлуком о стечајном потраживању .....	140-142

### Глава V

Доспелост обавезе гарантног фонда .....	143-149
1. Доспелост обавезе гарантног фонда по ЗОИЛ .....	143-147
а) Тумачење законских одредаба .....	143-143
б) Доспелост обавезе гарантног фонда у судској пракси .....	144-145
в) Критика доспелости обавезе у тренутку закључења стечаја .....	145-147
2. Исплата накнаде штете пре закључења стечаја .....	147-148
3. Доспелост обавезе Гарантног фонда по ЗООС .....	148-149

### Глава VI

Затезна камата и гарантни фонд .....	150-161
1. Затезна камата на потраживање утврђено у стечајном поступку .....	150-151
2. Затезна камата на потраживање које није утврђено у стечајном поступку .....	151-160
а) Затезна камата на накнаду неновчане материјалне штете .....	151-153
б) Затезна камата на накнаду нематеријалне штете .....	154-155
в) Поређење случаја када оштећени поднесе пријаву потраживања и случаја када оштећени не поднесе пријаву потраживања .....	155-158
г) Затезна камата на накнаду новчане материјалне штете .....	159-160
3. Правила стечајног права о затезној камати и гарантни фонд .....	160-161

### Глава VII

Накнада штете из средстава гарантног фонда у Републици Србији и европски стандарди .....	162
--	-----

**ДЕО ШЕСТИ**  
**РЕГРЕСНИ ОДНОСИ**  
163-179

**Глава I**

Регресни захтев према гарантном фонду .....	163-172
1. Каско осигуравач .....	164-166
2. Осноси осигуравача од аутоодговорности и осигураника и међусобни односи осигуравача од аутоодговорности .....	166-169
а) Осигуравач од аутоодговорности – крајњи платилац штете .....	166-167
б) Односи између осигуравача од аутоодговорности у случају када у саобраћајној незгоди учествује више возила .....	167-168
в) Осигуравач од аутоодговорности као регресни поверилац власника возила и штетника .....	168-169
3. Регресни однос осигуравача од аутоодговорности и гарантног фонда .....	169-172
а) Регрес гарантног фонда према осигуравачу од аутоодговорности ....	169-170
б) Регрес осигуравача од аутоодговорности према гарантном фонду ...	170
в) Спор између осигуравача од аутоодговорности и гарантног фонда ..	171-172

**Глава II**

Регресни захтев гарантног фонда .....	173-178
1. Регресни захтев гарантног фонда према власнику возила којим је проузрокована штета .....	173-174
2. Регресни захтев гарантног фонда према штетнику .....	174-179
а) Регресни захтев према штетнику у случају штете проузроковане неосигураним моторним возилом .....	174-176
б) Регресни захтев према штетнику у случају штете проузроковане моторним возилом осигураном код осигуравајућег друштва у стечају .....	176-179

<b>СЕДМИ ДЕО – ЗАКЉУЧАК</b> .....	180-184
-----------------------------------	---------

<b>СПИСАК ИЗВОРА</b> .....	185-229
----------------------------	---------

<b>Списак коришћене литературе</b> .....	185-197
Списак коришћене литературе на страним језицима .....	185-189
Списак коришћене литературе на хрватском и словеначком језику .....	190-192
Списак коришћене литературе на српском језику .....	193-197

<b>Списак коришћених домаћих извора права</b> .....	198-200
---	---------

<b>Списак коришћених страних извора права</b> .....	201-206
Међународни правни извори .....	201
Правни извори Европске уније .....	201-202
Правни извори Система зелене карте .....	203
Страни национални правни извори .....	204-206

<b>Домаћа судска пракса</b> .....	207-211
Пракса Уставног суда .....	207
Пракса Врховног суда Србије .....	207
Пракса Врховног касационог суда .....	207
Пракса апелационих судова .....	208-209
Пракса виших судова .....	210
Пракса осталих судова .....	211
<b>Инострана судска пракса</b> .....	212-213
Пракса Суда правде Европске уније и Суда правде Европских заједница ..	214-216
Пракса судова страних држава .....	214-216
<b>Документи издати у Републици Србији</b> .....	217-224
Документи издати од стране државних органа .....	218-219
Документи издати од стране Удружења осигуравача Србије .....	220
Документи издати од стране осигуравајућих друштава .....	221
Објаве у домаћим средствима јавног информисања .....	222-223
Остали документи издати у Републици Србији .....	224
<b>Документи издати у иностранству</b> .....	225
Документи издати од стране органа Европске уније .....	225
Документи издати од стране међународних организација .....	225
Документи издати од стране Савета бироа зелене карте .....	226
Документи које су издале националне организације са седиштем у Савезној Републици Немачкој .....	227
Документи које су издале националне организације са седиштем у Републици Француској .....	227
Документи које су издали национални бирои осигурања осталих земаља ..	228
Објаве у иностраним средствима јавног информисања .....	229
Остали документи издати у иностранству .....	229

# ПРВИ ДЕО

## УВОД

### 1. Предмет и циљ истраживања

Моторно возило у покрету несумњиво јесте опасна ствар.<sup>1</sup> Опасне ствари су ствари чији положај, или употреба, или особине или само постојање представљају повећајну опасност од настанка штете.<sup>2</sup> Саобраћајна незгода јесте незгода која се догодила или је започета на путу, у којој је учествовало бар једно моторно возило у покрету, и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено или је настала материјална штета.<sup>3</sup> Ризик од настанка штета услед употребе моторног возила као опасне ствари остварује се у саобраћајним незгодама.

Годишње у свету у саобраћајним несрећама живот изгуби око милион и 300 хиљада људи, а повређених буде између 20 и 50 милиона. Саобраћајне несреће су водећи узрок смрти у популацији од 5 до 29 година.<sup>4</sup> Саобраћајна незгода може да доведе до различитих финансијских губитака као што су плаћања на име накнаде нематеријалне штете због физичког и психичког бола и патњи, страха, изгубљених прихода у будућности, трошкова лечења, поправке возила, ангажовања заменског возила, камата, судских трошкова итд.<sup>5</sup> Током 2018. године у Србији се догодило 35.815 саобраћајних незгода. У њима је погинуло 547 људи, а 13.737 је повређено.<sup>6</sup> Саобраћајне незгоде су ризик које друштвом мора да сноси, као цену за предности које пружа употреба моторних возила. Не би било оправдано да тај ризик сноси сама жртва саобраћајне незгоде.<sup>7</sup>

Већина европских држава у своје правне системе увела је могућност да се за штету одговара без обзира на кривицу. Оваква одговорност код моторних возила повезана је са обавезом осигурања од одговорности, као и са правом на накнаду штете из средстава гарантних фондова. Одговорност за штету од употребе моторног возила представља средство помоћу кога се економски терет саобраћајних незгода превалује на осигураваче.<sup>8</sup> Економски ризик настанка саобраћајне незгоде расподељује се на већи број заинтересованих лица (социјализација ризика) путем обавезног осигурања од одговорности власника моторних возила и путем система гарантних фондова.<sup>9</sup>

---

<sup>1</sup> Марија Караникић Мирић, *Објективна одговорност за штету*, Правни факултет у Београду, Београд 2013, 181.

<sup>2</sup> Михајло Константиновић, *Облигације и уговори – Сикца за законик о облигацијама и уговорима*, Правни факултет у Београду, Београд 1969, 52, чл. 136. ст. 1.

<sup>3</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 82) Закона о безбедности саобраћаја на путевима – ЗБС, *Службени гласник РС*, бр. 41/09, 101/11, 32/13, 55/14, 96/15, 9/16, 24/18, 41/18, 87/18, 23/19.

<sup>4</sup> World Health Organization, *10 Facts about road safety*, доступно на: <https://www.who.int/news-room/facts-in-pictures/detail/road-safety>, 30.10.2020.

<sup>5</sup> Rakesh Gorea, „Financial impact of road traffic accidents on the society“, *International Journal of Ethic, Trauma & Victimology*, No. 2 (1), јул 2016, доступно на: [https://www.researchgate.net/publication/305746804\\_Financial\\_impact\\_of\\_road\\_traffic\\_accidents\\_on\\_the\\_society](https://www.researchgate.net/publication/305746804_Financial_impact_of_road_traffic_accidents_on_the_society), 29.8.2020, 1.

<sup>6</sup> Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2018. годину*, доступно на: <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20190702131807-statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-2018.-godini.pdf>, 29.3.2020, 20.

<sup>7</sup> Маријан Ђурковић, *Међународна карта осигурања моторног возила*, друго измењено и допуњено издање, Croatia-osiguranje, Загреб 1990, 16.

<sup>8</sup> Helmut Koziol, „Harmonising Tort Law in European Union, Advantages and Difficulties“, *Elte Law Journal*, no. 2013/1, 82-83.

<sup>9</sup> Марија Тороман, „Обавезно осигурање и гарантни фондови“, *Правни живот*, бр. 11/1996, 547.

Предмет истраживања је гарантни фонд као допуна система обавезних осигурања у саобраћају. Обавезна осигурања у саобраћају по позитивном праву, осим осигурања од одговорности за штету проузроковану моторним возилом, јесу и осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, осигурање од одговорности ваздухоплова од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима и осигурање власника чамаца од одговорности за штету причињену трећим лицима.<sup>10</sup> Гарантни фонд представља додатну заштиту за оштећена и повређена лица, у одређеним случајевима када им ова осигурања не пружају одговарајућу економску заштиту. Осигурање власника моторних возила од одговорности по значају превазилази три остале врсте обавезних осигурања у саобраћају. Исто тако, додатна заштита жртвама које из специфичних разлога не могу да добију накнаду штете по основу осигурања од аутоодговорности, има већи значај него додатна заштита за оштећене којима остала обавезна осигурања не пружају адекватну заштиту. Најзначајнија функција гарантног фонда у пракси јесте да допуњује обавезно осигурање моторних возила. Овај рад због тога првенствено се бави заштитом коју гарантни фонд пружа у случају штетних догађаја изазваних моторним возилом. Права оштећених у случају штете проузроковане ваздухопловом или чамцем, неће бити у центру пажње.

Циљ овог рада је да прикаже како гарантни фонд функционише и на који начин оштећени остварују права према гарантном фонду. Истраживање законских одредаба и судске праксе, показало је да у домаћем праву постоје одређени недостаци који се тичу гарантног фонда. Мане домаћег правног система у вези са гарантним фондом су описане. Рад је покушао да пронађе узроке тих мањкавости и да објасни зашто су се оне појавиле. Аутор се није задржао само на дескрипцији несавршености. Овај рад тежи да понуди решења за превазилажење постојећих неисправности и за унапређење гарантног фонда у праву Републике Србије.

## 2. Оправданост теме и допринос истраживања

Правна обавеза власника моторних возила да се осигурају од одговорности, оправдана је значајем који ово осигурање има за цело друштво.<sup>11</sup> Осигурање од одговорности за штету услед употребе моторног возила, можда баш због тога што је обавезно, јесте „најпопуларнија“ врста осигурања у Европи. Обавезно осигурање штити жртве саобраћајне незгоде (како оне директне, тако и индиректне као што су чланови породица лица погинулих у саобраћајним незгодама).<sup>12</sup>

Међутим, без обзира на то што је законом прописана дужност власника моторних возила да се осигурају од одговорности за штету, што су прописане казне за лица која не испуне ову дужност и што је осигурање услов за регистрацију моторног возила – постоје случајеви када се

---

<sup>10</sup> Чл. 2. ст. 1. Закона о обавезном осигурању у саобраћају – ЗООС, *Службени гласник РС*, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13.

<sup>11</sup> Наташа Петровић Томић, *Право осигурања – Систем Књига I*, ЈП Службени гласник, Београд 2019, 538.

<sup>12</sup> Anna Jędrzychowska, Poprawska Ewa, „Disability Benefits for Victims of Traffic Accidents – Size of Compensations Offered by the Current Amount of Coverage in MTPL Insurance“, *In: European Financial Systems 2014. Proceedings of the 11th International Scientific Conference, Brno: Masaryk – 101 – The sufficiency of the minimum amounts in compulsory liability insurance University*, 2014 (eds. Oleg Deev, Veronika Kajurová, Jan Krajíček), доступно на: <https://is.muni.cz/do/econ/sborniky/2014/proceedings-EFS-2014.pdf>, 5.1.2021, 280.

после саобраћајне незгоде установи да је штета проузрокована моторним возилом које није покривено обавезним осигурањем.<sup>13</sup>

Одредбе о обавезном осигурању моторних возила не могу пружити покриће оштећеним лицима у случају када штетниково возило није било осигурано или када је осигуравач тог возила пао под стечај или када је после незгоде штетник са својим возилом напустио лице места (*hit and run*).<sup>14</sup> Ради ефикасне заштите жртава саобраћајних незгода потребно је формирати тело које ће гарантовати да жртве неће остати без накнаде штете, ако је незгода проузрокована неосигураним или непознатим возилом.<sup>15</sup> Накнада штете жртвама саобраћајне незгоде извесна је само ако се то тело – гарантни фонд, установи. Ризик настанка штете која није покривена обавезним осигурањем возила, пренет је на друштвену заједницу тек с оснивањем гарантног фонда. Друштвени значај гарантног фонда због тога је очигледан. Један овако значајан правни институт јесте оправдан предмет научне опсервације.

Истраживање гарантног фонда доприноси бољем разумевању правних односа између оштећених лица и гарантног фонда, као и бољем схватању регресних односа између гарантног фонда и других дужника накнаде штете. Законске норме о гарантном фонду стварају извесне недоумице у пракси. Неисправно поимање гарантног фонда и губљење из вида његове друштвене сврхе, може довести до резултата који са социолошког, аксиолошког и правно-догматског становишта нису прихватљиви. Практична оправданост овог рада састоји се у томе што рад судској пракси нуди решења која правично штите интересе оштећених лица и друштвене заједнице. Додатни разлог научне оправданости представља могућност да рад постане извор инспирације при измени појединих решења у прописима који уређују гарантни фонд.

Аутор запажа да је судска пракса, приликом решавања неких комплексних питања, дошла до решења која су правична и из угла појединца и из угла заједнице која финансира гарантни фонд. Афирмативни коментари одређених ставова до којих је дошла судска пракса, праћени су научним објашњењем. Практични значај овог рада састоји се и у томе што промовише схватања судске праксе и додатно их поткрепљује научним аргументима. Рад на тај начин учвршћује примерена становишта судова и спречава да она буду напуштена.

Судска пракса која је прикупљена, систематизована и анализирана даје посебан квалитет овом раду. Аутор је током вишегодишње истраживачког рада, као запослени у гарантном фонду, прикупљао, разврставао и селектовао судске одлуке о релевантним питањима. Аргументи из тих одлука су на одговарајућим местима издвојени и дати у овом раду. Такав приступ омогућио је да гарантни фонд у овом раду буде објашњен на начин на који у домаћој науци није био објашњаван. Аутор је при томе користио велики број судских одлука, које раније уопште нису биле објављиване нити обрађиване у литератури.

---

<sup>13</sup> Ивица Јанковец, у: *Закон о осигурању имовине и лица – Коментар*, Дунав Превинг, Београд 1996, (ур. Предраг Шулејић, Добросав Огризовић, Бранко Рајичић), 200.

<sup>14</sup> John Birds, *Birds Modern Insurance Law*, осмо издање, Sweet & Maxwell, 2010, 417.

<sup>15</sup> Наташа Петровић, „Међународно осигурање од аутоодговорности“, *Право и привреда*, бр. 1-4/2006, 95.

### 3. Структура рада

Структура овог рада прилагођена је надлежностима која по домаћем праву има гарантни фонд. Те надлежности су: накнада штете проузроковане неосигураним моторним возилом, накнада штете проузроковане непознатим моторним возилом и накнада штете у случају када је над осигуравајућим друштвом покренут стечај. Централни део овог рада због тога је подељен на три шире целине, које се баве накнадом штете у три наведена случаја. Остваривање регресних захтева представља важну компоненту у пословању гарантног фонда. Тај елемент пословања аутор није занемарио. Регресни односи активирају се након исплате накнаде штете. Истицање регресног захтева хронолошки следи након исплате накнаде штете. Део који се бави регресним односима због тога у раду следи након три централна дела о накнади штете из средстава гарантног фонда. Централним деловима рада, у складу са принципом од општег ка посебном, претходи опште излагање о гарантном фонду. Последњи део је закључак у коме ће бити изложени резултати истраживања.

Осим увода и закључка, овај рад има још пет делова. Рад је систематизован на седам најширих структурних целина – делова. Ти делови су: 1. увод; 2. опште излагање о гарантном фонду; 3. неосигурано моторно возило; 4. непознато моторно возило; 5. моторно возило осигурано код осигуравајућег друштва у стечају; 6. регресни односи; 7. закључак.

Делови, као најшире структурне целине рада, подељени су на главе, а главе су рашчлањене на одељке. Због потреба излагања у неким случајевима, одељци су подељени на још уже целине – одсеке. Изузетак од овакве систематизације представљају први и последњи део – увод и закључак. Увод се не дели на главе, него директно на одељке. Закључак, као последњи део, није уситњен на уже целине.

### 4. Хипотезе

Аутор у раду покушава да докаже девет хипотеза о гарантном фонду, које су међусобно повезане тако да чине јединствену целину.

Поређење развоја система заштите жртава друмских саобраћајних незгода у нашој земљи, и развоја система зелене карте и европских наднационалних прописа, показује да су стари југословенски прописи о осигурању возила оштећенима пружали заштиту у складу са европским стандардима који су тада били актуелни. Степен заштите лица оштећених услед употребе неосигураних и непознатих возила, по домаћем праву у прошлости био је на нивоу чланица Европске уније. Међутим, неадекватна решења о организацији гарантног фонда из ЗООС, уз константно одлањање примене законских одредаба, довела су до заостајања нашег права. Европско право континуирано се развијало, путем праксе европске правосудне институције и доношењем комунитарних прописа. Заштита жртава неосигураних и непознатих возила у Европској унији подигнута је на виши ниво. У изгледу је и измена европских прописа с циљем проширивања заштите на лица која су претрпела штету услед употребе моторних возила осигураних код осигуравајућих друштава у стечају. Заштита оштећених лица у три наведена случаја (непознато возило, неосигурано возило и возило осигурано код осигуравајућег друштва у стечају) у Србији је на нивоу који је установљен законом из деведесетих година прошлог века. Аутор доказује да је узрок за стагнацију нашег права у овој области покушај законодавца да гарантни фонд измести из Удружења осигуравача Србије. Одустанак од овог



покушаја уклонио би препреку за унапређење положаја оштећених лица. Наведена хипотеза доказује се у другом делу рада, тј. у општем излагању о гарантном фонду.

Класична моторна возила намењена за превоз лица и ствари и за вучу прикључних возила, као што су путнички аутомобили, камиони, аутобуси и мотоцикли, несумњиво јесу возила за која одговара гарантни фонд. Поред ових возила узрок штете могу бити и друга возила оспособљена да се крећу снагом сопственог мотора, као што су трактори и различите радне машине. Узрок штете могу бити и модерна превозна средства на електрични погон, укључујући и електричне тротинете. У раду се доказује хипотеза да, по важећим прописима Републике Србије, оваква возила морају бити осигурана, и да ако та возила нису осигурана оштећени има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.

Право Европске уније од 2014. године почиње да прихвата екстензивно схватање појма употребе моторног возила. Кључан допринос за широко разумевање овог појма дао је Суд правде Европске уније. Прихватање ширег тумачења појма употреба моторног возила створило би могућност да оштећени наплате накнаду штете од гарантног фонда и када штета није настала у саобраћају. Аутор приказује на који начин европско право схвата појам употребе моторног возила и указује да његово широко схватање има одређена ограничења. Аутор затим доказује хипотезу да би с обзиром на императив европских интеграција и на интерес оштећених лица, екстензивно тумачење требало прихватити у домаћем праву. Већи опсег појма употреба моторног возила побољшао би положај лица која су жртве неосигураних моторних возила. Хипотезе о возилима за која одговара гарантни фонд и о значењу појма употреба моторних возила, бране се у трећем делу овог рада – неосигурано моторно возило.

Спречавање превара јесте *ratio legis* због кога оштећени нема право да из гарантног фонда наплати накнаду штете на ствари проузроковане непознатим моторним возилом. Могућност да дође до обмане од стране оштећеног лица – подносиоца захтева за обештећење, спуштена је на прихатљив ниво, ако се штета на ствари исплаћује само кад је у штетном догађају дошло до тешких телесних повреда или губитка живота. Чињеница да је неко лица озбиљно повређено или смртно страдало у саобраћајној несрећи, искључује сумњу да је несрећа заиста наступила. Аутор доказује хипотезу да би гарантни фонд, ако је наведени услова испуњен, требало да накнади штету на стварима, које су унуштене или оштећене непознатим моторним возилом.

Друштво се може солидарисати са лицима која су покушала да заштите властите интересе. Лица која своје сопствене интересе занемарују, односно чији су интереси повређени због њихових властитих пропуста, не би требало да рачунају на солидарност заједнице. Особе које су криве за то што је возило којим је њима проузрокована штета остало непознато, не би требало да имају право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. При процењивању да ли је лице коме је штета проузрокована одговорно што је возило којим је штета проузрокована остало непознато, треба водити рачуна о томе шта се очекује да разуман и пажљив човек учини у случају саобраћајне незгоде. Просечан учесник у саобраћају ће, уколико за то има могућности, записивањем регистарске ознаке или на други погодан начин, прибавити податке о возилу којим му је причињена штета. Једна од хипотеза у овом раду стога је да оштећено лице нема право на накнаду штете проузроковане непознатим моторним возилом, ако је то возило остало непознато услед пропуста самог оштећеног лица. Хипотезе које се тичу непознатог моторног возила обрађене су у четвртом делу ове докторске дисертације.

Гарантни фонд одговара за штету проузроковану моторним возилом за које је уговор о обавезном осигурању закључен са организацијом за осигурање над којом је отворен стечајни поступак. Подношење пријаве потраживања у стечају од стране оштећеног, по судској пракси и објављеној литератури, није услов за одговорност гарантног фонда. Ипак, ако је пријава потраживања поднета и ако је о потраживању према осигуравајућем друштву у стечају донета мериторна одлука, том одлуком везани су и оштећени и Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд. Аутор доказује хипотезу да из принципа грађанског процесног права и стечајног поступка, и из поступања Удружења осигуравача Србије, произлази да оштећени и Удружење не могу тражити да се преиспита одлука о висини потраживања утврђеног према осигуравајућем друштву у стечају.

Одговорност гарантног фонда за штету у случају стечаја над друштвом за осигурање, по утврђеној судској пракси, одложена је до закључења стечајног поступка. Ово схватање, по мишљењу аутора, оштећено лице ставља у неповољан положај. Положај оштећеног је посебно тежак због тога што стечајни поступци над осигуравајућим друштвима дуго трају, што за време стечаја не тече камата на накнаду штете према гарантном фонду и што долази до делимичног обезвређења потраживања накнаде штете. Аутор доказује хипотезу да би било правично, целисходно и законски утемељено, да се судска пракса промени. Оштећеним лицима требало би исплаћивати накнаду штете из средстава гарантног фонда, у тренутку отварања стечаја над осигуравајућим друштвом.

Право Републике Србије оштећеног, који је претрпео штету услед употребе возила осигураног код осигуравајућег друштва у стечају, ставља у неповољан положај. Међутим, положај оштећеног у таквом случају код нас је још увек изнад минималних стандарда Европске уније. Измена комунитарног европског прописа у овој области се очекује. Уколико до те измене дође, пре него што се положај оштећеног код нас унапреди, домаће право ће и у овом погледу почети да заостаје за правом Европске уније.

Три хипотезе аутора, које су у вези са стечајем друштва за осигурање, обрађене су у петом делу овог рада – моторно возило осигурано код осигуравајућег друштва у стечају.

Шести део рада – регресни односи, бави се доказивањем хипотезе да би гарантни фонд, након што обештети непосредно оштећено лице, требало да има право на регрес према лицу које је проузроковало штету. Доказивање је концентрисано на регресно право у два случаја. У првом случају у коме се доказује регресно право према штетнику, када је штета проузрокована неосигураним моторним возилом. Други случај је када штетник управља возилом за које је уговор о осигурању од аутоодговорности закључен са осигуравачем над којим је отворен стечај, а поред тога постоје неке околности због којих би штетник изгубио права из осигурања (нпр. вожња у стању алкохолисаности). Као помоћна хипотеза у овом делу послужила је хипотеза да суброгацијски и регресни захтеви према гарантном фонду не могу бити основани, јер гарантни фонд служи искључиво за заштиту оштећених лица, а не за заштиту лица која су по било ком основу одговорна за штету.

## 5. Методологија

Аутор је користио више научних метода приликом израде овог рада. То је било неопходно како би се истакла научна и практична оправданост истраживања и како би се доказале наведене хипотезе.

На самом почетку рада коришћен је дедуктивни метод, како би се дефинисао гарантни фонд.

Ради разумевања гарантног фонда као правног института, било је неопходно приказати како је раније у нашој земљи била организована накнада штете проузроковане неосигураним и непознатим моторним возилом. Аутор је због тога користио историјски метод.

Анализа, апстракција, конкретизација, спецификација, генерализација и дедукција јесу основни научни методи коришћени у раду. Индукција, као метод научног сазнања, учестало је употребљавана. Полазећи од великог броја појединачних пресуда у парницама у којима је учествовало Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд, аутор је индуктивном методом дошао до општијих сазнања о гарантном фонду као правном институту. Аналогија, као метод закључивања по сличности, рестриктивно је коришћена у овом раду. Аутор верује да се аналогијом послужио само у случајевима када предмети посматрања имају битне сличности, тако да се на основу околности да један предмет има одређену особину, може закључити да се та иста особина постоји и код другог предмета посматрања.

Дијалектички метод, као процес којим се две супротности (теза и антитеза) паралелно развијају стварајући нову целину (синтезу), примењен је у раду. Употреба дијалектичког метода била је потребна како би се постигла усклађеност између мисаоне и искуствене стварности.

Коришћење догматског метода било је неопходно. Овај метод карактеристичан је за право и служи утврђивању правог значења правних норми. Њиме почиње сазнање права. Језик има прворазредни значај у односу између правог значења правне норме и њеног језичког значења. Стога је језичко тумачење функционално повезано са догматским методом. Системским тумачењем објашњавано је значење законских одредаба њиховим довођењем у везу са другим одредбама. Социолошки метод примењиван је како би се појаснило које друштвене интересе норме о гарантном фонду треба да заштите. Телеолошко тумачење употребљено је ради одређивања циља који те одредбе теже да постигну. Аутор је користио аксиолошки метод приликом вредносног оцењивања законских одредаба и појединачних судских одлука.

Компаративна метода, односно упоредно-правни метод, биће примењиван како би се анализирао решења о гарантном фонду у страним правима. Систем зелене карте снажно је утицао на домаће прописе о осигурању возила, и на законске одредбе о Удружењу осигуравача Србије и гарантном фонду. Предмет компаративне анализе су због тога и уговори међународног приватног права закључени под окриљем Савета бироа, као и други документи донети унутар система зелене карте. До одређених сазнања о гарантном фонду дошло се и путем поређења са сличним правним институтима који су предвиђени домаћим прописима о осигурању возила, као што су пре свега биро за зелене карте (гарантни, исплатни и обрађивачки биро), биро за накнаду штете и информациони центар.

Прописи Европске уније и пракса правосудне институције Европске уније, анализирани су због императива европских интеграција. Предмет анализе није било само право Европске уније које важи у данашње време. Историјски развој комунитарних прописа о обавезном осигурању возила, такође је био анализиран. Аутор је поредио старе југословенске законе са европским прописима који су важили у исто време као и ти југословенски прописи. Осим ранијих и сада важећих прописа Европске уније, предмет посматрања су и предложене измене европске директиве о обавезном осигурању возила.

Од националних прописа страних земаља посебна пажња посвећена је законима Републике Аустрије, Савезне Републике Немачке, Уједињеног Краљевства Велике Британије и Северне Ирске, Републике Ирске, Републике Словеније и Републике Хрватске. Аустријско и немачко право јесте предмет анализе због тога што су у тим земљама веома развијени прописи о гаратном фонду (односно одштетном фонду у Немачкој) и прописи о осигурању возила. Заштита жртава неосигураних и непознатих возила, у Немачкој и Аустрији у институционалном смислу организовано је на битно различит начин. Због тога је било потребно анализирати и немачке и аустријске прописе.

Специфичан правни оквир за заштиту жртава неосигураних возача и непознатих возила успостављен је у Уједињеном Краљевству и у Републици Ирској. Заштита оштећених у таквим случајевима у Великој Британији и Ирској обезбеђена је путем уговора између националног бироа осигурања и министарства саобраћаја, односно државе, а не путем закона. Право осигурања возила у Уједињеном Краљевству посебно је интересантно и због тога што су европски прописи и пракса утицали на британско право у овој области, без обзира на актуелно удаљавање Уједињеног Краљевства и Европске уније. Британско право обавезног осигурања возила, због свог значаја, јесте оправдан предмет компаративне анализе.

Право Републике Словеније и право Републике Хрватске узети су за предмет посматрања из очигледног разлога – заједничке правне традиције са Републиком Србијом. За посматрање словеначког прописа о осигурању возила и словеначке судске праксе, постоји додатан разлог. Један спор који се водио пред судовима у Словенији, имао је огроман утицај на осигурање моторних возила и гарантне фондове у целој Европи.

Аутор је током вишегодишњег рада у гарантном фонду спроводио емпиријско истраживање судске праксе и прикупљао је податке од Удружења осигуравача Србије. Прикупљена грађа и подаци омогућили су аутору да, применом научних метода, дође до нових сазнања о гарантном фонду, да открије недостатке у његовом функционисању и да пронађе начин на који се овај правни институт може унапредити.

# ДРУГИ ДЕО ОПШТЕ ИЗЛАГАЊЕ О ГАРАНТНОМ ФОНДУ

## ГЛАВА I

### ПОЈАМ ГАРАНТНОГ ФОНДА – ГАРАНТНИ ФОНД КАО ДОПУНА ОБАВЕЗНОГ ОСИГУРАЊА У САОБРАЋАЈУ

#### 1. Ужа дефиниција гарантног фонда

Домаћи закони, приликом уређивања гарантног фонда, полазе од његове сврхе.<sup>16</sup> Правна теорија наглашава да је сврха гарантног фонда заштита свих путника у саобраћају и трећих оштећених лица и остварење социјалне функције обавезног осигурања.<sup>17</sup> Најопштије речено, гарантни фонд служи за накнаду штета у саобраћају када из одређених разлога не делује осигуравајуће покриће.<sup>18</sup> „Смисао постојања гарантног фонда је превасходно економска заштита физичких лица која нису могла на други начин да остваре накнаду штете (губитак), као и социјализација ризика. Преко гарантног фонда се успоставља равноправна расподела терета ризика и тиме обезбеђује заштита жртве од последица кршења законске обавезе о осигурању моторног возила.“<sup>19</sup>

Домаћа стручна литература такође сматра да гарантни фонд представља „економску потпору законском настојању да се равномерним распоредом терета ризика оствари максимална заштита оштећених лица од негативних последица штете настале употребом неосигураног или непознатог возила, односно стечаја над осигуравајућим друштвом са којима је штетник имао закључен уговор о обавезном осигурању.“<sup>20</sup>

Судска пракса, приликом примене одредаба које уређују гарантни фонд као правни институт, полазила је од његове сврхе. Највиши суд у Републици Србији нагласио је да се „образовањем гарантног фонда успоставља равноправна расподела терета ризика и тиме обезбеђује заштита жртве од последица кршења законске обавезе о обавезном осигурању моторног возила.“<sup>21</sup>

Постоји широк консензус око сврхе гарантног фонда у домаћем праву. Меродавни прописи, правна теорија, стручна литература и судска пракса слажу се да је сврха гарантног фонда економска заштита лица оштећених у саобраћајној незгоди у специфичним случајевима када штета није покривена обавезним осигурањем у саобраћају. Ти случајеви су: 1) када је штета проузрокована моторним возилом које није било осигурано од аутоодговорности; 2) када је штета проузрокована непознатим моторним возилом; и 3) када је штета проузрокована

<sup>16</sup> Вид. Чл. 99. Закона о осигурању имовине и лица – ЗОИЛ, *Службени лист СРЈ*, бр. 30/96, 57/98 и 55/99 и *Службени гласник РС*, бр. 55/04 и 70/04, и чл. 74. ст. 1. и чл. 76. ст. 1. ЗООС.

<sup>17</sup> Н. Петровић Томић (2019), 583.

<sup>18</sup> Manfred Wand, *Versicherungsrecht*, пето издање, Carl Neumanns Verlag, Köln 2010, 391.

<sup>19</sup> Катарина Иванчевић у: Драган Мркшић, Здравко Петровић, Катарина Иванчевић, *Право осигурања*, Правни факултет Универзитета Унион, Службени гласник, Београд 2014, 332.

<sup>20</sup> Драгиша Слијепчевић, “Могућност остварења регресног права осигуравача из средстава Гарантног фонда“, Актуелни проблеми накнаде штете и осигурања, Зборник радова Удружења за одштетно право, Будва 2004, 318.

<sup>21</sup> Пресуда Врховног суда Србије, пресуда Пзз. 5/04 од 1. априла 2004. године.

моторним возилом које је било осигурано од аутоодговорности код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај.

Дефиниција појма гарантни фонд мора бити есенцијална, мора поћи од његове суштине – друштвене функције коју има овај правни институт.

Обавезно осигурање у саобраћају у извесној мери дели сврху са гарантним фондом. И обавезно осигурање и гарантни фонд служе економској заштити оштећених лица. Због тога је у дефиницију гарантног фонда неопходно унети негативан елемент, како би се направила дистинкција од обавезног осигурања у саобраћају. Тај негативни елемент дефиниције гарантног фонда је „када штета није покривена обавезним осигурањем у саобраћају“.

Штета која није покривена обавезним осигурањем моторних возила, није увек штета за коју одговара гарантни фонд. Штета се из средстава гарантног фонда надокнађује само ако је реч о штети која би при редовним околностима била покривена обавезним осигурањем, али због неких посебних околности она ипак није покривена тим осигурањем. За гарантни фонд релевантна је само она штета која би по редовним околностима била покривена обавезним осигурањем, али да због посебних околности она није покривена осигурањем. Штетни догађај који није у вези са употребом превозног средства, апсолутно није од значаја за гарантни фонд.

Гарантни фонд може се дефинисати као правни институт који служи за накнаду штете оштећенима у случају када је штета проузрокована услед употребе моторног возила, а која због посебних околности није покривена обавезним осигурањем. *Genus proximus* гарантног фонда био би институт који служи за накнаду штете лицима која су претрпела штету услед употребе моторног возила. *Differentia specifica* – у посебним околностима када штета није покривена обавезним осигурањем од одговорности власника моторних возила.

Наведена дефиниција је у највећем броју случајева тачна. Ипак, гарантни фонд, бар у домаћем праву, не служи искључиво за накнаду штете и није везан искључиво за догађаје у којима су учествовала моторна возила.

## 2. Шири дефиниција гарантног фонда

Накнада штете проузроковане моторним возилом јесте најзначајнија сврха гарантног фонда. Међутим, право на накнаду штете из средстава гарантног фонда може постојати и када је штета проузрокована неким другим превозним средством – ваздухопловом или чамцем.<sup>22</sup> Захтеви за накнаду штете проузроковане чамцем, а нарочито ваздухопловом, због мале учесталости у пракси гарантног фонда, готово да су занемарљиви.<sup>23</sup> Ипак, с обзиром да гарантни фонд може одговорати за штету проузроковану и ваздухопловом и чамцем, приликом дефинисања гарантног фонда требало би користити општи појам превозно средство.

Једна врста обавезног осигурања у саобраћају у нашој земљи, јесте осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја. Власници превозних средстава којима се обавља јавни превоз путника дужни су да закључе уговор о осигурању путника у јавном превозу

<sup>22</sup> Вид. чл. 99. ст. 1. ЗОИЛ и чл. 76. ст. 1. ЗООС.

<sup>23</sup> Према подацима из Прегледа броја пријављених, решених и нерешених предмета Удружења осигураваача Србије, за 2014, 2015, 2016. и 2017. годину, годишње се поднесе око 1.500 захтева за накнаду штете из средстава гарантног фонда. Број захтева за накнаду проузроковане чамцем у то време био је 2 до 3 годишње. У наведеним годинама није било ни једног захтева за накнаду штете проузроковане непознатим ваздухопловом. Аутор је од старијих колега запослених у Удружењу осигураваача Србије дошао до анегдоталног доказа да у дугогодишњој пракси гарантног фонда евидентиран један штетни догађај, због кога су оштећени тражили накнаду штете проузроковане ваздухопловом.

од последица несрећног случаја. Путник, односно други корисник у случају смрти путника, кога у јавном превозу задеси несрећан случај, има право да по основу овог осигурања захтева исплату осигуране суме. Несрећни случајеви покривени овим осигурањем су смрт путника, трајан губитак опште радне способности (инвалидитет) путника и привремена спреченост за рад и нужни трошкови лечења путника док којих дође услед несрећног случаја у јавном превозу.<sup>24</sup>

Средства гарантног фонда, по изричитој законској одредби, користе се и за исплату осигуране суме, а не само за накнаду штете.<sup>25</sup> Судска пракса признаје могућност да се након несрећног случаја, у коме је повређен путник у јавном превозу, осигурана сума исплати из средстава гарантног фонда.<sup>26</sup>

Накнада штете није једина сврха правног института гарантни фонд. Приликом дефинисања гарантног фонда, не би требало превидети чињеницу да тај фонд може да исплаћује и осигурану суму, која нема природу накнаде штете.

Осигурање, без обзира да ли је реч о осигурању имовине или осигурању лица, служи да отклони негативне економске последице неког догађаја.<sup>27</sup> Осигурана сума која се исплаћује након несрећног догађаја, исто као и накнада штете, представља економску заштиту за погођено лице. Стога се може рећи да гарантни фонд служи за економску заштиту, а не само за накнаду штете.

Несрећни случај у јавном превозу, из кога произлази право на исплату осигуране суме, увек јесте и штетни догађај. Сваки од несрећних случајева предвиђених у ЗООС (смрт путника, инвалидитет путника и привремена спреченост за рад и нужни трошкови лечења) подразумева и настанак штете. Губитак живота и повреде које проузрокују инвалидитет, доводе до настанка штете. Трошкови лечења и губитак зараде по својој правној природи јесу видови материјалне штете – обична штета и измакла корист. Општи појам штетни догађај у себе укључује све несрећне случаје наведене у ЗООС.

Није нетачно рећи да гарантни фонд служи економској заштити путника и оштећених лица. Међутим, путници који могу имати право на накнаду штете увек су и оштећена лица. Због тога у дефиницију гарантног фонда не треба употребити појам путник.

Ако путника, док је у јавном превозу задеси несрећни случај, а за то превозно средство није закључен уговор о обавезном осигурању путника или је осигуравајуће друштво пало под стечај, гарантни фонд ће бити дужан да исплати осигурану суму. Обавеза гарантног фонда у таквој ситуацији настаће, чак и ако превозно средство није узрок несрећног случаја. Гарантни фонд неће бити исправно дефинисан, ако у дефиницији буде наведено да служи искључиво економској заштити оштећених лица у случају штете проузроковане употребом превозног средства.

Гарантни фонд се може дефинисати као правни институт који служи економској заштити лица која су штету претрпела услед употребе превозних средстава или несрећних случајева у јавном превозу. То је *genus proximum* гарантног фонда. За ту исту сврху служи и обавезно осигурање у саобраћају. За одређивање значења појма гарантни фонд потребно је навести неко посебно својство по коме се он разликује од обавезног осигурања у саобраћају. *Differentia specifica* гарантног фонда иста је као и у дефиницији која полази од његове уже сврхе. Гарантни фонд се од обавезног осигурања разликује по томе што делује у посебним околностима када

<sup>24</sup> Вид. чл. 2. ст. 1, чл. 14. ст. 1. и чл. 16. и 17. ЗООС.

<sup>25</sup> Чл. 17. ст. 2 и чл. 76. ст. 1. ЗООС.

<sup>26</sup> Нпр. одлука Уставног суда Уж. 7096/14 од 7. септембра 2014. године.

<sup>27</sup> Marijan Ćurković, *Ugovor o osiguranju osoba, život – nezgoda – zdravstveno*, Inženjerski biro, Zagreb 2009, 10.

штета, која би иначе требала да буде покривена обавезним осигурањем, тим осигурањем није покривена.

*Гарантни фонд је правни институт који служи економској заштити лица која су штету претрпела услед употребе превозних средстава или несрећних случајева у јавном превозу, када штета због посебних околности није покривена обавезним осигурањем у саобраћају.*

Из ове дефиниције гарантног фонда очигледна је његова повезаност са обавезним осигурањем у саобраћају. Гарантни фонд представља допуну систему обавезног осигурања у саобраћају. Допуну која тежи да отклони практичне несавршености које се појављују у систему обавезног осигурања у саобраћају. Гарантни фонд тежи да оштећеном лицу пружи економску заштиту као да је систем обавезног осигурања у саобраћају потпуно савршен.



## ГЛАВА II

### ИСТОРИЈСКИ ПРИКАЗ ГАРАНТНОГ ФОНДА У ДОМАЋИМ ПРОПИСИМА

Литература историјски развој система осигурања у нашој земљи, од краја другог светског рата до данашњих дана, дели на пет етапа – јасно одвојених целина. Те хронолошке целине су: систем централизованог државног осигурања (1945-1961.), систем децентрализованог комуналног осигурања (1962-1967), систем комерцијализованог тржишног осигурања (1968-1974), систем осигурања на начелима устава из 1974. године (1974-1991) и систем тржишног осигурања (од 1991. године).<sup>28</sup>

Ова периодизација није пододобна да прикаже развој гарантног фонда у нашој земљи. Општа обавеза осигурања моторних возила и право на накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим моторним возилом, у домаћем праву први пут су прописане 1965. године Закона о обавезном осигурању имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 15/65.<sup>29</sup> Период пре 1965. године због тога уопште није значајан за развој гарантног фонда.

Идеја да је лицима, која су оштећена услед употребе моторних возила која нису покривена обавезним осигурањем, у нашем праву присутна је од доношења Закона о обавезном осигурању имовине и лица из 1965. године. Развој те идеје прошао је кроз три хронолошке фазе. У почетној фази тог развоја заштита није била пружана путем гарантног фонда, него непосредно од стране самих осигуравача. Послови економске заштите жртава саобраћајних незгода, које због неких посебних околности нису покривене осигурањем од аутоодговорности, касније су измештени из делокруга осигуравајућих друштава. Удружење осигуравача Србије у средишњој фази развоја законских одредби о накнади штете оштећених у случају када возило штетника није покривено осигурањем, вршило је функцију гарантног фонда. У последњој – трећој фази развоја гарантног фонда, законодавац је одлучио да послове гарантног фонда у још већој мери одвоји од осигуравача. Замисао законодавца да је да послове економске заштите оштећених, који су штету претрпели услед употребе неосигураних и непознатих моторних возила, и моторних возила осигураних код осигуравајућих друштава у стечају, повери посебном правном лицу – Гарантном фонду. Ова замисао је преточена у законски текст, али никада није спроведена.

С обзиром на степен повезаности послова гарантног фонда и послова осигурања, развој економске заштите жртава саобраћајних незгода које нису покривене обавезним осигурањем, код нас се може поделити у три хронолошке целине – фазе. Те фазе су: 1. фаза у којој су економску заштиту оштећенима, у случају штете проузроковане возилима која нису покривена обавезним осигурањем, пружали сами осигуравачи; 2. фаза у којој је функцију гарантног вршило Удружењу осигуравајућих организација Југославије, односно Удружењу осигуравача Србије; и 3. фаза у којој је прописано посебно правно лице – Гарантни фонд. Економска заштита лица којој су оштећена услед употребе неосигураних и непознатих возила, јесте функција гарантног фонда. Стога прву фазу у развоју гарантног фонда код нас, можемо назвати: фаза у којој су функцију гарантног фонда вршили осигуравачи. Ту фазу развитка можемо даље рашчланити на два дела.

<sup>28</sup> Владимир Чоловић, *Осигуравајућа друштва – законодавство Србије, право ЕУ, упоредно право*, Институт за упоредно право, Београд 2010, 30-33.

<sup>29</sup> Вид. чл. 23-32. Закона о обавезном осигурању имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 15/65.

## 1. Фаза у којој су функцију гарантног фонда вршили осигуравачи

### а) Први део фазе у којој су функцију гарантног фонда вршили осигуравачи

Године 1965, када је у наше право први пут уведена општа обавеза осигурања моторних возила, делатност осигурања обављали су заводи за осигурање. Они су се оснивали за територију једне или више општина.<sup>30</sup> Њихови оснивачи били су „општински народни одбори“.<sup>31</sup> Установа чија је примарна надлежност накнада штете проузроковане употребом моторног возила у случајевима кад штета није покривена обавезним осигурањем, тада није постојала. Штету проузроковану непознатим моторним возилом или возилом чији се ималац није осигурао од одговорности, надокнађивао је осигуравајући завод чије је седиште најближе месту настанка штете.<sup>32</sup>

Законом о обавезном осигурању имовине и лица из 1965. године успостављен је један модел економске заштите жртвама саобраћајне незгоде у случајевима када штета није покривена обавезним осигурањем. По том моделу накнаду штете пружа организација за осигурање, која се бави осигурањем као привредном делатношћу, иако штета осигурањем није покривена.

Карактеристика тог модела јесте територијални принцип. На основу правила *loci delicti commissi* одређује се која организација за осигурање ће бити пасивно легитимисана да накнади штету од неосигураног или непознатог моторног возила.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени лист СФРЈ*, бр. 11/68, заменио је Закон о обавезном осигурању имовине и лица из 1965. године. Међутим, правила о накнади штете по основу осигурања од одговорности ималаца моторних возила остала су у суштини иста.<sup>33</sup>

Југославија је 1976. године донела Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 24/76. Ступањем на снагу тог закона престао је да важи Закон о обавезном осигурању у саобраћају из 1968.<sup>34</sup> Закон из 1976. године, исто као још старији прописи, пружао је изванредан степен заштите за жртве саобраћајне незгоде проузроковане моторним возилом није покривено осигурањем.<sup>35</sup>

Са становишта развоја гарантног фонда, период од 1965. до 1990. године, је потпуно јединствен. Осигуравачи, који су суштински припадали социјалистичкој држави или њеним територијалним јединицама, вршили су функцију гарантног фонда. Пасивна легитимација одређивала се по принципу *loci delicti commissi*.

---

<sup>30</sup> Јасна Пак, *Право осигурања*, друго издање, Универзитет Сингидунум, Београд 2013, 12.

<sup>31</sup> Д. Мркшић, З. Петровић (2014), 54.

<sup>32</sup> Чл. 29. ст. 1. и чл. 30. ст. 1. Закона о обавезном осигурању имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 15/65.

<sup>33</sup> Упор. одредбе чл. 15-19. Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени лист СФРЈ*, бр. 11/68, и чл. 23-28. Закона о обавезном осигурању имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 15/65.

<sup>34</sup> Чл. 72. ст. 1. тач. 3) Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 4/76.

<sup>35</sup> Одредбом чл. 55. Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 4/76, било је прописано да штету проузроковану моторним возилом чији ималац није закључио уговор о осигурању од одговорности, исто као и штету проузроковану непознатим моторним возилом, „надокнађује и исплаћује заједница осигурања чије је седиште на територији републике, односно аутономне покрајине, на којој је штета настала.

б) Други део фазе у којој су функцију гарантног фонда вршили осигуравачи

Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 17/96 донет је 1990. године. Тај закон почео је да успоставља систем тржишног осигурања. Основни облик организације за осигурање постала су акционарска друштва (тадашњи термин био је деоничка друштва).<sup>36</sup>

Правила о накнади штете по основу обавезног осигурања моторних возила и правила о накнади штете проузроковане неосигураним и непознатим возилом, ипак нису била су суштински промењена.<sup>37</sup>

Правила тржишне привреде подразумевају могућност покретања стечаја. Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године тежио је да уведе правила тржишне привреде у наш систем осигурања.<sup>38</sup> Због тога је увео могућност да организација за осигурање престане да постоји услед стечаја.<sup>39</sup>

Постало је могуће да организација за осигурање, која се бави обавезним осигурањем моторних возила, падне под стечај. Постало је могуће да оштећено лице не може да наплати накнаду штете због стечаја осигуравача са којим је штетник закључио уговор о обавезном осигурању. Закон из 1990. године омогућио је изванредан степен економске заштите оштећеног лица да наплати накнаду штете у таквим случајевима. У случају штете организације за осигурање, која је по уговору са штетником дужна да оштећеном накнади штету, оштећени је могао тражити накнаду штете од друге организације за осигурање „са седиштем на територији републике, односно аутономне покрајине на којој је штета настала.“<sup>40</sup>

Осигуравајућа друштва у периоду док је Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године био на снази, као и за време важења старијих прописа, вршила су функцију гарантног фонда. Ипак, тај период има извесне специфичности. Најзначајнија разлика у односу на време пре доношења Закона о основама система осигурања имовине и лица *Службени гласник РС*, бр. 17/90, је у томе што пре наведеног закона није постојала одговорност за накнаду штете за случај стечаја осигуравача.

---

<sup>36</sup> Д. Мркшић, З. Петровић (2014), 54.

<sup>37</sup> Вид. чл. 86, 90. и 99. ст. 1. Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 17/90.

<sup>38</sup> Предраг Шулејић, *Право осигурања*, пето издање, Досије, Београд 2005, 39.

<sup>39</sup> Вид. чл. 75. ст. 1. тач. 3) и чл. 77-80. Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 17/90.

<sup>40</sup> Видети чл. 99. ст. 5. Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 17/90.

## 2. Фаза у којој је функцију гарантног фонда вршило Удружење осигураваача

Гарантни фонд као посебна установа у области осигурања у саобраћају у нашој земљи први пут је установљена Законом о осигурања имовине и лица, Службени лист СРЈ, бр. 30/96.<sup>41</sup>

Референтна научна литература, објављена у време доношења Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године, сматрала је да потешкоће на које су наилазиле организације за осигурање, које су исплатиле штету од употребе моторних возила која није покривена осигурањем, представљају основни разлог за увођење институције гарантног фонда. У научним чланцима из 1996. године могао се срести и став да гарантни фонд „може имати своје оправдање ако је његово увођење у домаћи систем осигурања од одговорности изричит захтев Друге директиве права Европске уније за њене земље чланице. Испуњењем овог услова Југославија ствара једну од могућности за перспективно уклапање у право Европске уније.“<sup>42</sup>

Закон о осигурању имовине и лица из 1996. године увео је одређене организационе промене. Реформисан је институционални оквир који служи за накнаду штете у случајевима, када због посебних околности, штета није покривена обавезним осигурањем. Закона о осигурању имовине и лица, *Службени гласник СРЈ*, бр. 30/96 предвидео је оснивање посебног фонда – средстава намењених за накнаду штете у таквим случајевима. Законодавац је та средства назвао гарантни фонд.<sup>43</sup>

Закон о осигурању имовине и лица из 1996. године поверио је Удружењу осигуравајућих организација Југославије<sup>44</sup> овлашћење да управља гарантним фондом.<sup>45</sup> Период, који је отпочео након почетка примене одредаба наведеног закона, због тога можемо назвати фаза у којој је функцију гарантног фонда врши Удружење осигураваача.

Закон о осигурању имовине и лица, *Службени гласник РС*, бр. 30/96, имао је исправке, измене и допуне.<sup>46</sup> Међутим, одредбе о гарантном фонду и повереним јавним овлашћењима на основу којих Удружење осигураваача врши функцију гарантног фонда, нису промењене.

---

<sup>41</sup> Закон о осигурању имовине и лица из 1996. године објављен је у „Службеном листу СРЈ“, бр. 30/96 дана 28. јуна 1996. године. Ступио је на снагу осмог дана од дана објављивања – 7. јула 1996. године. Прелазном одредбом, односно чл. 156. тог закона, за годину дана је одложен је тренутак у коме гарантни фонд почиње да врши своју надлежност, тј. да исплаћује штете проузроковане неосигураним и непознатим возилом и возилом осигураним код осигураваача у стечају. Датум од кога гарантни фонд, као посебан правни институт функционише у нашој земљи, јесте 6. јул 1997. године. Штете од неосигураних и непознатих возила, до тог дана исплаћивале су се по правилима која су суштински врло сличан правилима из Закона о основама осигурања имовине и лица из 1990. године. Упор. чл. 157. Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 30/96, и чл. 99. и 100. Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 17/90.

<sup>42</sup> М. Тороман (1996), 559.

<sup>43</sup> Наташа Петровић Томић, Милош Радовановић, „Поравнање о накнади штете из средстава гарантног фонда“, *Harmonius, Journal of Legal and Social Studies in South East Europe*, 2017, 179.

<sup>44</sup> То удружење још 1968. године основали су тадашњи осигуравајући заводи, а оно након више статусних промена и промена назива, данас постоји и послује као Удружење осигураваача Србије. Вид. Бранко Рајичић, у: Предраг Шулејић, Ивица Јанковец, Добросав Огривовић, Бранко Рајичић, Закон о осигурању имовине и лица – Коментар, Дунав превинг, Београд 1996, 251, и чл. 1. ст. 1. Статута Удружења осигураваача Србије – пречишћен текст број 13/01-22/2/1 од 4. новембра 2013. године, доступно на: [http://uos.rs/data/Akta/APR%20i%20Statut%202018%20\(2\).pdf](http://uos.rs/data/Akta/APR%20i%20Statut%202018%20(2).pdf), 18.7.2020.

<sup>45</sup> Вид. Чл. 143. ст. 1. тач. 3) - 5) Закона о осигурању имовине и лица, *Службени гласник СРЈ*, бр. 30/96).

<sup>46</sup> Исправка Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 57/98, Закон о изменама и допунама Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 53/99, исправка Закона о изменама и допунама Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 55/99, чл. 245. Закона о осигурању, *Службени гласник РС*, бр. 55/04, и исправка Закона о осигурању, *Службени гласник РС*, бр. 70/04.

### 3. Фаза у којој је прописано посебно правно лице – Гарантни фонд

Тренутно важћи пропис који уређује обавезно осигурање у саобраћају јесте ЗООС.<sup>47</sup> ЗООС детаљније уређује организацију гарантног фонда него ЗОИЛ. Најзначајнија разлика између организације гарантног фонда по одредбама ЗООС и по одредбама ЗОИЛ, је у томе што је гарантни фонд по ЗООС посебно правно лице. Законом се оснива гарантни фонд и предвиђа се да он има својство правног лица. Оснивач гарантног фонда је држава – Република Србија, а средства за оснивање и почетак рада обезбеђују се из буџета.<sup>48</sup> Законодавац је приликом доношења ЗООС замислио да се гарантни фонд финансира из буџета Републике Србије (само у првој години рада), доприносима друштва за осигурање, приходима од улагања имовине и капитала, као и остварењем регресних захтева.<sup>49</sup> Послови које обавља Гарантни фонд по ЗООС нису промењени.<sup>50</sup>

ЗООС детаљнији него ЗОИЛ, уређује организацију Гарантног фонда.<sup>51</sup> Релативно велики део закона посвећен је регулисању управљања Гарантним фондом - његовој унутрашњој организацији. Мањи број одредаба ЗООС посвећен је основној функцији Гарантног фонда - накнади штете.<sup>52</sup>

Одредбе ЗООС које предвиђају оснивање гарантног фонда као посебног лица стручна јавност није акламативно прихватила. Напротив, те одредбе биле су критиковане. „У чему су недостаци ЗООС у регулисању гарантног фонда? На првом месту то је што се он оснива као правно лице за разлику од Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године, према коме су послови гарантног фонда били одређени као један од послова који чине делатност Удружења осигуравача Србије (чл. 143. ст. 1. тач. 3-5.). Ова промена модела организовања, после тринаест година успешног функционисања гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије, води непотребном настанку трошкова за оснивање и почетак рада гарантног фонда“.<sup>53</sup>

Одредбе ЗООС о организацији гарантног фонда као посебног правног лица у пракси се нису добро показале. Тачније, у пракси се уопште нису показале. У иницијалном тексту Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 51/09, у прелазним одредбама, било је предвиђено да ће гарантни фонд, као посебно правно лице, отпочети са обављањем

---

<sup>47</sup> Иницијални текст Закона о обавезном осигурању у саобраћају објављен је 14. јула 2009. године у Службеном гласнику РС број 51/09. Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 51/09, према свом чл. 119, ступио је на снагу деведесетог дана од дана објављивања. Међан је и допуњаван Законом о измени Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 78/11, Законом о изменама и допунама Закона о обавезном осигурању у саобраћају *Службени гласник РС*, бр. 101/11, и Законом о изменама и допунама Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 93/12. Неуставност једне његове одредбе утврђена је одлуком Уставног суда Iуз-909/2010 од 20. децембра 2012. године, објављеном у Службеном гласнику РС, број 7/13 дана 23. јануара 2013. године.

<sup>48</sup> Чл. 73. ЗООС.

<sup>49</sup> Чл. 75, чл. 91. ст. 2, чл. 92. ст. 3. и чл. 93. ст. 2. ЗООС.

<sup>50</sup> Чл. 76. ст. 1. ЗООС.

<sup>51</sup> Одредбама ЗООС прописани су органи управљања Гарантним фондом (директор и управни одбор), начин именовања директора и чланова Управног одбора Гарантног фонда, начин њиховог именовања, састав управног одбора и услови за именовање у органе Гарантног фонда. ЗООС је разграничио надлежност између директора и Управног одбора. Одредбама овог закона прописано је и како Гарантни фонд мора водити и улагати своја средства. Уређен је и надзор над пословањем Гарантног фонда. Вид. 78-88. ЗООС.

<sup>52</sup> Здравко Петровић, Владимир Чоловић, Наташа Мрвић Петровић, *Обавезна осигурања у саобраћају и накнада штете*, ЈП Службени гласник, Београд 2010, 42

<sup>53</sup> Јован Славнић, „Недостаци у начину организовања гарантног фонда и прописаним мерама надзора у новом Закону о обавезном осигурању у саобраћају“, *Ревизија за право осигурања* бр. 3/2010, 10,11.

послова по истеку две године од дана кад тај закон ступи на снагу.<sup>54</sup> Имајући у виду да је датум објављивања Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 51/09, 14. јул 2009. године, а датум његовог ступања на снагу 13. октобар 2009. године, гарантни фонд основан тим законом требало је да се конституише и отпочне са радом најкасније 13. октобра 2011. године. Међутим, гарантни фонд као посебно правно лице у том року није конституисан. Наведени рок је законским путем продужен до 30. јуна 2012. године.<sup>55</sup> Гарантни фонд, на начин прописан ЗООС, није формиран ни у том продуженом року. Држава, после 30. јуна 2012. године, без основа у законским одредбама, није испунила своју обавезу да оснује гарантни фонд у облику предвиђеном ЗООС.<sup>56</sup>

Законодавац је у прелазним одредбама ЗООС, на срећу предвидео да до оснивања гарантног фонда као посебног правног лица, Удружење осигуравача Србије наставља да обавља послове гарантног фонда.<sup>57</sup> Жртве саобраћајних несрећа проузрокованих неосигураним возилима, непознатим возилима и возилима која су осигурана од одговорности код осигуравача у стечају, због тога и даље могу да остваре право на накнаду штете. Начин и поступак на који то право остваруј, исти је као и пре доношења ЗООС.

Последња фаза у развоју Гарантног фонда у нашој земљи јесте фаза у којој је прописано посебно правно лице – Гарантни фонд. Не може се рећи да у овој фази Гарантни фонд, као посебно правно лице, пружа економску заштиту жртава саобраћајне незгоде. Такав Гарантни фонд само је прописан и постоји у законском тексту. У стварности њега једноставно нема. Функцију гарантног фонда, потпуно исто као у претходној фази развитка овог правног института, врши Удружење осигуравача Србије.

---

<sup>54</sup> Чл. 111. ст. 1. Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 51/09.

<sup>55</sup> Чл. 2. Закона о измени Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 78/2011.

<sup>56</sup> Вид. Народна банка Србије, *Народна банка Србије није надлежна за надзор постојећег Гарантног фонда*, доступно на: <https://www.nbs.rs/internet/cirilica/scripts/showContent.html?id=7779&konverzija=no>, 18.7.2020. Чињеница да гарантни фонд у облику предвиђеној ЗООС није основан, наведена је и у допису Народне банке Србије К.Г. 2670/1/15 УНФИ II-915/2/15 од 13. јула 2015. године и допису Удружења осигуравача Србије Гф. 1062/14 од 29. јануара 2015. године.

<sup>57</sup> Чл. 111. ст. 1. ЗООС.

## ГЛАВА III

### ГАРАНТНИ ФОНД У ПРАВУ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

Осигурање од одговорности за штету проузроковане моторним возилом у Европској унији темељи се на два стуба. Ти стубови систем зелене карте<sup>58</sup> и директиве Европске уније.<sup>59</sup> Директиве Европске уније и акти система зелене карте, остваривали су утицај једни на друге, и тако доприносили међусобном развоју.<sup>60</sup> Подручје система зелене карте није ограничено само на Европску унију. Оно обухвата територију европских држава у ширем смислу.<sup>61</sup> Наша земља је у систему зелене карте од 1954. године.<sup>62</sup>

Акти система зелене карте и прописи Европске уније о осигурању моторних возила и заштити жртава неосигураних и непознатих возила, међусобно су испреплетани.<sup>63</sup>

Ради разумевања обавезног осигурања моторних возила у Европи, и гарантног фонда који у суштини представља допуну обавезног осигурања, потребно је сагледати систем зелене карте. Такође је потребно размотрити развој директива Европске уније. За обавезно осигурање у друмском саобраћају, на европском нивоу, значајна је и Европска конвенција о обавезном осигурању од одговорности за штете из употребе моторних возила (*European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles*)<sup>64</sup> (даље: Стразбуршка конвенција). Приликом проучавања осигурања од аутоодговорности и гарантног фонда, као правних института, потребно је узети у обзир и Стразбуршку конвенцију.

#### 1. Систем зелене карте

##### а) Савет бироа и национални бирои осигурања

Успостављање система зелене карте јесте први пројекат хармонизације осигурања од аутоодговорности на европском нивоу. Тај пројекат почео је да се развија након другог светског рата.<sup>65</sup>

---

<sup>58</sup> Council of Bureaux, *Documents of the Green Card Pillar*, доступно на: <https://www.cobx.org/article/46/documents-green-card-pillar>, 17.2.2021.

<sup>59</sup> Council of Bureaux, *Documents of the EU Motor Insurance Directives Pillar*, доступно на: <https://www.cobx.org/article/50/documents-eu-motor-insurance-directives-pillar>, прочитано 17. фебруара 2021. године.

<sup>60</sup> Владимир Чоловић, *Међународно осигурање аутоодговорности (систем зелене карте)*, Досије, Београд 2007, 98.

<sup>61</sup> Географско подручје система зелене карте обухвата државе чија је територија бар једним делом западно од планине Урал и Каспијског мора, као и државе које излазе на Средоземно море. Вид. чл. 5. ст. 1. тач. 1. подтач. b) Статута Савета бироа, са последњим изменама и допунама из 2019. године (*Articles of association of Council of Bureaux, Latest Update in 2019*), доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/2020-01-15-Articles-of-Association-EN.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/2020-01-15-Articles-of-Association-EN.pdf), 25.7.2020.

<sup>62</sup> Вид. Council of Bureaux, *History of CoB*, доступно на: <https://www.cobx.org/article/16/history-cob>, 16.8.2020.

<sup>63</sup> Јасмина Ђокић, „Однос система зелене карте и аката европског права осигурања од аутомобилске одговорности“, *Европска ревија за право осигурања*, бр. 3/2018, 33.

Однос система зелене карте и аката европског права осигурања од аутомобилске одговорности

<sup>64</sup> Текст конвенције доступан је на: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/09000016800656cd>, 10.8.2020.

<sup>65</sup> Ј. Ђокић (2018), 31.

Националне организације осигуравача – национални бирои, међусобно су закључивали споразуме и успоставили европски систем међународног осигурања – систем зелене карте.<sup>66</sup> Организација која координира активности националних бироа осигурања у систему зелене карте јесте Савет бироа (*Council of Bureaux*).<sup>67</sup>

Савет бироа је међународно не-профитно удружење, чији је циљ да олакша међународни друмски саобраћај у Европи и да пружи заштиту жртвама прекограничних саобраћајних незгода. Чланови Савета бироа су национални бирои осигурања. Национални биро осигурања је професионална организација осигуравача основана на националном нивоу у складу са прописима о обавезном осигурању моторних возила. Држава мора формално одредити организацију осигуравача, да би се та организација сматрала националним бироом осигурања.<sup>68</sup>

Национални биро осигурања у нашој земљи јесте Удружење осигуравача Србије.<sup>69</sup> Организациона јединица Удружења осигуравача Србије у којој се ти послови обављају зове се Биро зелене карте.<sup>70</sup>

У упоредној пракси није ретко да послове националног бироа одређене државе буде удружење осигуравајућих друштава из те државе. Нпр. у Удружење аустријских осигуравајућих друштава (*Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs*) је национални биро осигурања Аустрије,<sup>71</sup> а Удружење мађарских осигуравача (*Magyar Biztosítók Szövetsége - MABISZ*) је национални биро осигурања Мађарске.<sup>72</sup>

Међутим, чешће је да послове националног бироа осигурања у смислу зелене карте, не обавља кровна организација осигураваче неке земље. Немачки биро зелене карте (*Deutsches Büro Grüne Karte e. V.*) је самостално удружење које обавља послове националног бироа осигурања у смислу система зелене карте.<sup>73</sup> У Немачкој, за разлику од Србије, биро зелене карте није организациона јединица удружења осигуравајућих друштава које обавља и друге послове.<sup>74</sup> Француски национални биро осигурања (*Le Bureau Central Français*) је посебна организација одвојена од Француске Федерације Осигуравача (*la Fédération Française de l'Assurance*).<sup>75</sup>

---

<sup>66</sup> В. Чоловић (2007), 69.

<sup>67</sup> Piotor Dziel, „Determinants of Effective Combating Insurance Fraud within the Green Card System“, *Prawo asekuracyane*, бр. 4/2017, 63.

<sup>68</sup> Чл. 1. тач. 18. Статута Савета бироа.

<sup>69</sup> Чл. 70. ст. 1. ЗООС и чл. 20. ст. 1. тач. 1) и 2), чл. 21, 25. и 65. тач. 1) Статута Удружења осигуравача Србије од 4. новембра 2013. године.

<sup>70</sup> Чл. 5. ст. 1. тач. 2), чл. 8. ст. 2. и чл. 13. ст. 4. Правилника о систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије – пречишћени текст број 13-611-06 од 18. фебруара 2013. године (у даљем тексту: Правилник о систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије).

<sup>71</sup> Council of bureaux, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=AT>, прочитано 26. јула 2020. године.

<sup>72</sup> Magyar Biztosítók Szövetsége, *A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatos feladatok*, доступно на: <https://mabisz.hu/bemutatkozas/>, 26.7.2020.

<sup>73</sup> Deutsches Büro Grüne Karte e. V., *Rechtsform – Aufgaben*, доступно на: <http://www.gruene-karte.de/de/deutsches-buero-gruene-karte-e-v/>, 26.7.2020.

<sup>74</sup> Упореди Удружење осигуравача Србије, *Организациона структура*, доступно на: <http://uos.rs/data/Organizacija/OrganizacionaSema20171121-cyr.pdf?t=1523594469>, 26.7.2020. и Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., *Organigramm*, доступно на: <https://www.en.gdv.de/resource/blob/24316/6d325688c3a7e4d232f9dc63c6703304/structure-of-gdv-data.pdf>, 26.7.2020.

<sup>75</sup> Вид. Le Bureau Central Français, *Présentation*, доступно на: <https://www.bcf.asso.fr/qui-sommes-nous/presentation/>, прочитано 26. јула 2020. године и la Fédération Française de l'Assurance, *Les missions de la Fédération Française de l'Assurance*, доступно на: <https://www.ffa-assurance.fr/la-federation/nos-missions>, прочитано 26. јула 2020. године.



## б) Правила о рефундацији накнаде штете проузроковане у иностранству

Функционисање система зелене карте данас је уређено Интерним регулативама Савета бироа. Тренутно важећи текст Интерних регулатива утврђен је на седници Скупштине Савета бироа одржане 14. јуна 2019. године у Маракешу.<sup>76</sup>

Сврха Интерних регулатива, осим олакшавања међународног саобраћаја моторних возила, јесте и давање гаранција оштећеним лицима да ће добити накнаду у случају када је штета проузрокована возилом из иностранства.<sup>77</sup> Интерне регулативе свакако пружају економску заштиту жртви саобраћајне несреће са елементом иностраности. Међутим, оне то чине посредно. Права оштећеног лица према националном биру државе у којој је дошло до штете, не произлазе из Интерних регулатива. Национални пропис јесте извор из кога директно проистиче право оштећеног лица да накнади штету од националног бироа осигурања.<sup>78</sup>

Интерне регулативе уређују односе између националних бироа осигурања који су чланови Савета бироа.<sup>79</sup> Оштећено лице коме је штета проузрокована возилом осигураним у иностранству, има право на накнаду штете. Национални биро осигурања у земљи у којој је дошло до штете, обрадиће одштетни захтев. Тај биро ће обештетити оштећено лице у складу са правом државе у којој је дошло до штете. Биро приликом обраде одштетног захтева и исплате накнаде мора водити рачуна о интересима страног осигуравача, код кога је осигурано возило штетника, односно о интересима страног бироа.<sup>80</sup> Национални биро осигурања који обрађује одштетни захтев и оштећеном лицу непосредно исплаћује накнаду штете, назива се обрађивачки биро (*Handling Bureau*).<sup>81</sup>

Након што обради одштетни захтев и обештети жртву саобраћајне незгоде, обрађивачки биро затражиће рефундацију од осигуравајућег друштва, код кога је штетниково возило било осигурано. Обрађивачки биро ће, преко износа који је исплатио оштећеном, тражити и накнаду трошкова обраде, као и обрађивачку провизију.<sup>82</sup> Сваки биро јемчи да ће његови чланови исплатити рефундацију.<sup>83</sup> Ако осигуравач возила којим је проузрокована штета у прописаном року не рефундира обрађивачки биро, национални биро чији је члан осигуравач штетниковог возила исплатиће ту рефундацију обрађивачком бироу.<sup>84</sup>

---

<sup>76</sup> Council of Bureaux, *Internal regulations*, доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/2020-internal-regulations-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/2020-internal-regulations-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf), 25.7.2020.

<sup>77</sup> Ст. 4. тач. а) преамбуле Интерних регулатива.

<sup>78</sup> Нпр. право оштећеног лица да од Удружења осигуравача Србије накнади штету која је у Србији проузрокована возилом осигураним у иностранству, произлази из чл. 39. ЗООС; право оштећеног лица да од Словачког бироа осигурања (*Slovenská kancelária poisťovateľov*) накнади штету која је у Републици Словачкој проузроковало возило из иностранства произлази из чл. 24. ст. 2. тач. е) словачког Закона бр. 381/2001 о обавезном уговорном осигурању моторних возила од одговорности према трећим лицима – *Zbirka zakona Slovenskej Republiky* бр. 95/02, 99/03, 430/03, 595/03, 186/04, 645/04, 747/04, 91/05, 188/06, 110/07, 8/09, 144/10, 520/11, 180/13, 39/15, 373/18 и 281/19, доступно на: [https://www.skp.sk/pdf/381\\_uplne\\_znenie.pdf](https://www.skp.sk/pdf/381_uplne_znenie.pdf), 25.7.2020. (у даљем тексту: словачки ЗООС).

<sup>79</sup> Чл. 1. Интерних регулатива.

<sup>80</sup> Чл. 3. ст. 2. тач. 1. и ст. 4. Интерних регулатива.

<sup>81</sup> Савет бироа користи термин обрађивачки биро (*Handling Bureau*) у чл. 5. ст. 1. тач. 4. Интерних регулатива, као и у документу *Explanatory Memorandum to the Internal Regulations* издатом 2003. године ажуриран последњи пут 2020. године, доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/2020-explanatory-memorandum-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/2020-explanatory-memorandum-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf), 25.7.2020. (у даљем тексту: *Explanatory Memorandum*).

<sup>82</sup> Чл. 5. ст. 1. Интерних регулатива.

<sup>83</sup> Чл. 6. ст. 1. тач. 1. Интерних регулатива.

<sup>84</sup> Чл. 6. ст. 1. тач. 2. Интерних регулатива.

Биро који гарантује да је ће његов члан исплатити накнаду обрађивачком бироу у литератури се назива издавачки, исплатни<sup>85</sup> или гарантни биро.<sup>86</sup> Сва три термина могу бити тачна. Један национални биро осигурања издаје зелену карту свом члану – осигуравајућем друштву, због чега се користи термин издавачки биро. Он гарантује да ће његов члан рефундирати штету обрађивачком бироу, па се зато назива гарантни биро. На крају, ако осигуравач не изврши исплату, рефундацију обрађивачком бироу исплатиће биро који је издао зелену карту и гарантовао за осигуравача. Зато и термин исплатни биро може бити одговарајући.

Исплату рефундације, ипак ће најчешће извршити сам осигуравач. Због тога термин исплатни биро није увек одговарајући. Такође, зелена карта није једина исправа о међународном осигурању од аутоодговорности. То може бити и регистарска таблица (систем регистарске ознаке), а њу не издаје биро осигурања. Стога ни термин издавачки биро није увек примерен. Међутим, национални биро осигурања земље у којој је осигурано штетничково возило, увек гарантује рефундацију накнаде штете која тим возилом у иностранству буде проузрокована. Зато је термин гарантни биро увек адекватан. Термин гарантни биро (*Guaranteeing Bureau*) користи и Савет бироа.<sup>87</sup> Значај који има гаранција националног бироа осигурања да ће његов члан исплатити накнаду штете проузроковане у иностранству, оправдава употребу термина гарантни биро. „Функција гарантна најважнија је функција националног бироа и као таква је окосница система зелене карте.“<sup>88</sup>

У облигационом односу поводом саобраћајне незгоде са елементом иностраности, могу бити само два национална бироа осигурања. То су национални биро осигурања земље у којој је дошло до незгоде и национални биро осигурања земље из које је штетничково возило. Биро земље у којој је дошло до штете обрађује одштетни захтев и непосредно исплаћује накнаду штете оштећеном лицу. Тај биро назива се обрађивачки биро. Биро земље у којој је осигурано штетничково возило гарантује да ће накнада штете бити рефундирана и под одређеним условима исплаћује ту рефундацију. То је гарантни биро. Нпр. у случају када је штета проузрокована иностраним возилом у Србији, Удружење осигуравача Србије обавља функцију обрађивачког бироа. За штету коју у иностранству проузрокује моторно возило осигурано у Србији, Удружење осигуравача Србије је гарантни биро.

Практично, систем зелене карте терет накнаде штете из земље у којој је дошло до штете, преваљује („враћа“) у земљу у којој је осигурано штетничково возило. То значи да ће накнада штете коју у Србији проузрокује возило осигурано у иностранству (нпр. у Немачкој), као „девизни прилив“ стићи у Србију.

Терет накнаде штете може се „вратити“ у земљу из које је дошло возило штетника без директног учешћа националног бироа осигурања. У облигациони однос који настане поводом саобраћајне незгоде проузроковане иностраним возилом, не мора бити укључен биро осигурања. Механизам којим се економски терет накнаде штете враћа у земљу у којој је штетничково возило осигурано, може се одвијати и путем тзв. кореспондената. Осигуравач од аутоодговорности из једне земље унутар систему зелене карте, може именовати свог кореспондента у другој земљи система зелене карте. Национални бирои осигурања учествују у поступку именовања кореспондента, и воде евиденције о кореспондентима.<sup>89</sup> Уколико штетничков осигуравач има кореспондента у земљи у којој је дошло до штете, обавеза исплате

<sup>85</sup> Нпр. Н. Петровић Томић (2019), 596. и 598, Ј. Пак (2013), 284.

<sup>86</sup> Катарина Иванчевић (2014), 335.

<sup>87</sup> Нпр. у документу Explanatory Memorandum.

<sup>88</sup> Удружење осигуравача Србије, *Зелена карта*, доступно на: <http://uos.rs/lat/zelena-karta/>, 26.7.2020.

<sup>89</sup> Чл. 4. ст. 1-3. Интерних регулатива.

накнаде примарно је на кореспонденту.<sup>90</sup> Тек ако кореспондент не исплати накнаду штете, биро земље у којој је дошло до штете (обрађивачки биро) исплатиће накнаду оштећеном лицу. Обрађивачки биро се после тога може рефундирати од гарантног бироа.<sup>91</sup> Једно осигуравајуће друштво ће за свог кореспондента најчешће именовати друго осигуравајуће друштво.<sup>92</sup>

#### в) Зелена карта - међународна исправа о осигурању од аутоодговорности

Гаранција националног бироа за штету проузроковану у иностранству, може произлазити из чињенице да је за возило штетника тај биро, односно његов члан издао зелену карту.<sup>93</sup> Зелена карта је међународно призната исправа о осигурању која доказује постојање осигурања од одговорности за штету проузроковану моторним возилом. Њоме се потврђује да ималац моторног возила има минимално покриће обавезног осигурања које захтевају прописи посећене земље.<sup>94</sup>

Инострано возило мора имати „ваљану међународну исправу о осигурању од аутоодговорности“, да би легално ушло на територију Србије.<sup>95</sup> Закон не дефинише која се исправа сматра „ваљаном исправом о осигурању од одговорности“. Законска одредба је препустила Удружењу осигураваача Србије да одреди шта је „ваљана исправа о осигурању од аутоодговорности“.<sup>96</sup> Удружење је одредило да је таква исправа јесте зелена карта.<sup>97</sup>

Форму, садржину и димензије зелене карте прописао је Савет бироа.<sup>98</sup> Сваки национални биро осигурања овлашћен је да успостави правила по којима ће зелене карте дистрибуирати својим члановима.<sup>99</sup> Удружење осигураваача Србије штампа обрасце зелених карти и снабдева тим обрасцима своје чланове – осигуравајућа друштва. Осигуравајућа друштва затим попуњавају те обрасце и тако попуњене издају их својим осигураницима.<sup>100</sup>

#### г) Регистарска таблица – међународна исправа о осигурању од аутоодговорности

Зелена карта није једини доказ који потврђује постојање осигуравајућег покрића за штету коју проузрокује инострано возило. Гаранција националног бироа земље из које је дошло возило, осим на зеленој карти, може се заснивати на тзв. претпостављеном осигуравајућем

<sup>90</sup> Чл. 4. ст. 4. и 5. Интерних регулатива.

<sup>91</sup> Чл. 4. ст. 6. Интерних регулатива.

<sup>92</sup> Владимир Чоловић, „Критски споразум – општа правила (систем зелене карте)“ у: Благоје Бабић (уредник) *Водич кроз право Европске уније*, Институт за међународну политику и привреду, Правни факултет Универзитета у Београду, ЈП Службени гласник, Београд 2009, 497.

<sup>93</sup> Део II, чл. 7-9. Интерних регулатива.

<sup>94</sup> Вид. Motor Insurers' Bureau of Ireland, *What are green cards*, доступно на: <https://www.mibi.ie/brexit/what-are-green-cards.1769.html>, 26.7.2020.

<sup>95</sup> Чл. 36. ст. 1. ЗООС.

<sup>96</sup> Чл. 37. ст. 1. ЗООС.

<sup>97</sup> Удружење осигураваача Србије, *Зелена карта*, доступно на: <http://uos.rs/lat/zelena-karta/>, 26.7.2020.

<sup>98</sup> Explanatory Memorandum, 46.

<sup>99</sup> Чл. 7. ст. 1. Интерних регулатива.

<sup>100</sup> Чл. 23. Статута Удружења осигураваача Србије.

покрићу (*deemed insurance cover*).<sup>101</sup> По правилима о претпостављеном покрићу национални биро осигурања из земље у којој је возило уобичајено стационарно (*normally based concept*) гарантује за накнаду штете која тим возилом буде проузрокована у иностранству.<sup>102</sup>

Општа одредба концепта *normally based* сматра да се возило уобичајено налази на територији државе чији су органи издали његову регистарску таблицу.<sup>103</sup> Уколико се за одређену категорију возила не издаје регистарска таблица, сматра се да се оно уобичајено налази у земљи у којој је издата ознака осигурања или знак распознавања сличан регистарској табlici.<sup>104</sup> Ако возило нема ни регистарску таблицу, ни ознаку осигурања нити неки знак распознавања сличан регистарској табlici, сматра се да је оно уобичајено стационарно у земљи у којој ималац тог возила има пребивалиште.<sup>105</sup> Могуће је да у саобраћајној незгоди учествује возило које нема регистарску таблицу, иако прописи предвиђају да такво возило мора имати регистарску таблицу. За такве случајеве важи необорива претпоставка да је возило уобичајено стационарно у држави у којој је дошло до штете. Иста претпоставка важи за возило носи регистарску таблицу која није издата за то возило или која више не одговара том возилу.<sup>106</sup>

Због значаја који регистарске таблица има за утврђивање претпостављеног покрића, систем одговорности заснован на претпостављеном покрићу назива се систем регистарске табlice.<sup>107</sup> У систему регистарске ознаке национални биро осигурања државе чији органи су издали регистарску таблицу, гарантује накнаду штете која тим возилом буде проузрокована у иностранству. Систем регистарске табlice јесте подсистем у систему зелене карте, који се заснива на регистарској табlici као доказу постојања ваљаног уговора о осигурању од аутоодговорности.<sup>108</sup>

Одговорност националног бироа по основу претпостављеног покрића, тј. по основу регистарске ознаке, у територијалном смислу ужа је од одговорности по основу зелене карте. Не одговара сваки национални биро члан Савета бироа по правилима о претпостављеном покрићу, нити може сваки биро тражити рефундацију позивајући се на правила о претпостављеном покрићу осигурања.

Важеће Интерне регулативе уређују односе измеђун националних бироа осигурања и када се заснивају на зеленој карти (део II, чл. 7-9.) и када се заснивају на претпостављеном покрићу осигурања (део III, чл. 10-15).<sup>109</sup> Тридесетак националних бироа осигурања преузело је обавезу да, поред дела II интерних регулатива, поступа и у складу са делом III Интерних регулатива.<sup>110</sup> Ти национални бирои су чланови система регистарске ознаке – као подсистема унутар система зелене карте.

---

<sup>101</sup> Део III, чл. 10-15. Интерних регулатива.

<sup>102</sup> Чл. 10. Интерних регулатива.

<sup>103</sup> Чл. 11. ст. 1. тач. 1. Интерних регулатива.

<sup>104</sup> Чл. 11. ст. 1. тач. 2. Интерних регулатива.

<sup>105</sup> Чл. 11. ст. 1. тач. 3. Интерних регулатива.

<sup>106</sup> Чл. 11. ст. 2. Интерних регулатива

<sup>107</sup> Вид. Н. Петровић Томић (2019), 600, као и К. Иванчевић (2013), 326.

<sup>108</sup> Ante Lui, „Obvezna osiguranja prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu“, u: Marica Kuzmić (urednik), *Novi propisi iz osiguranja – Zakon o osiguranju i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb 2006, 146.

<sup>109</sup> Bureau National Suisse D'Assurance, *Règlement Général*, доступно на: <https://www.nbi-ngf.ch/fr>, 30.7.2020.

<sup>110</sup> Council of bureaux, *Agreement between the national insurers' bureaux of the Member States of the European Economic Area and other Associate States*, доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf), 30.7.2020.

Наша земља, односно Удружење осигураваача Србије, као тридесет трећи члан, у јуну 2011. године постало је члан система регистарске ознаке. Захваљујући томе, возила регистрована у нашој земљи почев од 1. јануара 2012. године могу да путују у земље Европског економског простора и друге државе чланице које су у систему регистарске ознаке без обавезе да поседују зелену карту и без провере осигурања приликом преласка границе.<sup>111</sup> У систему регистарске ознаке данас су државе чланице Европске уније, а осим њих само Исланд, Лихтенштајн, Норвешка, Швајцарска и Србија.<sup>112</sup> Може се рећи да је наша земља на плану међународног осигурања моторних возила, у великој мери укључена у европске интеграције.<sup>113</sup>

#### д) Одговорност за штету проузроковану неосигураним возилом у иностранству

Систем регистарске ознаке заснива се на претпоставци да је у земљи, у којој је возило уобичајено стационарирано, за то возило закључен уговор о осигурању од одговорности. Национални биро осигурања државе чији су органи регистровани возило и издали регистарску таблицу, јемчи рефундацију штете проузроковане тим возилом у иностранству. Накнада такве штете рефундираће се по правилима из III дела Интерних регулатива, без обзира на то да ли је возило заиста било осигурано или не.<sup>114</sup>

Претпоставка је да је возило регистровано у земљи унутар система регистарске таблице, уредно осигурано од одговорности. Та претпоставка у односима између националних бироа није оборива.

Обавезно осигурање од одговорности у упоредном праву често је неопходно за регистрацију возила.<sup>115</sup> Презентовање доказа о закљученом осигурању од аутоодговорности у многим европским земљама јесте услов да се возило региструје и да се продужи регистрација возила.<sup>116</sup> Правило да је осигурање од одговорности за штету проузроковане трећим лицима предуслов за регистрацију возила широко је прихваћено у Европи.<sup>117</sup> Прописи Републике Србије не одступају од овог европског правила. Законска одредба и меродавни подзаконски акт захтевају да доказ о обавезном осигурању да би моторно возило могло да се региструје, односно да се за њега изда регистрациона налепница.<sup>118</sup>

<sup>111</sup> Удружење осигураваача Србије, *Зелена карта*, доступно на: <http://uos.rs/lat/zelena-karta/>, 26.7.2020.

<sup>112</sup> Council of bureaux, *Map*, доступно на: <https://www.cobx.org/highcharts-maps>, 30.7.2020.

<sup>113</sup> Le Bureau Central Français, *Les pays non signataires de l'accord multilatéral*, доступно на: <https://www.bcf.asso.fr/systeme-carte-verte/les-bureaux/les-relations-entre-les-bureaux/les-pays-non-signataires-de-laccord-multilateral/>, 2.8.2020.

<sup>114</sup> Чл. 10. Интерних регулатива.

<sup>115</sup> Нпр. чл. 264. ст. 1. Закона о сигурности промета на цестама Републике Хрватске, *Народне новине*, бр. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20 прописује да се „не смије регистирати возило ... нити оверити продужење ваљаности прометне дозволе ... ако није плаћено обавезно осигурање“.

<sup>116</sup> Нпр. у Мађарској (вид. званични интернет сајт Европске уније Your Europe European Union, *Car registration in another EU country – Hungary*, доступно на: [https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/registration-abroad/hungary/index\\_en.htm#shortcut-2](https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/registration-abroad/hungary/index_en.htm#shortcut-2), 1.8.2020.) и на Кипру (вид. званични интернет сајт Европске уније Your Europe European Union, *Car registration in another EU country – Cyprus*, доступно на: [https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities//cyprus/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities//cyprus/index_en.htm), 1.8. 2020. године).

<sup>117</sup> Вид. званични интернет сајт Европске уније Your Europe European Union, *Car registration documents and formalities*, доступно на: [https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities/index_en.htm), 1.8.2020.

<sup>118</sup> Чл. 270. ст. 4. тач. 2) ЗБС прописује је да се регистрациона налепница за моторно возило издаје под условом да су приложени докази о обавезном осигурању возила. Чл. 5. ст. 1 и 4. тач. 2) Правилника о регистрацији моторних и прикључних возила, *Службени гласник РС*, бр. 69/10, 101/10, 53/11, 22/12, 121/12, 42/14, 108/14, 65/15, 95/15,

С обзиром на правила о регистрацији возила, може се претпоставити да регистровано возило јесте осигурано. Ипак, возило са прописаним регистарским таблицама у стварности може бити и неосигурано. Могуће је да се у поступку пред надлежним органом регистрација возила изврши на основу непотпуне документације (нпр. услед грешке службеника возило се региструје иако није приложен доказ о осигурању), лажних података или фалсификоване исправе. Одредбе Интерних регулатива о претпостављеном осигуравајућем покрићу примениће се и ако је ималац возила до прописане регистарске таблице дошао на незаконит начин.<sup>119</sup> Национални биро осигурања земље чији су органи у таквим случајевима издали регистарску таблицу гарантоваће за накнаду штете која буде проузрокована у иностранству. Јемство националног бироа постојаће иако возило којим је проузрокована штета у стварности није било осигурано.

На унутрашњим границама Европске уније не сме бити систематске контроле осигурања моторних возила. Не врши се провера осигурања, приликом преласка возила из једне државе чији је национални биро члан система регистарске ознаке у другу државу чији је национални биро такође у систему регистарске ознаке. Стога је могуће да возило са регистарским таблицама државе у систему регистарске ознаке, за које је обавезно осигурање истекло, пређе границу и уђе у другу државу која је такође у систему регистарске ознаке. Штету коју такво возило проузрокује у иностранству, рефундираће национални биро осигурања државе у којој је возило регистровано.

Могуће је да период осигурања једног возила истекне док се оно налази изван земље у којој је регистровано. Замислимо је да се особа која живи и ради у једној држави у систему регистарске ознаке (нпр. у Немачкој) задржи у посећеној земљи (нпр. у посети родбини која живи у Србији) и да за то време истекне период осигурања возила којим је он дошао. Чињеница да је осигурање возила истекло за време боравка у иностранству, не значи да то возило није уобичајено стационирано у земљи чије регистарске таблице носи. Стога ће национални биро осигурања земље из које је возило дошло, у таквој ситуацији одговорати за рефундацију штете коју проузрокује неосигурано возило у иностранству.

Национални биро осигурања државе регистарске таблице возила којим је управљао штетник у три описана примера (1. у поступку регистрације возила учињене су незаконите радње; 2. возило је прешло границу иако није било осигурано; и 3. период осигурања је истекао док се возило налазило у иностранству) гарантоваће рефундацију штете проузроковане неосигураним возилом. Економски терет накнаде штете проузроковане неосигураним возилом у таквој ситуацији сносиће национални биро осигурања државе која је издала регистарску таблицу – гарантни биро.

Може се рећи да у систему регистарске ознаке национални биро осигурања, тј. гарантни биро, на посредан начин и у одређеној мери врши функцију гарантног фонда. Он врши функцију гарантног фонда врши тако што пружа економску заштиту лицима која су штету претрпела услед употребе неосигураног моторног возила. Та заштита је посредна зато што национални биро земље из које је возило (гарантни биро), није у директном правном односу са оштећеним лицем. Он накнаду штете пружа посредством обрађивачког бироа (националног бироа

---

71/17, 44/18, 63/18, 96/19, 87/20, прописује је да се уз захтев за регистрацију возила, односно захтев за издавање саобраћајне дозволе и регистрационе налепнице прилаже полиса обавезног осигурања моторног возила од одговорности за штету која моторним возилом буде причињена трећим лицима која важи за период за који се захтева регистрација возила. Одредбом чл. 60. ст. 1. овог правилника такође прописује да у поступку по захтеву за издавање регистрационе налепнице надлежни орган између осталог утврђује да ли је приложен доказ о обавезном осигурању возила.

<sup>119</sup> Explanatory Memorandum, 60.

осигурања земље у којој је дошло до незгоде). Обрађивачком бироу ће рефундирати накнаду штете, коју је овај претходно исплатио непосредно оштећеном лицу.

Сврха због које национални биро осигурања мора да врши функцију гарантног фонда, тј. да рефундира штете које су проузроковане неосигураним возилима, јесте несметано одвијање међународног друмског саобраћаја унутар система регистарске ознаке. Постојање одговорности националног бироа осигурања за инострану штету проузроковану неосигураним возилом унутар система зелене карте, потврђује тезу да је ради заштите жртава саобраћајних незгода и олакшавања саобраћаја моторних возила, потребно уредити ко ће сносити економски терет штете проузроковане неосигураним возилом.

## 2. Стразбуршка конвенција

Споразуми по којима функциониште систем зелене карте по својој правној природи јесу уговори међународног приватног права.<sup>120</sup> Иако имају интерес да се међународни друмски саобраћај несметано одвија, државе као субјекти међународног јавног права, нису чланице система зелене карте. Интерним регулативама, нити другим споразумима закљученим под окриљем Савета бироа, државе нису преузеле обавезу да хармонизују прописе о осигурању моторних возила.

Рани и амбициозни покушај унификације прописа о осигурању моторних возила на европском нивоу учињен је 50-их година под окриљем Савета Европе.<sup>121</sup> Тада је закључена Стразбуршка конвенција. Она је ступила на снагу 22. септембра 1969. године.<sup>122</sup> Стразбуршкој конвенцији приступио је релативно мали број држава.<sup>123</sup>

Стразбуршка конвенција састоји се из три дела. Самог текста конвенције, којим се државе преузимају обавезу да ускладе своје прописе о обавезном осигурању моторних возила, Анекса I – додатне одредбе уз конвенцију и Анекса II – резерве уз конвенцију.<sup>124</sup> У Анексу I садржане су одредбе које суштински уређују односе између осигураваача моторног возила и оштећеног лица.<sup>125</sup> Анекс II уз Стразбуршку конвенцију допушта државама да ставе различите резерве на конвенцију, односно на Анекс I.<sup>126</sup> Наведена одредба није била једина на основу које би се могла сузити права оштећеног лица.

---

<sup>120</sup> Вид. В. Чоловић (2007), 76.

<sup>121</sup> Victor Gerdes, „The European Convention on Compulsory Motor Vehicle Insurance“, *The Insurance Law Journal* (1971), доступно на: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/inslj33&div=60&id=&page=,> 10.8.2020, 297.

<sup>122</sup> Anna Ivanova, *Understanding od the Concept „Use of Vehicles“ in the EU Motor Insurance*, Bachelor Thesis, Latvijas Universitate, Рига 2018, доступно на: [https://dspace.lu.lv/dspace/bitstream/handle/7/46449/Ivanova\\_Anna\\_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y,](https://dspace.lu.lv/dspace/bitstream/handle/7/46449/Ivanova_Anna_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y,) 13.8.2020, 8.

<sup>123</sup> Стразбуршку конвенцију потписало је само дванаест држава. Само седам од тих дванесет држава је ратификовало Стразбуршку конвенцију. Вид. Council of Europe, *Chart of signatures and ratifications of Treaty 029 - European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles*, доступно на: [https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/029/signatures?p\\_auth=bdiY9REZ,](https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/029/signatures?p_auth=bdiY9REZ,) 13.8.2020.

<sup>124</sup> М. Ђурковић (1990), 42.

<sup>125</sup> Текст Анекса I уз Стразбуршку конвенцију доступан је на: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656d4,> 10.8.2020.

<sup>126</sup> Текст Анекса II уз Стразбуршку конвенцију доступан је на <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656d5,> 10.8.2020.

Без обзира на мали број ратификација и могуће резерве, Стразбуршка конвенција заслужује позитивне коментаре. Овом конвенцијом „уведена су основна начела обавезног осигурања власника моторних возила која и данас важе“.<sup>127</sup> Њен значај је у томе што је инспирисала европског законодавца. Одредбе Стразбуршке конвенције касније су пренете у директиве Европске уније.<sup>128</sup>

Најзначајнија одредба Стразбуршке конвенције, посматрано са становишта лица које је претрпело штету услед употребе неосигураног или непознатог моторног возила, свакако је члан 9. те конвенције. Ставом 1. овог чл. свака држава чланица се обавезује да оснује гарантни фонд или да другој постојећој институцији повери послове гарантног фонда (*to make other equivalent arrangements*). Циљ тог гарантног фонда је да накнади штету оштећеном лицу, у посебни случајевима када штета није покривена обавезним осигурањем возила. Гарантни фонд по чл. 9. ст. 1. Стразбуршке конвенције дужан је да накнади штету ако обавеза да се закључи осигурање возила није испуњена или ако лице одговорно за штету није идентификовано.

### 3. Накнада штете из саобраћајне незгоде која није покривена обавезним осигурањем у саобраћају по прописима Европске уније

Европска унија је предузела значајне активности у циљу хармонизације националних прописа који уређују положај трећег оштећеног лица у осигурању моторних возила.<sup>129</sup> Мобилност је један од кључних принципа европских интеграција. Односи се на четири основне слободе које гарантује комунитарно право - слободу кретања роба, људи, капитала и услуга. Остварањем тих слобода успоставља се јединствено тржиште.<sup>130</sup>

Неопходан услов да би се у пракси остварила слобода кретања људи и роба је успостављање минималних стандарда обавезног осигурања моторних возила. Систем обавезног осигурања од одговорности за штету проузроковане моторним возилом на нивоу Европске уније заштитио би интересе жртава саобраћајних незгода и уклонио несклад између правне заштите која се пружа у различитим државама чланица. Такав систем осигурања возила омогућио би да појединци слободно путују по територији Европске уније, са знањем да ће минимални стандарди осигуравајућег покрића постојати без обзира где дође до незгоде. Државе чланице су дужне да обезбеде осигуравајућу заштиту људи, без обзира на прелажење из једне државе у другу. Појединци из Европске уније не смеју да наиђу ни на какву препреку која ће им ограничити слободу кретања унутар Уније.<sup>131</sup>

---

<sup>127</sup> Н. Петровић Томић (2019), 603.

<sup>128</sup> Matthew Channon, *Validity and Effect of Exclusion Clauses Against Third Parties in Motor Insurance*, докторска дисертација одбрањена на Универзитету у Екстеру (*University of Exeter*) 2017. године, 103.

<sup>129</sup> Helmut Heiss, *Toward a European Insurance Contract Law: Restatement – Common Frame of References – Optional Instrument*, доступно на: [http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/AIDA2006\\_11\\_24\\_Helmut\\_Heiss\\_eloadas.pdf](http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/AIDA2006_11_24_Helmut_Heiss_eloadas.pdf), 23.7.2020, 15.

<sup>130</sup> Sofia Vasilopoulou, Lisa Talving, „Opportunity or threat? Public attitudes towards EU freedom of movement“, *Journal of European Public Policy*, Vol. 6, 2019, доступно на: [http://eprints.whiterose.ac.uk/132610/8/8\\_1\\_2018\\_Opportunit.pdf](http://eprints.whiterose.ac.uk/132610/8/8_1_2018_Opportunit.pdf), 5.1.2021, 805.

<sup>131</sup> James Marson, Hasan Alissa, Katy Ferris, „Resolving the Inconsistency Between National and EU Motor Insurance Law. Was Factortame The Solution nobody Sought?“, *German Law Journal* 2020, доступно на: [http://shura.shu.ac.uk/26186/10/Marson\\_ResolvingTheInconsistencyBetween%28AM%20final%29.pdf](http://shura.shu.ac.uk/26186/10/Marson_ResolvingTheInconsistencyBetween%28AM%20final%29.pdf), 25.7.2020., 1, 4.



Паралелно с развојем система зелене карте Европска економска заједница, односно Европска унија, настојала је да уједначи националне прописе о обавезном осигурању моторних возила.<sup>132</sup> Осигурање од одговорности за штету проузроковану моторним возилом обавезно је у свим земљама чланицама Европске уније. Ову грану осигурања уређивало је пет директива, које су доношене почев од 1972. године.<sup>133</sup> Директиве о осигурању моторних возила значајне су за европске интеграције, нарочито због тога што су те директиве довеле до укидања провера осигурања возила на унутрашњим границама Европске уније.<sup>134</sup> Међутим, значај директива је шири од самог остварења принципа слободе кретања. Оне су оштећеним лицима пружале ширу заштиту него национални прописи. Ту заштиту оштећеним лицима давали су или осигуравачи, код којих је било осигурано возило штетника, или гарантни фондови успостављени у државама чланицама.<sup>135</sup>

#### а) Прва директива

Први пропис секундарног законодавства Европске уније, односно Европске економске заједнице, који се бавио обавезним осигурањем моторних возила, била је Директива Савета 72/166/ЕЕЗ од 24. априла 1972. године о усклађивању закона држава чланица у односу на осигурање од грађанске одговорности у погледу употребе моторних возила, *Official Journal of the European Communities*, L 103/72, (даље: Прва директива).

Прва директива укинула је провере зелене карте на границама између држава Европске уније. Полисе осигурања моторних возила морале су да пруже минимално осигуравајуће покриће у свим земљама у којима директива важи.<sup>136</sup> Главни циљ Прве директиве био је да потпомогне остварење принципа слободе кретања, тако што ће укинути контролу осигурања возила на међусобним границама држава чланица.<sup>137</sup>

Економска заштита коју Прва директива пружа оштећеним лицима, изгледа уско посматрано са данашњег становишта. Обавезно осигурање по наведеном европском пропису није морало покривати штете на возилима, нити другим стварима које могу бити оштећене у саобраћајној незгоди.<sup>138</sup> Такође, по Првој директиви жртве саобраћајних незгода проузрокованих неосигураним или непознатим возилома, нису могле остварити право на накнаду штете.

#### б) Друга директива

---

<sup>132</sup> Katarina Strinavić, „Direktive EU o osiguranju motornih vozila i obradi štete“, *Zbornik 16. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta*, Hrvatski ured za osiguranje, Opatija 2008, доступно на: [https://huo.hr/upload\\_data/site\\_files/zbornik\\_16.-savjetovanje-huo-2008-.pdf](https://huo.hr/upload_data/site_files/zbornik_16.-savjetovanje-huo-2008-.pdf), 4.1.2021, 166.

<sup>133</sup> Boban Tomeski, „Development of Motor Third Party Liability Insurance Market in Terms of Changing Regulation“, *Procedia Social and Behavioral Sciences* бр. 44 (2012), 201.

<sup>134</sup> Kristin Nemeth (2001), *European Insurance Law – A Single Insurance Market?*, San Domenico: European University Institute Florence, доступно на: <https://core.ac.uk/download/pdf/45670243.pdf>, 27.7.2020. године.

<sup>135</sup> James Marson, Katy Ferris, „Delaney and Motor Vehicle Insurance Directives: lessons for teaching of EU law“, *Law Teacher*, 51 (4), 2016, доступно на: <http://shura.shu.ac.uk/12623/3/Marson%20Delaney%20Motor%20Vehicle%20Insurance%20Directives.pdf>, 25.7.2020, 9.

<sup>136</sup> Mark Boléat, „The European Single Insurance Market“, *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, број 74 (јануар 1995. године), доступно на: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1057/gpp.1995.5.pdf>, 25.7.2020, 51.

<sup>137</sup> J. Marson, K. Ferris (2016), 9.

Друга директива Савета 84/5/ЕЕЗ о усклађивању закона држава чланица о осигурању од одговорности услед употребе поторних возила, *Official Journal of the European Communities*, L 8/84, (даље: Друга директива) донета је крајем 1983. године. Укратко би се могло рећи да је важност Друге директиве у томе што је: проширила покриће обавезног осигурања и на штете на стварима, зајемчила минималну суму осигурања, наложила оснивање тела надлежног за накнаду штете од неосигураног или непознатог возила, ограничила у којим је случајевима дозвољено искључење осигурања и проширила покриће обавезног осигурања на чланове породице осигураника и лица одговорног за штету.<sup>139</sup>

За лица која су претрпела штету услед употребе неосигураног или непознатог моторног возила, најзначајнија одредба Друге директиве јесте чл. 1. ст. 4. Овом одредбом државе чланице Европске уније обавезане су да оснују тело, или да овласте већ постојеће тело, да пружа накнаду штете проузроковане непознатим возилом или возилом за које није закључено обавезно осигурање. Директиве Европске уније обавезују земље чланица у погледу циља који треба остварити, али остављају националним властима да изаберу начин на који ће тај циљ постићи.<sup>140</sup> Национални законодавци због тога имају пуну слободу да одлуче да ли ће послове гарантног фонда поверити већ постојећој организацији (нпр. удружењу осигуравајућих друштава) или ће основати нову организацију са статусом правног лица које ће се бавити искључиво заштитом жртава неосигураних и непознатих возила.

Накнада штете по Другој директиви морала је бити пружена оштећеном лицу, и у случајевима када оштећени не може да се обрати осигуравачу због тога што је возило неосигурано или непознато. Накнаду штете у таквим случајевима морали би да пружају гарантни фондови које су државе чланице дужне да успоставе. Без обзира на то да ли је возило осигурано или неосигурано, ако штета настане на територији Европске уније, накнада ће бити обезбеђена.<sup>141</sup>

Друга директива, не рачунајући Стразбуршку конвенцију, јесте први међународни документ који је на европском нивоу обавезао државе да обезбеде накнаду штете проузроковане неосигураним или непознатим возилом. Нека законска решења о накнади штете проузроковане неосигураним или непознатим возилом, која постоје у позитивном праву Европске уније, у правима држава чланица и у праву Републике Србије, свој корен имају у Другој директиви.

Одговорност гарантног фонда – телу за накнаду штете од неосигураних и непознатих возила била је само супсидијарна.<sup>142</sup> Супсидијарност у овом случају значи да оштећени може да тражи накнаду штете од гарантног фонда тек ако штету није могао накнадити од неког другог (нпр. од каско осигуравача). Могућност да обавеза гарантног фонда буде супсидијарна забраниле су касније директиве.<sup>143</sup>

Друга директива дозвољава националним прописима да искључе право на накнаду штете у случају када је жртва добровољно ушла у неосигурано возило којим јој је проузрокована

---

<sup>139</sup> Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi présentées le 26 février 2014 Affaire C-162/13 Damijan Vnuk contre Zavarovalnica Triglav d.d, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=148241&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14753655>, 16.8.2020. (даље: Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi C-162/13), фуснота 32.

<sup>140</sup> Klaus-Dieter Borchardt, *The ABC of European Union law*, Luxembourg 2010, Publications Office of the European Union, 89.

<sup>141</sup> Sara Michalief, *The adequacy of compensation limits stipulated by the European Union Motor Directive*, Dissertation at the University of Malta, 2014, доступно на: <https://www.um.edu.mt/library/oar/bitstream/123456789/9854/1/14BISR012.pdf>, 16.8.2020, 6.

<sup>142</sup> Вид. чл. 1. ст. 4. Друге директиве.

<sup>143</sup> Marijan Ćurković, *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb 2013, 180.

штета. Услов под којим је то искључење дозвољено јесте савесност жртве, тј. да она не зна да возило није осигурано. Претпоставља се да оштећеном лицу није била позната чињеница да је возило неосигурано. Организација за накнаду штете од неосигураних возила – гарантни фонд, може да обара ову правну пресумпцију.<sup>144</sup>

Одговорност осигураваача Другом директивом је проширена. Осигуравајућа друштва, осим за штете услед повреде тела или смрти (штете на лицима), почела су да одговарају и за штете на стварима.<sup>145</sup> Међутим, обавеза гарантног фонда у случају саобраћајне незгоде проузроковане непознатим моторним возилом, не мора бити овако широка. Државе чланице по Другој директиви овлашћене су ограниче, па чак и да искључе, да право оштећеног да захтева накнаду штете на стварима, ако је штета проузрокована непознатим моторним возилом.<sup>146</sup>

Друга директива допуштала је националним прописима да уведу ограничење накнаде штете на стварима, и у случају када је штета проузрокована возилом за које није закључен уговор о обавезном осигурању. Државе чланице могле су увести франшизу, тако да оштећено лице нема право на накнаду штете проузроковане неосигураним возилом ако је висина штете мања од вредности 500 ЕСУ (обрачунских јединица тадашње Европске економске заједнице).<sup>147</sup>

Поређењем домаћих прописа, који су донети пре Друге директиве, и Друге директиве, можемо доћи до закључка да у то време на плану заштите жртава које су претрпеле штету услед употребе неосигураног или непознатог возила, наша земља није заостајала за европским стандардима. Напротив. Институционална заштита оштећених којима је штета нанета неосигураним или непознатим возилом, код нас је постојала, још пре него што је у Европи то био обавезни стандард.

Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 4/76, код нас је био на снази у време када је донета Друга директива, исто као и ранији важећи Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени лист СФРЈ*, бр. 11/68, и Закон о обавезном осигурању имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 15/65, пружали су заштиту лицима која су претрпела штету услед употребе неосигураног или непознатог возила. Такву штету код нас су надокнађивали сами осигураваачи, а на основу територијалног принципа.

Наша земља испуњавала је стандарде заштите жртава неосигураних и непознатих возила, које захтева Друга директива, још пре него што је Друга директива донета. Може се рећи да је заштита оштећених лица, у случају саобраћајне незгоде проузроковане неосигураним или непознатим возилом, код нас била изнад обавезних стандарда из Друге директиве. У Југославији није важило начело супсидијарности. Околност да лице одговорно за штету (нпр. штетник) не може или неће да накнади штету, није била услов да би оштећени добио накнаду штете од надлежне организације за осигурање.

Право осигурања социјалистичке Југославије несумњиво је имало своје слабости. Међутим, заштита оштећених лица услед употребе неосигураних и непознатих возила, што је у фокусу овог рада, била је на нивоу Западне Европе.

## в) Трећа директива

<sup>144</sup> Вид. чл. 1. ст. 4. подст. 3. Друге директиве.

<sup>145</sup> Чл. 1. ст. 1. Друге директиве.

<sup>146</sup> Чл. 1. ст. 4. подст. 4. Друге директиве.

<sup>147</sup> Чл. 1. ст. 4. подст. 5. Друге директиве.

Трећа Директива Савета 90/232/ЕЕЗ о усклађивању закона држава чланица о осигурању од одговорности услед употребе моторних возила, *Official Journal of the European Communities*, L 129/33) (даље: Трећа директива) донета је 1990. године.

Чл. 3. Треће директиве посебно је значајан за жртве саобраћајне незгоде проузроковане возилом за које није закључено обавезно осигурање. Исплата накнада штете од неосигураног возила, по наведеној одредби, не може се условити подношењем доказа да штетник или друго лице одговорно за штету, не може или неће да накнади ту штету. Гарантни фонд не сме захтевати од оштећеног подношење доказа да лице одговорно за штету одбија да накнади штету, односно да није у стању да накнади штету. Европски законодавац увео је наведено правило зато што је „у неким државама чланицама тражено од оштећених лица да докажу да лице одговорно за штету не може или неће да накнади штету“, да би могли да добију накнаду штете од гарантног фонда.<sup>148</sup>

Између осигуравача од аутоодговорности и гарантног фонда, може доћи до неслагања о питању ко је дужан да накнади штету оштећеном лицу. Таква несагласност никада не убрзава накнаду штете. Напротив. Може се десити да гарантни фонд и осигуравач одлажу исплату накнаде штете, како би онај други исплатио ту накнаду.

Писци Треће директиве били су свесни тог ризика. Због тога су предвидели да би државе требало да донесу правила по којима ће се, у случају спора између гарантног фонда и осигуравача од аутоодговорности, одредити ко од њих треба да обештети оштећено лице.<sup>149</sup> Циљ тих правила је да спречи да спор између осигуравача и гарантног фонда доведе до одлагања исплате накнаде штете оштећеном лицу.<sup>150</sup> Након што штета оштећеном лицу буде накнађена, може се одредити да ли је штету био дужан да накнади осигуравач или гарантни фонд, односно који део накнаде штете пада на осигуравача, а који на гарантни фонд. Страна која је, у циљу промптног обештећења накнадила штету оштећеном лицу, има право на регреса од друге стране.<sup>151</sup>

Стандарди заштите жртава саобраћајне незгоде у нашој земљи на нормативном плану, почињу да заостају за европским стандардима почев од доношења Треће директиве. Трећа директива захтева од националних прописа да успоставе правила која спречавају да спор између осигуравача и гарантног фонда доведе до одлагања накнаде штете оштећеном лицу. Та правила код ни до данас нису успостављена.

#### г) Четврта директива

Прва, Друга и Трећа директива уређују право на накнаду штете у случају када до саобраћајне незгоде дође у држави у којој оштећени има пребивалиште. Ове директиве не баве се правом на накнаду штете у случају када оштећени, за време привременог боравка у другој чланици Европске уније, претрпи штету услед употребе моторног возила.<sup>152</sup> На положај лица која су претрпела штету за време боравка ван земље свог пребивалишта, посетилаца-жртва

<sup>148</sup> Трећа директива, преамбула, ст. 9.

<sup>149</sup> Чл. 4. ст. 1. Треће директиве.

<sup>150</sup> Трећа директива, преамбула, ст. 10.

<sup>151</sup> Чл. 4. ст. 2. Треће директиве.

<sup>152</sup> Commission of the European Communities, *Proposal for European Parliament and Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Directives 73/239 EEC and 92/49 EEC (Fourth Motor Insurance Directive)*, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51997PC0510&from=EN>, 19.8.2020. године, 1.

(*visiting victim*), фокусира се Директива 2000/26/ЕЗ о усклађивању законодавстава држава чланица о осигурању од одговорности услед употребе моторних возила, *Official Journal of the European Communities*, L 181/70) (даље: Четврта директива).<sup>153</sup> Четврта директива створила је могућност да оштећени, који је претрпео штету у саобраћајној незгоди у иностранству, по повратку у земљу свог пребивалишта, оствари право на накнаду штете.<sup>154</sup>

Четврта директива, између осталог, обавезује државе чланице да оснују биро за накнаду штете, односно да овласте постојећу организацију да врши функцију бироа за накнаду штете.<sup>155</sup> Биро за накнаду штете је тело које оштећеном лицу, у држави у којој оштећени има пребивалиште, обезбеђује накнаду штете коју је оштећени претрпео док је био у иностранству. Оштећени може да се обрати бироу за накнаду штете у својој земљи, ако овлашћени представник иностраног осигураваача није у прописаном року одговорио на одштетни захтев.<sup>156</sup> Са овим би могла да се изједначи ситуација када је овлашћени представник одбио одштетни захтев. Ако одговорно осигуравајуће друштво нема овлашћеног представника у земљи чланици Европске уније у којој је пребивалиште оштећеног лица, оштећени може директно да се обрати бироу за накнаду штете.<sup>157</sup>

Биро за накнаду штете у извесној мери пружа економску заштиту жртвама саобраћајних незгода проузрокованих неосигураним или непознатим моторним возилима. По томе је сличан гарантном фонду. Међутим, биро за накнаду штете пружа економску заштиту оштећеним лицима само ако је у иностранству проузрокована штета услед употребе неосигураног или непознатог возила. Гарантни фонд за разлику од тога, по правилу, исплаћује накнаду штете ако се саобраћајна незгода догодила на територији домаће државе.

#### д) Пета директива

Европски законодавац је 2005. године донео Директиву 2005/14/ЕЗ о усклађивању законодавстава држава чланица о осигурању од одговорности услед употребе моторних возила, *Official Journal of the European Communities*, L 149/14, (даље: Пета директива). Пета директива састоји се од низа измена ранијих четири директиве.<sup>158</sup>

Петом директивом предвиђена је обавеза осигуравајућих организација да директно поступају по вансудским одштетним захтевима оштећених лица, чак и кад нема елемента иностраности. Прописан је максималан рок за одлучивање од одштетном захтеву, који износи три месеца. Предвиђено је да државе морају да уведу систематске административне санкције за прекорачење тог рока.<sup>159</sup>

Пета директива увела је једну новину која је значајна за оштећене услед употребе непознатих моторних возила. Право на накнаду штете проузроковане непознатим моторним

---

<sup>153</sup> Jenny Papettas, *The Law Applicable to Cross Border Road Traffic Accidents*, докторска дисертација одбрањена на Правном факултету Универзитета у Бирмингему (*School of Law University of Birmingham*), септембар 2013, доступно на: <https://etheses.bham.ac.uk/id/eprint/5168/1/Papettas14PhD.pdf>, 19.8.2020, 152.

<sup>154</sup> Robert Merkin, Jeremy Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*, Лондон 2004, Sweet & Maxwell, 23.

<sup>155</sup> Чл. 6. ст. 1. Четврте директиве.

<sup>156</sup> Rudolf Elvers, „Implementing the Forth Motor Insurance Directive in Germany“, *AIDA - Motor Insurance Working Group Bulletin*, November 2003, 7.

<sup>158</sup> J. Papettas (2013), 156.

возилом ствара ризик да лица која траже накнаду врше злоупотребе или преварне радње.<sup>160</sup> Национални прописи држава чланица Европске уније због тога су, до доношења Пете директиве, могли искључити право оштећеног лица да добије накнаду штете на ствари проузрокованој непознатим моторним возилом.<sup>161</sup>

Творци Пете директиве сматрали су да ограничење или искључење обештећења у случају штете на стварима проузроковане непознатим возилом, може да омета легитимно право жртве на накнаду штете.<sup>162</sup> Та директива због тога је сузила могућност да се националним прописом умањи право жртве на обештећење у случају да непознатим моторним возилом буде проузрокована штета на стварима. Право држава чланица да искључе могућност накнаде штете на стварима постоји и након доношења Пете директиве. Само сада постоје одређени случајеви када право на накнаду штете на стварима не може бити искључено, без обзира што је штета проузрокована непознатим моторним возилом. У случају када гарантни фонд исплати накнаду штете настале услед „знатне телесне повреде“ (*significant personal injury*) једном оштећеном лицу у саобраћајној незгоди, не може се искључити обавеза гарантног фонда накнади штету на стварима која је проузрокована у тој саобраћајној незгоди. Ипак, у таквом случају национални пропис може увести франшизу – учешће оштећеног лица у штете. По Петој директиви максимална висина те франшизе износи 500 евра.<sup>163</sup>

Пета директива преузела је износ франшизе од 500 европских новчаних, односно обрачунских, јединица из Друге директиве. По Другој директиви тој је био максимални износ франшизе у случају штете проузроковане неосигураним моторним возилом.<sup>164</sup> Франшиза предвиђена Другом директивом и франшиза предвиђена Петом директивом, поклапају се по износу. Такође, франшиза – учешће оштећеног у штети, и по Другој и по Петој директиви примењује се само на штету на стварима. Међутим, постоји једна кључна разлика између учешћа оштећеног у штети које је дозвољено по Другој директиви и учешћа оштећеног у штети које се може предвидети у складу са Петом директивом. Друга директива дозвољава франшизу у случају штете проузроковане неосигураним моторним возилом. Пета директива дозвољава франшизу само у случају штете проузроковане непознатим возилом.

Решење из Друге директиве неоправдано умањује заштиту жртава саобраћајне незгоде проузроковане неосигураним возилом, и без оправданог разлога их дискриминише у односу на жртве осигураних возила. Пета директива због тога је забранила да се националним прописом уведу франшиза у случајевима штете проузроковане неосигураним возилом.<sup>165</sup>

Домаћи пропис о обавезном осигурању возила, у време када је донета Пета директива, био је ЗОИЛ. Наша земља у време ступања на снагу Пете директиве<sup>166</sup> дефинитивно није испуњавала стандарде из те директиве. Право оштећеног у саобраћајној незгоди да се директно обрати осигуравајућем друштву или Удружењу осигураваача Србије, јесте постојало. Међутим, никакви рокови за поступање по том захтеву нису постојали, нити би осигураваача, односно Удружење, могла да погоди нека санкција због одуговлачења.

<sup>160</sup> Ст. 6. преамбуле Друге директиве

<sup>161</sup> Чл. 1. ст. 4. подст. 4. Друге директиве.

<sup>162</sup> Ст. 12. преамбуле Пете директиве.

<sup>163</sup> Чл. 2. ст. 6. подст. 1. и 2. Пете директиве.

<sup>164</sup> Чл. 1. ст. 4. подст. 5. Друге директиве.

<sup>165</sup> Маријан Ђурковић, „Пета директиве ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете од моторних возила“, *Европска ревија за право осигурања*, 3-4/2005, 5.

<sup>166</sup> По чл. 7. Пете директиве ова директива ступила је на снагу даном објављивања у Службеном гласилу Европске уније – *Official Journal of European Union*. Наведена директива објављена је у Службеном гласнику Европске уније, *Official Journal of European Union*, број L 149/14 дана 11. јуна 2005. године.

Минимална сума осигурања моторних возила код нас је износила 100.000 америчких долара за сва моторна возила, осим аутобуса и теретних возила. Код аутобуса и теретних возила минимална сума осигурања била је 200.000 америчких долара.<sup>167</sup> Наведени износи делују веома мало, ако се упореде са минималним сумама осигурања по Петој директиви.<sup>168</sup> ЗОИЛ за разлику од Пете директиве, није дозвољавао да оштећено лице добије накнаду штете на стварима, која је проузрокована непознатим моторним возилом.<sup>169</sup> До превазилажења неких заостатака између права Републике Србије и прописа Европске уније о осигурању моторних возила, дошло је тек након усвајања ЗООС.

#### ђ) Шеста директива

Директиве о осигурању од аутоодговорности, због начина на који их је европски законодавац саставио, „развиле су се у прилично конфузну, чак хаотичну збрку прописа“.<sup>170</sup> Пета директива, за разлику од претходне четири, није хомогени текст и не обрађује један проблем. Напротив, она се састоји од различитих одредаба, које нису у међусобној директној вези, а којима се међају и допуњују све четири раније донете директиве.<sup>171</sup>

Европска комисија 27. фебруара 2008. године предложила је Европском парламенту и Савету Европске уније доношење директиве којом би се кодификовало пет постојећих директива о осигурању од аутоодговорности. На почетку свог предлога Европска комисија указала је како је „веома важно да комунитарно право буде једноставно и јасно, јер само такво право може бити разумљиво и доступно обичном грађанину, и дати му додатне прилике и шансе да искористи права која су му дата.“ Комисија је нагласила да то не може бити остварено све док су бројне одредбе од којих су неке мењане више пута, расуте у различитим актима.<sup>172</sup> Директива, чије доношење је предложено, заменила би пет директива које би биле инкорпориране у њу. Нова директива у потпуности би сачувала садржину правних аката које кодификује. Све измене биле би учињене само формално због тога што кодификација нужно захтева формалне измене.<sup>173</sup>

По том предлогу 16. септембра 2009. године донета је Директива 2009/103/ЕУ о осигурању од одговорности услед употребе моторних возила и извршењу обавезе осигурања од те одговорности, *Official Journal of European Union*, L 263/11) (даље: Консолидована директива).

---

<sup>167</sup> Чл. 86. ст. 1. ЗОИЛ.

<sup>168</sup> У случају штете на лицима висина суме обавезног осигурања од аутоодговорности, по Петој директиви мора износити минимално 1.000.000,00 евра по једној жртви саобраћајне незгоде или 5.000.000,00 евра по једном штетном догађају. Минимална сума осигурања за штету на стварима износи 1.000.000,00 евра, без обзира на то колики је број оштећених лица. Вид. чл. 2. ст. 2. Пете директиве.

<sup>169</sup> Чл. 99. ст. 2. тач. 2) и чл. 105. ст. 1. ЗОИЛ.

<sup>170</sup> Frites Blees, „Smjernice Europske unije o osiguranju motornih vozila – sadržaj i komentari“, *Zbornik sa 12. savjetovanja o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta*, Hrvatski ured za osiguranje, Zagreb 2004, 69.

<sup>171</sup> Bruyr Bertrand, „La cinquieme directive sur l' assurance automobile: en pas en avant“, *Le monde de l' assurance*, 2005, 1.

<sup>172</sup> Commission of the European Communities, *Proposal for Directive of the European Parliament and of the Council 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 (Codified version)*, Брисел 27. фебруар 2008. године, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008PC0098&from=EN>, 19.8.2020, тач. 1.

<sup>173</sup> Ibid, тач. 4.

Позитивно право Европске уније о обавезном осигурању од одговорности за штету проузроковану моторним возилом данас је садржано у Консолидованој директиви.<sup>174</sup>

---

<sup>174</sup> M. Ćurković (2013), 18.



## ГЛАВА IV ОРГАНИЗОВАЊЕ ГАРАНТНОГ ФОНДА

Институције које у Србији пружају заштиту оштећеним лицима у случају штете проузроковане неосигураним возилом, непознатим возилом и возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, не уклапају се у институционални оквир предвиђен одредбама ЗООС. ЗООС предвиђа оснивање Гарантног фонда као посебног правног лица. Гарантни фонд према ЗООС је под надзором Народне банке Србије и нема институционалних веза са Удружењем осигуравача Србије.<sup>175</sup>

Послови економске заштите оштећених у случају штете проузроковане непознатим возилом, неосигураним возилом или возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, још увек се обављају у институционалном оквиру који је поставио ЗОИЛ. Гарантни фонд у смислу ЗООС јесте посебан фонд средстава који се образују доприносом осигуравајућих друштава, и чија је сврха економска заштита оштећених лица у три наведена случаја.<sup>176</sup>

### 1. Организовање гарантног фонда у упоредном праву

Комунитарни пропис Европске уније не налаже да гарантни фонд мора да буде организиран као посебно правно лице, нити прописује да национално удружење осигуравача (национални биро осигурања) мора да обавља послове гарантног фонда. Са становишта Консолидоване директиве, потпуно је све једно да ли ће гарантни фонд бити посебно правно лице, или ће функционисати у оквиру удружења осигуравача. Институционални оквир за обављање послова гарантног фонда садржан у ЗОИЛ усклађен је са европским правом у подједнакој мери као и институционални оквир из ЗООС. У националним правима европских земаља могу се наћи примери да је гарантни фонд посебно правно лице, али и примери да удружење осигуравајућих друштава, односно национални биро осигурања, врши функцију гарантног фонда.

---

<sup>175</sup> Вид. чл. 73, 80-89. ЗООС.

<sup>176</sup> Чл. 99. ЗООС.

Ако се упореди начин на који је функционише гарантни фонд у Србији и начин на који функционише гарантни фонд у Словенији<sup>177</sup> и Аустрији<sup>178</sup> могу се уочити сличности. У наведеним земљама гарантни фонд нема правни субјективитат и представља фонд којима управља асоцијација осигуравајућих друштава. Професионално удружење осигуравача у овим земљама обавља и друге послове који су значајни за међународно осигурање од аутооговорности – врши функцију националног бироа осигурања, информационог центра и бироа за накнаду штете.

---

<sup>177</sup> Словеначко удружење осигуравача (*Slovensko zavarovalno združenje, gospodarsko interesno združenje*) јесте организација која у Републици Словенији врши функцију националног бироа осигурања, гарантног фонда, бироа за накнаду штете и информационог центра. Вид. Council of bureaux, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=SI>, 9.9.2020. Правна форма Словеначког удружења осигуравача јесте *gospodarsko interesno združenje*. Вид. Slovensko zavarovalno združenje, *O nas*, доступно на: <https://www.zav-zdruzenje.si/zdruzenje/o-nas/>. *Gospodarsko interesno združenje* у Републици Словенији је иста правна форма као пословно удружење у Републици Србији. Вид. чл. 563-578. словеначког Закона о привредним друштвима (*Zakon o gospodarskih družbah*), *Uradni list Republike Slovenije*, бр. 42/06, 60/06, 26/07, 33/07, 10/08, 68/08, 42/09, 65/09, 33/11, 91/11/32./12, 57/12, 44/13, 82/13, 55/15, 15/17, 22/19) доступно на: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4291>, 9.9.2020. и чл. 578-580. Закона о привредним друштвима, *Службени гласник РС*, бр. 36/11, 99/11, 83/14, 5/15, 44/18, 95/18, 91/19. Словеначки гарантни фонд делује при Словеначком удружењу осигуравача (*Škodni sklad deluje pri Slovenskom zavarovalnom združenju*) и одговара за плаћање накнаде штете проузрокованих неосигураним и непознатим возилима, неосигураним ваздухопловима и чамцима, и за плаћање дела накнаде штете када је над осигуравајућим друштвом (*zavarovalnicom*) покренут стечајни поступак. Вид. чл. 32-42. Закона о обавезним осигурањима у саобраћају Републике Словеније (*Zakon o obveznih zavarovanja v prometu*), *Uradni list Republike Slovenije*, бр. 70/94, 67/02, 13/05, 35/05, 30/06, 110/06, 52/07, 93/07, 40/12, 33/16, 41/17) (даље: словеначки ЗООС). Текст словеначког ЗООС доступан је на: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO373#>, 9.9.2020.

<sup>178</sup> Удружење аустријских осигуравајућих друштава (*Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs*) у Републици Аустрији обавља послове националног бироа осигурања, гарантног фонда, бироа за накнаду штете и информационог центра. Вид. <sup>178</sup> Council of bureaux, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=AT>, 26.7.2020. Аустријски Закон о накнади штете жртвама саобраћајне незгоде, *Савезни гласник Републике Аустрије*, бр. 32/107, 109/2009, 12/2013, 34/2015, 19/2017, одредбом § 4. ст. 1. предвиђа случајеве у којима Удружење аустријских осигуравајућих друштава одговара за штету као гарантни фонд. Према наведеном ставу Удружење аустријских осигуравајућих друштава одговара за штету проузрокованој моторним возилом: ако упркос постојећој обавези осигурања није био закључен уговор о осигурању (тачка 1); ако не може да се идентификује одговорно лице (тачка 2); и ако је над осигуравачем од одговорности отворен стечај или је стечајни поступак одмах закључен због недостатка одговарајуће имовине (тачка 5).

На сличан начин је гарантни фонд организован у Мађарској,<sup>179</sup> Словачкој,<sup>180</sup> Чешкој<sup>181</sup>, Румунији,<sup>182</sup> Црној Гори,<sup>183</sup> али и у Уједињеном Краљевству.<sup>184</sup> Гарантни фонд је тако

<sup>179</sup> Одредба чл. 3. тач. 22. Закона LXII из 2009. године о осигурању од грађанске одговорности за штету од употребе моторних возила Мађарске, *Мађарски гласник*, бр. 89/09, 191/09, 165/11, 159/13 (даље: мађарски ЗООС) дефинише Одштетни фонд (Гарантни фонд) -, као фонд установљен и финансиран од стране осигуравајућих друштава и уређен овим законом ради обештећења жртава саобраћајних незгода проузрокованих возилима за која није закључен обавезном осигурању и обештећења жртава саобраћајних незгода проузрокованих од стране непознатих возача или непознатим возилима. Одредбом чл. 56. ст. 1. мађарског ЗООС прописано је да Удружење мађарских осигураваача (*Magyar Biztosítók Szövetsége – MABISZ*) управља Одштетним фондом (Гарантним фондом). Цитирани закон Мађарске доступан је на: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0900062.tv>, 27.9.2020.

<sup>180</sup> По одредби чл. 24. ст. 2. тач. а) и б) словачког ЗООС Словачки биро осигурања ће из средстава гарантног фонда исплатити накнаду штете проузроковане непознатим или неосигураним моторним возилом. Одредбом чл. 20. ст. 2. тач. а) словачког ЗООС прописано је да Словачки биро осигурања управља гарантним фондом.

<sup>181</sup> Одредбом чл. 18. ст. 2. тач. а) Закона о осигурању од одговорности за штету проузроковану употребом возила и изменама и допунама одређених повезаних аката Чешке Републике, *Збирка закона*, бр. 168/99, 56/01, 320/02, 47/04, 377/05, 56/06, 296/07, 137/08, 278/09, 281/09, 341/11, 18/12, 160/13, 239/13, 354/14, 304/16, 63/17, 250/16, 293/17, 49/20 (даље: чешки ЗООС) Чешки биро осигураваача (*Česká kancelář pojistitelů*) управља гарантним фондом. Чешки биро осигурања из тог фонда, по одредби чл. 24. ст. 1. тач. а), б) и с) чешког ЗООС између осталог исплаћује накнаду штете проузрокована неосигураним моторним возилом, непознатим моторним возилом и моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Чешки ЗООС доступан је на: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-168/zneni-20180101>, 12.10.2020.

<sup>182</sup> По одредби чл. 32. ст. 2. тач. б) Закона број 132/2017 о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штету проузроковану трећим лицима моторним возилом и трамвајем, *Службени гласник Румуније*, бр. 431/17, Румунски биро осигураваача (*Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România*) врши функцију тела за накнаду штете у смислу чл. 33. тог закона. Румунски биро осигураваача, као тело за накнаду штете, према чл. 33. ст. 1. тач. а) и б) исплаћује накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим возилом. Цитирани закон Румуније доступан је на: <https://lege5.ro/Gratuit/ge3dgmrvha2q/legea-nr-132-2017-privind-asigurarea-obligatorie-de-raspundere-civila-auto-pentru-prejudicii-produse-tertilor-prin-accidente-de-vehicule-sitramvaie>, 27.9.2020.

<sup>183</sup> Одредба чл. 54. ст. 1. Закона о обавезном осигурању у саобраћају Републике Црне Горе, *Службени лист Црне Горе*, бр. 44/12 прописује да је гарантни фонд основан ради економске заштите путника и трећих оштећених лица, између осталог, и у случајевима када је штета проузрокована употребом неосигураног или непознатог превозног средства. Одредбом чл. 56. ст. 1. овог закона предвиђено је да се средства Гарантног фонда воде на посебном рачуну црногорског удружења осигуравајућих организација. Удружење осигуравајућих друштава Црне Горе јесте Национални биро осигураваача Црне Горе – професионално удружење које су 2. априла 2007. године основали „Ловћен осигурање“ а.д., „Монтенегро осигурање“ а.д. и „Магнат осигурање“ а.д. Вид. Национални биро осигураваача Црне Горе, *О нама*, доступно на: <https://www.nbocg.me/our-company>, 27.9.2020. Национални биро осигураваача Црне Горе, у складу са чл. 12, 13, 15. и 17. Закона о обавезном осигурању у саобраћају Црне Горе, надлежан је да решава о захтевима за накнаду штете из средстава Гарантног фонда.

<sup>184</sup> Осигуравајућа друштва која се у Уједињеном Краљевству баве осигурањем од одговорности за штету проузроковану моторним возилом, основале су организацију Motor Insurance Bureau Ltd (даље: МИБ). Вид. МИБ, *Articles of Association of Motor Insurers' Bureau*, доступно на <https://www.mib.org.uk/media/462763/2019-mib-articles-of-association-030719.pdf>, 2.8.2020. године, 1. МИБ у Уједињеном Краљевству обавља послове националног бироа осигурања, гарантног фонда, бироа за накнаду штете и информационог центра. Вид. Council of bureaux, <https://www.cobx.org/organisation/508/motor-insurers-bureau-uk?countryCode=GB>, 20.2.2021. Општи правни акти који оштећенима у Великој Британији омогућавају да накнаде штету проузроковану неосигураним и непознатим возилима, јесу споразуми закључени између МИБ и Министарства саобраћаја Уједињеног Краљевства (*Secretary of State for Transport*). Ти споразуми су Споразум о накнади жртвама неосигураних возача (*Compensation of Victims of Uninsured Drivers*) и Споразум о накнади жртвама неоткривених возача (*Compensation of Victims of Untraced Drivers*). Вид. John Birds, *United Kingdom – Insurance Law*, Wolters Kluwer, 2018, 195. Текст Споразума о накнади жртвама неосигураних возача за Енглеску, Шкотску и Велс (*Uninsured Drivers Agreements England, Scotland and Wales*) доступан је на адреси: <https://www.mib.org.uk/media/166917/2015-uninsured-drivers-agreement-england-scotland-wales.pdf>, 25.8.2020. Текст Споразума о накнади жртвама непознатих возача за Енглеску, Шкотску и Велс (*Untraced Drivers Agreements England, Scotland and Wales*), доступан је на адреси: [https://www.mib.org.uk/media/355104/amended-2017-untraced-drivers-agreement-england-scotland-and-wales\\_v10.pdf](https://www.mib.org.uk/media/355104/amended-2017-untraced-drivers-agreement-england-scotland-and-wales_v10.pdf), 25.8.2020. Право оштећених

организован и у Републици Хрватској,<sup>185</sup> мада је у току 2013. године било предлога да се гарантни фонд у Републици Хрватској организује као посебно правно лице.<sup>186</sup>

У Немачкој<sup>187</sup> и Француској<sup>188</sup> организација за накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим возилима има својство правног лица и инситуционално је одвојена од удружења осигураваача, односно од националног бироа осигурања. Гарантни фонд је посебно правно лице у Бугарској<sup>189</sup> и Грчкој.<sup>190</sup>

Након упоредне анализе може се закључити да државе које су нам у територијалном смислу близу, са којима постоје интензивне саобраћајне везе и које са Србијом деле заједничку правну традицију, углавном послове гарантног фонда поверавају удружењу осигуравајућих

---

лица у Великој Британији да им MID исплати накнаду штете проузроковане неосигураним или непознатим моторним возилом, заснива се искључиво на Споразуму о накнади жртвама неосигураних возача и Споразуму о накнади жртвама неоткривених возача. Вид. James Marson, Katy Ferris, Alex Nicholson, „Irreconcilable differences? The Road Traffic Act and the European Motor Vehicle Insurance Directives“, The Journal of Business Law No. 1/2017, доступно на: <http://shura.shu.ac.uk/11069/1/MarsonIrreconcilable.pdf>, 26.8.2020, 5.

<sup>185</sup> Вид. чл. 44. ст. 1. Закона о обвезним осигурањима у промету Републике Хрватске, *Народне новине*, бр. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, (даље: хрватски ЗООС), доступно на: <https://www.zakon.hr/z/370/Zakon-o-obveznim-osiguranjima-u-prometu>, 27.9.2020.

<sup>186</sup> М. Ћурковић (2013), 181.

<sup>187</sup> Послови националног бироа осигурања, послови информационог центра и послови гарантног фонда и бироа за накнаду штете, у Савезној Републици Немачкој поверени су различитим правним субјектима. Немачки национални биро осигурања је регистровано удружење *Deutsches Büro Grüne Karte e. V.* Вид. *Deutsches Büro Grüne Karte e. V., Rechtsform – Aufgabenu*, доступно на: <http://www.gruene-karte.de/de/deutsches-buero-gruene-karte-e-v/>, 1.9.2020. Послове информационог центра обавља организација *Zentralruf der Autoversicherer*. Вид. *Zentralruf der Autoversicherer, Eine Anfrage Beim Zentralruf Der Autoversicherer*, доступно на: <https://www.zentralruf.de/>, 1.9.2020. Гарантни фонд и биро за накнаду штете у Немачкој обједињени су у једно правно лице. То правно лице јесте удружење *Verkehrsofferhilfe e. V.* (буквални превод: помоћ жртвама саобраћаја). Вид. *Verkehrsofferhilfe e. V., Garantiefonds (Entschädigungsfonds)*, доступно на: <http://www.verkehrsofferhilfe.de/de/garantiefonds>, прочитано 1.9.2020. године и *Verkehrsofferhilfe e. V., Entschädigungsstelle*, доступно на: <http://www.verkehrsofferhilfe.de/de/entschaedigungsstelle>, 1.9.2020. При томе, у Немачкој постоји посебно удружење осигуравајућих друштава, *Die Deutshen Versicherer*. Вид. *Die Deutshen Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.*, доступно на: <https://www.gdv.de/de/ueber-uns/wer-wir-sind/der-gdv-23856>, 1.9.2020.

<sup>188</sup> У Републици Француској национални биро осигураваача је посебно правно лице – Централни француски биро (*Bureau Central Français*). Послове гарантног фонда и бироа за накнаду штете обавља друго правно лице – Гарантни фонд обавезног осигурања од одговорности (*Fonds de Garantie des assurances obligatoires de dommages*). Вид. Council of Bureaux, [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/extranet/GF-Compendium-F.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/extranet/GF-Compendium-F.pdf), 20.2.2020. године. Информациони центар у Француској је трећи субјект права. То је Удружење за управљање информацијама о ризику осигурања – AGIRA Организација информација (*Association pour la Gestion des Informations sur le Risque en Assurance – AGIRA Organisme d'Information*). Нега је основала Француска федерација осигуравајућих друштава (*Fédération Française de l'Assurance*). Вид. AGIRA Organisme d'Information, *Organisme d'Information*, доступно на: <http://www.agira.asso.fr/content/organisme-dinformation>, 20.2.2021.

<sup>189</sup> Законик о осигурању Републике Бугарске, *Државни гласник*, бр. 102/15, 62/16, 95/16, 103/16, 8/17, 62/17, 63/17, 85/17, 92/17, 95/17, 103/17, 7/18, 15/18, 24/18, 27/18, 77/18, 101/18, 17/19, 42/19, 83/19) уређује Гарантни фонд као правни институт. Бугарски Гарантни фонд (*Гаранционният фонд*), по одредбама чл. 519. ст. 1. и чл. 521. ст. 1. тач. 1) надлежан је да исплати накнаду штете проузроковане неосигураним или непознатим моторним возилом. Чл. 518. ст. 1. Законика о осигурању Републике Бугарске изричито је прописано да Гарантни фонд има својство правног лица. Бугарски Законик о осигурању доступан је на: [http://www.abz.bg/public/uploads/files/kodeks-zastrahovaneto\\_1.pdf](http://www.abz.bg/public/uploads/files/kodeks-zastrahovaneto_1.pdf), 27.9.2020.

<sup>190</sup> Чл. 16. грчког Закона 489/76 о обавезном осигурању од грађанске одговорности услед саобраћајних незгода основан је Помоћни фонд за осигурање од одговорности услед саобраћајних незгода - *Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων*. Грчки Помоћни фонд, према наведеној одредби, јесте посебно правно лице приватног права и под директним је надзором Министарства привреде Републике Грчке. Грчки Закон 489/76 о обавезном осигурању од грађанске одговорности услед саобраћајних незгода доступан је на: <https://www.bankofgreece.gr/RelatedDocuments/law489gr.pdf>, 2.8.2020.

друштва. У Аустрији, Словенији, Хрватској, Мађарској, Словачкој, Румунији и Црној Гори, национално удружење осигуравајућих друштва обавља функције: гарантног фонда, националног бироа осигурања и информационог центра.<sup>191</sup> Чињеница да у Уједињеном Краљевству послове гарантног фонда обавља национални биро осигурања додатно доказје да законско решење из ЗОИЛ није неуобичајено у Европи.

Постоје правни системи који су утицајни, а у којима су послови гарантног фонда у организационом смислу потпуно одвојени од националне асоцијације осигуравајућих друштва, тј. од националног бироа осигурања. То су правни системи Савезне Републике Немачке и Републике Француске. Такође, Бугарска јесте сусед Србије у коме је гарантни фонд организован као посебно правно лице. Осим тога, гарантни фонд је у Грчкој посебно правно лице. Ипак, законска решења из Немачке, Француске, Грчке и Бугарске нису довољан разлог због кога је оправдано да наша земља напусти законске одредбе о гарантном фонду садржане у ЗОИЛ.

Упоредноправни разлози не указују да је оправдано напустити решење из ЗОИЛ и основати гарантни фонд као посебно лице. Напротив, упоредноправна анализа показује да би било оправдано да наше удружење осигураваача настави да обавља послове гарантног фонда.

## 2. Гарантни фонд - имовинска целина и организациона јединица

Хрватски законодавац, приликом дефинисања „гранцијског фонда“, навео је прво да „гранцијски фонд јесте имовина Хрватског уреда за осигурање“. Затим је таксативно навео случајеве када се из тог фонда врши исплата оштећеном лицу. Између осталог, то су случајеви када је штета проузрокована неосигураним превозним средством и када је штета проузрокована непознатим превозним средством.<sup>192</sup>

Гарантни фонд који функционише у Србији и гаранцијски фонд који је успостављен у Хрватској, организовани су по истом моделу. Српски законодавац није употребио цитирану дефиницију из закона Републике Хрватске. Међутим, због сличности организовања гарантног фонда у Србији и Хрватској, наведена дефиниција у подједнакој мери је прихватљива и за српски гарантни фонд. Та дефиниција је корисна за схватање облика у коме је код нас организован гарантни фонд, а и за разумевање односа између нашег гарантног фонда и Удружења осигураваача Србије.

Једна од институционалних одлика гарантног фонда у Србији, јесте да он представља имовинску целину, која припада Удружењу осигураваача Србије и којом то удружење управља. Гарантни фонд као имовинска целина формира се („пуни се“) издвајањем доприноса из премије обавезних осигурања у саобраћају и остварењем регресних захтева. Средства у гарантном фонду, као једној имовинској целини, имају тачно одређену сврху – економску заштиту жртвама неосигураних возила, непознатих и возила осигураних код осигураваача у стечају. Удружење осигураваача Србије из гарантног фонда, као једне имовинске целине, исплаћује оштећенима износе накнаде у три наведена случаја.

Удружење осигураваача Србије управља гарантним фондом, као својом имовинском целином, и решава о захтевима за исплату накнаде из те имовинске целине. Међутим, није цело

---

<sup>191</sup> Вид. Council of Bueraux, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=AT>, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=SI>, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=HR>, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=HU>, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=SK>, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=RO>, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=ME>, 27.9.2020.

<sup>192</sup> Чл. 44. ст. 1. хрватског ЗООС.

Удружење осигуравача Србије посвећено пословима управљања гарантним фондом. У Удружењу осигуравача Србије врши и друге важне функције и обавља и друге значајне послове. Нпр. функцију националног бироа осигурања, функцију информационог центра, послове од значаја за унапређење, развој и промоцију професије осигурања, покретање иницијатива за измену националних прописа, разматрање и решавање питања од заједничког интереса за осигуравајућа друштва.<sup>193</sup> Удружење осигуравача Србије тежи да успостави своју унутрашњу организацију тако да послове из своје надлежности може да обавља на оптималан начин. Организациони делови Удружења образовани су према врсти послова које обављају.<sup>194</sup>

Једна од организационих јединица Удружења осигуравача Србије назива се гарантни фонд.<sup>195</sup> Најважнији послови те организационе јединице јесу: обрада захтева за накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим моторним возилом и моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај; заступање Удружења осигуравача Србије у судским поступцима за накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим возилом и возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај; и остваривање регресних захтева.<sup>196</sup> Директор Гарантног фонда руководи Гарантним фондом, као организационом јединицом Удружења осигуравача Србије. Он је непосредно одговоран Генералном секретару Удружења осигуравача Србије.<sup>197</sup> Стога је исправно рећи и да гарантни фонд јесте организациона јединица Удружења осигуравача Србије.

### 3. Дефиниција гарантног фонда у организационом смислу

Истим термином – гарантни фонд, означавају се и имовинска целина – фонд, из кога се исплаћује накнада штете оштећеним лицима, и организациона јединица Удружења осигуравача Србије која управља тим фондом – имовинском целином. Термин је исти, али су појмови различити. Може се рећи да је „гарантни фонд“ хомоним и да има више значења. Термином гарантни фонд у смислу ЗОИЛ означава се имовинска целина Удружења осигуравача Србије. Термином Гарантни фонд у смислу акта о унутрашњој организацији Удружења осигуравача Србије означава се организациона јединица која том имовинском целином управља. Гарантни фонд у домаћим прописима има и треће значење. Гарантни фонд у смислу ЗООС јесте посебно правно лице, које још увек није основано, а које би требало да плаћа накнаду штете оштећенима у случају штете проузроковане неосигураним возилом, непознатим возилом и возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају.

Гарантни фонд, у сва три наведена смисла, има исту сврху – заштиту жртава саобраћајне незгоде у три наведена случаја. Дефиниција гарантног фонда, која полази од његове форме, није довољно свеобухватна. Ако за *genus proximus* гарантног фонда узмемо општи појам имовинска целина, нећемо обухватити случајеве када је гарантни фонд посебно правно лице. Изван те дефиниције остаће и Гарантни фонд као организациона јединица удружења осигуравајућих друштава. Гарантни фонд не би био исправно дефинисан ни ако бисмо навели да је то посебно правно лице, а ни ако би смо навели да је то организациона јединица.

<sup>193</sup> Чл. 18. Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>194</sup> Чл. 65. и 66. Статута Удружења осигуравача Србије

<sup>195</sup> Чл. 5. ст. 1. тач. 3) Правилник о систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије.

<sup>196</sup> Чл. 8. ст. 3. Правилника о систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије.

<sup>197</sup> Чл. 13. ст. 5. подст. 3. тач. 1) и подст. 4. Правилника о систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије.

Приликом одређивања значења гарантног фонда морамо се фокусирати на његову сврху. Сврха је његово посебно својство – *differentia specifica*, и има већу важност него *genus proximus*. Гарантни фонд, без обзира на форму организовања и свој институционални облик, служи економској заштити жртава, које су штету претрпеле услед употребе превозних средстава, када штете због неких посебних околности није покривена обавезним осигурањем. Најближи општи појам за гарантни фонд као имовинску целину, посебно правно лице или организациону јединицу, јесте правни институт. Стога морамо прихватити да у дефиницији гарантног фонда као *genus proximus* имамо један веома широк појам – правни институт. Без обзира на тако широк *genus proximus* дефиниција гарантног фонда је довољно прецизна. Јасна сврха гарантног фонда даје прецизност његовој дефиницији.

Гарантни фонд, и код нас и у упоредном праву, јесте правни институт који служи економској заштити лица која су претрпела штету услед употребе превозних средстава, када штета због посебних околности није покривена обавезним осигурањем. Те околности су, пре свега, чињеница да за превозно средство штетника није био закључен уговор о осигурању од одговорности или да је превозно средство остало непознато.

Дефиниција гарантног фонда која полази од његовог организационог облика може бити тачна само ако се ограничи на значење гарантног фонда у смислу одређеног прописа. Неисправно је рећи да је гарантни фонд посебно правно лице које служи економској заштити оштећених лица у случајевима када је штета проузрокована неосигураним или непознатим возилом, односно возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Међутим, дефиниција гарантног фонда у смислу ЗООС, која полази од тога да је гарантни фонд посебно правно лице, јесте тачна. Гарантни фонд у смислу ЗООС заиста јесте посебно правно лице које служи економској заштити жртава саобраћајне незгоде у три наведена случаја (неосигурано превозно средство, непознато превозно средство или превозно средство осигурано код осигуравајућег друштва у стечају).

Гарантни фонд јесте имовинска целина из које се исплаћује накнада оштећеним лицима у та три случаја, али само у смислу ЗОИЛ. Гарантни фонд у смислу акта о унутрашњој организацији Удружења осигуравача Србије, јесте организациона јединица која управља том имовинском целином.

#### 4. Организација гарантног фонда и правна сигурност

Сврха гарантног фонда несумњиво јесте заштита жртава саобраћајне незгоде. Замишљено је да Гарантни фонд у смислу ЗООС, као посебно правно лице, служи том циљу. Међутим, у пракси Гарантни фонд као посебно правно лице никада није послужио ни једном оштећеном. Гарантни фонд у смислу ЗООС никада није конституисан.

Одредбе ЗООС о Гарантном фонду и о накнади штете проузрокованој неосигураним превозним средством, непознатим превозним средством и превозним средством осигураним код осигуравача у стечају, у пракси нису произвеле ни један позитиван резултат.<sup>198</sup> Једини ефекат ових одредаба јесте производња забуне код оштећених лица, код њихових заступника и код

---

<sup>198</sup> Законодавац је примену тих одредаба одложио до момента кад Гарантни фонда, као посебно правно лице, отпочне са радом. До тог тренутка послове економске заштите жртава у случају штете проузроковане неосигураним или непознатим превозним средством или превозним средством осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, наставља да обавља Удружење осигуравача Србије. Вид. чл. 111. ст. 1. ЗООС и чл. 111. ст. 2. иницијалног текста Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 51/09.

државних органа. Овакво практично дејство законских одредаба не успоставља правну сигурност.

Појединац би читањем законског текста могао доћи до закључка да Гарантни фонд као посебно правно лице код нас постоји. ЗООС јасно наводи: „Овим законом оснива се Гарантни фонд. Гарантни фонд има својство правног лица“.<sup>199</sup> Иницијални текст ЗООС садржао је прелазну одредбу која одлаже примену цитираних одредаба за две године од ступања на снагу.<sup>200</sup> Законодавни орган продужио је тај рок, али само до 30. јуна 2012. године.<sup>201</sup> Текст закона несумњиво након 30. јуна 2012. године без икакве дилеме указује на то да Гарантни фонд као посебно правно лице у Србији постоји.

Законске одредбе прописују да се Гарантни фонд уписује у регистар, да Влада именује председника и чланове Управног одбора Гарантног фонда најкасније 60 дана пре почетка његовог рада и да ће Управни одбор Гарантног фонда у року од 30 дана од дана именовања председника и чланова донети статут Гарантног фонда и именовати директора Гарантног фонда.<sup>202</sup> Стога је теоретски могуће да се свеобухватном претрагом појединачних аката Владе и детаљним претраживањем регистара правних лица, утврди негативна чињеница да Гарантни фонд није уписан у регистар, да Влада није именовала Управни одбор Гарантног фонда и да не постоји статут Гарантног фонда. Не може се очекивати да се у овако детаљно испитивање упусти оштећено лице, нити његов пуномоћник, а ни носилац правосудне функције. Није у складу са начелом правне сигурности да се захтева од појединаца да врше овако детаљне претраге како би утврдили који субјект им дугује накнаду штете. Начело правне сигурности налаже држави да оснује институције које су предвиђене законом. Закон треба да буде такав да појединац у њега може да се поузда. Држава би требало да омогући да појединац самим читањем закона утврди која је институција дужна да пружи обештећење.

## 5. Одредбе о организацији гарантног фонда и дилеме у пракси

### а) Погрешна представа судова да Гарантни фонд као посебно правно лице постоји

Судови су у неким случајевима, због уверења да оно што је прописано у закону заиста постоји, погрешно сматрали да Гарантни фонд као посебно правно лице егзистира у правном поретку.

Примери таквог поступања могу се пронаћи у пракси Вишег суда у Зрењанину. Тај суд позивао се на одредбу чл. 2. Закона о изменама и допунама Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 78/11, којом је прописано да ће Гарантни фонд као посебно правно лице почети да обавља послове у смислу ЗООС од 30. јуна 2012. године. На основу те одредбе суд је даље закључивао како је „Гарантни фонд по сили закона отпочео са

<sup>199</sup> Чл. 73. ст. 1. и 2. ЗООС.

<sup>200</sup> Чл. 111. ст. 1. Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 51/09.

<sup>201</sup> Чл. 2. Закона о измени Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 78/2011.

<sup>202</sup> Чл. 73. ст. 2. и чл. 113. и 114. ЗООС.



обављањем послова утврђених ЗООС почев од 30. јуна 2012. године.<sup>203</sup> Цитирана пресуда није изоловани случај у пракси наших судова.<sup>204</sup>

Овакв судска пракса заслужују критику. Разлог за критику судских одлука не лежи у томе што судовима није било познато да Гарантни фонд као посебно правно лице не постоји. Због тога треба критиковати Владу. Влада је била обавезна да у законском року, тј. у продуженом законском року, именује Управни одбор Гататног фонда и тако омогући његово конституисање. Било је оправдано да судови претпоставе да организација, коју по закону држава мора да оснује, заиста постоји.

Међутим, цитиране пресуде имају други недостатак. Наведене пресуде донате су у парницама у којима је тужено правно лице било Удружење осигуравача Србије. ЗООС је јасно раздвојио Гарантни фонд у смислу тог закона и Удружење осигуравача Србије. У питању су два одвојена правна лица. Одредбе ЗООС обавезују Гарантни фонд да плати накнаду штете проузроковану моторним возилом које је неосигурано, непознато или осигурано код осигуравача у стечају. Удружење осигуравача Србије по ЗООС нема ту обавезу. Удружење осигуравача Србије само по одредбама ЗОИЛ може бити дужно да накнади штету проузроковану неосигураним моторним возилом, моторним возилом које је непознато и моторним возилом за које је уговор о обавезном осигурању закључен са осигуравачем над којим је покренут стечај. У парници која се ради накнаде такве штете води против Удружења осигуравача могу се применити одредбе ЗОИЛ, а никако одредбе ЗООС.

Схватање да у спору о накнади штете од непознатог или неосигураног возила или возила осигураног код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, по правилима логике води до одбијања тужбеног захтева према Удружењу осигуравача Србије. Основ да се тужбени захтев одбије према Удружењу осигуравача, јесте недостатак пасивне легитимације. На основу законских одредаба које обавезују једно правно лице да плати накнаду штете од неосигураног, непознатог или возила осигураног код осигуравача у стечају, не може се обавезати друго правно лице да плати накнаду те штете.

Пресуде којима се Удружење осигуравача Србије, на основу ЗООС, обавезује да накнади штету у три наведена случаја, саме су себи контрадикторне. Разлози из образложења по којима Гарантни фонд као правно лице постоји и по којима треба применити одредбе ЗООС о одговорности Гарантног фонда, противрече одлуци да се друго правно лице – Удружење осигуравача Србије, обавезе на накнаду штете.

#### б) Логичке последице представе да Гарантни фонд као посебно правно лице постоји

Пресуде које сматрају да Гарантни фонд у смислу ЗООС постоји, а ипак обавезују Удружење осигуравача Србије да накнади штету, нису логички одрживе. Суд у таквој пресуди прво полази од схватања да Гарантни фонд као посебно правно лице постоји и да зато треба применити одредбе ЗООС. Суд затим у истој пресуди имплицитно признаје да Гарантни фонд као посебно правно лице не постоји. Имплицитно признање да таквог Гататног фонда нема, јесте изрека пресуде којом се обавезује Удружење осигуравача Србије да накнади штету за коју по ЗООС одговара Гарантни фонд.

<sup>203</sup> Пресуда Вишег суда у Зрењанину Гж. 243/15 од 20. јануара 2016. године.

<sup>204</sup> Нпр. пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 4410/17 од 30. октобра 2018. године и пресуда Вишег суда у Београду Гж. 13420/15 од 1. јуна 2017. године.

Схватање да Гарантни фонд као посебно правно лице постоји, заиста је присутно у судској пракси. Истрајност у том схватању да први поглед изгледа као ревностно придржавање законских одредаба, без обзира на пропусте извршне власти. Међутим, истрајавање на погрешној представи да Гарантни фонд у смислу ЗООС постоји, иако њега нема, не представља ревностно поступање по закону. Непопустљиво придржавање представе да Гарантни фонд постоји јесте упорно игнорисање стварности. Фикција да Влада није учинила пропусте, због тога што их по закону није смела учинити – магијски легализам.<sup>205</sup>

Погрешна премиса да Гарантни фонд постоји, логички води до одбијања захтева оштећеног лица за накнаду штете из средстава Удружења осигуравача Србије. Судар те погрешне представе и стварности повредио би интересе жртава саобраћајне незгоде. С једне стране, жртве саобраћајне незгоде не би имали право да накнаде штету од Удружења осигуравача Србије, јер за штету одговара друго правно лице – Гарантни фонд. Са друге стране, жртве не би могле да накнаде штету од тог Гарантног фонда, јер њега једноставно нема.

Судови који сматрају да Гарантни фонд постоји, а обавезују Удружење осигуравача Србије да накнади штету, заиста су скренули са логичког пута. Међутим, то скретање је у интересу заштите лица која су жртве неосигураних возила, непознатих возила и возила осигураних код осигуравајућег друштва у стечају. Треба критиковати пресуде донете у парницама против Удружења осигуравача Србије, у чијим се разлозима наводи да се примењују одредбе ЗООС због тога што је основан Гарантни фонд као посебно правно лице. Међутим, треба признати да такве пресуде јесу много боље од пресуда којима би се тужбени захтев за накнаду штете од неосигураног, непознатог или возила осигураног код осигуравача у стечају, одбио према Удружењу осигуравача Србије због недостатка пасивне легитимације.

Чињеница да логичко тумачење, ограничено на законске одредбе, води до тога да оштећено лице не може да добије накнаду штете, јесте разлог за измену закона. Закон би требало да буде такав ДА без дилеме показује на постојећег субјекта који је обавезан да накнади штету проузроковану неосигураним моторним возилом, непознатим моторним возилом и моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај.

#### в) Исправно схватање о организацији гарантног фонда у судској пракси

Судови самим читањем законског текста не могу правилно решити питање пасивне легитимације за накнаду штете проузроковане неосигураним, непознатим или моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај. Ипак, то питање није нерешиво. На њега се може дати исправан одговор, ако има се има виду чињеницу да Гарантни фонд као посебно правно лице не постоји. Суд ће правилно одлучити да ли треба применити ЗООС или ЗОИЛ, ако препозна у ком односу су Удружење осигуравача Србије и Гарантни фонд у смислу ЗООС.

Примери у којима је суд правилно решио то питање могу се пронаћи у судској пракси.<sup>206</sup> Одредбе ЗООС о Гарантном фонду довеле су до недоумица, лутања судске праксе, па чак и до

<sup>205</sup> Магијски легализам је техника порицања незаконитости у поступању државних органа, која се заснива на премиси државни органи поступају у складу са законом, те да се незаконита радња или пропуст државног органа због тога није десио. Вид. Kieran McEvoy, „Beyond Legalism: Towards a Thicker Understanding of Transitional Justice“, *Journal of Law and Society*, No. 4/2007, доступно на: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1467-6478.2007.00399.x>, 4.10.2020, 419.

<sup>206</sup> Нпр. Апелациони суд у Београду у пресуди Гж 6393/15 од 12. маја 2016. године наводи: „ЗООС је прописао оснивање Гарантног фонда као посебног и самосталног правног лица, које послује независно од Удружења

погрешних пресуда. ЗООС због тога треба критиковати. Међутим, треба признати да су судови, без обзира на недостатке у законском регулисању, у неким случајевима правилно одговорили на питање ко је одговоран Гарантни фонд или Удружење осигуравача Србије.

г) Схватање о организацији гарантног фонда изражено у пракси Удружења осигуравача Србије и Народне банке Србије

Удружење осигуравача Србије у својој пракси није имало дилему о пасивној легитимацији за накнаду штете проузроковане неосигураним моторним возилом, непознатим моторним возилом или моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Запослени у Удружењу осигуравача Србије врло добро су знали да Гарантни фонд у смислу ЗООС никада није основан. Удружење осигуравача Србије због тога је, на основу прелазних одредаба ЗООС, послове накнаде штете од непознатих, неосигураних и возила осигураних код осигуравача над којима је покренут стечај, обављало у складу са ЗОИЛ.<sup>207</sup>

Народна банка Србије надлежна је да врши надзор над Гарантним фондом у смислу ЗООС. Тај надзор врши се сходном применом прописа о надзору над пословањем друштва за осигурање. ЗООС даје овлашћење Народној банци Србије да према Гарантном фонду изрекне мере за отклањање незаконитости, које се могу изрећи и према друштву за осигурање.<sup>208</sup> ЗООС познаје различите мере које Народна банка Србије може изрећи против друштва за осигурање. Једна од мера коју Народна банка Србије може да изрекне јесте и новчана казна.<sup>209</sup> Висина те новчане казне креће се у распону од 32.000,00 до 160.000,00 евра.<sup>210</sup>

Између осталих случајева Народна банка Србије новчану казну може изрећи осигуравајућем друштву ако не поступа по одштетном захтеву у прописаним роковима. Прописани рок за решавање по захтевима за накнаду штете је 14 дана. Тај рок може се изузетно продужити. Продужени рок за решавање о одштетном захтеву износу 45 дана за штете на стварима, а 90 дана за штете на лицима.<sup>211</sup> Према томе, ако осигуравајуће друштво не реши о

---

осигуравача Србије, а стиче својство правног лица даном уписа у регистар. Али управо чињеница да је тужба у овој правној ствари усмерена према Удружењу осигуравача Србије ... а не према Гарантном фонду, као посебном правном лицу, а које правно лице до данас није основано ... указује на то да се спорни правни однос има разрешити применом ЗОИЛ“. Апелациони суд у Крагујевцу, у пресуди Гж. 2724/16 од 6. октобра 2016. године и Виши суд у Суботици, у пресуди Гж. 855/13 од 17. јануара 2014. године, такође су образложили да до оснивања Гарантног фонда као посебног правног лица, у парницама о накнади штете проузроковане неосигураним возилом, непознатим возилом и возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, треба примењивати одредбе ЗОИЛ.

<sup>207</sup> Нпр. Удружење осигуравача Србије у допису Гф-1062/14 од 29. јануара 2015. године, упућеном Народној банци Србије, експлицитно је изнело свој став о примени одредаба ЗООС о Гарантном фонду. Удружење је у том допису нагласило да „Гарантни фонд као самостално правно лице још увек није основан.“ Образложило је да због тога „Удружење осигуравача Србије, у складу са одредбама чл. 111. ЗООС, обавља послове из делокруга Гарантног фонда сагласно прописима који су били на снази до ступања на снагу наведеног закона

<sup>208</sup> Чл. 88. ст. 1-3. ЗООС.

<sup>209</sup> Чл. 67. тач. 5) ЗООС.

<sup>210</sup> Одредбом чл. 68. ст. 1. ЗООС прописано је да висина новчане казне не може бити мања од 1% нити већа од 5% прописаног износа новчаног дела основног капитала друштва за осигурање за обављање послова обавезног осигурања у саобраћају. Према одредби чл. 27. ст. 1. тач. 3) и чл. 9. тач. 10-12) Закона о осигурању, *Службени гласник РС*, бр. 139/14), као минимални основни капитал друштва за осигурање за обављање послова обавезног осигурања у саобраћају, прописана је динарска противвредност износа од 3.200.000,00 евра. Стога висина запређене казне коју Народна банка Србије може да изрекне друштву за осигурање због кршења одредаба ЗООС, износи од 32.000,00 до 160.000,00 евра.

<sup>211</sup> Чл. 25. ст. 1. и 3. ЗООС.

захтеву за накнаду штете у року од 45 дана, односно у року од 90 дана ако је дошло до штете на лицима, Народна банка Србије му може изрећи високу новчану казну.

Правила ЗООС под којима оштећено лице од осигуравајућег друштва остварује права по основу полисе обавезног осигурања у саобраћају, сходно се примењују и на поступак остваривања права од Гарантног фонда.<sup>212</sup> То значи да Гарантни фонд сагласно ЗООС о одштетном захтеву треба да реши у роковима који важе и за осигуравајуће друштво. Ако те рокове прекрши Народна банка Србије може изрећи Гарантном фонду строгу новчану казну.

У пракси се дешавало да оштећена лица поднесу приговор Народној банци Србије због тога што Удружење осигуравача Србије није у року прописаном одредбама ЗООС одлучило о захтеву за накнаду штете проузроковане неосигураним моторним возилом. Међутим, такви приговори нису доводили до покретања поступка пред Народном банком Србије. Разлог за то је оцена Народне банке Србије да се одредбе о Гарантном фонду садржаном у ЗООС, не примењују на „постојећи гарантни фонд којим управља Удружење осигуравача Србије.“<sup>213</sup>

Народној банци Србије добро је познато да Гарантни фонд као посебно правно лице није конституисан, иако су законски рокови за то истекли. Због тога она није надлежна за контролу пословања постојећег гарантног фонда, који послује у оквиру Удружења осигуравача Србије.<sup>214</sup> Да је формиран Гарантни фонд као засебно правно лице у смислу ЗООС, био би под надзором Народне банке Србије. Међутим, гарантни фонд који постоји и послује као организациона јединца Удружења осигуравача Србије, није под контролом Народне банке Србије.<sup>215</sup>

Народна банка Србије прихвата да би Гарантни фонд „да је формиран као засебно правно лице“ био под њеним надзором. Наша централна банка у саопштењу објављеном на свом сајту 4. децембра 2014. године, јасно је разграничила гарантни фонд који постоји од Гарантног фонда над којим би надзор требало да врши Народна банка Србије. Нагласила је да су то различити ентитети

Надзор регулаторног тела над осигуравајућим друштвом, исто као и надзор над гарантним фондом, у интересу је оштећеног лица. Строги надзор Народне банке Србије над осигуравајућим друштвима доприноси ажурном поступању по одштетним захтевима и исплати накнаде штете. Таквог надзора нема над гарантним фондом при Удружењу осигуравача Србије. Не постоји правни основ да Народна банка Србије врши тај надзор. Потреба за супервизијом гарантног фонда јесте додатни разлог за измену у закону.

---

<sup>212</sup> Чл. 90. ЗООС.

<sup>213</sup> Народна банка Србије – Управа за надзор над финансијским институцијама – Центар за заштиту и едукацију корисника финансијских услуга, Списи предмета УНФИ IV-379/2/15/СС.

<sup>214</sup> Народна банка Србије, допис К.Г. број 2670/1/15 од 13. јула 2015. године.

<sup>215</sup> У саопштењу објављеном на интернет сајту Народне банке Србије дана 4. децембра 2014. године, јасно је разграничен гарантни фонд који постоји, од Гарантног фонда над којим над којим би надзор требало да врши Народна банка Србије. Наглашено је да су то два различита ентитета и да само над једним од њих супервизију може вршити Народна банка Србије. Гарантни фонд који може бити предмет контроле Народне банке Србије јесте Гарантни фонд у смислу ЗООС – посебно правно лице. Постојећи гарантни фонд функционише у оквиру Удружења осигуравача Србије и њега не надзоре домаћа централна банка. Вид. Народна банка Србије, *Народна банка Србије није надлежна за надзор постојећег Гарантног фонда*, доступно на: <https://www.nbs.rs/internet/cirilica/scripts/showContent.html?id=7779&konverzija=no>, 18.7.2020.

## 6. Гарантни фонд посебно правно лице или у оквиру Удружења осигураваача Србије *de lege ferenda*

Циљ гарантног фонда, без обзира да ли је организован као посебно правно лице или њиме управља асоцијација осигуравајућих друштава, јесте да пружи заштиту оштећеним лицима у законом предвиђеним случајевима. Стога гарантни фонд треба организovati у оном облику, који ће оштећеном лицу омогућити да лакше дође до накнаде штете.

Рокови у којима Гарантни фонд у смислу ЗООС мора пуступати и надзор над Гарантним фондом предвиђен тим законом, свакако јесу у интересу оштећеног лица. Оштећено лице очигледно је у повољнијем положају када о његовом захтеву мора да се одлучи за 45, односно за 90 дана. Оштећеном лицу погодују и одредбе о административној санкцији у случају да о одштетном захтеву не буде одлучено у прописаним роковима. Међутим, законом би се могли прописати и рокови у коме Удружење осигураваача Србије мора да одлучи о захтеву за накнаду штете проузроковане неосигураним возилом, непознатим возилом или возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Законом је могуће предвидети санкцију за случај да Удружење осигураваача Србије не реши о одштетном захтеву у прописаном року. Чињеница да ЗООС прописује рокове у коме Гарантни фонд мора да реши о одштетном захтеву, а да ЗОИЛ не прописује такве рокове за Удружење осигураваача Србије, није разлог због кога би гарантни фонд *de lege ferenda* требало да буде организован као посебно правно лице.

У оквиру асоцијације осигуравајућих друштава која се баве осигурањем од аутоодговорности, могу пословати различити институти који служе заштити жртава саобраћајне незгоде у неким специфичним случајевима. То је пре свега национални биро осигурања.

### а) Гарантни фонд и национални биро осигурања

Удружење осигураваача Србије гарантује за накнаду штете коју на подручју Републике Србије, причине возила осигурана од аутоодговорности у иностранству.<sup>216</sup> Удружење у својству националног бироа осигурања - обрађивачког бироа, дужно је да оштећеном лицу накнади штету проузроковану иностраним возилом, које има уредан доказ о међународном осигурању од аутоодговорности (зелену карту или регистарску таблицу државе са подручја регистарске ознаке).<sup>217</sup>

Постоји сличност између гарантног фонда и обрађивачког бироа. Оба правна института пружају обештећење ако је штета проузрокована специфичним моторним возилима. Посебна околност из које произлази одговорност обрађивачког бироа, јесте околност да је возило осигурано у иностранству, тј. да има међународно осигуравајуће покриће. Посебне околности из којих произлази право на накнаду штете из средстава гарантног фонда, јесте чињеница да је возило неосигурано, непознато или осигурано код осигуравајућег друштва у стечају.

Делокруг гарантног фонда и делокруг националног бироа осигурања – обрађивачког бироа, јесу у посебно блиском додиру у случају неосигураног моторног возила. Штета проузрокована употребом моторног возила иностране регистрације чији се власник није

<sup>216</sup> Чл. 21. тач. 4) Статута Удружења осигураваача Србије.

<sup>217</sup> Вид. чл. 39. ЗООС.

осигурао од аутоодговорности, надокнађује се из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије,<sup>218</sup> односно од Гарантног фонда.<sup>219</sup>

Оштећено лице може врло лако, путем интернета, да изврши проверу, те да преко домаће регистарске ознаке штетниковог возила утврди да ли је то возило осигурано или не.<sup>220</sup> Када је у питању инострано возило, није лако утврдити да ли постоји осигуравајуће покриће.

ЗООС прописује да су Гарантни фонд и Удружење осигуравача Србије, у организационом смислу раздвојени. По оваквом законском решењу, уколико оштећено лице покрене парницу против Гарантног фонда у којој се утврди да је возило било осигурано у иностранству, тужбени захтев ће бити одијен. *Vice versa* тужбени захтев ће бити одбијен ако оштећени тужбу поднесе против Удружења осигуравача, а у току парнице се утврди да ипак не постоји ваљани доказ о осигурању иностраног возила. За оштећено лице тешко је да са сигурнишћу утврди да ли је инострано возило осигурано или не.

Уколико су послови гарантног фонда и националног бироа осигурања поверени једном правном лицу, као што предвиђа ЗОИЛ, оштећени не мора утврђивати да ли је инострано возило осигурано или не. Удружење осигуравача Србије биће пасивно легитимисано, јер оно по ЗОИЛ обавља и послове гарантног фонда и послове националног бироа осигурања. Чињеница да ли је инострано моторно возило осигурано или не, није од значаја за пасивну легитимацију Удружења осигуравача Србије. У случају да је возило било осигурано, Удружење ће одговарати као национални биро осигурања – обрађивачки биро. У случају да није осигурано, Удружење ће одговарати средствима гарантног фонда.<sup>221</sup>

Положај оштећеног, у случају штете проузроковане иностраним моторним возилом, у повољнији је по одредбама ЗОИЛ, него по одредбама ЗООС. По одредбама ЗОИЛ оштећени не мора истраживати да ли је страном возило, којим је проузрокована штета, осигурано у иностранству или не. ЗООС међутим, приморава оштећеног да испитује и доказује да ли је да ли је возило штетника из стране земље, осигурано у иностранству или не.

#### б) Сукоб надлежности гарантног фонда и националног бироа осигурања

Надлежност гарантног фонда и националног бироа осигурања могу се преклопити. До преклапања ће доћи ако неосигурано моторно возило долази из земље која је у систему регистарске ознаке. Систем регистарске ознаке заснива се на претпостављеном покрићу. Чињеница да је страна држава у овом систему, издала регистарску таблицу за возило, јесте основ претпоставке да је у тој држави возило осигурано.

---

<sup>218</sup> Чл. 96. ЗОИЛ.

<sup>219</sup> Чл. 41. ЗООС.

<sup>220</sup> Вид. Удружење осигуравача Србије, *Сервиси грађана*, доступно на: <http://uos.rs/lat/servis-za-gradjane-rs/>, 5.10.2020.

<sup>221</sup> Апелациони суд у Новом Саду у пресуди Гж. 3631/16 од 25. септембра 2017. године навео је да чињеница да ли је за возило италијанске регистарске ознаке, чији је возач проузроковао незгоду, издата зелена карта, није од значаја за пасивну легитимацију Удружења осигуравача Србије. Апелациони суд у Новом Саду у тој пресуди је објаснио да гарантни фонд и национални биро осигурања, односно биро зелене карте, представљају само организационе јединице Удружења осигуравача Србије. Апелациони суд је истакао да Удружење осигуравача Србије по закону гарантује накнаду и кад је штета проузрокована иностраним возилом које нема уредан доказ о осигурању од аутоодговорности и кад је штета проузрокована иностраним возилом за које је издата међународна исправа о осигурању од аутоодговорности.

Дешава се да истекне осигурање од аутоодговорности за неко возило, а да његова регистарска таблица и даље важи. Постоји могућност да возило има уредну регистарску таблицу, али да није осигурано. Такво возило може прећи државну границу унутар система регистарске ознаке. Нпр. може из Европске уније ући на територију Републике Србије. Ту може проузроковати саобраћајну незгоду.

ЗООС и ЗОИЛ изједначавају штету која је проузрокована „употребом моторног возила иностране регистрације, чији се власник није осигурао од аутоодговорности“ са штетом проузрокованом неосигураним моторним возилом.<sup>222</sup> Језичким тумачењем одредбе чл. 41. ЗООС и одредбе чл. 96. ЗОИЛ може се доћи до закључка да се таква штета надокнађује из гарантног фонда.

Домаће право признаје да регистарска таблица, издата за возило које је уобичајено стационирано у држави чији је национални биро члан мултилатералног гарантног споразума - III дела Интерних регулатива (тј. система регистарске ознаке), представља доказ о међународном осигурању возила.<sup>223</sup> За штету која је проузрокована таквим возилом у Србији одговара наш национални биро осигурања – обрађивачки биро, а то је по слову закона Удружење осигуравача Србије.<sup>224</sup> Из одредаба ЗООС произлази да у таквим случајевима, осим обавезе Гарантног фонда постоји и обавеза Удружења осигуравача Србије.

Одредбе ЗООС производе својеврстан сукоб надлежности између Удружења осигуравача Србије, као националног бироа осигурања – обрађивачког бироа, и Гарантног фонда. Пошто се одредбе ЗООС о Гарантном фонду још увек не примењују, у пракси таквог сукоба надлежности није било. Због тога се не може са сигурношћу рећи да ли је реч о позитивном или негативном сукобу надлежности.

Чини се да би решење из ЗООС произвело позитиван, а не негативан сукоб надлежности између Гарантног фонда и Удружења осигуравача Србије. Обе организације по законском тексту јесу одговорне за штету. Због тога је вероватније да и једно и друго правно лице буду спремне да исплате штету по захтеву оштећеног лица.

Удружење осигуравача Србије има интерес да у својству националног бироа осигурања – обрађивачког бироа, обради штету и оштећеном исплати накнаду. Када обрађивачки биро обради одштетни захтев и оштећеном исплати накнаду штете проузроковане иностраним возилом, има право да накнаду штете рефундира од националног бироа земље из које је возило дошло (гарантног бироа). Обрађивачки биро од гарантног бироа, поред износа исплаћеног оштећеном лицу и пратећих трошкова, наплати и обрађивачку провизију (*handling fee*).<sup>225</sup> Висина те провизије је 15% од износа исплаћеног на име накнаде штете.<sup>226</sup> Интерес Удружења осигуравача Србије да активно поступа у својству обрађивачког бироа и да оштећеним исплаћује основане захтеве за накнаду штете, смањује ризик негативног сукоба надлежности између Удружења осигуравача Србије и Гарантног фонда у смислу ЗООС.

Међутим, замисливо је да нејасне одредбе ЗООС о одговорности Гарантног фонда и Удружења осигуравача Србије, доведу до негативног сукоба надлежности. Одредбе које утврђују да су две различите организације надлежне за једну исту ствар, стварају тај ризик. Могуће је да једна организација одбија да поступа, због тога што је надлежна друга

---

<sup>222</sup> Прописују да се у оба случаја штета надокнађује као штета проузрокована неосигураним возилом, тј. из средстава гарантног фонда. Вид. чл. 96. ЗОИЛ и чл. 41. ЗООС.

<sup>223</sup> Чл. 36. ст. 2. ЗООС.

<sup>224</sup> Чл. 39. ст. 1. ЗООС.

<sup>225</sup> Чл. 5. ст. 1. и чл. 10. Интерних регулатива.

<sup>226</sup> Explanatory Memorandum, 34.

организација. Одредбе које производе сукоб надлежности, без обзира да ли је реч о позитивном или негативном сукобу, за оштећено лице су неповољније од одредаба које јасно разграничавају делокруг.

Сукоб надлежности између Удружења осигуравача Србије и Гарантног фонда, чак и ако је позитиван, производи одређене неповољне ефекте. III дело Интерних регулатива, као мултилатерални гарантни споразум, омогућава Удружењу да од бироа земље чију регистарску таблицу носи возило штетника, рефундира износ исплаћен оштећеном лицу, пратеће трошкове и обрађивачку провизију. Право на ову рефундацију постоји без обзира да ли је возило штетника осигурано или не.<sup>227</sup> Гарантни фонд у случају да исплати накнаду штете проузрокованим моторним возилом са регистарском таблицом друге државе система регистарске ознаке, не би могао да се рефундира од националног бироа осигурања те државе. Евентуално би могао да поврати износ накнаде од власника страног неосигураног возила, по правилима о регресу.

Много је теже да се Гарантни фонд наплати од власника страног возила, него да се Удружење осигуравача Србије наплати од иностраног националног бироа осигурања. Раздвајање Гарантног фонда и Удружења осигуравача Србије повећава могућност да економски терет штете проузроковане неосигураним возилом из иностранства, падне на терет домаћег субјекта. У случају када је неосигурано возило са уредном регистарском таблицом дошло у Србију и ту проузроковало штету, исплата накнаде од стране самосталног Гарантног фонда омогућила би да „штета буде у Србији, а новац за накнаду остане у иностранству.“

Организовање гарантног фонда унутар Удружења осигуравача Србије искључује могућност сукоба надлежности. Удружење осигуравача Србије не може бити само са собом у сукобу надлежности. Законско решење по коме су Удружењу осигуравача Србије поверени и послови националног бироа осигурања и послови гарантног фонда, изгледа боље од законског решења по коме су Удружењу осигуравача поверени само послови националног бироа осигурања.

Ако би упркос недостацима заживело законско решење по коме је Гарантни фонд самостално правно лице, неосигурано возило из иностранства у неким случајевима требало би третирати као осигурано инострано возило. Ако моторно возило има уредну регистарску таблицу издату од стране државе која је у систему регистарске ознаке, требало би га сматрати уредно осигураним. Изједначавање иностраног возила са уредном регистарском таблицом и уредно осигураног иностраног возила, у потпуном је складу са Интерним регулативама. Такво изједначавање уклања надлежност Гарантног фонда у смислу ЗООС. Надлежност без дилеме прелази код нашег националног бироа осигурања – Удружења осигуравача Србије. Поступање Удружења осигуравача Србије даје основ за рефундацију исплаћеног износа (и обрађивачке провизије) од иностраног гарантног бироа. Та рефундација даље спречава да терет накнаде штете падне на домаћег правног субјекта, тј. „да штета буде у Србији, а да новац за накнаду остане у иностранству.“

---

<sup>227</sup> Чл. 10. и 11. ст. 1. тач. 1. Интерних регулатива.



## ГЛАВА V ФИНАНСИРАЊЕ ГАРАНТНОГ ФОНДА

Средства постојећег гарантног фонда образују се издвајањем из премије обавезних осигурања у саобраћају и из остварених регресних захтева.<sup>228</sup> Удружење осигуравача Србије утврђује висину доприноса за гарантни фонд, који осигуравајућа друштва издвајају из премија осигурања.<sup>229</sup> Сва осигуравајућа друштва које обавља делатност обавезног осигурања у саобраћају јесу чланови Удружења осигуравача Србије.<sup>230</sup> Та осигуравајућа друштва имају обавезу да Удружењу осигуравача средства доприносе који су потребни да би Удружење могло да врши поверена јавна овлашћења.<sup>231</sup> Орган Удружења осигуравача Србије, који је надлежан да утврди висину доприноса из којих се финансирају јавна овлашћења Удружења осигуравача Србије, јесте Управни одбор. Управни одбор доноси одлуку о висини доприноса који осигуравајућа друштва уплаћују у гарантни фонд.<sup>232</sup>

Удружење осигуравача Србије није потпуно аутономно у одређивању висине доприноса који се издваја из премије осигурања од аутоодговорности ради финансирања гарантног фонда. Неопходно је да се Министарство финансија сагласи са висином доприноса коју је утврдио Управни одбор Удружења осигуравача Србије.<sup>233</sup>

ЗООС на сличан начин уређује финансирање Гарантног фонда. Наравно, с обзиром да је Гарантни фонд по ЗООС потпуно одвојен од Удружења осигуравача Србије, у поступку финансирања Гарантног фонда у смислу ЗООС, Удружење осигуравача нема никакву улогу. Законодавац је одредио да доприноси друштava за осигурање представљају најзначајинији извор финансирања Гарантног фонда као посебног правног лица.<sup>234</sup> На тај начин образују се средства за плаћање накнаде оштећеним лицима и за пословање Гарантног фонда. Допринос за Гарантни фонд осигуравајућа друштва издвајају из премије обавезних осигурања у саобраћају. Висина доприноса исказује се у процентуалном износу у односу на бруто премију обавезних осигурања остварену у претходном месецу.<sup>235</sup>

Сам Гарантни фонд по ЗООС одређује висину доприноса који му плаћају друштва за осигурање. Ипак, ни он у томе није потпуно аутономан. Влада Републике Србије даје сагласност на висину тог доприноса.<sup>236</sup>

Пропуст осигуравајућег друштва да учествује у финансирању накнаде штете проузроковане неосигураним, непознатим и моторним возилима осигураним код осигуравајућих друштва у стечају, строго је санкционисан. То представља привредни преступ.<sup>237</sup> Народна банка Србије може изрећи још тежу санкцију због неплаћања доприноса за гарантни фонд. Ако осигуравајуће друштво не плати тај допринос, Народна банка Србије може му одузети дозволу за обављање делатности.<sup>238</sup>

---

<sup>228</sup> Чл. 100. ЗОИЛ.

<sup>229</sup> Чл. 143. ст. 1. тач. 3) ЗОИЛ.

<sup>230</sup> Чл. 70. ст. 1. ЗООС и чл. 8. ст. 2. Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>231</sup> Чл. 17. тач. 1) Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>232</sup> Чл. 34. ст. 1. и чл. 35. ст. 1. и 2. Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>233</sup> Чл. 143. ст. 2. ЗОИЛ.

<sup>234</sup> Чл. 75. ст. 1. тач. 1) ЗООС.

<sup>235</sup> Чл. 75. ст. 2, 3. и 4. ЗООС.

<sup>236</sup> Чл. 75. ст. 5. ЗООС.

<sup>237</sup> Чл. 147. ст. 1. тач. 11) ЗОИЛ и чл. 97. ст. 1. тач. 14) ЗООС.

<sup>238</sup> Чл. 214. ст. 1. тач. 21) Закон о осигурању, *Службени гласник РС*, бр. 139/14.

Прописи предвиђају да се гарантни фонд при Удружењу осигуравача Србије и Гарантни фонд у смислу ЗООС могу финансирати улагањем сопствених средстава и из буџета Републике Србије.<sup>239</sup> Наплата регресних потраживања такође је један од начина на који се прикупљају средства за гарантни фонд при Удружењу осигуравача Србије, а и за Гарантни фонд у смислу ЗООС. Тачније, регрес је начин да се врате већ уплаћена средства.

У упоредном праву уобичајено је да главни извор финансирања гарантног фонда представљају доприноси осигуравајућих друштава која обављају послове обавезних осигурања у саобраћају. Висина тог доприноса одређује се у сразмери са наплаћеном премијом обавезних осигурања у саобраћају.<sup>240</sup> Наш законодавац је и у ЗООС и у ЗОИЛ поступио на начин прихваћен у упоредном праву. Гарантни фонд при Удружењу осигуравача Србије и Гарантни фонд у смислу ЗООС финансирају се на суштински сличан начин. Основни извор финансирања и у једном и у другом случају јесу доприноси организација за осигурање, који се издвајају из премија обавезног осигурања.

Терет финансирања гарантног фонда јесте на осигуравајућим друштвима, која се баве осигурањем у саобраћају. Трошак који друштва за осигурање имају зарад финансирања гарантног фонда утиче на „цену осигурања од аутоодговорност“, тј. на висину премије. Тај трошак осигуравајућег друштва је једна компонента у висини премије осигурања. Како се повећава та компонента, повећава се и висина премије осигурања. Исправно је рећи да осигуравајућа друштва, преко „цене“ – премије осигурања од аутоодговорности, терет финансирања гарантног фонда индиректно преваљују на своје осигуранике.

Осигураници – лица која су закључила уговоре о обавезном осигурању у саобраћају, на посредан начин обезбеђују средства за накнаду штете проузроковане неосигураним возилима, непознатим возилима и возилима осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Терет накнаде штете проузроковане моторним возилима која нису покривена обавезним осигурањем, сnose власници моторних возила која су се уредно осигурала. Гарантни фонд, доприноси за друштва за осигурање и премија обавезног осигурања преваљују економски терет штете проузроковане моторним возилом на широку заједницу лица која су се уредно осигурала. Апсолутно је оправдано да терет накнаде штете од неосигураног, непознатог или моторног возила осигураног код осигуравача у стечају, уместо саме жртве, преузму сви власници осигураних возила. Оправдање постоји ако нема лица, које би на неки начин било одговорно за штету. Али ако постоји лице које би на било који начин било одговорно за штету, оправдано је да се терет накнаде штете са гарантног фонда пребаци на то одговорно лице. Неправично је да сви уредно осигурани власници моторних возила сnose економске последице штете, уместо лица које је одговорно за штету и које није покривено осигурањем. Начин на који се гарантни фонд финансира мора се имати у виду приликом оцене да ли постоји право на накнаду штете, а нарочито при процени да ли постоји регресно право гарантног фонда.

---

<sup>239</sup> Чл. 75. ст. 1. тач. 2) и 3) ЗООС и чл. 35. ст. 3. тач. 2) и 3) Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>240</sup> Marijan Ćurković, „Zaštita žrtava cestovnog prometa kroz instituciju garancijskog fonda“, Zbornik radova sa savetovanja SORS 26. susreta osiguravača i reosiguravača Sarajevo, доступно на: <http://sors.ba/UserFiles/file/Sors/SORS%202015/Zbornik%20radova%202015/06-Curkovic.pdf>, 11.10.2020, 2010.

## ГЛАВА VI ПРАВНА ПРИРОДА ГАРАНТНОГ ФОНДА

### 1. Значај одређења правне природе гарантног фонда

Гарантни фонд, као специфичан правни институт, има изражене и приватноправне и јавноправне особине.<sup>241</sup> Тај дуалитет јавног и приватног постоји без обзира на то да ли је гарантни фонд организован у оквиру удружења осигуравајућих друштава, или као посебно правно лице. Питање правне природе гарантног фонда нема само теоријски значај. То питање поставило се као одлучно у неким споровима пред Судом правде Европске уније.

Адресати норми садржаних у директивама Европске уније јесу земље чланице. Одредбе директива усмерене су искључиво на државе. Директиве у начелу непосредно не намећу обавезе субјектима приватног права.<sup>242</sup> Тако је утврђено у пракси Суда правде Европских заједница.<sup>243</sup> Ипак, у спору у коме учествује појединац изузетно се могу непосредно применити одредбе директива. Услов за то је да друга страна у спору држава, или субјект под контролом и влашћу државе, или субјект чија овлашћења и одговорности превазилазе обим овлашћења и одговорности које уобичајено немају субјекти приватног права.<sup>244</sup>

Могућност да се у споровима између субјеката приватног права непосредно примени директива Европске уније, апсолутно је искључена. Могућност да се у парници између појединца и државе, односно субјекта јавног права, непосредно примени норма из директиве, ипак постоји. Суд правде Европске уније је константно проширивао домет одредби права Уније са непосредним дејством, у циљу заштите права права појединаца.<sup>245</sup> Директива ће се непосредно применити само ако је за појединца повољнија него национални пропис и ако у национални правни систем није имплементирана. Овакво дејство директива Европске уније у теорији се назива непосредно вертикално дејство. Непосредно вертикално дејство директиве у суштини представља санкцију за пропуст државе да имплементира директиву.<sup>246</sup>

Под претпоставком да Србија постане чланица Европске уније, непосредно вертикално дејство Консолидоване директиве зависиће од квалификације гарантног фонда. Уколико се наш гарантни фонд квалификује као институт јавног права, одредбе Консолидоване директиве могле би непосредно да се примене. Уколико је гарантни фонд по својој правној природи институт приватног права, непосредна примена овог европског прописа није дозвољена.

Европске интеграције захтевају да одредбе српског закона о гарантном фонду буду у складу са Консолидованом директивом. Истовремено, захтевају од наше правне теорије да одреди правну природу домаћег гарантног фонда. Потребно је разјаснити да ли је то институт приватног или јавног права.

---

<sup>241</sup> П. Шулејић (2005), 457.

<sup>242</sup> Klaus-Dieter Borchardt, *The ABC of European Union law*, Luxembourg 2010, Publications Office of the European Union, 90.

<sup>243</sup> Суд правде Европских заједница, пресуда C-182/84 *M.H. Marshall v Southampton and South-West Hampshire Area Health Authority* од 26. фебруара 1986. године, тач. 48, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:61984CJ0152&from=EN>, 25.8.2020.

<sup>244</sup> Суд правде Европских заједница, пресуда C-253/96 до C-258/96 *Helmut Kampelmann and Others v Landschaftsverband Westfalen-Lippe* од 9. октобра 1997. године, тач. 46, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:61996CJ0253&from=EN>, 25.8.2020.

<sup>245</sup> Мирко Васиљевић, „Пословно право Србије и Европска унија“, *Право и привреда*, бр. 1/2009, 17.

<sup>246</sup> Klaus-Dieter Borchardt, *The ABC of European Union law*, Luxembourg 2016, European Commission, 103.

## 2. Организација Удружења осигуравача Србије и правна природа гарантног фонда

Питање да ли је гарантни фонд под контролом и влашћу државе због тога се може свести на питање да ли је Удружење осигуравача Србије под контролом и влашћу државе.

Сва друштва за осигурање која се баве обавезним осигурањем у саобраћају морају бити чланови Удружења осигуравача Србије. За њих је чланство обавезно.<sup>247</sup> Највиши орган удружења је скупштина удружења, а њу чине сви чланови – осигуравајућа друштва.<sup>248</sup> Удружење осигуравача Србије, осим скупштине, има следеће органе управљања: управни одбор, надзорни одбор и генералног секретара.<sup>249</sup> Скупштина, као највиши орган, надлежна је да усваја измене и допуне статута и да бира и разрешава чланове управног и надзорног одбора.<sup>250</sup> Надзорни одбор врши надзор над законитошћу рада Удружења, као и надзор над употребом средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије.<sup>251</sup>

Управни одбор има значајна овлашћење везана за гарантни фонд. Тај орган утврђује висину доприноса који су осигуравајућа друштва дужна да издвајају из премије обавезних осигурања у саобраћају за гарантни фонд, а бира и разрешава генералног секретара.<sup>252</sup>

Генерални секретар Удружења осигуравача Србије има кључне надлежности за управљање гарантним фондом. Он представља и заступа Удружење, организује и води његове послове, одлучује о радно-правним питањима запослених и доноси акт о унутрашњој организацији и систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије, а даје пуномоћје за заступање Удружења у сваком конкретном судском спору.<sup>253</sup> Сви запослени у постојећем гарантном фонду, укључујући и његовог директора, непосредно су одговорни генералном секретару Удружења осигуравача.<sup>254</sup>

Управни одбор удружења чине физичка лица, која представљају друштва за осигурање. Чланова Управног одбора има укупно седам.<sup>255</sup> Тренутни састав тог органа је такав да су свих седам његових чланова, истовремено председници извршних одбора осигуравајућих друштава.<sup>256</sup> Чланови Надзорног одбора Удружења осигуравача Србије су представници осигуравајућих друштава или независни чланови.<sup>257</sup> Независни чланови управе привредног субјекта су један од института који решава питање контроле управе.<sup>258</sup>

Управа Удружења осигуравача Србије – генерални секретар, Управни и Надзорни одбор, имају дужности према удружењу, исто као што чланови управе осигуравајућег друштва имају дужност да поступају савесно и лојално према друштву. Они своје послове треба да

<sup>247</sup> Чл. 8. Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>248</sup> Чл. 22. ст. 1. и 2. Закона о удружењима, *Службени гласник РС*, бр. 51/09, 99/11, 44/18.

<sup>249</sup> Чл. 44. Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>250</sup> Чл. 46. тач. 1), 5) и 6) Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>251</sup> Чл. 56. тач. 1) и 3) Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>252</sup> Чл. 53. тач. 4) и 7) Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>253</sup> Чл. 61. тач. 1), 2), 6) и 7) Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>254</sup> Чл. 13. ст. 5. Правилник о систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије.

<sup>255</sup> Чл. 49. ст. 1. Удружења осигуравача Србије.

<sup>256</sup> Вид. Удружење осигуравача Србије, *Органи Удружења осигуравача Србије*, доступно на: <http://uos.rs/lat/skupstina/>, 21.2.2021.

<sup>257</sup> Чл. 55. ст. 1. и 2. Статута Удружења осигуравача Србије.

<sup>258</sup> Мирко Васиљевић, *Корпоративно управљање – изабране теме*, Удружење правника у привреди, Београд 2013, 43.

извршавају савесно, са пажњом доброг привредника, у разумном уверењу да делују у најбољем интересу друштва, односно удружења. Дужности пажње и фидуцијалне дужности чланова управе привредног субјекта, чине кичмени стуб доброг корпоративног управљања.<sup>259</sup> Дужност пажње манифестује се кроз две основне дужности – дужност доброг управљања (која захтева да пословне одлуке доноси члан управе који је довољно информисан, који нема лични интерес у конкретном послу и који је уверен да је одлука у најбољем интересу привредног субјекта) и дужност информисања, односно самоинформисања.<sup>260</sup>

Државни органи имају одређена овлашћења према Удружењу осигуравача Србије. Та овлашћења нису широка. Висина доприноса за финансирање јавних овлашћења Удружења осигуравача Србије утврђује се уз сагласност Министарства финансија. Влада даје сагласност на Статут удружења, односно на његове измене и допуне. Министарство финансија врши надзор над вршењем јавних овлашћења, која су поверена Удружењу осигуравача Србије. Извештај о вршењу тих овлашћења доставља се Влади једном годишње.<sup>261</sup>

На основу анализе одредби о организацији и надзору над Удружењем осигуравача Србије, може се закључити оно ужива висок степен аутономије у односу на државу. Организационо оно је потпуно одвојено од државних органа. Састав органа Удружења осигуравача Србије потврђује да тим удружењем управљају искључиво друштва за осигурање и друштва за реосигурање.

Друштва за осигурање и друштва за реосигурање, јесу субјекти приватног права. Правни субјект који је настао њиховим удруживањем и којим друштва самостално управљају, такође је субјект приватног права. Законске одредбе о надзору над Удружењем осигуравача Србије и статутарне одредбе о његовој организацији, указују да је удружење има приватноправну природу.

### 3. Јавна овлашћења Удружења осигуравача Србије

Правна природа гарантног фонда и Удружења осигуравача Србије не може се утврдити искључиво на основу чињенице да они имају и формалну и суштинску независност од државе. Јавна овлашћења и одговорности одређеног правног субјекта могу одредити његову правну природу. Кључно је да ли су овлашћења, односно одговорности, такви да превазилазе обим овлашћења и одговорности које по уобичајеним правилима имају субјекти приватног права.

Удружење осигуравача Србије је законска категорија. Оно по закону има низ овлашћења и одговорности.<sup>262</sup> Оваква овлашћења и ове одговорности, немају привредни субјекти по правилима приватног права. Врсте послова које Удружење обавља указују на то да оно има јавноправну, а не приватноправну природу. Исту такву правну природу има гарантни фонд, када је организован у оквиру Удружења осигуравача Србије.

---

<sup>259</sup> Мирко Васиљевић, Наташа Петровић Томић, „Одговорност управе акционарског друштва за осигурање за спречавање незаконитог пословања“, *Право и привреда*, бр. 1/2020, 9.

<sup>260</sup> Наташа Петровић Томић, *Осигурање од одговорноститектора и чланова управног одбора акционарског друштва*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2011, 68-70.

<sup>261</sup> Вид. чл. 70. ст. 2. и 3, чл. 71. и 72. ЗООС и чл. 143. ст. 2. и 3. и чл. 144. и 145. ЗОИЛ.

<sup>262</sup> Нпр. Удружење осигуравача Србије законом је признато као национални биро осигурања наше земље; Удружење осигуравача Србије одређује на основу које међународне исправе о осигурању инострано возило може да уђе на територију наше државе, и гарантује накнаду штете коју то возило проузрокује у Србији; води информациони центар; и врши послове гарантног фонда. Вид. чл. 70. ст. 1. тач. 30), чл. 37. и 50-52. ЗООС и чл. 143. тач. 3-5) ЗОИЛ.

#### 4. Став Суда правде Европске уније о правној природи гарантног фонда

Европске земље, у којима национални бирои за осигурање, односно гарантни фондови, имају највећи степен самосталности у односу на државу, јесу Уједињено Краљевство и Република Ирска.<sup>263</sup> МИБИ, за своју примарну и најважнију надлежност, сматра накнаду штете жртвама неосигураних и непознатих возила.<sup>264</sup> У Републици Ирској, исто као у Великој Британији, накнада штете проузроковане неосигураним и непознатим возилом није уређена законом. Општи акт који уређује накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим возилима у Републици Ирској јесте споразуму који су закључили МИБИ и Министарство саобраћаја Ирске<sup>265</sup>

Суд правде Европске уније у пресуди *Elaine Farrell v. Alana Whittyja, Minister of Environment Ireland*, МИБИ С-413/15 од 27. октобра 2015. године одлучивао је о правној квалификацији ирског гарантног фонда. Тужилца Elaine Farrell тражила је да се МИБИ обавезе да јој накнади штету проузроковану употребом неосигураног моторног возила. Околности саобраћајне незгоде биле су такве да тужилца, по ирском праву, није имала право на одштету, иако је по директиви Европске уније морала да има право на обештећење. Једно од спорних питања, која је Врховни суд Ирске изнео пред Суд правде Европске уније, било је и да ли МИБИ може да одговара непосредно на основу одредаба директива. Европски суд, као одлучно питање, идентификовао је питање да ли се против тела којем је држава поверила дужност накнаде штете проузроковане неосигураним или непознатим возилом, оштећени може позивати на директиву.<sup>266</sup> Суд правде Европске уније у пресуди *Elaine Farrell v. МИБИ* изјашњавао се о правној квалификацији гарантног фонда.

Суд правде Европске уније оценио је да држава у јавном интересу овлашћује одређено тело да исплаћује накнаду штете проузроковане неосигураним или непознатим моторним возилом. Затим је нагласио да су сви осигуравачи, који се баве осигурањем моторних возила у Ирској, дужни да буду чланови МИБИ и да финансирају послове које МИБИ обавља. Због тога је закључио да одредбе директива о обавезном осигурању возила, могу непосредно да се примењују према МИБИ, тј. да МИБИ има јавноправну природу. Гарантни фонд Републике Ирске, по становишту Суда правде Европске уније, јесте појавни облик државе (*emanation of the state*).<sup>267</sup>

---

<sup>263</sup> Биро осигурања Републике Ирске (*Motor Insurers Bureau of Ireland - MIBI*) јесу готово идентичне организације. Вид. Nicholas Bevan, „State Liability: Betwixt & Between Brexit (Pt 2)“, *New Law Journal*, issue 7768 издат 3. новембра 2017. године. Биро осигурања Републике Ирске (даље: МИБИ) исто као и МИБ, а слично као наше Удружење осигуравача Србије, обавља послове националног бироа осигурања, гарантног фонда, информационог центра и бироа за накнаду штете. Вид. Council of Bureaux, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=IE>, 21.2.2021.

<sup>264</sup> МИБИ, *About us*, доступно на: <https://www.mibi.ie/about-us.8.html>, 21.2.2021.

<sup>265</sup> Споразум о накнади жртвама жртвама које нису покривене осигурањем закључен 29. јануара 2009. године између Министарства саобраћаја Републике Ирске и Националног бироа осигурања Републике Ирске – *Agreement dated 29<sup>th</sup> January 2009 between the Minister for Transport and the Motor Insurers' Bureau of Ireland (MIBI)*, доступно на: [https://www.mibi.ie/\\_fileupload/Signed\\_MIBI\\_Agreement\\_29\\_Jan\\_09.pdf](https://www.mibi.ie/_fileupload/Signed_MIBI_Agreement_29_Jan_09.pdf), 25.8.2020.

<sup>266</sup> Суд праве Европске уније, пресуда С-413/15 *Elaine Farrell v Alan Whitty, Minister for the Environment, Ireland, Attorney General, Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)* од 10. октобра 2017. године, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62015CJ0413&from=EN>, 25.8.2020. (у даљем тексту: пресуда *Elaine Farrell v. МИБИ*), тач. 13, 15 и 21.

<sup>267</sup> Пресуда *Elaine Farrell v. МИБИ*, тач. 21, 37, 40. и изрека пресуде.

## 5. Правна природа гарантног фонда по праву Републике Србије

### а) Правна природа гарантног фонда у смислу ЗОИЛ

Постојећи гарантни фонд, тј. гарантни фонд у смислу ЗОИЛ, несумњиво има мешовиту, приватноправну и јавноправну природу. Приватноправна компонента произилази из начина на који је гарантни фонд организован. Држава нема контролу над гарантним фондом, нити има правни механизам помоћу кога може да утиче на његово пословање. Друштва за осигурање и друштва за реосигурање, преко скупштине Удружења осигураваача Србије, преко његовог управног и надзорног одбора, и преко генералног секретара, самостално и у складу са законом, управљају гарантним фондом.

Међутим, јавна овлашћења, обавеза чланства у Удружењу осигураваача Србије и обавеза плаћања доприноса за гарантни фонд, указују на то да гарантни фонд у Републици Србији има јавноправну природу. Суд правде Европске уније у предмету *Elaine Farrell v. МИВ* изнео је разлоге због којих сматра да код ирског гарантног фонда претеже јавноправни елемент. Гарантни фонд у Републици Ирској и постојећи гарантни фонд у Србији, организовани су по истом моделу. Аргументи које је изнео Суд правде Европске уније у пресуди *Elaine Farrell v. МИВ*, због тога важе и за гарантни фонд који послује у Србији.

Квалификација Суда правде Европске уније, по којој је гарантни фонд појавни облик и еманација државе, изгледа сувише бескомпромисна. Тако искључива квалификација постојећег гарантног фонда у праву Републике Србије није потребна. С обзиром на степен самосталности Удружења осигураваача Србије, гарантни фонд у смислу ЗОИЛ, не треба називати појавним обликом државе. Ипак, треба признати да јавноправни елемент код овог института, претеже над приватним.

### б) Правна природа Гарантног фонда у смислу ЗООС

Дилема око правне природе гарантног фонда у смислу ЗОИЛ, израженија је него дилема око правне природе Гарантног фонда у смислу ЗООС. Главни аргумент због кога треба сматрати да гарантни фонд, који постоји у Србији и функционише по одредбама ЗОИЛ, јесте његова самосталност у односу на државу.

Гарантни фонд, као посебно правно лице у смислу ЗООС, нема такву аутономију. Његови органи су управни одбор и директор. По замисли писца овог закона све њих именује Влада. Влада има овлашћење и да разрешава чланове управног одбора. Директора Гарантног фонда именује управни одбор, а уз сагласност Владе. Директор Гарантног фонда такође, уз сагласност Владе, може бити и разрешен.<sup>268</sup>

С обзиром на овакву организацију, Гарантни фонд у смислу ЗООС нема независност од државе. Степен контроле државног органа над овако замишљеним Гарантним фондом релативно је велики. Главни аргумент због кога се постојећи гарантни фонд може сматрати институтом приварног права, једноставно не важи за Гарантни фонд у смислу ЗООС. Елементи јавног права, код Гарантног фонда у смислу ЗООС, очигледно превлађују. Гарантни фонд, уколико би се организовао на начин предвиђен одредбама ЗООС, могао би се сматрати појавним обликом државе.

<sup>268</sup> Чл. 82. ст. 1. и 2. и чл. 94. ст. 1. ЗООС.

Јавноправни карактер Гарантног фонда, уређеног одредбама ЗООС, још више је изражен него јавни карактер постојећег гарантног фонда уређеног одредбама ЗОИЛ. Дилема око правне природе постојећег гарантног фонда, може постојати због начина на који је организован. Такве дилеме код Гарантног фонда, који би требало да функционише по одредбама ЗООС, једноставно нема. Гарантни фонд предвиђен ЗООС има јавноправну природу.



# ДЕО ТРЕЋИ НЕОСИГУРАНО МОТОРНО ВОЗИЛО

## ГЛАВА I ВОЗИЛА ЗА КОЈА ОДГОВАРА ГАРАНТНИ ФОНД

Значење појма моторно возило веома је важно у праву осигурања. Квалификација одређеног возила као моторног возила од одлучног је значаја за обавезу осигурања. Одређивање значења моторног возила значајна је због тога што се у саобраћају могу наћи тзв. друга возила, па се поставља питање шта се све може подвести под категорију моторног возила.<sup>269</sup> Питање да ли се возило сматра моторним возилом од одлучујућег је значаја за право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.

### 1. Возила која се морају осигурати по европском праву

Појам моторно возило, има значај у Систему зелене карте. По Интерним регулативама моторно возило јесте свако возило намењено саобраћају на копну, осим возила која се крећу шинама, али само у случају када „подлеже обавези осигурања у земљи у којој се употребљава.“<sup>270</sup>

Интерне регулативе, као уговор приватног права, не дефинишу шта се по националном пропису мора сматрати моторним возилом. Дефинисање иде обрнутим смером. Пропис државе одређује значење појма моторног возила у националном праву и прописује обавезу закључења уговора о осигурању од одговорности за то возило. Интерне регулативе даље предвиђају да се моторно возило, која се морају осигурати по прописима државе у којој се возило користи, сматра моторним возилом у Систему зелене карте. Одредбе Интерних регулатива не одређују шта национални прописи морају подразумевати под моторним возилом. Национални прописи одређују шта ће одредбе Интерних регулатива подразумевати под моторним возилом.

Пропис Европске уније о осигурању од одговорности одређује значење појма возило, које се мора осигурати. Консолидована директива возило дефинише као „свако моторно возило намењено за копнени саобраћај, које покреће механичка снага, али које се не креће по шинама, било да је прикључено или не.“<sup>271</sup> Консолидована директива цитирану дефиницију преузела је из Прве директиве.<sup>272</sup> Држава чланица Европске уније дужна је да предузме све одговарајуће мере како би обезбедила да грађанскоправна одговорност за штету настала употребом тако дефинисаног возила, које се уобичајено налази на њеној територији, буде покривена обавезним осигурањем.<sup>273</sup>

Чл. 5. ст. 1. Консолидоване директиве допушта државама да уведу одређене изузетке од ове обавезе. Држава може националним прописом предвидети да одређени субјекти јавног права (па чак и приватног права) нису дужни да се осигурају од одговорности за штету проузроковану

<sup>269</sup> Berislav Matijević, „Pojam motornog vozila i njegove uporabe – kroz povijest i aktuelne tendencije“, u: Marijan Ćurković, Jakša Krišto, Damir Zorić (urednici), *Zbornik radova s međunarodne znanstveno-stručne konferencije Hrvatski dani osiguranja 2018*, Zagreb 2018, 101.

<sup>270</sup> Чл. 2. тачка 5. Интерних регулатива.

<sup>271</sup> Чл. 1. ст. 1. Консолидоване директиве.

<sup>272</sup> Чл. 1. ст. 1. Прве директиве.

<sup>273</sup> Чл. 3. ст. 1. Консолидоване директиве.

моторним возилом. Изузимање од обавезе закључивања уговора о осигурању, по ст. 2. чл. 5. Консолидоване директиве, може се учинити и с обзиром на врсту возила. Чланица Европске уније овлашћена је да пропише да одређене врсте возила или возила за која се издају посебне регистарске таблице, која не морају бити осигурана од одговорности.<sup>274</sup> Државе би требало да обавесте Европску комисију о томе која су возила изузела из обавезног осигурања од одговорности.<sup>275</sup>

Дефиниција моторног возила у пропису Европске уније јесте веома широка. Међутим, државе чланице нису дужне да пропишу обавезу осигурања за свако моторно возило које се може подвести под ту широку дефиницију. Изузимање из обавезе осигурања изричито је допуштено.

Различите су легислативне технике којима се из обавезе осигурања изузимају нека возила. Нпр. фински Закон о осигурању моторних возила, *Финска збирка законодавства*, бр. 460/2016,<sup>276</sup> од речи до речи из европског прописа преузима дефиницију појма возило.<sup>277</sup> Уговор о осигурању од одговорности, по финском праву, мора да се закључи за тако дефинисана возила, осим у случајевима када је законом другачије прописано.<sup>278</sup> Фински законодавац је методом енумерације прописао која моторна возила не морају да буду осигурана од аутоодговорности.<sup>279</sup>

Законодавац у Чешкој Републици имао је другачији приступ од финског законодавца. Чешки ЗООС најпре дефинише возило као „друмско возило, специјално возило или тролејбус“. Затим прописује да се под друмским возилом подразумева: путнички аутомобил, мотоцикл, мопед, мотоцикл на три или четири точка, аутобус, камион, аутомобил за посебне намене, вучно возило и приколица. Специјално возило је трактор и тракторска приколица (укључујући и једноосовински трактор с приколицом), самоходна радна машина и прикључна радна машина. Под специјалним возилом подразумевају се и још неке машине, као што су између осталог и моторне санке.<sup>280</sup>

---

<sup>274</sup> Милош Радовановић, „Употреба трактора и осигуравајуће покриће“, *Право и привреда*, бр. 7-9/2018, 331.

<sup>275</sup> Списак тих возила доступан је на сајту Европске комисије. Вид. European Commission, *List: Exempt persons and authorities responsible for compensation - Motor Insurance Directive 2009/103/EC*, доступно на: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/business\\_economy\\_euro/banking\\_and\\_finance/documents/motor-insurance-list-exempt-5th-dir\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/motor-insurance-list-exempt-5th-dir_en.pdf), 11.10.2020.

<sup>276</sup> Доступно на: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2016/20160460>, 4.1.2021.

<sup>277</sup> Упореди чл. 1. ст. 1. Консолидоване директиве и чл. 2. тач. 1) Закона о осигурању моторних возила Финске Републике.

<sup>278</sup> Чл. 5. ст. 1. Закона о осигурању моторних возила Републике Финске.

<sup>279</sup> Изричито је прописано да од аутоодговорности не морају да се осигурају следећа возила: 1) радне машине на моторни погон и трактори који се не региструју и чија брзина при нормалном раду не прелази 15 километара на час; 2) комбајни и друге пољопривредне машине намењене за жетвене радове, који се не региструју; 3) приколице које се не региструју; 4) дечија превозна средства која се не региструју; 5) електрична инвалидска колица и слична лака возила намењена за особе с хендикепом, која се не региструју; 6) возила која не морају да се региструју јер се не користе у јавном саобраћају; 7) возила чији је власник држава Финска; 8) возила за која одговара нека друга држава или тело за накнаду штете из друге државе; и 9) возила која су повучена из употребе у саобраћају и више се у саобраћају не користе. Вид. чл. 8. ст. 1. тач. 1-9) Закона о осигурању моторних возила Републике Финске. С обзиром на оваква искључења од обавезе осигурања, у уговор о осигурању од аутоодговорности у Финској мора да се закључи за аутомобиле, камионе, аутобусе, мотоцикле, мопеде, бицикле са помоћним електричним мотором, моторне санке, неке тракторе и неке радне машине, приколице, полуприколице, камп-приколице и лаке приколице. Вид. Liikenne Vakuutus keskus, *Liikennevakuutus on otettava muun muassa*, доступно на: <https://www.lvk.fi/ajoneuvon-vakuuttaminen/ajoneuvon-vakuuttamisvelvollisuus>, 12.10.2020.

<sup>280</sup> Чл. 2. тач. а) чешког ЗООС.

Тако дефинисано возило у Чешкој Републици мора бити осигурано од аутоодговорности.<sup>281</sup> У случају да за такво возило није закључен уговор о осигурању од одговорности, накнаду штете ће исплатити Чешки биро осигуравача из средстава свог гарантног фонда.<sup>282</sup>

## 2. Регистрација возила и одговорност гарантног фонда

Законодавци европских земаља сматрају да није неопходно да свако возило, које може да се покрене снагом сопственог мотора, буде осигурано од одговорности. Ограничење обавезе осигурања од одговорности на власнике одређених врста возила, јесте потпуно прихватљиво. Основ за то ограничење постоји у чл. 5. ст. 2. Консолидоване директиве. Ипак, национални пропис не би требало да сувише сузи број возила која морају бити осигурана. Само возила која представљају мали ризик настанка штете у јавном саобраћају, смеју да се изузму од обавезе осигурања.

Писци закона имају на располагању различите легислативне технике, помоћу којих могу сузити круг возила која се морају осигурати и за која потенцијално одговара гарантни фонд. Широка дефиниција појма возило из прописа Европске уније може се сузити и тако прилагодити националним потребама.

Један од начина да се власници одређених возила ослободе дужности закључења уговора од аутоодговорности, јесте везивање обавезе осигурања за обавезу регистрације. Обавеза осигурања је везана за обавезу регистрације, ако се појам моторно возило у смислу прописа о осигурању, ограничи само на возила која се по саобраћајном пропису морају регистровати. У дефиницију моторног возила у смислу права осигурања умеће се регистрација возила, као *differentia specifica*. Пропис о обавезном осигурању у саобраћају на тај начин под појмом моторно возило, подразумева само возила која се по саобраћајном пропису морају регистровати.

Закони Републике Хрватске и Републике Словеније на описани начин смањили су круг возила која морају да се осигурају. Дефиниција појма возило у прописима о осигурању ових земаља није идентична дефиницији тог појма у директиви Европске уније. По закону Републике Хрватске „возило је свако моторно возило намењено саобраћају на копно које се креће снагом сопственог мотора, али се не креће по шинама, и свако прикључно возило, прикључено или не, које подлеже обавези регистрације и по прописима о регистрацији мора имати саобраћајну дозволу“.<sup>283</sup> Власник тако дефинисаног возила дужан је да пре његове употребе у саобраћају, закључи уговор о осигурању од одговорности за штете нанете трећим лицима.<sup>284</sup> Уколико власник таквог возила пропусти да се осигура и проузрокује штету, накнаду ће исплатити Хрватски уред за осигурање из средстава гаранцијског фонда.<sup>285</sup>

Закон у Словенији, на сличан начин као закон у Хрватској, одредио је значење појма возило које се мора осигурати. Словеначки ЗООС под појмом возило подразумева возила за превоз лица, за превоз ствари, за вучу и радна возила и трактори, који по прописима о регистрацији морају имати саобраћајну дозволу.<sup>286</sup> У Републици Словенији „обавезно морају

<sup>281</sup> Чл. 5. чешког ЗООС.

<sup>282</sup> Чл. 24. ст. 2. тач. а) чешког ЗООС.

<sup>283</sup> Чл. 3. тач. 9) хрватског ЗООС.

<sup>284</sup> Вид. Чл. 4. ст. 1, чл. 3. тач. 2) и чл. 2. ст. 1. тач. 2) хрватског ЗООС.

<sup>285</sup> Чл. 29. ст. 1. и чл. 44. ст. 1. тач. 4) хрватског ЗООС.

<sup>286</sup> Чл. 1. ст. 1. тач. 3) и чл. 16. ст. 1. словеначког ЗООС.

бити осигурана возила која по прописима о регистрацији морају имати саобраћајну дозволу.<sup>287</sup> Остала моторна возила не морају бити осигурана.<sup>288</sup>

Идеја да само возила која се региструју морају да буду осигурана од одговорности, била је присутна у законодавству наше некадашње заједничке државе. Одредбе старих закона бивше Југославије обавезу осигурања везивали су за регистрацију возила.<sup>289</sup>

ЗОИЛ је задржао то правило.<sup>290</sup> Овај закон дефинисао је моторно возило као „возило за превоз лица, за превоз ствари и за вучу и радно возило, које према прописима о регистрацији друмских возила, морају имати саобраћајну дозволу која се продужава у роковима не дужим од 12 месеци.“<sup>291</sup> ЗОИЛ је изричито искључио могућност да организације за осигурање одговарају за штету проузроковану нерегистрованим тракторима, мотокултиваторима, радним машинама, mopедима и другим возилима која не морају да буду регистрована.<sup>292</sup>

Обавеза годишње регистрације возила била је посебно својство по коме су се разликовала моторна возила која се морају осигурати по ЗОИЛ од возила која по ЗОИЛ не морају да буду осигурана. Ова *differentia specifica* омогућила је судској пракси да јасно препозна возила за која по одредбама ЗОИЛ може да одговара гарантни фонд при Удружењу осигураваача, од возила за која гарантни фонд не може да одговара.

Све време док је ЗОИЛ био у пуној примени, на снази су били Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима, *Службени лист СФРЈ* – стари ЗОБС, бр. 50/83, 63/88, 80/89, 29/20 и 11/91 и „Службени лист СРЈ“, бр. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96, 3/02, и Закон о безбедности саобраћаја на путевима – стари ЗБС, *Службени гласник СРС*, бр. 83/82, 15/84, 5/86, 21/90 и *Службени гласник РС*, бр. 28/91, 53/93, 67/93, 48/94, 25/97, 101/05.<sup>293</sup>

Стари ЗОБС садржао је основна правила о регистрацији моторних возила. Неке одредбе о регистрацији возила биле су садржане и у старом ЗБС. ЗОИЛ је на посредан начин, путем

---

<sup>287</sup> Gordana Ristin, Tjaša Korobar, Sergej Simoniti, „*Zakon o obveznih zavarovanja v prometu (ZOZP) s komentarjem*“, Slovensko zavarovalno združenje, Љубљана 2008, 113.

<sup>288</sup> Обавеза регистрације моторних возила у Републици Словенији уређена је Законом о моторним возилима (*Zakon o motornih vozilih*), *Uradni list Republike Slovenije*, бр. 75/17, 92/20. Текст овог закона доступан је на: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7333>, 17.10.2020. Овим законом утврђено је опште правило да моторна возила морају да се региструју, да имају саобраћајну дозволу и да морају бити означена прописаним регистарским таблицама. Вид. чл. 25. ст. 1. тач. 1), 3) и 4) Закона о моторним возилима Републике Словеније. Од тога су изузете лаке приколице (које се означавају поновљеном регистарском таблицом вучног возила), мотокултиватори, радне машине које не прелазе брзину од 40 km/h и тракторске приколице чија највећа дозвољена маса не прелази 5 тона. Таква возила не региструју се сагласно одредби чл. 25. ст. 2. Закона о моторним возилима Републике Словеније. Због тога се не сматрају возилима у смислу словеначког ЗООС, не морају да се осигурају и за њих не одговара словеначки гарантни фонд.

<sup>289</sup> Чл. 23. ст. 1. Закона о обавезном осигурању имовине и лица из 1965, чл. 15. ст. 1. Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 1968, чл. 51. ст. 1. и 2. Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1976. године и чл. 91. ст. 1. Закона о основама осигурања имовине и лица из 1990. године.

<sup>290</sup> Чл. 83. ЗОИЛ. Ова одредба није била мењана од доношења ЗОИЛ до престанка његовог важења.

<sup>291</sup> Чл. 84. ст. 1. ЗОИЛ. Ова одредба није била мењана од доношења ЗОИЛ до престанка његовог важења.

<sup>292</sup> Чл. 84. ст. 3. ЗОИЛ. Одредбе чл. 83. и 84. ЗОИЛ нису биле мењане од доношења ЗОИЛ до престанка његовог важења.

<sup>293</sup> Одредбом чл. 348. ст. 1. и 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр. 41/09 било је прописано да даном почетка примене тог закона престају да важе стари ЗОБС и стари ЗБС. Чл. 353. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр. 41/09 прописано је да тај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања, а да почиње да се примењује по истеку шест месеци од дана ступања на снагу. Закон о безбедности саобраћаја на путевима објављен је у *Службеним гласнику РС* број 41/09 дана 2. јуна 2009. године, па је ступио на снагу 10. јуна и почео да се примењује од 11. децембра 2009. године. ЗООС је почео да се примењује 13. октобра 2009. године. Тада су тада престале да важе одредбе ЗОИЛ о обавезном осигурању у саобраћају, сагласно одредби чл. 118. ст. 1. ЗООС.

позивање на правила о регистрацији возила, одредио која то возила морају да се осигурају. По ЗОИЛ возила која морају да буду регистрована, морају да буду покривена обавезним осигурањем од одговорности. Ако возило које треба да се осигура није осигурано, а услед његове употребе буде проузрокована штета, накнада се плаћа из средстава гарантног фонда.<sup>294</sup> Право на накнаду штете из средстава гарантног фонда у време пуне примене ЗОИЛ, зависило је од саобраћајних прописа. Гарантни фонд био је одговоран само ако је возило, којим је штета проузрокована, по старом ЗОБС и старом ЗБС морало да се осигура на годишњем нивоу.

Пољопривредни трактори су пример возила која се по старим саобраћајним прописима нису морала регистровати, а која су релативно често учествовала у саобраћајним незгодама. Накнада штете проузрокована таквим тракторима често је била предмет спора између оштећених лица и Удружења осигураваача Србије. Одлуке из тих спорова показују како је судска пракса, на основу прописа о регистрацији, правилно раздвојила возила за која одговара гарантни фонд од возила за која гарантни фонд не може бити одговоран.<sup>295</sup>

### 3. Дефиниција моторног возила по европским прописима и прописима Републике Србије

ЗООС не дефинише појам моторно возило ни непосредно, ни посредно преко регистрације возила. ЗООС је препустио саобраћајном пропису да одреди значење појма моторно возило.<sup>296</sup> Обавезна регистрација возила у роковима који нису краћи до годину дана, престала је да буде критеријум на основу кога се одређује да ли возило мора да се осигура. Правило је постало једноставније – власник моторног возила мора да се осигура од одговорности,<sup>297</sup> без обзира да ли то моторно возило мора да се региструје или не. Сама чињеница да је реч о моторном возилу, постала је довољна да се успостави обавеза осигурања. За обавезу осигурања и евентуалну накнаду штете из средстава гарантног фонда, једино је битно да ли возило штетника представља моторно возило у смислу саобраћајног прописа. Питање да ли се оно мора регистровати изгубило је своју релевантност.

Нови саобраћајни пропис - ЗБС проширио је појам моторно возило. Овај закон под моторним возилом подразумева свако возило које се креће снагом сопственог мотора, које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за превоз лица, односно ствари, за обављање радова, односно за вучу прикључног возила, осим шинских возила.<sup>298</sup> Покретање снагом сопственог мотора постала је довољна карактеристика да се једно возило сматра моторним возилом. Свако возило које је оспособљено да се снагом сопственог мотора креће по путу – не креће се по шинама, у Србији се сматра моторним возилом.

---

<sup>294</sup> И. Јанковец (1996), 200.

<sup>295</sup> Ревизијско решење Врховног суда Србије Прев. 5/06 од 25. јуна 2006. године донето је поводом једне саобраћајне незгоде која је проузрокована неосигураним трактором у време пуне примене ЗОИЛ. Врховни суд Србије, као одлучно питање, идентификовао је питање да ли је реч о трактору који подлеже обавези осигурања на сваких 12 месеци, или предметни трактор не мора да се региструје на сваких 12 месеци. Ревизијски суд истакао је да гарантни фонд одговара за неосигурани трактор који мора да се региструје на годишњем нивоу, а да не одговара за трактор који не подлеже годишњој регистрацији. Суд се у образложењу наведеног решења позвао на чл. 135. старог ЗОБС. Суд је објаснио да по тој одредби трактори, који се користе искључиво у пољопривредне сврхе, не морају да се региструју на годишњем нивоу.

<sup>296</sup> Чл. 3. тач. 2) ЗООС.

<sup>297</sup> Вид. чл. 18. ст. 1. ЗООС.

<sup>298</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 33) ЗБС.

Значење појма моторно возило у домаћем праву на тај начин се приближила значењу појма моторно возило у Првој, односно Консолидованој директиви. Дефиниција моторног возила из ЗБС суштински се поклапа се дефиницијом возила из европских прописа о осигурању.

ЗБС није пропис о осигурању. Сврха тог закона није хармонизација српског права осигурања са правним тековинама Европске уније. ЗБС тежи да омогући безбедно одвијање саобраћаја на путевима, због чега између осталог прописује услове које морају да испуњавају возила и регулише техничке прегледе, испитивање и регистрацију возила. Приликом дефинисања појма моторно возило ЗБС би требало да усклади домаће право са прописима Европске уније о регистрацији моторних возила и техничким прегледима моторног возила.

Директиве Европске уније из ове области не дефинишу моторно возило широко као ЗБС. Директива 1999/37/ЕС о документацији за регистрацију возила од 29. априла 1999. године, *Службени лист Европских заједница*, L 138/57, непосредно не одређује значење појма моторно возило. Тај комунитарни пропис упућује на дефиниције из директиве о хомологацији моторних возила и директиве о хомологацији моторних возила на два или три точка.<sup>299</sup>

Директива 2007/46/ЕС о успостављању оквира за хомологацију моторних возила и њихових приколица и ситета, саставних делова и засебних техничких јединица од 5. септембра 2007. године, *Official Journal of European Union*, L 263/1, под моторним возилом подразумева свако возило са сопственим погоном које има најмање четири точка, довршено или непотпуно, с највећом конструктивном брзином која прелази 25 km/h.<sup>300</sup> Дефиниција из Европског прописа о хомологацији моторних возила на два или три точка је компликованија. Директива 2002/24/ЕС од 18. марта 2002. године о хомологацији типа моторних возила на два или три точка и стављању ван снаге Директиве 92/61/ЕЕС, *Official Journal of the European Communities*, L 124/1, из појма моторног возила на два или три точка изричито искључује: возила чија највећа конструктивна брзина није већа од 6 km/h; возила којима управљају пешаци; возила намењена за лица са смањеном покретљивошћу због инвалидитета; тракторе и машине намењена за пољопривредне и сличне радове; возила намењена за рекреацију изван јавних путева с три точка (једним предњим и два задња); бицикле с педалама који су опремљени једним помоћним електричним мотором највеће снаге од 0,25 kW, чија се излазна вредност стално смањује и коначно искључује кад бицикл достигне брзину од 25 km/h.<sup>301</sup>

Комунитарни прописи о техничким прегледима такође одређују значење појма моторно возило у смислу тих прописа. Директива 2014/45/EU о периодичним техничким прегледима моторних возила и њихових прикључних возила и стављању ван снаге Директиве 2009/40/ЕС, *Official Journal of European Union*, L 127/51, дефинише моторно возило као свако возило са сопственим погоном на точковима с највећом конструктивном брзином која прелази 25 km/h, које се не креће по шинама.<sup>302</sup> Иста дефиниција садржана је и у комунитарном пропису о периодичним техничким прегледима привредних возила.<sup>303</sup>

<sup>299</sup> Чл. 2. тач. а) Директиве 1999/37/ЕС о документацији за регистрацију возила.

<sup>300</sup> Чл. 3. ст. 1. тач. 1) Директиве 2007/46/ЕС о успостављању оквира за хомологацију моторних возила и њихових приколица и ситета, саставних делова и засебних техничких јединица.

<sup>301</sup> Чл. 1. ст. 1. подст. 1. тач. а), б), с), ф), г) и х) Директиве 2002/24/ЕС од 18. марта 2002. године о хомологацији типа моторних возила на два или три точка и стављању ван снаге Директиве 92/61/ЕЕС.

<sup>302</sup> Чл. 3. ст. 1. тач. 1) и 2) Директиве 2014/45/EU о периодичним техничким прегледима моторних возила и њихових прикључних возила и стављању ван снаге Директиве 2009/40/ЕС.

<sup>303</sup> Чл. 3. ст. 1. тач. 1) и 2) Директиве 2014/47/EU о прегледима техничке исправности на путевима привредних возила која саобраћају у Унији и стављању ван снаге Директиве 2000/30/ЕС, *Official Journal of European Union*, L 127/134.

Дефиниција моторног возила из ЗБС знатно је шира од дефиниције моторног возила из различитих саобраћајних прописа Европске уније. Комунитарни прописи о регистрацији, хомологацији и техничком прегледу возила под моторним возилом углавном не подразумевају возила која су конструисана да се крећу спорије од 25 km/h. По ЗБС да би се возило квалификовало као моторно возило довољно је да може да се креће снагом сопственог мотора, без обзира колико је то кретање споро – колико је мала конструктивна брзина. Појам моторног возила због тога је у нашим прописима о регистрацији возила шири него у прописима Европске уније који регулишу ову област. Наш пропис о безбедности саобраћаја у том погледу превазилази европске стандарде.

Широка дефиниција моторног возила у ЗБС и обавеза осигурања сваког моторног возила по ЗООС, заједнички производе негативан ефекат. Ови прописи власницима апсолутно свих возила на моторни погон, намећу обавезу да се осигурају. У пракси се дешава да возила на моторни погон, чија примарна намена није превоз лица и ствари и која се ретко користе у саобраћају, немају осигурање од аутоодговорности. Та возила често нису осигурана, па за њих одговара Удружење осигуравача Србије из средстава гарантног фонда. Преширока дефиниција моторног возила и води до прешироке обавезе осигурања и до одговорности гарантног фонда у превеликом броју случајева.

#### 4. Неосигурана возила за која по ЗООС и важећим саобраћајним прописима одговара Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд

##### а) Путнички аутомобили, камиони и аутобуси

Обавеза домаћег удружења осигуравача да из средстава гарантног фонда исплати накнаду штете проузроковане путничким аутомобилима, аутобусима, камионима и сл. није била спорна. Удружење осигуравача Србије за време ЗОИЛ одговарало је за штету проузроковану возилима намењеним за превоз лица и ствари. Нормално, Удружење осигуравача Србије остало је одговорно за штету проузроковану оваквим моторним возилима и након почетка примене ЗООС и ЗБС.

Бројне су биле парнице у којима су оштећени тражили да им се из средстава гарантног фонда исплати накнада штете проузрокована путничким аутомобилом, теретним возилом (камионом) или аутобусом. Ни у једној од тих парница није било спорно да путнички аутомобили, теретна возила и аутобуси имају својство моторних возила и да за њих може одговарати Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд.<sup>304</sup>

---

<sup>304</sup> Нпр. у парници окончаној пресудом Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2886/17 од 16. новембра 2017. године, није било спорно да путнички аутомобил, чијом је употребом у саобраћају оштећеном проузрокован отворени предлом бутне кости, представља моторно возило за које може да одговара Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд; у парници окончаној пресудом Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 1586/19 од 2. априла 2019. године није било спорно да теретно возило – камион марке ФАП, представља возило за које може да одговара Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд; у парници окончаној пресудом Вишег суда у Београду Гж. 13453/15 од 6. априла 2017. године, није било спорно да аутобус представља моторно возило.

## б) Трактори

ЗООС и ЗБС проширили су одговорност Удружења осигуравача Србије на нека возила за која раније није одговарало. Пољопривредни трактори су најбољи пример за возила за која сада одговара Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд, иако по ранијим прописима није одговарало. Број трактора у нашој земљи релативно је велики.<sup>305</sup> Многи од тих трактора нису осигурани.<sup>306</sup> Судска пракса у великом броју предмета изјашњавала се о праву на накнаду штете проузроковане неосигураним трактором.

Првостепена пресуда Основног суда у Горњем Милановцу П. 699/13 од 9. фебруара 2016. године донета је поводом једне саобраћајне незгоде која се догодила 5. маја 2012. године. Незгоду је проузроковао возач трактора Т. Д. Оштећени је тражио накнаду штете из средстава гарантног фонда. Тужено Удружење осигуравача Србије оспоравало је одговорност за штету проузроковану пољопривредним трактором. Првостепени суд прихватио је аргументе туженог. Првостепени суд указао је да по чл. 84. ЗОИЛ обавеза осигурања постоји само за возила која морају имати саобраћајну дозволу која се продужава у роковима не дужим од 12 месеци. Образложио је да пољопривредни трактор није такво возило, због чега не мора да се осигура и да за штету проузроковану таквим трактором не одговара тужено Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд.<sup>307</sup>

Цитирани аргументи били би правно утемељени да се штетни догађај догодио у време када је обавезно осигурање возила било уређено одредбама ЗОИЛ. Међутим, до штете је дошло 2012. године, када су и ЗООС и ЗБС били у примени. Основни суд у Горњем Милановцу пресудио је по инерцији на основу закона који су престали да важе.

Виши суд у Чачку, у поступку по жалби тужиоца, препознао је погрешну примену материјалног права у првостепеном поступку. У разлозима другостепене пресуде нагласио је датум када је дошло до саобраћајне незгоде. Затим се позвао на одредбу меродавног ЗБС, која изричито предвиђа да је трактор моторно возило. Виши суд у Чачку, после тога, објаснио је да је предметни трактор, као моторно возило, по чл. 20. ЗООС морао бити осигуран. С обзиром да трактор није био осигуран Виши суд у Чачку оценио је да постоји одговорност туженог Удружења осигуравача Србије, па је преиначио првостепену пресуду.<sup>308</sup>

Апелациони суд у Новом Саду резонувао је на идентичан начин. Овај суд у једном решењу истакао да раније важећа одредбе чл. 84. ст. 3. ЗОИЛ изричито предвиђа да организација за осигурање не одговара за штету од употребе возила на моторни погон које не подлеже регистрацији на годишњем нивоу, али је указао и да важећи пропис „устпоставља општу обавезу осигурања од одговорности, за сва моторна возила, независно од тога да ли подлежу обавези регистрације сваке године.“ По схватању Апелационог суда у Новом Саду „чињеница да трактор не подлеже обавези регистрације сваке године, не искључује обавезу његовог власника да закључи уговор о осигурању и обнавља га сваке године, што следи из одредбе чл. 20. ст. 2.

<sup>305</sup> Према подацима Републичког завода за статистику у Републици Србији има 597.816 трактора. Републички завод за статистику, *Попис пољопривреде 2012. - Пољопривреда у Републици Србији, Књига I*, Београд, 2013, доступно на: <http://pod2.stat.gov.rs/ObjavljenePublikacije/Popis2012/PP-knjiga1.pdf>, 28.10.2020, 13.

<sup>306</sup> Генерални секретар Удружења осигуравача Србије у интервју објављеном у реномираном часопису посвећеном саобраћају и аутомобилизму „САТ ревија плус“ 13. септембра 2012. године изјавио је: „посебно је велики број неосигураних трактора који су учесници у саобраћају и у саобраћајним незгодама.“ Вид. Удружење осигуравача Србије, *Интервју Генералног секретара у Ревизији САТ плус*, доступно на: <http://uos.rs/lat/intervju-generalnog-sekretara-uos-reviji-sat-plus/>, 28.10.2020.

<sup>307</sup> Пресуда Основног суда у Горњем Милановцу П. 699/13 од 9. фебруара 2016. године.

<sup>308</sup> Пресуда Вишег суда у Чачку Гж. 929/16 од 1. децембра 2016. године.



ЗООС.“ Због тога Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд одговара за штету проузроковану неосигураним трактором.<sup>309</sup>

Наведено решење Апелационог суда у Новом Саду и наведена пресуда Вишег суда у Чачку, нису изоловани случајеви у којима је суд нашао да у случају штете проузроковане неосигураним трактором, оштећени има право на накнаду из средстава гарантног фонда. Судови су у великом броју пресуда обавезали Удружење осигуравача Србије да накнади штету проузроковану трактором који није осигуран од одговорности.<sup>310</sup> Лице које је претрпело штету у саобраћајној незгоди проузрокованој неосигураним трактором у Србији, сада без дилеме има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије.

## в) Радне машине

Радна машина је моторно возило које је првенствено намењено за извођење одређених радова, чија највећа конструкциона брзина кретања не прелази 45 km/h. Законодавац је *exempli causa* навео да су радне машине између осталог комбајни, ваљкови и виљушкар.<sup>311</sup> Радна машина по својој дефиницији јесте посебна врста моторног возила. Обавеза закључења осигурања од аутоодговорности, која важи за моторна возила, због тога важи и за радне машине. Удружење осигуравача Србије има обавезу да накнади штету која буде у саобраћају проузрокована употребом неосигуране радне машине.

Судска пракса изјашњавала се о праву на накнаду штете из средстава гарантног фонда, у случају када је штета настала у саобраћајној незгоди проузрокованој радном машином. Дана 26. јула 2010. године у околини Шапца догодила се саобраћајна незгода у којој су учествовали виљушкар и аутомобил Hyundai Santa Fee. Није било спорно да је виљушкар проузроковао саобраћајну незгоду. Виљушкар није био осигуран. За предметну штету било је одговорно Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд.<sup>312</sup>

Виљушкар је само једна врста радне машине за коју може одговарати гарантни фонд. Штета проузрокована другим радним машинама у саобраћају такође се надокнађује из средстава гарантног фонда. Дана 8. јула 2011. године на путу Салаш Ноћајски – Сремска Митровица дошло је до директног судара путничког аутомобила Jeep Cherokee и неосигураног комбајна марке Змај. Возач комбајна био је одговоран за незгоду. Возач наведеног аутомобила поднео је тужбу ради накнаде штете из средстава гарантног фонда. Суд је нашао да постоји одговорност Удружења осигуравача Србије за штету проузроковану комбајном, „с обзиром да је и комбајн, сагласно одредби чл. 7. ст. 1. тач. 47) ЗБС, моторно возило.“<sup>313</sup>

Оштећена А.М. дана 8. јула 2011. године на путу Зрењанин – Нови Сад у ноћним условима вожње, путничким аутомобилом ударила је у неосветљен и необележен ваљак за извођење радова на асфалтирању. Ваљак је, након што је критичног дана завршио радове на асфалтирању, остављен у саобраћајној траци којом се кретала тужиља. Лице које је оставило тај ваљак било је одговорно за саобраћајну незгоду. С обзиром на то да ваљак није био осигуран од

<sup>309</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 5100/12 од 5. фебруара 2013. године.

<sup>310</sup> Нпр. пресуда Вишег суда у Крагујевцу Гж. 1845/17 од 18. септембра 2018. године и пресуда Вишег суда у Шапцу Гж. 815/18 од 19. марта 2019. године.

<sup>311</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 47) ЗБС.

<sup>312</sup> Решење Апелационог суд у Београду Гж. 2351/16 од 23. марта 2016. године.

<sup>313</sup> Решење Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2723/17 од 19. октобра 2017. године.

аутоодговорности, Удружење осигуравача Србије обавезано је да оштећеној исплати накнаду штете.<sup>314</sup>

Примери саобраћајних незгода проузрокованих тракторима и радним машинама као што су виљушкари, комбајни и ваљци за асфалтирање, указују на потребу да обавеза осигурања од одговорности важи и за власнике ових возила. Сврха обавезног осигурања у саобраћају, па и гарантног фонда као допуне система обавезног осигурања у саобраћају, јесте да се жртвама саобраћајних незгода обезбеди економска заштита. Саобраћајне незгоде несумњиво могу бити проузроковане тракторима и самоходним радним машинама. Ове машине, због своје погонске снаге, масе, величине и осталих карактеристика, стварају ризик настанка штете у саобраћају.

Разлика између жртава саобраћајних незгода проузрокованих тракторима и радним машинама (нпр. виљушкар, комбајн и ваљак) и жртава саобраћајних незгода проузрокованих путничким аутомобилима, није таква да једнима треба ускратити економску заштиту. Исти степен економске заштите оштећеном у саобраћајној незгоди, требало би пружити и када је незгода проузрокована самоходном радном машином и када је незгода проузрокована неким другим моторним возилом. Економска заштита жртава саобраћајних незгода, не би била потпуна ако се не би пружала у случајевима незгода проузрокованих тракторима, комбајнима, виљушкарима, ваљцима за асфалтирање и другим радним машинама.

Проширивање дефиниције појма моторно возило и проширивање обавезе осигурања, у неким случајевима имало је позитивне ефекте. Практично дејство законске дефиниције моторно возило у неким случајевима заслужује афирмативни коментар. Бројни су примери да је, захваљујући одредби ЗБС о моторном возилу, оштећено лице могло да наплати накнаду штете од Удружења осигуравача Србије.

#### г) Прикључна возила као део скупа возила

Саобраћајни пропис разликује моторно и прикључно возило. Моторно возило се креће снагом сопственог мотора, а прикључно возило је намењено да буде вучено од стране другог возила.<sup>315</sup> Пропис о осигурању у саобраћају не прави разлику између моторног и прикључног возила. Сва правила из ЗООС о осигурању моторног возила примењују се и на прикључна возила. Легислативна техника којом је законодавац то постигао јесте проширивање појма моторно возило у ЗООС. Појам моторног возила у овом закону проширен је тако да се под њиме подразумева и прикључно возило – „моторно возило обухвата и прикључно возило.“<sup>316</sup> Прикључна возила стога морају бити осигурана.

Прикључно возило представља динамички (мобилни) ризик настанка штете, у стању кретања када га вучно возило вуче, и статички ризик у стању мировања када је одвојено од вучног возила.<sup>317</sup> Састав вучног и прикључног возила, који у саобраћају учествује као једна целина, чине скуп возила.<sup>318</sup>

<sup>314</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2761/17 од 14. септембра 2017. године.

<sup>315</sup> Упореди чл. 7. ст. 1. тач. 33) и 55) ЗБС.

<sup>316</sup> Чл. 3. тач. 2) ЗООС.

<sup>317</sup> Marijan Ćurković, „Osiguranje dinamičkog i statičkog rizika u obveznom osiguranju od autoodgovornosti“, u: Marijan Ćurković *et al* (urednici), *Zbornik radova s međunarodne znanstveno-stručne konferencije Dani hrvatskog osiguranja 2015*, Zagreb 2015, 46.

<sup>318</sup> Скуп возила је састав вучног и прикључног возила, односно прикључних возила, који у саобраћају на путу учествују као једна целина. Вид. чл. 7. ст. 1. тач. 45) ЗБС.

У случају када су вучно возило и прикључно возило (нпр. тракторска приколица) били неосигурани, одговорност Удружења осигуравача Србије јесте очигледна. Саобраћајна незгода проузрокована скупом возила који су чинили неосигурани трактор, као вучно возило, и две неосигуране приколице, представља штетни догађај за који очигледно одговара Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд.<sup>319</sup> Право оштећеног на накнаду из средстава гарантог фонда у таквој ситуацији произлази и из чињенице да је вучно возило било неосигурано и из чињенице да за прикључна возила није закључен уговор о обавезном осигурању.

У Европки постоје три система одговорности за штету проузроковану скупом вучног и прикључног возила. По једном оштећени може да добије накнаду од осигуравача било ког возила у скупу возила, јер они одговарају солидарно, а питање међусобне одговорности решавају у регресном поступку. По другом оштећени може тражити накнаду штете само од осигуравача код кога је осигурано вучно возило. По трећем систему осигуравач вучног и осигуравач прикључног возила одговарају подељено према оштећеном. Оштећени може један део накнаде штете тражити од осигуравача вучног возила (нпр. једну половину), а накнаду преосталог дела штете може тражити од осигуравача прикључног возила.<sup>320</sup>

Закон Републике Хрватске одредио је хрватска припада првом од три наведена система. Осигуравач вучног и осигуравач прикључног возила по изричитој одредби хрватског ЗООС солидарно одговарају оштећеном лицу. Међусобни однос осигуравача вучног и осигуравача прикључног возила решава се у регресном поступку, сразмерно одговорности њихових осигураника.<sup>321</sup> „Управо чињеница да вучно и прикључно возило представљају једну целину значи и могућност оштећеног да тражи накнаду штете солидарно од оба власника, односно осигуравача.“<sup>322</sup> Према хрватској судској пракси, вучно и прикључно возило у скупу возила чине једну целину, па због тога њихови осигуравачи (ако су различити) солидарно одговарају за штету проузроковану трећим лицима.<sup>323</sup>

Домаћи закон, за разлику од хрватског, не садржи специјалну одредбу о одговорности ималаца и осигуравача вучног и прикључног возила. Ипак, о овом питању ми припадамо истом систему као и Хрватска. Домаћа судска пракса дошла је до истих резултата као пракса судова Републике Хрватске.<sup>324</sup> Правила о одговорности осигуравача вучног и прикључног возила који чине скуп возила, могу се сходно применити и у случају када једно возило у том скупу није осигурано од одговорности. Тада оштећено лице има право на накнаду штете и од

---

<sup>319</sup> Поводом такве саобраћајне незгоде, која се догодила 15. октобра 2014. године на путу Инђија – Стари Сланкамен, Виши суд у Сремској Митровици донео је пресуду Гж. 120/17 од 22. фебруара 2017. године. Оштећеном лицу у тој парници досуђена је накнада штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије, због тога што је штета проузрокована скупом неосигураних возила. Тај скуп неосигураних возила чинили су трактор и две неосигуране тракторске приколице.

<sup>320</sup> М. Ćurković (2013), 101.

<sup>321</sup> Чл. 22. ст. 5. и 6. хрватског ЗООС.

<sup>322</sup> Loris Belanić, *Pravni položaj trećih oštećenih osoba kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu*, Magistarski rad na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2006, 61.

<sup>323</sup> Пресуда Жупанијског суда у Загребу Гж. 882/2007 од 25. септембра 2007. године.

<sup>324</sup> Нпр. Апелациони суд у Београду у пресуди Гж. 15888/10 од 19. септембра 2011. године и Апелациони суд у Новом Саду у пресуди Гж. 153/11 од 8. јуна 2011. године и пресуди Гж. 1787/11 од 2. фебруара 2012. године, оценили су да у случају када су вучно и прикључно возило осигурани од одговорности код различитих осигуравача, осигуравачи одговарају солидарно. Оштећени у таквој ситуацији има право да изабере од кога ће наплатити накнаду штете.

осигуравајућег друштва које је закључило уговор о осигурању од аутоодговорности за једно возило из скупа, и из средстава гарантног фонда.<sup>325</sup>

Удружење осигуравача Србије одговара за штету од неосигураног прикључног возила када се возило креће у саобраћају као део скупа возила – када га вуче друго (вучно) возило. Чињеница да у том скупу возила учествује и неко уредно осигурано возило, не искључује право на накнаду из средстава гарантног фонда. Та чињеница оштећеном додаје још једног солидарног дужника накнаде штете – осигуравајуће друштво.

#### д) Прикључна возила одвојена од вучног возила

Прикључно возило може да проузрокује штету и када мирује и није спојено са вучним возилом. Типичан пример за то је непрописано постављена приколица на коловоз у ноћним условима саобраћаја. Право на накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије у таквим случајевима је спорна. У судској пракси постоји дилема да ли Удружење осигуравача Србије у таквим случајевима одговара за штету.

Судови су о том питању различито одлучивали. Нпр. дана 31. октобра 2010. године на једном локалном путу на подручју Основног суда у Зрењанину, догодила се саобраћајна незгода у којој су учествовали путнички аутомобил и самостално постављена тракторска приколица. До незгоде дошло је тако што је возач путничког аутомобила у ноћним условима саобраћаја ударио у неосветљену приколицу за трактор. Приколицу је на коловозу оставио њен власник. Та приколица критичном приликом била је одвојена од трактора. За приколицу није био закључен уговор о осигурању од аутоодговорности. Возач аутомобила поднео је тужбу против Удружења осигуравача Србије и против имаоца приколице.

Првостепени суд усвојио је тужбени захтев према оба тужена. Захтев за накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије усвојен је на основу чињенице да приколица није била осигурана.<sup>326</sup> Међутим, по жалби туженог Удружења осигуравача Србије та пресуда је преиначена. Виши суд у Зрењанину, као суд другог степена, оценио је да тужбени захтев према Удружењу осигуравача Србије треба одбити. Образложио је да „тракторске приколице које нису у вези са трактором не представљају моторно возилу будући да се не покрећу снагом сопственог мотора, те да не постоји дужност власника истих да закључе уговор о осигурању од аутоодговорности“.<sup>327</sup>

У парници која се водила пред Трећим основним судом у Београду у предмету П. 3162/14 одлучивало се о истом правном питању. И у том случају до штете је дошло тако што је путнички аутомобил у ноћним условима саобраћаја ударио у приколицу која је одвојена од трактора непрописно стајала на коловозу. Трећи основни суд у Београду пресудом одбио је тужбени захтев. Ту пресуду засновао је на разлозима на којима је Виши суд у Зрењанину засновао раније цитирану пресуду. Трећи основни суд у Београду такође је образложио да „тракторске приколице које нису у вези са возилом не представљају моторно возило будући да се не покрећу

---

<sup>325</sup> Пример првостепене пресуде, којом је одлучено о накнади штете проузроковане скупом возила који су чинили осигурано и неосигурано возило, јесте пресуда Основног суда у Сенти П. 231/15 од 25. маја 2016. године. Суд је том пресудом обавезао осигуравајуће друштво и Удружење осигуравача Србије да оштећеном солидарно накнаде штету. Апелациони суд у Новом Саду дана 13. септембра 2016. године потврдио је наведену првостепену пресуду.

<sup>326</sup> Пресуда Основног суда у Зрењанину П. 1780/13 од 7. јула 2015. године.

<sup>327</sup> Пресуда Вишег суда у Зрењанину Гж. 291/16 од 1. фебруара 2017. године.

снагом сопственог мотора, због чега не постоји дужност власника да закључи уговор о осигурању од одговорности.<sup>328</sup>

Међутим, Апелациони суд у Београду у поступку по жалби није прихватио цитиране разлоге Трећег основног суда. Апелациони суд у Београду у другостепеном решењу указао је да по одредби чл. 3. тач. 2) ЗООС појам моторно возило обухвата и прикључно возило. Под употребом моторног возила, по схватању из наведеног другостепеног решења, сматра се и остављање неосигуране тракторске приколице (одвојене од трактора), на месту које није за то предвиђено.<sup>329</sup>

Цитирана пресуда Вишег суда у Зрењанину и наведено решење Апелационог суда у Београду, су у контрадикцији. Наведене судске одлуке заснивају се на дијаметрално супротним правним схватањима. По једној одлуци самостално постављена тракторска приколица није моторно возило и за њу не одговара Удружење осигураваача Србије. По другој, приколица одвојена од трактора јесте моторно возило у смислу ЗООС и за њу може одговарати Удружење осигураваача Србије.

Зауостављање и паркирање прикључног возила - приколице, чак и када је реч о самостално постављеној приколици, јесу акцесорне радње које преходе превозу, тј. употреби приколице у сврху за коју је приколица намењена.<sup>330</sup> Схватање да Удружење осигураваача Србије одговара за штету проузроковану неосигураном тракторском приколицом, која је у ноћним условима саобраћаја паркирана на коловозу, изгледа исправније од схватања да за штету у таквом случају не може да одговара Удружење осигураваача Србије. Апелациони суд у Београду своје цитирано решење засновао је на исправном тумачењу материјалног права. Супротан став, изнет у пракси Вишег суда у Зрењанину, не би требало прихватити.

#### ђ) Возила на електрични погон

Највећи број путничких возила у Србији као погонско гориво користи моторни бензин, а највећи број теретних возила користи дизел гориво.<sup>331</sup> Број електричних путничких аутомобила у Србији и даље је занемариво мали.<sup>332</sup> Ипак број возила која покреће електрична енергија у

<sup>328</sup> Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 3162/14 од 16. марта 2018. године.

<sup>329</sup> Решење Апелационог суда у Београду Гж. 6044/18 од 7. децембра 2018. године.

<sup>330</sup> М. Ћурковић (2015), 48.

<sup>331</sup> Републички завод за статистику, *Саопштење број 132 од 3. јуна 2019. године – Саобраћај и телекомуникације – Први пут регистрована моторна возила и прикључна возила и саобраћајне незгоде на путевима – I квартал*, доступно на: <http://publikacije.stat.gov.rs/G2019/pdf/G20191132.pdf>, 4.11.2020.

<sup>332</sup> Према подацима које је интернет сајт „Половни аутомобили“ добио од Министарства унутрашњих послова Републике Србије у Србији су укупно регистрована 102 путничка возила на електрични погон. Вид. АутоРепублика, *Истраживање: расте број електрификованих возила у Србији, а заостатак све већи*, 23. јул 2020. године, доступно на: <https://autorepublika.com/2020/07/23/istrazivanje-raste-broj-elektrifikovanih-vozila-u-srbiji-a-zaostatak-sve-veci/>, 4.11.2020. Укупан број регистрованих путничких аутомобила у Србији, на дан 31. децембар 2018. године, био је 1.999.771. Вид. Републички завод за статистику, *Статистички годишњак Републике Србије 2019*, доступно на: <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/Pdf/G20192052.pdf>, 4.7.2020. 335.

нашој земљи расте. Повећава се број електричних тротинета<sup>333</sup> и број електричних бицикала.<sup>334</sup> У Београду у линијском јавном превозу саобраћа пет нових електричних аутобуса.<sup>335</sup>

Повећана употреба електричних возила несумњиво јесте последица технолошког напретка и повећане бриге за човекову околину. Међутим, електрична возила користе се у нашем главном граду од раније. Та возила су трамваји и тролејбуси.<sup>336</sup>

Трамвај је шинско возило намњено за превоз путника, које се креће по шинама и које је ради напајања електричном енергијом повезано на електрични вод.<sup>337</sup> Шинска возила по дефиницији нису моторна возила. Обавеза осигурања од аутоодговорности не важи за шинска возила. Средства гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије користе се за накнаду штете проузроковане моторним возилима, а не за накнаду штете проузроковане шинским возилима.

По законској дефиницији, тролејбус јесте аутобус који се преко проводника напаја електричном енергијом.<sup>338</sup> Аутобуси су моторна возила, па штета проузрокована аутобусом може да се накнади из средстава гарантног фонда.<sup>339</sup> С обзиром да се штета проузрокована аутобусом може накнадити из средстава гарантног фонда, а да су тролејбуси посебна врста аутобуса, дедуктивна логика води нас на закључак да се и штета проузрокована тролејбусом може накнадити из средстава гарантног фонда. Чињеница да се тролејбус преко проводника напаја електричном енергијом и да га покреће електрична енергија, није од значаја за накнаду штете. Постоји пример у судској пракси да је Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд обавезано да оштећеном плати накнаду штете у саобраћајној незгоди проузрокованој тролејбусом.<sup>340</sup>

Кључан елемент дефиниције моторног возила јесте покретање снагом сопственог мотора. Тај мотор најчешће јесте мотор са унутрашњих сагоревањем (моторни бензин, дизел гориво, течни нафтни гас – TNG, компримовани природни гас – CNG). Међутим, мотор који покреће возило може бити и електромотор. Чињеница да возило покреће његов електромотор, исто као и чињеница коју врсту горива мотор возила користи, потпуно је ирелевантна за осигурање. Ако се возило покреће снагом сопственог мотора, оно јесте моторно возило. Његов власник због тога мора да се осигура од одговорности за штету која тим возилом буде проузрокована трећем лицу.

---

<sup>333</sup> Balkan Green Energy News, *Само у Београду за неколико месеци продато 35.000 електричних тротинета*, 12. август 2019. године, доступно на: <https://balkangreenenergynews.com/rs/samo-u-beogradu-za-nekoliko-meseci-prodato-35-000-elektricnih-trotineta/>, 4.11.2020.

<sup>334</sup> Број електричних бицикала (бицикала са помоћним електричним мотором) продатих у Европи 2009. године био је око 500.000, а 2018. године био је око 2.600.000. Вид. Statista, *Number of e-bikes sold in Europe 2009-2018*, доступно на: <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>, 4.11.2020. године. Јавност је приметила и да се број таквих бицикала у Србији повећава. Вид. Недељник, *Домаћи електрични бицикл из снова*, 20. фебруар 2020. године, доступно на: <https://www.nedeljnik.rs/domaci-elektricni-bicikli-iz-snova/>, 4.11.2020.

<sup>335</sup> ЈКП Градско саобраћајно предузеће Београд, *Статистика*, доступно на: <https://www.gsp.rs/statistika.aspx>, 5.11.2020.

<sup>336</sup> У Београду на дан 31. децембар 2018. године било је у употреби 245 трамваја, чија је просечна старост 33 године и 118 тролејбуса, просечне старости 10 година. Вид. ЈКП Градско саобраћајно предузеће Београд, *Статистика*.

<sup>337</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 54) ЗБС.

<sup>338</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 43) ЗБС.

<sup>339</sup> Више о одговорности Удружења осигуравача Србије – гарантног фонда за аутобусе видети: Милош Радовановић, „Гарантни фонд и аутобуси“, у: Слободан Јовановић и Риеграоло Магано (уредници) *Право и пракса осигурања – текућа питања и будући изазови*, Удружење за право осигурања и Удружење осигуравача Србије, Палић 2019, 188-202.

<sup>340</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 5926/16 од 17. новембра 2016. године.

У случају да возило противно прописима није било осигурано, оштећени може да тражи накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије.

е) Возила која покреће физичка снага возача

Појам возило у смислу ЗБС је шири од појма моторно возило. Возило је средство које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за кретање по путу.<sup>341</sup> Оно се уопште не мора кретати снагом сопственог мотора. Могуће је да возило покреће физичка снага лица које се превози – возача или путника. Бицикл јесте пример возила које се покреће снагом возача, која се помоћу педала преноси на точкове.<sup>342</sup> Такво возило није моторно возило и очигледно је да не мора да се осигура.

Догађај који се одограо на путу у коме је учествовало једно возило у покрету, у којем је било погинулих или повређених лица или је настала материјална штета, по саобраћајном пропису сматра се саобраћајном незгодом, чак и ако је то возило било бицикл.<sup>343</sup> Покушај оштећеног лица да из гарантног фонда накнади штету насталу у саобраћајној незгоди проузрокованој бициклом, забелен је у судској пракси. Бицикл очигледно представља мањи ризик по трећа лица, него моторно возило. Међутим, знатна штета и трешке телесне повреде могу бити проузроковане и бициклом.

У једном случају бицикл је ударио пешака тако јако да му је сломио кук. Повређени је због тога оперисан и уграђена му је протеза – „вештачки кук“. Иако је саобраћајна незгода оставила тешке и трајне последице на оштећеног О.Е, он из фактичких разлога није могао да наплати накнаду штете од возача бицикла. Оштећени је због тога тужио Удружење осигуравача Србије, ради накнаде нематеријалне штете коју је претрпео услед прелома кука. Суд првог степена одбио је тужбени захтев. У разлозима првостепене пресуде цитирао је законску дефиницију моторног возила и законску дефиницију бицикла. Првостепени суд затим је нагласио да Удружење осигуравача Србије по закону надокнађује штету проузроковану моторним возилом. С обзиром да „бицикл није моторно возило Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд није у обавези да накнади штету коју проузрокује бицикл.“<sup>344</sup> Другостепени суд потврдио је првостепену пресуду због тога што „бицикл није моторно возило те на страни Удружења осигуравача Србије постоји недостатак пасивне легитимације“.<sup>345</sup>

Чињеница да ли се возило покреће физичком снагом возача или снагом мотора, од значаја је за осигурање и накнаду штете из средстава гарантног фонда. Чињеница шта покреће тај мотор, није битна. Удружење осигуравача Србије дужно је да исплати накнаду штете проузроковане неосигураним возилом које се креће снагом сопственог мотора, без обзира да ли је реч о мотору са унутрашњих сагоревањем, електро мотору или мотору са неким другачјим погоном.

<sup>341</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 31) ЗБС.

<sup>342</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 32) ЗБС.

<sup>343</sup> Вид. чл. 7. ст. 1. тач. 82) ЗБС.

<sup>344</sup> Пресуда Основног суда у Крагујевцу П. 135/15 од 21. јула 2016. године

<sup>345</sup> Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 3136/16 од 24. новембра 2016. године.

## ж) Мотоцикли и мопеди

Мотоцикл и мопед по ЗБС јесу моторна возила. Мотоцикл је моторно возило са два или три точка (мотоцикл са бочним седиштем) чија највећа конструктивна брзина прелази 45 km/h, или које има мотор са унутрашњим сагоревањем чија радна запремина прелази 50 cm<sup>3</sup> или електрични мотор чија снага прелази 4 kW.<sup>346</sup> Мопед је лакше моторно возило на два точка. По законској дефиницији мопед је моторно возило са два точка чија констру брзина не прелази 45 km/h, или које има мотор са унутрашњим сагоревањем чија радна запремина не прелази 50 cm<sup>3</sup> или електрични мотор чија снага не прелази 4 kW.<sup>347</sup> Мотоцикли и мопеди по важећем закону морају бити осигурани.

Мотоцикли и мопеди релативно често учествују у саобраћајним несрећама.<sup>348</sup> Саобраћајне незгоде проузроковане тим возилима, биле су повод за спорове између оштећених лица и Удружења осигураваача Србије. Удружење осигураваача Србије одговара за штету проузроковану неосигураним мотоциклом<sup>349</sup> и за штету проузроковану мопедом.<sup>350</sup>

Одговорност Удружења осигураваача Србије за штету проузроковану мотоциклом постојала је још док су важили стари ЗОБС, стари ЗБС и ЗОИЛ. Мотицикл је по старом ЗОБС сматран моторним возилом.<sup>351</sup> Мотоцикл је због тога морао да се региструје, а његова саобраћајна дозвола продужавала се у роковима од годину дана.<sup>352</sup> Власник мотоцикла је зато, по одредбама чл. 83. и 84. ст. 1. ЗОИЛ, морао да се осигура од аутоодговорности. Стога је Удружење осигураваача Србије одговарало за штету од неосигураног мотоцикла, још пре доношења ЗООС и ЗБС.

Међутим, право да се из средства гарантног фонда накнади штета проузрокована мопедом, није постојало пре почетка примене ЗБС. Прописи о безбедности саобраћаја, који су важили пре ЗБС, нису познавали термин мопед. Возило које би се данас могло подвести под законску дефиницију мопеда, за време старог ЗОБС сматрало се бициклом са мотором. Бицикл са мотором у смислу старог саобраћајног прописа било је возило на моторни погон са два или

<sup>346</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 36) ЗБС.

<sup>347</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 34) ЗБС.

<sup>348</sup> На дан 31. децембар 2018. године у Србији је било регистровано 64.895 мотоцикала и мопеда, а 1.999.771 путнички аутомобил. У току 2018. године у Србији у саобраћајним несрећема погинуло је 239 возача и путника у аутомобилима, а 49 возача и путника на мотоциклима. Број погинулих лица из путничких аутомобила није ни 5 пута већи од броја погинулих возача и путника на мотоциклима и мопедима, иако је број путничких аутомобила у саобраћају више него 30 пута већи од броја мотоцикала и мопеда. Наведени статистички подаци указују да су мотоцикли и мопеди релативно опасна превозна средства. Вид. Републички завод за статистику, *Статистички годишњак Републике Србије 2019*, 335, и Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2018. годину*, <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20190702131807-statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-2018.-godini.pdf>, 29.03.2020, 24,26.

<sup>349</sup> Најупечатљивији пример пресуде о одговорности за штету проузроковане неосигураним мотоциклом јесте пресуда Првог основног суда у Београду П. 84000/10 од 29. августа 2014. године, потврђена пресудом Апелационог суда у Београду Гж. 6523/14 од 18. децембра 2014. године. У тој парници накнаду нематеријалне штете тражили су родитељи и сестра девојке, која је смртно страдала у саобраћајној несрећи проузрокованој неосигураним мотоциклом. Њерка, односно сестра тужилаца, погинула је док се под дејством алкохла превозила на неосигураном мотоциклу, којим је управљао алкохолисани возач. До несреће је дошло док су се мотоциклиста и настрадала девојка, враћали са манифестације манифестације „Мото-сусрет Инђија 2008“.

<sup>350</sup> Нпр. пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 1845/15 од 22. марта 2016. године.

<sup>351</sup> Чл. 10. тач. 30) старог ЗОБС.

<sup>352</sup> Чл. 195. ст. 1. и чл. 196. ст. 2. и 3. старог ЗОБС.



три точка, чија радна запремина мотора није већа од 50 cm<sup>3</sup> и које на равном путу не може да развије брзину већу од 50 km/h.<sup>353</sup>

Мопед, односно бицикл са мотором, по старом ЗОБС није сматран моторним возилом. Регистрација mopеда, односно бицикала са мотором како су mopеде називали стари ЗОБС и стари ЗБС, није се вршила сваке године. Исто као трактори и радне машине, mopеде су се регистровали само када се мења власник mopеда, или када власник mopеда мења пребивалиште.<sup>354</sup>

Судска пракса сматра да штета проузрокована mopедом – бициклом са мотором пре почетка примене ЗБС, не може да се накнади из средстава гарантног фонда.<sup>355</sup> Према схватању судова, у парници ради накнаде штете проузроковане пре почетка примене ЗБС, мора утврдити да ли је неосигурано возило са два точка, којим је проузрокована штета, мотоцикл или бицикл са мотором.<sup>356</sup>

Чињеница да ли је неосигурано возило мотоцикл или бицикл са мотором, има одлучан значај, ако је штета проузрокована пре почетка примене ЗБС. Међутим, та чињеница није битна, ако је штета проузрокована за време важења ЗБС. Сада се свако моторно возило мора осигурати од одговорности, а дефиниција моторног возила из важећег ЗБС обухвата свако моторно возило које се ван шина креће снагом сопственог мотора. И мотоцикл и mopед јесу моторна возила у смислу ЗБС. Са становишта права на накнаду штете проузроковане након почетка примене ЗБС, сасвим је свеједно да ли је штета проузрокована мотоциклом или mopедом.

### з) Електрични тротинети

Електрични тротинети су средство за превоз по граду, које је релативно једноставно и лако за употребу.<sup>357</sup> Тренд све учесталијег коришћења електричних тротинета, као средства којим се постиже „микро-мобилност“ људи у градовима, присутан је у свету од 2018. године.<sup>358</sup> Овај тренд није мимоишао Србију. Ипак, превоз електричним тротинетом подразумева и извештан ризик.<sup>359</sup> По неким истраживањима на 100.000 вожњи електричним тротинетима,

---

<sup>353</sup> Чл. 10. тач. 29) старог ЗОБС.

<sup>354</sup> Чл. 135. старог ЗБС.

<sup>355</sup> Врховни суд Србије ревизијску пресуду Рев. 2354/07 од 6. фебруара 2008. године донео је поводом саобраћајне незгоде проузроковане mopедом Tomos. Врховни суд Србије указао је тој пресуди да Удружење осигуравача одговара за штету проузроковану неосигураним моторним возилом. Врховни суд образложио је да се под моторним возилом у смислу ЗОИЛ, сматра возило које по прописима о регистрацији друмских возила подлеже обавези поновне регистрације у роковима не дужим од годину дана. С обзиром да се бицикл са мотором (moped) региструје само приликом промене власника и приликом промене пребивалишта власника, Врховни суд Србије оценио је да бицикл са мотором не мора да се осигура од аутоодговорности. Врховни суд Србије због тога је оценио да оштећени нема право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Схватање из наведене пресуде Врховног суда Србије прихваћено је и у каснијој судској пракси. Нпр. у пресуди Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 475/15 од 9. новембра 2017. године и пресуди Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4373/18 од 18. априла 2018. године.

<sup>356</sup> Решење Апелационог суда у Новом Саду Гж. 3553/14 од 15. јануара 2015. године.

<sup>357</sup> Stig Nikolay Fasmer Blomberg at al, „Injury from electric scooters in Copenhagen: a retrospective cohort study“, *BMJ Open*, 2019/9, доступно на: <https://bmjopen.bmj.com/content/bmjopen/9/12/e033988.full.pdf>, 7.11.2020, 1.

<sup>358</sup> Mason Herrman, *A comprehensive guide to electric scooter regulation practices*, доступно на: <https://krex.k-state.edu/dspace/bitstream/handle/2097/39655/MasonHerrman2019.pdf?sequence=3>, 7.11.2020, 11.

<sup>359</sup> Марија Комазец, „Електрични тротинети хит у Србији, стручњаци упозоравају на ризике“, Репортажа на TV N1, доступно на: <http://rs.n1info.com/Auto/a500817/Elektricni-trotineti-hit-i-u-Srbiji-strucnjaci-upozoravaju-na-rizike.html>, 7.11.2020.

догоди се око 15 повреда које захтевају болничко лечење.<sup>360</sup> Због њихове брзине електричне тротинете тешко је зауставити на време, а због њихове величине тешко их је приметити на време. То повећава могућност судара или друге незгоде.<sup>361</sup> Најчешће долази до повреда лица која управљају електричним тротинетом. Међутим, није занемарив број случајева у којима долази до повреда трећих лица. Истраживања показују да пешаци чине око 8,5% повређених у незгодама у којима учествују електрични тротинети.<sup>362</sup>

Могућност да електрични тротинет повреди треће лице, нпр. пешака, поставља питање одговорности за штету проузроковану електричним мотоциклом и обавези осигурања од те одговорности. Осигурање од одговорности за штету проузроковану електричним тротинетом, другачије је уређено у различитим правним системима. У америчкој држави Њујорк, штета проузрокована електричним тротинетом није покривена осигурањем од аутоодговорности, јер у тој држави осигурање од аутоодговорности углавном не покрива штету проузроковану возилима на два точка.<sup>363</sup> Француски гарантни фонд – *Fonds de Garanties des Victims* исплаћује накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим електричним тротинетом, као штету проузроковану неосигураним или непознатим моторним возилом.<sup>364</sup> У Републици Словенији *Slovensko zavarovalno združenje* не исплаћује накнаду штете проузроковане неосигураним електричним тротинетом. Електрични тротинет у Словенији не мора да се региструје. Зато тога по словечачком праву електрични тротинет не мора ни да се осигура, па се штета проузрокована електричним тротинетом не надокнађује из средстава словеначког *Škodnega sklada*.<sup>365</sup>

Случајеви да електрични тротинет повреди пешака дешавали су се у Србији.<sup>366</sup> У судској пракси још увек не постоје пресуде о накнади штете проузроковане електричним тротинетом. Важећи прописи, исто као и прописи који су раније важили, не користе термин тротинер, нити електрични тротинет. Питање осигурања електричног тротинета и накнаде штете проузроковане неосигураним електричним тротинетом, зависи од правне квалификације електричног тротинета.

---

<sup>360</sup> Градски завод за јавно здравље Београда, *Електрични тротинети нови фактор ризика за повреде*, доступно на: [https://www.zdravlje.org.rs/index.php/lat/aktuelne-vesti/924-elektrichni-trotineti-i-povrede?fbclid=IwAR09wSd4xVpr2zxi4UPBxFq5Vf5F8bb1c2rZi9r\\_PhDlIx6uRYpuw\\_RjWGU](https://www.zdravlje.org.rs/index.php/lat/aktuelne-vesti/924-elektrichni-trotineti-i-povrede?fbclid=IwAR09wSd4xVpr2zxi4UPBxFq5Vf5F8bb1c2rZi9r_PhDlIx6uRYpuw_RjWGU), 7.11.2020.

<sup>361</sup> Olga Shevchenko, „Electrically Power-Assisted Cycles (EPACs) after the European Commission’s Refit Review and Proposal to Amend Directive 2009/103/EC“, *Law 2.0.: new methods, new laws: 7th international conference of PhD students and young researchers, 25-26 April, 2019: conference papers*, доступно на: <https://epublications.vu.lt/object/elaba:45589653/>, 15.11.2020, 267.

<sup>362</sup> Вид. Maya Siman-Tov *at al.*, „The casualties from electric bike and motorized scooter road accidents“, *Traffic Injury Prevention*, 2017 No. 18 доступно на: [https://www.researchgate.net/profile/Maya\\_Siman-Tov/publication/310390051\\_The\\_Casualties\\_from\\_Electric\\_Bike\\_and\\_Motorized\\_Scooter\\_Road\\_Accidents/links/5a5af5dfab6fdcc3bfb5fbae6/The-Casualties-from-Electric-Bike-and-Motorized-Scooter-Road-Accidents.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Maya_Siman-Tov/publication/310390051_The_Casualties_from_Electric_Bike_and_Motorized_Scooter_Road_Accidents/links/5a5af5dfab6fdcc3bfb5fbae6/The-Casualties-from-Electric-Bike-and-Motorized-Scooter-Road-Accidents.pdf), 5.1.2021, 320. и Tarak K. Trivendi *at al.*, „Injuries Associated With Standing Electric Scooter Use“, *JAMA Network open*, No. 2019-2, доступно на: <https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/article-abstract/2722574>, 7.11.2020, 1.

<sup>363</sup> Cathy Bussewitz, „When Electric Scooters Crash, Who Pays the Bills?“, *Claim journal* 27. јун 2019. године, доступно на: <https://www.claimsjournal.com/news/national/2019/06/27/291711.htm>, 7.11.2020.

<sup>364</sup> Fonds de Garantie des Victimes, *Accident de la circulation causé par un véhicule immatriculé ou non immatriculable (trotinette électrique) en Franc*, доступно на: <https://www.fondsdegarantie.fr/accident-circulation-immatriculation-france/>, 7.11.2020.

<sup>365</sup> Упитник аутора Barbari Štine-Novak, директорки гарантног фонда при Словеначком удружењу осигураваача (*Škodni sklad pri Slovenskom zavarovalnom združenju*) од 16. септембра 2020. године.

<sup>366</sup> Нпр. 30. јула 2019. године у Београду у Булевару краља Александра возач возач електричног тротинета тим тротинетом је ударио и повредио седмогодишњег дечака. Вид. Недељник, *Дечак повређен пошто га је ударио електрични тротинет – неопходан закон*, објављено 31. јула 2019. године, доступно на: <https://www.nedeljnik.rs/decak-povreden-posto-ga-je-udario-elektrichni-trotinet-neophodan-zakon/>, 7.11.2020.

Појам возила у праву Европске уније сада је тако широк да обухвата нека егзотична возила која се покрећу снагом сопственог мотора. Први пример таквог возила јесте електрични тротинет.<sup>367</sup> ЗБС сматра да је возило свако средство које је по конструкцији, склоповима и опреми намењено и оспособљено за кретање по путу.<sup>368</sup> Електрични тротинет стога и по домаћем праву јесте моторно возило. Електрични тротинет намењен је и оспособљен је за кретање по путу.<sup>369</sup>

Електрични тротинети имају електро-мотор који их покреће. Снага мотора, на електричним тротинетима који су у понуди у Републици Србији, креће се од 250 W до 700W. Њихова максимална конструктивна брзина обично је од 20 до 40 km/h.<sup>370</sup>

С обзиром да електрични тротинети јесу возила, а да се покрећу снагом сопственог мотора и да се не крећу по шинама, они се могу квалификовати као моторна возила. Електрични тротинети могу се квалификовати и као једна посебна врста моторног возила, дефинисана одредбама ЗБС. Та моторна возила јесу мопеди.

Законска дефиниција мопеда је моторно возило са два точка чија конструктивна брзина не прелази 45 km/h, или које има мотор са унутрашњим сагоревањем чија радна запремина не прелази 50 cm<sup>3</sup> или електрични мотор чија снага не прелази 4 kW.<sup>371</sup> Моторна возила која имају наведене карактеристике, јесу мопеди у смислу ЗБС.

Електрични тротинет јесте возило са два точка, а његова конструктивна брзина не прелази 45 km/h. Електрични мотор покреће електрични тротинет, а снага тог мотора знатно је мања од 4 kW. Очигледна чињеница је да електрични тротинет никада нема мотор са унутрашњим сагоревањем. Међутим, та чињеница није од значаја за његову квалификацију као мопеда. Мопедом се по закону сматра и возило које има мотор са унутрашњим сагоревањем (ако његова радна запремина не прелази 50 cm<sup>3</sup>) и возило које има електрични мотор (ако његова снага не прелази 4 kW). С обзиром на карактеристике електричних тротинета – два точка, конструктивна брзина која не прелази 45 km/h и електрични мотор снаге која не прелази 4 kW, електрични тротинет јесте мопед у смислу чл. 7. ст. 1. тач. 34) ЗБС.

Очигледно је да између електричних тротинета и возила које уобичајено називамо мопедима, постоје разлике. Тротинетом се управља стојећи, а не седећи. Електрични тротинет нема седиште, него платформу за стајање. Возач електричног тротинета стојећи на платформи управља, држећи се за волан, који је преко металног дела („врата тротинета“) повезан са предњим точком. Точкови на електричном тротинету мањи су од точкова на возилима које уобичајено називамо мопедима. Електрични тротинет има ограничену могућност да савлађује успоне. Маса електричног тротинета знатно је мања од масе возила која на домаћем тржишту

---

<sup>367</sup> BLM Law office London, *Vnuk – an Involuntary Risk Transfer*, доступно на: <https://www.blmlaw.com/contact/search-results?q=vnuk&type=0>, 29.11.2020, 3.

<sup>368</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 31) ЗБС.

<sup>369</sup> ЗБС по путем подразумева изграђену, односно уврђено површину коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним законом и другим прописом. Пут није само коловоз. Коловез је само део пута намењен првенствено за кретање возила. Тротоар је посебно уређен део пута поред коловоза намењен првенствено за кретање пешака. Бицикличка стаза је такође пут, али који је намењен искључиво за кретање бицикала. Вид. чл. 7. ст. 1. тач. 2), 10), 21) и 26) ЗБС.

<sup>370</sup> Вид. Gigatron д.о.о. Београд, *Тротинети*, доступно на: <https://gigatron.rs/trotineti/segway-ninebot-kickscooter-max-g30-elektricni-trotinet-367518>, 7.11.2020. и Tehnomanija д.о.о. Београд, *Електрични тротинети*, доступно на: [https://www.tehnomaniya.rs/lifestyle/elektricni-trotineti?filter\\_submitted=1&show\\_filters=1&sort=default&filters%BstocK%5D%5B%5D=dostupno](https://www.tehnomaniya.rs/lifestyle/elektricni-trotineti?filter_submitted=1&show_filters=1&sort=default&filters%BstocK%5D%5B%5D=dostupno), 7.11.2020.

<sup>371</sup> Чл. 7. ст. 1. тач. 34) ЗБС.

уобичајено називамо мопедима. Дизајн ових возила је битно другачији.<sup>372</sup> Разлика у цени између ових возила такође није занемарљива.<sup>373</sup>

Електрични тротинет се по дизајну, цени, маси, величини точкова, начину управљања, домету и ограниченом могућношћу да се креће узбрдо, разликује од возила које уобичајено називамо мопедима. Те разлике јесу битне за одлуку потрошача и учесника у саобраћају да ли ће се определити за један или други тип ових лаких возила. Међутим, са становишта правне квалификације по ЗБС, разлике су потпуно небитне. Без обзира на дизајн и остале карактеристике, електрични тротинет по ЗБС јесте мопед.

Енглеска реч за тротинет је *scooter* (скутер). На домаћем тржишту мањи мопеди, који се возе седећи на седишту, називају се скутери.<sup>374</sup> Такви скутери могу имати и електрични погон.<sup>375</sup> Постоје возила са електричним мотором мале снаге и два точка, која могу да се возе и стојећи и седећи, а по изгледу представљају нешто између мотоцикла и електричног тротинета.<sup>376</sup> Постоје и електрични тротинети имају седиште и дизајнирани су тако да се могу возити седећи.<sup>377</sup> Специфичности електричних тротинета у односу на друга моторна возила са два точка постоје. Међутим, те специфичности нису тако значајне и нису увек присутне. Због тих специфичности електричне тротинете не треба квалификовати другачије од скутера. И скутери и електрични тротинети по ЗБС могу се квалификовати као мопеди.

Сва правила која важе за осигурање мопеда, требало би да важе за осигурање електричних тротинета. Штета коју возач неосигураног електричног тротинета проузрокује трећем лицу, *de lege lata* може да се накнади из гарантног фонда при Удружењу осигураваача Србије.

Питање је да ли је целисходно да се и власницима електричних тротинета намеће обавеза осигурања од аутоодговорности, и да ли би гарантни фонд *de lege ferenda* требало да одговара за штету од неосигураног електричног тротинета. Међутим, широко прописана обавеза осигурања за све власнике моторних возила, указује да би и власници електричних тротинета морали да се осигурају од аутоодговорности.

---

<sup>372</sup> Упореди: E-TWOW, *Meet the e-towow GT 2020 SE*, доступно на: <https://e-twow.com/e-twow-s2-gt-2020-se/>, 8.11.2020. и P.G.S.I. Motori д.о.о. Београд, *Piaggio Liberty 50 iGet*, доступно: <https://www.piaggio.rs/wp-content/uploads/2019/06/Liberty-50-iGet.pdf>, 8.11.2020. године.

<sup>373</sup> Упореди: Gigatron д.о.о. Београд, *Тротинети*, доступно на: <https://gigatron.rs/trotineti/segway-ninebot-kickscooter-max-g30-elektricni-trotinet-367518>, 7.11.2020. године и P.G.S.I. Motori д.о.о. Београд, *Vespa Primavera 50 4T 3V*, доступно на: <https://www.piaggio.rs/product/vespa-primavera-50-4t/>, 8.11.2020. .

<sup>374</sup> Plattner motors д.о.о. Бачка Паланка, *Ценовник Yamaha мотоцикала и скутера 2020*, доступно на: <http://yamaha-srbija.rs/pricelist/motocikli.pdf>, 8.11.2020.

<sup>375</sup> Нпр. мопед – скутер марке Sunra тип Hawk има електрични мотор снаге 1,8 kW и максималну конструктивну брзину од 42 km/h. Вид. Fantastic електрични скутери, *Електрични скутер Sunra Hawk*, доступно на: <https://fanatic.rs/elektricni-elektro-skuter-sunra-hawk.html#tab-product-view1>, 8.11.2020.

<sup>376</sup> Нпр. Electric Harley Scooter for Adults. Вид. Amazon, *Electric Harley Scooter for Adults, Two-wheel mini Skateboard Wide Tire Electric Car, 60V 12A 1500W Lithium Battery*, доступно на: <https://www.amazon.co.uk/Electric-Scooter-Two-wheel-Skateboard-Intelligent/dp/B07Z3QTP6Q>, 9.11.2020.

<sup>377</sup> Нпр. електрични тротинет марке Martes тип Electric Scooter Adult 1000W и електрични тротинет марке Amdo тип Folding Electric Scooter for Adult. Вид. GrabHub, *MARTES Electric Scooter for Adults*, доступно на: <https://www.grabhub.co.uk/martes-electric-scooter-for-adults/>, 9.11.2020. године и Amazon, *Amdo Folding Electric Scooter for Adult*, доступно на: <https://www.amazon.co.uk/Amdo-Electric-Taillight-Scooters-Black-8AH/dp/B08CT3DG69>, 9.11.2020.

## 5. Возила која су повучена из саобраћаја

Домаће право обавезује власника моторног возила дужан је да буде осигуран од аутоодговорности све док је његово возило регистровано, односно све док је његово моторно возило у саобраћају.<sup>378</sup> С обзиром на то да возило мора бити осигурано ако се користи у саобраћају, може се помислити да возило не мора бити осигурано ако га је власник повукао из саобраћаја и не намерава да га користи. Опсег одговорности гарантног фонда подудара се са ширином обавезе осигурања возила. Гарантни фонд одговара за штету само ако је возило морало да буде осигурано од аутоодговорности. Стога се могу јавити дилеме да ли гарантни фонд одговара за штету, ако је власник повукао возило из саобраћаја, односно ако не намерава да возило користи.

Комунитарни пропис у дефиницији моторног возила наводи да је оно „намењено за компени саобраћај“.<sup>379</sup> Може се поставити питање да ли је возило намењено за саобраћај, ако је власник возила одлучио његово возило дужи временски период буде паркирано и да се не користи у саобраћају. Власник у таквом случају није наменио своје возило јавном саобраћају. Међутим, реч „намењено“ у овом контексту не односи се на субјективну намеру имаоца возила, нити на начин употребе у одређеном тренутку. Реч „намена“ односи се на објективну намену возила.<sup>380</sup>

Намена, коју је власник дао свом возилу, ни по домаћем праву не утиче на правну квалификацију возила. Објективне карактеристике возила – конструкција, уређаји, склопови и опрема њему дају својство моторног возила. Ако је по овим карактеристикама намењено и оспособљено за превоз лица и ствари, за обављање радова и за вучу (и ако се покреће снагом сопственог мотора) возило је у правном смислу моторно возило.

Повлачење возила из саобраћаја, по јавноправним прописима захтева предузимање неких административних формалности. Власник регистрованог возила, који у року од 60 дана од дана истека важења регистрационе налепнице, не поднесе захтев за издавање нове регистрационе налепнице, дужан је да органу унутрашњих послова врати регистарске таблице.<sup>381</sup> Приликом одјаве возила, његов власник полицијском органу доставља попуњени образац регистрациони лист моторног возила, саобраћајну дозволу и регистарске таблице.<sup>382</sup> Ако власник моторног возила које се региструје (нпр. путничког аутомобила), није предузео одговарајуће формалности („вратио регистарске таблице полицији“), његова намера да возило повуче из саобраћаја објективно се не манифестује. Сама субјективна намера имаоца возила не може утицати на обавезу осигурања, јер она „захтева јасан временски почетак и крај, као и одређени степен континуитета и предвидивости.“<sup>383</sup> Возило мора бити осигурано од аутоодговорности ако није

<sup>378</sup> Чл. 20. ЗООС.

<sup>379</sup> Чл. 1. ст. 1. Консолидоване директиве.

<sup>380</sup> Conclusions de l'Avocat Générale M. Michal Bobek présentées le 26 avril 2018 Affaire C-80/17 Fundo de Garantia Automóvel contre Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana et Cristiana Micaela Caetano Juliana, доступно на <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=22DD648582C023879E8FCF500E17D83D?text=&docid=201496&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=13336871>, 11.11.2020. (даље: Conclusions de l'Avocat Générale Michal Bobek C-80/17), тач. 63. и 64.

<sup>381</sup> Чл. 274. ст. 1. ЗБС.

<sup>382</sup> Министарство унутрашњих послова Републике Србије, *Одјава возила*, доступно на: <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/gradjani/dokumenta/registracija%20vozila/odjava%20vozila!/ut/p/z0/fU3LCoJAFF2VIIzGHaXEl:JCqCTIRTYbuY1mV21Gx0mqr2>, 11.11.2020. године.

<sup>383</sup> Conclusions de l'Avocat Générale Michal Bobek C-80/17, тач. 58.

одјављено и ако је у возном стању, без обзира на одлуку власника да га држи паркираног на приватном земљишту и његову намеру да то возило не користи дуже време.<sup>384</sup>

У случају када по вољи власника нерегистровани аутомобил не учествује у саобраћају, могуће су три ситуације: 1) аутомобил није још регистрован, али јесте у возном стању (нпр. нови аутомобил за продају на ауто-плацу); 2) аутомобил који је у возном стању, али више није регистрован (нпр. половни аутомобил на ауто-плацу или експонат у музеју аутомобилизма); 3) аутомобил коме је уклоњен неки део и тако онемогућено његово покретање (нпр. скинут акумулятора). За возила наведеним под 1) и 2) није вероватно да ће се возити. Међутим, она потенцијално могу проузроковати незгоде и неке нанети штету. Ако за њих не би било обавезе осигурања и одговорности гарантног фонда, оштећени не би могао да оствари накнаду штете.<sup>385</sup> Ако претрпи штету услед употребе таквих возила, оштећени би требало да има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.

Возило које је власник повукао из саобраћаја и коме је уклонио неки део, како би онемогућио његово покретање, тешко може да се сматра моторним возилом. Ако не може да се покрене снатом сопственог мотора зато што му је уклоњен неки део (нпр. цео мотор или само радилица мотора), возило не предстља моторно возило.<sup>386</sup> Такво возило не мора да се осигура и за њега не одговара гарантни фонд.

Суд правде Европске уније у предмету *Fundo de Garantia Automóvel против Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana и Cristiana Micaela Caetano Juliana* давао је мишљење поводом саобраћајне незгоде проузроковане возилом, за које је власник одлучио да га не користи. Према утврђеном чињеничном стању у том предмету власница аутомобила одлучила је да га, из здравствених разлога, не користи. Она своје возило није осигурала, а дужи период га је држала паркираног у свом дворишту. Међутим, син власнице из ормарића у њеној соби, без њеног знања и допуштења, узео је кључ од аутомобила. Он је затим покренуо аутомобил, изашао њиме из дворишта и укључио се у саобраћај. Нажалост, изазвао је саобраћајну несрећу у којој је, осим њега, погинуло још двоје људи. Суд правде Европске уније оценио је да је у таквој ситуацији возило требало да буде осигурано. Уговарање осигурања од одговорности по прописима Европске уније обавезно је када је аутомобил у возном стању, иако га је власник пакрирао на приватном земљишту и одлучио да га више не користи.<sup>387</sup>

---

<sup>384</sup> Berislav Matijević (2018), 107.

<sup>385</sup> Conclusions de l'Avocat Générale Michal Bobek C-80/17, тач. 103. и 105.

<sup>386</sup> Conclusions de l'Avocat Générale Michal Bobek C-80/17, тач. 111.

<sup>387</sup> Суд правде Европске уније, пресуда C-80/17 од 26. априла 2018. године *Fundo de Garantia Automóvel v. Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana and Cristiana Micaela Caetano Juliana*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=22DD648582C023879E8FCF500E17D83D?text=&docid=205320&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=13336871>, 11.11.2020. (даље: пресуда *Fundo de Garantia Automóvel v. Juliana*), тач. 52.

## ГЛАВА II УПОТРЕБА МОТОРНОГ ВОЗИЛА ЗА КОЈУ ОДГОВАРА ГАРАНТНИ ФОНД

### 1. Појам употребе моторног возила

Услов деловања осигурања од аутоодговорности, па самим тим и гарантног фонда, јесте настанак штете услед употребе моторног возила.<sup>388</sup> Да би оштећено лице имало право на накнаду штете по прописима о осигурању у саобраћају, до наступања штете мора доћи услед употребе моторног возила.<sup>389</sup> Појам употребе моторног возила због тога је значајан у праву осигурања.

Директиве Европске уније нису ни покушале да одреде значење појма „употреба моторног возила“. Консолидована директива, исто као и Прва директива, обавезују државе чланице да пропишу обавезу осигурања од одговорности за штету проузроковану употребом моторног возила.<sup>390</sup> Скоро педесет година је прошло од када је Прва директива у комунитарно право увела обавезно осигурање од одговорности за штету проузроковану употребом моторног возила. Међутим, још увек постоји несигурност приликом тумачења овог правног појма.<sup>391</sup> Одређивање значења појма употребе моторног возила и даље је изазов.<sup>392</sup> Право Европске уније не препушта државама чланицама да саме одговоре на овај изазов – да одреде значење овог правног стандарда, тј. да одреде шта се сматра употребом моторног возила.<sup>393</sup>

Закони Републике Хрватске покушали су да на специфичан начин одреде значење појма употребе моторног возила. Хрватски ЗООС не садржи дефиницију овог појма. Хрватски законодавац покушао је да у Закону о обвезним односима Републике Хрватске, *Народне новине*, бр. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, преко термина коришћење и погон, одреди шта се сматра употребом моторног возила. По овом закону „моторно возило је у погону када се користи у сврху којој је намењено, без обзира ради ли при томе мотор који служи за његово кретање.“<sup>394</sup> Употреба и коришћење неумњиво јесу синоними. „Погон моторног возила подразумева његову употребу, односно коришћење, и то у складу са његовом наменом, без обзира ради ли при томе мотор који служи за његово кретање.“<sup>395</sup>

Појам погон моторног возила није дефинисан у пропису (јасно је само да мотор може, али не да мора бити укључен да би се сматрало да је возило у погону). Дефинисање употребе моторног возила, преко појма погон моторног возила и коришћење моторног јесте дефинисање *obscurum per obscurius*. Значење једног неодређеног појма - употреба моторног возила, одређује

<sup>388</sup> Н. Петровић Томић (2019), 617.

<sup>389</sup> Владимир Чоловић, „Накнада штете по основу осигурања од аутоодговорности – раније и садашње регулисање у законодавству Србије“, у: *Обавезно осигурање, накнада штете и обезбеђење потраживања* (уредник Здравко Петровић), Удружење за одштетно право, Београд, 2010, 12.

<sup>390</sup> Чл. 3. ст. 1. Консолидоване директиве и чл. 3. ст. 1. Прве директиве.

<sup>391</sup> Željka Primorac, „Normal Function of a Vehicle as a Means of Transport or Machine for Carrying Out Work in Motor Third Party Liability Insurance with Special Regard to the Latest Rulings of the Court of Justice of the European Union“, у: Dunja Dujic, Tunjica Petrašević (urednici), *EU Law in Context – Adjustment to Membership and Challenges of the Enlargement*, Sveučilište Josip Juraja Štrosmajer u Osijeku – Pravni fakultet, Osijek 2018, 249.

<sup>392</sup> J. Birds (2010), 398.

<sup>393</sup> Суд правде Европске уније, пресуда C-162/13 од 4. септембра 2014. године у предмету *Damijan Vnuk v. osiguravajućeg društva Triglav*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62013CJ0162&lang1=en&lang2=HR&type=TXT&ancre=>, 15.12.2017. (даље: пресуда Vnuk v. Triglav), тач. 41.

<sup>394</sup> Чл. 1068. ст. 3. хрватског Закона о облигационим односима.

<sup>395</sup> Маја Bukovac Puvača, у: Маја Bukovac Puvača, Zvonimir Slakoper, Loris Belanić, *Obvezno pravo posebni dio II – izvanugovorni obvezni odnosi*, Novi informator, Zagreb 2015, 148.

се помоћу другог појма који је такође нејасан – погон моторног возила. Други појам – погон моторног возила, затим се дефинише преко термина коришћење, који је само синоним за означавање првог појма – употреба моторног возила. Овакво дефинисање може нас довести до апсурдног закључка да погон моторног возила „јесте стање које је противно мировању, али које се ни пошто не може изједначити са кретањем.“<sup>396</sup> Законодавац Републике Србије не би требало да поступи као хрватски законодавац приликом одређивања значења појма употреба моторног возила.

Дефиниција употребе, односно погона моторног возила из закона Републике Хрватске, ипак има два корисна елемента која нам могу помоћи да одредимо значење појма употреба моторног возила. Прво, мотор не мора бити укључен да би се сматрало да постоји употреба моторног возила. Друго, употреба моторног возила је повезана са његовом сврхом. Сматра се да постоји употреба моторног возила када се возило употребљава за сврху за коју је намењено. Сврха моторног возила несумњиво јесте превоз лица и ствари и вуча прикључног возила. Када се возило употребљава у циљу превоза, односно вуче прикључног возила, постоји употреба моторног возила. Ако приликом такве употребе дође до штете, штета ће бити покривена осигурањем од аутоодговорности, а ако возило није осигурано оштећени ће имати право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.

Интерне регулативе не оперишу са појмом употреба моторног возила. Уместо употребе моторног возила, Интерне регулативе користе појам незгода. Незгода у аутономном праву система зелене карте јесте догађај у коме је настала штета или повреда, а који по пропису земље у којој је настао треба да буде покривен осигурањем од аутоодговорности.<sup>397</sup> Интерне регулативе стога нису од значаја за одређивање значења појма употреба моторног возила. Појам употреба моторног возила, посредно с обзиром да штете и повреде проузроковане употребом моторног возила треба да буду покривене осигурањем, од значаја је за одређивање појма незгода из Интерних регулатива.

Појам употребе моторног возила у домаћим прописима неодређен је на исти начин као у Првој и Консолидованој директиви. Правна теорија оценила је да је добро што законодавац не одређује када се сматра да је моторно возило у употреби.<sup>398</sup> Законска дефиниција овог појма, без обзира на то колико би била опширна, никада не би могла бити потпуна.<sup>399</sup>

По владајућем схватању у домаћој науци, сматра се да питање да ли је штета настала услед употребе моторног возила, јесте фактичко питање.<sup>400</sup> Међутим, без обзира на значај аутора који заступају ово становиште, са њим се не можемо сложити. Питање да ли је дошло до употребе возила није искључиво чињенично питање. Питање да ли се одређене фактичке радње учињене са возилом могу подвести под употребу моторног возила у смислу прописа о осигурању, јесте питање правне квалификације. Правна тумачења Суда правде Европске уније теже да спречи различиту праксу у државама чланицама, јер таква пракса угрожава остварење циљева Европске уније.<sup>401</sup> Употреба моторног возила је правни стандард.<sup>402</sup> Да ли је овај стандард испуњен или не, јесте правно а не чињенично питање. Суд правде Европске уније, као правно питање постављено од стране националних судова, више пута је разматрао да ли се при

---

<sup>396</sup> М. Ћурковић (2013), 94.

<sup>397</sup> Чл. 2. тач. 6. Интерних регулатива.

<sup>398</sup> Н. Петровић Томић (2019), 544.

<sup>399</sup> И. Јанковец (1996), 177.

<sup>400</sup> Вид. П. Шулетић (2005), 441. и Н. Петровић Томић (2019), 544.

<sup>401</sup> М. Васиљевић (2009), 15.

<sup>402</sup> G. Ristin, T. Krobar, S. Simoniti (2008), 106.



одређени чињеницама сматра да је дошло до употребе моторног возила.<sup>403</sup> Поступање суда правде указује да је реч о правном, а не о чињеничном питању.

Употреба моторног возила у нашем систему, као и у правном систему Европске уније, јесте правни стандард. Опште правне норме некада се не могу језички разумети. Зато је тумачење општих одредаба мање откривање, а више формирање њиховог значења.<sup>404</sup> Значење појма употреба моторног возила формира се кроз судску праксу. Индуктивна метода због тога је погоднија од дедуктивне за утврђивање смисла правног стандарда употреба моторног возила. Анализом судске праксе много ћемо јасније одредити шта се подразумева под употребом моторног возила, него самим читањем прописа.<sup>405</sup>

## 2. Кретање моторног возила по путу

### а) Случај кад има контакта између возила штетника и оштећеног

Вожња моторног возила на јавном путу одувек је сматрана употребом моторног возила. Штете проузроковане у саобраћају неспорно јесу настале употребом моторног возила. Штета проузрокована ударцем путничког аутомобила у саобраћају јесте најчешћи и најнеспорнији пример штете за коју одговара гарантни фонд. У таквим случајевима чак се и не расправља да ли је штета настала услед употребе возила, јер је то очигледно јасно и суду и парничним странкама.<sup>406</sup>

Саобраћајне незгоде настале приликом вожње моторних возила јесу централни, жаришни и најзначајнији начин проузроковања штете употребом моторног возила. Међутим, употреба возила има шире значење од управљања возилом. Употреба не подразумева само вожњу, него укључује у себе и излажење и улажење у возило, укрцавање и искрцавање ствари, паркирање, итд.<sup>407</sup>

### б) Случај кад нема контакта између возила штетника и оштећеног

Незгода може да настане, иако није било физичког контакта између возила за која одговара гарантни фонд и оштећеног, односно самог оштећеног. Литература као примере за штету која се сматра штетом од употребе возила, иако није било контакта са штетниковим возилом наводи: непрописну употребу светлосних уређаја (дуга светла) који приморају возача оштећеног возила да скрене с коловоза; штетника који начином вожње примора возача оштећеног возила да удари у треће лице - прелазак штетниковог возила у коловозну траку намењену за кретање возила из супротног смера.<sup>408</sup>

<sup>403</sup> Вид. Берислав Матијевић, „Cognis појма употреба возила у осигурању од аутомобилске одговорности кроз праксу суда Европске уније“, *Страни правни живот*, бр. 3/2019, 139-146.

<sup>404</sup> Саша Бован, „Contra legem јудицирање – Пандорина кутија правне херменеутике“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 2/2012, 106.

<sup>405</sup> Милош Радовановић, „Појам употребе моторног возила у словеначкој судској пракси“, *Страни правни живот* бр. 1/2018, 103.

<sup>406</sup> Нпр. парници окончаној пресудом Вишег суда у Новом Саду Гж. 1932/17 од 30. јануара 2019. године и парници окончаној пресудом Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 3202/18 од 6. марта 2019. године.

<sup>407</sup> Robert Koch, *International Encyclopaedia of Insurance Law – Germany*, Wolters Kluwer, 2018, 219.

<sup>408</sup> Н. Петровић Томић (2019), 544.

Штете настале у саобраћају, у случајевима када није дошло до судара између возила за које одговара гарантни фонд и возила оштећеног, често су биле повод за спорове између Удружења осигуравача Србије и оштећених лица. Карактеристично за такве саобраћајне незгоде је да једно возило, због непрописног поступања возача другог возила, скреће са коловоза, иако између возила нема непосредног физичког контакта.<sup>409</sup>

Спор у оваквим примерима, у суштини је спор о узрочности, а не о правној квалификацији. Оштећени и Удружење осигуравача Србије споре се о питању да ли је непрописна вожња возила за која одговара гарантни фонд, заиста узрок излетања оштећених са коловоза. Судови у оваквим парницама не образлажу да ли се непрописна вожња штетника може сматрати употребом моторног возила. Судови само наводе разлоге због којих сматрају да су радње штетника узрок слетања оштећеног са коловоза, тј. узрок настанка штете.<sup>410</sup>

Саобраћајне радње које штетник учини приликом управљања моторним возилом на путу јесу радње употребе возила. Својство радњи употребе возила постоји, без обзира да ли је дошло до физичког контакта штетниковог возила и оштећеног, односно возила оштећеног. Ако није дошло до тог физичког контакта, тешко је доказати узрочну везу између непрописне радње штетника и настанка штете. Међутим, саобраћајне радње возача за време саобраћаја обухваћене су појомом употреба возила, чак и када нема ударца – судара – физичког контакта између његовог возила и оштећеног. Штета коју возач неосигураног возила проузрокује таквим радњама, надокнађује се из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије.

Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд успевало је у неким споровима у којима је оштећени возач тражио накнаду штете, иако није било контакта између његовог возила и возила за која одговара гарантни фонд. Разлог успеха Удружења осигуравача у оваквим споровима, није околност да су штетникове радње изван појма употребе возила. Разлог због којих је Удружење осигуравача Србије као тужени успевало у овом парницама, јесте фактичке природе - чињеница да штета није у узрочној вези са радњама возача аутомобила за који одговара гарантни фонд.<sup>411</sup>

---

<sup>409</sup> Пример за такве саобраћајне незгоде је незгода поводом које се водио спор окончан пресудом Вишег суда у Сомбору Гж. 556/17 од 2. јуна 2017. године. Лице, које је било тужилац у парничном поступку против Удружења осигуравача Србије, управљао је путничким аутомобилом у ноћним условима саобраћаја. При уласку у једну кривину, њему је у сусрет наишао камион за који одговара гарантни фонд. Камион се је прешао у коловозну траку у којој се кретао путнички аутомобил тужиоца. Поред тога, непрописно укључена дуга светла на камиону, заслепела су возача аутомобила – тужиоца у парници. Возач аутомобила, због тога је слетео са коловоза и ударио у дрво поред пута. Виши суд у Сомбору у пресуди Гж. 556/17 од 2. јуна 2017. године оценио је да у таквој ситуацији возач путничког аутомобила има право на накнаду штете. Други пример је спор окончан пресудом Вишег суда у Сремској Митровици Гж. 471/16 од 14. јуна 2017. године. У првостепеном поступку утврђено је возило, за које одговара гарантни фонд, претицало аутомобил тужиоца. Пре него што је окончало радњу претицања, возило је почело да се враћа у саобраћајну траку којом се кретао тужилац. Да би избегао судар тужилац је својим аутомобилом слетео са коловоза. Приликом слетања са коловоза претрпео је штету. Првостепени суд, и Виши суд у Сремској Митровици као суд другог степена, оценили су да тужилац у описаној ситуацији има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.

<sup>410</sup> Нпр. пресуда Вишег суда у Сомбору Гж. 556/17 од 2. јуна 2017. године и пресуда Вишег суда у Сремској Митровици Гж. 471/16 од 14. јуна 2017. године.

<sup>411</sup> Парнични поступак пред Основним судом у Врбасу – Судском јединицом у Кули окончан је пресудом Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2900/16 од 17. октобра 2016. године. Тужилац је тражио да му се из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије накнади штета коју је претрпео када је својим аутомобилом слетао ван коловоза, упао у одводни канал и тамо се преврнуо. Апелациони суд у Новом Саду оценио је да у таквој ситуацији тужбени захтев треба одбити, јер „није доказано да је саобраћајна незгода узрокована од стране возила за које одговара гарантни фонд“.

Непрописне саобраћајне радње возача, као што је улазак у саобраћајну траку у којој се кретало возило оштећеног и употреба дугих светала противно одредбама ЗБС, јесу примери употребе моторног возила. Литература исправно наводи те примере. Међутим, у пракси није спорно да је у таквим случајевима дошло до употребе возила. У таквим случајевима Удружење осигураваача Србије и оштећено лице споре се да ли је радња возача неосигураног возила заиста узрок настанка штете.

Домаће право прихвата теорију адекватне узрочности.<sup>412</sup> По тој теорији узроком штетне последице сматра се догађај којем је последица адекватна, тј. догађај који редовно доводи то такве штетне последице. Други догађаји, који су у вези за штетним догађајем, али нису типични за такву штетну последицу, не сматрају се узроком штете.<sup>413</sup>

Возач који управља моторним возилом на путу несумњиво употребљава возило у складу са његовом сврхом, без обзира што евентуално пређе у супротну коловозну траку или дугим светлима заслепи возача из супротног смера. У наведеним примерима када нема контакта између возила, може бити спорна узрочност – чињеница шта је довело до штете, а не употреба возила. Удружење осигураваача Србије – гарантни фонд не би требало да одговара за штету коју оштећени који слети с коловоза због тога што га је заслепео возач неосигураног возила непрописно укљученим дугим светлима. Заслепљивање возача дугим светлима није узрок који по редовном току ствари може да доведе до слетања с коловоза. Насупрот томе, улетање у коловозну траку за кретање возила из супротног смера, јесте узрок који по редовном току ствари може да доведе до саобраћајне незгоде – слетања аутомобила са коловоза.

### 3. Уличне трке и акробатска вожња

Ауто-мото трке сматрају се изузетно опасним спортом за посетиоце и остала трећа лица.<sup>414</sup> Осигураваачи, због неисплативности и превеликог ризика, често нису спремни да осигурају такве догађаје.<sup>415</sup> У упоредном праву Европских држава уобичајено је да обавезно осигурање моторних возила не покрива штете проузроковане употребом возила на спортским такмичењима, односно на вежбама за та такмичења.<sup>416</sup> Лице које је штету претрпело на званично одобреном ауто-мото или картинг такмичењу, по ЗООС такође нема право на накнаду штете.<sup>417</sup>

Спортска приредба на путу може се одржати, ако се претходно испуни низ формалности. Потребна је дозвола органа унутрашњих послова, потребно је предузети мере потребне за безбедно одржавање такве приредбе, благовремено обавестити јавност о одржавању спортске

---

<sup>412</sup> „Сагласно теорији адекватне узрочности, која је прихваћена у нашој теорији и пракси, адекватна узрочност постоји када је узрок штете онај догађај чијем редовном дејству одговара конкретна штета“ – пресуда Окружног суда у Ваљеву Гж. 359/03 од 20. фебруара 2003. године. „Радња штетника мора бити адекватан узрок настале штете да би то лице као штетник било одговорно“ – пресуда Окружног суда у Краљеву Гж. 724/03 од 16. јануара 2004. године.

<sup>413</sup> Маја Bukovac Puvача, Gabrijela Mihelčić, Маша Marohini Zrinski, „Uzročna veza kao pretpostavka odgovornosti za štetu u Europskim nacionalnim pravnim sustavima, praksi Suda Europske unije i Europskog suda za ljudska prava“, *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*, br. 1/2019, 32.

<sup>414</sup> Loris Belanić, „Ugovor o osiguranju od odgovornosti organizatora špotskog natjecanja“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 4/2011, 854.

<sup>415</sup> Миодраг Мићовић, „Спорт и осигурање“, *Зборник радова Правног факултета у Сплиту*, бр. 4/2012, 745.

<sup>416</sup> Нпр. чл. 23. тач. 7. алинеја 1. хрватског ЗООС, чл. 17. тач. 3. алинеја 1. словеначког ЗООС и чл. 15. тач. j) мађарског ЗООС.

<sup>417</sup> Чл. 21. тач. 4) алинеја 1. ЗООС.

приредбе на путу, посебно обележавање возила учесника на приредби.<sup>418</sup> Ако се све административне и безбедносне формалности испуне, могуће је одржати закониту ауто-мото егзибицију на путу. Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд неће одговорати за штету проузроковану неосигураним возилом на таквој трци – егзибицији. Међутим, у јавном саобраћају дешавају се и тзв. дивље трке<sup>419</sup> и акробатска вожња.

Малолетни Д.Б. 21. маја 2006. године на јавном путу, пред својим малолетним друговима, покушао је да изведе акробатску тачку на мотоциклу марке Yamaha тип RD 350, чија је снага 46 kW (63 коњске снаге). Приликом вожење мотоцикла са две руке подигунте са управљача мотоцикла („вожња без руку“), малолетни возач Д.Б. изгубио је равнотежу и испао са мотоцикла. Мотоцикл је наставио да се креће на оба точка и ударио у малолетног О.Т, који је све то снимао мобилним телефоном. Од ударца малолетном О.Т. покидали су се лигаменти на предњем и на задњем укрштању десног колена, а коленом му се и трауматски ишчашило (тешке телесне повреде). Малолетни О.Т. због тога је био лечен оперативним захватима и два пута хоспитализован. Дошло је до трајног умањења његове животне активности од 20%. Пошто мотоцикл није био осигуран, О.Т. је тражио накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије. Накнада штете му је досуђена, зато што је суд оценио да је реч о штети проузрокованој моторним возилом.<sup>420</sup>

Штете проузроковане приликом неодобрених егзибиција на коловозу, уличних трка и акробатских тачака, могу се накнадити из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије. Такве штете јесу штете настале услед употребе моторног возила.

#### 4. Мировање моторног возила

##### а) Моторна возила паркирана на путу

Возило које се креће снагом сопственог мотора, исто као и прикључно возило, представља тзв. статички ризик уколико је непрописно паркирано на коловозу. Саобраћајна незгода се може догодити тако што возило које се креће удари у непрописно паркирано возило на коловозу. Штета проузрокована на тај начин сматра се штетом услед употребе моторног возила, без обзира да ли је паркирано возило које има сопствени мотор, или прикључно возило.

Дана 15. јануара 1999. године на магистралном путу Чачак – Пожега, непрописно је остављен камион марке ФАП. У ноћним условима саобраћаја, својим аутомобилом марке BMW ударио је Н.С. Задобио је тешке телесне повреде од којих је истог дана преминуо. Члановима његове породице, мајци, сестри и супрузи, досуђена је новчана накнада нематеријалне штете.<sup>421</sup>

Овај случај, исто као и примери штета проузрокованих прикључним возилима која су одвојена од вучног возила, потврђује да се штета настала због непрописног паркирања возила на коловозу, може квалификовати као штета услед употребе возила.

Остављање возила у стању мировања не сматра се баш увек штетом услед употребе моторног возила. Д.Т. из села Платичева 25. новембра 2011. године, приликом прославе 18.

<sup>418</sup> Чл. 123. ст. 2, чл. 127. ст. 1, чл. 125. ст. 1. и чл. 128. ст. 1. ЗБС.

<sup>419</sup> Вечерње новости, *Тешка несрећа током уличне трке*, објављено 3. августа 2020. године, доступно на: <https://www.novosti.rs/planeta/region/906642/teska-nesreca-tokom-ulicne-trke-vozac-ispao-automobila-policija-imala-pu-ne-ruke-posla-video>, 15.11.2020.

<sup>420</sup> Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 2917/16 од 22. августа 2017. године.

<sup>421</sup> Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 1586/19 од 2. априла 2019. године.

рођендана своме сину, на необичан начин употребио је тракторску приколицу. У споредној улици у којој станује, шатор за весеље подигао је преко коловоза. Да моторна возила не би ометала прославу, тракторском приколицом блокирао је коловоз. Приколицу је означио транспарентом „пази шатра“. Та приколица није била осигурана. Пола сата после поноћи, док је прослава трајала, један мотоцикл ударио је у предметну приколицу. Возач мотоцикла на лицу места је изгубио живот, а сувозач је био тешко повређен (фрактура лобање и базе лобање, прелом шака, ране на коленима). Поводом те несреће водила се парница ради накнаде штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије.<sup>422</sup>

Првостепени и другостепени суд закључили су да „самостално постављена тракторска приколица не представља моторно возило у смислу законске регулативе и да се не ради о штети проузрокованој употребом неосигураног моторног возила.“<sup>423</sup> Цитирани разлози нису у потпуности тачни. Појам моторно возило у смислу важећих прописа о осигурању обухвата и прикључно возило.<sup>424</sup> Остављање приколице на коловозу, одвојене од вучног возила, представља употребу приколице као моторног возила. Међутим, одлука судова у спору поводом несреће која се догодила за време прославе 18. рођендана у Платичеву, јесте правно утемељена.

Приколица у том случају употребљена је на један крајње специфичан начин. Она није коришћена ради превоза, није коришћена ради припрема за превоз, нити је непрописно остављена на коловозу након обављеног превоза. Приколица у Платичеву остављена је с намером да као препрека на коловозу блокира саобраћај моторних возила. Коришћење возила у стању мировања на такав начин, није у складу са функцијом моторних возила. Због тога за штету која буде проузрокована када се неосигурано возило користи као препрека, не би требало да одговара Удружење осигуравача Србије – гарантни фонд.

Судови у спору поводом несреће из Платичева, донели су пресуде које су у конкретном случају исправне. Међутим, образложења би због крајње специфичних чињеничних те несреће требала да буду мало другачија. У разлозима пресуде акценат је требало ставити више на употребу приколице у конкретном случају, него на саму приколицу.

## б) Отварање врата на возилу

Штетни догађаји проузроковани отварањем и затварањем врата званично се не евидентирају, не постоје прецизна истраживања о њиховој учесталости, али огласи различитих ауто-сервиса и продаваца делова за аутомобиле, указују да се такви штетни догађаји често дешавају.<sup>425</sup>

---

<sup>422</sup> Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 11743/13 од 8. јула 2014. године.

<sup>423</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7041/15 од 12. маја 2016. године.

<sup>424</sup> Вид. чл. 3. тач. 2) ЗООС.

<sup>425</sup> Продавц ауто-делова „Silux“ д.о.о. на свом интернет сајту потрошачима даје савет како да уз, најмање трошкове, санирају оштећења у виду „дубоких или плитких, а видљивих, огреботина које на аутомобилу настану при отварању врата другог аутомобила поред, на препуном паркингу“. В. „Silux“ д.о.о. <https://www.silux.rs/motorsport-vesti/32/ogreballi-su-vam-auto-na-parking-mestu-sta-sada>, 20.4.2019. На интернет сајту „Polovni automobili“ постављен је рекламни оглас за производ који би требало да спречи возача да приликом отварања врата на паркингу оштети врата аутомобила на суседном паркинг месту. Рекламна порука започиње реченицом: „Колико сте само пута отворили врата аутомобила и њима неконтролисано ударили ауто паркиран поред вашег?“, Вид. Polovni automobili, <https://www.polovniautomobili.com/auto-vesti/aktuelno/2836/zaboravite-ogrebotine-na-vratima-auta>, 20.4.2019.

Суд правде Европске уније, приликом доношења пресуде у предмету *Baltic Insurance Company v. Baltijas Apdrošināšanas Nams* разматрао је да ли се штета проузрокована приликом отварања и затварања врата на путничком аутомобилу, сматра штетном насталом услед употребе моторног возила. Отварање и затварање врата на моторном возилу омогућава улазак и излазак особа, или укрцај и искрцај ствари које су предмет превоза. Отварање врата на аутомобилу, по оцени Суда правде Европске уније, представља употребу моторног возила, због тога што је у складу с његовом функцијом превозног средства.<sup>426</sup>

Вредност предмета у предмету *Baltic v. Baltijas* била је изузетно мала.<sup>427</sup> Без обзира на малу вредност предмета спора, та пресуда има изузетан значај. Суд је у тој пресуди дао јасан одговор на питање да ли једна свакодневна радња везана са моторним возилом – отварање врата на паркираном возилу, представља употребу возила у смислу прописа о осигурању.<sup>428</sup>

Словеначка судска пракса, слично као и пракса суда Европске уније, сматра да штета настала приликом отварања и затварања врата на возилу, јесте штета услед употребе моторног возила. Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*) једну ревизијску пресуду донео је у парници у којој је оштећена тражила накнаду штете, коју је претрпела приликом затварања врата на путничком аутомобилу. Тужилина ћерка, приликом изласка из аутомобила, прикљештила је вратима кажипрст тужилине десне руке и повредила га тако јако да је морао бити апутиран. Словеначки врховни суд оценио је да „затварање врата јесте последња радња сваког превоза и да је неодвојиво повезана са изласком из возила“, те да је реч о „типичној ситуацији употребе возила.“<sup>429</sup> У складу са наведеним схватањем ревизијског суда Републике Словеније, Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*) у каснијој пракси поступао је у складу са цитираним схватањем словеначког ревизијског суда. Виши суд у Љубљани у једној пресуди донетој 2015. године оценио је да штета, коју родитељ проузрокује тако што малом детету пре превоза аутомобилом, прикљешти прст у врата, јесте штета настала из употребе возила.<sup>430</sup>

Пракса судова у Републици Хрватској о овом питању није усклађена са праксом Суда правде Европске уније. Жупанијски суд у Копривници преиначујућом другостепеном пресудом Гж. 548/09 од 26. јануара 2010. године, окочао је парнични поступак вођен ради накнаде штете проузроковане тако што је сувозач на аутомобилу оштећеној – тужили, која се у аутомобилу превозила, вратима прикљештио прсте. Чињеница је била да у тренутку повређивања мотор аутомобила није био укључен и да је тај аутомобил био уредно паркиран. Хрватски суд другог степена изнео је разлоге због којих сматра да возило при таквим фактичким околностима не представља опасну ствар. Тај суд је, полазећи од околности да нема објективне одговорности за

---

<sup>426</sup> Суд правде Европске уније, пресуда C-648/17 од 15 новембра 2018. године *ВТА Baltic Insurance Company AS v. Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=207786&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4555854>, 19.4.2019, (даље: пресуда *Baltic v. Baltijas*) тач. 34, 46. и 44.

<sup>427</sup> Висина штете која је у конкретном случају проузрокована отварањем врата износила је 67,50 евра. Вид. пресуда *Baltic v. Baltijas*, тач. 18.

<sup>428</sup> Berislav Matijević, „Pojam upotrebe vozila i otvaranje vrata parkiranoг vozila“, *Ius-Info*, објављено 18. децембра 2018. године, доступно на: <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/36327#>, 17.11.2020.

<sup>429</sup> Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 407/2008 од 5. новембра 2009. године, доступно на: <http://pisrs.si/Pis.web/sodnaPraksaRSSearch;jsessionid=b5yfpkka39hBhkplYjIAviti?od=&search=2003-01-3028,&page=945&do=&chosenFilters=vrhovno%2Cvisje%2Cupravno&filter=,> 19.4.2019.

<sup>430</sup> Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Ср 1752/2015 од 24. јуна 2015. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=zapiranje&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&\\_submit=i%05%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=201508111384059](http://www.sodnapraksa.si/?q=zapiranje&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&_submit=i%05%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=201508111384059), 19.4.2019.

штету, закључио да не штета не би требало да буде покривена обавезним осигурањем.<sup>431</sup> Овакви разлози из судске праксе Републике Хрватске, не изгледају усклађени са комунитарним правом Европске уније.

У домаћој пракси није било спорова о накнади штете проузрокованој тако што сродник сроднику прикљешти прсте у врата путничког аутомобила. Међутим, било је случајева да аутобус јавног саобраћаја, приликом затварања и отварања врата на стајалишту, повреди неког од путника. Таква штета, према домаћој судској пракси јесте штета услед употребе моторног возила.<sup>432</sup> Пресуде о накнади штете проузроковане вратима возила, али на другачији начин, постоје у домаћој судској пракси. Наши судови сматрају да у таквим случајевима, штета проузрокована отварањем и затварањем врата на возилу, јесте штета настала услед употребе возила.<sup>433</sup>

Пресуда *Baltic Insurance Company AS v. Baltijas*, словеначка судска пракса и пракса домаћих судова, јасно указују да би штету насталу при отварању и затварању врата на моторном возилу, требало да накнади осигуравач од аутоодговорности или гарантни фонд.<sup>434</sup>

### в) Запаљење моторног возила

Пожари на паркираним возилима најчешће су последица намерне људске радње или квара на електричној инсталацији возила која остаје по акумулаторским напајањем и када је возило искључено.<sup>435</sup> Код старијих модела возила квар на електричној инсталацији од акумулатора до алтернатора и до браве за стартовање мотора, могао је довести до самозапаљења. Новији модели имају више електричних уређаја и електронике. Нпр. централно закључавање, електрични подизачи стакла, аларми и остали системи за спречавање крађе возила и уређаји за повећање комфора путника (аудиоуређаји, климауређаји, грејачи седишта итд.). Потрошача електричне енергије у аутомобилима је све више, због чега се појачавају уређаји за напајање струјом и број електричних инсталација. Самим тим повећава се ризик од настанка спонтаног пожара. По неким истраживањима, око 25% пожара на возилима настаје самозапаљењем.<sup>436</sup> Спонтани пожари могући су на савременим аутомобилима.<sup>437</sup> Због могућности избијања пожара

---

<sup>431</sup> Пресуда Жупанијског у Копривници Гж. 548/09-2 од 26. јануара 2010. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba8058e932>, 17.11.2020. године.

<sup>432</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 61/17 од 7. јуна 2017. године.

<sup>433</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1191/18 од 13. септембра 2018. године донета је поводом штете која је проузрокована вратима возила, али на другачији начин. Према утврђеном чињеничном стању на основу кога је та пресуда донета, лице у паркираном аутомобилу за који је одговоран гарантни фонд непажљиво је отворило врата непосредно испред бициклисткиње З.Б. З.Б. је својим бициклом покушала да избегне судар, нагло скренула и у том скретању пала и повредила се. Удружење осигуравача Србије правноснажно је обавезано да из средстава гарантног фонда оштећеној З. Б. накнади ту штету.

<sup>434</sup> Вид. Милош Радовановић, „Врата моторног возила и осигуравајуће покриће“, *Право и привреда*, бр. 10-12/2019, 80-97.

<sup>435</sup> Nenad Papić, „Veštačenje uzroka požara“, *Policija i sigurnost (Zagreb)*, бр. 3/2016, доступно на: [https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=287375](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=287375), 17.11.2020, 274.

<sup>436</sup> Stanislav Peruško, Davor Belas, „Uzroci požara vozila“, *Policija i sigurnost (Zagreb)*, бр. 1/2010, доступно на: [https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=118023](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=118023), 17.11.2020, 112,113.

<sup>437</sup> Вид. Daniel Rufiange, „Spontaneously Combusting KIAs and Hyundai“, *Auto123*, објављено 14. јуна 2018. године, доступно на: <https://www.auto123.com/en/news/Hyundai-Kia-fires-NHTSA-investigation/64789/>, 17.11.2020. године.

јапански произвођач аутомобила Toyota 2018. године повукао је из продаје око милион хибридних возила типа Prius.<sup>438</sup>

Штета на возилу на коме иницијално избије ватра, није од значаја за осигурање од одговорности и гарантни фонд. Међутим, пламен са једног паркираног возила може захватити друга паркирана возила и проширити се на њих.<sup>439</sup> Поставља се питање да ли осигурање од аутоодговорности покрива такву штету.

Хрватска литература покушала је да одговори на питање о накнади штете у случају када је треће лице подметнуло пожар на возилу, који се даље проширио. Власник возила неће одговарати за штету, ако докаже да је за ту штету криво треће лице – лице које је запалило аутомобил. По хрватској теорији „кривца трећег лица искључује одговорност власника и наравно његовог осигуравача.“<sup>440</sup>

Судска пракса Републике Србије изјашњавала се о истом питању. Апелациони суд у Новом Саду поступао је у парници ради накнаде штете на аутомобилу, којег је захватила ватра са другог паркираног аутомобила. Аутомобил поред туђичевог, према утврђеном чињеничном стању, намерно је запалила непозната особа. Тужбени захтев према осигуравачу код кога је иницијално запаљени аутомобил био осигуран од аутоодговорности, правноснажно је одбијен. Разлог за одбијање тужбеног захтева била је чињеница да возило „осигурано код туженог није било укључено у саобраћај“, те да „у таквој ситуацији не може да постоји одговорност осигуравача по основу осигурања од аутоодговорности“.<sup>441</sup>

Закључак да нема одговорности осигуравајуће организације када треће лице подметне пожар јесте тачан. Ипак, ни разлози из хрватске литературе ни разлози из српске судске праксе нису утемељени. Ако би се доследно спровело хрватско схватање, одговорност осигуравача од аутоодговорности (*mutatis mutandis* гарантног фонда) постојала би ако сам власник запали своје возило.<sup>442</sup>

Према разлозима из цитиране пресуде Апелационог суда у Новом Саду право на накнаду штете по пропису о осигурању возила ограничено је само случајеве када је возило укључено у саобраћај. Ти разлози нису у складу са установљеном праксом домаћих судова и Суда правде Европске уније по којој се проузрокована штета може квалификовати као штета услед употребе моторног возила и када је возило паркирано.

Ни осигуравач од аутоодговорности ни гарантни фонд не би требало да одговарају за штету насталу ширењем пожара са намерно запаљеног возила, али не из разлога датим у хрватској теорији и српској судској пракси. Одговорност гарантног фонда ограничена је на штету због употребе возила. Возила нису намењена за спаљивање – не користе се тако што се

---

<sup>438</sup> Shannon Liao, „Toyota recalls a million Prius vehicles citing a fire risk“, *The Verge*, објављено 6. септембра 2018. године, доступно на: <https://www.theverge.com/2018/9/6/17827972/toyota-prius-recall-million-fire-risk>, 17.11.2020.

<sup>439</sup> Вид. Политика, *Изгорело возило директора нишке Тржнице*, објављено 19. новембра 2017. године, доступно на: <http://www.politika.rs/scc/clanak/392861/Izgorelo-vozilo-direktora-niske-Trznice#!>, 17.11.2020. године, и Данас, *Опозиционом одборнику из Сремских Карловаца запаљен аутомобил*, објављено 2. октобра 2020. године, доступно на: <https://www.danas.rs/politika/opozicionom-odborniku-iz-sremskih-karlovac-a-zapaljen-automobil/>, 17.11.2020.

<sup>440</sup> М. Ћурковић (2013), 98.

<sup>441</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1317/16 од 2. јуна 2016. године.

<sup>442</sup> Случајеви спаљивања сопствених неосигураних аутомобила, у знак протеста због отежаних услова за регистрацију, забележени су у Србији током лета 2018. године. Вид. <https://www.youtube.com/watch?v=FP4lriwP6fs>, објављено 31.7.2020. године, 18.11.2020. године, Блиц, *Запалио ауто пред дететом јер није прошао технички преглед*, објављено 14. августа 2018. године, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/drustvo/zapalio-auto-pred-detetom-ger-nije-prosao-tehnicki-pregled/6lr1fxq>, 18.11.2020. године, Курир, *Запалио ауто јер није прошао технички преглед*, објављено 24. јула 2018. године, доступно на: <https://www.kurir.rs/vesti/srbija/3091063/zapalio-auto-ger-nije-prosao-tehnicki-pregled-vozac-iz-pozege-izgubio-zivce-pa-napravio-haos>, 18.11.2020.



под њих подмеће пожар. Стога штета која настане ширењем пламена са намерно запаљеног аутомобила није штета за коју одговара гарантни фонд, односно осигуравајуће друштво код кога је од аутоодговорности осигурано запаљено возило. Околност ко је подметну пламен није битна за гарантни фонд. Чињеница да је пожар намерно изазван довољна је да искључи одговорност гарантног фонда.

Појам употребе возила не ограничава се само на вожњу. У тај појам укључене су и радње које су са вожњом повезане. Иако је мали, ризик самозапаљења постоји и неодвојиво је повезан са употребом возила као превозног средства.<sup>443</sup> Правна ситуација због тога јесте битно различита када је пожар спонтано започео на возилу и када је пожар подметнут.

Суд правде Европске уније у пресуди *Línea Directa Aseguradora v. Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros* процењивао је да ли је штета настала услед пожара, који се проширио са паркираног аутомобила, штета услед употребе моторног возила. Пожар је у конкретном случају на аутомобилу започео спонтано, а затим се проширио на непокретност. Узрок пожара биле су у електричне инсталације возила.<sup>444</sup>

Европски суд констатова је да чињеница да је у време штетног догађаја мотор возила био искључен, и да је возило дуже од 24 сата било паркирано, не значе да возило није било у употреби. Паркирање возила и период његовог мировања од једне до друге вожње, јесте нужна фаза која је део употребе возила. Возило се користи у складу са својом функцијом превозног средства када се креће, али и када је паркирано између два кретања. Паркирање возила може бити и дуже раздобље током кога је возило у стању мировања.<sup>445</sup>

Чињеница да су електричне инсталације узрок пожара, по оцени Суда правде Европске уније, није била релевантна. Ако возило одговара појму моторног возила, односно возила у смислу европског прописа о осигурању, није битно који део тог возила је узрок штете, нити чему тај део служи.<sup>446</sup> Са становишта права на накнаду штете из средстава гарантног фонда свеједно је да ли је спонтани пожар започео на електричним инсталацијама, на систему за довод горива, на уређајима за комфор путника (нпр. грејачима седишта) или на било ком другом делу возила.

Суд правде Европске уније у пресуди *Línea Directa v. Segurcaixa* да изричито је навео да је појмом штета услед употребе возила обухваћена и штета на непокретности услед пожара, који је избио спонтано на паркираном аутомобилу.<sup>447</sup>

Пракса судова у Републици Хрватској није у складу са цитираним схватањем европске правосудне институције.<sup>448</sup> Правна теорија у Републици Хрватској, и након доношења пресуде *Línea Directa v. Segurcaixa*, инсистира да се штета изазвана самозапаљењем моторног возила које

---

<sup>443</sup> Conclusions de l' Avocat Générale M. Yves Bot présentées le 28 février 2019 Affaire C-100/18 Línea Directa Aseguradora SA contre Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=211191&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14455552>, 18.11.2020. (даље: Conclusions de l' Avocat Générale M. Yves Bot C-100/13), тач. 40. и 51.

<sup>444</sup> Суд правде Европске уније, пресуда C-100/18 од 20. јуна 2019. године *Línea Directa Aseguradora SA v. Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=215249&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14455552>, 18.11.2020. (даље: пресуда *Línea Directa v. Segurcaixa*), тач. 10.

<sup>445</sup> Пресуда *Línea Directa v. Segurcaixa*, тач. 37, 41, 42. и 44.

<sup>446</sup> Пресуда *Línea Directa v. Segurcaixa*, тач. 45.

<sup>447</sup> Пресуда *Línea Directa v. Segurcaixa*, тач. 46.

<sup>448</sup> Преузето из Krešimir Šenjig, „Odgovornost osiguratelja po polici automobilske odgovornosti za naknadu štete nastale spontanom požarom na parkiranom motornom vozilu i pojam uporabe motornog vozila u domeni ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti“, *Hrvatski časopis za osiguranje*, br. 1/2019, доступно на: <http://www.huo.hr/hrvatski-casopis-za-osiguranje/wp-content/uploads/2019/07/C4%8Casopis-Osiguranje8B5.pdf>, 18.11.2020, 77.

је паркирано и којем мотор није радио дуже од 24 часа „ни у ком случају не може подвести по појам редовне употребе возила“.<sup>449</sup>

Директиве Европске уније које се односе на обавезно осигурање возила, нису дале слободу државама чланицама да националним правом дефинишу појам употреба моторног возила. Суд правде Европске уније више пута је поновио да се одређивање опсега појма употреба моторног возила не може препостити схватању сваке поједине државе чланице.<sup>450</sup> С обзиром на праксу европске правосудне институције, цитирано становиште хрватске теорије и судска пракса у Републици Хрватској, нису правно одрживи. Поступањ судова у Хрватској, као чланице Европске уније, не може у дужем временском периоду бити у несагласности са праксом Суда правде Европске уније. У погледу штете која настане услед самозапаљења моторног возила хрватско право није пример на које би право Републике Србије требало да се угледа. За штету коју претрпе трећа лица када се неосигурано возило само запали, гарантни фонд при Удружењу осигураваача Србије требало би да одговара у складу са правним ставом из пресуде *Línea Directa v. Segurcaixa*.

Ипак, судска пракса у Републици Хрватској сматра да у једној групи случајева штета услед самозапаљења возила може бити квалификована као штета настала услед употребе моторног возила. Ако до пожара на возилу дође услед квара који је последица саобраћајне незгоде у којој је возило учествовало и ако је у пожару оштећено треће лице, ради се о штети насталој услед употребе моторног возила.<sup>451</sup> Хрватска литература је на становишту да и овакве случајеве треба рестриктивно тумачити – „требало би се задржати искључиво у оквиру доказане узрочно-последичне и временски блиске везе између пожара и употребе возила у саобраћају“.<sup>452</sup>

---

<sup>449</sup> Жупанијски суд у Вировитици у пресуди Гж. 412/06-2 од 26. марта 2007. године оценио је да штета није настала услед употребе моторног возила, када се услед техничког квара запалило моторно возило и „опожарило“ други аутомобил. Податак о овој пресуди преузет је из: Krešimir Šenjug, „Odgovornost osiguratelja po polici automobilske odgovornosti za naknadu štete nastale spontanom požarom na parkiranom motornom vozilu i pojam uporabe motornog vozila u domeni ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti“, *Hrvatski časopis za osiguranje*, br. 1/2019, доступно на: <http://www.huo.hr/hrvatski-casopis-za-osiguranje/wp-content/uploads/2019/07/%C4%8Casopis-Osiguranje8B5.pdf>, 18.11.2020, 78.

<sup>450</sup> Вид. Суд правде Европске уније, пресуда C-514/16 од 28. новембра 2017. године *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade contre Joséa Manuela Proença Salvadora, Crédito Agrícola Seguros, Jorgea Oliveira Pinta*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=197180&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14626658>, 19.11.2020, (даље: пресуда *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros*), тач. 31; Суд правде Европске уније, пресуда C-334/16 од 20. децембра 2017. године *José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited, Sucursal en España Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198066&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14628721>, 19.11.2020. године (даље: пресуда *Luís Núñez Torreiro v. AIG*), тач. 24; и пресуда *Baltic v. Baltijas*, тач. 31.

<sup>451</sup> Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев. 2643/12-4 од 23. априла 2014. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba805ec58e>, 22.11.2020. године.

<sup>452</sup> Danijela Šaban, „Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti“, *Anali Pravnog fakulteta u Zenici*, br. 17/2016, 290.

## 5. Употреба моторног возила ван пута

Најстарији домаћи закони који су прописивали обавезно осигурање од одговорности за штету проузроковану моторним возилима, изричито су ограничили појам употребе моторног возила на вожњу и стајање за време вожење на путу.<sup>453</sup> Директиве Европске уније никада нису садржале овакву одредбу, нити су овакву одредбу садржали наши закони почев од Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1976. године. Правна теорија у време важења ЗОИЛ сматрала је да би штете требало да буду покривене обавезним осигурањем возила ако су настале на јавном путу.<sup>454</sup> Спорови су постојали о томе колико широко треба тумачити појам пут. Да ли под путем треба подразумевати само површине на којима се обавља јавни саобраћај или у појам пут треба укључити и све путеве који немају јавни карактер.<sup>455</sup> Теорија је и након ступања на снагу ЗООС сматрала да је појам пут битан елемент дефиниције употребе моторног возила.<sup>456</sup>

Европско право у области обавезног осигурања у саобраћају се развија тако што се заштита жртава појачава.<sup>457</sup> С обзиром на тај развој схватање да је обавезним осигурањем обухваћена само штета на путу и дилеме шта се све сматра под путем, постале су превазиђене. Суд правде Европске уније више пута се изјашњавао да ли околност да је до штете дошло ван саобраћајних површина, искључује употребу возила у смислу прописа о осигурању.

У предмету Суда правде Европске уније *José Luís Núñez Torreiro* било је постављено питање да ли из појма употреба моторног возила могу да се искључе случајеви у којима штета није настала на саобраћајним површинама.<sup>458</sup> *José Luís Núñez Torreiro*, оштећени у том предмету, био је официр шанске армије. Он је 28. јуна 2012. године у учествовао ноћним војним вежбама на војном полигону у шпанској покрајини Albacete. Превозио се у теренском возилу Aníbal.<sup>459</sup> То возило се преврнуло, па је *José Luís Núñez Torreiro* задобио телесне повреде. У време незгоде предметно возило није се кретало површином намењеном за саобраћај, него по полигону за вежбу тенкова. Приступ том полигону забрањен је за сва цивилна возила.<sup>460</sup>

Ради накнаде штете настале услед телесних повреда *José Luís Núñez Torreiro* поднео је тужбу по основу обавезног осигурања од одговорности за штету проузроковану предметним возилом.<sup>461</sup> Спорно правно питање било је да ли се кретање возила по терену који није намењен за саобраћај сматра употребом моторног возила.

---

<sup>453</sup> Чл. 23. ст. 2. Закона о обавезном осигурању имовине и лица из 1965. године и чл. 15. ст. 2. Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 1968. године.

<sup>454</sup> П. Шулејић (2005), 442.

<sup>455</sup> Предраг Шулејић, „Појам употребе моторног и прикључног возила у обавезном осигурању од одговорности“, у: Јован Славнић, Предраг Шулејић (уредници), Привреда и право осигурања у транзицији, Палић, 2004, 284.

<sup>456</sup> К. Иванчевић (2014), 16.

<sup>457</sup> Пресуда *Vnuk v. Triglav*, тачка 52.

<sup>458</sup> Пресуда *Luís Núñez Torreiro v. AIG*, тач. 18. ст. 2.

<sup>459</sup> Возило типа Aníbal јесте теренско војно возило које се креће на точковима, односно које нема гусенице. У колоквијалном говору за таква и слична возила често се каже „шип“. Детаљне карактеристике возила Aníbal доступне су на сајту Министарства одбране Краљевине Шпаније. Вид. Gobierno de España, *Anibal light vehicle*, доступно на: <http://www.ejercito.mde.es/en/materiales/vehiculos/Anibal.html?locale=en>, 15.2.2018.

<sup>460</sup> Conclusions de l' Avocat Générale M. Yves Bot présentées le 14 juin 2017 Affaire C-334/16 José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited, Sucursal en España, Unespa – Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=191775&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14931615>, 21.11.2020, тач. 13. и 15.

<sup>461</sup> Краљевина Шпанија, за разлику од неких других европских земаља, возила која припадају војсци није изузела од обавезног осигурања од одговорности. Вид. списак изузетака од обавезе осигурања моторних возила у

Закон о грађанској одговорности и осигурању у области употребе моторних возила Краљевине Шпаније, *Државно службено гласило*, бр. 267/04, 166/07, 283/09, 179/11, 168/15, 228/15) ограничава одговорност осигураваача само на штету проузроковану поводом саобраћаја – циркулације возила.<sup>462</sup> Овај закон препустио је подзаконском акту Краљевине Шпаније да одреди када ће се сматрати да је возило у саобраћају.<sup>463</sup> Мерадаван подзаконски акт<sup>464</sup> под штетом насталом услед употребе моторног возила подразумева штету насталу услед ризика коју ствара вожња моторног возила на јавним и приватним путевима, гаражама и паркиралиштима и осталим путевима који су прикладни за градски и међуградски саобраћај, као и на путевима и теренима који се често користе за саобраћај иако нису прикладни.<sup>465</sup> Изричито је прописано да штета, која настане кретањем возила по површинама где то није примерено и на којима не важи пропис о безбедности друмског саобраћаја, није штете услед употребе моторног возила.<sup>466</sup>

У парници коју је покренуо José Luís Núñez Torreiro није било спорно да предметни полигон за вежбу тенкова није површина прикладна за саобраћај и да се ту саобраћај не обавља често. Првостепени суд због тих чињеница оценио је да у конкретном случају није било употребе моторног возила у смислу шпанских прописа о осигурању. Суд другог степена изразио је сумњу у сагласност тих националних одредаба са Консолидованом директивом и обратио се Суду правде Европске уније. Према схватању другостепеног шпанског суда, сужавање појма употреба моторног возила на догађаје који су се одиграли на површинама прикладним за саобраћај и површинама које се за саобраћај често користе, није у складу са комунитарним правом.<sup>467</sup>

Према схватању које је у предмету *Luís Núñez Torreiro v. AIG* изнео независни правник Yves Bota примена Консолидоване директиве није ограничена само на неке површине – путеве и место настанка незгоде није критеријм на основу кога се процењује да ли је било употребе моторног возила или не. Због тога било „парадоксално користити критеријум прилагођености возила месту где је дошло до штете“ приликом процене да ли је било употребе моторног возила.<sup>468</sup>

Суд правде Европске уније у пресуди *Luís Núñez Torreiro v. AIG* закључио је да „појам употребе возила“ из Консолидоване директиве није ограничен само на случајеве који су се догодили у друмском саобраћају. Домашај тог појма не зависи од физичких особина и правне квалификације површине на којој се моторно возило употребљава. Ниједна одредба

---

чланицама Европске уније European Commission, *List: Exempt persons and authorities responsible for compensation - Motor Insurance Directive 2009/103/EC*, доступно на: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/business\\_economy\\_euro\\_banking\\_and\\_finance/documents/motor-insurance-list-exempt-5th-dir\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/business_economy_euro_banking_and_finance/documents/motor-insurance-list-exempt-5th-dir_en.pdf), 11.10.2020.

<sup>462</sup> Вид. чл. 7. ст. 1. и чл. 1. ст. 1. Закона о грађанској одговорности и осигурању у области употребе моторних возила Краљевине Шпаније, доступно на: [https://www.consorseguros.es/web/documents/10184/39165/Autos\\_Ley+RC\\_Varemo/f6880dc7e-162e-442d-8334-a13ffd8a5386](https://www.consorseguros.es/web/documents/10184/39165/Autos_Ley+RC_Varemo/f6880dc7e-162e-442d-8334-a13ffd8a5386), 21.11.2020.

<sup>463</sup> Чл. 1. ст. 6. Закона о грађанској одговорности и осигурању у области употребе моторних возила Краљевине Шпаније.

<sup>464</sup> Уредба о обавезном осигурању од грађанскоправне одговорности у области употребе моторних возила Краљевине шпаније, *Државно службено гласило*, бр. 222/2008, 283/2009, доступно на: [https://www.consorseguros.es/web/documents/10184/39165/Rgto\\_Autos/a8d0583d-bd38-4741-8770-2f7edfe8bfde](https://www.consorseguros.es/web/documents/10184/39165/Rgto_Autos/a8d0583d-bd38-4741-8770-2f7edfe8bfde), 21.11.2020.

<sup>465</sup> Чл. 2. ст. 1. Уредбе о обавезном осигурању од грађанскоправне одговорности у области употребе моторних возила Краљевине шпаније.

<sup>466</sup> Чл. 2. ст. 2. тач. с) и чл. 1. ст. 3. Уредбе о обавезном осигурању од грађанскоправне одговорности у области употребе моторних возила Краљевине шпаније.

<sup>467</sup> Пресуда *Luís Núñez Torreiro v. AIG*, тач. 13-18.

<sup>468</sup> *Conclusions de l' Avocat Générale M. Yves Bot présentées le 14 juin 2017 Affaire C-334/16 José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited*, тач. 62, 63. и 65.

Консолидоване директиве не ограничава појам штете из употребе моторног возила на штете које су се догодиле на одређеним теренима или одређеним путевима.<sup>469</sup>

Суштински једино питање на које је Суд правде Европске уније одговорио у пресуди *Luís Núñez Torreiro v. AIG* јесте да ли су физичке карактеристике и правни режим површине, на којој је дошло до незгоде, од значаја за квалификацију штете као штете из употребе возила. Суд се у пресуди *Luís Núñez Torreiro v. AIG* мериторно бавио једино тим питањем. Међутим, то није једина пресуда у којој је Суд правде Европске уније оценио да правне и фактичке карактеристике земљишта на коме је дошло до штете, нису од утицаја на постојање употребе возила. Суд правде Европске уније и у пресудама *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros, Baltic v. Baltijas* и *Línea Directa v. Segurcaixa* оценио је да „опсег појма употреба возила не зависи од карактеристика терена на коме се возило употребљава“.<sup>470</sup> Пракса овог суда проширила је подручје на коме може да дође до употребе овог суда. Сада то подручје обухвата и површине у приватном власништву.<sup>471</sup> Пресуда *Luís Núñez Torreiro v. AIG* учинила је јасним да обавезно осигурање возила покрива подручје целе државе, и површине које су свима доступне за јавни саобраћај и површине на којима је приступ ограничен. Одговорност тела надлежног за накнаду штете од неосигураних возила – гарантног фонда, такође покрива територију целе земље.<sup>472</sup>

Широко тумачење појма употреба возила, по којем место где се незгода догодила не искључује постојање употребе моторног возила, постало је европски стандард. С обзиром на тај стандард дилеме наше теорије шта се сматра путем, нису релевантне. Осигуравач од аутоодговорности и гарантни фонд одговарају за штету проузроковану моторним возилом, без обзира да ли се штетни догађај одиграо на путу или ван пута.

Схватање да штета проузрокована ван пута јесте штета услед употребе моторног возила и да се може накнадити из гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије, прихватљиво је за нашу судску праксу“.<sup>473</sup>

## 6. Штете при сервису возила

Моторна возила представљају извор ризика настанка штете и у аутомеханичарским радионицама и другим просторима где се врши њихов сервис и поправка. Хрватска судска пракса изјашњавала се да ли овакве штете могу бити сматране штетама услед употребе моторног возила.

Врховни суд Републике Хрватске, као ревизијски суд, одлучивао је о питању да ли је штета, која је настала док је теретно возило било подигнуто на дизалицу ради поправке, штета

---

<sup>469</sup> Пресуда *Luís Núñez Torreiro v. AIG*, тач. 28, 30. и 31.

<sup>470</sup> Пресуда *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros* тачка 35, пресуда *Baltic v. Baltijas* тачка 40. и пресуда *Línea Directa v. Segurcaixa* тачка 40.

<sup>471</sup> *Olga Shevchenko*, „Motor Third Party Liability after CJEU Interpretation of the Directive 103/2009/EC in *Vnuk Judgment*“, *Teisė*, 2019 vol. 111, доступно на: <https://www.zurnalai.vu.lt/teise/article/view/12822/11620>, 15.11.2020, 136.

<sup>472</sup> *Nicholas Bevan*, „*Lewis v Motor Insurers Bureau: a five-month wonder?*“, *New Law Journal*, issue 7811 издат 5. октобра 2018. године, 14.

<sup>473</sup> Апелациони суд у Новом Саду пресудом Гж. 4671/16 од 19. јануара 2017. године окочао је парнични поступак о накнади штете због телесних повреда која су тужиоцу нанете неосигураним трактором у кругу пољопривредног предузећа. Удружење осигуравача Србије у тој парници обавезано је да оштећеном исплати накнаду нематеријалне штете. Новосадски апелациони суд оценио је да су „без значаја наводи туженог о томе да штета није настала на саобраћајној површини. Одговорност туженог црпи се из пропуштања осигурања трактора“.

из употребе моторног возила. Возило је било без једног точка подигнуто на дизалицу. Гума на једном од преосталих 13 тачкова тог возила експлодирала је док је тужиочева глава била у њеној непосредној близини. Тужилац је због тога задобио телесне повреде. Хрватски ревизијски суд оценио је да се при таквим околностима не може сматрати да је до штете дошло услед употребе моторног возила.<sup>474</sup>

Штете настале приликом поправке моторног возила хрватска судска пракса у неким случајевима сматра штетом услед употребе возила. Врховни суд Републике Хрватске једну ревизијску пресуду донео је у спору поводом штете која се догодила у аутомеханичарској радионици. Према утврђеном чињеничном стању возач аутобуса је довезао аутобус до аутомеханичарске радионице. Аутобус је задњим делом ушао у радионицу. Аутомеханичар, тужилац у парничном поступку, подвукао се испод аутобуса како би извршио поправку. Међутим, возач је погрешно, укључио мотор и покренуо аутобус. Аутобус је прегазио преко тела тужиоца и нанео му тешке телесне повреде. У описаној ситуацији Врховни суд Републике Хрватске закључио је да је штета настала употребом возила.<sup>475</sup>

Два примера из праксе највише хрватске правосудне институције јесу слична. И у једном и у другом случају ради се о штети до које је дошло приликом поправке возила. Међутим, између ових примера постоје чињеничне разлике које оправдавају другачије пресуђење. У првом случају возило је било подигнуто на дизалици, њему је био скинут точак, а до штете је дошло када је експлодирало један од преосталих тачкова. У другом случају штета је настала тако што је возач грешком покренуо аутобус у гаражи и прегазио аутомеханичара који се подвукао испод.

Возила нису намењена да стоје подигнута на дизалици са скинутим точком. То није уобичајена функција возила. Штета која при таквим околностима настане тешко да би се могла квалификовати као штета услед употребе моторног возила. Прва посматрана пресуда из праксе Врховног суда Републике Хрватске због тога делује правно основана.

Друга посматрана пресуда хрватског врховног суда такође делује утемељено са становишта праксе Суда правде Европске уније. Уобичајена функција аутобуса је да се крећу снагом сопственог мотора, те да тако превозе путнике. Штету, у другом посматраном примеру, аутобус је проузроковао тако што се кретао и то снагом сопственог мотора. Због тога се сматра штетом услед употребе моторног возила. Чињеница да је штета настала у аутомеханичарској радионици није битна, јер од места настанка незгоде не зависи да ли се штета може квалификовати као штета услед употребе моторног возила.

Случај да оштећеном буде повређена бубна опна, због тога што је експлодирало неки део на возилу подигнутом ради сервиса, евидентиран је и у пракси Врховног суда Републике Словеније. У предмету словеначког врховног суда, исто као у раније наведеном случају из праксе хрватског врховног суда, теретно возило било је подигнуто ради сервиса. Приликом подешавања притиска у ваздушним јастима возила, један ваздушни јастук је пукао. Од јачине звука, идентично као у једном хрватском предмету, оштећеном је пукла бубна опна. Највиша судска инстанца Републике Словеније, једнако као највиша судска инстанца Републике Хрватске, оценила је да у таквом случају није било употребе моторног возила у смислу прописа о обавезном осигурању у саобраћају.<sup>476</sup> Истоветне одлуке хрватског и словеначког врховног

---

<sup>474</sup> Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев-х 1182/11-2 од 6. марта 2012. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba805b9525>, 22.11.2020.

<sup>475</sup> Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев. 1435/10-2 од 19. децембра 2012. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba805b9525>, 22.11.2020.

<sup>476</sup> Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 38/2006 од 13. марта 2008. године, доступно на: <http://www.sodisce.si/vsrs/odlocitve/13380/>, 12.12.2020. године.

суда, донете поводом штета насталих док је возило било подигнуто ради сервиса, указују да би и наши судови требало да сматрају да штета у таквим случајевима није настала услед употребе моторног возила.

## 7. Извођење радова

### а) Кретање моторног возила приликом извођења радова

Трактори и остале радне машине, осим у саобраћају, редовно се употребљавају и као средства за извођење радова. Врло тешко је различити када се таква возила „мешовите употребе“ користе као возила, а када као средства за рад. Та разлика може утицати на процену да ли се штета проузрокована трактором може сматрати штетом услед употребе возила у смислу прописа о осигурању.<sup>477</sup> Пресуда *Vnuk v. Triglav* на европском нивоу јесте најважнија пресуда која се бавила тим питањем. Упоредна литература сматра да је та пресуда својеврсни „game-changer“.<sup>478</sup> Правно становиште из пресуде *Vnuk v. Triglav* представљало је основ за низ других пресуда Суд правде Европске уније,<sup>479</sup> знатно је утицало на промену словеначке судске праксе,<sup>480</sup> а на то становиште позивају се и национални судови других европских земаља.<sup>481</sup>

Дамијан Внук дана 13. августа 2007. године повређен је приликом извођења пољопривредних радова – складиштења бала сена у поткровље штале. Дамјан Внук се налазио на мердевинама, а трактор који је учествовао у складиштењу, крећући се ходом у назад, ударио је у те мердевине. Дамијан Внук је пао и задобио тешке телесне повреде. Он је покренуо парницу ради накнаде штете претрпљене због тих телесних повреда. Словеначки судови сматрали су да штета предметна штета јесте штета услед употребе трактора као радне машине. Тужбени захтев Внук Дамијана због тога је одбијен и у првом и у другом степену. Тужилац је након тога изјавио ревизију. Словеначки ревизијски суд обратио се Суду правде Европске уније са питањем да ли се употреба трактора, у конкретном случају, може квалификовати као употреба возила у смислу Консолидоване, односно Прве директиве Европске уније.<sup>482</sup>

Суд правде Европске уније приликом одлучивања у предмету Внук пошао је од тога да директиве о обавезном осигурању моторних возила, осим либерализације саобраћаја лица и робе, имају за циљ и заштиту жртава у случају незгода проузрокованих моторним возилом.<sup>483</sup> Тај суд, циљним тумачењем директива, дошао је до закључка да законодавац Европске уније из обавезног осигурања моторног возила није хтео да искључи штете које су проузроковане

<sup>477</sup> Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi C-162/13, тач. 17.

<sup>478</sup> Nicholas Beaven, „Vnuk: End of the Road?“, *The Personal Injury Brief Update Law Journal*, објављено 20. октобар 2014, доступно на: <http://www.pibriefupdate.com/content/pibulj-sec/2711-vnuk-end-of-the-road-nicholas-bevan-solicitor-mediator-consultant-and-trainer>, 15.2.2018.

<sup>479</sup> Вид. пресуду *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros* тач. 29, 31, 33. и 34; пресуду *Luís Núñez Torreiro v. AIG* тач. 24-27; пресуду *Baltic v. Baltijas* тач. 28. и 31-34; и пресуду *Fundo de Garantia Automóvel v. Juliana* у тач. 24, 38. и 40.

<sup>480</sup> Вид. М. Радовановић (20186), 1/2018

<sup>481</sup> Вид. *The High Court of Justice Queen's Bench Division London Mercantile Court*, Claim No: Folio 2014-000231, Date 19.02.2016, <http://credithirebarrister.com/wp-content/uploads/2017/01/UK-Insurance-v-Thomas-Holden-and-Another-2016-EWHC-264-QB.pdf>, 20.12.2017.

<sup>482</sup> Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II 415/2011 од 20. октобра 2014. године, доступно на [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113073270&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113073270](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113073270&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113073270), 5.2.2018.

<sup>483</sup> Пресуда *Vnuk v. Triglav*, тач. 49 - 55.

„приликом употребе моторног возила током које је оно обављало своју уобичајену функцију.“ Чл. 3. ст. 1. Прве директиве требало би тумачити тако да употреба моторног возила обухвата сваку употребу возила која је у складу с уобичајеном функцијом тог возила.<sup>484</sup>

Пресуда *Vnuk v. Triglav* потврђује да употреба трактора као пољопривредне машине може бити покривена обавезним осигурањем од одговорности за штету проузроковану моторним возилом.<sup>485</sup> Та пресуда проширила је појам употребе моторног возила и на случајеве када се радне машине користе у пољопривреди или приликом извођења грађевинских радова.<sup>486</sup> Концепт уобичајена функција возила (*normal function of the vehicle*) успостављен је у пресуди *Vnuk v. Triglav*. Суд правде Европске уније сматра да кад год је возило коришћено у складу са својом уобичајеном функцијом постоји употреба возила у смислу Прве, односно Консолидоване директиве.<sup>487</sup>

Пракса судова у Републици Србији у предметима накнаде штете проузроковане тракторима при обављању радова, још увек није усклађена са схватањем Суда правде Европске уније из пресуде *Vnuk v. Triglav*.

Пример те неусклађености је једна парница вођена поводом незгоде до које је дошло при извођењу радова у шуми. Оштећени је тражио накнаду штете која му је проузрокована неосигураним трактором. Критичном приликом два трактора на подручју извлачили су посечена стабла из шуме, на доста необичан начин. Први трактор је био прикачен за трупцац и извлачио га кретањем унапред, а други трактор је био прикачен за први трактор и на тај начин помагао при извлачењу трупаца. Један од трактора се преврнуо и повредио оштећеног, који је као надничар учествовао у извођењу радова. Апелациони суд у Београду при таквом чињеничном стању оценио је да Удружење осигуравача Србије у конкретном случају не одговара за штету проузроковану неосигураним трактором. Апелациони суд образложио је да се не ради о употреби трактора у саобраћају, због чега оштећени нема право на накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије.<sup>488</sup>

Врховни суд Републике Хрватске донео је једну ревизијску пресуду при чињеничном стању које је суштински било врло слично. Неосигурани трактор учествовао је у извођењу шумских радова. При вршењу тих радова трактор је оборио стабло. Стабло је пало и усмртило једно лице. Сродници настрадале особе поднели поднели су тужбу против Хрватског уреда за осигурање, а ради накнаде штете из средстава гаранцијског фонда. Врховни суд Републике Хрватске оценио је да је „до незгоде дошло приликом извлачења дебла моторним возилом – трактором уз помоћ сајле, без истовременог учествовања у саобраћају, због чега на страни туженог нема одговорности за спорну штету.“ Хрватски врховни суд образложио је да „назив Закона о обвезним осигурањима у промету ... јасно упућује да се њиме уређују обавезна осигурања у промету, што значи да је за оцену постојања одговорности ... одлучно да ли је штета нанесена употребом моторног возила у саобраћају или не“.<sup>489</sup>

Наведене пресуде хрватског врховног суда у београдског апелационог јесу врло сличне. Обе пресуде заснивају се на суштински истоврсном чињеничном стању и сродном правном резону. Република Хрватска је чланица Европске уније и њени судови, а нарочито њен највиши

<sup>484</sup> *Ibid*, тачка 56. и изрека пресуде.

<sup>485</sup> N. Beaven (2014).

<sup>486</sup> O. Shevchenko (2019), 134, 142.

<sup>487</sup> Нпр. пресуда *Línea Directa v. Segurcaixa*, тачка 35.

<sup>488</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 219/19 од 12. јуна 2019. године.

<sup>489</sup> Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев. 1249/2017-2 од 9. октобра 2019. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba809e76e0>, 22.11.2020.



суд, требало би да поступају у складу са праксом европске правосудне институције – Суда правде Европске уније. Међутим, цитирана пресуда Врховног суда Републике Хрватске није у складу са сагласју са ставовима Суда правде Европске уније. Цитирана пресуда хрватског највишег суда не представља доказ да је наведена пресуда домаћег суда, донета у спору поводом извлачења трупца, у складу са европским правом. Пресуда Врховног суда Републике Хрватске и пресуда Апелационог суда у Београду јесу међусобно сагласне, али су обе у супротности са схватањима Суда правде Европске уније. Штете које настану услед употребе трактора као самоходне радне машине при извођењу радова, по праксу европске правосудне институције, јесу штете настале услед употребе моторног возила. Уколико је реч о неосигураним радним машинама које се сматрају моторним возилима, те штете могле би да се накнаде из средстава гарантног фонда. Домаћа судска пракса требало би да напусти правно схватање Апелационог суда у Београду утврђено поводом штете настале при извлачењу трупца.

#### б) Возила која не врше функцију превозног средства

Нека моторна возила, као што су трактори и друге радне машине, могу се користити као превозна средства. Међутим, уобичајено је да се ова возила користе и за друге сврхе. Нпр. трактор може бити извор кинетичке енергије који покреће друге уређаје. Домаћа литература штету која настане у оваквим ситуацијама (у конкретном примеру штета је настала док се трактор у стању мировања користио ради погона циркуларне тестере за сечење дрвета), наводи као пример штете која није настала услед употребе моторног возила.<sup>490</sup> Пресуда *Vnuk v. Triglav* несумњиво је проширила значење појма употребе моторног возила. Међутим, након пресуде *Vnuk v. Triglav* Суд правде Европске уније донео је пресуду *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros*. Из пресуде *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros* недвосмислено произлази да штета настала када се моторно возило (нпр. трактор) користи као погонско средство за неки други уређај, није штета услед употребе моторног возила.

Наведена пресуда донета је поводом несреће која се догодила у Португалу. У незгоди је погинула *Maria Alaves*, радник у винограду. Она је критичном приликом хербицидима прскала винову лозу. Хербицид се налазио у spremнику уређаја за прскање који је био причвршћен на задњем делу трактора. Трактор је био у мировању, али је његов мотор био укључен ради погона пумпе за распршивање хербицида. Виноград се налазио на косом и терасастом терену. Због тежине трактора и због подрхтавања које су изазивали укључени мотор и пумпа за прскање, дошло је до клизања тла. Трактор је пао с тераса, преврнуо се и згњечио *Mariu Alaves*.<sup>491</sup>

Португалски суд другог степена био је у дилеми да ли се у описаној ситуацији може сматрати да је штета настала услед употребе возила. Због тога се обратио Суду правде Европске уније ради тумачења Прве директиве. Португалски суд при томе је указао да је Суд правде Европске уније у пресуди *Vnuk v. Triglav* оценио да појам употреба возила подразумева сваку употребу возила која је у складу са уобичајеном функцијом тог возила.<sup>492</sup>

Суд правде Европске уније у разлозима пресуде *Andrade v. Crédito Agrícola* позвао се на своју пресуду донету у предмету *Vnuk*. Међутим, европски суд приликом доношења пресуде *Andrade* резонувао је на донекле другачији начин. Навео је како „појам употреба возила у смислу чл. 3. ст. 1. директиве обухвата сваку употребу возила као превозног средства (*any use of a vehicle*

<sup>490</sup> П. Шулејић (2004), 283.

<sup>491</sup> Пресуда *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros* тач. 9. и 10.

<sup>492</sup> Пресуда *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros* тач. 19. и 26.

as a means of transport).“ Код возила која се, попут трактора, могу користити и као превозна средства и као радне машине, потребно је разлучити да ли је при настанку штете возило коришћено као превозно средство или као радна машина. Штета проузрокована приликом употребе моторног возила као превозног средства сматра се штетом услед употребе моторног возила. Суд правде Европске уније у пресуди *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros*, за залику од пресуде у предмету *Vnuk*, закључио је да се штета настала приликом употребе моторног возила као радне машине, не може подвести под одредбу чл. 3. ст. 1. Прве директиве.<sup>493</sup>

Очигледно је да се трактор, у тренутку када у стању мировања покреће други пољопривредни уређај, не користи као превозно средство. Суд правде Европске уније у предмету *Andrade* оценио је да се употреба трактора у описаној ситуацији не може квалификовати као „употреба возила“ у смислу наведене одредбе европског прописа. Главна функција трактора у тренутку наступања незгоде у којој је страдала *Maria Alaves* није била функција превозног средства. Напротив, предметни трактор у том тренутку коришћен је као машина која даје погонску снагу пумпи за распршивање хербицида.<sup>494</sup>

Суд правде Европске уније приликом доношења пресуде *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros* није се круто држао свог ранијег става. Уобичајена функција возила, по пресуди у предмету *Vnuk*, требало би да буде критеријум на основу кога се оцењује да ли је реч о штети која је покривена обавезним осигурањем моторних возила. Пресуда *Andrade* није донета искључивом применом тог критеријума. По схватању из те пресуде штета проузрокована трактором јесте штета настала услед употребе моторног возила, ако је у моменту штетног догађаја главна функција трактора била функција превозног средства. Може се рећи да је Суд правде Европске уније у извесној мери допунио своју праксу. По допуњеној пракси, штете проузроковане моторним возилом у стању мировања, чији је мотор прикључен да би покретао неки други уређај, не морају се накнадити из средстава гарантног фонда.<sup>495</sup>

Судови Републике Словеније, исто као Суд правде Европске уније у пресуди *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros*, сматрају да штета која настане када се трактор употребљава као погонско средство за другу машину, није штета услед употребе моторног возила.<sup>496</sup> Пресуда

---

<sup>493</sup> Пресуда *Andrade v. Crédito Agrícola* тач. 31, 38. и 40.

<sup>494</sup> Пресуда *Andrade v. Crédito Agrícola*, изрека пресуде.

<sup>495</sup> М Радовановић (2018а), 341,342.

<sup>496</sup> Врховни Врховни суд Републике Словеније пресуду *II Ips 764/2007* од 23. јуна 2010. године, донео је у парници у којој је било спорно да ли је штета, проузрокована трактором у стању мировања и машином за силирање кукуруза, штета услед употребе моторног возила. Укаучени трактор је у конкретном случају, преко карданског вратила, покретао машину за силирање. Ваљкасти ножеви на машини за силирање у једном тренутку су закачили су ногу тужиоца, повукли је и скроз исекли. Повреда је довела до ампутације, а висина штете била је 98.834 евра. Тужилац је тражио накнаду штете по основу прописа о осигурању возила. Тврдио је да је повреда његове ноге, која је довела до ампутације, последица употребе трактора. Словеначки врховни суд образложио је да се прописи о обавезном осигурању у саобраћају не примењују на штету која настане при било којој употреби трактора. Врховни суд Републике Словеније оценио је да употреба трактора као погонског средства за неку другу машину не представља употребу моторног возила у смислу словеначког ЗООС. Вид. Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno Sodišče Republike Slovenije*), пресуда *II Ips 764/2007* од 23. јуна 2010. године, доступно на: <http://sodisce.si/vsrs/odlocitve/2010040815246915/>, 12.12.2020. године. Словеначки врховни суд у другом предмету, поводом штете која је настала приликом употребе машине за круњење кукуруза, резоновао је на исти начин на који је резоновао у пресуду донетој поводом повреда насталих при силирању кукуруза. Оштећена, тужиља у парници окончаној пресудом Врховног суда Републике Словеније *II Ips 721/2009* од 3. децембра 2009. године, повредила је руку док је из машине за круњење кукуруза извлачила окруњене клипове. Круњач за кукуруз преко карданског вратила био је повезан са трактором, који је покретао тај круњач. Врховни суд Републике Словеније оценио је да тужиља нема право на накнаду штете због тога што штета није настала у вези употребе трактора као превозног

Vnuk v. Triglav довела је до промене словеначке судске праксе у случајевима када је штета проузрокована употребом трактора и других радних машина које се крећу приликом извођења радова. Пресуда *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros* међутим указује да словеначка судска пракса не би требало да се мења у случајевима када се трактори у стању мировања користе само као погонско средство за покретање других машина.

У хрватској судској пракси може се пронаћи добар пример у коме је суд оценио да штета није настала услед употребе моторног возила, ако је заустављена радна машина изводила радове. У конкретном примеру штета је проузрокована радном машином – аутодизалицом. Аутодизалица је вршила маневар супштања јахте са копна у море. Док тај маневар вршен, баш у тренутку када је јахта била подигнута, грана аутодизалице („телескопска стрела“) се поломила. Подигнута јахта пала је на брод тужилаца, и потпуно га уништила. Предметни догађај се није одиграо на јавном путу, него на простору предвиђеном за спуштање пловила у море. Стопер уређаји на дизалици били су извучени и учвршћени ради стабилности, тако да је цела конструкција аутодизалице била фиксирана.<sup>497</sup> Врховни суд Републике Хрватске оценио је да при нема употребе моторног возила, јер је „у овом конкретном случају штета настала употребом дизалице као радног строја.“<sup>498</sup>

Пресуда *Vnuk v. Triglav* установила је правац у коме се кретала пракса Суда правде Европске уније. Тај правац донекле је промењен у предмету *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros*. Суд правде Европске уније у пресуди *Andrade* пронашао је начин да промени концепт уобичајена употреба возила, установљен пресудом *Vnuk*.<sup>499</sup> Концепт уобичајена функција допуњен је пресудом *Andrade*. По допуњеном концепту возило је у употреби ако се користи у складу са својом уобичајеном функцијом као превозно средство (*function as a means of transport*) на бил ком терену.<sup>500</sup> Од околности да ли је возило проузроковало штету док је вршило своју уобичајену функцију превозног средства, по актуелној пракси Суда правде Европске уније, има одлучујући значај за процену да ли је реч о штети услед употребе моторног возила.<sup>501</sup>

Актуелна пракса Суда правде Европске уније утицала је на Европску комисију. Нарочито је велики утицај пресуда *Vnuk v. Triglav*, *Luís Núñez Torreiro v. AIG* и *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros*. Европска комисија сматра да би у директиви требало дефинисати значење појма употреба моторног возила, и то на полазећи схватања из ових пресуда. „Ова судска пракса требало би се кодификовати у законодавство Европске уније. Тиме би се обезбедила јединствена судска пракса у националним правима“. По предлогу Европске комисије у чл. 1. Консолидоване директиве требало би додатни једну одредбу – ст. 1а. Том одредбом било би прописано да се под употребом возила подразумева „свака употреба возила, које је намењено да се уобичајено употребљава као превозно средство, која је у складу с уобичајеном функцијом тог возила, без

---

средства. Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno Sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 721/2009 од 3. децембра 2009. године, доступно на: <http://www.sodisce.si/vsrs/odlocitve/65074/>, 12.12.2020.

<sup>497</sup> Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Ревт 121/2007-2 од 19. новембра 2008. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba8055f38f>, 27.11.2020.

<sup>498</sup> Vesna Skorupan Wolff, „Odluke domaćih sudova – odgovornost za štetu nanesenu uporabom autodizalice – osigurateljni aspekti“, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, br. 167/2013, доступно на: [https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=172540](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=172540), 27.11.2020. године.

<sup>499</sup> James Marson, Katy Ferris, „For the want of certainty: *Vnuk*, *Juliana* and *Andrade* and the obligation to insure“, *Modern Law Review*, issue 6/2019, доступно на: <http://shura.shu.ac.uk/24782/3/Marson-ForWantCertainty%28AM%29.pdf>, 28.11.2020, 10.

<sup>500</sup> Nicholas Bevan, „The MIB’s surrogate state liability (Pt 1)“, *New Law Journal*, issue 7848, издат 11. јула 2019. године, 15.

<sup>501</sup> Вид. пресуда *Luís Núñez Torreiro v. AIG* тач. 29, пресуда *Baltic v. Baltijas* тач. 35, пресуда *Línea Directa v. Segurcaixa* тач. 35.

обзира о карактеристикама возила и терена на коме се оно употребљава и без обзира да ли је оно у стању мировања или у покрету.<sup>502</sup>

Цитирана дефиниција несумњиво утврђује да одговорност гарантног фонда може да покрива и штете које нису настале у саобраћају и проширује заштиту за оштећена лица. Имплементација цитиране дефиниције у право Републике Србије, приближило би наш правни систем и комунитарне европске прописе. Истовремено би се побољшао положај оштећених лица. Та имплементација, било да се учини кроз судску праксу било путем измене закона, представљало би напредак за домаће право осигурања.

#### в) Повреде на раду и одговорност гарантног фонда

Радне машине представљају повећан ризик повређивања запослених који раде у њиховој близини. Поставља се питање да ли запослени, који на раду приликом употребе тих радних машина претрпе штету, могу имати право на накнаду из средстава гарантног фонда. Да ли се обављање послова уз помоћ радних машина ван саобраћаја може сматрати употребом моторног возила у смислу прописа о осигурању?

Према праву Европске уније, лице које претрпи штету услед употребе моторног возила као превозног средства, мора имати право на накнаду штете било од осигуравајућег друштва или од гарантног фонда. Чињеница где се незгода догодила и ко је користио возило, не могу искључити право оштећеног на накнаду штете. Промена у судској пракси Републике Словеније, до које је дошло након пресуде *Vnuk v. Triglav*, показује како би требало резонovati у случају повреде проузроковане моторним возилом на раду кододавца.

Пре пресуде Суда правде Европске уније у предмету *Vnuk*, Врховни суд Републике Словеније имао је утврђен став о одговорности осигуравача за штету коју претрпи запослени на раду. Словеначки врховни суд одлучио је по једној ревизији у спору о накнади штете проузроковане на раду, приликом употребе виљушкарa. Штета је настала у радионици док су виљушкарom из камиона истоваране седмотомске пнеуматске маказе за сечење метала. Седмотомске маказе за метал, због неправилног поступања виљушкарите, преврнуле су виљушкар, пале и притиснуле једног радника у пределу врата. Тај радник тражио је накнаду штете од осигуравајуће организације, а на основу прописа о осигурању. Врховни суд Републике Словеније оценио је да штета није настала услед употребе моторног возила. Због тога је сматрао да повређеном раднику не треба досудити накнаду штете.<sup>503</sup>

Након пресуде *Vnuk v. Triglav* словеначки судови почели су другачије да поступају у случајевима када радник, који је доживео повреду на раду при употреби радне машине, тражи накнаду по прописима о обавезном осигурању моторних возила. Виши суд у Љубљани у једној пресуди заузео је став да штете настале услед вожње радних машина (булдожера, багера и ровокопача) по градилишту јесу штете настале при уобичајеној функцији возила, због чега се

---

<sup>502</sup> European Commission, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending irective 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability*, објављено 24. маја 2018. године у Бриселу, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=EN>, 28.11.2020. (даље: Предлог измена Консолидоване директиве), 4, 5, 13. и 16.

<sup>503</sup> Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 106/2011 од 20. марта 2012. године, [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113043616&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113043616](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113043616&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113043616), 19.12.2017.

сматрају штетама услед употребе моторног возила.<sup>504</sup> Исти суд у другој пресуди проценио је да је штета, која настане када виљушкар у складишту пређе преко стопала запосленог и нанесе му повреду, штета услед употребе моторног возила.<sup>505</sup> Виши суд у Марибору сада сматра да штета која настане када комад метала испадне са виљушकारа и повреди радника, представља штету услед употребе моторног возила.<sup>506</sup>

Судска пракса у Великој Британији, пре пресуде *Vnuk v. Triglav*, сматрала је да повреде запослених, које су настале при извођењу радова а не приликом превоза, не могу бити надокнађене по прописима о обавезном осигурању. Спор се у конкретном случају водио поводом употребе камиона марке Ford Iveso са уграђеном хидрауличном дизалицом и платформом (корпом) за подизање радника ради обављања послова на висини. Несрећа се догодила 14. фебруара 2003. године у Кардифу, приликом уклањања новогодишње декорације. Повређени Stephen John Ward налазио се на платформи (у корпи) и дизалицом је подигнут на висину, где је требало да скине декоративну звезду – изнад улаза у један трговински објекат. На камиону су били спуштени сабилизатори, ради учвршћивања и спречавања превртања. Међутим, камион и дизалица били су неуредно постављени. Камион је био паркиран делом на коловозу делом на тротоару, али је лакат дизалице био необележен изнад коловоза. Друго возило је наишло, његов возач није могао видети и није имао разлога да претпостави да се изнад коловоза налази лакат дизалице. То друго возило закачило је лакат дизалице, због чега се платформа (корпа) у којој је био запослени Stephen John Ward заротирала. Stephen John Ward услед тога испао је из те корпе, односно пао је са платформе. Пад са висине наравно проузроковао је повреде. У судском поступку било је спорно питање да ли су те повреде настале услед употребе камиона с дизалицом, као моторног возила. Чињеница да је радник Stephen John Ward био подигнут ради вршења радова на скидању декорације, а не у циљу транспорта, по схватању британског суда била је од одлучног значаја. Британски суд због те чињенице оценио је да у конкретном случају камион Ford Iveso с дизалицом и платформом, није био употребљен као моторно возило.<sup>507</sup>

Литература у Уједињеном Краљевству Велике Британије и Северне Ирске, након доношења пресуде *Vnuk v. Triglav*, изнела је став да би у случају, сличном случају Ward, требало сматрати да је штета настала услед употребе моторног возила, односно да је штета покривена обавезним осигурањем возила.<sup>508</sup>

Британски случај у коме је повређен радник на дизалици Stephen John Ward, битно је различит од случаја који се десио у Хрватској када се преломила грана на ауто-дизалици због чега је јахта пала на брод. У случају Stephen John Ward, камион с дизалицом био је паркиран на путу уз коловоз, док је у хрватском примеру маневар спуштања дизалице у море вршен у

<sup>504</sup> Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда I Cpg 1211/2013 од 7. јануара 2015. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113079094&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113079094](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113079094&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113079094), 21.12.2017.

<sup>505</sup> Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Cpg 72/2014 од 21. јануара 2015. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111384714&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2015081111384714](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111384714&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2015081111384714), 21.12.2017.

<sup>506</sup> Виши суд у Марибору (*Višje sodišče v Mariboru*) пресуда I Cpg 245/2017 од 10. октобра 2017. године, [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111412738&database\[IESP\]=IESP&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2015081111412738](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111412738&database[IESP]=IESP&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2015081111412738), 21.12.2017.

<sup>507</sup> England and Wales High Court, *AXA Insurance UK Plc v Norwich Union Insurance Ltd (Commercial Court) 14. may 2007*, доступно на: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff7c460d03e7f57eb1ed7>, 28.11.2020.

<sup>508</sup> Mike Dobson and others, „Briefing Note *Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d.* [2014] CJEU C-162/13“, *BLM Motor Group*, доступно на: <https://www.blmlaw.com/contact/search-results?q=vnuk&type=0>, 29.11.2020, 9.

потпуности ван друмског саобраћаја. Паркирање возила на путу, па макар то возило било камион с дизалицом, представља употребу возила у складу са његовом уобичајеном функцијом превозног средства. Извођење маневра спуштања јахте у море, уз помоћ аутодизалице, не представља употребу возила као превозног средства.

С обзиром на праксу Суда правде Европске уније, запосленима који су на раду ван саобраћаја, претрпели штету у вези са неосигураним радним машинама - моторним возилима, требало би пружити могућност да остваре право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Поступање словеначких судова у споровима о накнади штете проузрокованим виљушкарима и другим радним машинама, након пресуде *Vnuk*, изгледа правно утемељено. Схватање британске литературе након те пресуде, такође изгледа правично. Оштећенима, који су у Србији претрпели штету на раду услед употребе неосигураних радних машина, требало би дати право на накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигураваача Србије. Штета која настане услед употребе неосигураног возила као превозног средства, чак и ако је реч о повреди на раду при употреби радне машине, мора се надокнадити из гарантног фонда.

Суд правде Европске уније пресудом *Vnuk v. Triglav* проширио је број случајева у којима оштећена лица могу остварити накнаду штете. Ипак, број тих случајева јесте ограничен. Границе су постављене пресудом *Andrade v. Crédito Agrícola Seguros*.<sup>509</sup> Уколико возило при штетном догађају није коришћено као превозно средство, право на накнаду штете из средстава гарантног фонда не може постојати.

## 8. Намерно проузрокована штета

Кривична дела која се чине моторним возилом, уобичајено су кривична дела против безбедности јавног саобраћаја. Међутим, моторно возило може бити средство извршења и других кривичних дела. Нпр. Апелациони суд у Крагујевцу пресудом Кж. потврдио је првостепену пресуду којом је учинилац осуђен за кривично дело ометање службеног лица у вршењу службене радње, које је извршио тако што је моторним возилом полицијском службенику нанео лаку телесну повреду.<sup>510</sup> Разни су начини на које се моторним возилом некоме намерно може проузроковати телесна повреда или друга штета.<sup>511</sup> Питање је да ли по нашем праву оштећени, у случају када су телесне повреде или нечија смрт, проузроковани намерно моторним возилом, може имати право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.

Домаћи судови изјашњавали су се о праву на накнаду штете из средстава гарантног фонда, у случају када је неосигурани аутомобил употребљен као средство извршења кривичног дела тешка телесна повреда. Трећи основни суд у Београду, као суд првог степена, одбио је тужбени захтев у оваквом случају. Суд је образложио да се при оваквом чињеничном стању не може сматрати да је до штете дошло „редовном употребом моторног возила у саобраћају“. По

<sup>509</sup> J. Marson, K. Ferris (2019), 12.

<sup>510</sup> Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Кж. 24/2019 од 26. фебруара 2019. године.

<sup>511</sup> Нпр. у Сједињеним Америчким Државама 2020. године, током протеста поводом полицијског насиља, дешавало се да се противници протеста залете возилом у људе који протестују. Вид. Matthew Ormseth, James Queally, „Driver plows through Breonna Taylor protest in Hollywood, hitting at least one person“, *Los Angeles Times*, 24. септембар 2020. године, доступно на: <https://www.latimes.com/california/story/2020-09-24/breonna-taylor-hollywood-protest>, 29.11.2020. Слични догађаји дешавали су се и у нашој земљи. Вид. Дневни лист Данас, *Инцидент испред Скупштине на дочеку Вучића, Шешелј колима изгурео посланике Двери*, 27. мај 2019. године, доступно на: <https://www.danas.rs/politika/incident-ispred-skupstine-srbije-na-doceku-vucica-seselj-kolima-izgurao-poslanike-dveri/>, 29.11.2020.

схватању Трећег основног суда у Београду „Удружење осигураваача Србије – гарантни фонд сноси одговорност за накнаду штете која настане из редовне употребе моторног возила које није било осигурано од одговорности“. Овај првостепени суд закључио је да штета која настанке као директна последица кривичног дела тешка телесна повреда, не може бити накнађена из средстава гарантног фонда при Удружењу осигураваача Србије.<sup>512</sup> Другостепени суд – Виши суд у Београду, прихватио је цитиране разлоге првостепеног суда. Виши суд је додао да нису испуњени услови за одговорност Удружења осигураваача Србије – гарантног фонда, ако возило није употребљено као превозно средство, него као средство за извршење кривичног дела тешка телесна повреда.<sup>513</sup>

Овакво становиште домаћих судова, није прихваћено у упоредном праву. Италијански касациони суд у пресуди број 44165/09 од 18. новембра 2009. године оценио је да намерно проузроковање није чињеница која искључује одговорност осигураваача од аутоодговорности, односно употребу моторног возила.<sup>514</sup>

У праву Велике Британије прихваћено је становиште да за штету која је намерно проузрокована неосигураним моторним возилом, по Споразум о накнади жртвама неосигураних возача, одговара МИБ. Енглеска судска пракса евидентирала је случај у коме је возач неосигураног аутомобила по приватном земљишту аутомобилом јурио, ударио и тешко повредио пешака, за кога је сумњао да краде жицу са ограда. Надлежни другостепени суд у Енглеској, нашао је да у описаном случају за штету одговара МИБ. Одговорност МИБ за накнаду штете проузроковане неосигураним аутомобилом, утврђена је без обзира на чињеницу да се штета десила ван пута на приватном земљишту и на чињеницу да је штета проузрокована намерно.<sup>515</sup>

Дилема да ли се из организација за исплату накнаде штете од неосигураних возила одговара за штету у случају када је штета проузрокована намерно, не може да се јави у Аустријском, нити у Немачком праву. Удружење аустријских осигуравајућих друштава (*Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs*) исто као и немачки гарантни фонд (*Verkehrsoferhilfe e. V.*) по изричитој законској одредби одговара за штету која је моторним возилом проузрокована намерно. Одговорност ових тела, у немачком и аустријском правном систему, постоји без обзира на чињеницу да ли је возило којим је штета проузрокована намерно осигурано или не.<sup>516</sup>

Домаће схватање да се намерно проузрокована штета не надокнађује из средстава гарантног фонда, на први поглед може деловати исправно. Међутим, то схватање није утемељено ни у домаћем пропису. Одредбе о гарантном фонду су део шире целине – система норми о осигурању у саобраћају. Због тога се не могу изоловати од одредаба које уређују права

---

<sup>512</sup> Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 2830/14 од 6. јула 2015. године.

<sup>513</sup> Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 13420/15 од 1. јуна 2017. године.

<sup>514</sup> Касациони суд Републике Италије, пресуда 44165/09 од 18. новембра 2009. године, доступно на: <https://www.giudicedipace.it/sezione penale/403-corte-di-cassazione-n-44165-09-circolazione-stradale-reato-di-tentato-omicidio-copertura-assicurativa-18-11-09.html>, 29.11.2020.

<sup>515</sup> England and Wales Court of Appeal (Civil Division), пресуда В3/2018/2411 од 5. јуна 2019. године, доступно на: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2019/909.html>, 29.11.2020.

<sup>516</sup> Вид. § 4 ст. 1. тач. 4) аустријског Закон о накнади штете жртвама саобраћајне незгоде и § 12 ст. 1. тач. 3) немачког Законом о обавезном осигурању власника моторних возила – Законом о обавезном осигурању, донетог 1965, а последњи пут мењаног 2017. године. Текст тог закона Савезне Републике Немачке доступан је на: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz - Bundesamt für Justiz, *Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter – (Pflichtversicherungsgesetz)*: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/BJNR102130965.html>, 1.9.2020. (даље: немачки ЗООС).

оштећеног лица према осигуравачу од аутоодговорности. Одредба о накнади штете проузроковане неосигураним моторним возилом упућује на правила о накнади у случају када је штета проузрокована уредно осигураним возилом. Штета проузрокована возилом чији власник није закључио уговор о обавезном осигурању, надокнађује се из средстава гарантног фонда у истом обиму и према истим условима као да је на био закључен уговор о осигурању.<sup>517</sup> Одговор на питање да ли оштећени има право да из средстава гарантног фонда накнади штету која му је неосигураним возилом проузрокована намерно, зависи од одговора на питање да ли оштећени има право да из средстава осигуравајућег друштва накнади штету која му је уредно осигураним возилом проузрокована намерно.

Код осигурања од одговорности власника моторног возила треба правити разлику између одређених искључења из осигурања и губитка права.<sup>518</sup> Случајеви у којима оштећено лице нема право на накнаду штете набројани су у чл. 21. ЗООС.<sup>519</sup> Случајеви у којима осигураник губи своја права из осигурања од аутоодговорности набројани су у чл. 29. ст. 1. ЗООС.<sup>520</sup> Између осталог то је случај и када је штета проузрокована намерно. Губитак права из осигурања нема утицај на право оштећеног лица на накнаду штете. Друштво за осигурање, након што оштећеном лицу накнади штету у случају када је осигураник изгубио права из осигурања, ступа у права оштећеног према лицу које је одговорно за штету.<sup>521</sup> Захтев који осигуравач има према свом осигуранику, након што исплати штету трећем оштећеном лицу у случају губитка права из осигурања, назива се регресни захтев.<sup>522</sup>

Правила о губитку права из осигурања и регресу осигуравача према осигуранику, несумњиво указују да треће оштећено лице према осигуравачу од аутоодговорности има право на накнаду штете, чак и када је штета проузрокована намерно. Штета проузрокована неосигураним возилом надокнађује се из средстава гарантног фонда под истим условима под којима се из средстава осигуравача надокнађује штета проузрокована осигураним возилом. Чињеница да је штета намерно проузрокована не искључује право оштећеног лица према осигуравајућем друштву. Чињеница да је штета намерно проузрокована због тога не искључује право оштећеног лица на накнаду штете према гарантном фонду.

---

<sup>517</sup> Чл. 91. ст. 1. ЗООС и чл. 104. ст. 1. ЗОИЛ.

<sup>518</sup> Н. Петровић Томић (2019), 563.

<sup>519</sup> Чл. 21. ЗООС прописује је да право на накнаду штете по основу осигурања од аутоодговорности нема: 1) власник моторног возила чијом употребом му је проузрокована штета; 2) возач моторног возила чијом му је употребом проузрокована штета; 3) лице које је својевољно ушло у моторно возило чијом му је употребом причињена штета, а које је знало да је то возило противправно одузето; 4) лице које је штету претрпело употребом моторног возила за време одобрених ауто-мото и картинг такмичења на затвореним стазама; 5) лице које је штету претрпело услед дејства нуклеарне енергије током превоза нуклеарног материјала, односно услед дејства опасног терета током његовог транспорта; 6) лице које је штету претрпело услед војних операција, војних маневара, побуна или терористичких акција.

<sup>520</sup> Одредбом чл. 29. ст. 1. ЗООС прописано је да осигурано лице губи права из осигурања: ако возач није користио возило у складу са његовом наменом; 2) ако није имао одговарајућу возачку дозволу, осим ако је возилом управљало лице које је кандидат за возача током обуке; 3) ако је возачу одузета возачка дозвола или је искључен из саобраћаја или му је изречена заштитна мера или мера безбедности забране управљања моторним возилом; 4) ако је возач управљао моторним возилом под дејством алкохола или дрга; 5) ако је возач штету проузроковао намерно; 6) ако је штета настала због тога што је моторно возило било технички неисправно, а та је околност возачу била позната; 7) ако је возач после саобраћајне незгоде напустио место догађаја, а није дао своје личне податке и податке о осигурању.

<sup>521</sup> Чл. 29. ст. 2. и 3. ЗООС.

<sup>522</sup> Предраг Шуледић, „Суброгација и регрес у закону и судској пракси – правни положај гарантног фонда“, *Токови осигурања* бр. 1/2014, 18.



# ДЕО ЧЕТВРТИ НЕПОЗНАТО МОТОРНО ВОЗИЛО

## ГЛАВА I ВРСТА ШТЕТЕ КОЈА СЕ НАДОКНАЂУЈЕ ИЗ СРЕДСТАВА ГАРАНТНОГ ФОНДА

### 1. Ограничења и искључења накнаде штете на ствари у европским и домаћим прописима

Европске државе пружају економску заштиту жртвама саобраћајних несрећа и када није познато возило којим је штета проузрокована. Економска заштита у случају када је штета проузрокована непознатим возилом ипак није идентична економској заштити у случају када је штета познато којим је возилом проузрокована штета. Неограничено право на накнаду штете у случају када је штета проузрокована непознатим моторним возилом, ствара ризик злоупотреба. Није тешко замислити ситуацију да неко свој аутомобил случајно или услед непажње при вожњи оштети, па да приказује да му је штета проузрокована непознатим возилом како би остварио право на накнаду штете. Европски законодавац је препознао могућност таквих злоупотреба. Због тога је још у преамбули Друге директиве истакао да би државама чланицама требало дати могућност да органиче или искључе право на накнаду штете на имовини у случају када је штета проузрокована непознатим возилом.<sup>523</sup>

Стари југословенски прописи о осигурању у саобраћају нису органичавали право на накнаду штете проузроковану непознатим моторним возилом. Штету проузроковану непознатим возилом оштећено лице могло је наплатити од тадашњих осигуравајућих организација, без обзира да ли је дошло до штете на лицима или је било само оштећења ствари.<sup>524</sup> Оваква правила о накнади штете проузроковане непознатим возилима у пракси су се злоупотребљавала. Многа лица су наплаћивала штету као да им је штету проузроковало непознато возило. „Било је довољно да два-три сведока посведоче да је оштећено лице претрпело материјалну штету од непознатог возила, па да то лице наплати штету.“<sup>525</sup>

Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године променио је ова правила. Оштећено лице по овом закону има право на накнаду штете проузроковане употребом непознатог моторног возила само ако је реч о штети због смрти, повреде тела и нарушавања здравља.<sup>526</sup> Искључење штете на стварима резултат је околности да право на накнаду штете од непознатог возила може бити злоупотребљено.<sup>527</sup> Правило да се штета проузрокована непознатим возилом надокнађује само ако је реч о штети на стварима, уведено законом из 1996. године, задржао је и ЗОИЛ.<sup>528</sup>

Пропис Европске уније, који је сузио могућност искључења или органичења права на накнаду штете јесте Пета директива.<sup>529</sup> Решења из Пете директиве уграђена су у Консолидовану

<sup>523</sup> Ст. 6. преамбуле Друге директиве.

<sup>524</sup> Вид. чл. 29. Закона о обавезном осигурању имовине и лица из 1965. године, чл. 20. Закон о обавезном осигурању у саобраћају из 1968. године и чл. 55. Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1976. године

<sup>525</sup> Здравко Петровић, Вељко Кнежевић, *Накнада штете настале у саобраћајној незгоди*, Глосаријум, Београд 2009, 61.

<sup>526</sup> Чл. 100. ст. 1. Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године.

<sup>527</sup> Ј. Пак (2013), 269.

<sup>528</sup> Чл. 99. ст. 2. тач. 2) и чл. 105. ст. 1. ЗОИЛ.

<sup>529</sup> Вид. ст. 12. преамбуле и чл. 2. ст. 6. подст. 1. и 2. Пете директиве.

директиву. Консолидована директива даје националним прописима овлашћење да ограниче обавезу тела надлежног за накнаду штете (тј. гарантног фонда) у случају када је штета на ствари проузрокована непознатим моторним возилом.<sup>530</sup> Ипак, ово овлашћење није неограничено. Када надлежно тело било ком оштећеном лицу у једној саобраћајној незгоди исплати накнаду штете због значајних телесних повреда (*significant personal injuries*), национални пропис не може искључити право на накнаду штете на темељу околности да је возило непознато. Ипак, државе чланице могу предвидети самопридржај за штете на стварима, који сноси оштећено лице. Максимална дозвољена висина тог самопридржаја је 500 евра.<sup>531</sup> Комунитарни пропис није одредио у којим случајевима ће се телесна повреда сматрати значајном. Европски законодавац оставио је националним правима да одреде услове који треба да буду испуњени да би се телесна повреда сматрала значајном. Међутим, указао је да приликом процене да ли је телесна повреда значајна или не, као критеријум може бити узета у обзир чињеница да ли је телесна повреда била таква да захтева болничко лечење.<sup>532</sup>

Одредбе Консолидоване директиве, односно Пете директиве, пресудно су утицале на српског законодавца приликом редиговања одредби о ограничењу права на накнаду штете на стварима у случајевима када је штета проузрокована непознатим возилом. Степен у коме је српски законодавац следио директиве приликом ограничавања права на накнаду штете од непознатог возила, може се оценити као превелик. Наш законодавац одредбе чл. 10. ст. 3. Консолидоване директиве, односно чл. 1. ст. 6. Пете директиве, без одговарајућег прилагођавања домаћем правном систему, унео је у ЗООС: “У случају штете проузроковане непознатим возилом, Гарантни фонд ће штете на стварима накнадити ако је неком од учесника саобраћајне незгоде накнадио штету због тешке телесне повреде које су захтевале болничко лечење, уз учешће оштећеног у штети од 10%, с тим да то учешће не може износити више од 500 евра у динарској противвредности на дан штетног догађаја.”<sup>533</sup>

## 2. Ограничење и искључење штете на стварима *de lege ferenda*

Критике упућене на рачун старих закона, који нису ограничавали право на накнаду штете проузроковане непознатим возилом, изгледају основано. Искључења права на накнаду штете у случају када је штета на стварима проузрокована непознатим возилом, требало би да постоје. Без искључења злоупотребе би врло лако могле да се врше.

Решење установљено у Закону о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године, прихваћено и у ЗОИЛ, ефикасно искључује злоупотребе. Могућност да власник лажно приказује да је штета на његовом аутомобилу проузрокована непознатим возилом, у циљу да ту штету накнади по одредбама ових закона једноставно не постоји. Ови закони потпуно искључују право на накнаду штете на стварима, ако је штета проузрокована непознатим возилом. Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године и ЗОИЛ у овом погледу сувише су рестриктивни према оштећеном лицу и због тога нису правични. Питање накнаде штете на стварима проузроковане непознатим моторним возилом, тим законима у време када су они донети, било је у складу са тадашњим стандардима Европске уније. Међутим, након доношења

<sup>530</sup> Чл. 10. ст. 1. подст. 1. Консолидоване директиве.

<sup>531</sup> Чл. 10. ст. 1. подст. 2. Консолидоване директиве.

<sup>532</sup> Чл. 10. ст. 1. подст. 3. Консолидоване директиве.

<sup>533</sup> Чл. 99. ст. 2. ЗОИЛ.

Пете директиве, решење из Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године, које је прихваћено и у ЗОИЛ, није у складу са европским стандардима.

ЗООС, што се тиче права на накнаду штете на стварима, када је штета проузрокована непознатим возилом, изгледа као средње решење. ЗООС сужава могућност злоупотреба, а да при томе не искључује право на накнаду штете на ствари. ЗООС уређује право на накнаду штете на правичнији начин него ЗОИЛ и раније важећи прописи. У поређењу са ранијим прописима наше земље, о овом питању ЗООС је најизбалансиранiji и најхармонизованији са прописима Европске уније.

Ипак, ЗООС не садржи идеално правило о накнади штете на стварима проузроковане непознатим моторним возилом. Правило из ЗООС је недовољно разумљиво, тешко за примену и за нијансу превише рестриктивно према оштећеном лицу.

ЗООС захтева да телесна повреда буде и тешка и да захтева болничко лечење. Појам тешка телесна повреда у нашем праву и судско-медицинској пракси, врло добро је дефинисан.<sup>534</sup> За разлику од тога, у прописима и судској пракси није одређено каква телесна повреда мора да буде да би било потребно болничко лечење. Приликом процене да ли су испуњени услови, да би оштећени по ЗООС имао право на накнаду штете на стварима, прво је потребно проценити да ли је дошло до тешке или лаке телесне повреде, а затим ако је реч о тешкој повреди, проценити да ли је она захтевала болничко лечење. Практично, потребно је два пута квалификовати телесну повреду. Једном као тешку, други пут као телесну повреду која захтева болничко лечење. Примена оваквог законског решења у пракси би била компликована.

У упоредном праву може се пронаћи једноставније законско решење. Аустријски Закон о накнади штете жртвама саобраћајне незгоде дозвољава накнаду штете на стварима у случају када је штета проузрокована непознатим моторним возилом, ако је неко лице у истом штетном догађају изгубило живот или задобило тешку телесну повреду у смислу кривичног права.<sup>535</sup> Слично решење постоји и праву Савезне Републике Немачке.<sup>536</sup>

Правило о самопридржају - фаншизи за штету на стварима проузроковане непознатим возилом, изгледа сувише рестриктивно за оштећено лице. Висина франшизе у Аустрији износи 220 евра.<sup>537</sup> У поређењу са аустријским животним стандардом и са аустријском франшизом од 220 евра, самопридржај из ЗООС висине 500 евра делује превисок.

Одредба чл. 92. ст. 2. ЗООС не предвиђа право на накнаду штете у случају на стварима, у случају када је било погинулих у саобраћајној несрећи. Циљним тумачењем ЗООС свакако би се могло закључити да право на накнаду штете на стварима постоји и кад је неко лице услед употребе непознатог возила изгубило живот. Међутим, ради избегавања дилеме то би требало и

---

<sup>534</sup> Тешка телесна повреда у нашем праву може се квалификовати као обична тешка телесна повреда и као нарочито тешка телесна повреда. Нарочито тешка телесна повреда има својих пет облика. Она постоји 1) ако је живот повређеног доведен у конкретну и непосредну опасност, 2) ако је уништен или трајно и узнатној мери ослабљен неки важан део тела или важан орган повређеног, 3) ако је проузрокована трајна неспособност за рад повређеног, 4) ако је здравље повређеног трајно и тешко нарушено, или 5) ако је дошло до унакажености. Обична тешка телесна повреда дефинише се помоћу нарочито тешке телесне повреде и такође има пет облика. Постоји 1) ако је живот повређеног доведен само у апстрактну опасност; 2) ако је уништен или трајно и у знатној мери ослабљен неки орган или део тела који се не сматра важним, и онда када је неки важан део тела или орган ослабљен али не у знатној мери или не трајно; 3) ако је проузрокована неспособност за рад привременог карактера; 4) када је дошло до нарушавања здравља оштећеног које није тешко или које није трајно; или 5) када су проузроковане негативне промене на телу повређеног које се не сматрају унакаженошћу. Вид. Зоран Станојевић, Обрад Перић, *Кривично право посебни део*, тринаесто издање, Правна књига, Београд 2009, 32-34.

<sup>535</sup> Вид. § 5. ст. 1. и § 4. ст. 1. тач. 2) Закона о накнади штете жртвама саобраћајне незгоде.

<sup>536</sup> Вид. § 5. ст. 2. немачког ЗООС.

<sup>537</sup> Вид. § 5. ст. 1. и § 4. ст. 1. тач. 2) Закона о накнади штете жртвама саобраћајне незгоде

прописати. Наведена одредба, иако је комплексна и дугачка, оставља могућност различитог тумачења. Због тога додатно заслужује критику.

Оштећеном несумљиво треба пружити пуну економску заштиту у случају саобраћајне незгоде, када год је то разумно могуће. Разумно је ограничити право на накнаду штете у циљу спречавања злоупотреба. Оправдана су ограничења која су потребна ради онемогућавања преварних радњи и других злоупотреба. Ограничења која нису неопходно потребна у циљу спречавања злоупотреба, нису оправдана.

Није оправдано прописати да тешка телесна повреда мора бити таква да захтева болничко лечење. На основу чињенице да је било лица која су се јавила лекару због тешких телесних повреда задобијених у саобраћајној незгоди, да је орган унутрашњих послова о томе обавештен и да из медицинске документације произилази да су телесне повреде настале у саобраћајној незгоди, може се поуздано утврдити да је дошло до саобраћајне незгоде. Тешка телесна повреда потврђује да је саобраћајна незгода стварна, без обзира да ли захтева болничко лечење или не. Чињеница тешке телесне повреде или смрти, искључује могућност да власник аутомобила симулира саобраћајну незгоду.

Правила о самопридржају у сваком случају су у интересу Гарантног фонда, односно правног лица које управља гарантним фондом. Она смањују висину његове обавезе. Међутим, та правила нису неопходна за спречавање злоупотреба. Због тога нису оправдана. Она жртви саобраћајне незгоде проузроковане непознатим возилом без оправданог разлога ограничавају право на накнаду штете.

Лицу које је претрпело штету услед употребе непознатог возила, требало би дати право на накнаду целокупне штете на стварима, ако је у истом штетном догађају било ко задобио тешку телесну повреду или ако је изгубио живот. Одредба која гласи: „оштећено лице има право на накнаду штете на стварима, проузроковане употребом непознатог моторног возила, ако је у истом штетном догађају неко лице задобило тешку телесну повреду или изгубило живот“ била би правична, једноставна за примену и прилагођена нашем правном систему.

### 3. Примена ЗОИЛ или ЗООС у случају штете на стварима проузроковане непознатим возилом

ЗОИЛ и ЗООС битно другачије уређују право на накнаду штете на стварима, у случају када је штета проузрокована непознатим моторним возилом. Због тога је, у оваквим случајевима, битно који од два наведена закона треба применити.

Гарантни фонд у смислу ЗООС, тј. Гарантни фонд као посебно правно лице, још увек није основан. Материјалне одредбе ЗООС о накнади штете проузроковане неосигураним моторним возилом, непознатим моторним возилом или моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, уређују права оштећеног лица према Гарантном фонду у смислу ЗООС – Гарантном фонду који је одвојен од Удружења осигуравача Србије. Одредбе ЗОИЛ о накнади штете проузроковане неосигураним, непознатим и возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, уређују права оштећеног према Удружењу осигуравача Србије, тј. уређују право на накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије.

Прелазна одредба чл. 111. ст. 1. ЗООС упућује на примену ЗОИЛ у прелазном периоду до оснивања новог Гарантног фонда. Према наведеној одредби, до почетка рада Гарантног фонда послове из његовог делокруга обављаће Удружење осигуравача Србије, сагласно пропису

који је био на снази до ступања на снагу ЗООС. Послови из делокруга Гарантног фонда јесу управо накнада штете проузроковане неосигураним возилом, непознатим возилом и возилом осигураним од аутоодговорности код осигуравајућег друштва у стечају. ЗОИЛ је био на снази до ступања на снагу ЗООС. На основу чињенице да Гарантни фонд као посебно правно лице није основан и на основу прелазне одредбе чл. 111. ст. 1. ЗООС, може закључити да се још увек примењују материјалне одредбе ЗОИЛ о накнади штете проузроковане неосигураним возилом, непознатим возилом и возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају.

Право на накнаду штете на стварима, проузроковане непознатим моторним возилом, по нашем праву сада се не може накнадити. То право искључено је одредбама ЗОИЛ, а одредбе ЗОИЛ још увек се примењују због тога што није основан Гарантни фонд у смислу ЗООС.

Судска пракса, установљена пре доношења ЗООС, сматрала је да оштећено лице, у случају саобраћајне незгоде проузроковане непознатим моторним возилом, нема право на накнаду штете на стварима.<sup>538</sup> Судови се придржавају схватања да за одлуку о накнади штете на стварима услед употребе моторног возила, није од значаја питање да ли је дошло до телесних повреда, квалификација тих повреда, нити да ли је због повреда било потребно болничко лечење. То схватање установљено је пре доношења ЗООС, а задржало се и након тога.<sup>539</sup>

Околност да ли је било телесних повреда, њихов карактер и да ли је ради санирања тих повреда било потребно болничко лечење, по ЗОИЛ нису битни. ЗОИЛ једноставно не допушта накнаду штете на стварима у случају када је штета проузрокована непознатим моторним возилом. Право на накнаду штете проузроковане непознатим возилом, још увек се остварује по одредбама ЗОИЛ. Стога оштећенио нема право на накнаду штете на стварима, ако је штета проузрокована непознатим моторним возилом. Поступање судова, који се приликом одлучивања о накнади штете на стварима услед употребе непознатог возила не упуштају у испитивање карактера повреде, може се сматрати исправним са становишта домаћег права.

*De lege ferenda* оштећени би требало да има право на накнаду штете на стварима проузроковане непознатим моторним возилом, ако постоје околности које искључују могућност злоупотребе. *De lege lata* оштећени не може имати право на накнаду штете на стварима услед употребе непознатог возила, без обзира на околности случаја. Законско решење које постоји у нашој земљи, односно које се још увек примењује, заслужује критике. Такво решење заостало је за важећим европским стандардима, а није ни правично према оштећеном лицу.

---

<sup>538</sup> Нпр. Врховни суд Србије у пресуди Рев. 2999/01 од 27. јуна 2002. године оценио је да тужилац нема право да из средстава гарантног фонда накнади штету на свом возилу, јер се из средстава гарантног фонда исплаћује накнада штете проузроковане непознатим возилом, сако ако је реч о штети због смрти, повреде тела или оштећења здравља.

<sup>539</sup> Апелациони суд у Крагујевцу пресуду Гж. 2170/16 од 9. јуна 2017. године, донео је поводом саобраћајне незгоде проузроковане непознатим моторним возилом дана 4. априла 2011. године. Оштећени је у тој незгоди претрпео нематеријалну штету, а поред нематеријалне штете био је оштећен и његов аутомобил. Тужиоцу је досуђена накнада нематеријалне штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије. Тужбени захтев за накнаду материјалне штете због оштећења аутомобила, судови су правоснажно одбили зато што „основ за обавезу накнаде материјалне штете не постоји, јер у конкретном случају материјална штете на возилу није настала због телесних повреда.“

#### 4. Нематеријална и материјална штета

Нематеријална штета је наношење другом физичког бола, душевног бола или страха.<sup>540</sup> Смрт, телесна повреда или нарушавање здравља услед саобраћајне незгоде редовно доводе до нематеријалне штете. Законска одредба о праву на накнаду штете проузроковане непознатим моторним возилом, неспорно даје право на накнаду нематеријалне штете. Судови су у огромном броју случајева оштећеним лицима досудили накнаду нематеријалне штете проузроковане непознатим моторним возилом.<sup>541</sup>

Нарушавање телесног интегритета и лишавање живота, осим нематеријалне штете, може да проузрокује и материјалну штету. Закон о облигационим односима - ЗОО, *Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89 и *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93, садржи посебне одредбе о накнади материјалне штете у случају усмрћења лица, телесне повреде и оштећења здравља.<sup>542</sup> То су правила о накнади изгубљене зараде, трошкова лечења и погребних трошкова у случају када неко лице изгуби живот, правила накнади штете лицу кога је погинули издржавао или редовно помагао и правила о накнади трошкова лечења, других трошкова и изгубљене зараде у случају телесне повреде или нарушавања здравља.<sup>543</sup>

Смрт и телесна повреда редовно доводе до нематеријалне штете. Међутим, не доводе нужно и до материјалне штете. Због тога се може јавити дилема да ли одредбе ЗОИЛ, по којима се из гарантног фонда надокнађује штета због смрти, телесне повреде или нарушавања здравља, искључују право на накнаду материјалне штете. Различита тумачења меродавног чл. 99. ст. 2. тачка 2) и чл. 105. ст. 1. ЗОИЛ су могућа. Врховни суд Србије у једној ревизијској пресуди цитирао је те одредбе и навео да тим одредбама „када је у питању непознато возило, није предвиђена накнада материјалне штете из средстава гарантног фонда.“<sup>544</sup>

Међутим, цитирани део из образложења пресуде Врховног суда Србије, не би требало сувише круто схватити. Врховни суд Србије у тој пресуди није се изјашњавао о праву на накнаду специјалне врсте материјалне штете – материјалне штете настале услед телесних повреда, односно смрти блиског лица. Цитирана пресуда није прецедент који искључује право на накнаду материјалне штете настале услед телесних повреда или смрти, које су проузроковане непознатим возилом.

Врховни касациони суд 2012. године, у поступку по ревизији оштећеног лица кога је ударио непознати аутомобил, направио је јасну дистинкцију између материјалне штете која настаје као последица смрти или телесне повреде и материјалне штете због уништења или оштећења ствари. Ревидент је задобио тешке телесне повреде које су довеле до трајног умањења опште животне активности и до неспособности за рад. Њега је ударио непознат аутомобил док је возио бицикл у насељеном месту Лаћарак. Физички болови, страх за сопствени телесни интегритет и душевни болови због неспособности за рад, били су видови нематеријалне штете које је оштећени претрпео. У парници није било спорно да Удружење осигураваача Србије има обавезу да из средстава гарантног фонда исплати накнаду ових видова нематеријалне штете.

<sup>540</sup> Слободан Перовић, у: Слободан Перовић (уредник), *Коментар Закона о облигационим односима I књига*, Савремена администрација, Београд 1995, 331.

<sup>541</sup> Нпр. пресудам пресудом Апелационог суда у Београду Гж. 7828/16 од 25. новембра 2016. године и Београду Гж. 3408/17 од 9. августа 2017. године потврђене су првостепене пресуде којима је досуђена накнада нематеријалне штете проузрокована непознатим возилом.

<sup>542</sup> Живомир Ђорђевић, у: Слободан Перовић (уредник), *Коментар Закона о облигационим односима I књига*, Савремена администрација, Београд 1995, 447.

<sup>543</sup> Вид. чл. 193-195. ЗОО.

<sup>544</sup> Пресуда Врховног суда Србије Рев. 77/06 од 13. априла 2006. године.

Међутим, оштећени због неспособности за рад настале због саобраћајне незгоде, није могао да остварује зараду коју је раније остваривао. Губитак зараде јесте вид материјалне штете – измакла корист. Удружење осигуравача Србије због тога је оспоравало тужбени захтев за накнаду изгубљених зарада оштећеног лица. Врховни касациони суд оценио је да за ту материјалну штету, без обзира што је проузрокована непознатим возилом, одговара гарантни фонд. Када је штета проузрокована непознатим возилом, из средстава гарантног фонда надокнађује се и нематеријална и материјална штета у вези са смрћу, повредом тела или нарушавањем здравља. Искључено је само право на накнаду штете због уништења или оштећења ствари.<sup>545</sup>

Ревизијска пресуда донета поводом случаја бициклисте из Лаћарка, није прва пресуда у којој су судови оштећеном досудили накнаду материјалне штете, која је настала услед повреда или смрти проузрокованих непознатим возилом. Разлози у тој пресуди изнети су на јасан и убедљив начин. Међутим, сличних одлука било је и у ранијој пракси Врховног суда<sup>546</sup> и нижестепених судова.<sup>547</sup>

Установљена судска пракса о врстама штете које се надокнађују у случају саобраћајне незгоде проузроковане непознатим возилом, јесте правно утемељена. Законске одредбе треба побољшати. Имајући у виду законске одредбе које су у примени, може се рећи да је судска пракса донела најправичније могуће пресуде. Судови су правично омогућили да у случајевима саобраћајних незгода проузрокованих непознатим возилима, оштећена лица да остварују накнаду материјалне штете настале услед смрти или телесних повреда.

---

<sup>545</sup> Пресуда Врховног касационог суда Рев. 396/11 од 1. фебруара 2012. године.

<sup>546</sup> Врховни суд Србије у пресуди Рев. 893/08 од 12. јуна 2008. године нагласио је да „услед смрти, повреде тела или нарушавања здравља, може наступити материјална, али и нематеријална штета“. Због тога је оценио да законска одредба „одредба чл. 99. ст. 2. тач. 2) ЗОИЛ, којом је регулисано да се средства из гарантног фонда поред осталог користе и за накнаду штете због смрти, повреде тела или нарушавања здравља (проузроковане употребом непознатог возила) води закључку о непостојању разлике између тако настале нематеријалне и материјалне штете. Заправо, апострофирана законска одредба сублимира обе ове врсте штете када је она настала на наведени начин.“ Пресуда Врховног суда Србије Рев. 893/08 од 12. јуна 2008. године,

<sup>547</sup> Окружни суд у Сремској Митровици у пресуди Гж. 1118/08 од 19. јуна 2008. године објаснио је да „штета услед смрти сходно чл. 99. и 105. ЗОИЛ подразумева сву штету насталу услед смрти и то како нематеријалну тако и материјалну штету. Закон није искључио накнаду материјалне штете услед смрти, већ је искључена накнада штете због уништења или оштећења ствари у случају да је штета проузрокована непознатим моторним возилом.“

## ГЛАВА II

### ПРОПУСТ ОШТЕЋЕНОГ ДА ПРИБАВИ ПОДАТКЕ О ВОЗИЛУ

Оштећени има право на накнаду штете која му је проузрокована непознатим моторним возилом. Међутим, могуће је да возило остане непознато управо због пропуста оштећеног. Оштећени може бити у прилици да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета. Поставља се питање да ли он има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда, ако ту прилику није искористио.

Прописи нису изричито уредили ово питање. Међутим, у пракси око тог питања више не постоји недоумица. Домаћа судска пракса испунила је садржином одговарајуће одредбе закона, због чега више не постоји дилема о праву оштећеног на накнаду штете у ситуацији када је возило остало непознато због пропуста самог оштећеног.

#### 1. Оштећено лице се превозило у возилу штетника

Дешавало се да лице које се превозило у аутомобилу којим му је проузрокована штета, тврди да тај аутомобил представља непознато моторно возило. Тужбени захтеви засновани на таквој тврдњи, јављали су се у судској пракси. Било је случајева да се оштећени превози као сувозач у аутомобилу са возачем кога лично познаје, да аутомобил слети с коловоза и да се тај сувозач повреди, а да после тога оштећени, сувозач, тражи накнаду штете од гарантног фонда тврдећи да је возило непознато.<sup>548</sup>

У описаној ситуацији оштећени нема право на накнаду штете, јер је „имао могућност да сазна тачну регистарску ознаку возила у коме је повређен и да самим тим дође и до података о осигурању тог возила,“<sup>549</sup> „Возило у коме је тужилац био путник за њега не може представљати непознато моторно возило“.<sup>550</sup>

Тужба за накнаду штете заснована на тврдњи да је возило непознато, у ситуацији када је штетник тужиоца пре незгоде превозио у спорном возилу и када су се тужилац и штетник пре незгоде лично познавали, јесте изузетак. Очигледно је да судови такве тужбене захтеве не би требало да усвајају. Случајеви у којима је оштећени непосредно након незгоде ушао у возило штетника, знатно чешће су били повод за спорове између оштећених лица и Удружења осигуравача Србије.<sup>551</sup>

После саобраћајне незгоде, у којој учествују моторно возило и пешак, догађало се да возач уведе повређеног пешака у возило и превезе га до здравствене установе. Овакво понашање возача непосредно након незгоде је у складу са прописом о безбедности саобраћаја.<sup>552</sup> Супротно

---

<sup>548</sup> Основни суд у Новом Саду пресуду П. 2643/12 од 2. октобра 2013. године донео је при таквомо чињеничном стању. Основни суд у Новом Саду том пресудом одбио је тужбени захтев.

<sup>549</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2636/14 од 4. марта 2015. године.

<sup>550</sup> Решење Врховног касационог суда Рев. 2102/15 од 24. децембра 2015. године.

<sup>551</sup> Милош Радовановић, „Пропуст оштећеног лица да прибави податке након саобраћајне незгоде“, у: Слободан Јовановић и Рієграоо Магано (уредници), *Право и пракса осигурања – изазови, нове технологије и корпоративно управљање*, Удружење за право осигурања и Удружење осигуравача Србије, Палић 2018, 122.

<sup>552</sup> Возач учесник саобраћајне незгоде, у којој је неко лице задобиле телесне повреде, дужан је да заустави возило, искључи мотор, укључи све показиваче правца, постави сигурносни троугао, обавести полицију и остане на лицу места до завршетка увиђаја. Изузетно, може се удаљити са лице места ради превозења повређеног до здравствене установе. Вид. чл. 168. ст. 1. и 3. ЗБС.



поступање могло би представљати кривично дело непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди.<sup>553</sup>

Возач непознатог аутомобила у једном случају је после ударца пешака на коловозу, пешака одвезао у болницу и сачакао са њим у чекаоници здравствене установе. Возач је отишао тек кад је повређени пешак примљен у у лекарску ординацију. Надлежни суд другог степена сматрао је битном околности да је штетник оштећеном пружио помоћ, да га је одвезао у болницу и да је још и сачекао са њим у здравственој установи. Другостепени суд на основу тих околности, оценио је да је пешак, тужилац у парничном поступку, био у прилици да прибави податке о спорном возилу и његовом возачу. Због тога је преиначио првостепену пресуду и одбио тужбени захтев за накнаду штете из гарантног фонда.<sup>554</sup>

Описани случај у судској пракси није усамљени пример. Судови су на идентичан начин резоновали у више случајева када је штетник непознатим возилом, након незгоде превезао оштећеног у медицинску установу.<sup>555</sup> Индуктивном методом, на основу донетих пресуда, може се закључити да је став судске праксе да оштећени, који се превозио непознатим возилом, нема право на накнаду штете проузроковане тим возилом.

## 2. Штетник нудио помоћ оштећеном лицу

Превоз повређеног лица у непознатом моторном возилу није једини разлог због кога он може изгубити право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Оштећени може и у другим ситуацијама неоправдано пропустити да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета.

Оштећени, који свесно не прихвати помоћ возача непознатог возила и не прибави податке о њему и возилу, по устаљеној судској пракси нема право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.<sup>556</sup> Судска пракса искључује могућност накнаде штете из средстава гарантног фонда, ако оштећени не прибави податке о непознатом возилу и возачу, а одбије помоћ тог возача непосредно након саобраћајне незгоде. Разлози који нису медицинске природе, не могу оправдати пропус оштећеног да припави податке о непознатом возило, нарочито ако му је његов возач нудио помоћ. Опште је правило да одговорност Удружења осигуравача Србије за штету проузроковану непознатим моторним возила може настати када возач који је проузроковао штету побегне са места незгоде, кад оштећени добије нетачне податке о возилу и идентитету лица које је управљало возилом или у ситуацији када оштећено лице није у могућности да узме податке о возилу и возачу.<sup>557</sup>

Пропуст оштећеног да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета може бити неоправдан и ако је оштећени задобио тешке телесне повреде. Оштећени, чак и када је тешко телесно повређен, може имати дужност и могућност да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета. Лице са тешким телесним повредама објективно може бити у

---

<sup>553</sup> Вид. чл. 296. Кривичног законика, *Службени гласник РС*, бр. 88/05, 88/05, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13, 108/14, 94/16, 35/19.

<sup>554</sup> Пресуда Вишег суда у Шапцу Гж. 19/16 од 2. марта 2016. године.

<sup>555</sup> Нпр. пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 3386/15 од 11. октобра 2016. године и пресуда Вишег суда у Београду Гж. 14699/10 од 23. маја 2012. године.

<sup>556</sup> Нпр. Виши суд у Новом Саду у пресуди Гж. 1700/11 од 8. новембра 2012. године оценио је да оштећена нема право на накнаду штете проузроковане непознатим возилом ако није прибавила податке о возилу, иако је „возач одмах након незгоде изашао из возила, те је оштећена разговарала с њим, а он јој понудио да је одвезе до болнице.“

<sup>557</sup> Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 3183/13 од 21. јануара 2014. године.

могућности да прибави податка о непознатом возилу, нарочито ако му возач тог возила нуди помоћ након незгоде.<sup>558</sup>

### 3. Свађа штетника и оштећеног након незгоде

Саобраћајна незгода јесте један врло непријатан животни догађај. Након саобраћајне незгоде може доћи до вербалног конфликта између лица која су учествовала у незгоди. Учесници у незгоди ни у таквим случајевима не би требало да забораве да су дужни да прибаве податке о возилу који им је проузрокована штета, ако то објективне могућности дозвољавају.<sup>559</sup>

Свађа учесника у саобраћају након саобраћајне незгоде није необична појава.<sup>560</sup> Евидентиран је случај у коме је након незгоде, возач непознатог возила (иначе млађи мушкарац) претио физичким обрачуном – оштећеном лицу. Упутио му је речи „хоћеш да те ударим“. Оштећени није записао регистарске ознаке његовог возила „зато што је био изненађен оваквим понашањем“. Саобраћајну незгоду и инцидент након незгоде оштећени је пријавио полицији тек неколико сати касније. Оштећени је ипак тужио Удружење осигуравача Србије и тражио накнаду штете проузроковане непознатим возилом. Судови су одбили тужбени захтев. Надлежни другостепени суд, нагласио је да се „под непознатим моторним возилом подразумева возило које је у објективном смислу непознато, а не возило које из неких субјективних разлога и пропуста оштећеног лица остане непознато. По оцени тог суда оштећени је у описаним околностима „реално имао могућност, па и обавезу да узме податке од возача, односно да изврши идентификацију возила узимањем података о регистарској ознаци“.<sup>561</sup>

Узбуђење, стрес и остала непријатна осећања која нужно настају услед саобраћајне незгоде, не искључују обавезу оштећеног лица да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета. Судска пракса сматра да у случају када је оштећени свестан и комуникативан, саобраћајна незгода у којој је дошло до лаких телесних повреда, „није нека посебно стресна ситуација која би га спречила да предузме све мере да се утврди идентитет возача и регистарска ознака спорног аутомобила“.<sup>562</sup>

Оштећени има дужност да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета, те да тако заштити своје интересе према возачу и власнику тог возила, односно његовом

---

<sup>558</sup> Упарничном поступку вођеном пред Основним судом у Врбасу – Судска јединица у Кули у предмету П. 878/14, утврђено је да је непознати путнички аутомобил ретровизором је закачио пешака – тужиоца у парници. Пешак је због тога пао. Одмах након обарања пешака, возило се зауставило, из њега су изашле две особе. Оне су нудиле помоћ оштећеном пешаку. Пешак је одбио предлог возача непознатог возила да га одвезе у болницу. Два сата касније, пешак је осетио болове и сам отишао у здравствену установу. Утврђено је да је саобраћајна незгода код њега довела до тешких повреда. Преломљена су му четири ребра на грудном кошу. Повреде су код оштећеног довеле до трајног умањења опште животне активности од 30%. Без обзира на тежину повреда, околности конкретног случаја нису биле такве да оправдавају пропуст повређеног пешака – тужиоца у парници, да прибави податке о регистарској ознаци возила и идентификационе податке о лицима из тог возила. Парнични поступак окончан је пресудом Апелационог суда у Новом Саду Гж. 3140/16 од 20. октобра 2016. године. Апелациони суд образложио је да чињеница да је тужилац био у стању шока и да због тога није могао да сагледа обим повређивања, не значи да није имао могућност и обавезу да прибави податке о предметном возилу.

<sup>559</sup> М. Радовановић (2018в), 123, 124.

<sup>560</sup> Вид. *Blic*, *Жене возачи – након саобраћајне незгоде пале тешке речи*, објављено 1. јула 2016. године, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/zene-vozaci-nakon-saobracajne-nezgode-pale-teske-reci-kravo-curko-jed-na/pjpsglc>, 3.3.2021.

<sup>561</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4383/13 од 4. јуна 2014. године.

<sup>562</sup> Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 1703/16 од 1. септембра 2016. године.

осигуравачу. Међутим, ситуација није увек таква да оштећени објективно за то има могућности. Комуникација између штетника и оштећеног лица не значи да је објективно било могуће прибавити податке о возилу штетника. Нарочито ако је комуникација кратка и непристојна. Судови су такве случајеве успевали да препознају. Карактеристичан је случај судара мотоцикла и пешака, старије жене која се враћала са пољопривредних радова. Након ударца пали су и мотоциклиста и оштећена. Мотоциклиста је након незгоде комуницирао са оштећеном, али јој није нудио помоћ. Он је само устао, посао оштећену, сео на мотоцикл и удаљио се са места незгоде. Судови оценили у тој ситуацији оштећена објективно није имала могућност да прибави податке о непознатом мотоциклу, због чега су јој досудили накнаду штете из средстава гарантног фонда.<sup>563</sup>

#### 4. Околности које оправдавају пропуст оштећеног

Околности случаја некада могу бити такве да оправдавају пропуст оштећеног да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета, чак и ако штетник након незгоде тим возилом превезе оштећеног. У једном случају путнички аутомобил ударио је старију женску особу и преломио јој четири ребра и кључну кост. Природа повреде била је таква да оштећена није губила свест. Возач је оштећену увео у своје возило и на њен захтев ју је одвезао кући. Оштећена није прибавила ни један податак о спорном возилу и његовом возачу, иако је била способна да му објасни где се налази адреса њеног пребивалишта. Захтев оштећене за накнаду штете из средстава гарантног фонда, судови су прихватили. Другостепени суд оценио је да с обзиром на старост оштећене (67 година), интензитета физичког бола и њено психичко стање након саобраћајне незгоде, није оправдано захтевати од ње да прибавља податке о спорном аутомобилу и његовом возачу, били оправдани.<sup>564</sup>

Шок након саобраћајне незгоде, може бити такав да оправдава пропуст оштећеног да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета, чак и ако је комуницирало са возачем тог возила. Врховни касациони суд одлучивао је по ревизији једног пешака кога је у касним ноћним сатима ударио непознати аутомобил. У поступку пред нижестепеним судовима утврђено је да је од ударца оштећени одбачен неколико метара, да је пао и да је остао да лежи на асвалту. На основу исказа оштећеног утврђено је и да је возач тог возила, док је оштећени лежао на асвалту, пришао на удаљеност од око 7-8 метара и вичући га питао „да ли је добро и да ли је жив“. Пешак је лежећи на асвалту, одговорио да је добро. Возач непознатог возила тада је напустио место незгоде, а оштећени је тек после тога успео да устане. Врховни касациони суд оценио је да се у описаној ситуацији „не може очекивати од повређеног да узима податке од возача и записује регистарске таблице.“ По оцени Врховног касационог суда стање шока, у коме је оштећени био док је повређен лежао на асвалту након што га је ударац возилом одбацио, оправдава олако дат одговор да се осећа „добро“. Ревизијском пресудом због тога је преиначена пресуда нижестепеног суда тако што је усвојен тужбени захтев за накнаду штете из средстава гарантног фонда.<sup>565</sup>

Губитак свести оправдава пропуст оштећених да узму податке о возилу које их је повредило, чак и ако је свест само делимично изгубљена. Једноставна усмена комуникација између возача непознатог возила, и оштећеног лица које због делимичног губитка свести није у

<sup>563</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 552/17 од 13. априла 2017. године.

<sup>564</sup> Пресуда Апелационог суда у Нишу Гж. 1790/19 од 2. априла 2019. године.

<sup>565</sup> Пресуда Врховног касационог суда Рев. 971/16 од 22. марта 2017. године.

стању да запише или запамти регистарску ознаку возила, не искључује право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.<sup>566</sup>

Анализом судске праксе, може се закључити да у случају комуникације оштећеног лица и возача непознатог возила, постоји претпоставка да је оштећени могао да прибави податке о непознатом возилу. Правило је да околности које оправдавају пропуст оштећеног лица да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета, морају да се докажу.<sup>567</sup> Овакво резонување судова има утемељење у правилима о терету доказивања. Странка која тврди да има неко право сноси терет доказивања чињенице која је битна за његов настанак или остварење, а странка која оспорава постојање неког права сноси терет доказивања чињенице која је спречила настанак или остваривање права или услед које је право престало да постоји.<sup>568</sup> Ако Удружење осигуравача Србије, као тужени у парници докаже да се возач непознатог возила заустављао и да је комуницирао са оштећеним, доказана је чињеница која спречава настанак права на накнаду штете. Тужилачка страна тада би требало да докаже да чињенице због којих није била у могућности да прибави податке о том возилу, односно његовом возачу. Тек ако у томе успе, тужилац ће имати право на накнаду штете.<sup>569</sup>

## 5. Пажња доброг домаћина у случају незгоде проузроковане непознатим возилом

Оштећени који је учинио све што би разуман и пажљив човек предузео да би возило којим је проузрокована штета било идентификовано, може имати право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Ово правило јесте конкретизација принципа да је појединац дужан да заштити своје интересе, а да ће их заједница штитити тек ако он сам, из оправданих разлога то не може. Појединац не сме да занемари своје добро, поуздајући се да ће се заједница с њиме солидарисати и да ће отклонити негативне последице занемаривања. Оштећени у саобраћајној незгоди не сме да занемари своја права према возачу, власнику и осигуравачу возила којим је проузрокована штета, поуздајући се у то да ће му гарантни фонд штету надокнадити и ако возило остане непознато.<sup>570</sup>

Из начела савесности и поштења, као најопштијег начела облигационог права, деривира начело одговарајуће пажње у извршавању обавеза и остваривању права.<sup>571</sup> Обавезу поступања са одговарајућом пажњом треба схватити шире. Она важи у не важи само у фази извршења права

---

<sup>566</sup> Пример за такво резонување суда је пресуда Вишег суда у Панчеву Гж. 323/15 од 8. септембра 2015. године. Та пресуда донета је поводом незгоде у којој су два пешака била повређена приликом преласка коловоза. Они су делимично изгубили свест. Возач непознатог аутомобила пришао им је након незгоде и питао како се осећају. Пешаци су у полусвесном стању успели да одговоре да то питање, али не и да прибаве податке о непознатом возилу и непознатом возачу. Вештачењем у парничном поступку утврђено је да повређени пешаци из конкретне незгоде, због стања свести након незгоде нису могли да прибаве потребне податке. То је био кључан разлог због им је досуђена накнада штете из средстава гарантног фонда.

<sup>567</sup> Апелациони суд у Новом Саду, у разлозима пресуде Гж. 4563/13 од 1. априла 2014. године, јасно је истакао ово правило. Суд је у тој пресуди навео како је због околности да је непознати возач након незгоде пришао оштећеној (тужиљи у парничном поступку), на тужиљи био терет доказивања чињеница које су је спречиле да узме податке о спорном возилу.

<sup>568</sup> Чл. 231. ст. 2. и 3. Закона о парничном поступку, *Службени гласник РС*, бр. 72/11, 49/13, 49/13, 55/14, 87/18, 18/20.

<sup>569</sup> Милош Радовановић (2018в), 127.

<sup>570</sup> Милош Радовановић, „Непознато моторно возило“, *Право и привреда*, бр. 7-9/2016, 630-631.

<sup>571</sup> Оливер Антић, *Облигационо право*, друго издање, Правни факултет Универзитета у Београд, ЈП Службени гласник, Београд 2008, 49,50.

и обавеза, него почев од њиховог настанка.<sup>572</sup> Оштећени у саобраћајној незгоди обавезни су да од тренутка настанка незгоде заштите своја права са дужном пажњом. Физичка лица, у време са саобраћајне незгоде и непосредно после тога, треба да поступају са пажњом доброг домаћина.

Судска пракса захтева од учесника саобраћајне незгоде да након незгоде поступају са пажњом доброг домаћина. Стандард пажње доброг домаћина у случају саобраћајне незгоде подразумева записивање регистарске ознаке возила, позивање полиције или прибављање идентификационих података о другом учеснику у незгоди.<sup>573</sup>

Правни однос између Удружења осигураваача Србије и оштећеног који захтева накнаду штете проузроковане непознатим возилом, сличан је правном односу између осигуравајућег друштва и оштећеног коме је штета проузрокована возилом осигураним код тог осигуравајућег друштва. У грађанском праву прихватљива је аналогија. На мање уређен правни однос, могу применити одредбе које регулишу други сличан правни однос.<sup>574</sup> Правила о осигурању осигурању због тога се могу применити на гарантни фонд.

У имовинском осигурању важи начело некумулације штете, а у овом начелу утемељено је правило о законској персоналној суброгацији.<sup>575</sup> Закон о облигационим односима изричито предвиђају да исплатом накнаде из осигурања права осигураника према лицу одговорном за штету *ex lege* прелазе на осигураваача.<sup>576</sup> „Постоји могућност да осигураник својим поступцима умањи или лиши осигураваача права која би он касније, по исплати накнаде, могао да врши према трећем одговорном лицу. Осигураник тако може пропустити да предузме мере обезбеђења доказа после наступања штетног догађаја. Овим поступцима несумњиво се наноси штета осигураваачу.“<sup>577</sup> Осигураваач се ослобађа обавеза према осигуранику када персонална суброгација не може да се оствари у његову корист.<sup>578</sup>

Ако се након исплате накнаде штете из средстава гарантног фонда идентификује моторно возило којим је штета проузрокована, Удружење осигураваача Србије, односно Гарантни фонд има регресно потраживање према осигуравајућем друштву са којим је закључен уговор о обавезном осигурању за то возило.<sup>579</sup> И лице оштећено непознатим возилом и осигураник, који без оправдања пропусти да предузму мере обезбеђења доказа после саобраћајне незгоде, спречавају да дође до суброгације, односно регреса. Једина разлика је да се у првом случају спречава регресно право гарантног фонда, а у другом прелаз права на осигуравајуће друштво. Та разлика није довољна да искључи примену аналогије. Због евидентне сличности, требало би да у оба случаја наступи иста правна последица. Та правна последица јесте губитак права на накнаду штете од осигуравајућег друштва, односно губитак права на накнаду штете из средстава гарантног фонда.<sup>580</sup>

---

<sup>572</sup> Ратомир Слијепчевић, у: Слободан Перовић (уредник), *Коментар Закона о облигационим односима I књига*, Савремена администрација, Београд 1995, 44.

<sup>573</sup> Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 2510/15 од 17. октобра 2016. године.

<sup>574</sup> Вид. чл. 15. Преднацрта Грађанског законика текст од 29. маја 2018. године, доступно на: [https://www.paragraf.rs/nacrti\\_i\\_predlozi/280519-prednact-gradjanskog-zakonika-republike-srbije.html](https://www.paragraf.rs/nacrti_i_predlozi/280519-prednact-gradjanskog-zakonika-republike-srbije.html), 11.12.2020.

<sup>575</sup> Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, дванаесто издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2012, 190.

<sup>576</sup> Вид. чл. 939. ст. 1. ЗОО.

<sup>577</sup> П. Шулејић (2005), 380.

<sup>578</sup> Јасна Пак, „Суброгација осигураваача у упоредном праву“, *Актуелни проблеми накнаде штете и осигурања*, Зборник радова Удружења за одштетно право, Будова 2004, 349, 350.

<sup>579</sup> Чл. 105. ст. 2. ЗОИЛ и чл. 92. ст. 3. ЗООС.

<sup>580</sup> М. Радовановић (2016), 633.

Поступци осигураника којима се онемогућава суброгација могу да доведу до ослобођења осигуравача од обавезе, само ако се могу приписати кривици осигураника.<sup>581</sup> Стога је спречавање остварења регреса у корист Гарантног фонда, правно релевантно једино ако је оштећено лице криво за то што возило није идентификовано. Лице које поступа са мањом пажњом од апстрактно замишљеног правног стандарда добар домаћин, сматра се кривим за штету коју тиме проузрокује другоме. Ако возило остане непознато због тога што оштећени није поступио са пажњом доброг домаћина, оштећеном се може приписати у кривицу немогућност прелаза његових права на Гарантни фонд. Тада оштећени нема право на накнаду штете из средстава Гарантног фонда.<sup>582</sup>

Ситуација је некада таква да ни пажљива особа, која води рачуна о својим правима према штетнику и власнику возила, односно његовом осигуравачу, није у стању да прибавила податке о возилу којим је проузрокована штета. Удружење осигуравача Србије у таквом случају дужно је да накнади штету проузроковану непознатим возилом. Чак ни добар домаћин не може да у свакој ситуацији идентификује возило којим му је проузрокована штета. Добар домаћин ће након тешких саобраћајних незгода ипак више бринути о задобијеним повредама, него о откривању идентитета лица које је проузроковало незгоду и регистарској ознаци његовог возила. Приликом процене да ли је оштећени показао дужну пажњу неопходно је водити рачуна о свим околностима случаја, а посебно о његовом психо-физичком стању након незгоде.<sup>583</sup>

Словеначка судска пракса такође захтева да оштећена лица, након саобраћајне незгоде поступи са дужном пажњом како би возило којим је проузрокована штета било идентификовано.<sup>584</sup>

---

<sup>581</sup> Предраг Шулетић, у: Слободан Перовић (ред.), *Коментар Закона о облигационим односима – књига друга*, Савремена администрација, Београд 1995, 1535

<sup>582</sup> М. Радовановић (2016), 633.

<sup>583</sup> М. Радовановић (2018в), 125.

<sup>584</sup> Виши суд у Љубљани другостепену пресуду II Ср. 3991/2011 од 4. јула 2012. године донео је у спору у којем је тужила тражила накнаду штете проузроковане непознатим моторним возилом. Након незгоде, око десет минута разговарала је са возачем који је проузроковао штету. Међутим, податке о његовом имену и податке о регистрацији возила, она ипак није тражила. Виши суд у Љубљани у наведеној пресуди оценио је да тужбени захтев треба одбити. Та пресуда заснива се на ставу да право на накнаду штете проузроковане непознатим моторним возилом постоји ако оштећени податке о непознатом возилу није сазнао, иако је показао просечну пажњу. Оштећена у конкретном случају, по оцени словеначког суда, није показала просечну пажњу. Уместо да прибави податке о спорном возилу и штетнику, оштећена се упустила у необавезни разговор са штетником. Вид. Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Ср 3991/2011 од 4. јула 2012. године, доступно на: <http://sodisce.si/vislj/odlocitve/2012032113049545/>, 12.12.2020.

### ГЛАВА III НЕПОЗНАТО МОТОРНО ВОЗИЛО КОЈИМ СЕ ОБАВЉА ЈАВНИ ПРЕВОЗ

Аутобуси су најбезбедније превозно средство у компненом саобраћају.<sup>585</sup> Ипак, догађају се саобраћајне незгоде у којима страдају путници у аутобусима. Децембар месец 2018. године био је посебно трагичан по броју страдалих људи у аутобусима. Услед саобраћајних несрећа које су се догодиле у Србији у децембру 2018. године, живот је изгубило 11 аутобуских путника.<sup>586</sup>

Путници у аутобусу изложени су ризику да претрпе штету. Аутобус не може пружити апсолутну заштиту телесног интегритета својим путницима. Напротив, аутобус као опасна ствар јесте један од извора ризика за телесни интегритет својих путника. У пракси није ретко да путници траже накнаду штете проузроковану аутобусом у коме су се превозили, уз позивање на законске одредбе о накнади штете од непознатог возила. Питање које се у таквим парницама нужно поставља јесте питање да ли се аутобус, у коме се повређени путник превозио, може квалификовати као непознато моторно возило.<sup>587</sup>

Став да „возило у коме је тужилац био путник за њега не може представљати непознато возило, јер је у истом седео, био превожен и претрпео повреду“, Врховни касациони суд утврдио је поводом случаја у коме је повређен био сувозач у путничком аутомобилу.<sup>588</sup> Међутим, тај став је утврђен поводом спора у коме је тужилац тражио накнаду штете проузроковане путничким аутомобилом, и то од стране возача кога је лично познаје.

Веа између путника у аутобусу и возача аутобуса у највећем броју случајева и по природи ствари, неће бити таква. Путнику у аутобусу ретко када ће возач аутобуса бити лично познат. У линијском градском превозу, због велике флукуације путника у аутобусу, учесталих силазака и улазака у аутобус на различитим стајалиштима и преседања из аутобуса у аутобус, путнику некада неће бити познато у ком аутобусу се уопште превози. Дешава се да путник тужи Удружење осигуравача Србије ради накнаде штете која му је проузрокована аутобусом у коме се превозио. Таква тужба не изгледа дрско. Међутим, то не значи и да је тужбени захтев основан.<sup>589</sup>

Подаци о времену и месту повређивања, самом повређеном путнику биће познати. На основу ових података, уз помоћ органа локалне самоуправе надлежног за организацију јавног градског линијског превоза и надзор над превозиоцима који обављају тај превоз,<sup>590</sup> може се идентификовати превозник у чијем аутобусу је дошло до повређивања. Судска пракса због тога

---

<sup>585</sup> Gregory Vodden, *Which Mode of Transportation is the Safest?*, 28. јул 2020. године, доступно на: <https://www.bus.com/blog/safest-mode-of-transportation/>, 13.12.2020.

<sup>586</sup> По подацима објављеним у дневном листу Блиц 3. јануара 2019. године, услед саобраћајне несреће која се догодила у близини Ниша 21. децембра 2018. године, живот је изгубило седморо путника из аутобуса. Вид. Блиц, *Седма жртва страховитог судара код Ниша – Преминуо још један повређени путник из аутобуса*, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/hronika/sedma-zrtva-strahovitog-sudara-kod-nisa-preminuo-jos-jedan-povredeni-putnik-iz/8qrze5j>, 6.1.2019. Интернет портал Јужне вести 23. децембра 2018. године објавио је како је дан раније преминула четврта жртва саобраћајне несреће до које је дошло тако што се у ноћи између 15. и 16. децембра 2018. године преврнуо аутобус у близини Лесковца. Вид. Јужне вести, „Преминула још једна особа из удеса код Лесковца“, доступно на: <https://www.juznevesti.com/Hronika/Preminula-jos-jedna-osoba-iz-udesa-kod-Leskovca.sr.html>, 6.1.2019. године.

<sup>587</sup> М. Радовановић (2019а), 195.

<sup>588</sup> Решење Врховног касационог суда Рев. 2102/15 од 24. децембра 2015. године.

<sup>589</sup> М. Радовановић (2019а), 195.

<sup>590</sup> У Београду је то Секретаријат за јавни превоз, сагласно одредби чл. 46а Одлуке о градској управи града Београда, *Службени лист града Београда*, бр. 126/16, 2/17, 36/17, 92/18, 103/18, 109/18, 119/18 26/19, 60/19, 85/19, 101/19.

сматра да по правилима о накнади штете проузроковане непознатим моторним возилом, путник нема права на накнаду штете која му је нанета аутобусом у коме се он превозио.<sup>591</sup>

Тежина повреде оштећеног лица може оправдати његов пропуст да идентификује возача и возило којим је проузрокована штета. На тај начин, у случајевима када је повређено лице ван непознатог возила, од тежине повреде посредно зависи основ захтева за накнаду штете од гарантног фонда. Међутим, тежина повреде нема тај значај када је повређен путник у аутобусу. Степен повређивања није од утицаја на основаност захтева за накнаду штете коју тражи путник из непознатог аутобуса. Без обзира на тежину повреде оштећеног лица, на основу места и времена повређивања и линије градског превоза на којој је дошло до повреде, може се идентификовати превозник у чијем аутобусу је путник повређен.<sup>592</sup>

---

<sup>591</sup> Врховни касациони суд у разлозима пресуде Рев. 2849/10 од 1. фебруара 2012. године, наводи: „штета тужиљи није проузрокована употребом непознатог моторног возила, с обзиром да је управо у судском поступку утврђено да је тужила претрпела штету у градском линијском саобраћају, односно конкретно приликом изласка из аутобуса на линији 75, што значи да су познате чињенице на основу којих се може утврдити – идентификовати власник, односно корисник превозног средства у коме је дошло до повреде тужиље (преко кога се може утврдити и његов осигуравач), а што искључује одговорност гарантног фонда за штету насталу употребом непознатог возила. Другостепени судови одлучивали су у складу са цитираним ставом највишег суда Републике Србије. Нпр. Апелациони суд у Београду у пресуди Гж. 181/18 од 17. јануара 2018. године и Апелациони суд у Новом Саду у пресуди Гж. 5170/12 од 5. марта 2013. године.

<sup>592</sup> Апелациони суд у Београду пресуду Гж. 7219/18 од 7. новембра 2018. године донео је по тужби седамдесетогодишњег путника у аутобусу линијског градског превоза у Београду. Путник је пао услед наглог кочења и задобио тешку телесну повреду - прелом бутне кости. Након повреде наставио је вожњу, а из аутобуса је изашао неколико стајалишта касније. Место и време незгоде били су познати, било је познато на којој линији је предметни аутобус саобраћао, као и чињеница да је реч о зглобном аутобусу. Апелациони суд у Београду на основу тих чињеница оценио је да се може поуздано утврдити ко је власник предметног аутобуса. Због тога је одлучио да треба одбити захтев повређеног путника за накнаду штете из средстава гарантног фонда. Тежина телесне повреде и околност да је повреда могла утицати на способност оштећеног (тужиоца у парници) да прибави још података о спорном аутобусу, по схватању апелационог суда, у конкретном случају нису од значаја за право на накнаду штете.



# ДЕО ПЕТИ

## МОТОРНО ВОЗИЛО ОСИГУРАНО КОД ОСИГУРАВАЈУЋЕГ ДРУШТВА У СТЕЧАЈУ

### ГЛАВА I

#### СТЕЧАЈ ОСИГУРАВАЈУЋЕГ ДРУШТВА И ОДГОВОРНОСТ ГАРАНТНОГ ФОНДА ПО ПРАВУ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

##### 1. Стечај осигуравајућег друштва и одговорност гарантног фонда по важећем праву Европске уније

Право на накнаду штете проузроковане употребом моторног возила, чији је ималац закључио уговор о обавезном осигурању са осигуравајућим друштвом над којим је покренут стечај, различито је уређено у различитим земљама Европе. У већини европских земаља накнада таквих штета пружа се преко гарантног фонда.<sup>593</sup> Домаћа литература, као примере европских земаља у којима гарантни фонд не одговара за штету проузроковану возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, наводи Краљевину Данску и Републику Ирску,<sup>594</sup> али и Мађарску.<sup>595</sup> Почев од 1. јануара 2010. године<sup>596</sup> у Мађарској се штета проузрокована возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, надокнађује из посебног фонда. Тај фонд одвојен је од фонда за обештећење из кога се плаћа накнада у случају да је штета проузрокована неосигураним или непознатим возилом. Удружење мађарских осигуравача управља са оба ова фонда.<sup>597</sup>

Комунитарни пропис не изјашњава се изричито о обавези држава да оснују, или овласте тело, које ће бити надлежно да исплати накнаду штете у случају да је над осигуравајућим друштвом покренут стечај. Државе имају обавезу да оснују или овласте тело – гарантни фонд, које ће бити надлежно да исплати накнаду штете у случају када је штета проузрокована непознатим возилом или у случају када је штета проузрокована возилом за које обавеза осигурања није испуњена.<sup>598</sup> Обавеза овог тела да накнади штету проузроковану возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају се не помиње.

Питање да ли је држава дужна да омогући накнаду у случају штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, решено је пред Судом правде Европске уније у предмету *Csonka. Gábor Csonka* и још 4 физичка лица из Мађарске, водили су парнични поступак поводом саобраћајних незгода које су се догодиле у периоду од 2006. до 2008. године. Незгоде су биле проузроковане возилима осигураним од аутоодговорности код осигуравајућег друштва *MAV Általános Biztosító Egyesület*, које је постало инсолвентно. Тужиоци су наводили да возило осигурано код осигуравајућег друштва које је постало инсолвентно, треба квалификовати као „возило за које обавеза

<sup>593</sup> Милан Церовић, „Улога и циљ организације гарантног фонда у земљама у окружењу и неким земљама Европске уније“, у: *Интеграција (Права) осигурања Србије у европски (ЕУ) систем осигурања*, Удружење за право осигурања, Палић 2009, 238.

<sup>594</sup> Јасна Пак, „Имовинска заштита лица која не могу да остваре накнаду штете по основу осигурања од одговорности аутомобилиста“, Зборник радова Удружења за одштетно право, Будва 2005, 297.

<sup>595</sup> М. Церовић (2009), 251.

<sup>596</sup> Тада је ступио на снагу мађарски ЗООС, који је још увек на снази.

<sup>597</sup> Вид. чл. 3. тач. 21) и 22) и чл. 56. ст. 1. мађарског ЗООС.

<sup>598</sup> Чл. 1. ст. 4. Друге директиве и чл. 10. ст. 1. Консолидоване директиве.

осигурања није испуњена“. Престонички апелациони суд у Будимпешти (*Fővárosi Bíróság*) био је у дилеми како треба тумачити директиве. Због тога се обратио Суду правде Европске уније.<sup>599</sup>

Правни оквир у коме послују гарантни фондови у државама Европске уније успостављен је са пет различитих директива. Одредбе тих директива су затим обједињене у Консолидовану директиву. Ни у једној одредби тих директива, нити у њиховим преамбулама – уводним изјавама, није поменут случај стечаја над осигуравајућим друштвом. У комунитарним прописима не постоји ни једна назнака да је гарантни фонд обавезан да накнади штету када је осигуравач од аутоодговорности инсолвентан. Развој судске праксе и европских прописа о обавезном осигурању возила, указује на проширење заштите оштећених лица. Међутим, финансијски терет заштите не сме се наметати гарантном фонду без утемељења у прописима. Гарантни фондови у државама, по важећем праву Европске уније, дужни су да плаћају одштету само у у два случаја: када је возило неосигурано и када је возило непознато. Ситуација није идентична ако је возило осигурано код осигуравајућег друштва у стечају и ако возило уопште није осигурано. Власник возила испунио је своју обавезу да се осигура, чак и када осигуравајуће друштво накнадно постане инсолвентно.<sup>600</sup>

Наведене разлоге, које је изнео Paolo Mengozzi независни правник у предмету Csonka и други, прихватио је Суд правде Европске уније. Суд правде Европске уније из тих разлога, одговорио је мађарском суду да директиве не обавезују државе чланице да „оснују тела која ће пружати накнаду штете жртвама саобраћајних незгода у случајевима када су одговорна лица имала полису осигурања од аутоодговорности код осигуравајућег друштва на којим је покренут стечај.“<sup>601</sup>

Консолидована директива, исто као и пет директива које су раније важиле, поставља минималне стандарде заштите оштећених лица, који се морају испунити. Обавеза гарантног фонда, или сличне организације, да накнади штету проузроковану неосигураним возилом или непознатим возилом, мора постојати у свакој држави чланици Европске уније. За разлику од тога, обавеза гарантног фонда да накнади штету проузроковану возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, не мора да постоји. Директива изричито овлашћује државе да националним прописом предвиде шира права оштећених према гарантном фонду.<sup>602</sup> Са становишта права Европске уније пожељно је предвидети одговорност гарантног фонда за штету проузроковану возилом над којим је покренут стечајни поступак. Међутим, то још увек није обавезно.

---

<sup>599</sup> Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi présentées le 24 octobre Affaire C-409/11 Gábor Csonka, Tibor Isztli, Dávid Juhász, János Kiss, Csaba Szontág contre Magyar Állam доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=128881&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=18459314>, 13.12.2020. (даље: Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi C-409/11), тач. 15, 18. и 23.

<sup>600</sup> Ibid, тач. 37, 43. и 44.

<sup>601</sup> Суд правде Европске уније, изрека пресуде C-409/11 од 11. јула 2013. године, донета у предмету *Gábor Csonka, Tibor Isztli, Dávid Juhász, János Kiss, Csaba Szontág v. Magyar Állam*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=139402&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=18449591>, 13.12.2020. (даље: пресуда *Csonka v. Magyar Állam*).

<sup>602</sup> Вид. чл. 1. ст. 4. подст. 6. Друге директиве и чл. 10. ст. 4. Консолидоване директиве.

## 2. Стечај осигуравајућег друштва и одговорност гарантног фонда по Предлогу измена Консолидоване директиве

Европска комисија, приликом формулисања Предлога измена Консолидоване директиве поштовала је праксу Суда правде Европске уније. Писци тог предлога тумачили су одредбе о гарантном фонду садржане у важећим комунитарним прописима, исто као независни правник Paolo Mengozzi и као Суд правде Европске уније. Они су констатовали да тело за накнаду штете проузроковане неосигураним и непознатим возилима, по важећим комунитарним прописима, није дужно да накнади штету проузроковану возилом проузрокованим осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај. Европска комисија сматра да *de lege lata* прописе треба тумачити као у пресуди *Csonka v. Magyar Állam*. Међутим, то не значи да Европска комисија не сматра да те прописе *de lege ferenda* не треба мењати. Кључан разлог за промену је могућност да жртве саобраћајне незгоде, проузроковане возилом осигураним код осигураваача над којим буде покренут стечај, остану без накнаде штете. Ако национални пропис не предвиђа ширу заштиту од европског прописа, таква могућност ће се остварити.<sup>603</sup>

„Ради делотворне и стварне заштите жртава саобраћајних незгода нужно је да се тим жртвама увек исплати накнада за задобијене телесне повреде или оштећења ствари, без обзира да ли је одговорно друштво за осигурање солвентно или не.“<sup>604</sup> Европска комисија из цитираних разлога предложила је да се у Консолидовану директиву уметне чл. 10а, који уређује заштиту оштећених лица у случају несолвентности или изостанка сарадње друштва за осигурање.

Основна одредба у овом члану обавезивала би државе да оснују ново тело или овласте већ постојеће тело, које ће исплаћивати накнаду штете ако је над осигуравајућим друштвом покренут стечај или ако друштво за осигурање у року од три месеца није одговорило на вансудско одштетни захтев.<sup>605</sup>

Предлог измена Консолидоване директиве право на накнаду штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, уређује другачије у зависности од места где се налази уобичајено боравиште оштећеног лица. У случајевима стечаја осигураваача оштећено лице имало би право на накнаду штете из средстава гарантног фонда једне државе, само ако има уобичајено боравиште на територији те државе.<sup>606</sup>

Предлог измена Консолидоване директиве јасно показује тенденцију да се накнада штете из средстава гарантног фонда, у случају када је над осигуравајућим друштвом покренут стечај, не посматра као привилегија. Накнада штете у таквим случајевима постаће право оштећеног лица, које не зависи од суверене воље националног законодавца.

---

<sup>603</sup> Предлог измена Консолидоване директиве, 2.

<sup>604</sup> Ст. 7. преамбуле Предлога измене Консолидоване директиве, на страници 14. Консолидоване директиве.

<sup>605</sup> Предлог измена Консолидоване директиве, страна 17. и чл. 268. тач. d) Директиве 2009/138/ЕУ о оснивању и обављању делатности осигурања и реосигурања (Солвентност II, *Official Journal of European Union*, L 335/1.

<sup>606</sup> Предлог измена Консолидоване директиве, 17.

## ГЛАВА II ДЕЈСТВО ПОКРЕТАЊА СТЕЧАЈА НА ПОЛИСУ ОБАВЕЗНОГ ОСИГУРАЊА

Закони за поједине уговоре прописују посебне последице отварања стечајног поступка. За те уговоре се може рећи да се у стечајном поступку налазе под специфичним правним режимом. Посебна последица отварања стечаја на неке уговоре јесте престанак уговора *ex lege*. Уговор о осигурању јесте један од уговора који престаје по самом закону због чињенице да је отворен стечај. Уговор о осигурању је стављен под посебан правни режим ради заштите уговорних страна, односно стечајне масе. Уговор о осигурању не спада у уговоре за које је прописан посебан правни режим у случају стечаја, због тога што се не могу извршити.<sup>607</sup>

Закон о облигационим односима прописује да у случају стечаја осигураваача уговор о осигурању престаје по самом закону по истеку 30 дана од дана отварања стечаја.<sup>608</sup> После отварања стечаја над осигуравајућим друштвом, осигурање дејствује само у периоду од 30 дана. Ако се у том периоду догоди осигурани случај, корисник осигурања има право на накнаду из осигурања.<sup>609</sup>

Агенција за осигурање депозита надлежна је да обавља послове стечајног управника у друштвима за осигурање.<sup>610</sup> Према подацима Агенције за осигурање депозита, у периоду од 2004. до 2007. године, када је био на снази ЗОИЛ, стечајни поступак је покренут над девет осигуравајућих друштава.<sup>611</sup> Након доношења ЗООС у нашој земљи није отворен ни један стечајни поступак над осигуравајућим друштвом. Пракса због тога није на основу одредаба ЗООС ценила какав је утицај отварања стечаја на уговор о осигурању о аутоодговорности (полису). Значај који отварање стечаја има за полису обавезног осигурања процењиван је на основу ЗОИЛ.

ЗОИЛ је обавезивао власника превозног средства да, ако организација за осигурање са којом је закључио уговор о обавезном осигурању престане да постоји, закључи нови уговор о осигурању са другом организацијом за осигурање. Прописани рок за закључење новог уговора о осигурању износио је осам дана од дана када је чињеница престанка постојања организације за осигурање објављена у средствима јавног информисања.<sup>612</sup> Под престанком организације за осигурање подразумева се престанак услед ликвидације или стечаја.<sup>613</sup>

Одредбе Закона о облигационим односима и ЗОИЛ стварале су дилему око правних последица отварања стечаја над осигуравајућим друштвом. Очигледно је да стечај и престанак осигуравајућег друштва доводи до престанка важења уговора о осигурању од аутоодговорности. Међутим, различито се може тумачити у ком моменту уговор – полиса престаје да важи. Тренутак престанка важења полисе осигурања од аутоодговорности је значајан, јер валидна

<sup>607</sup> Вук Радовић, *Стечајно право – књига прва*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2017, 687, 688.

<sup>608</sup> Чл. 923. ст. 2. ЗОО.

<sup>609</sup> П. Шулерић (1995), 1535.

<sup>610</sup> Вид. чл. 2. ст. 2. тач. 2) Закона о Агенцији за осигурање депозита, *Службени гласник РС*, бр. 14/15, 51/17), чл. 3. ст. 2. тач. 4) Закона о Агенцији за осигурање депозита, *Службени гласник РС*, бр. 61/05, 116/08, 91/10, чл. 8. ст. 2. Закона о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање, *Службени гласник РС*, бр. 14/15, 44/18, и чл. 7. ст. 2. Закона о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање, *Службени гласник РС*, бр. 61/05, 116/08, 91/10.

<sup>611</sup> Вид. Агенција за осигурање депозита, *Окончани поступци*, доступно на: [http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci\\_okon](http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci_okon), 15.12.2020. и Агенција за осигурање депозита, *Поступци у току*, доступно на: [http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci\\_utoku](http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci_utoku), 15.12.2020.

<sup>612</sup> Чл. 74. ст. 3. ЗОИЛ.

<sup>613</sup> И. Јанковец (1996), 166.

полиса представља услов за закониту вожњу. Власник аутомобила који нема важећу полису једноставно не може да учествује у саобраћају.

Правило из Закона о облигационим односима јесте да уговор о осигурању претаје *ex lege* 30 дана након отварања стечаја. С обзиром да је уговор о осигурању услов за легалну вожњу, престанак важења уговора о осигурању од аутоодговорности значио би да власник аутомобила не може да учествује у саобраћају. Савесност власника аутомобила, чињеница да је аутомобил регистрован и да је на полиси назначено да она истиче неког каснијег датума, не би били ни од каквог значаја. Сама чињеница да је отворен стечај и да је од дана отварања стечаја прошло 30 дана, била би довољна да искључи право власника да са својим аутомобилом учествује у саобраћају. Доследна примена правила из Закона о облигационим односима имала би неповољне последице на огроман број возача, који су били осигурани код друштава над којима је покренут стечај.

Судска пракса, тумачењем одредаба ЗОИЛ, дошла је до другачијег закључка. Привредни апелациони суд, нагласио је да меродавна одредба чл. 74. ст. 3. ЗОИЛ говори о престанку постојања друштва за осигурање. Тај суд затим је објаснио да се отварање стечаја не може изједначити са престанком друштва за осигурање. Привредно друштво које је у стечају постоји као субјект права. Стечајни дужник се тек по правноснажности решења о закључењу стечајног поступка брише из надлежног регистра и престаје да постоји као правно лице. Привредни апелациони суд дошао је до закључка да „у случају стечаја осигуравача закључени уговори о осигурању не престају по сили закона, него остају на снази до истека времена на које су закључени.“<sup>614</sup>

Цитирано тумачење које је дао Привредни апелациони суд делује веома конструктивно. Са становишта дедуктивне логике лакше је бранити схватање да уговор о осигурању, па чак и кад је реч о уговору о осигурању од аутоодговорности, престаје да важи по истеку 30 дана од дана отварања стечаја над осигуравачем. Суштински разлог због кога уговори о осигурању од аутоодговорности настављају да важи без обзира на стечај осигуравајућег друштва, могле би бити негативне последице престанка важења уговора на савесне власнике моторних возила. Привредни апелациони суд тај разлог није изнео у образложењу своје одлуке. Међутим, сасвим је могуће да је поступајући судија тај разлог имао у виду приликом одлучивања. Цитирано решење Привредног апелационог суда правично је баш због тога што штити интересе савесних власника аутомобила који су се уредно осигурани, а чији је осигуравач накнадно пао под стечај.

Схватање да уговор о осигурању од аутоодговорности важи без обзира на стечај над осигуравачем, прихваћен је и у пракси судова опште надлежности.<sup>615</sup>

Становиште судске праксе да уговор о обавезном осигурању у саобраћају наставља да важи и у случају покретања стечаја над осигуравачем, уграђено је у ЗООС. ЗООС изричито прописује да у случају покретања стечаја над друштвом за осигурање, закључени уговори о обавезном осигурању остају на снази до истека времена на које су закључени.<sup>616</sup> Наведено законско решење је правично. Одредба ЗООС, по принципу *lex specialis derogat legi generali*, искључује примену чл. 923. ст. 2. ЗОО. Због цитиране одредбе ЗООС више не постоји потреба да судови дају натегнут тумачења законских одредаба о последицама стечаја осигуравача на важење уговора о осигурању од аутоодговорности.

<sup>614</sup> Решење Привредног апелационог суда Пж. 4643/10 од 25. октобра 2010. године.

<sup>615</sup> Апелациони суд у Београду у пресуди Гж. 12649/10 од 21. октобра 2010. године оценио је да чињеница отварања стечаја над осигуравајућим друштвом, не утичу на важење полисе осигурања од аутоодговорности коју је то осигуравајуће друштво издало.

<sup>616</sup> Чл. 4. ст. 2. ЗООС.

### ГЛАВА Ш ОБАВЕЗЕ ОСИГУРАВАЈУЋЕГ ДРУШТВА У СТЕЧАЈУ ЗА КОЈЕ ОДГОВАРА ГАРАНТНИ ФОНД

#### 1. Исплатни редови у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом и право на накнаду штете из средстава гарантног фонда

Домаће право у поступку стечаја над друштвом за осигурање даје апсолутни приоритет потраживањима чији је основ уговор о осигурању.<sup>617</sup> Специјалним правилима за осигуравајућа друштва стечајни редови уређени су тако да се прво намирују повериоци из уговора о осигурању.<sup>618</sup> Пропис о стечају осигуравајућих друштава не даје посебан статус потраживањима која извиру из осигурања од одговорности. Повериоци по основу уговора о осигурању од аутоодговорности, у стечају осигуравајућег друштва, имају једнак третман као повериоци осталих исплатних редова.

Право на накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигураваача Србије, повезано је са стечајем осигуравајућег друштва. Одговорност Удружења осигураваача Србије зависи од чињенице да ли је над осигураваачем покренут стечај. Стечајни поступак се води ради прикупљања и уновчења целокупне имовине стечајног дужника, како би се обезбедило колективно намирење његових поверилаца.<sup>619</sup> Пасивни субјект у стечајном поступку у случају инсолвентности осигураваача јесте стечајни дужник – осигуравајуће друштво. Права према осигуравајућем друштву у стечају остварују се у поступку стечаја. Права на накнаду из средстава гарантног фонда остварују се у вансудском поступку пред Удружењем осигураваача Србије, а ако постоји спор у парници против Удружења осигураваача Србије. Поступак у коме се остварује потраживање повериоца према осигуравајућем друштву у стечају, и поступак у коме се остварује право на накнаду штете из средстава гарантног фонда, јесу два различита поступка. Начини поступања и решавања у том предметима су различити.<sup>620</sup> Правила о исплатним редовима, која важе у стечајном поступку, нису од значаја за накнаду штете из средстава гарантног фонда.

---

<sup>617</sup> Предраг Шулерић, „Стечај и ликвидација осигуравајућих друштава у праву Европске уније са освртом на наше право“, *Ревија за право осигурања*, бр. 1-2/2007, 18.

<sup>618</sup> Чл. 21. Закона о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање, предвиђа следеће исплатне редове, у случају да је осигуравајуће друштво стечајни дужник: 1) потраживања поверилаца по основу уговора о осигурању и реосигурању живота, до висине обавеза исказаних у средствима математичке резерве у складу са законом којим се уређује осигурање; 2) потраживање поверилаца по основу уговора о осигурању од последица незгода; 3) потраживања поверилаца по основу уговора о осигурању свих осталих врста осигурања; 4) потраживања поверилаца по основу уговора о реосигурању свих осталих врста осигурања; 5) потраживања по основу јавних прихода доспела у последња три месеца пре покретања поступка стечаја, осим доприноса за пензијско и инвалидско осигурање; 6) потраживања осталих поверилаца; и 7) потраживања поверилаца који су и акционари друштва за осигурање, односно чланови друштва за узајамно осигурање.

<sup>619</sup> Драгиша Слијепчевић, *Правни аспекти реорганизације стечајног дужника*, докторска дисертација одбрањена на Правном факултету Универзитета у Београду, 2009. година, 17.

<sup>620</sup> Владимир Ковчић, „Накнада штете по закључењу стечаја осигуравајућег друштва“, *Правни живот*, бр. 10/2003, 1054.

## 2. Уговори о обавезном осигурању у саобраћају и остали уговори о осигурању као основ потраживања према гарантном фонду

Закон о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање не прави разлику између потраживања по основу обавезних осигурања у саобраћају и потраживања по основу осталих уговора о осигурању. ЗООС и ЗОИЛ међутим праве ту разлику. ЗООС и ЗОИЛ у свом фокусу имају само обавезна осигурања у саобраћају. Ови закони немају додирних тачака са другим врстама осигурања. Потраживање према осигуравајућем друштву у стечају, са становишта ЗООС и ЗОИЛ има значај само ако је основ тог потраживања уговор о обавезном осигурању у саобраћају.

Судска пракса стоји на становишту да само потраживања према осигуравајућем друштву у стечају, чији је основ обавезно осигурање у саобраћају, може бити од значаја за накнаду из средстава гарантног фонда.<sup>621</sup>

Обавеза Удружења осигуравача Србије према повериоцу осигуравајућег друштва у стечају не успоставља се аутоматски. Чињеница да је над дужником осигуравајућим друштвом отворен стечај, није довољна да би се успоставила одговорност Удружења осигуравача Србије према повериоцу. Највиши суд Републике Србије у својој пракси је нагласио да удружење осигуравајућих организација, односно гарантни фонд, није универзални сукцесор осигуравача у стечају. Аутоматска одговорност гарантног фонда за све обавезе осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај не може да се успоставити.<sup>622</sup>

## 3. Положај оштећеног лица и осигураника према гарантном фонду

Главни циљ обавезног осигурања од аутоодговорности постала је заштита оштећених лица, а не осигураника.<sup>623</sup> Међутим, оштећено лице, по општим правилима облигационог права, и даље има права да накнаду штете захтева од осигураника - власника и возача возила којим је проузрокована штета. Без обзира на наглашени значај осигурања од одговорности за треће оштећено лице, осигураник овај уговор ипак закључује у своју корист.<sup>624</sup> Уговором о осигурању од одговорности осигуравач преузима обавезу да заштити свог осигураника од негативних имовинских последица накнаде штете.<sup>625</sup> Возач или власник уредно осигураног возила, у случају да оштећеном лицу исплати накнаду штете, због тога би имао право да тражи регрес од свог осигуравача од аутоодговорности. Основ те обавезе јесте уговор о осигурању од аутоодговорности.

---

<sup>621</sup> Виши суд у Београду пресуду Гж. 3612/16 од 14. априла 2016. године донео је у парници између Удружења осигуравача Србије и физичког лица повериоца осигуравајућег друштва у стечају. Тужилац у тој парници тражио је да му Удружење осигуравача Србије из средстава гарантног фонда исплати накнаду штете, коју је било дужно да накнади осигуравајуће друштво „Србос“ а.д.о. Београд у стечају. Основ потраживања био је уговор о осигурању, али не о обавезном осигурању у саобраћају. Због тога што је била у питању нека друга врста осигурања, тужбени захтев према Удружењу осигуравача Србије био је одбијен. Виши суд у Београду у наведеној пресуди објаснио је да „тужени као гарантни фонд одговара само у случају да је потраживање настало по основу уговора о осигурању од аутоодговорности“.

Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 3612/16 од 14. априла 2016. године.

<sup>622</sup> Пресуда Врховни суд Србије Гзз. 9/04 од 17. новембра 2007. године.

<sup>623</sup> Marijan Ćurković, „Pravo regresa (subrogacije) osiguratelja“, *Pravo i porezi*, br. 1/2002, 30.

<sup>624</sup> М. Васиљевић (2012), 192.

<sup>625</sup> Loris Belanić, „Ugovor o osiguranju“, u: Zvonimir Slakoper (redaktor), *Obvezno pravo – Posebni dio I Pojedini ugovori*, Novi informator, Zagreb 2012, 758.

Закон о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање свако потраживање по основу уговора о осигурању од аутоодговорности сврстава у исплатни ред са потраживањима по осталим уговорима о осигурању. Не прави разлику да ли је реч о директном захтеву оштећеног лица (*actio directa*) према осигуравајућем друштву или је реч о захтеву осигураника, који је претходно обештетио оштећено лице. Та разлика није релевантна за утврђивање и намиривање потраживања у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом. Међутим, та разлика има веома велики значај за право на накнаду штете из гарантног фонда.

Возач (штетник) и власник возила јесу осигураници по уговору о осигурању од аутоодговорности. Након што исплате накнаду штете оштећеном, под условом да није дошло до губитка права из осигурања од аутоодговорности, имају право да траже регрес од свог осигуравача. Ако је осигуравач у стечају, њихово потраживање биће утврђено у стечајном поступку. Међутим, они не би требало да имају право на накнаду из средстава гарантног фонда. Основни циљ гарантног фонда јесте исплата накнаде оштећеним лицима.<sup>626</sup>

Гарантни фонд је законом установљен ради заштите путника и трећих оштећених лица – жртава саобраћајних незгода. Возач који је проузроковао штету, не може се сматрати жртвом. То исто важи и за власника возила који за штету одговара као ималац опасне ствари. Стога би њихов захтев за накнаду из средстава гарантног фонда требало одбити.

Постоје парнице између возача који су проузроковали штету возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају и Удружења осигуравача Србије. У једном случају возач је проузроковао саобраћајну незгоду у којој су повређене две особе. Аутомобил којим је он управљао био је осигуран код осигуравајућег друштва „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд. Над тим осигуравајућим друштвом покренут је стечај. Возач је оштећенима је исплатио накнаду штете. После тога поднео је пријаву потраживања према стечајном дужнику „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд. Његово потраживање у стечајном поступку је признато. Међутим, очекивани проценат намирења тог потраживања је свега 1%. Возач штетник, због тога је поднео тужбу против Удружења осигуравача Србије. Тражио је да му се из гарантног фонда исплати признато и ненамирено потраживање у стечајном поступку. Првостепени суд усвојио је његов тужбени захтев тужиоца В.В.<sup>627</sup>

Међутим, надлежни суд другог степена - Апелациони суд у Београду, преиналио је првостепену пресуду. Апелациони суд у Београду у својој пресуди нагласио је сврху гарантног фонда. Истакао је да је гарантни фонд основан ради економске заштите путника и трећих оштећених лица. Другостепени суд затим је указао да је у интересу оштећених лица законом предвиђено да у случају стечаја осигуравача део његових обавеза („али на све“) прелазе на гарантни фонд. Апелациони суд у при томе је прецизирао да које обавезе прелазе на гарантни фонд – „обавезе накнаде штете проузроковане употребом моторних возила“, с тим да право на накнаду из фонда „припада само путницима и трећим оштећеним лицима.“ Апелациони суд у цитираној пресуди затим је навео да је тужилац у конкретној парници штетник - возач чијим је возилом проузрокована незгода. Апелациони суд у Београду због тога је оценио да тужилац није жртва саобраћајне незгоде, и да због тога нема право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.<sup>628</sup>

Цитирана пресуда Апелационог суда у Београду има јасне разлоге и правно утемељење. Међутим, та пресуда није прецедент. Судска пракса раније је утврдила став да возач и власник

<sup>626</sup> Владимир Чоловић, „Гарантни фонд у Закону о осигурању имовине и лица“, *Право и привреда*, бр. 5-8/2002, 716.

<sup>627</sup> Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 24062/13 од 10. септембра 2014. године.

<sup>628</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7/16 од 8. марта 2017. године.



аутомобила, осигураног од аутоодговорности код друштва за осигурање над којим је покренут стечај, нису активно легитимисани да траже накнаду из средстава гарантног фонда.<sup>629</sup>

Правила по којима се остварују потраживања у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом битно су различита од правила за накнаду штете од гарантног фонда. У стечајном поступку није битно да ли је основ потраживања уговор о осигурању од аутоодговорности или неки други уговор о осигурању, нити је битно да ли оштећено лице потражује накнаду штете или осигураник истиче регресни захтев према осигуравачу. Међутим, та питања су кључна за накнаду штете из средстава гарантног фонда. Анализом судске праксе и тумачењем закона може се доћи до закључка да само потраживања из уговора о обавезном осигурању у саобраћају, представљају основ за одговорност гарантног фонда у случају стечаја осигуравача. Само оштећена лица, односно путници у јавном превозу, могу тражити да им се та потраживања намире из средстава гарантног фонда. Други повериоци по основу осигурања од аутоодговорности, возачи и власници возила којим је проузрокована штета, нису активно легитимисани да истакну такав захтев према Удружењу осигуравача Србије.

---

<sup>629</sup> Пресуда Врховног суда Србије Гзз. 7/05 од 16. јуна 2005. године.

## ГЛАВА IV

### ВИСИНА ОБАВЕЗЕ ГАРАНТНОГ ФОНДА

#### 1. Процент намирења и пријава потраживања у стечајном

Процент намирења потраживања стечајних поверилаца трећег исплатног реда у поступцима стечаја над различитим осигуравајућим друштвима, у домаћој пракси био је различит. У једном случају проценат намирења био је 81,37 %, <sup>630</sup> у једном случају се догодило да су сва потраживања поверилаца трећег стечајног реда била намирена, <sup>631</sup> а једном случају проценат намирења поверилаца трећег исплатног реда био је 6%. <sup>632</sup> Међутим, најчешће се дешавало да проценат намирења потраживања буде изразито мали, око 1-2%. <sup>633</sup>

Висина потраживања према стечајном дужнику и проценат намирења, утврђују се по пријави потраживања у стечајном поступку. Након што се у поступку стечаја утврди висина потраживања оштећеног лица према осигуравајућем друштву и проценат његовог намирења, познат је и проценат који оштећено лице може тражити од гарантног фонда. Због тога се може помислити да је подношење пријаве потраживања у стечајном поступку услов да би оштећени могао имати право на накнаду из средстава гарантног фонда. Врховни суд Србије био је у недоумици да ли подношење пријаве у стечајном поступку представља услов за остваривање права на накнаду штете из средстава гарантног фонда. <sup>634</sup>

Дилема о овом питању решена је на седницама Грађанског одељења Врховног суда Србије. Грађанско одељење највишег суда на седницама одржаним 7. октобра и 9. децембра 2002. године утврдило је став да пријава потраживања није услов за накнаду штете од удружења осигуравача.

---

<sup>630</sup> Решење Привредног суда у Ваљевоу Ст. 22/10 од 8. децембра 2016. године, донето у стечајном поступку над осигуравајућим друштвом „Стрела осигурање“ а.д.о. Ваљево.

<sup>631</sup> Пресудом Вишег суда у Лесковцу Гж. 1326/14 од 24. фебруара 2015. године потврђена је првостепена пресуда којом је одбијен тужбени захтев према Удружењу осигуравача Србије. Разлог због кога је одбијен тужбени захтев била је утврђена чињеница да су у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом „Динара осигурање“ а.д.о. Београд, код кога је било осигурано штетничково возило, сва потраживања трећег исплатног реда била 100% намирена.

<sup>632</sup> Решење Привредног суда у Београду Ст. 104/10 од 28. фебруара 2017. године, донето у стечајном поступку над осигуравајућим друштвом „Екос осигурање“ а.д.о. Београд.

<sup>633</sup> Нпр. у поступку стечаја који се водио у предмету Привредног суда у Београду Ст. 102/01 над „Србос осигурање“ а.д.о. Београд проценат намирења поверилаца трећег исплатног реда био је 2,05%; у поступку стечаја који се водио у предмету Привредног суда у Београду Ст. 108/10 над „Империал осигурање“ а.д.о. Београд проценат намирења био је 1,036%; у поступку стечаја који се водио у предмету Привредног суда у Београду Ст. 9/17 над осигуравајућим друштвом „Балкан осигурање“ а.д.о. Београд проценат намирења поверилаца трећег исплатног реда био је 1,5%; у поступку стечаја који се водио у предмету Трговинског суда у Панчеву Ст. 1377/01 над осигуравајућим друштвом „Стари град“ а.д.о. Ковин, по решењу Ст. 1377/01 од 21. октобра 2005. године, проценат намирења поверилаца трећег исплатног реда био је 1,409%.

<sup>634</sup> Доказ да је Врховни суд Србије био у дилему о питању да ли пријава подношење пријаве потраживања у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом јесу две ревизијске пресуде, донете исте године, у којима је Врховни суд Србија дао дијаметрално супротне одговоре на ово питање. У пресуди Рев. 3356/01 од 19. јануара 2001. године, Врховни суд Србије оценио је да пријава потраживања према осигуравајућем друштву у стечају јесте неопходан услов да би оштећено лице, по окончању стечаја, могло да наплати накнаду штете из средстава гарантног фонда. У пресуди Рев. 2261/01 од 19. децембра 2001. године, Врховни суд Србије оценио је да оштећено лице у случају стечаја над осигуравајућим друштвом, има право на накнаду штете од гарантног фонда, без обзира да ли је пријавило потраживање у стечајном поступку.

Врховни суд је образложио да оштећени, као повериоци друштва за осигурање у стечају, у два хипотетичка случаја немају могућност да поднесу пријаву потраживања. То је случај када је имовина стечајног дужника није довољна ни за подмирење трошкова стечајног поступка. Суд тада стечајни поступак закључује без одлагања. У стечају који је на тај начин закључен, не постоји могућност да се поднесе пријава потраживања. Други случај је када се штетни догађај – саобраћајна незгода, догодила у току стечајног поступка након истека рока за пријаву потраживања. Пријава потраживања накнаде штете не може се поднети пре настанка штете, јер потраживање не постоји, а не може се поднети ни по истеку рока за пријаву потраживања, јер је тај рок преклузиван. Ти хипотетички случајеви, по оцени Грађанског одељења Врховног суда Србије, јесу разлог због којих пријава потраживања није услов за накнаду штете из средстава гарантног фонда.<sup>635</sup> Правно схватање од 7. октобра, односно 9. децембра 2002. године у складу је са циљем због кога постоји гарантни фонд.

Схватање Грађанског одељења Врховног суда Србије, по коме пријава потраживања није услов за накнаду штете из средстава гарантног фонда, правично је и према лицима која су објективно могла да поднесу пријаву потраживања у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом. Пријава потраживања у стечајном поступку, као услов за накнаду штете из средстава гарантног фонда, представљала би неоправдано велики процесни терет за оштећено лице. Оштећени оптерећен тим условом, морао би да као поверилац активно учествује у стечајном поступку. Он би могао да накнади штету из средстава гарантног фонда, само ако поднесе пријаву потраживања према осигуравајућем друштву у стечају, ако прати ток стечајног поступка и ако се обраћа суду у прописаним роковима. Оштећени би при томе сносио ризик да проценат намирења буде изразито мали. Након што се оконча стечајни поступак над осигуравајућим друштвима, оштећени накнаду штете од гарантног фонда не би добио аутоматски. Он би морао да води нови поступак према удружењу осигуравача ради накнаде штете из гарантног фонда.<sup>636</sup>

Пропуст оштећеног лица да поднесе пријаву потраживања у стечајном поступку, ипак је праћен одговарајућом санкцијом. Оштећена лица која нису учествовала у поступку стечаја, према гарантном фонду не би требало према да имају више права од оштећених лица која нису учествовала у поступку стечаја. И једнима и другима треба омогућити да из средстава гарантног фонда наплате исти проценат свог потраживања. Оштећени који су учествовали у стечајном поступку и наплатили одређени проценат накнаде штете, од гарантног фонда могу да намире део накнаде који нису намирили из стечајне масе. Оштећени који нису учествовали у стечајном поступку, односно који нису поднели пријаву потраживања, имају право да из гарантног фонда наплате само онај део накнаде штете, који би остао ненамирен у случају да су поднели пријаву потраживања у поступку стечаја. Грађанско одељење Врховног суда Србије због тога је нагласило да се из средстава гарантног фонда може намирити део потраживања накнаде штете „који би остао ненакнађен и у случају да је оштећено лице такво потраживање благовремено пријавило у поступку стечаја.“<sup>637</sup>

---

<sup>635</sup> Грађанско одељење Врховног суда Србије, „Одговорност удружења осигуравајућих организација – гарантног фонда и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању“, Правно схватање утврђено на седницама одржаним 7. октобра и 9. децембра 2002. године, *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, бр. 4/2008, 307.

<sup>636</sup> В. Чоловић (2002), 719.

<sup>637</sup> Грађанско одељење Врховног суда Србије, „Одговорност удружења осигуравајућих организација – гарантног фонда и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању“, Правно схватање утврђено на седницама одржаним 7. октобра и 9. децембра 2002. године, *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, број 4/2008, 304.

Оштећени који је пријавио потраживање у стечајном поступку и оштећени који није пријавио потраживање у стечају имају различита права, али само према стечајном дужнику. Оправдано је да лица која су активно учествовала у поступку стечаја према стечајном дужнику имају више права од лица која чак ни пријаву потраживања нису поднела. Цитирано схватање Грађанског одељења Врховног суда Србије јесте утемељено и правично. То схватање у одговарајућој мери прави разлику између лица која су због сопствених радњи и пропуста у различитој ситуацији. Наведено схватање још увек се доследно примењује у судској пракси.<sup>638</sup>

## 2. Преиспитивање висине потраживања утврђеног у стечајном поступку

### а) Одлука о висини стечајног потраживања - *res iudicata*

Материјална правноснажност односи се на садржину мериторне судске одлуке и испољава се у њеном дејству, које се састоји у неоспоривости утврђења да право које је било спорно заиста постоји. Ово дејство пресуде у теорији се назива снагом законске истине – *res iudicata pro veritate accipitur*. Материјална правноснажност значи везаност сваког суда утврђењем садржаним у пресуди. Везаност суда правноснажном пресудом између осталог манифестује се у томе што је сваки суд дужан правноснажну пресуду узети за подлогу своје одлуке, када се питање постојања правног односа о коме је пресуђено постави као претходно питање.<sup>639</sup>

Пресуда има дејство материјалне правноснажности према сваком лицу које је било странка у поступку у коме је пресуда донета. То су субјективне границе правноснажности. Лица која су била процесни субјекти у поступку у коме је мериторна одлука донета, могу имати корист а могу трпети и штету од те одлуке.<sup>640</sup> Литература, као пример у коме се дејство материјалне правноснажности простире и на лица која нису била странке у поступку (проширење субјективних граница правноснажности), наводи пресуду којом се утврђује потраживање према стечајном дужнику. „Правноснажна одлука којом је одлучено о потраживању према стечајном дужнику, везује стечајног дужника и све стечајне повериоце.“<sup>641</sup>

<sup>638</sup> Интересантан пример, у коме је одлучено у складу са схватањем Грађанског одељења Врховног суда Србије од 7. октобра и 9. децембра 2002. године, јесте пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4881/18 од 16. новембра 2018. године. Тужилац у тој парници, било је оштећено лице које је претрпело штету висине 755.500,00 динара. Штета му је проузрокована возилом осигураним код осигуравајућег друштва „Стрела осигурање“ а.д.о. Ваљево. Процент намирења стечајних поверилаца трећег исплатног реда, у поступку стечаја над „Стрела осигурање“ а.д.о. Ваљево, био је 81,37%. Међутим, тужилац своје потраживање није пријавио у поступку стечаја над наведеним осигуравајућим друштвом. Питање да ли оштећени има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда и питање да ли се накнада штете умањује за проценат намирења поверилаца у стечају, због тога су имала одлучујући значај. Апелациони суд у Новом Саду резонувао је у складу са схватањем Грађанског одељења Врховног суда Србије. Апелациони суд оценио је да тужилац у конкретном примеру има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Међутим, Апелациони суд у Новом Саду оценио је да висину накнаде штете треба умањити за проценат, који је могао бити намирен у стечајном поступку. Апелациони суд је објаснио да „када се висина дуга по основу накнаде штете умањи за проценат потраживања тужиоца који је могао бити намирен у стечајном поступку, преостаје проценат од 18,63% односно износ од 140.749,65 динара, који је тужени у обавези да исплати тужиоцу“.

<sup>639</sup> Боривоје Познић, *Грађанско процесно право*, Савремена администрација, Београд 1978. године, 282, 283.

<sup>640</sup> Ранко Кеча, Боривоје Старовић, *Грађанско процесно право*, Правни факултет у Новом Саду, Нови Сад 2004. година, 376.

<sup>641</sup> Александар Јакшић, *Грађанско процесно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2010. године, 496.

Стечајни управник утврђује основаност, висину и исплати ред сваког пријављеног потраживања и о томе сачињава листу признатих и оспорених потраживања.<sup>642</sup> Стечајни управник може оспорити свако пријављено потраживање. Поверилац чије је потраживање оспорио стечајни управник, упућује се на парницу ради утврђења тог потраживања.<sup>643</sup> Други поверилац има интерес да оспорено потраживање не буде утврђено, па да може да ступи у ту парницу као умешач на страни туженог стечајног дужника.<sup>644</sup> Због тога је оправдано да пресуда донета у парници ради утврђења потраживања, које је у стечајном поступку оспорио стечајни управник, има дејство материјалне правноснажности према свим стечајним повериоцима.

Стечајни поверилац до закључења испитног рочишта може оспоравати потраживања других стечајних поверилаца.<sup>645</sup> Поверилац који оспорава потраживање које признаје стечајни управник, јесте активна странка у парници за утврђење да потраживање не постоји.<sup>646</sup> Пресуда у парници за негативно утврђење има дејство на повериоца који је поднео тужбу са негативним тужбеним захтевом, јер је он парнична странка. Међутим, субјективне границе правноснажности те пресуде су проширене. Пропис о стечају изричито прописује да правноснажна одлука о оспореном потраживању има дејство према стечајном дужнику и према свим стечајним повериоцима.<sup>647</sup>

Потраживање се сматра утврђеним ако до закључења испитног рочишта није оспорено од стране стечајног управника или од стране стечајног повериоца.<sup>648</sup> Утврђеним се сматрају потраживања која нису оспорена, али и две категорије оспорених потраживања. У прву категорију спадају потраживања код којих је на парницу упућено неко друго лице, а не поверилац чије се потраживање оспорава, ако се парница не покрене у прописаном року. Нпр. потраживање које је оспорио други поверилац – поверилац коме не припада оспорено потраживање. У другој категорији су потраживања која су утврђена у парници на коју је поверилац упућен.<sup>649</sup>

Правило о проширењу субјективних граница правноснажности пресуде о оспореном потраживању, заснива се на рационалним разлозима. Када ово правило не би важило могло би се доћи у ситуацију да пресуда има дејство само према једном повериоцу. То би даље значило да би тај поверилац учествовао у расподели стечајне масе као да поверилац оспореног потраживања нема потраживање према стечајном дужнику, док би према осталим повериоцима важила обрнута претпоставка. Правило о проширењу субјективних граница правноснажности мериторне одлуке о потраживању према стечајном дужнику јесте практично за примену. Истовремено оно омогућава равноправност и једнак третман поверилаца у стечајном поступку.<sup>650</sup>

---

<sup>642</sup> Чл. 113. ст. 1. Закона о стечају.

<sup>643</sup> Чл. 117. ст. 1. Закона о стечају.

<sup>644</sup> Привредни апелациони суд, „Одговори на питања привредних судова који су утврђени на седницама Одељења за привредне спорове Привредног апелационог суда одржаним 19. и 20. новембра 2019. године и на седници Одељења за привредне преступе одржане дана 20. новембра 2019. године“, *Билтен судске праксе привредних судова 3/2019*, 38.

<sup>645</sup> Вид. чл. 114. ст. 4. Закона о стечају.

<sup>646</sup> Владимир Козар, Милан Почуча, Владимир Станковић, *Општи стечајни поступак – Коментар Закона о стечају са судском праксом и подзаконским актима*, Пословни биро, Београд 2013. године, 181.

<sup>647</sup> Чл. 118. ст. 3. Закона о стечају *Службени гласник РС*, бр. 104/09, 99/11, 71/12, 83/14, 113/17, 44/18, 95/18.

<sup>648</sup> Чл. 116. ст. 1. Закона о стечају.

<sup>649</sup> В. Радовић (2017), 480.

<sup>650</sup> *Ibid.*

Мериторна одлука о потраживању према стечајном дужнику не мора имати форму пресуде. Пресудом се одлучује о потраживању према стечајном дужнику само ако је потраживање оспорено и ако је покренута парница ради утврђења тог потраживања, односно ради утврђења да потраживање не постоји. Закључак о листи утврђених потраживања јесте мериторна одлука о неспореним потраживањима према стечајном дужнику. Разлози због којих се потраживање, утврђено пресудом у парници против стечајног дужника, сматра утврђеним и према сваком стечајном повериоцу, важе и за потраживање које је утврђеном закључком о листи утврђених и оспорених потраживања. Потраживања која су утврђена закључком о листи утврђених и оспорених потраживања, сматрају се утврђеним у стечајном поступку, али и у било ком другом поступку у коме је странка стечајни дужник или било ко од стечајних поверилаца.

#### б) Везаност оштећеног одлуком о стечајном потраживању

Одлука о потраживању према осигуравајућем друштву има дејство материјалне правноснажности. Одлука о потраживању из стечајног поступка јесте *res iudicata*. Основ и висину тог потраживања не може оспоравати ни један стечајни поверилац, а нарочито не поверилац чије је потраживање утврђено. Ако је потраживање утврђено у стечају у неком другом поступку мора се сматрати да потраживање постоји и да његова висина износи тачно онолико колико је утврђено у стечајном поступку.

Оштећени, чије је потраживање по основу осигурања од аутоодговорности утврђено у стечају над осигуравајућим друштвом, везан је одлуком о висини стечајног потраживања. Он може тражити да му Удружење осигуравача Србије из средстава гарантног фонда исплати ненамирењени део тог потраживања. Међутим, он не може у парници против Удружења осигуравача Србије тврдити да је висина тог потраживања већа од износа који је утврђен у стечајном поступку.

Пред Основним судом у Лозници у предмету П. 647/16 вођен је парнични поступак по тужби једног аутопревозника из Лознице против Удружења осигуравача Србије. Аутобус тужиоца био је оштећен у саобраћајној несрећи. Штетник је био осигуран од аутоодговорности код друштва за осигурање над којим је отворен стечај. Тужилац је у стечајном поступку пријавио своје потраживање материјалне штете на аутобусу. Стечајни управник је оспорио то потраживање, па је тужилац водио парницу ради утврђења. У тој парници остварио је релативно мали успех. Његово потраживање утврђено је у висини од 5.407,70 динара. Процент намирења потраживања поверилаца трећег исплатног реда према у конкретном стечајном поступку био је 1,409%. Тужиоцу је због тога из стечајне масе исплаћен износ од свега 76 динара и 19 пара на име материјалне штете на аутобусу.

Тужилац је у парници против Удружења осигуравача Србије тражио да му се из средстава гарантног фонда исплати износ од 12.744,92 евра у динарској противвредности на име накнаде предметне штете. Првостепени суд у парници против Удружења осигуравача Србије, сматрао је да тужицу треба исплатити већи износ од износа утврђеног према осигуравајућем друштву у стечају. Суд првог степена изводио је вештачења и процењивао колико износи висина штете на аутобусу. Утврдио је да штета на дан пресуђења, у смислу чл. 189. ст. 2. Закона о облигационим односима, износи 12.744,92 евра. Првостепени суд затим је тако утврђени износ умањио за проценат намирења стечајних поверилаца „Стари град“ а.д.о. Ковин у стечају од 1,409%. Због тога је првостепеном пресудом тужиоцу досуђен износ од 12.565,00 евра.<sup>651</sup>

<sup>651</sup> Пресуда Основног суда у Лозници П. 647/16 од 8. јуна 2014. године.

Апелациони суд у Новом Саду, као надлежни суд другог степена није се сложио са оваквим поступањем првостепеног суда. Чињеница да је вештачењем утврђена висина штете на аутобусу у износу од 12.744,92 евра, по оцени Апелационог суда у Новом Саду потпуно је ирелевантна. Апелациони суд у Новом Саду у другостепеној пресуду образложио је да се из средстава гарантног фонда може исплатити „само део признатог потраживања који је остао ненакнађен из стечајне масе организације за осигурање“. Другостепени суд је истакао да „тужилац може тражити из средстава гарантног фонда само накнаду штете за неисплаћени део утврђеног потраживања према стечајном дужнику.“ Разлика између утврђеног потраживања у стечајном поступку и исплаћеног износа из стечајне масе у конкретном случају износила је 5.331 динар и 51 пару. Апелациони суд у Новом Саду због тога је преиначио првостепену пресуду тако што је тужиоцу, уместо износа од 12.565,00 евра досудио износ од 5.331,51 динара.<sup>652</sup>

У наведеном примеру била је највећа разлика између висине потраживања накнаде штете утврђене у стечајном поступку и износа штете утврђене вештачењем у парници против Удружења осигураваача Србије. Међутим, то није једини случај у коме је суд оценио да оштећени из гарантног фонда може да наплати само износ његовог потраживања утврђен у стечају над осигуравајућим друштвом умањен за проценат намирења. Постоје ревизијске пресуде засноване на Удружење осигураваача Србије не може бити дужно да оштећеном исплати већи износ од висине потраживања оштећеног утврђене према осигуравајућем друштву у стечају.<sup>653</sup> Највиши домаћи суд још 2007. године нагласио је да у парници за исплату штете из средстава гарантног фонда, у случају када је тужилац претходно у стечају над осигуравајућим друштвом утврдио своје потраживање, не треба поново утврђивати висину штете и њен основ, нити приговор подељене одговорности за штету. Врховни суд Србије образложио је да се из гарантног фонда може исплатити само штета која је утврђена и призната у стечају, умањено за одговарајући проценат намирења.<sup>654</sup>

Аргументи из цитираних пресуда јесу правно утемељени. Оштећени је имао прилике да у стечајном поступку према осигуравајућем друштву, односно у парничном поступку ако је потраживање оспорено, утврђује висину свог потраживања на име накнаде штете. Оштећено лице, због начела материјалне правноснажности, везано је одлуком о висини штете, донете у поступку против осигуравајућем друштву у стечају. Чак и ако је потраживање утврђено у износу који изгледа нереално низак, као што је то било у случају власника аутобуса из Лознице. Оштећени не може тврдити да је висина штете већа од висине штете утврђене у поступку у коме је он учествовао као активна странка.

---

<sup>652</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 3234/16 од 16. новембра 2016. године.

<sup>653</sup> Врховни касациони суд пресуду Рев. 1821/10 од 24. фебруара 2011. године донео је у парници оштећеног вођеној против Удружења осигураваача Србије ради исплате накнаде штете проузроковане возилом осигураним код осигураваача у стечају. Првостепеном поступку извођен је доказ машинским вештачењем ради утврђења висине штете на оштећеном аутомобилу тужиоца. Вештачењем је утврђено да та штета износи 1.231.548,92 динара. Међутим, потраживање накнаде штете на том аутомобилу, у стечајном поступку утврђено је у висини од 1.024.846,00 динара. Из стечајне масе намирено је 1,409% тог потраживања, односно 14.440,00 динара. Врховни касациони суд оценио је да су „нижестепени судови погрешно применили материјално право када су поново утврђивали висину стварне штете на тужиоцевом возилу“. По ставу Врховног касационог суда обавеза Удружења осигураваача Србије, према оштећеном који је утврдио своје потраживање у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом, не може бити већа од износа утврђеног према осигуравајућем друштву у стечају умањено за проценат намирења.

<sup>654</sup> Пресуда Врховног суда Србије Рев. 2354/06 од 27. марта 2007. године.

в) Везаност Удружења осигуравача Србије одлуком о стечајном потраживању

Анализа процесних одредаба и анализа судске праксе показује да је оштећени везан одлуком из стечајног поступка, којом је одлучено о његовом потраживању. Поставља се питање да ли је Удружење осигуравача Србије везано том одлуком. Положај Удружења осигуравача Србије у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом није био регулисан ни у Закону о принудном поравнању, стечају и ликвидацији, *Службени лист СФРЈ*, бр. 84/89 и *Службени лист СРЈ*, бр. 37/93, 28/96 ни у ЗОИЛ.<sup>655</sup> Новији прописи у том погледу нису ништа променили. Због тога се може помислити да „гарантни фонд који није учествовао у стечајном поступку, нити је могао да утиче на начин рада стечајних органа (није странка у поступку) треба да сноси последице које су настале лошом проценом потраживања поверилаца“.<sup>656</sup>

Цитирано становиште изнео је ранији директор гарантног фонда при некадашњем Удружењу осигуравајућих организација Србије и Црне Горе. Ако би се његово становиште прихватило, Удружење осигуравача Србије не би сносило негативне последице погрешног поступања у стечајном поступку. С обзиром на то да гарантни фонд, односно Удружење осигуравача Србије, по закону није орган стечајног поступка, то становиште изгледа убедљиво. Ипак оно се може оспорити.

Органи стечајног поступка у општем стечајном поступку јесу: стечајни судија, стечајни управник, скупштина поверилаца и одбор поверилаца.<sup>657</sup> Специфичност стечаја над осигуравајућим друштвом је да скупштина поверилаца није орган стечајног поступка и да Агенција за осигурање депозита врши функцију стечајног управника. Одредбе Закона о стечају о скупштини поверилаца не примењују се у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом. Органи стечајног поступка над осигуравајућим друштвом су само стечајни судија, стечајни управник (тј. Агенција за осигурање депозита) и одбор поверилаца. Одбор поверилаца бира стечајни судија на предлог Агенције.<sup>658</sup> Стечајни судија приликом избора одбора поверилаца поступа у складу са предлогом Агенције за осигурање депозита, с тим што за члана одбора поверилаца не сме да изабере лице које не може бити члан одбора поверилаца по критеријумима за општи стечајни поступак.<sup>659</sup>

Гарантни фонд, односно Удружење осигуравача Србије, заиста није орган стечајног поступка. Међутим, навод да гарантни фонд, тј. Удружење осигуравача Србије не учествује у стечајном поступку и да није странка у стечајном поступку, једноставно није тачан. Између органа стечајног поступка и странке у стечајном поступку, никако се не може ставити знак једнакости. Странке у стечајном поступку су стечајни дужник и стечајни повериоци. Стечајни дужник стиче својство странке у подношењем предлога за покретање стечаја. Стечајни повериоци стичу својство странке подношењем пријаве потраживања. Повериоци на основу својих потраживања могу да учествују у стечајном поступку и пре подношења пријаве суду.<sup>660</sup>

---

<sup>655</sup> В. Ковчић (1053), 1053.

<sup>656</sup> Ibid, 1053, 1054.

<sup>657</sup> Мирко Васиљевић, *Компанијско право – право привредних друштава*, седмо издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012, 562.

<sup>658</sup> Чл. 8. ст. 1-3. и чл. 22. Закона о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање.

<sup>659</sup> Привредни апелациони суд, „Одговори на питања привредних судова који су утврђени на седницама Одељења за привредне спорове Привредног апелационог суда одржаним 8. и 9. новембра 2019. године и на седници Одељења за привредне преступе одржане дана 5. децембра 2018. године“, *Билтен судске праксе привредних судова* 4/2018, 137.

<sup>660</sup> Чл. 51. и 52. Закона о стечају.



Стечајни поверилац је лице које на дан покретања стечајног поступка има потраживање према стечајном дужнику.<sup>661</sup> Правни односи између Удружења осигураваача Србије и друштва за осигурање које се бави обавезним осигурањем у саобраћају, јесу веома интензивни. Сва осигуравајућа друштва која се баве обавезним осигурањем у саобраћају јесу обавезни чланови Удружења осигураваача Србије.<sup>662</sup> Члан према Удружењу осигураваача има низ новчаних обавеза. Нпр. да плаћа редовну чланарину, да плаћа доприносе за извршавање јавних овлашћења поверених удружењу, као и да из премија обавезних осигурања у саобраћају издваја додатни допринос и уплаћује га у гарантни фонд.<sup>663</sup> Члан Удружења осигураваача Србије одговорн је за штете проузроковане у иностранству по својој зеленој карти и по својој полиси осигурања.<sup>664</sup> Ако члан не исплати рефундацију страном обрађивачком бироу, који је обештетио оштећено лице у иностранству, уместо њега то ће учинити Удружење осигураваача Србије као исплатни (гарантни) гарантни биро.<sup>665</sup> Због тога Удружење осигураваача Србије може бити поверилац домаћег осигуравајућег друштва и по основу штета које су се догодиле у иностранству, а за које је одговорно то домаће осигуравајуће друштво.<sup>666</sup>

Бројни су основи за потраживања Удружења осигураваача Србије према свом члану – друштву за осигурање које се бави обавезним осигурањем у саобраћају. Због тога је тешко замисливо да једно друштво за осигурање буде у стечају, а да су сва његова потраживања према Удружењу осигураваача Србије намирена. Нпр. у девет стечајних поступака отворених над домаћим осигуравајућим друштвима након 2000. године, Удружење осигураваача Србије било је стечајни поверилац.<sup>667</sup>

Удружење осигураваача Србије, исто као и сви остали стечајни повериоци, има процесну могућност да оспорава потраживања других стечајних поверилаца. Удружење осигураваача Србије има двоструки интерес да оспорава неоснована потраживања у стечајном поступку. Интерес Удружења осигураваача Србије за тиме је јачи него интерес осталих стечајних поверилаца. Прво, Удружење осигураваача Србије, као сваки поверилац, има интерес да оспори неосновано потраживање, како би повећао проценат свог намирења. Додатно, Удружење осигураваача Србије, као лице које управља гарантним фондом, има интерес да се повећа проценат намирења свих потраживања по основу осигурања од аутоодговорности. Што је већи тај проценат намирења, мањи је ненамирени део потраживања, па је самим тим и мања обавеза гарантног фонда према оштећеним лицима стечајним повериоцима.

---

<sup>661</sup> Чл. 48. Закона о стечају.

<sup>662</sup> Вид. чл. 70. ст. 1. ЗООС и чл. 8. ст. 2. Статута Удружења осигураваача Србије.

<sup>663</sup> Чл. 11, 34. и 35. ст. 1. и 2. Статута Удружења осигураваача Србије

<sup>664</sup> Чл. 26. Статута Удружења осигураваача Србије.

<sup>665</sup> Чл. 6. ст. 1. тачка 2. Интерних регулатива.

<sup>666</sup> Вид. чл. 27. Статута Удружења осигураваача Србије.

<sup>667</sup> У поступку стечаја над који се водио у предмету Привредног суда у Београду Ст. 108/2010 над „Империал осигурање“ а.д.о. Београд; у поступку стечаја који се водио у предмету Привредног суда у Београду Ст. 102/01 над „Србос осигурање“ а.д.о. Београд; у поступку стечаја који се водио у предмету Трговинског суда у Панчеву Ст. 1377/01 над осигуравајућим друштвом „Стари град“ а.д.о. Ковин; у поступку стечаја који све водио у предмету Привредног суда у Београду Ст. 9/17 над осигуравајућим друштвом „Балкан осигурање“ а.д.о. Београд; у поступку стечаја који се водио пред Привредним судом у Београду у предмету Ст. 104/10 над „Екос осигурање“ а.д.о. Београд; у поступку стечаја који се водио пред Привредним судом у Ваљеву у предмету Ст. 22/10 над „Стрела осигурање“ а.д.о. Ваљево; у поступку стечаја који се водио пред Привредним судом у Београду у предмету Ст. 110/10 над „Динара осигурање“ а.д.о. Београд; у поступку стечаја који се водио у предмету Трговинског суда у Београду у предмету Ст. 52/07 над „Космет осигурање“ а.д.о.; у стечајном поступку који се води пред Привредним судом у Београду у предмету Ст. 181/10 над „Европа осигурање“ а.д.о.; и у стечајном поступку који се води пред Привредним судом у Београду у предмету Ст. 109/10 над „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд.

Погрешна процена основаности и висине потраживања у стечајном поступку нужно погађа гарантни фонд, односно Удружење осигуравача Србије. Неадекватно испитивање потраживања смањује проценат намирења. То је противно интересима које Удружење осигуравача има и као обичан стечајни поверилац и као лице које управља гарантним фондом. Међутим, Удружење осигуравача Србије у стечајном поступку има процесне механизма којима може заштитити своје интересе. Удружење осигуравача Србије оспоравањем потраживања другог повериоца, ступањем у парницу у својству умешача на страни осигуравајућег друштва у стечају и подношењем тужбе за утврђење неоснованости потраживања, може да се заштити од погрешне процене потраживања у стечајном поступку. Удружење осигуравача Србије мора бити санкционисано ако та процесна средства не користи. Процесна санкција састоји се у томе што је Удружење осигуравача везано одлуком о основу и висини потраживања из стечајног поступка.

Након што се оштећено лица обрати Удружењу осигуравача Србије ради исплате штете проузроковане возилом осигураним код осигуравача у стечају, Удружење осигуравача Србије не може оспорити постојање и висину потраживања утврђену у стечајном поступку. Удружење осигуравача Србије и оштећено лице, који су у стечајном поступку учествовали у својству повериоца, не могу преиспитивати утврђено потраживање над стечајним дужником. Одлука из стечајног поступка за њих представља *res iudicata*. Без обзира да ли је Удружење осигуравача Србије незадовољно одлуком о потраживању из стечајног поступка, или је одлуком о потраживању незадовољно оштећено лице, у парници која се између њих води не може се преиспитивати висина тог потраживања. Удружење осигуравача Србије дужно је да из средстава гарантног фонда оштећеном лицу исплати разлику између утврђеног потраживања у стечају и процента намирења, чак и ако сматра да је висина потраживања превисоко утврђена.

## ГЛАВА V ДОСПЕЛОСТ ОБАВЕЗЕ ГАРАНТНОГ ФОНДА

Стечајни поступци над друштвима за осигурање дуго трају. Ти поступци у нашој земљи често су трајали дуже од десет година.<sup>668</sup> Оштећена лица по природи ствари желе да остваре накнаду штете у што краћем року. Дуго трајање стечајног поступка и тежња оштећених да брзо добију накнаду штете, очигледно су у конфликту. Због тог конфликта поставило се питање какав је утицај стечајног поступка на доспелост права оштећених лица на накнаду штете од гарантног фонда. Који је процесни моменат у коме потраживање накнаде штете доспева према Удружењу осигуравача Србије? Главна дилема је да ли доспелост потраживања оштећеног лица доспева према Удружењу у тренутку наступања правних последица стечаја над осигуравајућим друштвом – објављивања огласа о отварању стечаја, или тек у тренутку када тај стечајни поступак буде закључен.

### 1. Доспелост обавезе гарантног фонда по ЗОИЛ

#### а) Тумачење законских одредаба

Одредбе чл. 99. ст. 2. тач. 3) и чл. 106. ЗОИЛ уређују право на накнаду штете проузроковане употребом моторног возила или другог превозног средства, за које је уговор о обавезном осигурању закључен са осигуравајућим друштвом над којим је покренут стечај. Тим законским одредбама установљено је право на накнаду штете из средстава гарантног фонда, у случају када је над осигуравајућим друштвом отворен стечајни поступак. Међутим, закон се не изјашњава експлицитно у ком тренутку доспева потраживање накнаде штете према Удружењу осигуравача Србије – гарантном фонду.

Судија Драгиша Слијепчевић у једном раду објављеном 2002. године заступао је став да то потраживање доспева даном закључења стечајног поступка над осигуравајућим друштвом. „Екстензивним тумачењем одредбе чл. 106. ЗОИЛ долази се до закључка да је доспелост захтева за накнаду штете из средстава гарантног фонда условљена претходним закључењем стечајног поступка који се води над осигуравајућом организацијом са којом је закључен уговор о

---

<sup>668</sup> Нпр. стечајни поступак над осигуравајућим друштвом „Балкан осигурање“ а.д.о. Београд отворен је решењем Трговинског суда у Београду Ст. 28/07 од 23. марта 2007. године, а закључен је решењем Привредног суда у Београду Ст. 9/17 од 15. јуна 2018. године, које је постало правноснажно 20. новембра 2018. године. Пре покретања стечаја над „Балкан осигурање“ а.д.о. Београд вођен је ликвидациони поступак. Поступак ликвидације над „Балкан осигурање“ а.д.о. Београд отворен је решењем Трговинског суда у Београду Л. 21/05 од 21. фебруара 2005. године. Стечајни поступак над „Империал осигурање“ а.д.о. Београд отворен је решењем Трговинског суда у Београду Ст. 43/07 од 25. априла 2007. године, а закључен је решењем Привредног суда у Београду Ст. 108/10 од 18. септембра 2017. године, које је постало правноснажно 4. октобра 2017. године. Пре покретања стечаја над „Империал осигурање“ а.д.о. вођен је ликвидациони поступак. Поступак ликвидације покренут је решењем Трговинског суда у Београду Л. 27/05 од 26. јануара 2005. године. Стечај над осигуравајућим друштвом „Екос осигурање“ а.д.о. Београд отворен је решењем Трговинског суда у Београду Ст. 218/05 од 28. јула 2005. године, а закључен је решењем Привредног суда у Београду Ст. 104/10 од 28. фебруара 2017. године, које је постало правноснажно 28. марта 2017. године. Стечајни поступак над друштвом осигурање „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд отворен је решењем Трговинског суда у Београду Ст. 45/07 од 30. априла 2007. године. Тај стечај још увек није закључен. Води се пред Привредним судом у Београду у предмету Ст. 109/10.

обавезном осигурању.<sup>669</sup> Грађанско одељење Врховног суда Србије на седницама од 7. октобра и 9. децембра 2002. године утврдило је став да „захтев оштећеног лица за накнаду штете из средстава гарантног фонда доспева према Удружењу осигуравајућих организација даном закључења стечаја над осигуравајућом организацијом са којом је штетник имао закључен уговор о обавезном осигурању моторног возила.“ Грађанско одељење, приликом образлагања тог става, од речи до речи је прихватило разлоге које је изнео судија Слијепчевић у свом раду из 2002. године.<sup>670</sup>

Такав правни став може се бранити. Висина обавезе Удружења осигураваача Србије према лицу које је претрпело штету услед употребе возила осигураног код осигураваача над којим је покренут стечај, не зависи само од висине штете. Процент намирења потраживања трећег исплатног реда у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом, битно утиче на висину потраживања према Удружењу осигураваача Србије - гарантном фонду. Обавеза гарантног фонда једнака је разлици између висине штете и износа који је на име накнаде штете био исплаћен у поступку стечаја, односно износа који би био исплаћен да је оштећени поднео пријаву потраживања. Процент потраживања накнаде штете који може бити наплаћен у стечајном поступку јесте проценат намирења потраживања трећег исплатног реда. Колики је тај проценат, може се утврдити само у стечајном поступку. Због тога висина потраживања оштећеног према Удружењу осигураваача Србије – гарантном фонду није позната пре окончања стечаја над осигуравајућим друштвом.<sup>671</sup> Тек када се закључи стечајни поступак, поуздано се зна колико Удружење осигураваача Србије треба да исплати оштећеном из средстава гарантног фонда, а на име накнаде штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Стога је логично да тек у тренутку закључења стечајног поступка потраживање оштећеног лица доспе према гарантном фонду.

#### б) Доспелост обавезе гарантног фонда у судској пракси

Становиште да потраживање накнаде проузроковане возилом осигураним код осигураваача у стечају, доспева према Удружењу осигураваача Србије – гарантном фонду тек у тренутку закључења стечајног поступка, врло је неповољно по оштећено лице. Последице таквог становишта могле би се на најбољи начин сагледати ако би се анализирале неког конкретног случаја из судске праксе.

У једној саобраћајној несрећи, која се догодила 5. фебруара 1997. године, погину је отац две ћерке. Возило којим је несрећа проузрокована било је осигурано код „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд. Возач који је несећу проузроковао осуђен је на безусловну затворску казну у трајању од две године. Ћерке настрадалог лица тражиле су накнаду нематеријалне и материјалне штете због смрти оца. По њиховој тужби прво је вођена парница против „СИМ осигурање а.д.о. Београд пред Првим општинским судом у Београду. Након што је над тим осигуравајућим

<sup>669</sup> Драгиша Слијепчевић, „Гарантни фонд и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању“, *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, бр. 3/2002, 22.

<sup>670</sup> Упореди Грађанско одељење Врховног суда Србије, „Одговорност удружења осигуравајућих организација – гарантног фонда и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању“, Правно схватање утврђено на седницама одржаним 7. октобра и 9. децембра 2002. године, *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, број 4/2008, 307. и Д. Слијепчевић (2002), 22.

<sup>671</sup> Здравко Петровић, Владимир Козар, „Стечај осигураваача, накнада штете и гарантни фонд“, у: *Обавезно осигурање, накнада штете и обезбеђење потраживања* (уредник Здравко Петровић), Удружење за одштетно право, Београд 2010, 401.

друштвом отворен стечај, ћерке М.М. су поднеле пријаву потраживања. Стечајни управник – Агенција за осигурање депозита оспорила је њихову пријаву потраживања. Тужиле, ћерке лица које је изгубило живот у несрећи, тражиле су наставак поступка. Оне су успеле у парници против „СИМ осигурање“ а.д.о. у стечају. Накнада штете им није исплаћена, па су поднеле тужбу против Удружења осигураваача Србије ради накнаде штете из гарантног фонда. Трећи основни суд у Београду, као парнични суд првог степена, 6. децембра 2016. године одбио је њихов тужбени захтев. Апелациони суд у Београду потврдио је првостепену пресуду. Пуних двадесет година након несреће – 31. маја 2017. године, тужбени захтев правноснажно је одбијен као „преурањен“. Апелациони суд у Београду образложио је да „стечајни поступак није закључен, па захтев тужилца за накнаду штете није доспео“.<sup>672</sup> Стечајни поступак над „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд у стечају још увек није окончан.<sup>673</sup>

Цитирана пресуда Апелационог суда у Београду потпуно је сагласан са схватањем Грађанског одељења Врховног суда Србије од 7. октобра и 9. децембра 2002. године. Тужбени захтев у складу са тим правним ставом одбијен је зато што стечајни поступак није закључен. Правни став Грађанског одељења Врховног суда Србије омогућио је да захтев деце за накнаду штете због смрти оца, пуних двадесет година након очеве смрти, буде сматран преурањеним. Овакав правни став очигледно није у складу са циљем због кога је основан гарантни фонд. Пуних двадесет година од саобраћајне несреће и пуних десет година од отварања стечаја, судови су одбили тужбени захтев као преурањен. Економска заштита, која је ћеркама била потребна због смрти оца у овом случају очигледно није пружена.

Описани случај није усамљен у судској пракси. Врховни суд Србије у складу са својим ставом, преиначавао је првостепене пресуде тако што је одбијао тужбене захтеве у случајевима када стечај над осигуравајућим друштвом није закључен.<sup>674</sup> Врховни касациони суд и даље сматра да у таквим случајевима треба одбијати захтеве за накнаду штете.<sup>675</sup>

#### в) Критика доспелости обавезе у тренутку закључења стечаја

ЗОИЛ није прописао да тренутак у коме доспева обавеза Удружења осигураваача Србије да накнади штету проузроковану моторним возилом код осигуравајућег друштва у стечају. Неопходно је да се тај тренутак утврди тумачењем меродавних одредаба. Грађанско одељење Врховног суда Србије и судија Драгиша Слијепчевић, тумачење по коме обавеза гарантног фонда наступа даном закључења стечајног поступка, назвали су „екстензивним“.<sup>676</sup> Екстензивно, широко тумачење постоји онда када се при утврђивању смисла правне норме

<sup>672</sup> Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 18203/11 од 6. децембра 2016. године и пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 2666/17 од 31. маја 2017. године.

<sup>673</sup> Стечајни поступак над друштвом осигурање „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд отворен је решењем Трговинског суда у Београду Ст. 45/07 од 30. априла 2007. године и још увек се води у предмету Привредог судом у Београду Ст. 109/10.

<sup>674</sup> Пресуда Врховног суда Србије Рев. 1822/04 од 2. фебруара 2006. године.

<sup>675</sup> Пресуда Врховног касационог суда Рев. 1024/14 од 27. новембра 2014. године и пресуда Врховног касационог суда Рев. 66/16 од 9. новембра 2016. године.

<sup>676</sup> Грађанско одељење Врховног суда Србије, „Одговорност удружења осигуравајућих организација – гарантног фонда и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању“, Правно схватање утврђено на седницама одржаним 7. октобра и 9. децембра 2002. године, *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, број 4/2008, 307. и Д. Слијепчевић (2002), 22

речима даје шире значење.<sup>677</sup> Тумачење да потраживање доспева према гарантном фонду даном закључења стечајног поступка тешко се може назвати екстензивним. Оно се не заснива на широком разумевању речи. То тумачење не проширује границе одговорности како би се његова сврха остварила.

Чланак судије Слијепчевића „Гарантни фонд и стечај организације за осигурање“ исто као и правно схватање Грађанског одељења Врховног суда Србије од 7. октобра и 9. децембра 2002. године садрже детаљно образложење. У њима су изнети убедљиви и правно аргументовани разлози због којих пријава потраживања није услов за накнаду штете из средстава гарантног фонда, као и разлози због којих се у случају ликвидације осигуравајућег друштва не активира одговорност гарантног фонда. Међутим, разлози због којих сматрају да потраживање доспева према гарантном фонду недостају. Наведено је само да се „екстензивним тумачењем чл. 106. ЗОИЛ долази до закључка да је доспелост захтева за накнаду штете из средстава гарантног фонда условљена претходним окончањем стечајног поступка“. Међутим, процес екстензивног тумачења није описан.

Критиковано становиште мање је оправдано данас, него 2002. године када је то становиште утврђено. Време је показало неправичност става да обавеза гарантног фонда доспева тек када се закључи стечајни поступак. Стечајни поступци трајали су по десет година и више, а оштећена лица све време нису могла да остваре право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Такође, данашњи стандарди заштите оштећених захтевају да се о одштетном захтеву по основу осигурања од аутоодговорности реши у кратким роковима.<sup>678</sup> Критиковано правно становиште није у складу са важећим стандардима заштите оштећених лица.

Стечајни поступци над осигуравајућим друштвима у време важења ЗОИЛ били су релативно чести. Доспелост потраживања накнаде штете у тренутку отварања стечајног поступка, представљао би велики финансијски терет који би нагло погодио гарантни фонд. Могуће је да би такав финансијски притисак, уколико би одједном пао на гарантни фонд, угрозио његово функционисање. Схватање по коме потраживање оштећених лица доспевају према гарантном фонду у тренутку закључења стечаја, одлаже исплату. Самим тим спречава да финансијски притисак на гарантни фонд буде изненадан и да доведе до неспособности за плаћање гарантног фонда.

Могуће је да су судије Грађанског одељења Врховног суда Србије то имале у виду приликом утврђивања правног схватања од 7. октобра и 9. децембра 2002. године. Међутим, то није наведено у разлозима за предметни правни став. Спречавање изненадног финансијског притиска на гарантни фонд, не изгледа као правно утемељен разлог за одлагање доспелости потраживања оштећених лица. Без обзира на дубиозну правну утемељеност, тај разлог је можда постојао 2002. године. У данашње време нема потребе да се одлаже плаћање према оштећеним лицима. Ни једно друштво за осигурање у нашој земљи није пало у стечај од 2007. године.<sup>679</sup>

---

<sup>677</sup> Рејхан Куртовић, „Тумачење права – правна херменеутика“, *Правне теме*, бр. 7/2016, 60.

<sup>678</sup> Осигуравајуће друштво по чл. 25. ЗООС дужно је да у року од 14 дана од дана пријема одштетног захтева одлучи о основаности и висини накнаде штете, да подносиоцу достави образложену понуду и да исплати накнаду штете (ст. 1.); изузетно ако у року од 14 дана није могуће утврдити основаност и висину накнаде штете, друштво за осигурање дужно је да их утврди у року од 45 дана за штету на стварима, односно року од 90 дана за штету на лицима, те да у даљем року од 14 дана исплати накнаду штете (ст. 3). Мала штета, по одредби чл. 106. ЗООС мора се накнадити оштећеном у року од осам дана. Овакав стандард ажурности при решавању одштетних захтева у нашој земљи није био обавезан 2002. године. Домаће право у том време није садржало одредбе које су аналогне одредбама чл. 25. и 106. ЗООС.

<sup>679</sup> Агенција за осигурање депозита, *Стечај и ликвидација – окончани поступци, стечајне/ликвидационе масе, поступци у току*, доступно на: [http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci\\_okon](http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci_okon), 26.12.2020.

Систем осигурања у Републици Србији стабилно функционише, због чега је стабилан и гарантни фонд при Удружењу осигураваача Србије. Гарантни фонд могао би без одлагања да исплати накнаду штете лицима, која су претрпела штету услед употребе моторних возила која су била осигурана код осигуравајућих друштава у стечају. Таква неодложна исплата не би угрозила пословање гарантног фонда.

Судска пракса требало би да напусти схватање по коме право на накнаду штете из средстава гарантног фонда, доспева у тренутку закључења стечаја над друштвом за осигурање. Разлози за такво правно схватање у данашње време не постоје.

## 2. Исплата накнаде штете пре закључења стечаја

Став да потраживање оштећеног лица према Удружењу осигураваача Србије – гарантном фонду доспева у тренутку закључења стечаја, не представља забрану за Удружење да пре окончања стечаја исплати накнаду штете. Основ за исплату накнаде штете у пракси је цесија потраживања са оштећеног на Удружење осигураваача Србије. „Између Удружења и оштећеног лица може се закључити уговор о уступању потраживања. У том случају у поступку стечаја на место оштећеног лица ступа удружење и њему се исплаћује расположив део из стечајне масе.“<sup>680</sup> Оштећени и Удружење осигураваача Србије уговор о уступању потраживања могли би да закључе након што потраживање буде утврђено у стечајном поступку, али и пре тога.

Удружење би ипак било у повољнијем положају ако би откупило потраживање које је већ утврђено у стечају. Удружење осигураваача Србије тада не би морало према стечајном дужнику да доказује основаност захтева за накнаду штете која му је уступљена. Такође, не би постојала дилема да ли потраживање које заиста постоји и да ли се могло пуноважно пренети. Потраживање накнаде нематеријалне штете, пре него што буде утврђено, не би могло да се пренети на Удружење осигураваача Србије. Потраживање новчане накнаде нематеријалне штете може бити предмет уступања само ако је признато правноснажном судском одлуком или писменим споразумом.<sup>681</sup>

Удружење осигураваача Србије у својој пракси са оштећеним лицима закључивало је споразуме о откупу потраживања накнаде штете проузроковане возилима осигураним код осигуравајућих друштава у стечају.<sup>682</sup> Удружење осигураваача Србије прописало је интерна правила за откуп потраживања према осигуравајућим друштвима у стечају. По тим интерним правилима откупна цена једнака је висини утврђеног потраживања према осигуравајућем друштву у стечају, умањено за дисконт од 30%.<sup>683</sup> Оштећена лица су, због правног става по коме

<sup>680</sup> Д. Слијепчевић (2002), 22.

<sup>681</sup> Чл. 204. ЗОО.

<sup>682</sup> Нпр. Удружење осигураваача Србије и оштећена лица М.С. и С.У. закључили су дана 7. децембра 2009. године „споразум о вансудском поравнању о откупу потраживања“. Тим споразумом оштећени су на Удружење осигураваача Србије пренели потраживање накнаде штете која им је проузрокована моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд у стечају. Удружење осигураваача Србије којим су М.С. и С.У. пренели на Удружење осигураваача Србије потраживање накнаде штете

<sup>683</sup> Удружење осигураваача Србије, *Процедура за обраду и евидентирање послова гарантног фонда Удружења осигураваача Србије донета 28. јануара 2015. године – Прилог 17 модел споразума о вансудском поравнању о откупу потраживања*. Оштећена лица у пракси су закључивала овакве споразуме и пристајала да им се Удружење осигураваача Србије исплати накнаду штете умањена за 30%. Нпр. Оштећена С.В. дана 7. октобра 2014. године са Удружењем осигураваача Србије закључила је споразум о вансудском поравнању Гф-906/14. Стране у том поравнању најпре су констатовале да је С.В. претрпела штету услед употребе моторног возила осигураног од аутоодговорности код осигуравајућег друштва „Империал осигурање“ а.д.о. у стечају и висину штете утврђену у

потраживање доспева у тренутку закључења стечаја, пристајала да им се пре закључења стечаја исплати накнада штете умањена за 30%. Схватања Грађанског одељења Врховног суда Србије о доспелости потраживања накнаде штете према гарантном фонду, довело је до тога да Удружење осигуравача Србије исплаћује накнаду штете пре закључења стечаја уз умањење од 30%.

### 3. Доспелост обавезе Гарантног фонда по ЗООС

Материјалне одредбе ЗООС и ЗОИЛ о праву оштећеног на накнаду штете у случају када је над осигуравач од аутоодговорности пао у стечај, јесу врло сличне. Одредба чл. 76. ст. 1. тач. 3) ЗООС потпуно је идентична одредби чл. 99. ст. 2. тач. 3) ЗОИЛ, а одредба чл. 93. ст. 1. ЗООС је потпуно идентична одредби чл. 106. ЗОИЛ. Једина разлика између текстова ових одредаба је у томе што се „Гарантни фонд“ у ЗООС пише великим почетним словом, јер се односи на Гарантни фонд као посебно правно лице“, а у ЗОИЛ малим почетним словом јер се односи на гарантни фонд при Удружењу осигуравача Србије.

Разлика између чл. 93. ЗООС и аналогног чл. 106. ЗОИЛ, је у томе што чл. 93. ЗООС има ст. 2. Наведеним ставом прописано је да на Гарантни фонд који је исплатио осигурану суму, односно накнаду штете, прелазе права оштећеног лица према стечајној маси и да Гарантни фонд има право да пријави ово потраживање до окончања стечајног поступка. ЗОИЛ не садржи аналогну одредбу.

Та разлика у законским текстовима није ни револуционарна ни драстична. Исплата накнаде штете из средстава гарантног фонда пре закључења стечаја, за време важења ЗОИЛ доводила је до преласка потраживања накнаде штете са оштећеног на Удружење осигуравача Србије. Основ за прелаз потраживања и ступања Удружења осигуравача Србије на место оштећеног лица, био је у општим правилима грађанског права. Основ за прелаз тог права могло је бити опште правило о законској суброгацији из чл. 300. ЗОО.<sup>684</sup>

Одредба чл. 93. ст. 2. ЗООС садржи посебно правило за Гарантни фонд. По том правилу Гарантни фонд, након што исплати накнаду штете оштећеном лицу, суброгира се у његова права према осигуравајућем друштву у стечају. На идентичан начин долази до законске суброгације по одредби чл. 300. ЗОО. Правила ЗООС и ЗОИЛ о накнади штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, ни језички ни суштински нису битно различита.

Посебна одредба о суброгацији Гарантног фонда у права оштећеног лица према осигуравајућем друштву у стечају, у ЗООС постављена је одмах уз одредбу о праву оштећеног на накнаду штете од Гарантног фонда у случају стечаја осигуравача. Системским тумачењем наведених одредаба може се закључити да је законодавац имао намеру да право оштећеног лица према Гарантном фонду доспева даном отварања стечајног поступка.

Одредбе ЗОИЛ изазивале су дилему. Одредбе тог закона могле су се тумачити на два начина. Могуће је тумачење ЗОИЛ по коме право на накнаду штете према гарантном фонду доспева даном отварања стечаја над осигуравајућим друштвом, а могуће је и тумачење да право на накнаду штете према гарантном фонду доспева тек закључењем стечаја. Нажалост, убедљиво

---

стечајном поступку. Удружење осигуравача Србије затим је то потраживање откупило од оштећене уз дисконт од 30%.

<sup>684</sup> Одредбом чл. 300. ЗОО односима прописано је да када обавезу испуни неко лице које има правни интерес у томе, на њега прелазе по самом закону у часу испуњења повериочево потраживање са свим споредним правима.



је превладало становиште које је неповољније за оштећено лице. ЗООС, иако се у тексту само мало разликује од ЗОИЛ, не оставља простора за недоумице. Једино исправно тумачење ЗООС јесте да накнада штете према Гарантном фонду доспева у тренутку отварања стечаја над осигуравајућим друштвом код кога је било осигурано штетничково возило.

Теорија сматра да штета проузрокована возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, по одредбама ЗОИЛ и по одредбама ЗООС, доспева у различитом тренутку. „ЗООС прописује да оштећени има право да се обрати Гарантном фонду већ у тренутку отварања стечајног поступка. За разлику од ранијих прописа, оштећени не мора да чека окончање стечајног поступка. Исплатом накнаде на фонд прелазе права оштећеног према стечајној маси.“<sup>685</sup> „Основно је правило да оштећено лице има право на накнаду штете од Гарантног фонда од момента када је покренут стечајни поступак против осигуравача.“<sup>686</sup>

Одредбе ЗООС о накнади штете проузроковане осигуравајућим друштвом над којим је покренут стечај у пракси се још нису примениле. Први разлог за то је околност да Гарантни фонд као посебно правно лице у смислу ЗООС није основан. Други разлог је чињеница да од момента доношења ЗООС у Републици Србији ни једно осигуравајуће друштво није пало под стечај. Прелазне одредбе ЗООС садрже посебна правила о надлежности за накнаду штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај. По тим правилима Удружење осигуравача Србије остаје надлежно да из свог гарантног фонда накнади штету проузроковану возилом које је било осигурано код осигуравајућег друштва у стечају коме је дозвола за рад одузета пре ступања на снагу ЗООС.<sup>687</sup>

Иако одредбе ЗООС нису меродавне за материјалноправне односе између Удружења осигуравача Србије и оштећеног лица у случају стечаја осигуравача, судови су у неким одлукама указали на разлику између ЗООС и ЗОИЛ. Апелациони суд у Нишу у једном решењу указао је да обавеза Удружења осигуравача Србије по ЗОИЛ „има супсидијарни карактер“ и да „настаје само у случају када оштећеном лицу из стечајне масе није накнађена претрпљена штета“, али да ЗООС за разлику од ЗОИЛ „не познаје супсидијарну одговорност Гарантног фонда за накнаду штете, већ успоставља директну обавезу исплате уз суброгацију, односно обавеза Гарантног фонда настаје самом чињеницом отварања стечајног поступка над друштвом за осигурање.“<sup>688</sup> Виши суд у Зрењанину у својој пракси такође је нагласио да по ЗООС обавеза Гарантног фонда према оштећеном лицу, у случају стечаја осигуравајућег друштва, „више није супсидијерног карактера“.<sup>689</sup>

Правна теорија на начин повољан по оштећено лице тумачи одредбе ЗООС о накнади штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва на којим је покренут стечај. Судска пракса полако прихвата то тумачење права. Такво разумевање законски одредаба, стандард заштите оштећених лица подиже на виши ниво. Због сличности између ЗООС и ЗОИЛ, судска пракса требало би да почне да тумачи ЗОИЛ на начин на који се тумачи ЗООС. Сврха гарантног фонда остваривала би се када би ЗОИЛ био тумачен на начин на који се тумачи ЗООС.

<sup>685</sup> Н. Петровић Томић (2019), 590.

<sup>686</sup> Ј. Пак (2013), 274.

<sup>687</sup> Вид. чл. 111. ст. 2. и 4. ЗООС.

<sup>688</sup> Решење Апелационог суда у Нишу Гж. 4248/18 од 7. фебруара 2019. године.

<sup>689</sup> Решење Вишег суда у Зрењанину Гж. 355/17 од 28. марта 2019. године.

## ГЛАВА VI

### ЗАТЕЗНА КАМАТА И ГАРАНТНИ ФОНД

#### 1. Затезна камата на потраживање утврђено у стечајном поступку

Временски период у коме оштећени не може да наплати накнаду штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају је дуг. Завршава се тек закључењем стечајног поступка. Због дугог временског период у коме потраживање не може да се наплати, питање затезне камате је значајно за оштећено лице.

Оштећена лица и Удружење осигуравача Србије у бројним парницама спорили су се о камати на потраживање накнаде штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Главница на коју тече камата у тим парничним поступцима било је потраживање накнаде штете утврђено према осигуравајућем друштву у стечају, умањено за проценат намирења. Спорно је било од ког момента тече затезна камата.

У парничном поступку вођеном пред Основним судом у Новом Саду у предмету П. 6013/18 физичко лице и тужено Удружење осигуравача Србије спорили су се о затезној камати на потраживање накнаде штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Тужилац је претрпео штету услед употребе моторног возила осигураног код „Екос осигурање“ а.д.о. Београд. Над тим осигуравајућим друштвом покренут је стечајни поступак. Тужилац је благовремено поднео пријаву потраживања. Његово потраживање према „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају утврђено је дана 29. марта 2007. године. Стечајни поступак над дужником „Екос осигурање“ а.д.о. Београд закључен је 28. марта 2017. године. Спорно питање било је од ког момента према Удружењу тече затезна камата.<sup>690</sup> Затезна камата, за период од 29. марта 2007. године, када је потраживање утврђено, до 28. марта 2017. године, износи 154,6% главнице потраживања.<sup>691</sup> То значи да би се по основу затезне камате у наведеном периоду, потраживање тако увећало да његова висина буде више од два и по пута бити већа од иницијално утврђене висине потраживања. Питање од ког момента тече затезна камата на потраживање накнаде штете утврђено у поступку стечаја над осигуравајућим друштвом, због тога има изузетно велики значај.

Апелациони суд у Новом Саду другостепеном пресудом окончао је ту парницу. У разлогима своје пресуде Апелациони суд у Новом Саду констатовао је да је доспелост захтева за накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије условљена закључењем стечајног поступка над осигуравајућим друштвом са којим је штетник имао уговор о обавезном осигурању. Апелациони суд затим је навео да је тужено Удружење осигуравача Србије у доцњи од дана закључења стечаја – 28. марта 2017. године. С обзиром да је дан доспелости предметног потраживања 28. марта 2017. године, Апелациони суд у Новом Саду закључио је да од тог дана тече затезна камата према Удружењу осигуравача Србије.<sup>692</sup>

Становиште да затезна камата према Удружењу осигуравача Србије тече од дана закључења стечаја, полази од става накнада штете проузроковане возилом осигураним код осигуравача у стечају према Удружењу осигуравача Србије доспева даном закључења стечаја. Овакво становиште о затезној камати може се једноставно бранити. Тренутак доспелости јесте

<sup>690</sup> Пресуда Основног суда у Новом Саду П. 6013/18 од 27. септембра 2018. године.

<sup>691</sup> Основни суд у Лесковцу, *Калкулатор затезне камате*, доступно на: <http://www.le.os.sud.rs/kalkulator-zatezne-kamate/#rezultati>, 27.12.2020.

<sup>692</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 5175/18 од 13. децембра 2018. године.

тренутак од кога поверилац може захтевати од дужника да испуни своју новчану обавезу. Закашњење дужника у извршењу обавезе јесте дужничка доцња. Правна последица дужничке доцње је обавеза плаћања затезне камате.<sup>693</sup> Обавеза Удружења осигуравача Србије доспева у тренутку закључења стечаја. Стога је од тог тренутка Удружење у доцњи, па од тада тече затезна камата.

Затезна камата према Удружењу осигуравача Србије тече од још каснијег датума ако му се оштећени пре закључења стечаја није обраћао Удружењу ради накнаде штете. Судска пракса сматра да у таквим случајевима оштећенима не треба досудити затезну камату од момента закључења стечаја, него од дана покретања парничног поступка против Удружења. Основ за такав закључак јесте чињеница да оштећени накнаду штете из гарантног фонда први пут тражи на дан подношења тужбе.<sup>694</sup>

## 2. Затезна камата на потраживање које није утврђено у стечајном поступку

Поступак одлучивања о обавези Удружења осигуравача Србије да накнади штету проузроковану моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају требало би да буде другачији у зависности од чињенице да ли је потраживање утврђено према осигуравајућем друштву у стечају или потраживање није утврђено у стечајном поступку. Одлука о потраживању према осигуравајућем друштву донета у стечајном поступку не може се преиспитивати у поступку против Удружења осигуравача Србије. Висина потраживања је утврђена и Удружење осигуравача Србије је дужно да исплати разлику између утврђене висине и износа намиреног из стечајне масе осигуравајућег друштва.

Ситуација је другачија ако потраживање није утврђено у поступку стечаја. Висина штете тада се мора процењивати у поступку према Удружењу осигуравача Србије. Моменат у коме суд утврђује висину накнаде штете, значајан је за затезну камату.

### а) Затезна камата на накнаду неновчане материјалне штете

Висина материјалне штете по правилу се може изразити у новцу. Међутим, није свака материјална штета новчана. Оштећење аутомобила је пример штете која настаје као неновчана материјална штета, а накнадно исплатом трошкова поправке постаје новчана штета.<sup>695</sup>

Висина накнаде материјалне штете одређује се према ценама у време доношења судске одлуке.<sup>696</sup> Највише судске инстанце некадашње СФР Југославије на заједничкој седници 29. маја 1987. године у Бугојну, утврдиле су став о затезној камати на потраживање накнаде материјалне штете. Затезна камата тече од дана доношења првостепене пресуде. Правило да се штета одређује по ценама у моменту пресуђења, јесте правни основ тог става. По становишту највиших судова некадашње СФР Југославије „не може се тражити камата на досуђени износ штете од дана када је штета настала, а ни од дана опомене, односно подношења тужбе, јер би се у том

<sup>693</sup> Чл. 277. ст. 1. ЗОО.

<sup>694</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 1522/10 од 24. фебруара 2010. године.

<sup>695</sup> Latifović Faruh, „Dospjeloost zatezne kamate na naknadu nenovčane štete u bosanskohercegovačkom pravu“, *Analiti Pravnog fakulteta u Zenici*, бр. 20/2017, 45, 46.

<sup>696</sup> Чл. 189. ст. 2. ЗОО.

случају накнада двоструко валоризовала – и кроз цену оштећене ствари у време доношења судске одлуке и путем камате од дана настанка штете“.<sup>697</sup> Став утврђен 29. маја 1987. године у Бугојну и данас се доследно примењује у пракси судова Републике Србије.<sup>698</sup>

Висина новчане материјалне штете процењује се када оштећени у стечајном поступку поднесе пријаву потраживања. Тренутак те процене је тренутак када стечајни управник утврђује основаност и обим пријављених потраживања. То је моменат сачињавања листе признатих и оспорених потраживања. Због тога ће за процену штете бити релевантне цене на дан сачињавања листе признатих и оспорених потраживања. Уколико постоји спор, о потраживању се одлучује у парничном поступку против стечајног дужника, а након упућивања од стране стечајног судије. За процену висине штете у таквој парници, релевантне су цене да дан првостепеног пресуђења у парници за утврђење потраживања према стечајном дужнику. Таква парница се по правилу окончава пре закључења стечаја.

Оштећени који у стечајом поступку над осигуравајућим друштвом нису пријавили своје потраживање на име накнаде штете, могу накнаду штете тражити од Удружења осигуравача Србије. У таквом случају не постоји одлука о потраживању из стечајног поступка, којом би било везано Удружење осигуравача Србије. Суд ће у таквом случају у парничном поступку против Удружења осигуравача Србије изводити доказе на околност висине штете. Суд ће штету проценити у складу са ценама на дан доношења пресуде по тужби против Удружења осигуравача Србије. Оштећеном који није поднео пријаву потраживања, сагласно бугојанским схватањима, затезна камата на неновчану материјалну штету биће досуђена од дана када је Удружење осигуравача Србије обавезано да му ту штету накнади. То ће у сваком случају бити након закључења стечајног поступка.

Затезна камата на потраживање оштећеног који је поднео пријаву потраживања у стечајном поступку, према Удружењу осигуравача Србије може тећи од дана закључења стечаја. Затезна камата на потраживање неновчане материјалне штете, које није пријављено у стечајном поступку, према Удружењу осигуравача Србије може да тече тек од доношења првостепене пресуде у парници против Удружења. Датум закључења стечајног поступка увек претходи датуму на који је суд обавезао Удружење обавезано да накнади штету проузроковану возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Затезна камата на потраживање утврђено у стечају над осигуравајућим друштвом, према Удружењу осигуравача Србије почиње да тече пре него што почне да тече затезна камата на потраживање које није утврђено у стечајном поступку. Стога се може помислити да је оштећени који је пријавио потраживање у стечају, према Удружењу осигуравача Србије у повољнијем положају него оштећени који своје потраживање није пријавио.

---

<sup>697</sup> Снежана Андрејевић, Љубица Милутиновић, Здравко Петровић, *Нематеријална штета – Промена ставова судске праксе и нове тенденције – Актуелна судска пракса*, Intermex, Београд 2007, 155.

<sup>698</sup> Нпр. Апелациони суд у Новом Саду у разлозима пресуде Гж. 1776/18 од 20. септембра 2018. године наводи да се висина штете на тужиоцевом возилу по чл. 189. ст. 2. ЗОО односима досуђује према ценама у време пресуђења. Због тога даље закључује да би „утврђивање висине штете према ценама и време пресуђења и досуђивање затезне камате за исти период пре доношења првостепене одлуке, довело до несразмере између стварне штете и њене накнаде“. Апелациони суд у Новом Саду због тога је пресудом Гж. 1776/18 од 20. октобра 2018. године преиначио првостепену пресуду тако што је тужиоцу затезну камату на потраживање накнаде штете због оштећења возила, досудио почев од дана доношења првостепене пресуде. Пример идентичног резонувања је и пресуда Вишег суда у Јагодини Гж. 2032/17 од 15. новембра 2017. године. Виши суд у Јагодини у тој пресуди навео је: „Затезна камата на досуђени износ новчане накнаде штете у смислу чл. 277. ст. 1. и чл. 186. у вези са чл. 189. ст. 2. ЗОО, почиње да тече од дана када је суд утврдио висину штете. То је од дана када је донета првостепена пресуда“.

У условима нулте инфлације то је тачно. У условима који реално постоје у Србији то није тачно. Домаћа валута временом ипак губи вредност.<sup>699</sup>

На потраживање које је утврђено у стечајном поступку, од тренутка када је утврђено до тренутка када је закључен стечајни поступак, не може да тече камата. Пад реалне вредности номиналног износа потраживања утврђеног у стечајном поступку, у периоду од утврђења тог потраживања до закључења стечаја, није праћен ни једним механизмом валоризације. Износ потраживања накнаде штете у том периоду се обезвређује. Удружење осигуравача Србије због тога оштећеном, који је пријавио потраживање у стечајном поступку, неће исплатити износ који по реалној вредности одговара висини штете на дан штетног догађаја. Удружење осигуравача Србије таквом оштећеном исплатиће на име накнаде штете износ, који је делимично обезвређен инфлацијом у периоду од утврђења његове висине у стечајном поступку до дана закључења стечаја.

Инфлација не пограђа оштећеног који није пријавио потраживање у стечајном поступку против штетниковог осигуравача. Висина потраживања накнаде штете, у случају када оштећени није поднео пријаву потраживања, утврђује се по ценама на дан кад суд обавезе Удружење осигуравача Србије да ту штету накнади. Оштећеном ће због тога на име накнаде штете бити досуђен износ, који на дан пресуђења, има реалну вредност која одговара реалној висини штете на дан штетног догађаја. Потраживање оштећеног који није пријавио своје потраживање у стечају, не обезвређује се. То потраживање се валоризује тако што се висина штете процењује према ценама на дан доношења пресуде против Удружења осигуравача Србије.

С обзиром на моменат када се процењује висина штете и моменат од кога тече затезна камата, може се рећи да је положај оштећеног који није пријавио потраживање у стечајном поступку на неки начин повољнији од положаја оштећеног који је поднео пријаву потраживања. Оштећени, чије потраживање је утврђено у стечајном поступку, од Удружења осигуравача Србије може да наплати износ који је делимично обезвређен инфлацијом. Оштећени који није поднео пријаву потраживања, из гарантног фонда може да наплати износ који има одговарајућу реалну вредност. Наравно, оштећени који није поднео пријаву потраживања ни од осигуравајућег друштва ни од Удружења осигуравача Србије неће наплатити проценат намирења потраживања у стечајном поступку. Међутим, када је тај проценат мали (што се то често дешавало) и када је стечајни поступак дуго трајао (што се такође често дешавало)<sup>700</sup>, положај оштећеног који није пријавио потраживање у стечају, стварно јесте повољнији од положаја оштећеног који је пријавио потраживање.

---

<sup>699</sup> Подаци Министарства трговине, туризма и телекомуникација о просечној потрошачкој корпи потврђују да домаћа валута временом губи реалну вредност. Нпр. просечна потрошачка корпа за месец август 2020. године износила је 73.849,46 динара, просечна потрошачка корпа за месец август 2015. године износила је 67.523,21 динара, а просечна потрошачка корпа у децембру 2010. године износила је 39.779,09 динара. Вид. Министарство трговине, туризма и телекомуникација, *Кретање куповне моћи у Републици Србији август 2020. године - Преглед кретања куповне моћи у Републици Србији у периоду: јануар 2008 – август 2020. године*, 3. доступно на: <https://mtt.gov.rs/download/kma.pdf>, 27.12.2020.

<sup>700</sup> Нпр. стечајни поступак над осигуравајућим друштвом „Имперал осигурање“ а.д.о. Београд трајао је од 25. априла 2007. до 4. октобра 2017. године. Процент намирења поверилаца трећег исплатног реда у том стечајном поступку био је 1,036%. Вид. списе предмета Привредног суда у Београду Ст. 108/10. Стечајни поступак над осигуравајућим друштвом „Балкан осигурање“ а.д.о. Београд трајао је од 23. марта 2007. до 20. новембра 2018. године. Процент намирења поверилаца трећег исплатног реда у том стечајном поступку био је 1,5%. Вид. списе предмета Привредног суда у Београду Ст. 9/17.

## б) Затезна камата на накнаду нематеријалне штете

Судска пракса давно је утврдила правило о затезној камати на одмерену висину новчане накнаде нематеријалне штете. Тек када првостепена пресуда тачно одреди висину новчане сатисфакције, зна се колико је висина те новчане обавезе, па самим тим од тог момента може да тече затезна камата.<sup>701</sup> На оваквом резонувању заснива се начелни став утврђен 29. маја 1987. године на заједничкој седници Савезног суда, републичких и покрајинских врховних судова и Врховног војног суда одржаној у Бугојну. По наведеном ставу „Затезна камата на правичну новчану накнаду нематеријалне штете тече од дана доношења првостепене пресуде којом је накнада одређена“.<sup>702</sup> Судска пракса у Републици Србији без недоумица поступа по ставу о затезној камати на нематеријалну штету, утврђеном на саветовању одржаном 29. маја 1987. године у Бугојну.<sup>703</sup>

Циљ накнаде нематеријалне штете у новцу јесте сатисфакција за повређеног. „Новчана накнада треба да успостави поремећену равнотежу душе, да се постигне психолошка сатисфакција посредством реалистичког резултата.“<sup>704</sup> Новчана накнада представља адекватну сатисфакцију само ако је одмерена према реалној и актуелној вредности новчаних јединица. Суд одређује висину новчане накнаде нематеријалне штете према вредности коју новац има у тренутку пресуђења.

Новчана накнада нематеријалне штете и накнада материјалне неновчане штете одмеравају се у истом тренутку. Тренутку када се одлучује о накнади штете – дану пресуђења. За процену новчаног износа нематеријалне штете и за процену новчаног износа материјалне штете релевантна је вредност новца на тај дан. Затезна камата и на једну и на другу врсту штете, по бугојанским схватањима која се још увек доследно примењују, тече од истог дана – дана пресуђења.

Потраживања према осигуравајућем друштву у стечају утврђују се у истом тренутку без обзира да ли је основ потраживања накнада материјалне или нематеријалне штете. То је тренутак кад стечајни управник сачини листу признатих и оспорених потраживања, односно тренутак када парнични суд утврди потраживање према стечајном дужнику. То потраживање по специјалним правилима судске праксе о доспелости накнаде штете из средстава гарантног фонда, доспева према Удружењу осигуравача Србије на дан закључења стечајног поступка. У пракси од тада тече затезна камата према Удружењу осигуравача Србије.

Оштећеном који је у стечају над осигуравајућим друштвом пријавио потраживање новчане накнаде нематеријалне штете, висина тог потраживања биће утврђена у складу са

---

<sup>701</sup> Слободан Станишић, „Затезне камате на новчану накнаду нематеријалне штете“, у: Здравко Петровић, Наташа Мрвић Петровић (уредници), *Накнада нематеријалне штете – Избор радова Удружења за одитетно право 1998-2008*, Немачка организација за техничку сарадњу (GTZ) GmbH, Београд 2009, 213.

<sup>702</sup> С. Андрејевић, Љ. Милутиновић, З. Петровић (2007), 156.

<sup>703</sup> Нпр. Апелациони суд у Крагујевцу пресудом Гж. 568/17 од 20. фебруара 2018. године преиначио је првостепену одлуку о затезној камати на потраживање нематеријалне штете тако што је тужиоцу заатезну камату досудио од 22. новембра 2016. године, када је донета првостепена пресуда, а не од 24. новембра 2006. године када је првостепени суд по тужиоцевом захтеву досудио затезну камату. Основни суд у Аранђеловцу – Судска јединица у Тополи пресудом П. 2735/13 од 26. новембра 2015. године тужиоцу је досудио затезну камату на накнаду нематеријалне штете почев од дана подношења тужбе. Виши суд у Крагујевцу пресудом Гж. 326/17 од 16. октобра 2018. године преиначио је ту пресуду Основног суда у Аранђеловцу – Судска јединица у Тополи. Виши суд оценио је да у конкретном случају затезна камата тече почев од 26. новембра 2015. године, „јер тужиоцима право на затезну камату припада од момента пресуђења“.

<sup>704</sup> Драгољуб Стојановић, у: Слободан Перовић (уредник), *Коментар Закона о облигационим односима I књига*, Савремена администрација, Београд 1995, 469.

вредношћу новца и стандардима накнаде нематеријалне штете на дан утврђења потраживања. Затезна камта неће почети да тече од тог дана, него од каснијег дана – дана закључења стечајног поступка. Износ потраживања нематеријалне штете утврђен у стечају, због тога ће услед инфлације изгубити део реалне вредности у периоду од утврђења потраживања према осигуравајућем друштву у стечају до дана закључења стечаја. Механизам обезвређивања потраживања је исти без обзира да ли се ради о нематеријалној штети или неновчаној материјалној штети.

Висина обавезе Удружења осигуравача Србије да накнади нематеријалну штету, проузроковану возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају која није пријављена у поступку стечаја, биће утврђена даном доношења пресуде против Удружења осигуравача Србије. Суд ће висину те обавезе одмерити према вредности новца и према стандардима накнаде нематеријалне штете који су актуелни на дан пресуђења. Затезну камату ће досудити од дана доношења првостепене пресуде. Поверилац накнаде нематеријалне штете, исто као поверилац накнаде неновчане материјалне штете, неће бити погођен инфлацијом. Губитак реалне вредности његовог потраживања до дана пресуђења, неће наступити због тога што се висина тог потраживања одмерава на дан доношења првостепене пресуде. Губитак реалне вредности тог потраживања неће наступити ни након дана пресуђења, зато што од тог дана тече затезна камата.

в) Поређење случаја кад оштећени поднесе пријаву потраживања  
и случаја кад оштећени не поднесе пријаву потраживања

Схватање да је оштећени у парници против Удружења осигуравача Србије везан одлуком о висини потраживања према осигуравајућем друштву у стечају и да камата на потраживање оштећеног према Удружењу осигуравача Србије тече од дана доношења пресуде против Удружења осигуравача Србије, производи негативне последице по оштећено лице. Те последица могу се уочити ако се упореди положај оштећеног који је утврдио своје потраживање у стечају, са хипотетичким положајем у којем би се исти оштећени нашао да није поднео пријаву потраживања.

У саобраћајној несрећи проузрокованој возилом осигураним код „Екос осигурање“ а.д.о. Београд погинуо је отац оштећеног лица В.В. В.В. је био пунолетан у време када му је отац погинуо. Потраживање на име накнаде нематеријалне штете у виду душевног бола због смрти оца, В.В. уредно је пријавио у поступку стечаја над „Екос осигурање“ а.д.о. Београд. Пошто је стечајни управник оспорио то потраживање В.В. је водио парнични поступак против „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају. Првостепена пресуда у том парничном поступку донета је 22. априла 2013. године. В.В. је успео у парници против „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају. Његово потраживање на име накнаде нематеријалне штете утврђено је према стечајном дужнику. Висину нематеријалне штете суд је одмерио у износу од 600.000,00 динара. Отац В.В. се у тренутку незгоде као пешак кретао десном страном коловоза. Суд је зато оценио да постоји подељена одговорност за штету. Одмерену висину накнаде штете суд је умањио за 10%, сразмерно доприносу који је настрадали пешак дао наступању несреће. Због тога је висна потраживања тужиоца В.В, на име нематеријалне штете, према „Екос осигурање“ а.д.о. у стечају утврђена у износу од 540.000,00 динара. Процент намирења поверилаца трећег исплатног реда у стечају над „Екос осигурање“ а.д.о. Београд био је 6%. Из стечајне масе „Екос осигурање“ а.д.о. Београд В.В. је наплатио тај проценат свог потраживања (32.400,00 динара). Ненамирен

део накнаде нематеријалне штете, који је В.В. тражио од Удружења осигуравача Србије износио је 507.600,00 динара.<sup>705</sup>

Висина нематеријалне штете В.В. у поступку против „Екос осигурање“ а.д.о. Београд одмерена је у складу са стандардима накнаде нематеријалне штете, који су били актуелни на дан 22. април 2013. године када је то потраживање утврђено. Судска прака, у време када је донета првостепена одлука о потраживању В.В. према „Екос осигурање“ у стечају, нематеријалну штету коју трпи одрасло дете услед смрти родитеља, одмеравала је у износима који су приближни износу накнаде нематеријалне штете одмерене коју је трпео В.В.<sup>706</sup>

В.В. је поднео тужбу против Удружења осигуравача Србије, којом је тражио да му се из гарантног фонда исплати разлика између износа његовог потраживања утврђеног према „Екос осигурање“ а.д.о. у стечају и износа који је примио из стечајне масе. В.В. је успео у тој парници. Удружење осигуравача Србије првостепеном пресудом од 11. септембра 2018. године обавезано је да исплати исплати утврђени део потраживања нематеријалне штет који није намирен из стечајне масе. Затезна камата тужиоцу В.В. досуђена је почев од 28. марта 2017. године, као дана закључења стечајног поступка над „Екос осигурање“ а.д.о. Београд. Другостепени суд у парници В.В. против Удружења осигуравача Србије, образложио је обавеза Удружења осигуравача Србије да накнади део штете који није накнађен из стечајне масе осигуравајућег друштва, доспева даном закључења стечајног поступка, те да од тог тече затезна камата на потраживање према Удружењу.<sup>707</sup>

В.В. је активно учествовао у три поступка ради остварења свог права на накнаду нематеријалне штете. То су: стечајни поступак према „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају, парнични поступак против тог друштва за осигурање и парнични поступак против Удружења осигуравача Србије. Ти поступци довели су до одређеног резултата. В.В. је успео да на име нематеријалне штете из стечајне масе наплати 32.400,00 динара без икакве камате. У парници између тужиоца В.В. и туженог Удружења осигуравача Србије, тужени је обавезан да тужиоцу платио износ од 507.600,00 динара са затезном каматом од 28. марта 2017. године.

Резултат би био другачији у хипотетичком случају да В.В. није учествовао у поступцима према „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају, а да све друге чињенице остану исте. Да није поднео пријаву потраживања В.В. не би имао право да наплати 6% накнаде штете. Такође, затезна камата не би почела да тече од дана закључења стечаја над „Екос осигурање“ а.д.о. Београд него од дана доношења првостепене пресуде против Удружења осигуравача Србије. Као датум када би та пресуда била донета у анализираном хипотетичком случају, узет је 11. септембар 2018. године зато што је тог дана у стварности донета првостепена пресуда по тужби В.В. против Удружења осигуравача Србије. Затезна камата на потраживање В.В. према Удружењу осигуравача Србије у хипотетичком случају почела би да тече 11. септембра 2018. године. У стварности је почела да тече од 28. марта 2017, јер је тада закључен стечајни поступак. Да В.В. није поднео пријаву потраживања затезна камата на накнаду нематеријалне штете почела би да тече од дана доношења првостепене пресуде против Удружења осигуравача Србије – од 11. септембра 2018. године.

<sup>705</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4587/18 од 18. октобра 2018. године.

<sup>706</sup> Нпр. Апелациони суд у Београду у пресуди Гж. 14063/10 од 25. августа 2011. године оценио је да правична новчана накнада нематеријалне штете, коју трпе пунолетна деца због смрти оца, износи 550.000,00 динара. Привредни апелациони суд у пресудом Гж. 13264/10 од 29. септембра 2011. године висину нематеријалне штете за душевни бол због смрти оца одмерио је у износу од 510.000,00 динара. Апелациони суд у Београду пресудом Гж. 14063/10 од 25. августа 2011. године нематеријалну штету у виду душевног бола коју трпи пунолетно дете због смрти оца одмерио је у висини од 600.000,00 динара.

<sup>707</sup> Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4587/18 од 18. октобра 2018. године.



Наплата 6% потраживања нематеријалне штете утврђене према „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају представља повољност коју је В.В. остварио у стварности, а коју не би остварио у случају да није поднео пријаву потраживања. Другу повољност представља и затезна камата која је на главницу од 507.600,00 динара (разлика између потраживања утврђеног према осигуравајућем друштву у стечају и износа наплаћеног из његове стечајне масе) у стварности текла од 28. марта 2017. године. Затезна камата у хипотетичком случају према Удружењу осигуравача Србије текла би од 11. септембра 2018. године. Ове две повољности које је оштећени у реалности остварио, а које не би остварио у посматраном хипотетичком случају, могу се прецизно квантификовати. 6% предметног потраживања утврђеног у стечајном поступку је 32.400,00 динара. Затезна камата обрачуната на главницу од 507.600,00 динара за период од 28. марта 2017. године до 11. септембра 2018. године износи 85.355,91 динара.<sup>708</sup> Положај у коме се оштећени у стварности нашао, уз ове две повољности, ипак није повољнији од положаја у коме би био да није поднео пријаву потраживања.

Моменат у коме би се утврђивала висина накнаде нематеријалне штете В.В. у посматраном хипотетичком случају је 11. септембар 2018. године. Тај датум је узет за дан доношења првостепене пресуде против Удружења осигуравача Србије. Висина нематеријалне штете одмерава се према вредности новца и стандардима који су актуелни на дан пресуђења. Висина новчане накнаде нематеријалне штете, да В.В. није поднео пријаву потраживања, због тога би била одмеравана у складу са вредношћу новца и стандардима накнаде нематеријалне штете на дан 11. септембар 2018. године.

Постоји разлика између реалне вредности домаће валуте на дан 22. април 2013. године, када је заиста одмеравана висина нематеријалне штете, и реалне вредности домаће валуте на дан 11. септембар 2018. године, када би висина накнаде нематеријалне штете била одмеравана у хипотетичком случају.<sup>709</sup> Та разлика указује да би номинални износ накнаде исте нематеријалне штете, био виши у случају да се одмерава 11. септембра 2018. године, него да се одмерава 22. априла 2013. године.

Стандарди накнаде нематеријалне штете у периоду од 2013. до 2018. године подинути су на виши ниво. Судска пракса повећала је износе које досуђује на име накнаде нематеријалне штете у виду душевног бола због смрти родитеља. Судови су за тај вид нематеријалне штете до 2018. године почели да одмеравају износе који се крећу у распону од 800.000 до 1.400.000 динара.<sup>710</sup> Суд би у парници В.В. против Удружења осигуравача Србије, у случају да није

---

<sup>708</sup> Вид. Основни суд у Лесковцу, *Калкулатор затезне камате*.

<sup>709</sup> Пад вредности динара у односу на евро, до којег је дошло у периоду од 22. априла 2013. године до 11. септембра 2018. године потврђује да је реална вредност динара у том периоду опала. По званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 22. април 2013. године један евро вредео је 111,4062 динара. По званичном средњем курсу Народне банке Србије на дан 11. септембар 2018. године један евро је вредео 118,3475 динара. Вид. Народна банка Србије, *Курсна листа број 76 за званични средњи курс динара формирана на дан 22. април 2013. године*, доступно на: [https://www.nbs.rs/sr\\_RS/finansijsko\\_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html](https://www.nbs.rs/sr_RS/finansijsko_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html), прочитано 30. децембра 2020. године, и Народна банка Србије, *Курсна листа бр. 174 за званични средњи курс динара формирана на дан 11. септембар 2018. године*, доступно на: [https://www.nbs.rs/sr\\_RS/finansijsko\\_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html](https://www.nbs.rs/sr_RS/finansijsko_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html), 30.12.2020.

<sup>710</sup> Нпр. Апелациони суд у Крагујевцу, у пресуди Гж. 4231/17 од 6. септембра 2018. године, правичан износ новчане накнаде нематеријалне штете у виду душевног бола због смрти оца, одмерио је у износу од 800.000,00 динара. Врховни касациони суд у пресуди Рев. 934/15 од 28. јануара 2016. године новчану накнаду нематеријалне штете у виду душевног бола због смрти родитеља одмерио је у износу од 1.000.000,00 динара. Апелациони суд у Београду, приликом доношења пресуде Гж. 5241/15 од 10. децембра 2015. године оценио је да „правична новчана накнада штете због душевних болова због смрти оца износи 1.400.000,00 динара“. Апелациони суд у Крагујевцу у пресуди

постојала одлука о висини потраживања донета у поступку против „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају, одмерио висину новчане накнаде у износу од 900.000 динара. То је рестриктивна процена висине новчане накнаде нематеријалне штете у виду душевног бола због смрти родитеља, заснована на судској пракси израђеној до 11. септембра 2018. године.

Постојање подељене одговорности за штету, која је утврђена у судском поступку који се стварно водио, не би требало искључити ни у хипотетичком случају. Висину нематеријалне штете од 900.000 динара, која би била потенцијално одмерена, требало би умањити за 10%, сразмерно доприносу који је отац оштећеног В.В, дан наступању саобраћајне несреће. Нематеријалну штету, умањено по правилима о подељеној одговорности за штету, требало би додатно умањити за 6%. В.В. у хипотетичком случају не би имао право да из гарантног фонда наплати проценат свог потраживања који је једнак проценту намирења поверилаца трећег исплатног реда у поступку стечаја над „Екос осигурање“ а.д.о. Београд. Одмерена висина нематеријалне штете од 900.000 динара, умањено за 10% по правилима о подељеној одговорности за штету, износи 810.000 динара. Та накнада нематеријалне штете, даље умањена за 6%, износи 752.000 динара. На основу целокупне анализе положаја у коме би се нашао В.В. да није поднео пријаву потраживања у стечајном поступку, може се закључити да би на дан 11. септембар 2018. године његово потраживање према Удружењу осигураваача Србије износило 752.000 динара.

В.В. је у ставности наплатио из стечајне масе 32.400 динара, а од Удружења осигураваача Србије 507.600 динара на име главнице и 85.355,91 динара на име затезне камате до 11. септембра 2018. године. Збир тих износа може се упоредити са висином потраживања које би В.В. могао да наплати од Удружења осигураваача Србије, у случају да није поднео потраживање према „Екос осигурање“ а.д.о. Београд. Износ од 752.000 динара, на чије плаћање би било обавезано Удружење осигураваача Србије да В.В. није поднео пријаву потраживања, већи је од износа од 625.355,91 динара колико је В.В. у стварности укупно наплатио. В.В. би био у повољнијем положају да није поднео пријаву потраживања.

Активно учешће оштећеног В.В. у стечајном и парничном поступку против „Екос осигурање“ а.д.о. у стечају, проузроковало је негативне последице по В.В. Због тога што је активно учествовао у поступку стечаја и у парничном поступку против „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају, В.В. је наплатио нижи износ. Схватање судске о почетку периода у коме тече затезна камата према Удружењу осигураваача Србије и о доспелости накнаде штете према Удружењу осигураваача Србије, у случају када је штета проузрокована моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, није правично према оштећеном лицу које активно штити своја права у стечајном поступку. Та схватања у пракси оштећеног стављају у неповољнији положај због тога што је утврдио своје потраживање у стечајном поступку. Она омогућавају да се потраживање накнаде штете делимично обезвреди од дан утврђења висине тог потраживања према стечајном дужнику до дана закључења стечаја.

Дискриминисање оштећеног који активно штити своја права, у односно на оштећеног који своја права према осигуравајућем друштву у стечају занемарује, показује да актуелни став судске праксе о доспелости и затезној камати према гарантном фонду, није правичан.

---

Гж. 3719/14 од 11. августа 2015. године оценио је да на име накнаде нематеријалне штете у виду душевног бола због смрти оца, коју трпи пунолетно дете, треба досудити износ од 900.000,00 динара.

г) Затезна камата на накнаду новчане материјалне штете

Директна штета на стварима није једина материјална штета која може настати у саобраћајној незгоди. Саобраћајни удес може проузроковати различите трошкове за оштећено лице. Приликом одлучивања о почетку периода у коме тече затезна камата битна чињеница је у чему се састоји штете, односно да ли је штета настала на новчаним средствима или на имовини оштећеног. Ако је реч о новчаној материјалној штети, тј. ако се штета огледа у умањењу имовине оштећеног за одређени број новчаних јединица, онда се штета надокнађује у истом броју новчаних јединица. Цена новца не утврђује се на дан доношење судске одлуке, као што се одређује цена оштећених ствари. У случају новчане материјалне штете одступа се од правила из чл. 189. ст. 2. Закона о облигационим односима. На име накнаде штете оштећеном, у таквом случају, досуђује се новчани износ за који је умањена његова имовина, са затезном каматом од дана у коме је до тог умањења новчане имовине оштећеног дошло.<sup>711</sup>

Најчешћи пример материјалне штете, која иницијално настане као неновчана, а касније се трансформише у новчану, јесте штета на аутомобилу у својини оштећеног лица. Издатак који оштећени учини да би отклонио оштећења на свом возилу, претвара неновчану материјалну штету у новчану. Ствар оштећеног лица – његов аутомобил, поправком је доведен у стање које је претходило штетном догађају. Међутим, новчана средства оштећеног лица умањена су за износ плаћен на име поправке.<sup>712</sup> Највише судске инстанце некадашње СФР Југославије 1987. године на саветовању у Бугојну утврдиле су став да ако сам оштећени отклони штету, затезна камата тече од дана када је штета отклоњена, односно када су учињени трошкови ради отклањања штете.<sup>713</sup>

Значајна новчана штета, која може настати у случају саобраћајне незгоде, јесу и трошкови лечења и набавке медицинских помагала, које плати оштећено лице. На издатке које је оштећени платио како би набавио неопходно медицинско помагало, затезна камата такође тече од дана пресуђења.<sup>714</sup>

Правило да затезна камата на потраживање оштећеног, по основу накнаде штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, према Удружењу осигуравача Србије почиње да тече тек од закључења стечаја, примењује се и када је реч о новчаној материјалној штети. То правило потврђено је у судској пракси.<sup>715</sup>

<sup>711</sup> Привредни апелациони суд, „Одговори на питања привредних судова утврђени на седницама Одељења за привредне спорове одржаним 16,17, 20. и 30. новембра 2017. године и на седници Одељења за привредне преступе – материјално право питање број 28“, *Билтен судске праксе привредних судова*, бр. 3/2017, 77, 78.

<sup>712</sup> Милош Радовановић, „Затезна камата на накнаду штете из осигурања од аутоодговорности“, у: Слободан Јовановић и Риеграоло Магано (уредници), *Модерни аспекти законског и регулаторног концепта осигурања*, Удружење за право осигурања и Удружење осигуравача Србије, Шабац 2020, 185.

<sup>713</sup> С. Андрејевић, Љ. Милутиновић, З. Петровић (2007), 153.

<sup>714</sup> Нпр. оштећеном Ж.Р. због тешких телесних повреда из саобраћајне незгоде – прелома првог слабинског пршљена кичменог стуба са последичном одузетошћу доњих екстремитета и невољним пражњењем црева и бешике, било је неопходно скупо медицинско помагало – транспедикуларни фиксатор. Трошак набавке овог медицинског помагала за оштећеног Ж.Р. представља новчану материјалну штету. Апелациони суд у Београду пресудом Гж.2252/18 од 16. августа 2018. године, окончао је парницу коју је Ж.Р. водио ради накнаде материјалне штете из саобраћајне незгоде - трошкова набавке транспедикуларног фиксатора. Апелациони суд у Београду оценио је да Ж.Р. има право да му се цена коју је платио за набавку наведеног медицинског помагала, накнади увећана за затезну камату која тече од дана када је Ж.Р. ту цену платио. Апелациони суд образложио је да је тог дана штета за Ж.Р. настала у новчаном облику.

<sup>715</sup> Нпр. Општински суд у Петровцу на Млави пресудом П. 584/10 од 8. маја 2009. године одлучио је о тужбеном захтеву оштећеног лица, постављеном према штетнику и према Удружењу осигуравача Србије. Тужилац је

Уколико је реч о накнади материјалне новчане штете, оштећени који није пријавио своје потраживање у стечају, није заштићен од пада реалне вредности новца. Процена штете по ценама на дан пресуђења, овде се не примењује јер је новчана материјална штета изузетак од правила из чл. 189. ст. 2. Закона о облигационим односима. Такође затезна камата према Удружењу осигуравача Србије не тече у периоду пре закључења стечајног поступка. Положај повериоца накнаде новчане материјалне штете, који није пријавио потраживање према осигуравајућем друштву у стечају, није повољнији од положаја оштећеног који је то потраживање пријавио. Повериоци потраживања новчане накнаде материјалне штете у два наведена случаја разликују се по томе што ће поверилац који је поднео пријаву потраживања моћи део свог потраживања да наплати из стечајне масе.

Удружење осигуравача Србије из средстава гарантног фонда неће платити затезну камату за период од отварања до закључења стечаја над осигуравајућим друштвом, нити за период пре отварања стечаја. „Средства гарантног фонда користе се за накнаду штете која није накнађена из стечајне масе, али не и за исплату споредних потраживања (камате и трошкови судског поступка)“.<sup>716</sup>

### 3. Правила стечајног права о затезној камати и гарантни фонд

Стечајно право различито третира камате које су текле до закључења стечајног поступка и камате за период након закључења стечајног поступка. Сваки стечајни поверилац има право да наплати камате које су текле до закључења стечајног поступка под истим условима и на исти начин као и главно потраживање. Затезна камата која тече после закључења стечајног поступка по прописима о стечају, може се наплатити под одређеним условима. Материјални услов да би се наплатиле камате за период након отварања стечаја, јесте да после измирења свих потраживања постоје расположива средства за исплату камата.<sup>717</sup>

Ова правила не примењују се за потраживање према гарантном фонду. Судови у парницама између оштећених лица и Удружења осигуравача Србије нису правили никакву разлику између камата за период до закључења стечаја и камата за период након закључења стечаја. Затезна камата по судској пракси једноставно не тече ни пре ни после закључења

---

претрпео штету на свом аутомобилу, у саобраћајној незгоди која се догодила 23. априла 2001. године. Оштећења на свом аутомобилу тужилац је отклонио о сопственом трошку 29. децембра 2001. године. Општински суд у Петровцу на Млави обавезао је штетника и Удружење осигуравача Србије да тужиоцу надокнаде трошкове поправке аутомобила, са затезном каматом која тече почев од дана када је тужилац те трошкове платио. Основ одговорности Удружења осигуравача Србије била је чињеница да је штета проузрокована возилом осигураним код осигуравајућег друштва „Стари град“ а.д.о. Ковин, над којим је спроведен и правноснажно закључен стечајни поступак 26. октобра 2007. године. Апелациони суд у Београду, као надлежни суд другог степена у тој парници, није прихватио првостепену одлуку о затезној камати према Удружењу осигуравача Србије. Апелациони суд образложио је да је доспелост обавезе Удружења осигуравача Србије условљена претходним закључењем стечајног поступка, те да „Удружење осигуравача Србије по слову закона не може одговарати за затезну камату за период пре правноснажности решења о закључењу стечајног поступка.“ Због тога је преиначио првостепену пресуду само у делу у коме је одлучено о обавези Удружења осигуравача Србије да тужиоцу плати затезну камату. Удружење осигуравача Србије у тој парници правноснажно је обавезано да плати затезну камату, али од дана закључења стечајног поступка над осигуравајућим друштвом „Стари град“ а.д.о. – тј. од 26. октобра 2007. године. Штетник је пак остао обавезан да исплати затезну камату од дана када је тужилац платио трошкове поправке свог аутомобила – 29. децембар 2001. године.

<sup>716</sup> Одлуке Уставног суда Уж. 940/09 од 14. јула 2011. године, одлука Уставног суда Уж. 2557/11 од 11. септембра 2014. године и одлука Уставног суда Уж. 1678/12 од 25. септембра 2014. године.

<sup>717</sup> В. Радовић (2017), 655-658.

стечајног поступка. Судска пракса почетак периода у коме затезна камата тече према Удружењу осигуравача Србије везује искључиво за дан закључења стечаја над штетниковим осигуравачем.

Право на наплату камате у стечајном поступку ограничено је из очигледног разлога. Стечајни дужник по правилу нема довољно средстава ни за главницу. Међутим, наше стечајно право познаје последњи, „неформални“ исплатни ред у који се сврставају камате на потраживања стечајних поверилаца од дана отварања стечаја.<sup>718</sup> Због постоји шанса да повериоци у стечајном поступку наплате затезну камату и за период пре отварања стечаја и за период након отварања стечаја.

Потпуно обештећење лица, која су штету претрпела услед употребе возила осигураних код осигуравајућих друштава у стечају, било би постигнуто када би им из средстава гарантног фонда била исплаћивана и затезна камата. Таква могућност по важећим ставовима судске праксе не постоји. Домаћа судска пракса, не пружају оштећенима пуну економску заштиту, у случају када је штета проузрокована возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају.

---

<sup>718</sup> Марко Радовић, „Правни третман камате у нашем стечајном праву“, *Право и привреда*, бр. 4-6/2012, 294.

## ГЛАВА VII

### НАКНАДА ШТЕТЕ ИЗ СРЕДСТАВА ГАРАНТНОГ ФОНДА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И ЕВРОПСКИ СТАНДАРДИ

Положај оштећеног лица који је штету претрпео услед употребе моторног возила осигураног код осигуравајућег друштва у стечају у Републици Србији није повољан. Оштећени ће морати да чека окончање стечајног поступка да би накнаду штете могао да добије из гарантног фонда. Када најзад докчека закључење стечаја, оштећени неће моћи да наплати затезну камату за период док је чекао.

Право Републике Србије, у погледу економске заштите жртава које су претрпеле штету услед употребе возила осигураног код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, ипак испуњава минималне стандарде Европске уније. Пресуда Суда праве Европске уније *Csonka v. Magyar Állam* потврђује да земље чланице немају обавезу да обезбеде гаранцију накнаде штете проузроковане возилом осигураним код осигуравача у стечају. Без обзира на неповољан положај оштећеног у случају стечаја осигуравача, наше право у овом погледу хармонизовано је са важећом Консолидованом директивом. Наше право било би у складу с минималним стандардима Европске уније, чак и када Удружење осигуравача Србије не би одговарало за штету проузроковану возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају.

Међутим, Европска комисија показала је јасну намеру да се стандарди заштите жртава моторних возила по комунитарним прописима подигну на виши ниво. По Предлогу измена Консолидоване директиве гарантни фонд мора да одговара за штету проузроковану возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Тај предлог не предвиђа да закључење стечаја над осигуравачем може бити разлог за ограничење и одлагање исплате накнаде штете из средстава гарантног фонда. Европска комисија у свом предлогу изричито је навела да државе чланице право на накнаду штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, могу ограничити само оним условима који су предвиђени у измењеној и допуњеној Консолидованој директиви.<sup>719</sup>

Уколико измене Консолидоване директиве буду усвојене, а пракса домаћих судова се не промени, право Републике Србије и на овом пољу ће почети да заостаје за минималним стандардима Европске уније. Одлагање исплате исплате накнаде штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају до тренутка закључења стечаја, јесте узрок неповољног положаја оштећеног лица. Положај оштећеног ће постати повољнији, а наше право усклађеније са Предлогом измена Консолидоване директиве, ако се став судова о доспелости обавезе гарантног фонда промени. Судови би требало да заузму став да потраживање накнаде штете, проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, доспева у тренутку отварања стечаја. Такав став елиминисао би и неправичности до које су у вези за почетком периода у коме тече затезна камата према Удружењу осигуравача Србије.

---

<sup>719</sup> Предлог измена Консолидоване директиве, 18.

## ДЕО ШЕСТИ

### РЕГРЕСНИ ОДНОСИ

#### ГЛАВА I

#### РЕГРЕСНИ ЗАХТЕВ ПРЕМА ГАРАНТНОМ ФОНДУ

Одштетно право карактерише плуралитет основа одговорности, а под тиме се подразумева да постоји више разлога на којима се може темељити одговорност за штету.<sup>720</sup> Једно лице може одговорати за исту штету по различитим правним основама (нпр. о основу кривице и као ималац опасне ствари). Такође, за штету проузроковану у једном штетном догађају може постојати одговорност више лица, а из другачијих разлога.

За штету проузроковану моторним возилом оштећеном ће одговорати најмање два лица. То су возач – штетник, који је истовремено власник возила, и његов осигуравач од аутоодговорности. Дужника накнаде штете може бити и више. Нпр. ако приликом удеса возилом није управљао његов власник, за штету ће одговорати возач, по основу кривице и власник, по основу одговорности за опасну ствари. Лица која одговарају за штету може бити и још више. У случају да у удесу учествују два моторна возила, за штету коју је претрпело неко треће лице, имаоци моторних возила одговарају солидарно.<sup>721</sup> Број дужника накнаде штете у таквом случају се мултипликује.<sup>722</sup> Такође, ако је оштећена ствар која је осигурана уговором о добровољном осигурању ствари, њеном власнику одговараће и осигуравајуће друштво код кога је ствар осигурана.

Оштећени може захтевати накнаду целокупне штете од од једног или више лица која су солидарно одговорна за штету. Међусобни однос тих одговорних лица решава се у регресној парници.<sup>723</sup>

---

<sup>720</sup> М. Караникић Мирић (2013), 10.

<sup>721</sup> Марија Караникић Мирић, „Прилог разумевању правила о солидарној одговорности ималаца моторних возила (чл. 178. ст. 4. ЗОО)“, у: Драган Митровић (уредник), *Перспективе имплементације европских стандарда у правни систем Републике Србије – књига 6*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2016, 192.

<sup>722</sup> Начин на који долази до проширења круга лица која су одговорна за штету може се видети у пресуди Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2760/17 од 14. септембра 2017. године. Тужиоци у парници у којој је донета та незгода били су путници у једном од два возила која су учествовала у саобраћајном удесу. Тужиоци су повређени као путници у том удесу. Апелациони суд у Новом Саду у наведеној пресуди образложио је да тужиоци имају својство трећих оштећених лица у смислу чл. 178. ст. 4. Закона о облигационим односима. Због тога они имају право да траже накнаду штете од оба имаоца моторних возила која су учествовала у незгоди, а „поред ималаца моторних возила за штету одговарају и осигуравајућа друштва са којим су они имали закључене уговоре о обавезном осигурању од одговорности.“ У наведеном примеру оштећени су имали четири дужника накнаде штете: 1. имаоца једног возила које је учествовало у незгоди; 2. осигуравача тог возила; 3. имаоца другог возила које је учествовало у незгоди; и 4. осигуравача другог возила које је учествовало у саобраћајној незгоди.

<sup>723</sup> М. Bukovac Puvача (2015), 151,152.

## 1. Каско осигуравач

Осигурање од аутоодговорности у Србији јесте најзаступљенија врста осигурања.<sup>724</sup> Осигурање превозног средства, његових делова, опреме и уређаја, од оштећења, уништења или нестанка – тзв. *каско осигурање*, такође је веома значајно. Оно се од осигурања од аутоодговорности разликује по томе што је реч о осигурању ствари, а не о осигурању од одговорности. Каско осигурање такође има знатно учешће на домаћем тржишту.<sup>725</sup>

Осигурани случај код каско осигурања, између осталог је оштећење возила у саобраћајној незгоди.<sup>726</sup> Обавеза осигуравача је да у том случају свом осигуранику – власнику оштећеног возила, исплати накнаду штете. Возило које је предмет осигурања по уговору о каско осигурању може бити оштећено или уништено у саобраћајној незгоди другим моторним возилом.

Права осигураника према лицима која су одговорна за штету, у тренутку исплате накнаде из осигурања, са осигураника *ipso iure* прелазе на осигуравача<sup>727</sup>. „Пример за суброгацију је када каско осигурава исплати накнаду штете свом осигуранику, и улази у његова права према треће одговорном лицу.“<sup>728</sup>

Каско осигуравач се не суброгира само у права оштећеног према штетнику. На њега се преносе потраживања према свим осталим лицима која су одговорна за штету. Због тога се може поставити питање да ли се каско осигуравач након исплате накнаде из осигурања свом осигуранику, који је накнаду штете могао тражити и од гарантног фонда, суброгира у права оштећеног према Удружењу осигуравача Србије.

Поједини аутори заступали су став да гарантни фонд не спада у круг лица која су одговорна за штету, те да се због тога каско осигуравач не може суброгирати у права оштећеног на накнаду из гарантног фонда.<sup>729</sup> Међутим, ово није у потпуности тачно. Оштећени, у законом прописаним случајевима, има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије. Удружење осигуравача Србије због тога улази у круг лица која су одговорна за штету. Околност да Удружење није ни штетник ни ималац опасне ствари којом је штета проузрокована, није довољна да искључи суброгацију осигуравача у права оштећеног

<sup>724</sup> Осигурање од аутоодговорности има водеће учешће у укупној премији осигурања. То учешће је 2013. године износило 30,6%. Према броју издатих полиса, односно закључених уговора о осигурању, осигурање од аутоодговорности на домаћем тржишту осигурања учествује са 45%. Вид. Народна банка Србије – Сектор за надзор над обављањем делатности осигурања, *Сектор осигурања у Србији – извештај за 2013. годину*, доступно на: [http://www.nbs.rs/internet/latinica/60/60\\_6/izvestaji/izv\\_IV\\_2013.pdf](http://www.nbs.rs/internet/latinica/60/60_6/izvestaji/izv_IV_2013.pdf), 5.9.2014.

<sup>725</sup> Значај каско осигурања на тржишту Републике Србије илуструје податак да је у 2013. години у Србији каско осигурано било 219.468 возила. Вид. Удружење осигуравача Србије, *Предлог остварених резултата у осигурању од аутоодговорности у 2013. години*, доступно на: <http://uos.rs/assets/Uploads/2014/7/Ostvareni-rezultati-u-osiguranju-AO-u-2013-godini-cir.pdf>, прочитано, 7.11.2014.

<sup>726</sup> Вид. чл. 25. и 3. Услови за комбиновано осигурање моторних возила (ауто каско) осигуравајућег друштва Wiener Städtische осигурање а.д.о. Београд од 4. фебруара 2019. године, доступно на: <https://wiener.co.rs/wp-content/uploads/2019/05/Uslovi-za-kombinovano-osiguranje-motornih-vozila-auto-kasko.pdf>, 3.1.2021; чл. 2-5. Услови за каско осигурање путничких возила осигуравајућег друштва Generali осигурање Србија а.д.о. Београд, доступно на: [https://www.generali.rs/download\\_centar.918.html#txt=uslovi%20za%20ka](https://www.generali.rs/download_centar.918.html#txt=uslovi%20za%20ka), 3.1.2021. године; чл. 2-4. Услови за комбиновано осигурање моторних возила (ауто каско) осигуравајућег друштва осигуравајућег друштва Компанија Дунав осигурање а.д.о. Београд, доступно на: <https://www.dunav.com/wp-content/uploads/2020/06/Uslovi-za-kombinovano-osiguranje-motornih-vozila-auto-kasko.pdf>, 3.1.2020.

<sup>727</sup> П. Шулејић (1995), 1532.

<sup>728</sup> П. Шулејић (2014), 18.

<sup>729</sup> Весна Боројевић, “Право осигуравача на регрес према Гарантном фонду“, *Ревизија за право осигурања*, бр. 3-4/2003, 58,59.



према гарантном фонду. Осигуравач од аутоодговорности такође није ни штетник ни власник опасне ствари, али је ипак основан суброгациони захтев каско осигуравача према осигуравачу од аутоодговорности.

Осигуравач по уговору о каско осигурању возила, успео је у неким парницама вођеним ради накнаде штете из средстава гарантног фонда. Постоје пресуде у којима је другостепени суд оценио да осигуравач има право да се регресира од гарантног фонда.<sup>730</sup>

Виши трговински суд својевремено није могао да реши дилему да ли се каско осигуравач суброгира у права оштећеног на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Виши трговински суд доносио је другостепену пресуду у којима је то правно питање решено на дијаметрално супротан начин.<sup>731</sup> Стога је постојала потреба да Врховни суд Србије интервениште у поступку по ванредном правном леку.

Врховни суд Србије поступао је у једном спору између Компаније Дунав осигурање а.д.о. Београд и тадашњег Удружења осигуравајућих организација Југославије, решио је то правно питање. Компанија Дунав осигурање а.д.о. Београд тужбом је тражила да се Удружење обавезе да му из средстава гарантног фонда исплати износ, који је претходно на име оштећења возила исплатила свом осигуранику по уговору о каско осигурању. Штета је била проузрокована возилом за које није био закључен уговор о обавезном осигурању од одговорности. Првостепени суд усвојио је тужбени захтев и обавезао тужено удружење да осигуравајућем друштву Дунав осигурање а.д.о. Београд исплати одговарајући новчани износ.<sup>732</sup> Другостепени суд одбио је жалбу туженог против наведене првостепену пресуду.<sup>733</sup>

Наведени парнични поступак између Компаније Дунав осигурање а.д.о. и Удружења осигуравајућих организација Југославије вођен је по старом савезном Закону о парничном поступку, *Службени лист СФРЈ*, бр. 4/77, 36/77, 6/80, 36/80, 43/82, 69/82, 72/82, 55/84, 74/87, 57/89, 20/20, 27/90, 35/91 и *Службени лист СРЈ*, бр. 27/92, 31/93, 24/94, 12/98, 15/98 и 3/02). Тај процесни закон давао је могућност да Републички јавни тужилац изјави ванредни правни лек – захтев за заштиту законитости. Довољан разлог за захтев за заштиту законитости била је повреда материјалног права.<sup>734</sup>

Републички јавни тужилац изјавио је захтев за заштиту законитости. О том ванредном правном средству у конкретном случају одлучивало је веће Врховног суда Србије којим је председавао судија Драгиша Слијпчевић. Врховни суд Србије пресудом Пзз. 5/04 од 1. априла 2004. године усвојио је тај захтев за заштиту законитости. Преиначио је нижестепену пресуду тако што је одбио тужбени захтев према Удружењу осигуравајућих организација Југославије. Врховни суд Србије у разлозима своје пресуде нагласио је да се „образовањем гарантног фонда успоставља равноправна расподела терета ризика на све осигуравајуће организације и тиме обезбеђује заштита жртве од последица кршења законске обавезе осигурања моторног возила.“ Због наглашене сврхе гарантног фонда Врховни суд Србије даље је закључио да тужилац нема право, да уз позивање на одредбе одредбе о суброгацији осигуравача, од гарантног фонда наплати износ који је претходно платио непосредно оштећеном лицу.<sup>735</sup>

<sup>730</sup> Нпр. пресуда Вишег трговинског суда П. 5220/02 од 22. октобра 2003. године.

<sup>731</sup> Нпр. пресуда Вишег трговинског суда Пж. 3826/02 од 10. октобра 2002. године и пресуда Вишег трговинског суда Пж. 5220/02 од 22. октобра 2002. године.

<sup>732</sup> Пресуда Трговинског суда у Београду П. 1966/03 од 21. маја 2003. године.

<sup>733</sup> Пресуда Вишег трговинског суда Пж. 4660/03 од 10. септембра 2003. године.

<sup>734</sup> Чл. 401. ст. 1. и чл. 404. ст. 1. тач. 1) Закона о парничном поступку, *Службени лист СФРЈ*, бр. 4/77, 36/77, 6/80, 36/80, 43/82, 69/82, 72/82, 55/84, 74/87, 57/89, 20/20, 27/90, 35/91 и *Службени лист СРЈ*, бр. 27/92, 31/93, 24/94, 12/98, 15/98, 3/02.

<sup>735</sup> Пресуда Врховног суда Србије Пзз. 5/04 од 1. априла 2004. године.

Судија Драгиша Слијепчевић, исте године када је донета пресуда Врховног суда Србије Пзз. 5/04 од 1. априла 2004. године, објавио је чланак „Могућност остварења регресног права осигуравача из средстава гарантног фонда“. У том чланку изнето је детаљно образложење становишта да осигуравач нема право на регрес из средстава гарантног фонду, односно да се осигуравач не може суброгирати у права оштећеног према гарантном фонду. Темељ овог становишта јесте сврха гарантног фонда. Та сврха јесте економска заштита оштећених лица и путника. Гарантни фонд основан је искључиво у ту сврху. Могућност да осигуравајуће друштво оствари регресни или суброгацијски захтев из средстава гарантног фонда било би у супротности са овом сврхом.<sup>736</sup>

Након објављивања наведеног чланка и након пресуде Врховног суда Србије Пзз. 5/04 од 1. априла 2004. године, у пракси није било парница у којима су осигуравајућа друштва успевала за регресним или суброгацијским захтевом постављеним према гарантном фонду. Стручни рад судије Драгише Слијепчевића и пресуда већа којим је он председавао, решили су једно компликовано правно питање на начин који, по нашем мишљењу, јесте правно утемељен.

Право Републике Словеније, на исто правно питање, дало је идентичан одговор. По словеначком закону, организације које су непосредно оштећеномо лицу надокнадиле штету из саобраћајне незгоде, не могу се суброгирати у права оштећеног према гарантном фонду.<sup>737</sup> Теорија у Словенији, као „класичан пример“ неоснованог суброгацијског захтева према гарантном фонду, наводи захтев каско осигуравача који је исплатио накнаду штете оштећеном лицу.<sup>738</sup>

## 2. Односи осигуравача од аутоодговорности и осигураника и међусобни односи осигуравача од аутоодговорности

Гарантни фонд и осигурање од аутоодговорности имају одређене сличности. Да би се разумели регресни односи у које улази гарантни фонд, односно Удружење осигуравача Србије као лице које управља тим фондом, морају се сагледати регресни односи у које улазе осигуравајућа друштва по основу уговора о осигурању од аутоодговорности.

### а) Осигуравач од аутоодговорности - крајњи платилац штете

Солидарни дужник, који је испунио обавезу, има право да захтева од сваког солидарног дужника да му накнади део обавезе који на њега пада.<sup>739</sup> Регресни односи између солидарних дужника активираће се само ако је обавезу према повериоцу намирио солидарни дужник на кога, по интерним односима између регресних дужника, обавеза не пада. Ако је обавезу испунио регресни дужник, који по међусобним односима дужника и треба да сноси ту обавезу, регресни односи уопште се неће активирати.

Обавеза накнаде штете, у случају када је штета проузрокована уредно осигураним возилом, требало би да буде на осигуравачу од аутоодговорности. Кауза те обавезе јесте премија обавезног осигурања. Осигуравач, осим у случајевима када дође до губитка права из уговора о

<sup>736</sup> Д. Слијепчевић (2004), 322, 324, 325.

<sup>737</sup> Чл. 40. словеначког ЗООС.

<sup>738</sup> G. Ristin, T. Korobar, S. Simoniti (2008), 205

<sup>739</sup> Чл. 423. ст. 1. ЗОО.

осигурању, требало би да буде крајњи платилац накнаде штете и да сноси економски терет штетног догађаја.

Осигуравач од аутоодговорности у највећем броју случајева јесте и солидарни дужник накнаде штете на кога та обавеза пада и најликвидније лице међу солидарним дужницима. Оштећени ће, првенствено због ликвидности, најчешће да се намири од осигуравача од аутоодговорности. То значи да се најчешће неће ни активирати регресни однос. Међутим, ако се оштећени наплати од возача или власника осигураног возила којим је проузрокована штета, активираће се регресно право возача, односно власника возила, према свом осигуравачу.

б) Односи између осигуравача од аутоодговорности у случају када у саобраћајној незгоди учествује више возила

Међусобна одговорност имаца сударених возила сложенија је од њихове одговорности према трећем оштећеном лицу.<sup>740</sup> Самим тим сложенија је и међусобна одговорност њихових осигуравача. Одговорност учесника у саобраћајној незгоди, односно имаца моторних возила, једног према другом зависи од њихове кривице за саобраћајни удес. „Ако је до удеса дошло искључивом кривицом једног имаца, он сам сноси властиту штету и дугује накнаду осталим имацима. Покаже ли се да су сви криви за удес, штета се међу њима раздељује сразмерно кривици. Али ако нико од њих није крив, штету носе на једнаке делове, ако разлози правичности не изискују што друго.“<sup>741</sup> Стране у удесу одговарају за укупну штету сразмерно својим кривицама. Под укупном штетом подразумева се сва штета која је проузрокована у удесу. Не одговара свака страна за порцију штете коју је проузроковала. Потребно је утврдити укупну висину штете, па је расподелити сразмерно степену кривице. Иста правила се примењују и у регресном односу између два солидарно одговорна имаца моторних возила која су се сударила, ако је један од њих накнадио штету трећем оштећеном лицу.<sup>742</sup> Стога ова правила важе и у регресном односу између осигуравајућих друштава код којих су та возила осигурана од аутоодговорности.

Регресни односи активираће се када једно од тих осигуравајућих друштава исплати накнаду штете оштећеном лицу. Ти регресни односи разрешиће се применом прва три става чл. 178. Закона о облигационим односима.<sup>743</sup> То значи да ће осигуравајуће друштво, које је оштећеном исплатило накнаду штете, у зависности од кривице возача свог осигураника, моћи да се регресира од другог осигуравајућег друштва, и то: 1. за целокупан износ, ако је удес изазван искључивом кривицом возача моторног возила осигураног код другог осигуравајућег друштва; 2. за износ сразмеран степену кривице возача возила осигураног код другог осигуравајућег друштва нпр. ако је возило, односно његов возач, осигурано код другог осигуравача имало допринос наступању саобраћајне незгоде од 30%, осигуравајуће друштво

<sup>740</sup> Зоран Илкић, “Одговорност осигураника од аутоодговорности за проузроковану штету“, *Зборник Правног факултета у Новом Саду*, бр. 1/2012, 515.

<sup>741</sup> Јаков Радишић, у: Слободан Перовић (уредник), *Коментар Закона о облигационим односима I књига*, Савремена администрација, Београд, 1995, 408, 409.

<sup>742</sup> *Ibid.*

<sup>743</sup> Одредбом чл. 178. ст. 1. Закона о облигационим односима прописано је да се у случају удеса изазваног моторним возилом у покрету који је проузрокован искључивом кривицом имаца једног имаца, примењују правила о одговорности по основу кривице. Наредним ставом прописано је да ако постоји обострана кривица, сваки имаца одговара за укупну штету који су они претрпели, сразмерно степену своје кривице. Ст. 3. овог чл. прописано је да ако нема кривице ни једног, имаца одговарају на равне делове, ако разлози правичности не захтевају што друго.

које је исплатио накнаду штете оштећеном, имаће регресно потраживања према другом осигуравачу висине 30% накнаде штете исплаћене оштећеном лицу); и 3) за једну половину износа накнаде штете исплаћене оштећеном лицу, ако нема кривице ни једног возача.

в) Осигуравач од аутоодговорности као регресни поверилац власника возила и штетника

Осигураник од аутоодговорности – возач моторног возила и његов власни, на основу уговора о осигурању, стиче право да осигуравач уместо њега одговара за штету која моторним возилом буде проузрокована. Он ће то право изгубити ако се не придржава закљученог уговора. Саставни део уговора о осигурању од аутоодговорности – полисе осигурања, јесу општи услови пословања. Свака полиса осигурања од аутоодговорности садржи клаузулу „овај уговор о осигурању од аутоодговорности – полиса осигурања закључен је према условима осигурања који су његов саставни део.“<sup>744</sup>

Осигураник према општим условима пословања осигуравајућих друштава губи права из осигурања: ако возач није користио возило у складу са његовом наменом; ако возач није имао возачку дозволу или му је возачка дозвола одузета; ако је возач управљао возилом под дејством алкохола или других психоактивних супстанци; ако је штета проузрокована намерно; ако је узрок штете неисправност на возилу која је возачу била позната; ако је возач напустио место саобраћајне незгоде, пре него што је дао своје личне податке и податке о осигурању<sup>745</sup>. Одредбом чл. 29. ст. 1. ЗООС пописано је да осигурано лице губи права предвиђена уговором о осигурању из суштински идентичних разлога. Неспорно је да осигуравач треба да има право регреса према осигуранику у случају када дође до губитка права из осигурања.<sup>746</sup>

Осигуравајуће друштво дужно је да обештети оштећено лице и када осигураник изгуби права предвиђена уговором о осигурању од аутоодговорности. Осигуравач, штетник и власник моторног возила јесу солидарни дужници оштећеног лица. Оштећени ће, осим у крајње изузетним случајевима, наплатити накнаду штете од најликвиднијег солидарног дужника, а то је осигуравајуће друштво. То ће активирати регресне односе осигуравача, с једне стране, и власника моторног возила и штетника, са друге стране.

Пошто власник моторног возила изгуби права из уговора о осигурању од аутоодговорности, тај уговор престаје да буде разлог због кога обавеза накнаде штете треба да пада на осигуравача. Осигуравач је, по одредбама јавног права у интересу несметаног одвијања саобраћаја и заштите трећих оштећених лица, и даље дужан да оштећеном лицу накнади штету. Он остаје солидарни дужник. Међутим, он није солидарни дужник на кога пада целокупна

<sup>744</sup> Тач. 3. ст 5. Одлуке о садржини обрасца полисе од аутоодговорности и начину вођења евиденције преузетих полиса, *Службени гласник РС*, бр. 32/10, 99/10.

<sup>745</sup> Generali осигурање Србија а.д.о. Београд, *Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима од 24. децембра 2009. године*, чл. 5. доступно на: [https://www.general.rs/upload/documents/Uslovi/Motorna\\_vozila/TN-U-10-AO-02-01\\_Uslovi\\_za\\_obavezno\\_osiguranje\\_vlasnika\\_motornih\\_vozila\\_od\\_odgovornosti\\_za\\_stetu\\_pricinjenu\\_trecim\\_licima\\_1439196643.pdf](https://www.general.rs/upload/documents/Uslovi/Motorna_vozila/TN-U-10-AO-02-01_Uslovi_za_obavezno_osiguranje_vlasnika_motornih_vozila_od_odgovornosti_za_stetu_pricinjenu_trecim_licima_1439196643.pdf), 3.1.2021; Компанија Дунав осигурање а.д.о. Београд, *Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима*, чл. 5. доступно на <http://www.dunav.com/sites/default/files/Uslovi%20-%20Osiguranje%20motornih%20vozila.pdf>, 20.12.2020; Wiener Städtische осигурање а.д.о. Београд, *Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима од 11. децембра 2019. године*, чл. 5. доступно на: <https://wiener.co.rs/wp-content/uploads/2018/07/Uslovi-za-obavezno-osiguranje-od-autoodgovornosti.pdf>, 3.1.2021. године.

<sup>746</sup> Наташа Петровић Томић, *Заштита потрошача услуга осигурања*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2015, 378.

обавеза накнаде штете. Пошто он ту обавезу испуни, стећи ће регресно право према власнику моторног возила и лицу које је штету проузроковало.

### 3. Регресни однос осигуравача од аутоодговорности и гарантног фонда

Саобраћајни удес у коме су учествовала два моторна возила – једно осигурано од аутоодговорности и друго за које тај уговор о осигурању није закључен, јесте пример штетног догађаја због кога треће оштећено лице има право да тражи накнаду штете и од осигуравача од аутоодговорности и из гарантног фонда. Оштећени је у оваквом случају суштински у идентичној ситуацији као да су оба возила била уредно осигурана. Он пред собом има два солидарна дужника чија финансијска снага гарантује брзу и ефикасну исплату накнаде штете.

#### а) Регрес гарантног фонда према осигуравачу од аутоодговорности

Регресни однос између Удружења осигуравача Србије и осигуравача од аутоодговорности, у случају када су у удесу учествовали неосигурано и осигурано возило, наликује регресном односу између два осигуравача, у случају када су у удесу учествовала два возила осигурана од аутоодговорности. Сличности је изражена ако Удружење осигуравача Србије оштећеном лицу исплати накнаду штете за коју је бар делимично одговоран возач осигураног возила.

Одлука суда, у регресној парници Удружења осигуравача Србије против осигуравача од аутоодговорности, може се упоредити са одлуком суда у регресној парници између два осигуравача од аутоодговорности.

Удружење осигуравача Србије једну регресну парницу водило је против осигуравајућег друштва Generali осигурање Србија а.д.о. Београд. Повод за спор био је судар два аутомобила – једног за који одговара гарантни фонд и једног који је осигуран од аутоодговорности код Generali осигурање Србија а.д.о. Београд. Повређен је био сувозач у аутомобило осигураном код Generali осигурање Србија а.д.о. Београд. Пошто је путник треће лице у смислу чл. 178. ст. 4. Закона о облигационим односима,<sup>747</sup> њему су солидарно одговарали и Удружење осигуравача Србије и наведено друштво за осигурање. Оштећени је изабрао да се ради накнаде штете обрати Удружењу осигуравача Србије. Удружење му је из средстава гарантног фонда накнадило целокупну штету. Након те исплате Удружење је тужило друштво за осигурање Generali осигурање Србија а.д.о. Међу парничним странкама није било спорно да је осигураник туженог претежно допринео наступању незгоде и да његова одговорност износи 80%. Удружење осигуравача Србије успело је у тој парници. У другостепеној пресуди суд је образложио да Удружење осигуравача Србије „као лице које је накнадило штету оштећеном трећем лицу, има право регреса од лица које је скривило штету, односно од његовог осигуравача, у делу у коме је то лице одговорно за штету. Како међу парничним странкама није спорно да је осигураник туженог осигуравајућег друштва дао допринос од 80% наступању штете, тужено осигуравајуће друштво у том проценту одговара за штету.“<sup>748</sup>

<sup>747</sup> Према утврђеној судској пракси сувозач у моторном возилу, у случају удеса у коме учествују два или више возила, јесте треће лице у смислу чл. 178. ст. 4. ЗОО и њему солидарно одговарају имаоци оба моторна возила, односно осигуравачи оба моторна возила. На том ставу, између осталих одлука, заснива се пресуда Врховног касационог суда Рев. 1363/17 од 17. маја 2017. године.

<sup>748</sup> Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 7848/16 од 15. јуна 2018. године.

Суд на исти начин поступа у регресном спору између два осигуравача од аутоодговорности. Пример је пресуда Привредног апелационог суда Пж. 3526/14 од 28. маја 2014. године. Та пресуда донета је поводом саобраћајног удеса у коме су учествовала два возила, осигурана од аутоодговорности код различитих осигуравача. У незгоди је повређен путник из једног од тих возила. Осигуравајуће друштво тужилац, повређеном путнику пре подношења тужбе исплатило је накнаду целокупне штете. Привредни апелациони суд у тој парници између друштва за осигурање, резонувао је суштински идентично као у парници Удружења осигуравача Србије против Generali осигурање Србија а.д.о. Суд је образложио да осигуравајуће друштво тужилац има право регреса према туженом осигуравачу. Висина тог регресно потраживања сразмерна је доприносу настанку штете, који је дао осигураник туженог друштва за осигурање.<sup>749</sup>

Законске одредбе не ограничавају регресно право гарантног фонда према осигуравачу од аутоодговорности. Пракса Привредног апелационог суда у поступцима по регресним тужбама Удружења осигуравача Србије против осигуравача од аутоодговорности, може се упоредити са праксом тог суда у регресним парницама између два осигуравача од аутоодговорности. На основу тог поређења може се извести закључак да Удружење осигуравача Србије, након што оштећеном исплати накнаду штете из средстава гарантног фонда, има право да се регресира према осигуравачу од аутоодговорности, по истим правилима по којима се осигуравачи од аутоодговорности међусобно регресирају.

#### б) Регрес осигуравача од аутоодговорности према гарантном фонду

На први поглед може се помислити да осигуравач од аутоодговорности, који је трећем лицу исплатио накнаду штете, има право да се регресира из средстава гарантног фонда. Могућност да Удружење осигуравача Србије, након што из гарантног фонда обештети треће оштећено лице, има регрес према осигуравајућем друштву, може нас довести до погрешног закључка да у обрнутом случају осигуравач од аутоодговорности има регресно потраживање према гарантном фонду.

Сврха гарантног фонда јесте кључан разлог због није основан регресни захтев осигуравача од аутоодговорности постављен према гарантном фонду. Аргументи из расправе о основаности суброгацијског захтева каско осигуравача према гарантном фонду, важе и у расправи о регресном захтеву осигуравача од аутоодговорности према гарантном фонду. Осигуравач нема потраживање према Гарантном фонду, без обзира да ли је реч о суброгационом захтеву каско осигуравача који је обештетио свог осигураника, или о регресном захтеву осигуравача од аутоодговорности који је исплатио накнаду штете трећем оштећеном лицу.

Врховни суд Републике Србије својом пресудом Пзз. 5/04 од 1. априла 2004. године искључио је могућност да се осигуравач регресира из средстава постојећег гарантног фонда. Законодавац је одредбом чл. 77. ЗООС искључио могућност регреса осигуравача према Гарантном фонду – посебном правно лицу које тек треба основати.

---

<sup>749</sup> Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 3256/14 од 28. маја 2014. године.

в) Спор између осигуравача од аутоодговорности и гарантног фонда

Односе између осигуравача од аутоодговорности и организације која управља гарантним фондом требало би уредити тако да њихов спор о одговорности не одлаже исплату накнаде штете. Одредба чл. 11. ст. 1. Консолидоване директиве обавезује државе чланице да пропишу одговарајућа правила за случају несагласности гарантног фонда и осигуравајућег друштва. Циљ тих правила је да спречи да спор о одговорности између гарантног фонда и осигуравача, пролонгира обештећење. Та правила требало би прелиминарно да одреде ко је од њих двоје дужан да исплати накнаду штете.<sup>750</sup> Ако се на крају установи да је накнаду штете исплатила страна на коју терет накнаде штете не би требало да пада, друга страна требало би да има право регреса.<sup>751</sup>

Одредбе домаћег права и ставови наше судске праксе такви су да спор о одговорности за штету између Удружења осигуравача Србије, односно гарантног фонда, с једне стране, и осигуравача од аутоодговорности, с друге стране, доводи до одлагања исплате накнаде штете трећем оштећеном лицу. Удружење осигуравача Србије и осигуравач од аутоодговорности јесу солидарни дужници трећег оштећеног лица, у случају када је једно возило уредно осигурано а да за друго возило одговара гарантни фонд (нпр. неосигурано возило). Међутим, осигуравајуће друштво по постојећим правилима не може да се регресира из гарантног фонда. Осигуравајуће друштво не може да наплати од Удружења осигуравача Србије део штете за који је одговоран возач неосигураног возила. Осигуравач од аутоодговорности због тога ће, у случају да исплати накнаду штете оштећеном лицу, сносити целокупну штету. Неће моћи да се регресира ни за један део штете који је надокнадио.

У обрнутом случају, тј. када Удружење осигуравача Србије из гарантног фонда исплати накнаду штете оштећеном лицу, Удружење ће моћи да се регресира од осигуравајућег друштва. Висина регресног потраживања Удружења сразмерна је доприносу који је возач осигуран код осигуравајућег друштва, регресног дужника, дао наступању штете. Ако Удружење исплати накнаду штете оштећеном лицу, осигуравајуће друштво ће сносити само део штете који је сразмеран доприносу његовог осигураника. У случају да осигуравајуће друштво исплати накнаду штете оштећеном лицу, осигуравајуће друштво ће сносити целокупну штету – и део штете за који је одговоран његов осигураник и део штете за који је одговоран возач неосигураног возила. Мањи економски терет накнаде штете пашће на осигуравајуће друштво ако гарантни фонд исплати накнаду штете оштећеном лицу. Друштво за осигурање због тога има интерес да Удружење осигуравача из средстава гарантног фонда обештети оштећено лице. Осигуравач тај интерес може остварити ако пролонгира вансудску исплату накнаде штете.

Због тога постојећа правила о регресним односима осигуравача од аутоодговорности и гарантног фонда, подстичу одлагање исплате накнаде штете од стране осигуравача. Несагласност између Удружења осигуравача Србије и осигуравајућег друштва, чији је осигураник од аутоодговорности учествовао у удесу, доводи до одлагања накнаде штете оштећеном лицу. Закон Републике Србије не садрже правила помоћу којих би се прелиминарно одредило ко је дужан да пружи обештећење жртви саобраћајне незгоде – гарантни фонд или осигуравач од аутоодговорности.

Законодавац у Републици Словенији, за разлику од српског законодавца, прецизно је уредио однос између организације која управља гарантним фондом и осигуравајућег друштва. У случају када се Словеначко удружење осигуравача и осигуравајуће друштво споре о питању

<sup>750</sup> Ст. 19. преамбуле Консолидоване директиве.

<sup>751</sup> Чл. 11. ст. 2. Консолидоване директиве.

ко од њих је дужан да исплати накнаду оштећеном лицу, ту дужност прелиминарно има онај коме је прво поднет одштетни захтев. Он мора накнаду штете оштећеном лицу исплатити без одлагања. Ако се касније утврди да је за штету одговорна друга страна, страна која је извршила прелиминарну накнаду штете, има право да јој се врати износ који је исплатила оштећеном лицу, увећано за припадајуће камате и трошкове.<sup>752</sup> Цитирано решење представља изузетак од општег правила да се из средстава словеначког гарантног фонда не може остварити регресни, односно суброгацијски захтев. Оно је уведено у право Републике Словеније у намери усклађивања словеначког права с прописом Европске уније.<sup>753</sup>

Домаћи законодавац није успоставио правила која одређују ко је прелиминарно дужан да пружи обештећење оштећеном лицу, у случају када се осигуравач од аутоодговорности и гарантни фонд споре о одговорности за штету. Ова правна празнина није у интересу оштећеног лица. Домаћи закон *de lege ferenda* требало би да успостави правила помоћу којих се одређује ко је дужан да прелиминарно сноси накнаду штете. Такође би требало да омогући да се осигуравач од аутоодговорности регресира од гарантног фонда за део штете за који је одговоран возач неосигураног возила. Решење из словеначког закона представља позитиван пример за нашег законодавца.

---

<sup>752</sup> Чл. 37. ст. 5. словеначког ЗООС.

<sup>753</sup> G. Ristin, T. Krobar, S. Simoniti (2008), 200.



## ГЛАВА II РЕГРЕСНИ ЗАХТЕВ ГАРАНТНОГ ФОНДА

### 1. Регресни захтев гарантног фонда према власнику возила којим је проузрокована штета

Власник моторног возила дужан је да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету која употребом моторног возила буде проузрокована трећим лицима. Возач који управља моторним возилом дужан је да за време употребе моторног возила код себе има доказ о закључењу тог уговора – полису осигурања од аутоодговорности. Ако возилом не управља његов власник, обавеза власника је да возачу омогући да за време управљања возилом код себе има полису осигурања од аутоодговорности.<sup>754</sup> Законодавац је за кршење ових обавеза прописао јавноправну санкцију.<sup>755</sup>

Законом је прописана и грађанскоправна санкција за власника неосигураног возила којим је проузрокована штета. Та грађанскоправна санкција јесте регрес гарантног фонда, односно Удружења осигураваача Србије. ЗОИЛ и ЗООС прописују да се у регресни захтев, по исплати накнаде штете проузроковане неосигураним моторним возилом, остварује од власника тог возила.<sup>756</sup>

Правило да Удружење осигураваача Србије, након исплате накнаде штете проузроковане неосигураним моторним возилом, има право регреса према власнику тог возила у пракси се доследно примењује. Нпр. Удружење осигураваача Србије, након што обештети пешака кога је ударило неосигурано моторно возило, има право да се регресира према власнику тог возила.<sup>757</sup> Правило о регресној обавези власника неосигураног возила, примењује се чак и када власник није у државини возила – када је возило предмет финансијског лизинга а његов власник лизинг друштво.<sup>758</sup>

Положај Удружења осигураваача Србије, као регресног повериоца, отежан је тиме што лице уписано у саобраћајну дозволу као власник моторног возила не мора заиста бити његов власник. По схватању Врховног касационог суда, „сходно начелу консесуализма“ уговор усмерен на пренос права својине на моторном возилу, не мора бити закључен у писменој форми. Довољно је да је закључен усмени уговор о купопродаји и да је возило предато у државину.<sup>759</sup> Подаци уписани у саобраћајну дозволу и подаци евидентирани у записнику о увиђају саобраћајне незгоде, представљају само индицију о праву својине над неосигураним аутомобилом којим је проузрокована штета. „Када је лице које је означено као власник у саобраћајној дозволи пре саобраћајне незгоде отуђило путничко возило којим је причињена штета трећем лицу тада за накнаду штете одговара стварни власник возила, а не лице које је наведено у саобраћајној дозволи као власник“.<sup>760</sup> Удружење осигураваача Србије због тога пре подношења регресне не може са сигурношћу да зна тачне податке о својини на возилу. Дешавало се да Удружење осигураваача Србије изгуби регресну парницу зато што се у току поступка

<sup>754</sup> Чл. 18. ст. 1. и чл. 8. ст. 1. и 2. ЗООС.

<sup>755</sup> Вид. чл. 97. ст. 1. тач. 1) и ст. 2, чл. 100. ст. 1. тач. 1) и ст. 2. и чл. 101. ст. 1. тач. 1) ЗООС.

<sup>756</sup> Чл. 104. ст. 2. ЗОИЛ и чл. 91. ст. 1. ЗООС.

<sup>757</sup> Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 3701/14 од 23. јануара 2015. године.

<sup>758</sup> Нпр. пресуде Привредног апелационог суда Пж. 5433/15 од 18. јануара 2017. године и Пж. 173/14 од 27. фебруара 2014. године.

<sup>759</sup> Пресуда Врховног касационог суда Рев. 3733/18 од 5. јула 2018. године.

<sup>760</sup> Решење Апелационог суда у Београду Гж. 12001/10 од 20. јула 2011. године.

утврди да власник возила није тужени, који је уписан као власник возила у саобраћајну дозволу, него неко треће лице које не учествује у парници.<sup>761</sup>

## 2. Регресни захтев гарантног фонда према штетнику

### а) Регресни захтев према штетнику у случају штете проузроковане неосигураним моторним возилом

Пропис о осигурању у саобраћају не садржи одредбу која овлашћује Удружење осигураваача Србије да се, након исплате накнаде штете из средстава гарантног фонда, регресира према штетнику – возачу који је проузроковао саобраћајну незгоду. Принцип да штету сноси лице коју је штету скривило треба да буде заштићен, чак и ако оштећени има право на накнаду из средстава гарантног фонда. Међутим, владајуће схватање судске праксе није засновано на том принципу. По владајућем ставу гарантни фонд нема регресно право према штетнику који је проузроковао штету неосигураним возилом. Судска пракса на тај начин ослобађа штетника грађанскоправне одговорности. Гарантни фонд због таквог резоновања судова у неким случајевима штити непажљиве возаче неосигураних аутомобила.

Апелациони суд у Београду сматра да се гарантни фонд не може регресирати од туженог возача који је проузроковао штету. Оцену да регресни захтев према штетнику треба одбити, суд је образложио тако што је навео да тужени није власник неосигураног возила којим је проузрокована штета, већ је „само управљао тим возилом.“<sup>762</sup>

Удружење осигураваача у неким парницама успевала је са регресним захтевима постављеним према возачу неосигураног возила којим је проузрокована штета.<sup>763</sup> Стога је у судској пракси постојала дилема да ли Удружење осигураваача Србије има право да се регресира од штетника – лица које је неосигураним возилом проузроковало штету.

Професор Предраг Шулејић на аргументован начин заступао је став да Удружење осигураваача Србије треба да има право на регрес према возачу неосигураног возила. „Гарантни фонд има право регреса према штетнику за износ исплаћен оштећеном лицу. То што у ЗОИЛ ништа није речено о накнади гарантног фонда према лицу одговорном за штету (возачу) не значи да су искључена општа правила о ступању осигураваача (гарантног фонда) у права оштећеног према штетнику. Примена једног правила може се искључити изричито (у конкретном случају, на пример, одредбом којом се предвиђа да возач моторног возила којим је

---

<sup>761</sup> Пример за такву парницу је парница вођена пред Основним судом у Врбасу – Судска јединица у Кули П. 845/13. Удружење осигураваача Србије тужило је ради регреса Ј.Ч, који је био уписан у саобраћајну дозволу као власник аутомобила којим је проузрокована штета. Међутим, у току поступка се утврдило да је Ј.Ч, неоввереним уговором о купопродаји, пре штетног догађаја својину на том аутомобилу пренео на неко треће лице. Основни суд у Врбасу – Судска јединица у Кули због тога је одбило тужбени захтев. Апелациони суд у Новом Саду пресудом Гж. 2310/14 од 24. децембра 2014. године потврдио је пресуду првостепеног суда.

<sup>762</sup> Решење Апелационог суда у Београду Гж. 5728/2012 од 22. јануара 2014. године. На исти начин Апелациони суд у Београду резоновао је у низу пресуда, нпр. пресуди Гж. 8/16 од 4. августа 2016. године и пресуди Гж. 1800/2013 од 13. марта 2013. године

<sup>763</sup> Пресудом Вишег суда у Крушевцу Гж. 503/13 од 10. децембра 2013. године потврђена је првостепена пресуда којом је обавезан возач да Удружењу осигураваача Србије исплати износ који је Удружење претходно исплатило оштећеним лицима. Апелациони суд у Новом Саду, приликом доношења решења Гж. 1763/13 од 24. јула 2013. године оценио је да „тужени одговара по основу кривице за штету из ког основа Гарантни фонд црпи основаност потраживања, па је погрешан правни закључак првостепеног суда да тужени није одговоран за штету јер није власник возила.“

проузрокована штета не сноси штетне последице) или прећутно (ако се регулиште на другачији начин), а његово искључење не може се подразумевати чињеницом да о томе ништа није речено. Правила о регресу, као општа правила облигационог права, могу се дерогирати само прецизно и у одређеним случајевима.<sup>764</sup>

Цитирано становиште професора Шулејића није преовладало. Уставни суд разрешио је дилему у судској пракси, али не у складу са радом професора Шулејића. За уклањање недоумица била је кључна одлука Уставног суда Уж. 5230/12 од 2. јула 2015. године.<sup>765</sup>

Наведена одлука Уставног суда донета је по уставној жалби возача, који је туђим неосигураним возилом проузроковао саобраћајну несрећу. Оштећени су наплатили накнаду штете из средстава гарантног фонда. Удружење осигураваача Србије због тога је водило регресну парницу против тог возача штетника. Парница је окончана у корист Удружења осигураваача Србије. Штетник је правноснажно обавезан да у гарантни фонд уплати износ који је Удружење претходно платило оштећенима.<sup>766</sup>

Штетник – регресни дужник изјавио је уставну жалбу против пресуде којом је окончана регресна парница. Уставни суд наведеном одлуком усвојио је уставну жалбу. Уставни суд у тој одлуци цитирао је одредбу чл. 104. ст. 2. ЗОИЛ. Након тога образложио је да се према наведеној одредби „регресни захтев остварује од власника моторног возила за које није био закључен уговор о обавезном осигурању. Поменута законска одредба не предвиђа могућност да гарантни фонд остварује регресни захтев према другим лицима одговорним за штету. Стога гарантни фонд исплатом накнаде штете причињене неосигураним возилом не може да ступи у права трећих оштећених лица према лицу које је одговорно за штету“. Уставни суд је у наведеној одлуци додао још један разлог због кога сматра да је регресно право гарантног фонда ограничено само на власника неосигураног возила. Тај разлог је околност да је пропуст власника да осигура своје возило, а не пропуст возача, довео до настанка обавезе гарантног фонда.<sup>767</sup>

Одлуке које Уставни суд донесе у поступку по уставној жалби по правилу се не објављују у службеном гласилу. Изузетно, Уставни суд одлучити да се одлука по уставној жалби објави у службеном гласилу.<sup>768</sup> То се чини када одлука о уставној жалби има шири значај за заштиту уставности и законитости. Циљ објављивања такве одлуке је обавештавање правних субјеката о значајним правним схватањима Уставног суда.<sup>769</sup> Уставни суд оценио је да схватање из одлуке Уж. 5230/12 од 2. јула 2015. године има шири значај, па је решио да ту одлуку објави у Службеном гласнику Републике Србије.<sup>770</sup>

Наведена одлука Уставног суда није усамљен пример у уставносудској пракси. Уставни суд је на схватању из те одлуке засновао низ других одлука.<sup>771</sup>

Становиште Уставног суда и становиште професора Шулејића о регресу према возачу неосигураног моторног возила, у директној су супротности. Аргументи професора Шулејића делује убедљивије. Такође, схватање професора Шулејића изгледају правичније. Лице које је проузроковало штету неосигураним возилом, требало би да сноси економски терет накнаде

<sup>764</sup> П. Шулејић (2014), 24

<sup>765</sup> Одлука Уставног суда Уж. 5230/12 од 2. јула 2015. године.

<sup>766</sup> Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 11870/10 од 28. марта 2012. године.

<sup>767</sup> Одлука Уставног суда Уж. 5230/12 од 2. јула 2015. године.

<sup>768</sup> Чл. 49. Закона о Уставном суду, *Службени гласник РС*, бр. 109/07, 99/11, 18/13, 103/15, 40/15.

<sup>769</sup> Боса Ненадић, *Предговор Закона о Уставном суду*, Службени гласник, Београд 2008, 36.

<sup>770</sup> Одлука Уставног суда Уж. 5230/12 од 2. јула 2015. године објављена је 7. августа 2015. године у *Службеном гласнику РС*, бр. 69/15.

<sup>771</sup> Нпр. одлуку Уж. 2383/15 од 19. јула 2017. године, Уж. 8619/14 од 20. октобра 2016. године, и Уж. 5230/12 од 2. јула 2015. године.

њене накнаде. Схватање Уставног суда омогућава да возач неосигураног возила избегне грађанску одговорност за штету, а да уместо њега терет накнаде штете власници уредно осигураних возила.

Хрватска судска пракса стоји на становишту које је супротно становишту нашег Уставног суда. Судови Републике Хрватске у парницама по регресним тужбама Хрватског уреда за осигурање, обавезују и власнике и возаче неосигураних возила да Хрватском уреду за осигурање исплате износе које су оштећена лица наплатила из средстава гаранцијског фонда.<sup>772</sup> Законско решење у Словенији разликује се од решења које је превладало у нашем праву. Словеначко удружење осигуравача, након што исплати накнаду штете проузроковане неосигураним моторним возилом, по изричитој законској одредби има право да се регресира од власника возила и од возача који је проузроковао штету. Власник неосигураног возила и возач – штетник, за регресно потраживање *Škodnega sklada* одговарају солидарно (*nerazdelno*).<sup>773</sup>

Аргументи професора Шулејића, разлози правичности и решења из упоредног права (Хрватске и Словеније), указују да би требало напустити актуелно становиште Уставног суда о регресу према возачу неосигураног моторног возила.

#### б) Регресни захтев према штетнику у случају штете проузроковане возилом осигураном код осигуравајућег друштва у стечају

Возач моторног возила осигураног код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај битно се разликује од возача неосигураног моторног возила. Возач неосигураног аутомобила самим учествовањем у саобраћају чини повреду прописа. Возач аутомобила осигураног код осигуравача над који је покренут стечај, поступа у складу са прописима. Уговор о обавезном осигурању остаје на снази до истека периода на који је закључен, без обзира на отварање стечаја над друштвом за осигурање.

Осигураник, возач уредно осигураног моторног возила код солвентног осигуравајућег друштва, у одређеним случајевима, због сопствених пропуста, може изгубити права из уговора о осигурању.<sup>774</sup> Возач ће у таквим случајевима постати регресни дужник осигуравајућег друштва. У судској пракси поставило се питање да ли возач у таквим случајевима, ако осигуравајуће друштво падне под стечај, може да постане регресни дужник гарантног фонда.

Правичност налаже да положај осигураника, који због сопствених радњи изгуби права према свом осигуравачу (нпр. због вожење у алкохолисаном стању), не треба побољшавати само због тога што је над осигуравачем отворен стечај. Возач који је у пијаном стању изазвао саобраћајну несрећу, има регресну обавезу према солвентном осигуравајућем друштву код кога се осигурао од аутоодговорности. Правично би било да такав осигураник остане регресни дужник и у случају стечаја над осигуравачем. У случају стечаја над осигуравачем, његове обавезе према оштећеним лицима по основу осигурања од аутоодговорности у претежном делу намириће Удружење осигуравача Србије из средстава гарантног фонда. Регресни поверилац возача који је пијан изазвао саобраћајну незгоду, или је из других разлога изгубио права из осигурања, због тога би требало да буде Удружење осигуравача Србије.

<sup>772</sup> Mario Ravlić, „Granice regresnog potraživanja – osigurateljna i sudska praksa“, *Zbornik 19. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta*“, Hrvatski ured za osiguranje, Opatija 2011, доступно на: [https://huo.hr/upload\\_data/site\\_files/zbornik\\_19.-savjetovanje-huo-2011-.pdf](https://huo.hr/upload_data/site_files/zbornik_19.-savjetovanje-huo-2011-.pdf), 3.1.2021. године, 47-51.

<sup>773</sup> Чл. 41. словеначког ЗООС.

<sup>774</sup> Вид. чл.а 29. ст. 1. ЗООС.

Судови су у неким случајевима обавезивали осигураника од аутоодговорности, који је изгубио права из осигурања, да у гарантни фонд исплати износ који је Удружење осигуравача Србије претходно исплатило оштећеном лицу на име нанаше штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају.

Апелациони суд у Београду, као суд другог степена, окончао је једну парницу по тужби Удружења осигуравача Србије. У конкретном случају, возило је било осигурано код осигуравајућег друштва над којим је отворен стечај. Возач - тужени у регресној парници тим возилом ударио је пешака. Он је управљао возилом у пијаном стању. Имао је чак 2,21 % алкохола у крви (потпуна алкохолисаност). Удружење осигуравача Србије оштећеном пешаку исплатило је накнаду штете. После исплате покренуло је предметну регресну парницу. Удружење осигуравача Србије у тој регресној парници је успело. Алкохолисани возач правноснажно је обавезан да Удружењу исплати износ који је претходно из средстава гарантног фонда исплаћен оштећеном пешаку. Основ за регресну обавезу, по оцени Апелационог суда у Београду, била је чињеница алкохолисаности возача.<sup>775</sup>

Наведена оцена Апелационог суда у Београду делује правично. Возач би требало да сноси штету коју је проузроковао у стању тешког пијанства. Судска пракса у још неким пресудама резоновала је на суштински идентичан начин.<sup>776</sup>

Међутим, судови нису увек овако одлучивали. Судска пракса почела је да напушта становиште по коме Удружење осигуравача Србије након исплате накнаде штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, може имати право регреса.<sup>777</sup>

Апелациони суд у Београду променио је своје становиште о регресном праву Удружења осигуравача Србије у случају када је штету проузроковао алкохолисани возач управљајући возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Овај суд образложио је на језгровит начин, због чега сматра да Удружење осигуравача Србије не може имати право регреса. Образлажући став да Удружење нема регресно право према алкохолисаном возачу, Апелациони суд у Београду најпре је указао да ЗОИЛ само у два случаја предвиђа да Удружење осигуравача Србије - гарантни фонд има право регреса. Одредба чл. 104. ст. 2. ЗОИЛ предвиђа право регреса према власнику неосигураног возила којим је проузрокована штета. Одредба чл. 105. ст. 2. ЗОИЛ предвиђа право регреса у случају да се, након што Удружење осигуравача Србије исплати накнаду штете проузроковане непознатим моторним возилом, идентификује возило којим је проузрокована штета. За такав случај прописано је регресно право према осигуравачу код кога је било осигурано возило чијом употребом је проузрокована штета. Пропис о осигурању возила не изјашњава се о регресном праву Удружења осигуравача Србије у осталим случајевима када оштећеном исплати накнаду штете из средстава гарантног фонда. Апелациони суд у Београду због тога је оценио да, осим у два изричито прописана случаја, не постоји регресна обавеза према гарантном фонду.<sup>778</sup>

Аутор овог реда не слаже се са наведеним схватањем судске праксе. Ипак, мора се признати да је то становиште јасно. Поједностављено, оно би се могло изразити на следећи начин – *гарантни фонд има регресно право само у случајевима када је то изричито прописано*. Аргументи професора Шулерића, изнети у чланку „Суброгација и регрес у закону и судској

<sup>775</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 1415/11 од 14. октобра 2011. године.

<sup>776</sup> Нпр. Виши суд у Ужицу тако је одлучио у пресуди Гж. 912/17 од 6. фебруара 2018. године.

<sup>777</sup> Прва пресуда Апелационог суда у Београду, која се заснива на становишту да Удружење осигуравача Србије не може имати регресно право након исплате накнаде штете проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, јесте пресуда Гж. 14675/10 од 27. јуна 2012. године.

<sup>778</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7850/13 од 1. априла 2015. године.

пракси – правни положај Гарантног фонда“, побијају основаност тог становишта. Правила о регресу солидарних дужника су општа правила облигационог права. Не може се подразумевати да је примена тих правила искључена због тога што ништа није речено.<sup>779</sup> Ни ЗОИЛ ни ЗООС не искључују примену општијих правила према гарантном фонду. Није прописано да општа правила о регресу не важе за Удружење осигуравача Србије. Због тога не треба прихватити становиште да гарантни фонд има право регреса само у два изричито прописана случаја.

Схватање по коме алкохолисани осигураник осигуравајућег друштва у стечају нема регресну обавезу према Удружењу осигуравача Србије, подједнако важи и у осталим случајевима губитка права из осигурања од аутоодговорности. Напуштање лица места непосредно након саобраћајне незгоде, по ранијем југословенском праву било је изједначено са алкохолисаномшћу возача.<sup>780</sup> ЗООС предвиђа да је напуштање лица места посебан случај у коме осигураник губи права из осигурања од аутоодговорности.<sup>781</sup>

Један возач, осигуран од аутоодговорности код осигуравача у стечају, ударио је пешака, нанео му тешку телесну повреду и побегао са лица места. Кривични суд осудио га је и за тешко дело против безбедности саобраћаја и за непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној незгоди. Удружење осигуравача Србије из гарантног фонда исплатило је накнаду штете повређеном пешаку. После тога је поднело је регресну тужбу против осуђеног возача. Удружење осигуравача Србије засновало је регресни захтев на чињеници да је тужени побегао са лица места саобраћајне незгоде. Првостепени суд усвојио је тај регресни захтев.<sup>782</sup>

Апелациони суд у Београду, по жалби туженог, преиначио је првостепену пресуду тако што је одбио тужбени захтев. Возач из конкретне саобраћајне незгоде, практично је ослобођен обавезе да сноси штету коју је проузроковао. Чињеница да је одмах након удеса возач побегао и оставио повређеног пешака, по оцени Апелационог суда у Београду није била битна. Регресна обавеза према гарантном фонду постоји у само два изричито прописана случаја - према власнику возила у случају када је штета проузрокована неосигураним возилом и према осигуравачу у случају да се после исплате штете идентификује возило којим је штета проузрокована.<sup>783</sup>

Понашање лица које је осигурано код осигуравајућег друштва у стечају, какво год да је, по владајућем становишту судске праксе, не може да конституише регресну обавезу према Удружењу осигуравача Србије. Чињеница да је возач управљао аутомобилом без возачке дозволе, не доводи до регресне обавезе према Удружењу осигуравача Србије.<sup>784</sup>

Уставни суд у поступцима по уставним жалбама, изјашњавао се о праву Удружења осигуравача Србије на регрес према лицима која су у стању потпуне алкохолисаности проузроковала штету возилима осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Чињеница да је возач аутомобила, осигураног код друштва за осигурање у стечају, са а чак 2,36 % промила алкохола у крви ударио малолетног пешака, по пракси Уставног суда не представља основ за регресно потраживање.<sup>785</sup> Уставни суд сматра да Удружење осигуравача Србије може имати регресно право само: 1) према власнику неосигураног моторног возила, у случају да исплати

<sup>779</sup> П. Шулејић (2014), 24.

<sup>780</sup> Сматрало се да је возач под дејством алкохола ако након незгоде побегне са лица места и тако избегне испитивање алкохолисаности. Вид. Александар Филиповић, *Обавезно осигурање од аутоодговорности у југословенском праву*, Учитељски факултет, Београд 2001. године, 179.

<sup>781</sup> Чл. 29. ст. 1. тач. 7) ЗООС.

<sup>782</sup> Пресуда Првог основног суда у Београду П. 48047/10 од 12. марта 2013. године.

<sup>783</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7308/12 од 19. новембра 2013. године.

<sup>784</sup> Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 5329/13 од 22. јануара 2015. године.

<sup>785</sup> Одлука Уставног суда Уж. 2116/15 од 11. јануара 2018. године.

накнаду штете проузроковане неосигураним моторним возилом; 2) према осигуравајућем друштву код кога је било осигурано возило којим је проузрокована штета, у случају да се накнадно - после исплате накнаде штете проузроковане неосигураним возилом, открије возило којим је та штета проузрокована.<sup>786</sup>

На основу одлука Уставног суда, са сигурношћу се може рећи да је у домаћој судској пракси преовладало становиште да Удружење осигураваача Србије, никада не може имати право на регрес у случају исплате накнаде штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Без обзира какво је понашање возача, какви су његови пропусти и колики је степен непоштовања саобраћајних прописа, ако је његов осигураваач пао у стечај и Удружење осигураваача исплатило накнаду штете оштећеном лицу, не може постојати регресна обавеза.

Између возача који у пијаном стању управља возилом осигураним код солвентног осигуравајућег друштва и возача који у пијаном стању управља возилом осигураним код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, постоје суштинске сличности. Обојца крше исту саобраћајну забрану, обојца управљају возилом иако су им возачке способности компромитоване и обојца по пропису о осигурању у саобраћају губе права из осигурања. Сличности између њих су такве да се може успоставити аналогија. Алкохолисани возач осигуран код солвентног осигураваача, као регресни дужник, јесте крајњи платилац штете коју оштећеном лицу накнади осигуравајуће друштво. Стога би и алкохолисани возач осигуран код осигуравајућег друштва у стечају, као регресни дужник, требало да буде крајњи платилац штете коју оштећеном накнади Удружење осигураваача Србије. Чињеница да је у описаним случајевима један возач осигуран од аутоодговорности код солвентног друштва за осигурање, а други код друштва за осигурање над којим је покренут стечај, није довољна разлика да искључи аналогију. Возач осигуран код осигуравајућег друштва у стечају не би требало да буде боље заштићен од евентуалног регресног захтева, него возач осигуран код солвентног друштва за осигурање. Нема оправданих разлога због којих би регресно потраживање Удружења осигураваача Србије, у случају губитка права из осигурања (случај алкохолисаног возача, вожње без возачке дозволе, напуштања лица места саобраћајне незгоде итд.), требало да буде уже од регресног потраживања осигуравајућег друштва у истим случајевима.

---

<sup>786</sup> Одлука Уставног суда Уж. 2383/15 од 19. јула 2017. године.

## ЗАКЉУЧАК

Саобраћај моторних возила подразумева ризик настанка штете која није покривена обавезним осигурањем. Терет сношења штетних последица таквих саобраћајних незгода, путем гарантног фонда са оштећеног лица пребацује се на широки круг уредно осигураних власника моторних возила. Гарантни фонд је правни институт којим се ублажавају економске последице саобраћајне незгоде која није покривена обавезним осигурањем. Захваљујући том институту, оштећено лице само не сноси терет штете проузроковане неосигураним моторним возилом, непознатим моторним возилом или моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају. Жртве су у извесној мери заштићене од штетних последица саобраћајне незгоде, чак и када возила учесници у незгоди нису покривена обавезним осигурањем.

Правна наука, судска пракса и законодавство у нашој земљи налазе се пред изазовом како на оптималан начин да обезбеде ту заштиту за жртве. Комунитарни прописи Европске уније, права развијених европских држава и правни системи земаља у нашем суседству, могу послужити као путоказ при тражењу најпогоднијег законског решења. Оптимална организација гарантног фонда кључна је за обезбеђење те правне заштите. Покушај нашег законодавца да измести послове гарантног фонда из Удружења осигураваача Србије, имао је негативан утицај на развој домаћег права у овој области. Законско решење код нас није оптимализовано. С једне стране закон предвиђа оснивање Гарантног фонда као посебног правног лица. У пракси с друге стране, Удружење осигураваача Србије обезбеђује економску заштиту за оштећена лица у случају штете од неосигураног и непознатог возила и возила осигураног код осигуравајућег друштва у стечају.

Одредбе о Гарантном фонду у ЗООС, које се не примењују и које се не мењају, представљају сметњу и препреку за унапређење економске заштите оштећеног лица. Домаће право због те препреке у овој области стагнира, остаје на нивоу који је установљен прописом из деведесетих година прошлог века и почиње да заостаје за минималним европским стандардима. Право Републике Србије у области обавезног осигурања возила и гарантног фонда, не мора бити на нижем нивоу развоја од права Европске уније. Историјска анализа домаћих и европских прописа, показује да право наше земље у овој области није одувек било у заостатку.

Гарантни фонд, као правни институт, има мешовиту – приватноправну и јавноправну природу. Аутор је применом упоредноправног метода, дошао до закључка да код гарантног фонда претеже јавноправни елемент. Основ за овакав закључак је пресуда Суда правде Европске уније, донета поводом саобраћајне незгоде која се догодила у једној чланици Европске уније, у којој је гарантни фонд организован на сличан начин као у Србији. Европска правосудна институција квалификовала је гарантни фонд као појавни облик државе (*emanation of the state*).

Схватања Суда правде Европске уније значајна су за утврђивање правне природе гарантног фонда, али и за одређивање значења правног стандарда употреба моторног возила. Опсег појма употреба моторног возила повећао се путем праксе правосудне институције Европске уније. Заштита оштећених лица на тај начин проширена је и на случајеве штета које су настале изван саобраћаја на путевима. Са аксиолошког становишта ово проширење мора се позитивно оценити. Економска заштита жртава јесте вредност коју би прописи о осигурању возила и гарантном фонду, требало да штите. Проширење појма употреба моторног возила тангира гарантни фонд. Гарантни фонд због тог проширења може одговорати за штету, иако је штета проузрокована изван саобраћаја.

Међутим, појам употреба моторног возила и даље има ограничења. Под употребом моторног возила за коју одговара гарантни фонд подразумева се само употреба која је у складу



са уобичајеном сврхом превозног средства. Оштећени из штетних догађаја насталих док се возило не користи у складу са сврхом превозног средства (нпр. када се возило користи као погонско средство за друге уређаје) остају изван заштите коју пружа гарантни фонд. Пракса Суда правде Европске уније успоставила је правичну равнотежу између интереса оштећеног да се појам употребе моторног возила широко тумачи, и интереса осигуравајућих организација да употребом возила не сматрају случајеви када се возило не користи у складу са сврхом превозног средства. Тумачење појма употреба моторног возила, које је дао Суд правде Европске уније, може представљати путоказ за судове Републике Србије.

Експанзија употребе модерних средстава саобраћаја погодних за урбане средине, као што су електрични тротинети, пред правну теорију поставља питање ко одговара за штету проузроковану тим превозним средствима. Питање одговорности гарантног фонда за штету проузроковану електричним тротинетом сасвим сигурно ће се поставити у судској пракси. Гарантни фонд у неким земљама одговара за штету проузроковану тим возилима, а у неким земљама одговорност гарантног фонда за таква возила не постоји. Моторно возило у позитивном праву Републике Србије екстензивно је дефинисано. Обавеза осигурања и гарантни фонд важе за сва моторна возила. Анализом прописа о безбедности саобраћаја, одредаба о осигурању возила и одредаба о гарантном фонду, може се доћи до закључка да гарантни фонд одговара за штету проузроковану електричним тротинетима и сличним возилима. Гарантни фонд одговара за сваку штету насталу услед употребе неосигураног моторног возила, било да је реч о аутомобилу, трактору, радној машини, мотоциклу, мопеду, електричном тротинету или неком другом возилу.

Могућност преваре је *ratio legis* због кога оштећени нема право на накнаду штете на стварима проузроковане непознатим моторним возилом. Одговорност гарантног фонда постојећег у Србији, по закону и судској пракси апсолутно је искључена када је реч о штети због уништења или оштећења ствари, која је проузрокована непознатим возилом. Економска заштита оштећених лица код нас је у овом погледу испод минималних стандарда прописаних у Европској унији. Ризик да подносилац одштетног захтева обмане лица која одлучују о накнади штете, смањен је на прихватљив ниво ако је у штетном догађају дошло до тешких телесних повреда или до смрти учесника. Закони држава чланица Европске уније због тога дозвољавају да оштећени у оваквим случајевима из гарантног фонда наплате и штету на стварима. Наше право би у овом погледу требало хармонизовати са упоредним правним системима и омогућити да оштећена лица, у оваквим случајевима поред накнаде штете због смрти, повреде тела или нарушавања здравља, наплате и накнаду штете због уништења и оштећења ствари. Одредба ЗООС о накнади штете на стварима проузроковане неосигураним возилом, која се још не примењује, показује јасну намеру домаћег законодавца да наше право о овом питању усклади са комунитарним правом. Међутим, законодавац ту одредбу није редиговао на најбољи могући начин. Писац закона наше земље практично се задовољио тиме да препише одредбу директиве Европске уније.

Аутор је индуктивном методом утврдио да оштећени нема право на накнаду штете насталу услед употребе непознатог возила, ако је он сам одговоран због тога што је возило остало непознато. Из бројних пресуда, у којима се суд бавио питањем накнаде штете проузроковане непознатим моторним возилом, произлази да судска пракса инсистира на одговорности оштећеног лица за заштиту сопственог права. Само ако оштећени није могао заштитити свој интерес да накнаду штете оствари од возача и власника непознатог возила којим му је проузрокована штета, односно од њиховог осигуравача, може имати право на накнаду штете из средстава гарантног фонда. Судска пракса сматра да оштећени мора, с пажњом доброг

домаћина, покушати да прибави податке о возилу којим му је проузрокована штета. Тек ако у томе не успе, оштећени има право на накнаду штете из средстава гарантног фонда.

Жртва саобраћајне незгоде проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, у Републици Србији је у тешком положају. Основни разлог због кога је положај оштећеног у оваквом случају неповољан, јесте став судске праксе да накнада штете доспева према гарантном фонду тек када се стечајни поступак над осигуравајућим друштвом закључи. Стечајни поступак над друштвом за осигурање дуго траје. Затезна камата за време стечаја не тече према гарантном фонду. Поред тога, оштећени нема право да тражи да се висина штете, утврђена према стечајном дужнику, у каснијем поступку против Удружења осигуравача Србије – гарантном фонду процењује по ценама и стандардима на дан обавезивања Удружења осигуравача Србије. Последица овакве праксе јесте да оштећени мора дуго да чека да би наплатио накнаду штете, одмерену према вредности новца која одавно није актуелна, и на коју не тече затезна камата. Право на накнаду штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, због праксе судова у нашој земљи није делотворно. Накнада штете из средстава гарантног фонда, у случају стечаја осигуравача, имовину оштећеног не доводи у стање које је претходило штетном догађају, а не представља ни адекватну сатисфакцију за повреду нематеријалног добра. Било би правично, целисходно и законски утемељено да се судска пракса о овом питању измени. Потраживање накнаде штете из средстава гарантног фонда, требало би сматрати доспелим на дан отварања стечајног поступка. Оштећеном би се на тај начин пружила делотворна економска заштита, за случај саобраћајне незгоде проузроковане моторним возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају.

Поређење домаће судске праксе у парницама вођеним против Удружења осигуравача Србије ради накнаде штете проузроковане возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, са важећом Консолидованом директивом и актуелном праксом Суда правде Европске уније, показује да наше право у овој области није заостало за правом Европске уније. Наши судови и Удружење осигуравача Србије оштећеним лицима пружају одређени степен заштите за случај стечаја осигуравајућег друштва. Тај степен заштите ипак је изнад минималних стандарда Европске уније. Испунити минималне европске стандарде о заштити оштећених у ситуацији када дође до стечаја осигуравача од аутоодговорности, до сада није било тешко. Накнада штете из средстава гарантног фонда у случају стечаја осигуравача, по донетим комунитарним прописима није обавезна. Најмањи степен економске заштите жртве саобраћајне незгоде, прописан националним правом за случај стечаја осигуравача, због тога првазилази обавезне стандарде Европске уније.

Ситуација у овом погледу ће се вероватно променити. Европска комисија припремила је Предлог измена Консолидоване директиве. Обавеза гарантног фонда да накнади штету проузроковану возилом осигураним од одговорности код осигуравајућег друштва над којим је покренут стечај, према очекиваним изменама европских прописа, постаће императив. Национални прописи мораће да предвиде право оштећеног на накнаду штете из средстава гарантног фонда у случају стечаја осигуравача од аутоодговорности. Доспелост тог права, по изменама и допунама европског прописа које ће вероватно бити усвојене, неће моћи да се одлаже до закључења стечајног поступка. Ако наша судска пракса не буде другачије ценила доспелост обавезе Удружења осигуравача Србије, домаће право ће у овом погледу почети да заостаје за европским.

Право на накнаду штете из средстава гарантног фонда законом је установљено ради заштите жртава – путника и трећих оштећених лица. То је његова друштвена сврха. Судска пракса и домаћа правна литература то су препознале поводом регресних и суброгацијских

захтева постављених према гарантном фонду. Управо на том основу – друштвеној сврси гарантног фонда, утемељен је став судске праксе да регресно право према гарантном фонду не постоји. Суброгацијски и регресни захтеви усмерени на гарантни фонд не могу бити основани.

Међутим, судска пракса у регресним парницама Удружења осигураваача Србије против возача неосигураних возила и против лица која су штету проузроковала возилом осигураним код осигуравајућег друштва у стечају, изгубила је из вида друштвену сврху гарантног фонда. Уставни суд и судови у таквим парницама више су се фокусирали на сам текст ЗОИЛ, него на друштвену сврху гарантног фонда. Због тога су оценили да гарантни фонд не може имати регресно право према лицу које је штету проузроковало управљајући неосигураним моторним возилом. Судови, односно Уставни суд, исти став су заузели и поводом парница које је Удружење осигураваача Србије водило против штетника и осигураника, чија су возила била осигурана код осигуравајућих друштава над којима је покренут стечај. Околност да су ови осигураници, односно штетници изгубили права из осигурања од аутоодговорност, због чињеница као што су вожња у алкохолисаном стању, управљање возилом без возачке дозволе или бежање са лица места, по владајућем становишту судске праксе уопште није битна.

Поступање судова у регресним парницама вођеним против Удружења осигураваача Србије заслужује афирмативне коментаре. Међутим, поступање судова у парницама по регресним тужбама, које је покретало Удружење осигураваача Србије, не заслужује такве коментаре. Практично, судска пракса онемогућила је гарантном фонду да остварује регресне захтеве према одговорним лицима у случају стечаја осигуравајућег друштва, и према возачима неосигураних моторних возила. Последица овакве праксе јесте да се гарантни фонд претвара у институт који делимично служи и заштити лица која су одговорна за штету. Гарантни фонд због оваквих становишта судова, у неким случајевима бесплатно штити кривце од одговорности за штету коју су проузроковали. Таква судска пракса није прихватљива са становишта општих правила грађанског права и са становишта сврхе гарантног фонда. Правично би било да судови напусте владајућу праксу о регресном праву гарантног фонда.

Суштина и друштвена сврха гарантног фонда, као правног института, јесте заштита оштећених лица. Становиште које сужава регресног права гарантног фонда на два случаја изричито прописана у ЗОИЛ (1. регрес према власнику неосигураног возила и 2. регрес према осигураваачу возила које је накнадно откривено - идентификовано) не доприноси остварењу друштвене сврхе гарантног фонда. Такво становиште није прихватљиво са социолошке, аксиолошке и правно-догматске тачке гледишта. Критиковано схватање терет накнаде штете, пребацује са штетника на широку заједницу уредних осигураника. Тиме се губи грађанскоправна санкција за проузроковање штете која није покривена осигурањем. На тај начин подстиче се друштвено неприхватљиво понашање – управљање неосигураним возилима, као и вршење радњи које доводе до губитка права из осигурања (нпр. вожња у алкохолисаном стању, вожња без возачке дозволе, напуштање места саобраћајне незгоде итд.). Вредносни принципи захтевају да лице које је проузроковало штету, која није покривена осигурањем, сноси економски терет њене накнаде.

Ни правно-догматски није оправдано да се искључи регресно право гарантног фонда према штетнику. Штетник – возач неосигураног аутомобила, или аутомобила осигураног код осигуравајућег друштва у стечају у случају губитка права из осигурања, јесте један од солидарних дужника накнаде штете. Обавеза накнаде штете на њега пада, јер је он штету проузроковао, за њу је одговоран и није покривен осигурањем. Стога би штетник требало да постане регресни дужник, након што гарантни фонд обештети оштећено лице. Ова регресна обавеза штетника произлази из општег правила облигационог права о регресу солидарног

дужника испуниоца према солидарном дужнику на кога обавеза пада. Законске одредбе о гарантном фонду не искључују примену тог правила. Стога правно-догматски метод указује да би, након што гарантни фонд исплати накнаду штете оштећеном, требало применити опште правило о регресу солидарног дужника испуниоца, тј. указује да гарантни фонд треба да има регресно право према штетнику.

Јудикатура и легислатура могу се ослонити на овај рад приликом тражења правичнијих и целисходнијих решења. Рад је систематизовао постојећа знања о гарантном фонду. Посебна вредност је у томе што је аутор прикупио и на одговарајућим местима у раду приказао ставове судова о релевантним правним питањима. Полазећи од знања које је прикупио и систематизовао, аутор је дошао до нових сазнања о гарантном фонду. Откривени су недостаци у законском уређењу и судској пракси, утврђени су узроци тих недостатака и показано је како се недостаци могу превазићи. Аутор верује да су основне хипотезе изложене у уводу, током рада доказане.

## СПИСАК КОРИШЋЕНЕ ЛИТЕРАТУРЕ

### Литература на страним језицима

- Bruyr Bertrand, „La cinquieme directive sur l' assurance automobile: en pas en avant“, *Le monde de l' assurance*, 2005;
- Nicholas Bevan, „State Liability: Betwixt & Between Brexit (Pt 2)“, *New Law Journal*, issue 7768 издат 3. новембра 2017. године;
- Nicholas Bevan, „Vnuk: End of the Road?“, *The Personal Injury Brief Update Law Journal*, објављено 20. октобар 2014, доступно на: <http://www.pibriefupdate.com/content/pibulj-sec/2711-vnuk-end-of-the-road-nicholas-bevan-solicitor-mediator-consultant-and-trainer>, 15.2.2018;
- Nicholas Bevan, „Lewis v Motor Insurers Bureau: a five-month wonder?“, *New Law Journal*, issue 7811 издат 5. октобра 2018. године;
- Nicholas Bevan, „The MIB's surrogate state liability (Pt 1)“, *New Law Journal*, issue 7848, издат 11. јула 2019. године;
- John Birds, *Birds Modern Insurance Law*, осмо издање, Sweet & Maxwell, 2010;
- John Birds, *United Kingdom – Insurance Law*, Wolters Kluwer, 2018;
- BLM Law office London, *Vnuk – an Involuntary Risk Transfer*, доступно на: <https://www.blmlaw.com/contact/search-results?q=vnuk&type=0>, 29.11.2020. године;
- Conclusions de l'Avocat Générale M. Michal Bobek présentées le 26 avril 2018 Affaire C-80/17 Fundo de Garantia Automóvel contre Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana et Cristiana Micaela Caetano Juliana, доступно на <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=22DD648582C023879E8FCF500E17D83D?text=&docid=201496&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=13336871>, 11.11.2020;
- Mark Boléat, „The European Single Insurance Market“, *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, број 74 (јануар 1995. године), доступно на: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1057/gpp.1995.5.pdf>, 25.7.2020;

- Conclusions de l' Avocat Générale M. Yves Bot présentées le 14 juin 2017 Affaire C-334/16 José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited, Sucursal en España, Unespa – Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=191775&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14931615>, 21.11.2020;
- Conclusions de l' Avocat Générale M. Yves Bot présentées le 28 février 2019 Affaire C-100/18 Línea Directa Aseguradora SA contre Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=211191&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14455552>, 18.11.2020;
- Cathy Bussewitz, „When Electric Scooters Crash, Who Pays the Bills?“, *Claim journal* 27. јун 2019. године, доступно на: <https://www.claimsjournal.com/news/national/2019/06/27/291711.htm>, 7.11.2020. године;
- Matthew Channon, *Validity and Effect of Exclusion Clauses Against Third Parties in Motor Insurance*, докторска дисертација одбрањена на Универзитету у Екстеру (*University of Exeter*) 2017. године;
- Klaus-Dieter Borchardt, *The ABC of European Union law*, Luxembourg 2010, Publications Office of the European Union;
- Klaus-Dieter Borchardt, *The ABC of European Union law*, Luxembourg 2016, European Commission;
- Mike Dobson and others, „Briefing Note Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d. [2014] CJEU C-162/13“, *BLM Motor Group*, доступно на: <https://www.blmlaw.com/contact/search-results?q=vnuk&type=0>, 29.11.2020;
- Piotr Dziel, „Determinants of Effective Combating Insurance Fraud within the Green Card System“, *Prawo asekuracyane*, бр. 4/2017;
- Rudolf Elvers, Implementing the Forth Motor Insurance Directive in Germany“, *AIDA - Motor Insurance Working Group Bulletin*, November 2003, доступно на: [http://www.aida.org.uk/pdf/motorinsbulletin\\_nov03.pdf](http://www.aida.org.uk/pdf/motorinsbulletin_nov03.pdf), 9.3.2019;
- Victor Gerdes, „The European Convention on Compulsory Motor Vehicle Insurance“, *The Insurance Law Journal* (1971), доступно на: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/inslj33&div=60&id=&page=>, 10.8.2020;
- Rakesh Gorea, „Financial impact of road traffic accidents on the society“, *International Journal of Ethic, Trauma & Victimology*, No. 2 (1), јул 2016, доступно на: [https://www.researchgate.net/publication/305746804\\_Financial\\_impact\\_of\\_road\\_traffic\\_accidents\\_on\\_the\\_society](https://www.researchgate.net/publication/305746804_Financial_impact_of_road_traffic_accidents_on_the_society), 29.8.2020;

- Helmut Heiss, *Toward a European Insurance Contract Law: Restatement – Common Frame of References – Optional Instrument*, доступно на: [http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/AIDA2006\\_11\\_24\\_Helmut\\_Heiss\\_eloadas.pdf](http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/AIDA2006_11_24_Helmut_Heiss_eloadas.pdf), 23.7.2020;
- Mason Herrman, *A comprehensive guide to electric scooter regulation practices*, доступно на: <https://krex.k-state.edu/dspace/bitstream/handle/2097/39655/MasonHerrman2019.pdf?sequence=3>, 7.11.2020;
- Anna Ivanova, *Understanding od the Concept „Use of Vehicles“ in the EU Motor Insurance*, Bachelor Thesis, Latvijas Universitate, Рига 2018, доступно на: [https://dspace.lu.lv/dspace/bitstream/handle/7/46449/Ivanova\\_Anna\\_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.lu.lv/dspace/bitstream/handle/7/46449/Ivanova_Anna_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y), 13.8.2020;
- Anna Jędrzychowska, Poprawska Ewa, „Disability Benefits for Victims of Traffic Accidents – Size of Compensations Offered by the Current Amount of Coverage in MTPL Insurance“, *In: European Financial Systems 2014. Proceedings of the 11th International Scientific Conference, Brno: Masaryk – 101 – The sufficiency of the minimum amounts in compulsory liability insurance University*, 2014 (eds. Oleg Deev, Veronika Kajurová, Jan Krajíček), <https://is.muni.cz/do/econ/sborniky/2014/proceedings-EFS-2014.pdf>, 5.1.2021. године;
- Robert Koch, *International Encyclopaedia of Insurance Law – Germany*, Wolters Kluwer, 2018;
- Helmut Koziol, „Harmonising Tort Law in European Union, Advantages and Difficulties“, *Elte Law Journal*, no. 2013/1;
- James Marson, Katy Ferris, „Delaney and Motor Vehicle Insurance Directives: lessons for teaching of EU law“, *Law Teacher*, 51 (4), 2016, доступно на: <http://shura.shu.ac.uk/12623/3/Marson%20Delaney%20Motor%20Vehicle%20Insurance%20Directives.pdf>, 25.7.2020;
- James Marson, Katy Ferris, Alex Nicholson, „Irreconcilable differences? The Road Traffic Act and the European Motor Vehicle Insurance Directives“, *The Journal of Business Law* No. 1/2017, доступно на: <http://shura.shu.ac.uk/11069/1/Marsonirreconcilable.pdf>, 26.8.2020;
- James Marson, Katy Ferris, „For the want of certainty: Vnuk, Juliana and Andrade and the obligation to insure“, *Modern Law Review*, issue 6/2019, доступно на: <http://shura.shu.ac.uk/24782/3/Marson-ForWantCertainty%28AM%29.pdf>, 28.11.2020;
- James Marson, Hasan Alissa, Katy Ferris, „Resolving the Inconsistency Between National and EU Motor Insurance Law. Was Factortame The Solution nobody Sought?“, *German Law Journal* 2020, доступно на: [http://shura.shu.ac.uk/26186/10/Marson\\_ResolvingTheInconsistencyBetween%28AM%20final%29.pdf](http://shura.shu.ac.uk/26186/10/Marson_ResolvingTheInconsistencyBetween%28AM%20final%29.pdf), 25.7.2020;

- Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi présentées le 24 octobre 2012 Affaire C-409/11 Gábor Csonka, Tibor Isztli, Dávid Juhász, János Kiss, Csaba Szontág contre Magyar Állam доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=128881&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=18459314>, 13.12.2020;
- Conclusions de l'Avocat Générale M. Paolo Mengozzi présentées le 26 février 2014 Affaire C-162/13 Damijan Vnuk contre Zavarovalnica Triglav d.d, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=148241&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14753655>, 16.8.2020;
- Robert Merkin, Jeremy Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*, Лондон 2004, Sweet & Maxwell;
- Sara Michalief, *The adequacy of compensation limits stipulated by the European Union Motor Directive*, Dissertation at the University of Malta, 2014, доступно на: <https://www.um.edu.mt/library/oar/bitstream/123456789/9854/1/14BISR012.pdf>, 16.8.2020;
- Kristin Nemeth (2001), *European Insurance Law – A Single Insurance Market?*, San Domenico: European University Institute Florence, доступно на: <https://core.ac.uk/download/pdf/45670243.pdf>, 27.7.2020;
- Jenny Papettas, *The Law Applicable to Cross Border Road Traffic Accidents*, докторска дисертација одбрањена на Правном факултету Универзитета у Бирмингему (*School of Law University of Birmingham*), септембар 2013, доступно на: <https://theses.bham.ac.uk/id/eprint/5168/1/Papettas14PhD.pdf>, 19.8.2020;
- Željka Primorac, „Normal Function of a Vehicle as a Means of Transport or Machine for Carrying Out Work in Motor Third Party Liability Insurance with Special Regard to the Latest Rulings of the Court of Justice of the European Union“, u: Dunja Dujčić, Tunjica Petrašević (urednici), *EU Law in Context – Adjustment to Membership and Challenges of the Enlargement*, Sveučilište Josip Juraja Štrosmajer u Osijeku – Pravni fakultet, Osijek 2018;
- Olga Shevchenko, „Electrically Power-Assisted Cycles (EPACs) after the European Commission's Refit Review and Proposal to Amend Directive 2009/103/EC“, *Law 2.0.: new methods, new laws: 7th international conference of PhD students and young researchers, 25-26 April, 2019: conference papers*, доступно на: <https://epublications.vu.lt/object/elaba:45589653/>, 5.11.2020.
- Olga Shevchenko, „Motor Third Party Liability after CJEU Interpretation of the Directive 103/2009/EC in Vnuk Judgment“, *Teisė*, 2019 vol. 111, доступно на: <https://www.zurnalai.vu.lt/teise/article/view/12822/11620>, 15.11.2020;
- Maya Siman-Tov *at al.*, „The casualties from electric bike and motorized scooter road accidents“, *Traffic Injury Prevention*, 2017 No. 18 доступно на: [https://www.researchgate.net/profile/Maya\\_Siman-Tov/publication/310390051\\_The\\_Casualties\\_from\\_Bike\\_and\\_Motorized\\_Scooter\\_Road\\_Accidents/links/5a5af5dfa6fdcc3bfb5f6ae6/The-Casualties-from-Electric-Bike-and-Motorized-Scooter-Road-Accidents.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Maya_Siman-Tov/publication/310390051_The_Casualties_from_Bike_and_Motorized_Scooter_Road_Accidents/links/5a5af5dfa6fdcc3bfb5f6ae6/The-Casualties-from-Electric-Bike-and-Motorized-Scooter-Road-Accidents.pdf), 5.1.2021;



- Nikolay Stig, Fasmer Blomberg at al, „*Injury from electric scooters in Copenhagen: a retrospective cohort study*“, *BMJ Open*, 2019/9, доступно на: <https://bmjopen.bmj.com/content/bmjopen/9/12/e033988.full.pdf>, 7.11.2020;
- Tarak K. Trivendi at al. „*Injuries Associated With Standing Electric Scooter Use*“, *JAMA Network open*, No. 2019-2, доступно на: <https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/article-abstract/2722574>, 7.11.2020;
- Boban Tomeski, „*Development of Motor Third Party Liability Insurance Market in Terms of Changing Regulation*“, *Procedia Social and Behavioral Sciences* бр. 44 (2012);
- Sofia Vasilopoulou, Lisa Talving, „*Opportunity or threat? Public attitudes towards EU freedom of movement*“, *Journal of European Public Policy*, Vol. 6, 2019, доступно на: [http://eprints.whiterose.ac.uk/132610/8/8\\_1\\_2018\\_Opportunit.pdf](http://eprints.whiterose.ac.uk/132610/8/8_1_2018_Opportunit.pdf), 5.1.2021;
- Gregory Vodden, *Which Mode of Transportation is the Safest?*, 28. јул 2020. године, доступно на: <https://www.bus.com/blog/safest-mode-of-transportation/>, 13.12.2020;
- Manfred Wand, *Versicherungsrecht*, пето издање, Carl Heymanns Verlag, Köln 2010;

## Списак литературе на хрватском и словеначком језику

- Loris Belanić, *Pravni položaj trećih oštećenih osoba kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu*, Magistarski rad na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2006;
- Loris Belanić, „Ugovor o osiguranju od odgovornosti organizatora špotskog natjecanja“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 4/2011;
- Frites Blees, „Smjernice Europske unije o osiguranju motornih vozila – sadržaj i komentari“, *Zbornik sa 12. savjetovanja o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta*, Hrvatski ured za osiguranje, Zagreb 2004
- Maja Bukovac Puvača, Zvonimir Slakoper, Loris Belanić, *Obvezno pravo posebni dio II – izvanugovorni obvezni odnosi*, Novi informator, Zagreb 2015;
- Maja Bukovac Puvača, Gabrijela Mihelčić, Maša Marohini Zrinski, „Uzročna veza kao pretpostavka odgovornosti za štetu u Europskim nacionalnim pravnim sustavima, praksi Suda Europske unije i Europskog suda za ljudska prava“, *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*, br. 1/2019;
- Marijan Ćurković, *Međunarodna karta osiguranja motornog vozila*, drugi izmenjeno i dopunjeno izdanje, Croatia-osiguranje, Zagreb 1990;
- Marijan Ćurković, „Pravo regresa (subrogacije) osiguratelja“, *Pravo i porezi*, br. 1/2002;
- Marijan Ćurković, *Ugovor o osiguranju osoba, život – nezgoda – zdravstveno*, Inženjerski biro, Zagreb 2009;
- Marijan Ćurković, *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb 2013;
- Marijan Ćurković, „Zaštita žrtava cestovnog prometa kroz instituciju garancijskog fonda“, *Zbornik radova sa savetovanja SORS 26. susreta osiguravača i reosiguravača Sarajevo*, доступно на: <http://sors.ba/UserFiles/file/SorS/SORS%202015/Zbornik%20radova%202015/06-Curkovic.pdf>, 11.10.2020;
- Marijan Ćurković, „Osiguranje dinamičkog i statičkog rizika u obveznom osiguranju od autoodgovornosti“, u: Marijan Ćurković *at al* (urednici), *Zbornik radova s međunarodne znanstveno-stručne konferencije Dani hrvatskog osiguranja 2015*, Zagreb 2015;
- Faruh Latifović, „Dospjelost zatezne kamate na naknadu nenovčane štete u bosanskohercegovačkom pravu“, *Anali Pravnog fakulteta u Zenici*, br. 20/2017;

- Ante Lui, „Obvezna osiguranja prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu“, u: Marica Kuzmić (urednik), *Novi propisi iz osiguranja – Zakon o osiguranju i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb 2006;
- Berislav Matijević, „Pojam motornog vozila i njegove uporabe – kroz povijest i aktuelne tendencije“, u: Marijan Ćurković, Jakša Krišto, Damir Zorić (urednici), *Zbornik radova s međunarodne znanstveno-stručne konferencije Hrvatski dani osiguranja 2018*, Zagreb 2018;
- Berislav Matijević, „Pojam upotrebe vozila i otvaranje vrata parkirano vozila“, *Ius-Info*, objavljeno 18. decembra 2018. године, доступно на: <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/36327#>, 17.11.2020;
- Nenad Papić, „Veštačenje uzroka požara“, *Policija i sigurnost (Zagreb)*, br. 3/2016, доступно на: [https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=287375](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=287375), 17.11.2020;
- Stanislav Peruško, Davor Belas, „Uzroci požara vozila“, *Policija i sigurnost (Zagreb)*, br. 1/2010, доступно на: [https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=118023](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=118023), 17.11.2020;
- Mario Ravlić, „Granice regresnog potraživanja – osigurateljna i sudska praksa“, *Zbornik 19. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta*, Hrvatski ured za osiguranje, Opatija 2011, доступно на: [https://huo.hr/upload\\_data/site\\_files/zbornik19.-savjetovanje-huo-2011-.pdf](https://huo.hr/upload_data/site_files/zbornik19.-savjetovanje-huo-2011-.pdf), 3.1.2021;
- Gordana Ristin, Tjaša Krobar, Sergej Simoniti, „Zakon o obveznih zavarovanja v prometu (ZOZP) s komentarjem“, Slovensko zavarovalno združenje, Љубљана 2008;
- Vesna Skorupan Wolff, „Odluke domaćih sudova – odgovornost za štetu nanесenu uporabom autodizalice – osigurateljni aspekti“, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, br. 167/2013, доступно на: [https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=172540](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=172540), 27.11.2020;
- Dejan Srše, *Pravo v zavarovalništvu*, Ministarstvo za šolstvo in šport Republike Slovenije, Љубљана 2010;
- Katarina Strinavić, „Direktive EU o osiguranju motornih vozila i obradi štete“, *Zbornik 16. savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta*, Hrvatski ured za osiguranje, Opatija 2008, доступно на: [https://huo.hr/upload\\_data/site\\_files/zbornik\\_16.-savjetovanje-huo-2008-.pdf](https://huo.hr/upload_data/site_files/zbornik_16.-savjetovanje-huo-2008-.pdf), 4.1.2021;
- Danijela Šaban, „Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti“, *Anali Pravnog fakulteta u Zenici*, br. 17/2016;

- Krešimir Šenjug, „Odgovornost osiguratelja po polici automobilske odgovornosti za naknadu štete nastale spontanom požarom na parkiranom motornom vozilu i pojam uporabe motornog vozila u domeni ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti“, *Hrvatski časopis za osiguranje*, br. 1/2019, dostupno na: <http://www.huo.hr/hrvatski-casopis-za-osiguranje/wp-content/uploads/2019/07/%C4%8Casopis-Osiguranje8B5.pdf>, 18.11.2020;

## Списак литературе на српском језику

- Снежана Андрејевић, Љубица Милутиновић, Здравко Петровић, *Нематеријална штета – Промена ставова судске праксе и нове тенденције – Актуелна судска пракса*, Intermex, Београд 2007;
- Оливер Антић, *Облигационо право*, друго издање, Правни факултет Универзитета у Београду, ЈП Службени гласник, Београд 2008;
- Саша Бован, “*Contra legem* јудицирање – Пандорина кутија правне херменеутике“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 2/2012;
- Весна Боројевић, “*Право осигуравања на регрес према Гарантном фонду*“, Ревизија за право осигурања бр. 3-4/2003;
- Мирко Васиљевић, „Пословно право Србије и Европска унија“, *Право и привреда*, бр. 1-4/2009.
- Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, дванаесто издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2012;
- Мирко Васиљевић, *Компанијско право – право привредних друштава*, седмо издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012;
- Мирко Васиљевић, *Корпоративно управљање – изабране теме*, Удружење правника у привреди, Београд 2013;
- Мирко Васиљевић, Наташа Петровић Томић, „Одговорност управе акционарског друштва за осигурање за спречавање незаконитог пословања“, *Право и привреда*, бр. 1/2020;
- Зоран Илкић, “Одговорност осигураника од аутоодговорности за проузроковану штету“, *Зборник Правног факултета у Новом Саду*, бр. 1/2012;
- Јасмина Ђокић, „Однос система зелене карте и аката еуропског права осигурања од аутомобилске одговорности“, *Европска ревија за право осигурања*, бр. 3/2018;
- Александар Јакшић, *Грађанско процесно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2010. године;
- Марија Караникић Мирић, Објективна одговорност за штету, Правни факултет у Београду, Београд 2013;
- Марија Караникић Мирић, „Прилог разумевању правила о солидарној одговорности ималаца моторних возила (чл. 178. ст. 4. ЗОО)“, у: Драган Митровић (уредник),

*Перспективе имплементације европских стандарда у правни систем Републике Србије – књига 6*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2016;

- Ранко Кеча, Боривоје Старовић, *Грађанско процесно право*, Правни факултет у Новом Саду, Нови Сад 2004. година;
- Владимир Ковчић, „Накнада штете по закључењу стечаја осигуравајућег друштва“, *Правни живот*, бр. 10/2003;
- Владимир Козар, Милан Почуча, Владимир Станковић, *Општи стечајни поступак – Коментар Закона о стечају са судском праксом и подзаконским актима*, Пословни биро, Београд 2013. године;
- Михајло Константиновић, *Облигације и уговори – Сикца за законик о облигацијама и уговорима*, Правни факултет у Београду, Београд 1969;
- Рејхан Куртовић, „Тумачење права – правна херменеутика“, *Правне теме*, број 7/2016;
- Берислав Матијевић, „Croquis појма употреба возила у осигурању од аутомобилске одговорности кроз праксу суда Европске уније“, *Страни правни живот*, бр. 3/2019, 139-146;
- Миодраг Мићовић, „Спорт и осигурање“, *Зборник радова Правног факултета у Сплиту*, бр. 4/2012;
- Драган Мркшић, Здравко Петровић, Катарина Иванчевић, *Право осигурања*, Правни факултет Универзитета Унион, Службени гласник, Београд 2014;
- Боса Ненадић, *Предговор Закона о Уставном суду*, Службени гласник, Београд 2008;
- Јасна Пак, *Право осигурања*, друго издање, Универзитет Сингидунум, Београд 2013;
- Јасна Пак, „Суброгација осигуравача у упоредном праву“, *Актуелни проблеми накнаде штете и осигурања*, Зборник радова Удружења за одштетно право, Будова 2004;
- Јасна Пак, „Имовинска заштита лица која не могу да остваре накнаду штете по основу осигурања од одговорности аутомобилиста“, Зборник радова Удружења за одштетно право, Будва 2005;
- Слободан Перовић *at al.*, *Коментар Закона о облигационим односима I књига*, Савремена администрација, Београд 1995;
- Слободан Перовић *at al.*, *Коментар Закона о облигационим односима II књига*, Савремена администрација, Београд 1995;

- Наташа Петровић Томић, *Право осигурања – Систем Књига I*, ЈП Службени гласник, Београд 2019;
- Наташа Петровић Томић, *Заштита потрошача услуга осигурања*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2015;
- Наташа Петровић Томић, *Осигурање од одговорностиектора и чланова управног одбора акционарског друштва*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2011
- Наташа Петровић, „Међународно осигурање од аутоодговорности“, *Право и привреда*, бр. 1-4/2006;
- Наташа Петровић Томић, Милош Радовановић, „Поравнање о накнади штете из средстава гарантног фонда“, *Harmonius, Journal of Legal and Social Studies in South East Europe*, 2017;
- Здравко Петровић, Владимир Чоловић, Наташа Мрвић Петровић, *Обавезна осигурања у саобраћају и накнада штете*, ЈП Службени гласник, Београд 2010;
- Здравко Петровић, Вељко Кнежевић, *Накнада штете настале у саобраћајној незгоди*, Глосаријум, Београд 2009;
- Здравко Петровић, Владимир Козар, „Стечај осигуравача, накнада штете и гарантни фонд“, у: *Обавезно осигурање, накнада штете и обезбеђење потраживања* (уредник Здравко Петровић), Удружење за одштетно право, Београд 2010;
- Боривоје Познић, *Грађанско процесно право*, Савремена администрација, Београд 1978. године;
- Милош Радовановић, „Непознато моторно возило“, *Право и привреда*, бр. 7-9/2016;
- Милош Радовановић, „Употреба трактора и осигуравајуће покриће“, *Право и привреда*, бр. 7-9/2018;
- Милош Радовановић, „Појам употребе моторног возила у словеначкој судској пракси“, *Страни правни живот* бр. 1/2018;
- Милош Радовановић, „Пропуст оштећеног лица да прибави податке након саобраћајне незгоде“, у: Слободан Јовановић и Рієграоіо Магапо (уредници), *Право и пракса осигурања – изазови, нове технологије и корпоративно управљање*, Удружење за право осигурања и Удружење осигуравача Србије, Палић 2018;
- Милош Радовановић, „Гарантни фонд и аутобуси“, у: Слободан Јовановић и Рієграоіо Магапо (уредници) *Право и пракса осигурања – текућа питања и будући изазови*“, Удружење за право осигурања и Удружење осигуравача Србије, Палић 2019;

- Милош Радовановић, „Врата моторног возила и осигуравајуће покриће“, *Право и привреда*, бр. 10-12/2019;
- Милош Радовановић, „Затезна камата на накнаду штете из осигурања од аутоодговорности“, у: Слободан Јовановић и Pierpaolo Marano (уредници), *Модерни аспекти законског и регулаторног концепта осигурања*, Удружење за право осигурања и Удружење осигуравача Србије, Шабац 2020;
- Вук Радовић, *Стечајно право – књига прва*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2017;
- Марко Радовић, „Правни третман камате у нашем стечајном праву“, *Право и привреда*, бр. 4-6/2012;
- Јован Славнић, „Недостаци у начину организовања гарантног фонда и прописаним мерама надзора у новом Закону о обавезном осигурању у саобраћају“, *Ревизија за право осигурања* бр. 3/2010;
- Драгиша Слијепчевић, „Гарантни фонд и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању“, *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, бр. 3/2002;
- Драгиша Слијепчевић, „Могућност остварења регресног права осигуравача из средстава Гарантног фонда“, Актуелни проблеми накнаде штете и осигурања, Зборник радова Удружења за одштетно право, Будва 2004;
- Драгиша Слијепчевић, *Правни аспекти реорганизације стечајног дужника*, докторска дисертација одбрањена на Правном факултету Универзитета у Београду, 2009. година;
- Слободан Станишић, „Затезне камате на новчану накнаду нематеријалне штете“, у: Здравко Петровић, Наташа Мрвић Петровић (уредници), *Накнада нематеријалне штете – Избор радова Удружења за одштетно право 1998-2008*, Немачка организација за техничку сарадњу (GTZ) GmbH, Београд 2009;
- Зоран Станојевић, Обрад Перић, *Кривично право посебни део*, тринаесто издање, Правна књига, Београд 2009;
- Марија Тороман, „Обавезно осигурање и гарантни фондови“, *Правни живот*, бр. 11/1996;
- Александар Филиповић, *Обавезно осигурање од аутоодговорности у југословенском праву*, Учитељски факултет, Београд 2001. године;
- Милан Церовић, „Улога и циљ организације гарантног фонда у земљама у окружењу и неким земљама Европске уније“, у: *Интеграција (Права) осигурања Србије у европски (ЕУ) систем осигурања*, Удружење за право осигурања, Палић 2009;



- Маријан Ђурковић, „Пета директиве ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете од моторних возила“, *Европска ревија за право осигурања*, 3-4/2005;
- Владимир Чоловић, *Осигуравајућа друштва – законодавство Србије, право ЕУ, упоредно право*, Институт за упоредно право, Београд 2010;
- Владимир Чоловић, „Накнада штете по основу осигурања од аутоодговорности – раније и садашње регулисање у законодавству Србије“, у: *Обавезно осигурање, накнада штете и обезбеђење потраживања* (уредник Здравко Петровић), Удружење за одштетно право, Београд, 2010;
- Владимир Чоловић, „Гарантни фонд у Закону о осигурању имовине и лица“, *Право и привреда* број 5-8/2002;
- Владимир Чоловић, *Међународно осигурање аутоодговорности (систем зелене карте)*, Досије, Београд 2007;
- Владимир Чоловић, „Критски споразум – општа правила (систем зелене карте)“ у: Благоје Бабић (уредник) *Водич кроз право Европске уније*, Институт за међународну политику и привреду, Правни факултет Универзитета у Београду, ЈП Службени гласник, Београд 2009;
- Предраг Шулејић, Ивица Јанковец, Добросав Огризовић, Бранко Рајичић, *Закон о осигурању имовине и лица – Коментар*, Дунав Превинг, Београд 1996;
- Предраг Шулејић, „Појам употребе моторног и прикључног возила у обавезном осигурању од одговорности“, у: Јован Славнић, Предраг Шулејић (уредници), *Привреда и право осигурања у транзицији*, Палић, 2004;
- Предраг Шулејић, *Право осигурања*, пето издање, Досије, Београд 2005;
- Предраг Шулејић, „Стечај и ликвидација осигуравајућих друштава у праву Европске уније са освртом на наше право“, *Ревиија за право осигурања*, бр. 1-2/2007;
- Предраг Шулејић, „Суброгација и регрес у закону и судској пракси – правни положај гарантног фонда“, *Токови осигурања* бр. 1/2014;

## СПИСАК КОРИШЋЕНИХ ДОМАЋИХ ИЗВОРА ПРАВА

- Закон о облигационим односима, *Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89 и *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93;
- Закона о привредним друштвима, *Службени гласник РС*, бр. 36/11, 99/11, 83/14, 5/15, 44/18, 95/18, 91/19;
- Закона о парничном поступку, *Службени гласник РС*, бр. 72/11, 49/13, 49/13, 55/14, 87/18, 18/20;
- Закона о парничном поступку, *Службени лист СФРЈ*, бр. 4/77, 36/77, 6/80, 36/80, 43/82, 69/82, 72/82, 55/84, 74/87, 57/89, 20/20, 27/90, 35/91 и *Службени лист СРЈ*, бр. 27/92, 31/93, 24/94, 12/98, 15/98, 3/02;
- Закона о Уставном суду, *Службени гласник РС*“, бр. 109/07, 99/11, 18/13, 103/15, 40/15;
- Закон о удружењима, *Службени гласник РС*, бр. 51/09, 99/11, 44/18;
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*“, бр. 41/09, 101/11, 32/13, 55/14, 96/15, 9/16, 24/18, 41/18, 87/18, 23/19;
- Закона о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр. 41/09;
- Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима, *Службени лист СФРЈ*, бр. 50/83, 63/88, 80/89, 29/20, 11/91 и *Службени лист СРЈ*, бр. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96, 3/02;
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник СРС*“, бр. 83/82, 15/84, 5/86, 21/90 и *Службени гласник РС*“, бр. 28/91, 53/93, 67/93, 48/94, 25/97, 101/05;
- Закона о осигурању, *Службени гласник РС*, бр. 139/14;
- Закона о осигурању, *Службени гласник РС*“, бр. 55/04;
- Исправка Закона о осигурању („Службени гласник РС“, бр. 70/04;
- Закон о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 30/96, 57/98, 55/99 и *Службени гласник РС*, бр. 55/04, 70/04;
- Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*“, бр. 30/96;
- Исправка Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 57/98;
- Закон о изменама и допунама Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 53/99;

- Исправка Закона о изменама и допунама Закона о осигурању имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 55/99;
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*“, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/13;
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 51/09);
- Закон о измени Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*“, бр. 78/11;
- Закон о изменама и допунама Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*“, бр. 101/11;
- Закон о изменама и допунама Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени гласник РС*, бр. 93/12;
- Закона о обавезном осигурању имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 15/65;
- Закона о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени лист СФРЈ*, бр. 11/68;
- Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 24/76;
- Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 17/90;
- Закон о изменама и допунама Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 82/90;
- Закон о изменама и допунама Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93;
- Закон о измени Закона о основама система осигурања имовине и лица, *Службени гласник РС*, бр. 24/94;
- Закона о стечају, *Службени гласник РС*, бр. 104/09, 71/12, 83/14, 113/17, 44/18, 95/18;
- Закон о принудном поравнању, стечају и ликвидацији, *Службени лист СФРЈ*, бр. 84/89 и *Службени лист СРЈ*, бр. 37/93, 28/96.
- Закона о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање, *Службени гласник РС*, бр. 14/15, 44/18;
- Закона о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање („Службени гласник РС“, бр. 61/05, 116/08 и 91/10);

- Закон о Агенцији за осигурање депозита, *Службени гласник РС*, бр. 14/15, 51/17;
- Закона о Агенцији за осигурање депозита, *Службени гласник РС*, бр. 61/05, 116/08, 91/10;
- Преднацрта Грађанског законика текст од 29. маја 2018. године, доступно на: [https://www.paragraf.rs/nacrti\\_i\\_predlozi/280519-prednacrt-gradjanskog-zakonika-republike-srbije.html](https://www.paragraf.rs/nacrti_i_predlozi/280519-prednacrt-gradjanskog-zakonika-republike-srbije.html), 11.12.2020;
- Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила, *Службени гласник РС*, бр. 69/10, 101/10, 53/11, 22/12, 121/12, 42/14, 108/14, 65/15, 95/15, 71/17, 44/18, 63/18, 96/19, 87/20;
- Одлука о градској управи града Београда, *Службени лист града Београда*, бр. 126/16, 2/17, 36/17, 92/18, 103/18, 109/18, 119/18, 26/19, 60/19, 85/19, 101/19;
- Одлуке о садржини обрасца полисе од аутоодговорности и начину вођења евиденције преузетих полиса, *Службени гласник РС*, бр. 32/10, 99/10;
- Статут Удружења осигуравача Србије – пречишћен текст број 13/01-22/2/1 од 4. новембра 2013. године доступно на: [http://uos.rs/data/Akta/APR%20i%20Statut%202018%20\(2\).pdf](http://uos.rs/data/Akta/APR%20i%20Statut%202018%20(2).pdf), 18.7.2020;
- Правилника о систематизацији радних места у Удружењу осигуравача Србије – пречишћени текст број 13-611-06 од 18. фебруара 2013. године;
- Процедура за обраду и евидентирање послова гарантног фонда Удружења осигуравача Србије донета 28. јануара 2015. године;

## СПИСАК КОРИШЋЕНИХ СТРАНИХ ИЗВОРА ПРАВА

### Међународни правни извори

- European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles, доступно на <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/09000016800656cd>, 10.8.2020;
- Annex I – Provision annexet to the European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles, доступно на: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656d4>, 10.8.2020;
- Annex II – Reservations to the European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles доступно на: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656d5>, 10.8.2020. године;

### Правни извори Европске уније

- Council Directive of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability, *Official Journal of the European Communities*, L 103/72);
- Second Council Directive of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles *Official Journal of the European Communities*, L 8/84;
- Third Council Directive of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, *Official Journal of the European Communities*, L 129/33;
- Commission of the European Communities, *Proposal for European Parliament and Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Directives 73/239 EEC and 92/49 EEC (Fourth Motor Insurance Directive)*, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51997PC0510&from=EN>, 19.8.2020;
- Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC, *Official Journal of the European Communities*, L 181/70;

- Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, *Official Journal of the European Communities*, L 149/14;
- Commission of the European Communities, *Proposal for Directive of the European Parliament and of the Council 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 (Codified version)*, Брисел 27. фебруар 2008. године, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008PC0098&from=EN>, 19.8.2020;
- 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 (codified version), *Official Journal of European Union*, L 263/11;
- European Commission, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending irective 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability*, објављено 24. маја 2018. године у Бриселу, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=EN>, 28.11.2020;
- Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (Framework Directive) *Official Journal of European Union*, L 263/1;
- Directive 2002/24/EC of the European Parliament and of the Council of 18 March 2002 relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles and repealing Council Directive 92/61/EEC, *Official Journal of the European Communities*, L 124/1;
- Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC, *Official Journal of European Union*, L 127/51;
- Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC, *Official Journal of European Union*, L 127/134;

## Правни извори система зелене карте

- Articles of association of Council of Bureaux, Latest Update in 2019, доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/2020-01-15-Articles-of-Association-EN.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/2020-01-15-Articles-of-Association-EN.pdf), 25.7.2020;
- Council of Bureaux, *Internal regulations*, доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_filefolder/2020-internal-regulations-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_filefolder/2020-internal-regulations-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf), 25.7.2020;
- Council of bureaux, *Agreement between the national insurers' bureaux of the Member States of the European Economic Area and other Associate States*, доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/08-Multilateral-Agreement.pdf), 30.7.2020;

## Страни национални правни извори

- Закон Републике Словачке бр. 381/2001 о обавезном уговорном осигурању моторних возила од одговорности према трећим лицима, *Збирка закона Словачке Републике*, бр. 95/02, 99/03, 430/03, 595/03, 186/04, 645/04, 747/04, 91/05, 188/06, 110/07, 8/09, 144/10, 520/11, 180/13, 39/15, 373/18, 281/19, доступно на: [https://www.skp.sk/pdf/381\\_uplne\\_znenie.pdf](https://www.skp.sk/pdf/381_uplne_znenie.pdf), 25.7.2020;
- Мађарски Закон LXII из 2009. године о осигурању од грађанске одговорности за штету од употребе моторних возила Мађарске, *Мађарски гласник* бр. 89/09, 191/09, 165/11, 159/13), <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0900062.tv>, 27.9.2020;
- Закона о осигурању од одговорности за штету проузроковану употребом возила и изменама и допунама одређених повезаних аката Чешке Републике, *Збирка закона*, бр. 168/99, 56/01, 320/02, 47/04, 377/05, 56/06, 296/07, 137/08, 278/09, 281/09, 341/11, 18/12, 160/13, 239/13, 354/14, 304/16, 63/17, 250/16, 293/17, 49/20, доступно на: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-168/zneni-20180101>, 12.10.2020;
- Румунски Закона број 132/2017 о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штету проузроковану трећим лицима моторним возилом и трамвајем, *Службени гласник Румуније*, бр. 431/17), доступно на: <https://lege5.ro/Gratuit/ge3dgmrvha2q/legea-nr-132-2017-privind-asigurarea-obligatorie-de-raspundere-civila-auto-pentru-prejudicii-produse-tertilor-prin-accidente-de-vehicule-sitramvaie>, 27.9.2020;
- Законик о осигурању Републике Бугарске, *Државни гласник*, бр. 102/15, 62/16, 95/16, 103/16, 8/17, 62/17, 63/17, 85/17, 92/17, 95/17, 103/17, 7/18, 15/18, 24/18, 27/18, 77/18, 101/18, 17/19, 42/19, 83/19), доступно на: [http://www.abz.bg/public/uploads/files/kodeks-za-zastrahovaneto\\_1.pdf](http://www.abz.bg/public/uploads/files/kodeks-za-zastrahovaneto_1.pdf), 27.9.2020;
- Закона Републике Грчке 489/76 о обавезном осигурању од грађанске одговорности услед саобраћајних незгода - доступно на: <https://www.bankofgreece.gr/RelatedDocuments/law489.gr.pdf>, 2.8.2020;
- Закон о осигурању моторних возила Републике Финске, *Финска збирка законодавства*, бр. 460/16), доступно на: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2016/20160460>, 4.1.2021;
- Закон о грађанској одговорности и осигурању у области употребе моторних возила Краљевине Шпаније, *Државно службено гласило*, бр. 267/04, 166/07, 283/09, 179/11, 168/15, 228/15, доступно на: [https://www.conorseguros.es/web/documents/10184/39165/Autos\\_Ley+RC\\_Baremo/f680dc7e-162e-442d-8334-a13ffd8a5386](https://www.conorseguros.es/web/documents/10184/39165/Autos_Ley+RC_Baremo/f680dc7e-162e-442d-8334-a13ffd8a5386), 21.11.2020;



- Уредба Краљевине Шпаније о обавезном осигурању од грађанскоправне одговорности у области употребе моторних возила Краљевине шпаније, *Државно службено гласило*, бр. 222/08 и 283/2009), доступно на: <https://www.conorseguros.es/web/documents/10184/39165/RgtoAutos/a8d0583d-bd38-4741-8770-2f7edfe8bfde>, 21.11.2020;
- Закона о обавезном осигурању у саобраћају Републике Црне Горе, *Службени лист Црне Горе*, бр. 44/12;
- Закон о обвезним odnosima Републике Хрватске, *Народне новине*, бр. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18;
- Закон о сигурности промета на cestama Републике Хрватске, *Народне новине*, бр. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20;
- Закона о обвезним osiguranjima u prometu Републике Хрватске, *Народне новине*, бр. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14;
- Законом о моторним возилима Републике Словеније - *Zakon o motornih vozilih, Uradni list Republike Slovenije*, бр. 75/17, 92/20;
- Законом о обавезним осигурањима у промету Републике Словеније - *Zakon o obveznih zavarovanja v prometu, Uradni list Republike Slovenije*, бр. 70/94, 67/02, 13/05, 35/05, 30/06, 110/06, 52/07, 93/07, 40/12, 33/16, 41/17;
- Закон о привредним друштвима Републике Словеније - *Zakon o gospodarskih družbah, Uradni list Republike Slovenije*, бр. 42/06, 60/06, 26/07, 33/07, 10/08, 68/08, 42/09, 65/09, 33/11, 91/11/32./12, 57/12, 44/13, 82/13, 55/15, 15/17, 22/19;
- Закон о накнади штете жртвама саобраћајне незгоде Републике Аустрије, *Савезни службени гласник Републике Аустрије*, бр. 37/07, 109/09, 12/13, 34/15, 19/17;
- Законом о обавезном осигурању власника моторних возила – Законом о обавезном осигурању Савезне Републике Немачке, доступно на: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/BJNR102130965.html>, 1.9.2020;
- Motor Insurance Bureau Ltd, *Articles of Association of Motor Insurers' Bureau*, доступно на: <https://www.mib.org.uk/media/462763/2019mib-articles-of-association-030719.pdf>, 2.8.2020;
- Споразум о накнади жртвама неосигураних возача за Енглеску, Шкотску и Велс - *Uninsured Drivers Agreements England, Scotland and Wales*, доступно на: <https://www.mib.org.uk/media/166917/2015-uninsured-drivers-agreement-england-scotland-wales.pdf>, 25.8.2020;

- Споразум о накнади жртвама неоткривених возача за Енглеску, Шкотску и Велс - *Untraced Drivers Agreements England, Scotland and Wales*, доступно на: [https://www.mib.org.uk/media/355104/amended-2017-untraced-drivers-agreement-england-scotland-and-wales\\_v10.pdf](https://www.mib.org.uk/media/355104/amended-2017-untraced-drivers-agreement-england-scotland-and-wales_v10.pdf), 25.8.2020;
- Споразум о накнади жртвама жртвама које нису покривене осигурањем закључен 29. јануара 2009. године између Министарства саобраћаја Републике Ирске и Националног бироа осигурања Републике Ирске – *Agreement dated 29<sup>th</sup> January 2009 between the Minister for Transport and the Motor Insurers' Bureau of Ireland (MIBI)*, доступно на: [https://www.mibi.ie/\\_fileupload/Signed\\_MIBI\\_Agreement\\_29\\_Jan\\_09.pdf](https://www.mibi.ie/_fileupload/Signed_MIBI_Agreement_29_Jan_09.pdf), 25.8.2020;

## ДОМАЋА СУДСКА ПРАКСА

### Пракса Уставног суда

- Одлука Уставног суда Јуз-909/2010 од 20. децембра 2012. године („Службени гласник РС“, број 7/13);
- Одлука Уставног суда Уж. 940/09 од 14. јула 2011. године;
- Одлука Уставног суда Уж. 7096/14 од 7. септембра 2014. године;
- Одлука Уставног суда Уж. 2557/11 од 11. септембра 2014. године;
- Одлука Уставног суда Уж. 1678/12 од 25. септембра 2014. године;
- Одлука Уставног суда Уж. 5230/12 од 2. јула 2015. године;
- Одлука Уставног суда Уж. 8619/14 од 20. октобра 2016. године;
- Одлука Уставног суда Уж. 2383/15 од 19. јула 2017. године;
- Одлука Уставног суда Уж. 2116/15 од 11. јануара 2018. године;

### Пракса Врховног суда Србије

- Грађанско одељење Врховног суда Србије, „Одговорност удружења осигуравајућих организација – гарантног фонда и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању“, Правно схватање утврђено на седницама одржаним 7. октобра и 9. децембра 2002. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 3356/01 од 19. јануара 2001. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 2261/01 од 19. децембра 2001. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 2999/01 од 27. јуна 2002. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Пзз. 5/04 од 1. априла 2004. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Гзз. 7/05 од 16. јуна 2005. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 1822/04 од 2. фебруара 2006. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 77/06 од 13. априла 2006. године;
- Решење Врховног суд Србије Прев. 5/06 од 25. јуна 2006. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 2354/06 од 27. марта 2007. године;
- Пресуда Врховни суд Србије Гзз. 9/04 од 17. новембра 2007. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 2354/07 од 6. фебруара 2008. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 3171/07 од 20. фебруара 2008. године;
- Пресуда Врховног суда Србије Рев. 893/08 од 12. јуна 2008. године;

### Пракса Врховног касационог суда

- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 1821/10 од 24. фебруара 2011. године;
- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 396/11 од 1. фебруара 2012. године;
- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 1024/14 од 27. новембра 2014. године;
- Решење Врховног касационог суда Рев. 2102/15 од 24. децембра 2015. године;
- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 934/15 од 28. јануара 2016. године;
- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 66/16 од 9. новембра 2016. године;
- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 971/16 од 22. марта 2017. године;
- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 1363/16 од 17. маја 2016. године;
- Пресуда Врховног касационог суда Рев. 3733/18 од 5. јула 2018. године;

## Пракса апелационих судова

- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 12649/10 од 21. октобра 2010. године;
- Решење Апелационог суда у Београду Гж. 12001/10 од 20. јула 2011. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 14063/10 од 25. августа 2011. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 15888/2010 од 19. септембра 2011. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 1415/11 од 14. октобра 2011. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 5011/11 од 13. јануара 2012. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 14675/10 од 27. јуна 2012. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 1800/2013 од 13. марта 2013. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7308/12 од 19. новембра 2013. године;
- Решење Апелационог суда у Београду Гж. 5728/2012 од 22. јануара 2014. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 6523/14 од 18. децембра 2014. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 5329/13 од 22. јануара 2015. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7850/13 од 1. априла 2015. године;
- Пресуда Апелационог суд у Београду Гж. 5241/15 од 10. децембра 2015. године;
- Решење Апелационог суда у Београду Гж. 2351/16 од 23. марта 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 6395/15 од 12. маја 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7041/15 од 12. маја 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 8/16 од 4. августа 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 5926/16 од 17. новембра 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7828/16 од 25. новембра 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7/16 од 8. марта 2017. године;
- пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 2666/17 од 31. маја 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 61/17 од 7. јуна 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 3408/17 од 9. августа 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 6036/17 од 17. јануара 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 181/18 од 17. јануара 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 2252/18 од 16. августа 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 7219 од 7. новембра 2018. године;
- Решење Апелационог суда у Београду Гж. 6044/18 од 7. децембра 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Београду Гж. 219/19 од 12. јуна 2019. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 153/11 од 8. јуна 2011. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1787/11 од 2. фебруара 2012. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 5100/12 од 5. фебруара 2013. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 5170/12 од 5. марта 2013. године;
- Решење Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1763/13 од 24. јула 2013. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4563/13 од 1. априла 2014. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4383/13 од 4. јуна 2014. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2310/14 од 24. децембра 2014. године;
- Решење Апелационог суда у Новом Саду Гж. 3553/14 од 15. јануара 2015. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2636/14 од 4. марта 2015. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1317/16 од 2. јуна 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2900/16 од 17. октобра 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 3140/16 од 20. октобра 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 3234/16 од 16. новембра 2016. године;

- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4671/16 од 19. јануара 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 552/17 од 13. априла 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2760/17 од 14. септембра 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2761/17 од 14. септембра 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 3631/16 од 25. септембра 2017. године;
- Решење Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2723/17 од 19. октобра 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 4881/18 од 16. новембра 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 2886/17 од 16. новембра 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1191/18 од 13. септембра 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1776/18 од 20. септембра 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж.. 4587/18 од 18. октобра 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 1776/18 од 20. октобра 2018. године
- Пресуда Апелационог суда у Новом Саду Гж. 5175/18 од 13. децембра 2018. године;
- Решење Апелационог суда у Нишу Гж. 4248/18 од 7. фебруара 2019. године;
- Пресуда Апелационог суда у Нишу Гж. 1790/19 од 2. априла 2019. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 3719/14 од 11. августа 2015. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 1845/15 од 22. марта 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 2724/16 од 6. октобра 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 3136/16 од 24. новембра 2016. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 2170/16 од 9. јуна 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 2917/16 од 22. августа 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 475/15 од 9. новембра 2017. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 568/17 од 20. фебруара 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 3202/18 од 6. марта 2019. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 4231/17 од 6. септембра 2018. године;
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Кж. 24/2019 од 26. фебруара 2019. године
- Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу Гж. 1586/19 од 2. априла 2019. године;
- Привредни апелациони суд, „Одговори на питања привредних судова утврђени на седницама Одељења за привредне спорове одржаним 16,17, 20. и 30. новембра 2017. године и на седници Одељења за привредне преступе – материјално право питање број 28“, *Билтен судске праксе привредних судова*, бр. 3/2017;
- Привредни апелациони суд, „Одговори на питања привредних судова који су утврђени на седницама Одељења за привредне спорове Привредног апелационог суда одржаним 8. и 9. новембра 2019. године и на седници Одељења за привредне преступе одржане дана 5. децембра 2018. године“, *Билтен судске праксе привредних судова* 4/2018;
- Привредни апелациони суд, „Одговори на питања привредних судова који су утврђени на седницама Одељења за привредне спорове Привредног апелационог суда одржаним 19. и 20. новембра 2019. године и на седници Одељења за привредне преступе одржане дана 20. новембра 2019. године“, *Билтен судске праксе привредних судова* 3/2019;
- Решење Привредног апелационог суда Пж. 4643/10 од 25. октобра 2010. године;
- Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 13264/10 од 29. септембра 2011. године;
- Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 173/14 од 27. фебруара 2014. године;
- Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 3256/14 од 28. маја 2014. године;
- Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 3701/14 од 23. јануара 2015. године;
- Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 5433/15 од 18. јануара 2017. године;
- Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 7848/16 од 15. јуна 2018. године;

## Пракса виших судова

- Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 11870/10 од 28. марта 2012. године;
- Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 14699/10 од 23. маја 2012. године;
- Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 3612/16 од 14. априла 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 13453/15 од 6. априла 2017. године
- Пресуда Вишег суда у Београду Гж. 13420/15 од 1. јуна 2017. године;
- Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 1700/11 од 8. новембра 2012. године;
- Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 3183/13 од 21. јануара 2014. године;
- Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 1703/16 од 1. септембра 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 3386/15 од 11. октобра 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 2510/15 од 17. октобра 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 4410/17 од 30. октобра 2018. године;
- Пресуда Вишег суда у Новом Саду Гж. 1932/17 од 30. јануара 2019. године;
- Пресуда Вишег суда у Крагујевцу Гж. 1845/17 од 18. септембра 2018. године;
- Пресуда Вишег суда у Крагујевцу пресудом Гж. 326/17 од 16. октобра 2018. године;
- Пресуда Вишег суд у Зрењанину Гж. 243/15 од 20. јануара 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Зрењанину Гж. 7785/15 од 11. маја 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Зрењанину Гж. 291/16 од 1. фебруара 2017. године;
- Решење Вишег суда у Зрењанину Гж. 355/17 од 28. марта 2019. године;
- Пресуда Вишег суда у Суботици Гж. 855/13 од 17. јануара 2014. године;
- Пресуда Вишег суда у Крушевцу Гж. 503/13 од 10. децембра 2013. године
- Пресуда Вишег суда у Сомбору Гж. 556/17 од 2. јуна 2017. године;
- Пресуда Вишег суда у Ужицу Гж. 912/17 од 6. фебруара 2018. године;
- Пресуда Вишег суда у Чачку Гж. 929/16 од 1. децембра 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Шапцу Гж. 19/16 од 2. марта 2016. године;
- Пресуда Вишег суда у Шапцу Гж. 815/18 од 19. марта 2019. године;
- Пресуда Вишег суда у Сремској Митровици Гж. 120/17 од 22. фебруара 2017. године;
- Пресуда Вишег суда у Сремској Митровици Гж. 471/16 од 14. јуна 2017. године;
- Пресуда Вишег суда у Панчеву Гж. 323/15 од 8. септембра 2015. године;
- Пресуда Вишег суда у Лесковцу Гж. 1326/14 од 24. фебруара 2015. године;
- Пресуда Вишег суда у Јагодини Гж. 2032/17 од 15. новембра 2017. године;

## Пракса осталих судова

- Пресуда Вишег трговинског суда Пж. 3826/02 од 10. октобра 2002. године;
- Пресуда Вишег трговинског суда Пж. 5220/02 од 22. октобра 2002. године;
- Пресуда Вишег трговинског суда Пж. 4660/03 од 10. септембра 2003. године;
- Пресуда Вишег трговинског суда П. 5220/02 од 22. октобра 2003. године;
- Решење Привредног суда у Београду Ст. 104/10 од 28. фебруара 2017. године;
- Решење Привредног суда у Ваљеву Ст. 22/10 од 8. децембра 2016. године;
- Решење Трговинског суда у Панчеву Ст. 1377/01 од 21. октобра 2005. године;
- Решење Трговинског суда у Београду Л. 21/05 од 21. фебруара 2005. године;
- Решење Трговинског суда у Београду Ст. 28/07 од 23. марта 2007. године;
- Решење Привредног суда у Београду Ст. 9/17 од 15. јуна 2018. године;
- Решење Трговинског суда у Београду Л. 27/05 од 26. јануара 2005. године;
- Решење Трговинског суда у Београду Ст. 43/07 од 25. априла 2007. године;
- Решење Привредног суда у Београду Ст. 108/10 од 18. септембра 2017. године;
- Решење Трговинског суда у Београду Ст. 218/05 од 28. јула 2005. године;
- Решење Привредног суда у Београду Ст. 104/10 од 28. фебруара 2017. године;
- Решење Трговинског суда у Београду Ст. 45/07 од 30. априла 2007. године;
- Пресуда Трговинског суда у Београду П. 1966/03 од 21. маја 2003. године;
- Пресуда Првог основног суда у Београду П. 48047/10 од 12. марта 2013. године;
- Пресуда Првог основног суда у Београду П. 84000/10 од 29. августа 2014. године;
- Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 11743/13 од 8. јула 2014. године;
- Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 24062/13 од 10. септембра 2014. године;
- Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 2830/14 од 6. јула 2015. године;
- Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 18203/11 од 6. децембра 2016. године;
- Пресуда Трећег основног суда у Београду П. 3162/14 од 16. марта 2018. године;
- Пресуда Основног суда у Новом Саду П. 2643/12 од 2. октобра 2013. године;
- Пресуда Основног суда у Новом Саду П. 6013/18 од 27. септембра 2018. године;
- Пресуда Основног суда у Крагујевцу П. 135/15 од 21. јула 2016. године;
- Пресуда Основног суда у Зрењанину П. 1780/13 од 7. јула 2015. године;
- Пресуда Основног суда у Сенти П. 231/15 од 25. маја 2016. године;
- Пресуда Основног суда у Лозници П. 647/16 од 8. јуна 2014. године;
- Пресуда Основног суда у Горњем Милановцу П. 699/13 од 9. фебруара 2016. године;
- Пресуда Основног суда у Аранђеловцу – Судска јединица у Тополи П. 2735/13 од 26. новембра 2015. године;
- Пресуда Основног суда у Врбасу – Судска јединица у Кули П. 845/13 од 13. фебруара 2014. године;
- Пресуда Окружног суда у Београду Гж. 10234/08 од 9. децембра 2008. године;
- Пресуда Окружног суда у Новом Саду Гж. 2139/07 од 15. јула 2009. године;
- Пресуда Окружног суда у Ваљеву Гж. 359/03 од 20. фебруара 2003. године (преузета из правне базе Paragraf Lex);
- Пресуда Окружног суда у Краљеву Гж. 724/03 од 16. јануара 2004. године (преузета из правне базе Paragraf Lex);
- Пресуда Окружног суда у Сремској Митровици Гж. 1118/08 од 19. јуна 2008. године;

## ИНОСТРАНА СУДСКА ПРАКСА

### Пракса Суда правде Европске уније и Суда правде Европских заједница

- Суд правде Европске уније, пресуда C-80/17 od 26. априла 2018. године *Fundo de Garantia Automóvel v. Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana and Cristiana Micaela Caetano Juliana*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=22DD648582C023879E8FCF500E17D83D?text=&docid=205320&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=13336871>, 11.11.2020;
- Суд правде Европске уније, пресуда C-162/13 од 4. септембра 2014. године у предмету *Damijan Vnuk v. osiguravajućeg društva Triglav*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62013CJ0162&lang1=en &lang2=HR&type=TXT&ancre=>, 15.12.2017;
- Суд правде Европске уније, пресуда C-648/17 од 15 новембра 2018. године *ВТА Baltic Insurance Company AS v. Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=207786&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4555854>, 19.4.2019;
- Суд правде Европске уније, пресуда C-100/18 од 20. јуна 2019. године *Línea Directa Aseguradora SA v. Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=215249&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14455552>, 18.11.2020;
- Суд правде Европске уније, пресуда C-514/16 од 28. новембра 2017. године *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade contre Joséa Manuela Proença Salvadora, Crédito Agrícola Seguros, Jorgea Oliveira Pinta*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=197180&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14626658>, 19.11.2020;
- Суд правде Европске уније, пресуда C-409/11 од 11. јула 2013. године, *Gábor Csonka, Tibor Isztli, Dávid Juhász, János Kiss, Csaba Szontág v. Magyar Állam*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=139402&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=18449591>, 13.12.2020. године;
- Суд правде Европске уније, пресуда C-334/16 од 20. децембра 2017. године *José Luís Núñez Torreiro contre AIG Europe Limited, Sucursal en España Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras*, доступно на: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198066&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=14628721>, 19.11.2020;



- Суд правде Европских заједница, пресуда C-91/92 *Paole Faccini Dori v Recreb Srl* од 14. јула 1994. године, тачка 24, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:61992CJ0091&from=EN>, 25.8.2020;
- Суд правде Европских заједница, пресуда C-253/96 до C-258/96 *Helmut Kampelmann and Others v Landschaftsverband Westfalen-Lippe* од 9. октобра 1997. године, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:61996CJ0253&from=EN>, 25.8.2020;

## Пракса судова страних држава

- England and Wales High Court, *AXA Insurance UK Plc v Norwich Union Insurance Ltd (Commercial Court)* 14. may 2007, доступно на: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff7c460d03e7f57eb1ed7>, 28.11.2020;
- The High Court of Justice Queen's Bench Division London Mercantile Court, Claim No: Folio 2014-000231, Date 19.02.2016, <http://credithirebarrister.com/wp-content/uploads/2017/01/UK-Insurance-v-Thomas-Holden-and-Another-2016-EWHC-264-QB.pdf>, 20.12.2017;
- England and Wales Court of Appeal (Civil Division), пресуда B3/2018/2411 од 5. јуна 2019. године, доступно на: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2019/909.html>, 29.11.2020;
- Касациони суд Републике Италије (*Corte di Cassazione*), пресуда 44165/09 од 18. новембра 2009. године, доступно на: <https://www.giudicedipace.it/sezionepenale/403-corte-di-cassazione-n-44165-09-circolazione-stradale-reato-di-tentato-omicidio-copertura-assicurativa-18-11-09.html>, 29.11.2020;
- Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 38/2006 од 13. марта 2008. године, доступно на: <http://www.sodisce.si/vsrs/odlocitve/13380/>, 12.12.2020;
- Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno Sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 721/2009 од 3. децембра 2009. године, доступно на: <http://www.sodisce.si/vsrs/odlocitve/65074/>, 12.12.2020;
- Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno Sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 764/2007 од 23. јуна 2010. године, доступно на: <http://sodisce.si/vsrs/odlocitve/2010040815246915/>, 12.12.2020;
- Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 106/2011 од 20. марта 2012. године, [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113043616&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113043616](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113043616&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113043616), 19.12.2017;
- Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno Sodišče Republike Slovenije*), решење II Ips 1235/2008 од 19. априла 2012. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=&advanceSerch=1&database\[SOVS\]=SOVS&doc\\_code=&task\\_code=II%20Ips%201235/2008&source2=&us\\_decision=&ecli=&trib\\_title\[Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De\]=%22Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De%22&dep\\_title\[Civilni%20oddelek\]=%22Civilni%20oddelek%22&meet\\_dateFrom=&meet\\_dateTo=&senat\\_judge=&areas=&institutes=&core\\_text=&decision=&description=&connection2=&publication=&\\_submit2=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2012032113044415](http://www.sodnapraksa.si/?q=&advanceSerch=1&database[SOVS]=SOVS&doc_code=&task_code=II%20Ips%201235/2008&source2=&us_decision=&ecli=&trib_title[Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De]=%22Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De%22&dep_title[Civilni%20oddelek]=%22Civilni%20oddelek%22&meet_dateFrom=&meet_dateTo=&senat_judge=&areas=&institutes=&core_text=&decision=&description=&connection2=&publication=&_submit2=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2012032113044415), 19.9.2019;

- Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II 415/2011 од 20. октобра 2014. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113073270&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113073270](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113073270&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113073270), 5.2.2018;
- Врховни суд Републике Словеније (*Vrhovno sodišče Republike Slovenije*), пресуда II Ips 407/2008 од 5. новембра 2009. године, доступно на: <http://pisrs.si/Pis.web/sodnaPraksaRSSearch;jsessionid=b5yfpkga39hBhkplYjIAviti?od=&search=2003-01-3028,&page=945&do=&chosenFilters=vrhovno%2Cvisje%2Cupravno&filter=,> 19.4. 2019;
- Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Ср 2089/2010 од 22. септембра 2004. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2010040815249587&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2010040815249587](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2010040815249587&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2010040815249587), 19.9.2020;
- Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда I Ср 3743/2010 од 19. јануара 2011. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=&advanceSerch=1&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&doc\\_code=&task\\_code=&source2=&us\\_decision=&ecli=&trib\\_title\[Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De\]=%22Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De%22&trib\\_title\[Vi%C5%A1je%20sodi%C5%A1%C4%8De%20v%20Ljubljani\]=%22Vi%C5%A1je%20sodi%C5%A1%C4%8De%20v%20Ljubljani%22&dep\\_title\[Civilni%20oddelek\]=%22Civilni%20oddelek%22&meet\\_dateFrom=&meet\\_dateTo=&senat\\_judge=&area\\_s=&institutes=&core\\_text=&decision=&description=&connection2=ZOZP%20%C4%8Dlen%2047&publication=&\\_submit2=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2010040815253031](http://www.sodnapraksa.si/?q=&advanceSerch=1&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&doc_code=&task_code=&source2=&us_decision=&ecli=&trib_title[Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De]=%22Vrhovno%20sodi%C5%A1%C4%8De%22&trib_title[Vi%C5%A1je%20sodi%C5%A1%C4%8De%20v%20Ljubljani]=%22Vi%C5%A1je%20sodi%C5%A1%C4%8De%20v%20Ljubljani%22&dep_title[Civilni%20oddelek]=%22Civilni%20oddelek%22&meet_dateFrom=&meet_dateTo=&senat_judge=&area_s=&institutes=&core_text=&decision=&description=&connection2=ZOZP%20%C4%8Dlen%2047&publication=&_submit2=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2010040815253031), 20.9.2020;
- Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Ср 3991/2011 од 4. јула 2012. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113049545&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113049545](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113049545&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113049545), 19.9.2020;
- Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Ср 3991/2011 од 4. јула 2012. године, доступно на: <http://sodisce.si/vislj/odlocitve/2012032113049545/>, 12.12.2020;
- Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда I Срг 1211/2013 од 7. јануара 2015. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113079094&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113079094](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113079094&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2012032113079094), 21.12.2017;
- Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Срг 72/2014 од 21. јануара 2015. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111384714&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&database\[VDSS\]=VDSS&database\[UPRS\]=UPRS&submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2015081111384714](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111384714&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&database[VDSS]=VDSS&database[UPRS]=UPRS&submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&id=2015081111384714), 21.12.2017;

- Виши суд у Љубљани (*Višje sodišče v Ljubljani*), пресуда II Cp 1752/2015 од 24. јуна 2015. године, доступно на: [http://www.sodnapraksa.si/?q=zapiranje&database\[SOVS\]=SOVS&database\[IESP\]=IESP&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2015081111384059](http://www.sodnapraksa.si/?q=zapiranje&database[SOVS]=SOVS&database[IESP]=IESP&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2015081111384059), 19.4.2019;
- Виши суд у Марибору (*Višje sodišče v Mariboru*) пресуда I Cpg 245/2017 од 10. октобра 2017. године, [http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111412738&database\[IESP\]=IESP&\\_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2015081111412738](http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2015081111412738&database[IESP]=IESP&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&rowsPerPage=20&page=0&id=2015081111412738), 21.12.2017;
- Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Ревт 121/2007-2 од 19. новембра 2008. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba8055f38f>, 27.11.2020;
- Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев-х 1182/11-2 од 6. марта 2012. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba805b9525>, 22.11.2020;
- Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев. 1435/10-2 од 19. децембра 2012. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba805b9525>, 22.11.2020;
- Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев. 2643/12-4 од 23. априла 2014. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba805ec58e>, 22.11.2020;
- Пресуда Врховног суда Републике Хрватске Рев. 1249/2017-2 од 9. октобра 2019. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba809e76e0>, 22.11.2020;
- Пресуда Жупанијског суда у Загребу Гж. 882/2007 од 25. септембра 2007. године;
- Пресуда Жупанијског у Копривници Гж. 548/09-2 од 26. јануара 2010. године, доступно на: <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/decisionPdf?id=090216ba8058e932>, 17.11.2020;

## ДОКУМЕНТИ ИЗДАТИ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

### Документи издати од стране државних органа

- Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2018. годину*, <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20190702131807-statisticki-izvestaj-o-stanju-bezbednosti-saobracaja-u-2018.-godini.pdf>, 29.3.2020;
- Агенција за осигурање депозира, *Окончани поступци*, доступно на: [http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci\\_okon](http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupci_okon), 15.12.2020;
- Агенција за осигурање депозита, *Поступци у току*, доступно на: <http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupciutoku>, 15.12.2020;
- Агенција за осигурање депозита, *Стечај и ликвидација – окончани поступци, стецајне/ликвидационе масе, поступци у току*, доступно на: <http://www.aod.rs/clan/stecajlikv/postupciokon>, 26.12.2020;
- Агенција за привредне регистре, решење БД 62889/15 од 16. јула 2015. године;
- Агенција за привредне регистре, решење БУ 8715/15 од 23. октобра 2015. године;
- Градски завод за јавно здравље Београда, *Електрични тротинети нови фактор ризика за повреде*, доступно на: [https://www.zdravlje.org.rs/index.php/lat/aktuelne-vesti/924-elektricitrotineti-i-povrede?fbclid=IwAR09wSd4xVPr2zxi4UPBxFq5Vf5F8bb1c2rZi9r\\_PhDlIx6uRyruw\\_RjWGU](https://www.zdravlje.org.rs/index.php/lat/aktuelne-vesti/924-elektricitrotineti-i-povrede?fbclid=IwAR09wSd4xVPr2zxi4UPBxFq5Vf5F8bb1c2rZi9r_PhDlIx6uRyruw_RjWGU), 7.11.2020;
- Министарство трговине, туризма и телекомуникација, *Кретање куповне моћи у Републици Србији август 2020. године - Преглед кретања куповне моћи у Републици Србији у периоду: јануар 2008 – август 2020. године*, доступно на: <https://mtt.gov.rs/download/kma.pdf>, 27.12.2020;
- Министарство унутрашњих послова Републике Србије, *Одјава возила*, доступно на: <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/gradjani/dokumenta/registracija%20vozila/odjava%20vozila/ut/p/z0/fU3LCoJAfP2VIIzGHaXElJCqCTIRTYbuY1mV2IGx0mq2>, 11.11.2020;
- Народна банка Србије, *Народна банка Србије није надлежна за надзор постојећег Гарантног фонда*, доступно на: <https://www.nbs.rs/internet/cirilica/scripts/showContent.html?id=7779&konverzija=no>, 18.7.2020;

- Допис Народне банке Србије К.Г. 2670/1/15 УНФИ П-915/2/15 од 13. јула 2015. године;
- Народна банка Србије – Управа за надзор над финансијским институцијама – Центар за заштиту и едукацију корисника финансијских услуга, Списи предмета УНФИ IV-379/2/15/СС;
- Народна банка Србије, допис К.Г. број 2670/1/15 од 13. јула 2015. године;
- Народна банка Србије, *Курсна листа број 76 за званични средњи курс динара формирана на дан 22. април 2013. године*, доступно на: [https://www.nbs.rs/sr\\_RS/finansijsko\\_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html](https://www.nbs.rs/sr_RS/finansijsko_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html), 30.12.2020;
- Народна банка Србије, *Курсна листа бр. 174 за званични средњи курс динара формирана на дан 11. септембар 2018. године*, доступно на: [https://www.nbs.rs/sr\\_RS/finansijsko\\_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html](https://www.nbs.rs/sr_RS/finansijsko_trziste/medjubankarsko-devizno-trziste/kursna-lista/na-zeljeni-dan/index.html), 30.12.2020;
- Народна банка Србије – Сектор за надзор над обављањем делатности осигурања, *Сектор осигурања у Србији – извештај за 2013. годину*, доступно на: [http://www.nbs.rs/internet/latinica/60/60\\_6/izvestaji/izv\\_IV\\_2013.pdf](http://www.nbs.rs/internet/latinica/60/60_6/izvestaji/izv_IV_2013.pdf), 5.9.2014;
- Републички завод за статистику, *Попис пољопривреде 2012. - Пољопривреда у Републици Србији, Књига I*, Београд, 2013, доступно на: <http://pod2.stat.gov.rs/ObjavljenePublikacije/Popis2012/PP-knjiga1.pdf>, 28.10.2020;
- Републички завод за статистику, *Саопштење број 132 од 3. јуна 2019. године – Саобраћај и телекомуникације – Први пут регистрована моторна возила и прикључна возила и саобраћајне незгоде на путевима – I квартал*, доступно на: <http://publikacije.stat.gov.rs/G2019/pdf/G20191132.pdf>, 4.11.2020;
- Републички завод за статистику, *Статистички годишњак Републике Србије 2019*, доступно на: <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/Pdf/G20192052.pdf>, 4.7.2020;
- Основни суд у Лесковцу, *Калкулатор затезне камате*, доступно на: <http://www.le.os.sud.rs/kalkulator-zatezne-kamate/#rezultati>, 27.12.2020;
- Списи предмета Привредног суда у Београду Ст. 102/01 (стечајни поступак над „Србос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају);
- Списи предмета Привредног суда у Београду Ст. 108/10 (стечајни поступак над „Империл осигурање“ а.д.о. Београд у стечају);

- Списи предмета Привредног суда у Београду Ст. 9/17 (стечајни поступак над „Балкан осигурање“ а.д.о. у стечају);
- Списи предмета Привредног суда у Београду Ст. 104/10 (стечајни поступак над „Екос осигурање“ а.д.о. Београд у стечају);
- Списи предмета Привредног суда у Београду Ст. 110/10 (стечајни поступак над „Динара осигурање“ а.д.о. Београд у стечају);
- Списи предмета Привредног суда у Београду Ст. 181/10 (стечајни поступак над „Европа осигурање“ а.д.о. Београд у стечају);
- Списи предмета Привредног суда у Београду Ст. 109/10 (стечајни поступак над „СИМ осигурање“ а.д.о. Београд у стечају);
- Списи предмета Трговинског суда у Београду Ст. 52/07 (стечајни поступак над „Космет осигурање“ а.д.о. Београд у стечају);
- Списи предмета Привредног суда у Ваљеву Ст. 22/10 (стечајни поступак над „Стрела осигурање“ а.д.о. Ваљево у стечају);
- Списи предмета Трговинског суда у Панчеву Ст. 1377/01 (стечајни поступак над осигуравајућим друштвом „Стари град“ а.д.о. Ковин у стечају);

## Документи издати од стране Удружења осигуравача Србије

- Преглед броја пријављених, решених и нерешених штета Удружења осигуравача Србије за 2014. годину;
- Преглед броја пријављених, решених и нерешених штета Удружења осигуравача Србије за 2015. годину;
- Преглед броја пријављених, решених и нерешених штета Удружења осигуравача Србије за 2016. годину;
- Преглед броја пријављених, решених и нерешених штета Удружења осигуравача Србије за 2017. годину;
- Удружење осигуравача Србије, *Предлог остварених резултата у осигурању од аутоодговорности у 2013. години*, доступно на: <http://uos.rs/assets/Uploads/2014/7/Ostvareni-rezultati-u-osiguranju-AO-u-2013-godini-cir.pdf>, прочитано 7.11.2014;
- Допис Удружења осигуравача Србије Гф. 1062/14 од 29. јануара 2015. године;
- Удружење осигуравача Србије, *Организациона структура*, доступна на: [http://uos.rs/data/Organizacija/OrganizacionaSema20171121-cyr.pdf?\\_t=1523594469](http://uos.rs/data/Organizacija/OrganizacionaSema20171121-cyr.pdf?_t=1523594469), 26.7.2020;
- Удружење осигуравача Србије, *Зелена карта*, доступно на: <http://uos.rs/lat/zelena-karta/>, 26.7.2020;
- Удружење осигуравача Србије, *Основна претрага*, доступно: <https://www.udruzenjeosiguravaca.rs:9595/webapp/IC/InfocenterBasicSearch.aspx?lang=cyr>, 21.8.2020;
- Удружење осигуравача Србије, *Сервиси грађана*, доступно на: <http://uos.rs/lat/servis-za-gradjane-rs/>, 5.10.2020;
- Удружење осигуравача Србије, *Интервју Генералног секретара у Ревизији САТ плус*, доступно на: <http://uos.rs/lat/intervju-generalnog-sekretara-uos-reviji-sat-plus/>, 28.10.2020;
- Удружење осигуравача Србије, *Органи Удружења осигуравача Србије*, доступно на: <http://uos.rs/lat/skupstina/>, 21.2.2021;
- Споразум о вансудском поравнању закључен 7. децембра 2009. године између М.С. и С.У, и Удружења осигуравача Србије закључили су дана 7. децембра 2009. године;
- Споразум о вансудском поравнању Гф-906/14 од 9. октобра 2014. године, закључен између С.В. и Удружења осигуравача Србије;



## Документи издати од стране осигуравајућих друштава

- Generali осигурање Србија а.д.о. Београд, *Услови за каско осигурање путничких возила осигуравајућег друштва*, доступно на: [https://www.generali.rs/download\\_centar.18.html#txt=uslovi%20za%20ka](https://www.generali.rs/download_centar.18.html#txt=uslovi%20za%20ka), 3.1.2020;
- Generali осигурање а.д.о. Београд, *Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима од 24. децембра 2009. године*, доступно на: [https://www.generali.rs/upload/documents/Uslovi/Motorna\\_vozila/TN-U-10-AO-02-01Uslovizaobaveznoosiguranjevlasnikamotornihvozilaod\\_odgovornostizastetupricinjenutrecimlicima\\_1439196643.pdf](https://www.generali.rs/upload/documents/Uslovi/Motorna_vozila/TN-U-10-AO-02-01Uslovizaobaveznoosiguranjevlasnikamotornihvozilaod_odgovornostizastetupricinjenutrecimlicima_1439196643.pdf), 3.1.2020;
- Компанија Дунав осигурање а.д.о. Београд, *Услови за комбиновано осигурање моторних возила (ауто каско) осигуравајућег друштва осигуравајућег друштва*, доступно на: <https://www.dunav.com/wp-content/uploads/2020/06/Uslovi-za-kombinovanonosiguranjemotornih-vozila-auto-kasko.pdf>, 3.1.2020;
- Компанија Дунав осигурање а.д.о. Београд, *Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима*, доступно на <http://www.dunav.com/sites/default/files/Uslovi%20-%20Osiguranje%20motornih%20vozila.pdf>, 20.12.2020;
- Wiener Städtische осигурање а.д.о. Београд, *Услови за комбиновано осигурање моторних возила (ауто каско) осигуравајућег друштва од 4. фебруара 2019. године*, доступно на: <https://wiener.co.rs/wp-content/uploads/2019/05/Uslovi-za-kombinovano-osiguranje-motrnih-vozila-auto-kasko.pdf>, 3.1.2021;
- Wiener Städtische осигурање а.д.о. Београд, *Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима од 11. децембра 2019. године*, доступно на: <https://wiener.co.rs/wp-content/uploads/2018/07/Uslovi-za-obavezno-osiguranje-od-autoodgovornosti.pdf>, 3.1.2021;

## Објаве у домаћим средствима јавног информисања

- В92, *Почела замена регистарских таблица – од првог радног дана 2011. године и званично је почела замена регистарских таблица*, доступно на: [https://www.b92.net/automobili/aktuelno.php?uuu=2011&mm=01&nav\\_id=483793](https://www.b92.net/automobili/aktuelno.php?uuu=2011&mm=01&nav_id=483793), 8.8.2020;
- АутоРепублика, *Истраживање: расте број електрификованих возила у Србији, а заостатак све већи*, 23. јул 2020. године, доступно на: <https://autorepublika.com/2020/07/23/istrazivanje-raste-broj-elektrifikovanih-vozila-u-srbiji-a-zaostatak-sve-veci/>, 4.11.2020;
- Balkan Green Energy News, *Само у Београду за неколико месеци продато 35.000 електричних тротинета*, 12. август 2019. године, доступно на: <https://balkangreenenergynews.com/rs/samo-u-beogradu-za-nekoliko-meseci-prodato-35-000-elektricnih-trotineta/>, 4.11.2020;
- Недељник, *Домаћи електрични бицикл из снова*, 20. фебруар 2020. године, доступно на: <https://www.nedeljnik.rs/domaci-elektricni-bicikli-iz-snova/>, 4.11.2020;
- Недељник, *Дечак повређен пошто га је ударио електрични тротинет – неопходан закон*, објављено 31. јула 2019. године, доступно на: <https://www.nedeljnik.rs/decak-povreden-posto-ga-je-udario-elektricni-trotinet-neophodan-zakon/>, 7.11.2020;
- Марија Комазец, *„Електрични тротинети хит у Србији, стручњаци упозоравају на ризике“*, Репортажа на TV N1, доступно на: [http://rs.n1info.com/Auto/a\\_500817/Elektricni-trotineta-hit-i-u-Srbiji-strucnjaci-upozoravaju-na-rizike.html](http://rs.n1info.com/Auto/a_500817/Elektricni-trotineta-hit-i-u-Srbiji-strucnjaci-upozoravaju-na-rizike.html), 7.11.2020;
- Вечерње новости, *Тешка несрећа током уличне трке*, објављено 3. августа 2020. године, доступно на: <https://www.novosti.rs/planeta/region/906642/teska-nesreca-tokom-ulicne-trke-vozac-ispao-automobila-policija-imala-pune-ruke-posla-video>, 15.11.2020;
- Политика, *Изгорело возило директора нишке Тржнице*, објављено 19. новембра 2017. године, доступно на: <http://www.politika.rs/scc/clanak/392861/Izgorelo-vozilo-direktora-niske-Trznice#!>, 17.12.2020;
- Данас, *Опозиционом одборнику из Сремских Карловаца запаљен аутомобил*, објављено 2. октобра 2020. године, доступно на: <https://www.danas.rs/politika/opozicionom-odborniku-iz-sremskih-karlovaca-zapaljen-automobil/>, 17.11.2020;
- Данас, *Инцидент испред Скупштине на дочеку Вучића, Шешелј колима изгубио посланике Двери*, 27. мај 2019. године, доступно на: <https://www.danas.rs/politika/incident-ispred-skupstine-srbije-na-doceku-vucica-seselj-kolima-izgubio-poslanike-dveri/>, 29.11.2020;

- Blic, *Запалио ауто пред дететом јер није прошао технички преглед*, објављено 14. августа 2018. године, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/drustvo/zapalio-auto-pred-detetom-jer-nije-prosao-tehnicki-pregled/6lr1fxq>, 18.11.2020;
- Blic, *Седма жртва страховитог судара код Ниша – Преминуо још један повређени путник из аутобуса*, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/hronika/sedma-zrtva-strahovitog-sudara-kod-nisa-preminuo-jos-jedan-povredeni-putnik-iz/8qrze5j>, 6.1.2019;
- Blic, *Жене возачи – након саобраћајне незгоде пале тешке речи*, објављено 1. јула 2016. године, доступно на: <https://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/zene-vozaci-nakon-saobracajne-nezgode-pale-teske-reci-kravo-curko-jedna/pjpsglc>, 3.3.2021;
- Јужне вести, *„Преминула још једна особа из удеса код Лесковца“*, доступно на: <https://www.juznevesti.com/Hronika/Preminula-jos-jedna-osoba-iz-udesa-kod-Leskovca.sr.html>, 6.1.2019;
- Kurir, *Запалио ауто јер није прошао технички преглед*, објављено 24. јула 2018. године, доступно на: <https://www.kurir.rs/vesti/srbija/3091063/zapalio-auto-jer-nije-prosao-tehnicki-pregled-vozac-iz-pozege-izgubio-zivce-pa-napravio-haos>, 18.11.2020;

## Остали документи издати у Републици Србији

- ЈКП Градско саобраћајно предузеће Београд, *Статистика*, доступно на: <https://www.gsp.rs/statistika.aspx>, 5.11.2020;
- Gigatron д.о.о. Београд, *Тротинети*, доступно на: <https://gigatron.rs/trotineti/segway-ninebot-kickscooter-max-g30-elektricni-trotinet-367518>, 7.11.2020;
- Tehnomaniја д.о.о. Београд, *Електрични тротинети*, доступно на: [https://www.tehnomanija.rs/lifestyle/elektricni-trotineti?filter\\_submitted=1&show\\_filters=1&sort=default&filters%5Bstock%5D%5B%5D=dostupno](https://www.tehnomanija.rs/lifestyle/elektricni-trotineti?filter_submitted=1&show_filters=1&sort=default&filters%5Bstock%5D%5B%5D=dostupno), 7.11.2020;
- P.G.S.I. Motori д.о.о. Београд, *Piaggio Liberty 50 iGet*, доступно: <https://www.piaggio.rs/wp-content/uploads/2019/06/Liberty-50-iGet.pdf>, 8.11.2020;
- P.G.S.I. Motori д.о.о. Београд, *Vespa Primavera 50 4T 3V*, доступно на: <https://www.piaggio.rs/product/vespa-primavera-50-4t/>, 8.11.2020;
- Plattner motors д.о.о. Бачка Паланка, *Ценовник Yamaha мотоцикала и скутера 2020*, доступно на: <http://yamaha-srbija.rs/pricelist/motocikli.pdf>, 8.11.2020;
- Fantastic електрични скутери, *Електрични скутер Suntra Hawk*, доступно на: <https://fanatic.rs/elektricni-elektro-skuter-suntra-hawk.html#tab-product-view1>, 8.11.2020;
- „Silux“ д.о.о. Београд, <https://www.silux.rs/motorsport-vesti/32/ogrebali-su-vam-auto-na-parking-mestu-sta-sada>, 20.4.2019;
- Polovni automobili, <https://www.polovniautomobili.com/auto-vesti/aktuelno/2836/zaboravite-ogrebotine-na-vratima-auta>, 20.4.2019. године;

## ДОКУМЕНТИ ИЗДАТИ У ИНОСТРАНСТВУ

### Документи издати од стране органа Европске уније

- European Commission, *List: Exempt persons and authorities responsible for compensation - Motor Insurance Directive 2009/103/EC*, доступно на: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/business\\_economy\\_euro/banking\\_and\\_finance/documents/motor-insurance-list-exempt-5th-dir\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/motor-insurance-list-exempt-5th-dir_en.pdf), 11.10.2020;
- Your Europe European Union, *Car registration documents and formalities*, доступно на: [https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities/index_en.htm), 1.8.2020;
- Your Europe European Union, *Car registration in another EU country – Hungary*, доступно на: [https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/registration-abroad/hungary/index\\_en.htm#shortcut-2](https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/registration-abroad/hungary/index_en.htm#shortcut-2), 1.8.2020;
- Your Europe European Union, *Car registration in another EU country – Cyprus*, доступно на: [https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities/cyprus/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities/cyprus/index_en.htm), 1.8.2020;

### Документи издати од стране међународних организација

- Council of Europe, *Chart of signatures and ratifications of Treaty 029 - European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles*, доступно на: [https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/029/signatures?p\\_auth=bdiY9REZ](https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/029/signatures?p_auth=bdiY9REZ), 13.8.2020;
- World Health Organization, *10 Facts about road safety*, доступно на: <https://www.who.int/news-room/facts-in-pictures/detail/road-safety>, 30.7.2020;

## Документи издати од стране Савета бироа зелене карте

- Council of Bureaux, *Hisrory of CoB*, доступно на: <https://www.cobx.org/article/16/history-cob>, 16.8.2020;
- Council of Bureaux, *Documents of the Green Card Pillar*, доступно на: <https://www.cobx.org/article/46/documents-green-card-pillar>, 17.2.2021;
- Council of Bureaux, *Documents of the EU Motor Insurance Directives Pillar*, доступно на: <https://www.cobx.org/article/50/documents-eu-motor-insurance-directives-pillar>, 17. фебруара 2021. године;
- Council of bureaux, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=AT>, 26.7.2020;
- Council of bureaux, *Guarantee Fund Compendia*, доступно на: <https://www.cobx.org/article/3220/guarantee-fund-compendia>, 26.7.2020;
- Council of Bureaux, *Explanatory Memorandum to the Internal Regulations* издатом 2003. године ажуриран последњи пут 2020. године, доступно на: [https://www.cobx.org/sites/default/files/cob\\_file\\_folder/2020-explanatory-memorandum-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf](https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/2020-explanatory-memorandum-marrakesh-1-July-2020-clean-version.pdf), 25.7.2020;
- Council of bureaux, *Report of the Secretary General of the Council of Bureaux to the 114<sup>th</sup> Session of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe*, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc1/ECE-TRANS-SC1-INF-2019-1e.pdf>, 26.7.2020;
- Council of bureaux, *Map*, доступно на: <https://www.cobx.org/highcharts-maps>, 30.7.2020;
- Council of bureaux, <https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=AT>, 26.7.2020;

## Документи које су издале организације са седиштем у Савезној Републици Немачкој

- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V, *Organigramm*, доступно на: <https://www.en.gdv.de/resource/blob/24316/6d325688c3a7e4d232f9dc63c6703304/struct-ure-of-gdv-data.pdf>, 26.7.2020;
- Verkehrsofferhilfe e. V, *Garantiefonds (Entschädigungsfonds)*, доступно на: <http://www.verkehrsofferhilfe.de/de/garantiefonds>, 1.9.2020;
- Verkehrsofferhilfe e. V, *Entschädigungsstelle*, доступно на: <http://www.verkehrsofferhilfe.de/de/entschaedigungsstelle>, 1.9.2020;
- Die Deutschen Versicherer, *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V*, доступно на: <https://www.gdv.de/de/ueber-uns/wer-wir-sind/der-gdv-23856>, 1.9.2020;
- Statista, *Number of e-bikes sold in Europe 2009-2018*, доступно на: <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>, 4.11.2020;

## Документи које су издале националне организације са седиштем у Француској

- Le Bureau Central Français, *Présentation*, доступно на: <https://www.bcf.asso.fr/qui-sommes-nous/presentation/>, 26.7.2020;
- Fédération Française de l'Assurance, *Les missions de la Fédération Française de l'Assurance*, доступно на: <https://www.ffa-assurance.fr/la-federation/nos-missions>, 26.7.2020;
- Le Bureau Central Français, *Les pays non signataires de l'accord multilatéral*, доступно на: <https://www.bcf.asso.fr/systeme-carte-verte/les-bureaux/les-relations-entre-les-bureaux/les-pays-non-signataires-de-laccord-multilateral/>, 2.8.2020;
- AGIRA Organisme d'Information, *Organisme d'Information*, доступно на: <http://www.agira.asso.fr/content/organisme-dinformation>, 20.2.2021;
- Fonds de Garantie des Victimes, *Accident de la circulation causé par un véhicule immatriculé ou non immatriculable (trottinette électrique) en Franc*, доступно на: <https://www.fondsdegarantie.fr/accident-circulation-immatriculation-france/>, 7.11.2020;

## Документи које су издали национални бирои осигурања осталих земаља

- Magyar Biztosítók Szövetségét, *A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatos feladatok*, доступно на: <https://mabisz.hu/bemutakozas>, 26.7.2020;
- Motor Insurers' Bureau of Ireland, *What are green cards*, доступно на: <https://www.mibi.ie/brexit/what-are-green-cards.1769.html>, 26.7.2020;
- Motor Insurers' Bureau of Ireland, *About us*, доступно на: <https://www.mibi.ie/about-us.8.html>, 21.2.2021;
- Bureau National Suisse D'Assurance, *Règlement Général*, доступно на: <https://www.nbingf.ch/fr>, 30.7.2020;
- Национални биро осигуравача Црне Горе, *О нама*, доступно на: <https://www.nbog.me/our-company>, 27.9.2020;
- Liikenne Vakuutus keskus, *Liikennevakuutus on otettava muun muassa*, доступно на: <https://www.lvk.fi/ajoneuvon-vakuuttaminen/ajoneuvon-vakuuttamisvelvollisuus>, 12.10.2020;
- Slovensko zavarovalno združenje, *O nas*, доступно на: <https://www.zav-zdruzenje.si/zdruzenje/o-nas/>, 9.9.2020;
- Slovensko zavarovalno združenje, *Prometna nesreča z neznanim prometnim sredstvom*, доступно на: <https://www.zav-zdruzenje.si/prometna-nesreca/prometna-nesreca-z-neznanim-prometnim-sredstvom/>, 19.9.2020;
- Упитник аутора Barbari Štine-Novak, директорки гарантног фонда при Словеначком удружењу осигуравача (*Škodni sklad pri Slovenskom zavarovalnom združenju*) од 16. септембра 2020. године;



## Објаве у иностраним средствима јавног информисања

- Shannon Liao, „Toyota recalls a million Prius vehicles citing a fire risk“, *The Verge*, објављено 6. септембра 2018. године, доступно на: <https://www.theverge.com/2018/9/6/17827972/toyota-prius-recall-million-fire-risk>, 17.11.2020;
- Daniel Rufiange, „Spontaneously Combusting KIAs and Hyundai“, *Auto123*, објављено 14. јуна 2018. године, доступно на: <https://www.auto123.com/en/news/Hyundai-Kia-fires-NHTSA-investigation/64789/>, 17.11.2020;
- Matthew Ormseth, James Queally, „Driver plows through Breonna Taylor protest in Hollywood, hitting at least one person“, *Los Angeles Times*, 24. септембар 2020. године, доступно на: <https://www.latimes.com/california/story/2020-09-24/breonna-taylor-hollywood-protest>, 29.11.2020;

## Остали документи издати у иностранству

- Amazon, *Electric Harley Scooter for Adults, Two-wheel mini Skateboard Wide Tire Electric Car, 60V 12A 1500W Lithium Battery*, доступно на: <https://www.amazon.co.uk/Electric-Scooter-Two-wheel-Skateboard-Intelligent/dp/B07Z3QTP6Q>, 9.11.2020. године;
- Amazon, *Amdo Folding Electric Scooter for Adult*, доступно на: <https://www.amazon.co.uk/Amdo-Electric-Taillight-Scooters-Black-8AH/dp/B08CT3DG69>, 9.11.2020;
- E-TWOW, *Meet the e-towow GT 2020 SE*, доступно на: <https://e-twow.com/e-twow-s2-gt-2020-se/>, 8.11.2020;
- GrabHub, *MARTES Electric Scooter for Adults*, доступно на: <https://www.grabhub.co.uk/martes-electric-scooter-for-adults/>, 9.11.2020;
- Gobierno de España, *Anibal light vehicle*, доступно на: <http://www.ejercito.mde.es/en/materiales/vehiculos/Anibal.html?locale=en>, 15.2.2018.

## Биографија

Милош Радовановић рођен је 1984. године у Београду. Завршио је Земунску гимназију 2003. године.

Основне студије на Правном факултету Универзитета у Београду уписао је у школској 2003/2004 години. Дипломирао је 21. марта 2008. године. За време основних студија радио је у адвокатској канцеларији.

У Адвокатску комору Београда уписан је у априлу 2008. године, као приправник на вежби код адвоката Игора Исаиловића. Правосудни испит положио је са одликом 5. јула 2010. године. У именик адвоката Адвокатске коморе Београда уписан је 15. јула 2010. године.

Дана 23. фебруара 2011. године започео је радни однос у Уставном суду у звању млађег саветника, да би убрзо напредовао у звање саветника. Уставни суд је оценио његов рад оценом „нарочито се истиче“.

У марту 2012. године засновао је радни однос у „Marfin bank“ а.д. Београд на радном месту правни саветник у одељењу статусних послова.

Мастер студије на Правном факултету Универзитета у Београду завршио је 28. маја 2012. године. Одбранио је мастер рад на тему „Правни положај хипотекарног дужника“.

Милош Радовановић 16. јула 2014. године засновао је радни однос у Удружењу осигураваача Србије, на радном месту правни заступник у организационој јединици гарантни фонд, где је био запослен до 29. маја 2019. године. Током запослења у Удружењу осигураваача Србије остварио је запажене резултате на пословима заступања у парницама за накнаду штете из средстава гарантног фонда, као и у парницама по регресним тужбама Удружења осигураваача. За време радног односа у Удружењу осигураваача Србије, Милош Радовановић интензивно прикупља материјал, податке и судску праксу, које ће користити приликом писања докторске дисертације.

Почев од 30. маја 2019. године Милош Радовановић запослен је у „Halkbank“ а.д. Београд, као виши правни саветник у одељењу за опште правне послове.

Милош Радовановић до сада је објавио преко 20 научних и стручних радова у реномираним домаћим и страним часописима и зборницима. Учествова је на већем броју научних конференција у Републици Србији и иностранству. Редовни је учесник мајских саветовања Удружења правника у привреди почев од 2013. године, као и годишњих саветовања Удружења за право осигурања и Удружења осигураваача Србије почев од 2018. године.

Милош Радовановић је ожењен и отац двоје деце.

## Изјава о ауторству

Име и презиме аутора: Милош Радовановић

Број индекса: Д.С. 32/2014

### Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

Гарантни фонд  
накнада штете и регрес

- резултат сопственог истраживачког рада;
- да дисертација у целини ни у деловима није била предложена за стицање друге дипломе према студијским програмима других високошколских установа;
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

У Београду, \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ 2021. године

**Потпис аутора**

\_\_\_\_\_  
Милош Радовановић

## **Изјава о истоветности штампане и електронске верзије докторског рада**

Име и презиме аутора: Милош Радовановић

Број индекса: Д.С. 32/2014

Студијски програм: Пословноправна ужа научна област

Наслов рада: Гарантни фонд – накнада штете и регрес

Ментор: Проф. др Наташа Петровић Томић

Изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској верзији коју сам предао ради похрањивања у **Дигиталном репозиторијуму Универзитета у Београду**.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског назива доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним станицама дигиталне библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

У Београду, \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ 2021. године

**Потпис аутора**

\_\_\_\_\_  
Милош Радовановић

## Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

Гарантни фонд  
накнада штете и регрес

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигиталном репозиторијуму Универзитета у Београду и доступну у отвореном приступу могу да користе сви који поштују одредбе садржане у типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио.

~~1. Ауторство (СВ-ВУ)~~

~~2. Ауторство – некомерцијално (СВ-ВУ-NC)~~

~~3. Ауторство – некомерцијално – без прерада (СВ-ВУ-NC-ND)~~

4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима (CC BY-NC-SA)

~~5. Ауторство – без прерада (CC BY-ND)~~

~~6. Ауторство – делити под истим условима (CC BY-SA)~~

(Молим заокружите само једну од шест понуђених лиценци.  
Кратак опис лиценци је саставни део ове изјаве).

У Београду, \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ 2021. године

**Потпис аутора**

\_\_\_\_\_  
Милош Радовановић

1. **Ауторство.** Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце, чак и у комерцијалне сврхе. Ово је најслободнија од свих лиценци.

2. **Ауторство – некомерцијално.** Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела.

3. **Ауторство – некомерцијално – без прерада.** Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, без промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела. У односу на све остале лиценце, овом лиценцом се ограничава највећи обим права коришћења дела.

4. **Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима.** Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела и прерада.

5. **Ауторство – без прерада.** Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, без промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца дозвољава комерцијалну употребу дела.

6. **Ауторство – делити под истим условима.** Дозвољаваате умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом. Ова лиценца дозвољава комерцијалну употребу дела и прерада. Слична је софтверским лиценцама, односно лиценцама отвореног кода.