

УНИВЕРЗИТЕТ "EDUCONS"

**ФАКУЛТЕТ ЗА ЕВРОПСКЕ
ПРАВНО-ПОЛИТИЧКЕ СТУДИЈЕ
НОВИ САД**

**ОБИМ ОСИГУРАВАЈУЋЕГ ПОКРИЋА У
ОБАВЕЗНОМ ОСИГУРАЊУ ОД ГРАЂАНСКЕ
ОДГОВОРНОСТИ АУТОМОБИЛИСТА**

-ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА-

**Кандидат:
мр Милица Круљ-Младеновић**

**Ментор:
проф. др Илија Бабић**

Нови Сад, 2015.

САДРЖАЈ

УВОДНА РАЗМАТРАЊА.....	4
ГЛАВА ПРВА	
ОСИГУРАЊЕ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ АУТОМОБИЛИСТА КАО ВРСТА ОБАВЕЗНОГ ОСИГУРАЊА	
1. Појам обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста	8
1.1. Систем добровољног и систем обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста	11
2. Особенисти обавезног осигурања од ризика одговорности аутомобилиста	16
3. Природа правних односа из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста	20
4. Извори права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста	23
4.1. Извори права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста у нашем праву	24
4.2. Извори права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста у праву ЕУ	29
4.2.1. Правни проблеми саобраћајних незгода	38
- Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила -	38
4.2.2. Утицај извора права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста ЕУ на наше право	40
4.3. Међународни извори права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.....	43
4.3.1. Европска конвенција о грађанској одговорности за штете причињене моторним возилом.....	46
ГЛАВА ДРУГА	
ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ АУТОМОБИЛИСТА КАО ОБЛИК ЗАШТИТЕ ТРЕЋИХ ЛИЦА	
1. Појам трећих лица у осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста	50
2. Моторно возило као опасна ствар поводом кога се закључује осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста.....	57
2.1. Изложеност опасностима односно угроженост лица у саобраћају (статистика).....	61
3. Лица обавезна да закључе уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.....	66
4. Лица чија је одговорност покривена обавезним осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста – осигурана лица	71
4.1. Власник моторног и прикључног возила	72
4.2. Држалац моторног возила.....	73
4.3. Возач моторног возила.....	74
5. Појам, особине и правна природа уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста	77
6. Битни елементи уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.....	81
7. Права и обавезе уговорних страна из уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста	84
7.1. Обавезе осигураника односно власника моторног возила	85

7.1.1. Обавезе осигураника у тренутку закључења уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.....	86
7.1.2. Обавезе које настају за време трајања осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.....	90
7.1.3. Обавезе које настану у тренутку остварења осигураног случаја.....	92
7.2. Обавезе осигуравача односно друштва за осигурање.....	96
8. Почетак дејства уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, односно почетак дејства осигурања	103
9. Престанак уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.....	106
ГЛАВА ТРЕЋА	
ШТЕТЕ КОЈЕ МОГУ НАСТАТИ УПОТРЕБОМ МОТОРНОГ ВОЗИЛА	
- ШТЕТЕ ПОКРИВЕНЕ ОСИГУРАЊЕМ	
1. Појам и врсте штете	110
1.1. Материјална штета	114
1.1.1. Обим и висина накнаде материјалне штете	118
1.2. Штете на лицима – нематеријална штета.....	123
1.1.2. Обим и висина накнаде нематеријалне штете	128
2. Штете покривене осигурањем – штете које је осигуравач дужан да надокнади ..	136
2.1. Употреба моторног возила	137
2.2. Одговорност за штету	139
ГЛАВА ЧЕТВРТА	
ОСИГУРАВАЈУЋЕ ПОКРИЋЕ У ОСИГУРАЊУ ОДГОВОРНОСТИ	
АУТОМОБИЛИСТА ЗА ШТЕТЕ ПРИЧИЊЕНЕ УПОТРЕБОМ МОТОРНОГ	
ВОЗИЛА	
1. Обим обавезе осигуравача.....	142
2. Висина обавезе осигуравача.....	147
2.1. Начин одређивања осигуране суме.....	149
2.2. Осигурана сума меродавна за одређивање накнаде.....	152
2.3. Осигуране суме у нашем праву.....	155
2.3.1. Висина покрића штете на стварима.....	158
2.3.2. Висина покрића штете на лицима.....	164
3. Штете искључене из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.....	171
3.1. Намера (dolus)	176
3.2. Груба или крајња непажња (culpa lata).....	178
4. Обим и висина накнаде штете причињене непознатим моторним возилом.....	182
4.1. Институција Гарантног фонда	185
5. Обим и висина накнаде штете причињене неосигураним моторним возилом.....	188
6. Обим и висина накнаде штете проуроковане моторним возилом за које је закључен уговор о обавезном осигурању са друштвом за осигурање над којим је отворен стечајни поступак	193
7. Обим и висина накнаде штете причињене моторним возилом иностране регистрације	197
7.1. Међународно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста (систем зелене карте)	203
8. Обим осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста у упоредном праву	208
ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА.....	234
ЛИТЕРАТУРА.....	244

Уводна разматрања

1. ***Предмет разматрања*** - је питање обима осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста како у праву Републике Србије тако и у упоредном праву (нпр. у Немачкој, Грчкој, САД, Италији, као и бившим Републикама СФРЈ итд). Циљ осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста свакако је обезбеђење накнаде оштећеном лицу (тако што ће осигуравач извршењем своје обавезе, у случају кад она постоји према закљученом уговору и условима осигурања, обештетити треће, оштећено лице), а потом се може расправљати о питању одговорности и коначног сношења терета, те накнаде у другом плану – у односима између осигуравача и осигураника. Дакле, у случају када неко лице претрпи штету од осигураниковог моторног возила, осигуравач је у обавези да накнади штету уместо одговорног лица. Обавеза осигуравача креће се до висине уговорених осигураних сума. Оштећено лице има оправдане разлоге за све већу сигурност у једног дужника накнаде, јер солвентност осигуравача свакако је гарант накнаде штете причињене употребом моторног возила осигураника.

2. ***Значај питања*** – питање обима осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, заслужује да буде обрађено из више разлога.

Као прво, ово питање до сада није обрађивано на један свеобухватан начин.

Друго, из свакодневног живота познато је да током трајања осигуравајућег покрића, које редовно обухвата период од годину дана (закључивање уговора о осигурању условљено је обавезом годишње регистрације, односно продужења регистрације моторног возила), појединим моторним возилом на које се односи обавезно осигурање штета се причини више пута. У таквој ситуацији поставља се питање да ли је осигуравач обавезан да надокнади све штете и у укупном износу.

Треће, питање обима осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста уређено је националним законодавствима сваке земље. Такође, штету од моторног возила могу претрпети и трећа лица која нису држављани земље чији је осигураник држављанин. Наиме, убрзањем динамике свакодневног живота и пословања неминовно доводи до наглог пораста

саобраћајних незгода са елементом иностраности и до потребе стварања посебних правила за такве специфичне ситуације. Из тог разлога национална законодавства већине европских земаља обавезно осигурање проширују и на возила иностране регистрације, а у многим законима предвиђено је да се накнада штете оштећеним лицима обезбеђује, без обзира да ли су оштећени возилом домаће или иностране регистрације. Поред тога, штета може бити причињена непознатим, неосигураним, као и моторним возилом за које је закључен уговор о обавезном осигурању са друштвом за осигурање над којим је отворен стечајни поступак.

Дакле, циљ обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста јесте заштита свих учесника у саобраћају, а поред тога и пружање неопходне финансијске помоћи осигураницима у случају да до штетног догађаја дође. Из тог разлога је и питање обима осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста од примарног значаја.

3. Структура рада – Рад обухвата четири дела:

- у првом делу обрађујемо појам, особености осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста као најзначајније врсте обавезног осигурања. Дат је преглед најважнијих појмова, карактеристика, дефиниција и основних обележја обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста. У овом делу указујемо на основни циљ осигурања од одговорности, узајамну повезаност осигурања и одговорности, развој осигурања од одговорности (добровољно и обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста), разлоге увођења, распрострањеност као и законодавну активност везану за увођење обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста. У овом делу објашњавамо и изворе права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста (у нашем, међународном и праву ЕУ).

Посебан осврт дат је настанак, развоју и доприносу Директива ЕУ у осигурању одговорности аутомобилиста на наше право. Међународна заједница тежи да превазиђе све потешкоће на које наилази због различито регулисане материје из ове области у појединим земаљама. Рад на норматизацији закона из

области осигурања од одговорности аутомобилиста је огроман и евидентан, али потешкоћа свакако има;

- у другом делу најпре указујемо да моторно возило као опасну ствар поводом кога се закључује уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Наиме, масовнијом употребом моторних возила повећан је број саобраћајних незгода, штета, оштећених лица. Тако, у овом делу дат је статистички приказ угрожености трећих лица у саобраћају, како код нас тако и у свету. Једно од водећих места у морталитету највећег броја земаља света заузима смрт настала услед саобраћајних незгода. Дакле, многа лица без своје кривице могу претрпети штету односно могу бити угрожена ризицима који су настали као последица општег напретка (нпр. у јавном саобраћају као и приликом вршења неких опасних активности). У тим случајевима постоји велики интерес заједнице да се надокнади штета која је проузрокована. Осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста је покривена грађанско правна одговорност за штету причињену трећим лицима употребом моторног возила. Право трећих лица је и да се за накнаду штете директно обрате осигуравачу.

Други део рада такође разматра појам, особине, правну природу, битне елементе уговора, затим лица која су дужна да закључе уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, као и лица која су ослобођена те обавезе. У овом делу рада још и указујемо на права и обавезе уговорних страна (које настају у моменту закључења уговора, оне које настају током трајања уговора и оне које настану у тренутку остварења осигураног случаја). Тако нпр. анализирамо и сврху прописивања обавезе друштва која се баве обавезним осигурањем - да прихвате понуду за закључивање уговора од грађанске одговорности аутомобилиста;

- у трећем делу указујемо на штете које могу настати употребом моторног возила – штете на стварима и штете на лицима тј. материјална и нематеријална штета. У овом делу било је неопходно најпре (према ЗОО) обрадити појам материјалне и нематеријалне штете, а затим анализирати обим и висину накнаде као материјалне, тако и нематеријалне штете. Посебна пажња у овом делу рада посвећена је штетама које су покривене осигурањем односно штете које је осигуравач дужан да надокнади;

- у четвртом делу пажња је усмерна ка обиму и висини обавезе осигуравача из уговора о осигурању од од грађанске одговорности аутомобилиста (систем ограниченог и неограниченог покрића), а посебан део се односи на обим осигуравајућег покрића у упоредном праву (Немачкој, Грчкој, САД, Италији, као и неким бившим Републикама СФРЈ итд.). Посебаним делом обухваћене су штете искључене из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста – а посебно је указано на то да се искључење односи само на осигураника, што значи да је осигуравач дужан да обештети трећа лица, али има право регреса од осигураника. То су случајеви који су предвиђени законом и условима осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.

Такође, овај део везан је и за обим осигуравајућег покрића за штете причињене непознатим моторним возилом, затим неосигураним, као и моторним возилом за које је закључен уговор о обавезном осигурању са друштвом за осигурање над којим је отворен стечајни поступак. Посебна пажња усмерена је ка обиму и висини накнаде штете причињене моторним возилом иностране регистрације. Дат је и осврт на међународно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста (систем зелене карте) као и институцију Гарантног фонда, односно његову намену, пословање, улогу и сл.

Глава прва

ОСИГУРАЊЕ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ АУТОМОБИЛИСТА КАО ВРСТА ОБАВЕЗНОГ ОСИГУРАЊА

1. Појам обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста

Осигурање од грађанске одговорности спада у ред новијих грана осигурања¹. Индустриска револуција у деветнестом веку, један је од основних мотива за појаву и настанак осигурања од одговорности, када је и у праву грађанске одговорности дошло до крупнијих промена². Осигурање од одговорности представља законом или уговором уређен скуп правних односа између три лица: осигуравача, који посредством убраних премија преузима имовинске последице осигураног штетног догађаја; осигураника, који се ослобађа последица грађанске одговорности, ако она услед таквог догађаја буде ангажована; и трећег лица коме се надокнадом из осигурања врши обештећење у случају да из истог догађаја претрпи штету³.

¹ Иако је први облик осигурања од одговорности забележен у поморском праву још 1681.године, на први облик осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста наилазимо тек 1825.године у пракси Француских осигуравајућих компанија "L'Automedon" и "La Siene" – Шулејић, П.: *Осигурање од грађанске одговорности*, Београд, 1967.год., стр. 17

² Савремено схватање, да одговорност за штету не мора увек бити везана за кривицу, прихваћено је када је почела масовнија употреба и примена опасних ствари и делатности са повећаном опасношћу. Осигурање пружа заштиту од ризика проузроковања штете другоме за који се грађанско правно одговара, а такође пружа и заштиту оштећеним лицима јер битно је ко ће штету накнадити, а не ко је крив за причињену штету.

³ Шулејић, П., *Право осигурања*, Београд, 2005.год., стр. 383

Суштина овог осигурања, састоји се у томе што се осигуравач обавезује да трећем оштећеном лицу, уместо осигураника, исплати штету, до висине осигураног износа, насталу из штетног догађаја за који је осигураник грађанскоправно одговоран. Доказ овој тврдњи дат је у члану 941. Закона о облигационим односима (у даљем тексту ЗОО)⁴ који прихвата савремено схватање да код осигурања од одговорности може да се успостави директан правни однос између осигуравача и оштећеног лица и да оштећено лице може од осигуравача директно да захтева накнаду штете, без неких овлашћења или додатних радњи уговарача осигурања. У границама суме осигурања треба да буду и трошкови који се могу појавити у вези спора о одговорности осигураника за насталу штету.

Обавезно осигурање од одговорности представља пут да се оштећеном лицу осигура накнада, на терет свих оних који својом активношћу стварају опасност штете⁵. Оштећено лице има директно право захтева према осигуравачу у погледу накнаде штете када наступи осигурани случај, без обзира на евентуалне промене у правима осигураника према осигуравачу која могу касније да наступе. На овај начин се остварује значајна заштита савесног трећег лица јер би променама у односима између осигураника и осигуравача могли бити оштећени интереси трећег савесног лица⁶.

Једна од значајнијих врста осигурања од одговорности са којима се данас најчешће сусрећемо је обавезно осигурање од одговорности за штету причињену употребом моторног возила, односно обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста. Предмет осигурања је грађанска одговорност за штете које настану из употреба моторног возила⁷. Појава осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, мора се рећи била је само логична последица појави моторних

⁴ "Службени лист СФРЈ", бр.29/78, 39/85, 57/89 и " Службени лист СРЈ", бр 31/93

⁵ Константиновић, М: Основ одговорности за проузроковану штету, *Правни живот бр.9-10*, 1992.год., стр.1163

⁶ Капор, В. - Царић, С.: *Уговори робног промета*, Центар за привредни консалтинг, Нови Сад, 2000.год., стр.303

⁷ Пак, Ј.: *Право осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд, 2011. год., стр.247

возила у времену када је осигурање од одговорности себи већ прокрчило пут у правној теорији, али и у пракси осигурања.⁸

Настанак и развој осигурања од одговорности уско су повезани са индустријским и техничким напретком који нужно прати повећана опасност настанка штета од ствари, нарочито сложених уређаја, који се користе у производњи и свакодневном животу⁹. Наиме, крајем прошлог века долази до огромног напретка производних снага, науке, технике и технологије, те је кривицу због штете проузроковане радом различитих машина тешко, често и немогуће утврдити. Све је више штета које настају без ичије кривице, те се јавља потреба да се нађе лице одговорно за накнаду оваквих штета¹⁰. Уводи се појам објективне одговорности тј. одговорности без кривице. По овом новом схватању свако ко ствара ризик мора, ако се тај ризик оствари на рачун других, да сноси последице, без обира на постојање погрешке¹¹. Дакле, субјективно гледиште замењено је објективним – појам *погрешке* замењен је појмом *ризика*¹².

У приближно исто време почиње и нагли развој осигурања, а основни циљ је заштита трећих оштећених лица, с'обзиром да је постало све теже од штетника наплатити штету. Веома често је (иако штета настане без штетникове кривице), наплата штете доводила до материјалне пропасти штетника.

Након појаве првог аутомобила са унутрашњим сагоревањем 1885.године и 1886. године¹³, почиње нагли развој аутомобилизма и све масовнија производња и употреба моторних возила. Како су се моторна возила показала као средство од велике користи за задовољење људских потреба, њихова производња и употреба се константно увећавала, тако да је моторно возило постало синоним данашњег времена без кога нема ни развијене трговине, ни транспорта, ни туризма у једној

⁸ Огњановић, С.: *Осигурање од одговорности за штете причињене моторним возилом*, Београд, 2003. год., стр.9

⁹ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.247

¹⁰ Кочовић, Ј., Шулејић, П., *Осигурање*, Економски факултет, Београд, 2006.год., стр.307

¹¹ Josserand, L. : Еволуција одговорности, *Правни живот бр.9-10*, 1992.год., стр.1175

¹² *Исто*

¹³ Конструктори овог аутомобила су G. Daimler i K. Benz – Више: *Енциклопедија Лексикографског завода*, том I, Загреб, стр.297-298

земљи. Али, како човечанство од употребе моторних возила има неспорне користи, оно исто тако и трпи огромне штете, јер је употреба моторних возила створила и нове бројне опасности¹⁴. Наиме, број штета и жртава у саобраћајним незгодама је све већи. Одговорност је често тешко, а некада и немогуће утврдити, као нпр. код случајно насталих штета. Из тог разлога је било неопходно пронаћи решење за питање како економски заштитити одговорна лица, а како гарантовати оштећеним лицима сигурну и ефикасну заштиту.

У већој или мањој мери опасностима су изложени сви - и они који се моторним возилом превозе и они ван њега. Опасности од штете прете не само учесницима у саобраћају - возачима, путницима, пешацима, већ и многим другим лицима којима употребом моторних возила може бити проузрокована штета на стварима или штета услед повреде или смрти неког лица¹⁵. Развој аутомобилске индустрије и са тим повезан развој саобраћаја довео је до пораста значаја ризика одговорности за штете настале у саобраћајним незгодама и потребе заштите власника возила од тог ризика¹⁶.

1.1. Систем добровољног и систем обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста

Крајем XIX и почетком XX века из осигурања од одговорности издваја се нови облик овог осигурања – добровољно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста, које ће касније постати обавезно¹⁷. Врло брзо добровољно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста показало се као непрактично и неправично, јер је накнада штете зависила од тога да ли је лице, које је одговорно за

¹⁴ Последице широке употребе моторних возила су бројне и огромне штете, па се може рећи да моторна возила представљају једну од најчешћих опасности која прети "цивилизованом човеку" и његовој имовини.

¹⁵ Огњановић, С., *op.cit.*, стр.7

¹⁶ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.247

¹⁷ Да ли ће уговор о осигурању бити закључен, зависило је од слободне воље лица која су сматрала да би употребом моторног возила могла постати одговорна за накнаду штете.

штету, закључило уговор о осигурању од одговорности. С'обзиром да нису сви власници моторних возила закључили уговор о осигурању своје одговорности за штете које причине моторним возилом, добровољно осигурање од одговорности аутомобилиста самим тим није могло остварити своје основне циљеве. Уочене су и одређене слабости овог осигурања:

- многа лица, власници моторних возила нису закључивала уговор о осигурању за штете причињене употребом моторних возила трећим лицима;

- мањим бројем осигураника, осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста мора бити скупље што власнике моторних возила одвраћа од закључења уговора о осигурању од одговорности (како је био мањи број осигураника цена добровољног осигурања била је већа);

- оштећена лица нису имала право да захтевају накнаду из осигурања непосредно од осигуравача, тако да поступак који предходи исплати накнаде из осигурања по правилу је дуготајан и скуп¹⁸.

Када су саобраћајне незгоде и њихове последице постале друштвени проблем, појавиле су се идеје о увођењу обавезног осигурања од одговорности за штете причињене употребом моторног возила¹⁹. Наиме, за штете проузроковане моторним возилом, штетник одговара и по основу субјективне одговорности односно кривице и по основу објективне одговорности, као власник опасне ствари. Тако поштрена објективна одговорност за штете које су проузроковане моторним возилом постала врло тежак терет за власнике моторних возила, а од такве поштрене одговорности оштећена лица немају никакве практичне користи, ако лице које је одговорно за штету не располаже довољним средствима да би могло платити накнаду²⁰. Поред тога, незадовољство системом добровољног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, у јавности је расло из разлога што је поступак који претходи исплати накнаде по правилу био јако сложен. Требало је обезбедити накнаду штете све већем

¹⁸ Више о слабостима добровољног осигурања - Филиповић, А., *Обавезно осигурање од аутоодговорности у југословенском праву*, Београд, 2003.год., стр.43

¹⁹ Јаковец, И.: *Обавезно осигурање за штете од моторних возила*, Научна књига, Београд, 1985.год., стр.11

²⁰ Ђурковић, М.: *Право на накнаду штете и максималне осигуране своте у осигурању одговорности, Осигурање и привреда*, 3/83 стр.37

броју оштећених лица, а истовремено обезбедити осигуравајуће покриће за штетнике²¹. Како би се с'једне стране жртвама саобраћајних незгода обезбедила накнада штете, а с'друге стране заштитила и лица која су одговорна за штету, било је неопходно власника "силом закона" натерати да закључи уговор о осигурању.

Дакле, можемо закључити да се наглим индустријским развојем и наравно, новонасталом средству (моторном возилу), а и како би се одговорило захтевима времена - јавља се све већа потреба за увођењем обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста. С'обзиром на то да је пронађена могућност да терет накнаде не падне на власника моторног возила, осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста окреће се оштећеним лицима и њиховим потребама да се обавезним осигурањем накнади штета проузрокована моторним возилом²².

Расправе о оправданости, односно неоправданости увођења обавезног осигурања од одговорности за штете од моторних возила, у правној теорији дуго су се водиле. Неки од аргумената против обавезног осигурања су:

- увођењем обавезног осигурања обавезују се и она лица која су веома пажљива у свом понашању, па се на тај начин приморавају да плаћају премије за осигурање (чиме премије попримају порески карактер);
- обавезним осигурањем се често не постиже жељени циљ тј. смањење трошкова осигураника, јер се врло често догађа да се накнада из овог вида осигурања ипак остварује судским путем, што у крајњој линији повећава трошкове поступка;
- увођењем обавезног осигурања смањује се пажња осигураника, који ће се, знајући да су осигурани, понашати мање опрезно него иначе²³.

²¹ Огњановић, С., *op.cit.*, стр.16

²² Огњановић, С: Осигурање од одговорности моторних возила и људска права, *Правни живот*, бр. 10/2002, стр.986

²³ Јовановић, В.: Нека питања поводом доношења нових правила за поједине гране осигурања, *Осигурање и привреда* 11-12/63, стр.37

Међутим, чињенице које су истицане као аргументи за увођење обавезног осигурања су:

- човек мора водити рачуна не само о себи, већ и о другим људима: није довољно установити право на накнаду штете, треба оштећеним лицима обезбедити ту накнаду, а то се постиже управо обавезним осигурањем. Осим тога, стварно ће бити принуђени на осигурање они који се иначе не осигуравају, а то су уопште узев неопрезни и инсолвентни;
- обавезним осигурањем, долази до заснивања непосредног правног односа између осигуравача и трећег оштећеног лица;
- што је шира заједница ризика²⁴ утолико ће бити мањи терет за сваког појединог учесника те заједнице;
- сама могућност да постоји регрес осигуравача од осигураника који је штету причинио намерно, елиминише приговор да се обавезним осигурањем смањује пажња осигураника;
- аргумент о непословности осигуравајућих организација при постојању обавезних осигурања губи много у важности у условима укидања територијалног монопола какав је код нас раније постојао;
- у погледу начина спровођења обавезног осигурања не постоје тешкоће због којих се обавезно осигурање не би могло спроводити. Најбољи пример за то јесте начин регистрације моторних возила, где се као услов захтева доказ да је власник закључио уговор о осигурању од одговорности за штете причињене трећим лицима;
- на крају, обавезним осигурањем штити се и осигураник, јер је иначе могао бити економски упропашћен због обавезе да оштећеном надокнади штету²⁵.

Данас свуда у свету постоје обавезна осигурања, а њихово увођење јесте резултат процене аргумената који говоре у прилог или против оваквог осигурања, а

²⁴ што је више осигураника мања је премија

²⁵ Више о томе: Шулејић, П.: *Право осигурања*, Београд, 2005.год., стр.69-71; Јанковец, И. - Миладиновић, З., *Право осигурања*, Правни факултет, Ниш, 2006.год., стр.55-56; Тороман, М.: *Одговорност аутомобилисте*, Београд, 1959.год., стр.103;

који произилазе из потребе једног друштва у одређеном периоду његовог развоја²⁶. Увођењем обавезног осигурања, жртвама саобраћајних незгода биће обезбеђена накнада штете, а истовремено ће бити заштићена и лица која су одговорна за штету²⁷. Имовинске последице осигураног догађаја тј. накнаду штете трећим лицима причињену употребом моторног возила, осигуравач преузима на себе, те тако осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста има пре свега одштетни карактер.

Први предлог за доношење закона о обавезном осигурању, који није био прихваћен, припремљен је у Белгији, још давне 1906. године²⁸. Међутим, прво право обавезно осигурање у смислу прописивања дужности на закључење уговора о осигурању увела је Данска законом од 20.марта 1918.године²⁹.

Обавезно осигурање на основу којег се надокнађује штета причињена употребом моторних возила, до сада је уведено у великом броју држава, а посебно је раширено у Европи. Доношењем Закона о моторним возилима 1930.године, Аустрија је била међу првим земаљама у Европи која је увела ову врсту осигурања³⁰. Поред европских земаља, обавезност осигурања данас је проширена на готово све земље света. Осигурање од одговорности још увек није обавезно само у једном малом броју земаља (Азија: Јемен, Непал, Северна Кореја, Таџикистан и др.; Африка: Етиопија, Гвинеја, Сомалија и др.; САД: Тенеси, Њу Хемпшир, Вискондин и др.)³¹ Тако, од 194 држава у свету, осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста обавезно је у више од 160 земаља, док је у нешто мање од 30 земаља оно добровољно³².

²⁶ Шулејић, П., *op.cit.*, стр.69

²⁷ Увођењем обавезног осигурања од од грађанске одговорности аутомобилиста непрекидно учвршћује положај, сигурност и заштита оштећених лица, док заштита осигураника постаје споредан циљ - Огњановић, С., *op.cit.*, стр. 12

²⁸ Cassart, G., Bodson, P., Pardon, J.: *L'Assurance obligatoire de Responsibilite Civile*, Bruxelles, 1957.год., стр.19 - према: Јанковец, И.:*Обавезно осигурање за штете од моторних возила*, Научна књига, Београд, 1985.год., стр.12

²⁹ Цигој, С.: *Одшкоднинска одговорност аутомобилиста ин заваровање*, Љубљана, 1969.год., стр.283

³⁰ Коришњени подаци из чланка "80 година обавезног осигурања од одговорности из употребе моторних возила", *Ревизија за право осигурања*, бр.2/2010, стр. 91-100

³¹ Огњановић, С.: Накнада штете на лицима у обавезном осигурању од аутоодговорности, Промене у праву осигурања Србије у оквиру европског (ЕУ) развоја права осигурања, *Зборник радова*, Удружење са право осигурања Србије, 2011. год., стр.322

³² Исто

У југословенски правни систем обавезно осигурање уведено је 1965.године Законом о обавезном осигурању имовине и лица³³. Овим законом уведен је систем обавезног осигурања, а ризик који носи заједница осигурања је одговорност за штету причињену употребом моторног возила. По висини покрића обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста било је неограничено, те је осигуравач био у обавези да у целости накнади штету проузроковану употребом моторног возила према правилима одговорности, без обзира на њену висину³⁴. Систем неограниченог покрића био је повољнији за оштећеног али и самог штетника³⁵. Међутим, овај систем је напуштен и уведен је систем ограниченог покрића, са минималним осигураним сумама одређеним законом.

2. Особености обавезног осигурања од ризика одговорности аутомобилиста

Осигурање од ризика аутомобилске одговорности иако обавезно, не настаје на основу самог закона већ закључењем уговора³⁶. На основу закона сваки власник моторног возила обавезан је да закључи уговор о осигурању. Путем осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, закљученим уговором са осигуравачем, осигураник – штетник се ослобађа од последица своје одговорности, тј. ослобађа се обавезе накнаде штете оштећеном лицу³⁷. У овом осигурању, он такође налази и заштиту од опасности да економски пропадне. И оштећеном трећем лицу веома је важно да је штетник осигуран од ризика одговорности аутомобилиста.

³³ "Службени лист СФРЈ" бр. 15/65 (исправка у "Сл. листу СФРЈ" бр. 20/65, допуна у "Сл. листу СФРЈ" бр. 35/65, измена у "Сл. листу СФРЈ" бр. 11/66, измена и допуна у "Сл. листу СФРЈ" бр. 7/67, са исправком у "Сл. листу СФРЈ" бр. 11/67

³⁴ Шулејић, П.: Правни проблеми осигурања код нас, *Зборник радова*, Палић, 2001.год., стр.13

³⁵ Обрадовић, П.: Лимит код осигурања од аутоодговорности, *Правни живот* 11/97, стр.443

³⁶ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.249

³⁷ Шулејић, П., *op.cit.*, стр.387

Осигуравач је у обавези, са своје стране, да у случају када неко лице претрпи штету од осигураниковог моторног возила, накнади штету уместо одговорног лица. Овако одређен појам обавезног осигурања указује да, поред заједничких карактеристика осигурања од одговорности уопште, оно има и посебна обележја. Најзначајније, а уједно и основно обележје обавезног осигурања од ризика грађанске одговорности аутомобилиста је да је услов за коришћење моторног возила закључење уговора о обавезном осигурању. Још нека од општих својства односно особености овог осигурања су да:

- се обавезно осигурање од ризика одговорности аутомобилиста спроводи на основу закона и уговора. Уговор мора да буде у складу са императивним законским одредбама које се односе на обим осигуравајућег покрића;
- уговор о обавезном осигурању од ризика одговорности аутомобилиста се закључује с'обзиром на одређено моторно возило, те оштећено лице има право на накнаду штете без обзира на то ко управља моторног возилом (власник или друго лице);
- уговор о обавезном осигурању од ризика грађанске одговорности аутомобилиста закључују власник возила (или друго лице које има интереса да се уговор закључи) и осигуравач;
- право на накнаду има треће оштећено лице. Појам тог лица дефинисан је законом. Треће, оштећено лице има право на директан захтев за накнаду штете од осигуравача³⁸;
- обавезно осигурање од ризика одговорности аутомобилиста покрива штету за коју власник возила грађанско правно одговара. Грађанска одговорност је претпоставка и горња граница обавезе осигуравача. Наиме, обавеза осигуравача

³⁸ "Директни захтев представља право трећег лица које је претрпело штету употребом моторног возила, да захтева накнаду штете непосредно од осигуравача код кога је лице које је одговорно за штету било осигурано. Због постојања права на директни захтев оштећеног према осигуравачу, односи који се јављају у области обавезног осигурања од одговорности су другачији него у другим врстама осигурања" – Барош, П.: Директни захтев - тужба оштећеног лица према осигураваоцу, *Годишњак Правног факултета у Бањој Луци*, 2010.год.,стр.381

креће се до висине уговорених осигураних сума, при чему закон одређује најниже осигуране суме на које се мора уговорити осигурање од одговорности³⁹;

- осигуравач не може оштећеном лицу да истиче приговоре које има према осигуранику због непридржавања уговора или закона (нпр. да премија није плаћена, возња без возачке дозволе, намера и др.)⁴⁰;

- и без предходно закљученог уговора о осигурању, може настати правни однос између оштећеног лица и осигуравача;

- посматрано у ширем контексту обештећења жртава у саобраћају, оштећено лице има право на накнаду штете и када возило није осигурано, када је штету причинило непознато возило или када је возилом управљао неовлашћени возач⁴¹.

Осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста је законска обавеза имаоца моторног возила, без којег није могуће извршити регистрацију моторног возила, јер је возило потенцијално „опасна ствар“⁴². Једна од карактеристика осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста је да за наступање осигураног случаја мора постојати треће оштећено лице и осигураник као одговорно лице за накнаду проузроковане штете.

Заштита лица које је одговорно за штету причињену употребом моторног возила огледа се у томе што ће уместо њега, ту штету накнадити његов осигуравач. Увиђа се и да ризик у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста представља будући догађај, а то значи да осигурање од одговорности

³⁹ Шулејић, П., *op.cit.*, стр. 422

⁴⁰ Код обавезног осигурања од одговорности за штете проузроковане употребом моторног возила, осигуравач према трећем оштећеном лицу не може да истиче приговор да је уговарач осигурања, осигураник или корисник изазвао осигурани случај намерно – Врх. суд Србије, Рев. 2646/3, од 17.09.2003.год.)

⁴¹ Више о општим својствима односно особеностма осигурања од аутоодговорности: Шулејић, П., *op.cit.*, стр.421- 422

⁴² Опасним се називају оне покретне или непокретне ствари чији положај, употреба или особине или само постојање, представљају повећану опасност за околину, те морају да буду надгледане и употребљаване са већом пажњом - Константиновић, М.: *Облигационо право – Скица за законик о облигацијама и уговорима*, "Сл. лист СФРЈ", Београд, 1969.год., (чл. 136. тач. 1); према Преднацрту Грађанског законика РС из 2009.год., под опасним подразумевају се покретне или непокретне ствари, чији положај, употреба, особине или само постојање представљају повећану опасност штете за околину (чл. 187).

за штете причињене моторним возилом никада нема ретроактивно дејство. Тај догађај увек је неизван, јер се у тренутку закључивања уговора о осигурању не зна да ли ће употребом моторног возила осигураник прузроковати штету за коју ће бити одговоран⁴³.

Можемо закључити да је обавезно осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста од посебног значаја за оштећена лица јер им пружа широку заштиту за штете причињене употребом моторних возила. Како је осигураник осигуран од одговорности за штету коју причини трећим лицима, оштећено лице је у позицији да бира коме ће се обратити за накнаду штете: штетнику (по основу права на накнаду штете по самом закону) или осигуравачу (по основу статуса трећег лица које је претпело штету радњом осигураника за кога је одговорност преузео осигуравач)⁴⁴. Дакле, оштећени има право да, без предходног обраћања штетнику, тражи накнаду штете директно од осигуравача. Обраћање осигуранику, у том случају постаје резервна или допунска варијанта. Треба истаћи да према одредбама члана 940. ЗОО у случају осигурања од одговорности, осигуравач одговара за насталу штету осигураним случајем само ако треће оштећено лице захтева њену накнаду (а у границама суме осигурања сноси трошкове спора о осигураниковој одговорности). Узрочник штете, као што је већ речено нема право на накнаду штете.

Крајњи циљ обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста је заштита трећег оштећеног лица и осигураника, која се остварује у троуглу међусобних односа осигуравача, осигураника и трећег, тј. оштећеног лица. Међутим, како су друштвени циљеви и потребе у сталним променама, једном формулисани циљеви, када се остваре најчешће се замењују новим.

На крају, када говоримо о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, треба увек имати у виду да се накнада штете може, као што је већ истакнуто, остварити и од лица које је за штету одговорно. Тако, одговорност имаоца

⁴³ Члан 898. став. ЗОО одређује: догађај с обзиром на који се закључује осигурање, осигурани случај, мора бити будући, неизван и независан од искључиве воље уговарача.

⁴⁴ Салма, Ј: Узрочност као детерминанта субјекта и обима одговорности за штету, *Правни живот* 10/97, стр.437

опасне ствари је солидарна са осигуравачем и штетником, па сваки дужник солидарно одговара повериоцу за целу обавезу и поверилац може захтевати њено испуњење од кога хоће, све док она не буде потпуно испуњена, али кад један дужник испуни обавезу она престаје и сви се дужници ослобађају⁴⁵.

3. Природа правних односа из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста

Правни односи који настају између учесника у осигурању од одговорности имају основ у уговору и закону. Они се исцрпљују кроз правне односе осигуравача и уговарача осигурања и правне односе осигуравача и оштећеног. Правни односи између осигуравача и уговарача осигурања заснивају се на уговору о осигурању који су закључили (чији саставни део представљају Услови осигурања које доноси осигуравач) или на самом закону, када уговор о осигурању од одговорности није закључен⁴⁶.

Поред општих карактеристика осигурања од одговорности, обавезно осигурање од ризика одговорности аутомобилиста карактеристично је и по следећем:

- закључење уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста представља услов за коришћење моторног возила. А то значи да се уговор мора закључити пре него што се моторно возило стави у саобраћај⁴⁷;
- уговор су у обавези закључити власници моторних возила;

⁴⁵ Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 3874/99 од 17.2.2000г., *Избор судске праксе 9/2005*, стр.46-47

⁴⁶ Станишић, С.: *Уговор о осигурању од одговорности и директна тужба са освртом на појам „трећа страна“ према одредбама Закона о осигурању од одговорности за моторна возила и осталим обавезним осигурањима*, 2011.год., стр.5

⁴⁷ Члан 4. Закона о обавезном осигурању у саобраћају, "Службени гласник РС", бр.51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/13 – Одлука Уставног суда (предмет IУз -909/2010)

- наспрам обавезе власника моторног возила да закључи уговор о осигурању, стоји обавеза друштва за осигурање (које се бави осигурањем од одговорности), да прихвати сваку понуду за осигурање од одговорности за штете од моторних возила. Ако би друштво за осигурање одбило да закључи уговор о обавезном осигурању са одређеним лицем било би у обавези да, према члану 183. ЗОО, накнади штету том лицу, а то лице морало би доказати да је претрпело штету због тога што је друштво за осигурање (које се бави осигурањем од одговорности) одбило да закључи уговор о обавезном осигурању⁴⁸. Новим Законом о обавезном осигурању у саобраћају⁴⁹ ово питање регулисано је тако што се осигуравачу омогућило да у свој премијски систем, односно тарифу укључи и приликом закључења уговора од грађанске одговорности аутомобилиста примењује бонус-малус ситем⁵⁰, а не би могао да предвиди одређене категорије лица са којима не жели да закључи уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста⁵¹.

- овим осигурањем покрива се грађанска одговорност власника моторног возила, а не кривична и прекршајна одговорност⁵². Друштво за осигурање које се бави пословима обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста преузима обавезу да накнади штету оштећеном лицу коме је проузрокована штета употребом моторног возила. Треба истаћи да се обавеза накнаде штете преузима само до висине осигуране суме⁵³ која је уговорена уговором о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста;

⁴⁸ Члан 183. овог закона предвиђа да "лице које је по закону обавезно да закључи неки уговор, дужно је да накнади штету ако на захтев заинтересованих лица без одлагања не закључи тај уговор".

⁴⁹ "Службени гласник РС", бр.51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/13 – Одлука Уставног суда (предмет IУz - 909/2010)

⁵⁰ Члан 43.

⁵¹ Друштво за осигурање дужно је да закључи уговор о обавезном осигурању у складу са условима осигурања и тарифама премија који су на снази у време закључења тог уговора (члан 5. став 1. ЗООС).

Друштво за осигурање не може одбити понуду за закључење уговора о обавезном осигурању ако уговарач осигурања прихвата услове осигурања и тарифу премија друштва за односну врсту осигурања који важе у време достављања понуде за закључење уговора о осигурању (члан 5. став 2. ЗООС).

⁵² Јовичић, Д.: Осигурање од одговорности из употребе моторних возила-неки практични примери, *Правни живот 11-12/92*, стр.2228

⁵³ Закон одређује најниже осигуране суме на које се мора уговорити осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста.

- за дејство осигурања и настајање обавезе осигуравача према оштећеном лицу није битно да штета буде проузрокована од стране одређеног лица, већ је потребно да до штете услед употребе одређеног моторног возила;
- у неким случајевима осигуравач који је исплатио штету оштећеном лицу има право регреса од лица одговорног за штету (нпр. ако је возилом управљано без возачке дозволе⁵⁴, под утицајем алкохола⁵⁵ и сл.)⁵⁶;
- треће оштећено лице мора доказати да је штета коју је претрпело проузрокована употребом моторног возила.

Из свих ових особина обавезног осигурања од одговорности ималаца моторних возила произилази несумљив реални карактер (*intuitu rei*) овог осигурања⁵⁷. Када дође до штете услед употребе моторног возила осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста увек дејствује према оштећеном лицу (стварно се везује за возило), док је значај учешћа одређеног лица у томе у другом плану. А то значи да оштећени само доказује узрочну везу између штете која је настала и употребе одређеног моторног возила. Овакав став заузела је и судска пракса. Тако је и Врховни суд Југославије у једној својој одлуци заузео став да: "...оштећено лице има право тражити накнаду штете непосредно од осигуравајућег завода без обзира да ли је возилом управљао власник или треће лице, а што значи да

⁵⁴ Пресудом првостепеног суда обавезан је туженик да тужиоцу - осигуравајућој организацији на име регреса исплати износ наведен у изреци. Пресудом другостепеног суда, жалба туженика се одбија као неоснована а пресуда првостепеног суда се потврђује.

Неосновано се жалбом туженог указује да у конкретном случају нема узрочно-последичне везе, да тужилац није у време саобраћајне незгоде поседовао возачку дозволу и штетног догађаја. Наиме, за износ исплаћен по основу осигурања од аутоодговорности у саобраћају осигуравајућа организација у конкретном случају има право регреса према власнику моторног возила који је управљао тим возилом без возачке дозволе јер је у члану 4. услова за осигурање власника, односно корисника моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима, прописано да осигураник губи право из осигурања ако са возилом управља без прописане дозволе за одређену врсту возила. (Пресуда Окружног суда у Ужицу, Гж 2089/08 од 4.2.2009., *Избор из судске праксе 6/2009*, стр 57)

⁵⁵ Осигуравајућа организација има право регреса према возачу моторног возила осигураног од одговорности према трећим лицима који је штету проузроковао управљајући моторним возилом под дејством алкохола. Осигуравајућа организација нема право регреса из става 1. ако возач докаже да не постоји узрочна веза између алкохолисаности и настале штете. (Седница Грађанског одељења Врховног суда Србије од 12.4.1982. године); *Билтен судске праксе 3/2008*, стр.113

⁵⁶ Мрвић, Н.: Посебна правила о одговорности за случај саобраћајне незгоде, *Зборник радова "Савремени проблеми у осигурању имовине и лица"*, Палић, 2001.год., стр. 98

⁵⁷ Шулејић, П., *op.cit.*, стр. 422

се обавезно осигурање односи на осигурање од одговорности за штету нанесену моторним возилом, а не само од одговорности коју нанесе власник моторног возила"⁵⁸. Дакле, личност осигураника оштећеног мање интересује - она је од значаја за евентуални регресни поступак, који интересује осигуравача⁵⁹.

Најзад, на својство реалног карактера правних односа обавезног осигурања указује изричито законска обавеза по којој, ако у току трајања осигурања дође до промене власништва на возилу, осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста аутоматски прелази по самом закону на новог власника и траје до истека текућег периода осигурања⁶⁰.

4. Извори права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста

Иако је значај извора права о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста различит, треба напоменути да се са аспекта територијалног дејства, прави разлика између националних, регионалних и међународних извора права. С'обзиром да су извори права ЕУ од посебног регионалног значаја на њих треба посебно и указати. Што се националних извора, тиче треба истаћи да се обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста у нашој земљи спроводи на основу посебних законских прописа.

⁵⁸ ВСЈ, Рев. 154/68 од 19.7.2068.год., ЗСО XIII/3-269

⁵⁹ Више: Шулејић, П., *op.cit.*, стр. 423

⁶⁰ Исто

**4.1. Извори права осигурања
од грађанске одговорности аутомобилиста
у нашем праву**

Основни правни извори који се тичу проблематике обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста у нашем праву су:

1. Закон о обавезном осигурању у саобраћају (у даљем тексту: ЗООС)⁶¹ из 2009. године;

2. Закон о осигурању (у даљем тексту: ЗОС)⁶²

3. као "lex generalis" - Закон о облигационим односима (у даљем тексту: ЗОО)⁶³, којим су регулисана многа питања, као што су: основни институти везани за питање правног појма штете, њених врста, затим питање утврђивања основа одговорности за проузроковану штету, утврђивања материјалне штете, утврђивања видова нематеријалне штете и др. Такође, посебна пажња посвећена је и уговору о осигурању;

4. Услови осигурања власника моторних и прикључних возила за штете причињене трећим оштећеним лицима, које доноси осигуравач. Иначе, услови осигурања чине саставни део уговора о осигурању (када се уговор на њих позове⁶⁴) а осигуравач је дужан да исте уручи уговарачу осигурања при закључењу уговора⁶⁵; и

5. други одговарајући закони којима се уређују уговори у појединим врстама осигурања, уколико ЗООС поједина питања нису другачије уређена.

Као што је већ истакнуто у југословенски правни систем обавезно осигурање уведено 1965.године, доношењем Закона о обавезном осигурању имовине и лица⁶⁶. Законом су престале са важношћу све наредбе и уредбе којима су се у ранијем

⁶¹ "Службени гласник РС", бр.51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/13 – Одлука Уставног суда (предмет IУz - 909/2010)

⁶² "Службени гласник РС", бр.55/04, 70/04, 61/05, 85/05, 101/07, 63/09, 107/09, 99/11, 119/12, 116/13

⁶³ "Службени лист СФРЈ", бр.20/78, 39/85, 57/89 и "Службени лист СРЈ", бр 31/93

⁶⁴ Члан 902. став 3. ЗОО

⁶⁵ Члан 5. став 3. ЗООС

⁶⁶ "Службени лист СФРЈ" бр. 15/65 (исправка у "Сл. листу СФРЈ" бр. 20/65, допуна у "Сл. листу СФРЈ" бр. 35/65, измена у "Сл. листу СФРЈ" бр. 11/66, измена и допуна у "Сл. листу СФРЈ" бр. 7/67, са исправком у "Сл. листу СФРЈ" бр. 11/67

периоду регулисали послови осигурања, а утврђена је и обавеза свих правних лица да друштвену имовину осигурају од општих ризика. Обавезно осигурање власника возила која су регистрована у Југославији и власника возила са иностраном ознаком, уведено је дакле још 1965.године, али је укинато после неколико месеци⁶⁷. Обавезно осигурање опет је уведено, али бројне жртве нису могле да остваре право на накнаду штете настале у време када није било обавезног осигурања⁶⁸. У СФРЈ обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста уведено Законом о основама система осигурања имовине и лица (у даљем тексту: ЗООИЛ)⁶⁹ ради заштите жртава саобраћајних незгода којих је било све више, како домаћих тако и од возила регистрованих у иностранству⁷⁰. Током седамдесетих година (по Уставу из 1974. године) обавезно осигурање било је уведено републичким и покрајинским прописима, у којима су постојале бројне разлике у погледу читавог низа питања, која нису била регулисана савезним Законом. Тако је нпр.:

- у *Босни и Херцеговини* важио Закон о осигурању имовине и лица⁷¹;
- у *Црној Гори* важио Закон о систему осигурања имовине и лица⁷²;
- у *Хрватској* Закон о осигурању имовине и особа⁷³;
- у *Македонији* Закон за осигуравање имоти и лица⁷⁴;
- у *Србији* Закон о систему осигурања имовине и лица⁷⁵;
- на *Косову и Метохији* Закон о систему осигурања имовине и лица⁷⁶;
- у *Војводини* Закон о осигурању имовине и лица⁷⁷;
- *Словенија* није доносила републички пропис о осигурању па самим

тим ни о обавезном осигурању.

Између наведених прописа најочљивије су биле разлике у одредбама које се, у смислу обавезног осигурања, односе на лица која се сматрају трећим. Дешавало се

⁶⁷ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.248

⁶⁸ Исто

⁶⁹ "Службени лист СФРЈ", бр. 24/76

⁷⁰ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.248

⁷¹ "Службени лист БиХ", бр. 21/77, чл.44-48

⁷² "Службени лист СРЦГ", бр. 37/77, чл.53-56

⁷³ "Народне новине", бр. 53/77, чл.19-26

⁷⁴ "Службен весник на СРМ", бр. 36/77, чл.35-42

⁷⁵ "Службени гласник СР Србије", бр. 21/77, чл.47-52

⁷⁶ "Службени лист САПК", бр. 25/77, чл.43-48

⁷⁷ "Службени лист САПВ", бр. 24/77, чл.22-23

да једно лице у једној републици или покрајини има статус трећег лица, па самим тим и право на накнаду штете, док у другој републици или покрајини исто лице то право не би имало⁷⁸.

Ступањем на снагу Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1990.године⁷⁹, престаје да важи закон из 1976.године⁸⁰. Према ЗОИЛ⁸¹ из 1996.године, осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста иако обавезно, ипак настаје на основу уговора којим се уређују правни односи између осигуравача (друштва за осигурање) и осигураника⁸². Тако да ова законска одредба само условљава власнике односно кориснике моторних возила да закључе уговор о осигурању као услов за коришћење моторног возила⁸³. Новим Законом о осигурању из 2004. године престаје да важи ЗОИЛ - осим одредби које се односе на обавезно осигурање (чл. 73 - 108) и одредби о поверавању јавних овлашћења (чл. 143 - 146)⁸⁴.

Након распада СФРЈ у новонасталим државама се доносе посебни закони о обавезном осигурању аутомобилиста, који су прихватили многа решења садржана у комунитарним директивама у области обавезног осигурања аутомобилиста⁸⁵. Усаглашеност законодавства Србије са европским директивама у области обавезног осигурања огледа се у прописаној обавези власника возила да закључи осигурање од одговорности и у обавезној садржини осигуравајућег покрића које треба да обезбеди социјално прихватљив ниво заштите жртава саобраћајних незгода⁸⁶.

ЗООС који се данас примењује у Републици Србији први је посебан закон који регулише материју обавезног осигурања (раније је ова материја била регулисана

⁷⁸ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 27 и 28

⁷⁹ „Службени лист СФРЈ“, број 16/90,82/90

⁸⁰ Називи закона из 1976.године и 1990.године остали су исти, из разлога што је Уставом СФРЈ регулисање основа система осигурања имовине и лица у надлежности федерације, а Устав СФРЈ није био измењен.

⁸¹ „Службени лист СРЈ“, број 30/96, 57/98, 53/99, 55/99

⁸² Члан 73 ЗОИЛ

⁸³ Јанковец, И. - Миладиновић, З.: *Право осигурања*, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, 2006.год., стр. 359

⁸⁴ Међутим, као што је већ речено ступањем на снагу ЗООС и одредбе ЗОИЛ-а које се тичу обавезног осигурања у саобраћају стављене су ван снаге (осим члана 86).

⁸⁵ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.249

⁸⁶ Исто

законима који су се односили на статусна питања осигуравајућих организација)⁸⁷. Оно што је важно истаћи је да је примена неких решења у Закону условљена даном приступања Републике Србије Европској унији, док су нека решења везана за дан приступања Светској трговинској организацији. Доношењем ЗООС у области обавезног осигурања направљен је искорак у смислу правне регулативе те су неки од основних института постављени на прецизан и јасан начин. Тако, појам власника превозног средства ЗООС проширује и на кориснике истих, тј. правна или физичка лица која вољом власника користе превозно средство, као и на друга лица на које је регистровано неко од превозних средстава у складу са законом⁸⁸.

Власник превозног средства дужан је да закључи Уговор о обавезном осигурању пре него што превозно средство стави у саобраћај⁸⁹, о чему се издаје полиса осигурања. Такође, законодавац је предвидео дужност возача моторног возила да за време употребе моторног возила код себе има полису осигурања (или други доказ о закљученом уговору о осигурању који мора предочити на захтев овлашћеног службеног лица), као и да у случају саобраћајне незгоде свим учесницима који имају право подношења одштетног захтева, да личне податке и податке о обавезном осигурању⁹⁰.

Треба истаћи да се ЗООС не односи на превозна средства Војске Србије⁹¹. То значи да се на њих не односе правила о обавезном осигурању у смислу овог закона, већ се на питања у вези са надокнадом штете произашле њиховом употребом примењују општа начела Закона о облигационим односима.

Новина у ЗООС је свакако посебан поступак који се предвиђа за случајеве тзв. мале штете (штете за које одштетни захтев износи мање од 500 евра у динарској противвредности и за које су уз захтев достављени докази на основу којих се може утврдити обавеза друштва за осигурање)⁹². Предвиђено је и да се даном приступања

⁸⁷ Исто

⁸⁸ Члан 2. и 3.

⁸⁹ Члан 4.

⁹⁰ Члан 8.

⁹¹ Члан 11.

⁹² Члан 10б.

Србије Европској унији малим штетама сматрају штете за које одштетни захтев износи мање од 1000 евра.

Такође, једна од новина у закону је и увођење Европског извештаја о саобраћајној незгоди. Наиме, према члану 31., у случају саобраћајне незгоде, учесници су дужни да попуне, потпишу и међусобно размене Европски извештај о саобраћајној незгоди, сагласно закону којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима. Европски извештај доприноси смањењу трошкова осигурања и бржем обештећењу трећих лица у случају када настану мање материјалне штете⁹³. Уредно попуњен Европски извештај о саобраћајној незгоди оштећено лице и осигураник могу користити као одштетни захтев по основу осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.

Можемо закључити да су законске одредбе о обавезном осигурању у нашем праву углавном императивног карактера. Међутим, иако законске норме у Републици Србији нису бројне, интервенција законодавца је веома значајна, постављени су оквири односа између осигураника, осигуравача и оштећеног лица. Предмет уговорног регулисања представљају односи осигурања уколико нису законом одређени и на тај начин уговор представља неопходну допуну законских прописа. Треба напоменути и то да је аутономија воље уговорних страна знатно сужена. Слобода уговарања углавном је ограничена на најниже осигуране суме на које се осигурање мора закључити, лица чија је одговорност покривена, трајање осигурања, лица која се сматрају трећим (оштећеним) лицима и др., тако да уговорне стране немају великих могућности да своје односе уреде на неки другачији начин од оног предвиђеног законом.

⁹³ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.260

4.2. Извори права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста у праву ЕУ

Последице саобраћајних незгода и обим заштите жртава путем осигурања континуирано су се пратиле на нивоу ЕУ у настојању да се усаглашавањем националних законодавстава обезбеди исти минимум осигуравајуће заштите у свим државама чланицама⁹⁴. ЕУ и даље тежи ка решавању нерешених питања из области обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста кроз уједначавање прописа различитих земаља које чине заједницу.

Директиве Европске Уније допринеле су хармонизацији и уједначавању заштите жртава саобраћајних незгода у Европи. Државе чланице ЕУ, а и оне које то нису, усагласиле су своја национална законодавства у области обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста са европским директивама. Захваљујући инкорпорисању правила из директива у национална законодавства држава чланица, постигнут је завидан ниво заштите те најосетљивије категорије жртава у савременим друштвима⁹⁵. Данас у европским земљама постоји обавезни минимум осигуравајуће заштите оштећених лица у саобраћајним незгодама, тако да у том погледу више нема већих разлика од државе до државе. Ангажовање међународне заједнице у области обавезног осигурања од одговорности аутомобилиста дало је резултата.

Директиве - упуства су правни акти који обавезују земље чланице на које се односе у погледу циља који треба остварити, али је националним законодавствима остављена слобода у погледу избора облика и средства њиховог спровођења, односно извршења. Директиве утврђују јединствена правила која државе чланице инкорпоришу у своја национална законодавства. Уједначавање правила у области осигурања одговорности аутомобилиста у земљама чланицама ЕУ, основни је њихов циљ.

⁹⁴ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.99

⁹⁵ Исто

Земље Европске Уније усвојиле су пет директива, као и велики број препорука, којима се утврђује осигурање од одговорности за штету причињену употребом моторног возила. Директиве се односе на усаглашавање законодавстава држава чланица у области осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста и о увођењу обавезности осигурања такве одговорности.

Треба истаћи да су Директиве допринеле заштити оштећених лица у саобраћајним незгодама, не само у земљама чланицама ЕУ (односно, раније, ЕЕЗ), већ и оним које претендују да постану њене чланице⁹⁶. Бројне су и препоруке Европске заједнице које се односе и на државе ван ЕУ, а тичу се ове врсте осигурања и његовог усклађивања са националним законодавствима тих земаља са регулативом ЕУ⁹⁷. Иначе, период у коме су доношене Директиве релативно је дуг (од 1972. до 2005.год). То нам, с'друге стране говори и о осетљивости свих питања и проблема везаних за међународно осигурање одговорности аутомобилиста, као и постепености у прилагођавању националних законодавстава овим правилима⁹⁸. Прва Директива донета је 24.04.1972.године⁹⁹, друга 29.12.1983.године¹⁰⁰, трећа 14.05.1990.године¹⁰¹, четврта 16.05.2000.године¹⁰², а последња, пета 11.05.2005.године¹⁰³.

⁹⁶ Чоловић, В.: Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, *Европско законодавство бр. 33-34*, 2010.год., стр. 44

⁹⁷ Commission decision (OJ No L 33, 6.2.1999., p. 25; OJ No L 343, 13.12.1997., p. 24; OJ No L 16, 25.1.1993., p. 51; OJ No L 177, 5.7.1991., p. 25 и др.) – према Чоловић, В.: *op.cit.*, стр.44

⁹⁸ Петровић,З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н.: *Обавезна осигурања у саобраћају и накнада штете*, Службени гласник, Београд, 2010.год., стр.167

⁹⁹ First Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of 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, Journal officiel n° L 103 of 02.05.1972.

¹⁰⁰ Second Council Directive 84/5/EEC 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, Journal officiel n° L 008 of 11.01.1984.

¹⁰¹ Third Council Directive 90/232/EEC 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. Journal officiel n° L 129 of 19.05.1990.

¹⁰² Fourth 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, Journal officiel n° L 181 of 20.07.2000.

¹⁰³ Fifth 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 (Text with EEA relevance), Journal officiel n° L 149 of 11.06.2005.

Прва Директива је поставила основе регулисања осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста у земљама чланицама, тада Европске Економске Заједнице. Њом су регулисана питања из области "зелене карте"¹⁰⁴ за државе потписнице. Такође, прва Директива имала је велики значај и за несметано одвијање копненог саобраћаја, укинула је граничну контролу осигурања и увела ефикасан механизам обештећења жртава саобраћајних незгода од иностраних возила¹⁰⁵. Сврха ове Директиве је уклањање препрека и омогућавање слободног пролаза људи и возила. То је постигнуто преко мреже националних бироа у оквиру система зелене карте који омогућава оштећеним лицима у саобраћајним незгодама, у којима учествују страна возила која су регистрована у некој држави чланици, да захтев за накнаду штете поднесу субјекту са седиштем у домаћој земљи¹⁰⁶.

Директивом се предвиђа укидање контроле зелене карте на основу споразума националних бироа држава чланица према коме сваки биро гарантује према свом националном законодавству накнаду штете која је настала из употребе иностраних моторних возила на његовом подручју, па и онда када нису осигурана¹⁰⁷. Директивом се усаглашавају и нека правила обавезног осигурања које би државе чланице требало да унесу у своје национално законодавство да положај жртава саобраћајних незгода у Заједници не би био битно другачији, зависно од тога у којој је држави настала саобраћајна незгода¹⁰⁸. Касније, је под утицајем ове Директиве, и на границама држава нечланица Заједнице¹⁰⁹ омогућено укидање контрола важности зелене карте.

¹⁰⁴ Зелена карта или сертификат о осигурању, коју осигураник добија од свог осигуравајућег друштва по закључивању уговора, служи као доказ да је испунио обавезе које се тичу осигурања возила. Ово осигурање важи у целој Европској Унији, без обзира где се саобраћајна незгода догоди, тако да осигураник није у обавези да плаћа додатне трошкове осигурања, када путује у земље Европске Уније. У случају саобраћајне незгоде зелена карта, или сертификат о осигурању, служи као доказ осигурања против таквих случаја и доказ да жртве такве незгоде имају право накнаде штете.

¹⁰⁵ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.106

¹⁰⁶ Исто

¹⁰⁷ Пак, Ј.: Прва Директива која се односи на усаглашавање законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете из употребе моторних возила и контроли обавезе тог осигурања (72/166 ЕЕС), *Европско законодавство 1/02*, 2002. год., стр.52

¹⁰⁸ Исто

¹⁰⁹ Држава нечланица чији су Бирои касније потписали допунски споразум, односно Мултилатерални гарантни споразум.

Директива је мењана и допуњавана у циљу обезбеђења једнаког положаја жртвама саобраћајних незгода у свим државама чланицама. Најпре је *другом Директивом* регулисано усаглашавање законодавстава држава чланица у области осигурања од одговорности аутомобилиста. Овом Директивом такође, регулисана су и питања у вези оснивања и функционисања Гарантних фондова за штете причињене непознатим или неосигураним моторним возилима, а коју претрпе трећа лица.

Уколико је незгоду проузроковало лице које нема осигурано возило или му се возило не може идентификовати, оштећено треће лице има законско право на накнаду штете из фонда за осигурање моторних возила из земље у којој се незгода догодила, наравно у сагласности са свим прописима у тој земљи¹¹⁰. Дакле, да би се уклонила разлика у националним законодавствима, која је за последицу имала неједнаки положај жртава саобраћајних незгода у разним државама чланицама, Директивом је предвиђено да у свакој држави чланици мора да постоји организација која ће да врши накнаду штете од непознатих и неосигураних возила најмање до износа који је предвиђен за обавезно осигурање (члан 1. став 4.)¹¹¹. Такође, државе чланице могу обавезу ове организације и ограничити путем франшизе односно учешћем оштећеног у штети, али не више од 500 евра (само за штете на стварима и ако их је проузроковало неосигурано моторно возило).

Другом Директивом се утврђује да осигурање обавезно покрива и штете на лицима и штете на стварима, чиме је уклоњена значајна разлика у националним законодавствима о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Свака држава чланица, према другој Директиви треба да утврди износе на које се обавезно осигурање мора закључити. Државе чланице могу да предвиде и веће лимите осигуравајућег покрића, па и неограничено покриће, али не могу (у циљу подједнаке минималне заштите жртава саобраћајних незгода) да ограниче обавезу

¹¹⁰ Одбор Директиве 84/5/ ЕЕС од 30.12.1983.год. о изједначавању закона чланица ЕУ у вези са осигурањем против грађанске одговорности када је у питању коришћење (објављено у "Службеном листу Европске заједнице", н Л 8, од 11.01.1984., стр.17)

¹¹¹ Пак, Ј.: Друга Директива Савета ЕЕЗ о усаглашавању законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете из употребе моторних возила, *Европско законодавство* 2/02, 2002. год., стр.75

осигуравача на износе који су испод оних који су утврђени Директивом¹¹². С'обзиром да доприноси изједначавању минималних износа осигурања у свим земљама чланицама, друга Директива је наставила регулисање лимита осигурања одговорности аутомобилиста започето првом Директивом. Другом Директивом прописана је минимална висина покрића за штету насталу на лицима у износу од 350.000 евра. Како се прописана минимална висина покрића односи на једно лице, наведени износ се множи са бројем оштећених лица у случају да је у саобраћајној незгоди оштећено више лица.

Поред тога што регулише износе накнаде штете настале на лицима, Директива регулише и износе накнаде штете настале на имовини тј. стварима. Тако је прописан износ од 100.000 евра у случају штете на стварима, без обзира на број оштећених лица.

Уместо наведених износа државе чланице могу да предвиде минимални износ покрића од 500.000 евра за штете на лицима (када има више оштећених лица) или укупан минимални износ покрића од 600.000 евра и за штете на лицима и за штете на стварима по саобраћајној незгоди (без обзира на број оштећених лица и без обзира на природу штете). Наведени износи су за осигуравајуће организације у мање развијеним државама чланицама велика обавеза, док су у економски јаким државама те суме далеко испод оних које су предвиђене њиховим законодавством¹¹³.

У националним законодавствима држава чланица веће разлике постојале су и у погледу круга оштећених лица којима је осигуравач дужан да накнади штету из саобраћајне незгоде (тзв."трећа лица"), што је допринело неједнаком положају жртава саобраћаја од земље до земље. У појединим земљама круг лица који је спадао у трећа лица био је широк (обухватао је и брачног друга и блиске сроднике), док је другим било ужих или ширих ограничења. Тај проблем решен је у оквиру Директиве тако што је предвиђено да чланови породице осигураника, возача или било ког другог лица које је грађанскоправно одговорно за саобраћајну незгоду чије су

¹¹² Исто

¹¹³ Исто

последнице покривене осигурањем, не могу бити искључени, позивом на сродство из осигуравајуће заштите, али само за штете на лицима (штете на стварима ових лица нису покривене обавезним осигурање, иако је такво решење могуће)¹¹⁴.

Треба још истаћи да је другом Директивом предвиђено да ако је законом или уговором предвиђено за неке случајеве да не постоји обавеза осигуравача да накнади штету за коју је одговорно осигурано лице (власник возила, возач), државе чланице треба да предвиде у свом законодавству механизам накнаде ових штета ради заштите трећих лица (нпр. случајеви саобраћајних незгода које су проузроковала возила којима је управљало лице које за то нема прећутно или изричито овлашћење или возила којима је управљало лице без возачке дозволе или пак лица која нису поштовала техничке норме о сигурности возила)¹¹⁵.

Трећом Директивом за земље чланице ЕУ уводи се јединствена полиса и јединствена премија обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста која осигурањем покрива цело подручје Заједнице. Директивом се од држава чланица захтева да у својим националним законодавствима предвиде да обавеза организације која обезбеђује накнаду штете од непознатих и неосигураних моторних возила не може бити супсидијарана, затим да су осигурањем обавезно покривена сва лица која су путници у возилу, као и да се осигурањем покрива цело подручје Заједнице на основу јединствене премије¹¹⁶. Дакле, овом Директивом детаљније се регулишу карактеристике Гарантног фонда у земљама чланицама Заједнице, као и остали елементи везани за плаћање штета у посебним околностима.

Трећом Директивом омогућен је избор оштећеним лицима, када су претрпела штету у држави у којој су ниже суме осигурања, да надокнаду остваре према повољнијој суми, што је мишљења смо сасвим оправдано. Ово правило се примењује на сва оштећена лица, па и на држављане државе у којој је саобраћајна незгода настала. Тако нпр. грчки држављанин који је претрпео штету у Грчкој од возила које

¹¹⁴ Пак, Ј., *op.cit.*, 76

¹¹⁵ Исто

¹¹⁶ Пак, Ј.: Трећа Директива Савета ЕЕЗ о усаглашавању законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете из употребе моторних возила, *Европско законодавство* 3/03, 2003.год., стр.51

је стационарано у Немачкој, има право да оствари накнаду штете према немачком (по њега повољнијем) праву¹¹⁷. Из тог разлога државе чланице треба да предузму мере како би обавезно осигурање од грађанске одговорности покрило штете из употребе моторних возила (јединственом премијом и на основу полисе која важи на читавом подручју ЕУ).

Можемо закључити да у случају саобраћајне незгоде у другој земљи, оштећени има право накнаде штете у сагласности са прописима у тој земљи или у својој земљи, уколико је накнада на тај начин већа. Ови прописи се разликују од земље до земље, али оштећени има право на минимум накнаде, с'тим што целокупна сума накнаде може да буде ограничена (у неким земљама) када има више жртава¹¹⁸.

Такође, трећом Директивом се у интересу бржег остваривања права на накнаду штете, предвиђа да државе чланице морају предузети све мере како би оштећеним лицима на најбржи начин био доступан податак о томе код ког је осигураваача закључено осигурање од одговорности за штету од моторног возила које је учествовало у саобраћајној незгоди.

С'обзиром на различит обим осигуравајућег покрића тј. обештећења из средстава осигурања у појединим државама чланицама ова Директива допуњава претходне две Директиве у погледу обавезне садржине осигурања од грађанске одговорности како би сва лица која су претрпела штету у саобраћају могла за исту да добију сличну накнаду у примереном року, било од осигураваача, било од посебне организације која се финансира из средстава осигуравајућих организација¹¹⁹. Највећи допринос треће Директиве везујемо за исплату штете од стране Гарантног фонда, односно за регулисање могућности директног обраћања оштећеног лица овој организацији за исплату штете¹²⁰.

¹¹⁷ Пак, Ј., *op.cit.*, 52

¹¹⁸ Одбор Директиве 9249/ ЕЕС од 18.06.1992.год. о координацији закона, уредби и административних провизија која се односи на директно осигурање, а које није животно осигурање и о унапређењу одбора Директиве 73/239/ ЕЕС и одбора Директиве 88/357/ ЕЕС (трећа и не-животна директива о осигурању; објављено у "Службеном листу Европске заједнице", н Л 228, од 11.08.1992., стр.1)

¹¹⁹ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.51

¹²⁰ Петровић,З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.170

И поред усаглашавања законодавстава држава чланица ЕУ, која се односе на обавезно осигурање од одговорности аутомобилиста, у циљу побољшавања заштите жртава саобраћајних незгода, показало се да се право на накнаду штете, настале у иностраној земљи, тешко остварује¹²¹. Мада, мишљења смо да је трећа Директива допринела бољој заштити жртава саобраћајних незгода, пре свега јер је њеним правилима у великој мери олакшан прелаз унутрашњих граница Заједнице, што доприноси бољем функционисању и успостављању јединственог тржишта.

Четвртом Директивом утврђују се правила којима се лицима која су претрпела штету у другој држави обезбеђује право на остваривање накнаде у својој земљи. Наиме, у пракси се показала неефикасност система зелене карте односно овај систем не решава све проблеме оштећеног лица у случају када треба да поднесе захтев за накнаду штете у другој земљи (из које је штетник и у којој је седиште осигуравача). Зато четврта Директива предвиђа које све мере треба да предузму државе чланице да би се право на накнаду „иностране“ штете остварило у "домаћој" земљи. Директива регулише поступак обештећења лица која имају редовно боравиште у држави чланици, ако су штету претрпела у иностраној земљи у саобраћајној незгоди коју су проузроковала возила која су редовно стационирана у некој држави чланици, осим у држави оштећеног¹²². Можемо рећи да се овом директивом у први план ставља оштећено лице и накнада штете коју је претпело у саобраћајној незгоди¹²³. Тако, оштећено лице може директно да се обрати осигуравачу лица које је проузроковало саобраћајну незгоду, уместо да чека да се то лице обрати свом осигурању.

Према Директиви, чланице ЕУ такође морају да:

- обезбеде да се оштећено лице може непосредно обратити осигуравајућем друштву које је осигурало од одговорности лице које је за незгоду одговорно (штетника);

¹²¹ Пак, Ј.: Четврта Директива Савета ЕЕЗ о усаглашавању законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете од моторних возила и измене директива 73/239 и 88/367, *Европско законодавство* 4/03, 2004., стр.50

¹²² Исто

¹²³ Петровић,З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.170

- уведу санкције, како би убрзале накнаду штете када одговорна осигурања одуговлаче преко 3 месеца са исплатом накнаде;

- успоставе информативне центре чији ће основни задатак бити проналажење возила које је изазвало саобраћајну незгоду, као и осигуравача тог возила;

- обезбеде услове за именовање представника за регулисање штета од стране осигуравајућих друштава. Циљ именовања представника за регулисање штета је омогућавање оштећеном лицу да у земљи свог пребивалишта наплати штету;

- обезбеде услове за оснивање Службе за накнаду штете, у случајевима када није именован представник за регулисање штета, када се неоправдано касни са решењем одштетног захтева или када није могуће идентификовати осигуравача¹²⁴.

Дакле, можемо закључити да су циљеви ове директиве брза накнада штете и минимални правни трошкови. Из тог разлога да би оштећено лице право на накнаду могло да оствари, није довољно да осигуравач има повереника у држави у којој оштећено лице има редовно боравиште, већ је потребно да се предвиде мере које обезбеђују брзо обештећење¹²⁵.

Такође, можемо закључити да се идеја за постављање четврте Директиве о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, јавља пре свега због потребе регулисања све већег броја одштних захтева у међународном саобраћају (од стране лица која су штету претпела у иностраној земљи), као и приговора на спорост у решавању истих. Директива је увела нова правила ради бржег разрешавања саобраћајних незгода у земљама које нису домовина оштећеног лица односно ефикасан механизам за решавање оваквих незгода. Међутим, мора се истаћи да је четврта Директива у многоме је базична директива јер не надјачава националне норме које би биле од веће користи за оштећено лице, мада само у оном делу који се односи на одштетне захтеве везане за саобраћајне незгоде настале у иностраној земљи.

¹²⁴ Исто

¹²⁵ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.51

На крају треба додати да је до значајних промена дошло и доношењем *пете Директиве*, чија су решења имала основ у претходно донетим Директивама у овој области¹²⁶.

**4.2.1. Правни проблеми саобраћајних незгода
- Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из
употребе моторних возила -**

Механизми четврте Директиве осигурања од грађанске одговорности у погледу употребе моторних возила односе се на усавршене процедуре (као што су идентификација власника моторног возила и осигуравајућег друштва, комуникација на језику оштећеног лица итд.) Међутим, специфични проблеми саобраћајних незгода у страниој држави и даље постоје с'обзиром да се оштећени суочава са различитим проблемима и излаже великим трошковима уколико поднесе захтев за накнаду штете у земљи из које је штетник¹²⁷.

Важан недостатак четврте Директиве је што оштећено лице остаје само "са својим теретом" правних проблема који су последица саобраћајне незгоде у страниој земљи. Иако је веома важно да оштећено лице добије одговарајуће правне савете на самом почетку, многи правни системи пружају веома мало могућности накнађивања адвокатских такси уколико се тужбе решавају ван суда¹²⁸. Уочена је потреба за новим мерама и бољим решењима која би у функционисању обавезног осигурања аутомобилиста отклонила постојеће недостатке.

¹²⁶ Чоловић, В: *Међународно осигурање аутоодговорности (систем зелене карте)*, Београд, 2007.год., стр. 103

¹²⁷ Kuhn, Paul: Rta victims: the 4th motor insurance directive and trier II conference – a proposal for legal reform, стр.1; http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi_e_ricerche/monografie_ricerche/kuhn.pdf (преузето 11.11.2013.год.)

¹²⁸ Активности преставника за регулисање штета никада не може заменити савет адвоката зато што је увек на страни осигуравајућег друштва. Оштећени би у сваком случају требала да добије независан и стручан правни савет на рачун одговарајућег осигуравајућег друштва - Kuhn, P., *op.cit.*, стр.1

Како је потребно много рада, али и времена како би права у вези са саобраћајним незгодама била усклађена, Европски парламент је за време свог првог заседања за 2005. годину, изгласао заједничку позицију¹²⁹ названу петом Директивом о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила која је, практично, наставак четири претходне. Петом Директивом донета су одређена побољшања и уједначавања у регулисању система осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, те представља и модификацију претходне четири. Иако је петом Директивом дошло до значајних промена, сва донета решења су већ имала основ у претходним Директивама. Дакле, Директива је дала решења за нека практична питања чиме је допринела функционисању јединственог европског тржишта¹³⁰. Циљ пете Директиве и јесте да олакша примену правила четврте Директиве, као и појединих одредаба осталих Директива, а што се, нарочито, односи на регистрацију возила, минимални износ покрића, Гарантни фонд и подношење захтева за накнаду штете од стране оштећеног лица¹³¹.

Нова Директива узима у обзир бољу осигуравајућу заштиту немоторизованим учесницима, као посебно "рањиву" категорију жртава у саобраћају. Парламент је, такође, што је врло интересантно прихватио минимум штете у случају саобраћајне незгоде и накнаде које се плаћају оштећеним пешацима и бициклистима (члан 4.2.), увек када то Грађански законик чланица ЕУ дозвољава¹³². Правило које се односи на пешаке и бициклисте у ствари је препорука државама да се овим лицима призна накнада штете, ако она нису искључиво крива за њен настанак¹³³. Овим су пешаци и бициклисти заштићени, као лица која су "слабија" у односу на возило, али се мора рећи да и једни и други у многим ситуацијама, могу бити одговорни за настанак саобраћајне незгоде, што је требало бити поменуто у Петој Директиви¹³⁴. Међутим, треба истаћи да је питање заштите бициклиста и пешака веома различито регулисано

¹²⁹ Усвојена од стране Савета министара.

¹³⁰ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.106

¹³¹ Чоловић, В.: Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, *Европско законодавство бр.33-34*, 2010.год., стр. 49

¹³² Више: Чоловић, В., *op.cit.*, стр.48

¹³³ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.122

¹³⁴ Ћурковић, М., Луи А.: *Нови сустав зелене карте*, Загреб, 2003.год., стр. 70.

у државама чланицама ЕУ. Тако неке земље чланице пружају заштиту пешацима и бициклистима независно од питања одговорности за штету која им је проузрокована моторним возилом, али има и држава у којима се узима у обзир и степен одговорности за штету која им је проузрокована, односно да се одговорност доказује, што наравно отежава положај оштећених лица¹³⁵.

Пета Директива осигурања возила поставља нову односно повећану минималну суму покрића за штету насталу у саобраћајној незгоди. За телесне повреде минимална накнада ће бити 1.000.000 евра по жртви, а 5.000.000 евра независно од броја оштећених лица, у случају да је у саобраћајној незгоди повређено више лица, док за материјалне штете односно у случају штете на стварима, минимална накнада ревидиране директиве износи 1.000.000 евра по саобраћајној незгоди¹³⁶. Треба истаћи да ове минималне накнаде одговарају чланицама Медитеранске и Централне Европе, чије законодавство одређује мале суме за накнаде, у односу на неограничену накнаду штета које пружају нпр. Финска и Шведска.

4.2.2. Утицај извора права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста ЕУ на наше право

Уједначавање правила у области осигурања грађанске одговорности аутомобилиста у земљама чланицама ЕУ, основни је циљ Директива. Свих пет Директива допринеле су заштити оштећених лица у саобраћајним незгодама, не само у земљама чланицама ЕУ, већ и на остале земље које нису чланице. Тако су и у нашој земљи (иако још увек није чланица ЕУ) позитивни прописи о осигурању уопште, па и они који уређују осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста усклађени са правом исте.

¹³⁵ Огњатовић, С.: Осигурање од аутомобилске одговорности, *Правни живот*, бр. 10/2003, стр. 1027

¹³⁶ Чланом 2.2, (а),(б) пете Директиве одређен је и прелазни период од пет година за примењивање ове одредбе, с'тим да се у року од 30 месеци суме морају повећати у износу од 50% утврђеног износа.

На наше законодавство Директиве ЕУ утицале су пре свега на садржину законских обавеза осигуравача према осигуранику, а велики утицај свакако су имале и на побољшање положаја жртава саобраћајних незгода. Законом о основама система осигурања имовине и лица из 1976.године уведено је обавезно осигурање за страна возила и тако је југословенски биро као и бирои других земаља постао овлашћен да исплаћује накнаду штете без сагласност страног осигуравача који је издао зелену карту учеснику саобраћајне незгоде који је одговоран за штету¹³⁷.

Увођење установе Гарантног фонда у домаћи правни систем представља хармонизацију с'правом Европске уније, тачније са другом Директивом која обавезује државе (чланице) да установе гарантни фонд осигурања. Сврха формирања Гарантног фонда свакако је економска заштита путника у јавном превозу и трећих оштећених лица (последика штете причињене неосигураним, непознатим возилом, или возилом које је осигурано код осигуравача од одговорности аутомобилиста над којим је отворен стечај), а његовим образовањем успоставља се равноправна расподела терета ризика на сва осигуравајућа друштва¹³⁸.

Под утицајем треће Директиве, у ЗОИЛ прихваћено је проширење појма трећег лица и на путника у возилу. Међутим, за разлику од Директиве, трећим лицем се не сматрају (поред возача) ни власници возила¹³⁹. Трећа Директива је на наше законодавство имала утицаја и у погледу утврђивања обавеза Гарантног фонда да штету надокнади оштећеном лицу (које му се може обратити одмах након што сазна за штету од неосигураног возила).

Мада у односу на прве три, четврта Директива још неко време неће имати утицаја, а и већи значај за нашу земљу, јер су правила која Директива утврђује такве природе да могу да се примене само у државама чланицама ЕУ¹⁴⁰. Међутим, како је наша земља чланица међународног система зелене карте, требало би извршити све

¹³⁷ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.54

¹³⁸ Члан 74. ЗООС

¹³⁹ Схватање према коме је власник по правилу одговоран за штету од возила и не може у једном лицу да се стекне и одговорно и оштећено "треће" лице - више: Пак, Ј., *op.cit.*, стр.54

¹⁴⁰ Исто

неопходне припреме за време када ће морати прихватити европске стандарде заштите жртава саобраћајних незгода¹⁴¹.

Под утицајем пете Директиве, доношењем ЗООС Републике Србије, прописано је обавезно поседовање Европског извештаја о саобраћајној незгоди. Наиме, осигуравајуће друштво је дужно да уговарачу осигурања, уз полису обавезног осигурања од одговорности аутомобилиста, уручи Европски извештај о саобраћајној незгоди. То је стандардан образац који се користи у целој Европи у случају малих штета, односно, мањих саобраћајних незгода (где нема повређених и погинулих, а материјална штета је мања од 500 евра), где није потребно позвати полицију на увиђај¹⁴².

Када су у питању поступци учесника у саобраћајној незгоди, након попуњавања Европског извештаја о саобраћајној незгоди, они морају (без вршења било каквих поправки на возилу или возилима) да са својим возилима, у што краћем року дођу у осигуравајуће друштво код којег је осигурано возило које је проузроковало штету, ради пријаве штетног догађаја и упоређивања и процене штете на возилу¹⁴³. Дакле, оно што је битно за оштећено лице у саобраћајној незгоди, јесте да пре снимања штете од стране овлашћеног лица осигуравача не врши никакву поправку на возилу.

Учесници у саобраћајној незгоди обавезни су да доставе целокупну документацију која се, по стандардној процедури, доставља при подношењу одштетног захтева по полиси аутомобилске одговорности, осим полицијског записника¹⁴⁴. Такође, уколико ни један од учесника у незгоди не поседује Европски извештај о саобраћајној незгоди, полиција ће извршити увиђај, док ће се по стандардном поступку извршити пријава штете.

Дакле, увиђамо да усаглашеност са правом европског осигурања од аутомобилске одговорности није потпуна што је и разумљиво јер су економски и

¹⁴¹ Исто

¹⁴² Образац је валидан и користи се уместо полицијског извештаја.

¹⁴³ Чоловић, В., *op.cit.*, стр.51

¹⁴⁴ Исто

социјални услови између развијених европских држава и наше државе толико различити да је потребно време да би се створили услови који ће омогућити већу, ако не и потпуну усаглашеност¹⁴⁵.

Из свега наведеног можемо закључити да осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста представља једну од области осигурања на чијем усавршавању се континуирано ради те су резултати на нормативизацији закона из ове области очигледни, пре свега у европским државама. Међутим, иако од њиховог регулисања зависи степен ефективне заштите учесника саобраћаја - одређена питања остају различито решена у оквиру законодавстава различитих држава.

4.3. Међународни извори права осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста

Стање у коме се као кочница даљег развоја и препрека у сарадњи и повезивању држава јавила различитост правних режима националних законодавстава у области грађанске одговорности (самим тим и грађанске одговорности аутомобилиста) захтевало је решење којим би се обезбедило несметано одвијање друмског саобраћаја. После вишегодишњих напора, већ 1936.године у Риму је Међународни институт за изједначавање приватног права поставио координате за унификацију материје осигурања од аутомобилске одговорности саставивши преднацрте Једнообразног закона о одговорности аутомобилиста и Једнообразних норми о обавезном осигурању аутомобилиста. Потреба обавезности осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, без

¹⁴⁵ Пак, Ј.: Европска димензија југословенског осигурања од аутомобилске одговорности, *Yugoslav Law*, 2003.год., вол. 30, бр. 1-2, стр. 73-95

обзира што су је нека национална законодавства већ познавала, тако бива и међународно верификована и прокламована¹⁴⁶.

Међутим, иницијатива за унификацијом није дала очекиване резултате јер показало се да је у догледно време било немогуће постићи јединствено европско право о обавезном осигурању одговорности аутомобилиста. Из тог разлога почело се са испитивањем могућности за проширење осигуравајуће заштите на међународној уговорној основи. Све то није било ни мало једноставано и лако, па су органи међународне заједнице почели, према начелима међународног уговорног права, предузимати активности "корак по корак".

Препорука УН бр. 5, била је резултат таквих напора. Наиме, Пододбор за друмски саобраћај (који је основала Економска комисија при УН), 24. јануара 1949.године, донео је Препоруку УН бр. 5, која је била упућена владама европских земаља, са позивом да од својих осигуравача затраже закључење Споразума који би возачима моторних возила обезбедило покриће осигурања у посећеној земљи¹⁴⁷. Њом је дата најбоља и најефикаснија препорука за међународно договарање око начина регулисања обавезног осигурања од одговорности за штете причињене употребом моторног возила¹⁴⁸. У њој се европским државама препоручује увођење међународне карте осигурања чије је функционисање крајње једноставно. Међународну карту поседује власник, тј. возач иностраног моторног возила који је проузроковао саобраћајну незгоду и она представља гаранцију оштећеном лицу да ће му штета бити накнађена.

Узорак исправе, тј. карте у Препоруци УН бр. 5 је тачно утврђен редослед података зелене боје, па је опште прихваћен термин "зелена карта"¹⁴⁹. Док су у

¹⁴⁶ Огњановић, С., *op.cit.*, стр.12

¹⁴⁷ Петровић,З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.100

¹⁴⁸ Ради остваривања циљева Препоруке државе потписнице основале су националне бирое – који основају Савет бироа са седиштем у Лондону као координационо тело преко кога се прати и унапређује систем међународне карте осигурања. Наравно овај Савет сарађује са Подкомитетом за саобраћај на путевима Економске комисије УН за Европу. Одлуку о пуноправности члана, односно прикључењу јеног члана, или његовом отпуштању, доноси Савет бироа, који према утврђеном плану заседа једном годишње.

¹⁴⁹ Зелена карта представља заштиту аутомобилске одговорности имаоца или возача моторног возила у случају доношења штете трећим лицима употребом возила Ова карта гарантује да у случају саобраћајне незгоде, осигуравајућа организација, односно друштво, уместо починиоца штете

полиси обавезног осигурања одговорности аутомобилиста обим и висина осигуравајућег покрића перфектуирани, одређени и стабилни (јер за време важења уговора остаје исти), дотле су обим и висина осигуравајуће заштите коју даје зелена карта тек одредиви и променљиви, подложни трансформацији зависно од законских прописа посећене државе, којима је уређена грађанска одговорност и њено покриће обавезним осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста¹⁵⁰.

Да би систем зелене карте функционисао потребно је да се испуни претпоставка и то: да се изврши контрола сваког моторног возила приликом преласка државне границе и том приликом да се констатује идентификација зелене карте са моторним возилом. Одвијање саобраћаја тада је доста отежано јер често задржава проток промета на самој граници, па се дешава и да се власник односно возач моторног возила мора вратити на територију државе у којој је регистровано возило. Из тих разлога, на свим граничним прелазима организовне су службе друштва за осигурање које се баве пословима обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, које врше такозвана краткорочна гранична осигурања за период боравка у иностраној земљи. Препорука УН бр.5 представља основу система зелене карте, на основу које су касније закључивани споразуми који су омогућавали функционисање овог система¹⁵¹.

Систем "зелене карте" установљен је да би се олакшао међународни саобраћај. Споразумима између тзв. националних бироа држава чланица система предвиђено је да је зелена карта издата за одређено моторно возило доказ о осигурању које покрива. Данас у државама чланицама ЕУ на основу прве Директиве која се односи на обавезно осигурање аутомобилиста, национални бирои прихватају

исплаћује накнаду штете оштећеним лицима. Такође, не представља уговор о осигурању већ потврду да је осигурање које покрива и штете у иностранству закључено.

¹⁵⁰ Опширније - Огњановић, С.: Систем међународне карте осигурања моторних возила - *Право, теорија и пракса*, 5-6/2003, стр. 59; Ђурковић, М.: *Међународна карта осигурања моторног возила*, Загреб, 1990.год., стр. 48-49.

¹⁵¹ Петровић,З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.101

регистарску ознаку државе чланице као доказ о осигурању. Друге државе чланице система могу да прихвате као доказ зелену карту или регистарску ознаку¹⁵².

4.3.1. Европска конвенција о грађанској одговорности за штете причињене моторним возилом

Што се тиче даље регулативе Међународне заједнице из области осигурања одговорности аутомобилиста Европски савет (1959. године) у Стразбуру доноси Европску конвенцију о обавезном осигурању од одговорности за штете настале из употребе моторних возила тзв. Стразбуршка конвенција, коју је потписало 11 држава чланица Европског савета, а касније и још неке државе. Државе потписнице обавезале су се да ће, у своје прописе о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста за штете причињене трећим лицима преузети одредбе Конвенције (а могу и одустати од текста конвенције, ако потпишу решења којим се побољшава заштита лица оштећених у саобраћајним незгодама)¹⁵³.

Конвенција је препоручивала: увођење обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, формирање гарантних фондова, искључивање осигуравчевих приговора према трећем оштећеном лицу (које би могао истаћи према осигуранику), признавање *actio directa*, прихватање међународне карте осигурања као доказа о осигуравајућем покрићу, а гарантовано је и право оштећеном на подношење директног захтева за накнаду штете према осигуравачу или одговорном лицу¹⁵⁴. Националним законодавствима је препуштено регулисање минималних сума осигурања.

Рад на побољшању заштите жртава саобраћајних незгода настављен је и 1973. године, донета је Европска конвенција о грађанској одговорности за штете

¹⁵² Неке земље могу припадати систему зелене карте или систему регистарске ознаке или истовремено и једном и другом.

¹⁵³ Николић, Н.: *Обавезно осигурање од аутоодговорности*, Београд, 1977.год., стр. 53

¹⁵⁴ *Исто*

причињене моторним возилом. Поменута конвенција бави се најбитнијим питањима грађанске одговорности. Утврђен је и принцип да се основ грађанске одговорности аутомобилисте заснива на ризику употребе аутомобила као опасне ствари (а не само на претпоставци кривице). Конвенција утврђује принцип објективне кривице за штету причињену моторним возилом - држалац моторног возила одговара за штету проузроковану употребом моторног возила, без обзира на кривицу¹⁵⁵.

Циљеви који су се Конвенцијом желели постићи, пре свега су:

- побољшање система одговорности у условима све развијенијег саобраћаја на путевима, и с'тим у вези све већег броја саобраћајних незгода;
- хармонизација правног режима одговорности, који се разликује од државе до државе чланице Европског савета; и
- побољшања ситуације жртава саобраћајних незгода¹⁵⁶.

Конвенција се, према члану 2., примењује на грађанску одговорност за штете проузроковане моторним возилом у саобраћајној незгоди. Неопходно је испуњење два услова: да је штета "причињена од моторног возила", што представља узрочну везу између настале штета и моторног возила и да штета проистиче из незгоде у саобраћају. У члану 4. Конвенције утврђен је принцип да је "држалац моторног возила¹⁵⁷ одговоран за штете проузроковане моторним возилом". Дакле, одговорност се заснива на ризику који потиче од возила као опасне ствари. Јако битно питање је одредити ко је лице на које пада одговорност, а решења могу бити различита: власник моторног возила, возач моторног возила и др.

Питање којим се такође бави Конвенција јесте накнада штете оштећеном лицу. Жртве тј. оштећена лица у саобраћајној незгоди треба да буду потпуно обештећена од држаоца моторног возила. У члану 5. Конвенције међутим, при регулисању штета у обзир се има узети и евентуална кривица трећег оштећеног лица. Такође, уколико се кривица трећег оштећеног лица утврди, накнада штете му се може

¹⁵⁵ Члан 4. Конвенције

¹⁵⁶ Конвенција олакшава утврђивање одговорности, с'обзиром да је довољно да се утврди да је "ризик остварен од аутомобила", што омогућава да се у већини случајева добије накнада штете.

¹⁵⁷ "Држаоцем" се сматра лице које располаже употребом моторног возила.

умањити или чак потпуно ускратити у зависности од околности под којима је штета причињена, а у вези са тим, и у зависности од степена кривице оштећеног.

Наведено важи подједнако и за лица која се превозе у моторном возилу и за лица изван њега, а такође и за чланове породице држаоца који се у возилу превозе. Међутим, према члан 10. Конвенције предвиђа да се одређени чланови породице могу искључити ако им национално законодавство неке државе, право на накнаду штете не признаје.

Конвенција, између осталог предвиђа да када у саобраћајној незгоди два или више моторна возила проузрокују штету лицима која немају својство држаоца, за штету солидарно одговарају држаоци возила. А то значи, да се оштећено лице може за накнаду штете у потпуности обратити било ком од држалаца учесника у саобраћајној незгоди. Штета ће се између њих распоредити према степену одговорности за саобраћајну несрећу¹⁵⁸. А за штету коју су у саобраћајној незгоди претрпели сами држаоци моторних возила, сваки од држалаца одговоран је према другим оштећеним држаоцима за део штете, према степену учешћа његовог моторног возила у проузроковању исте.

Штете које су према члану 11. Конвенције искључене су: штете услед наступања нуклеарних ризика (накнада тих штета регулисана је Париским конвенцијом о нуклеарној одговорности)¹⁵⁹, затим штете настале услед директног ратног дејства, непријатељског акта, побуне, грађанског рата, као и штете настале услед земљотреса, урагана, вулканске ерупције итд. Даље, су искључене и штете проузроковане при коришћењу моторног возила у друге сврхе, а не у сврхе превоза. Из напред наведеног се долази до закључка да је веома сужен појам искључења штете услед тзв. "више силе", а да су случајеви искључења веома лимитирани.

¹⁵⁸ Члан 6. Конвенције

¹⁵⁹ Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy - Конвенција о одговорности треће стране у области нуклеарне енергије (од 29. јула 1960.год., измењена и допуњена додатним протоколом од 28. јануара 1964.год., а по Протоколу од 16. новембра 1982.год.); http://www.oecd-nea.org/law/nlparis_conv.html, (5.4.2013.год)

На крају треба истаћи да Конвенција предвиђа и која се питања регулишу националним правом. То су:

- обим и евентуална ограничења висине накнаде штете;
- подношење тужбе против других лица поред држаоца и остварење регресних захтева;
- истицање захтева према осталим држаоцима (сразмерним учешћем накнаде дела штете који један од одговорних држалаца није могао накнадити);
- питање знања оштећеног лица за ризик коме се излаже пристајући на вожњу, као и питање сагласности оштећеног лица са преступом возача¹⁶⁰.

Ово су јако значајна питања која се не могу заобићи, када говоримо о потреби унификације националних права. Међутим, мишљења смо да ће проћи још времена док се не постигне унификација права, а посебно када је у питању накнада материјалне штете, затим накнаде штете за умањење животне способности, за претрпљене болове и др., јер су у том погледу сувише велике разлике да би се сагласност тако лако могла постићи.

¹⁶⁰ Члан 12. Конвенције

Глава друга

ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ АУТОМОБИЛИСТА КАО ОБЛИК ЗАШТИТЕ ТРЕЋИХ ЛИЦА

1. Појам трећих лица у осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста

У савременом свету многа лица без своје кривице могу претрпети штету, односно могу бити угрожена ризицима који су настали као последица општег напретка (нпр. у јавном саобраћају, приликом вршења неких опасних активности и сл.). У тим случајевима постоји велики интерес заједнице да се надокнади проузрокована штета, те из тог разлога и држава интервенише прописујући обавезна осигурања од одговорности свих лица која користе опасна средства¹⁶¹.

Осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста покривена је грађанско правна одговорност за штету причињену трећим лицима¹⁶² употребом моторног возила. Како се обавезно осигурање од грађанске одговорности

¹⁶¹ Тако, у нашем праву, у ЗООС устројене су четири врсте обавезних осигурања.

¹⁶² "Трећа лица - правна и физичка лица која нису учесници неког облигационог односа. Облигациона права производе дејства према унапред тачно одређеним странама-повериоцу и дужнику (*inter partes*), а не и према трећим лицима која нису учесници облигационог односа. Уговор и други облигациони односи стварају права и обавезе за уговорне стране. Ово правило исказано је нпр. и у члану 1025. ОИЗ речима: "Што два углаве, трећега не веже". Уговор има дејство и за универзалне и за сингуларне правне следбенке уговорних страна, изузев ако је нешто друго уговорено или нешто друго произилази из природе самог уговора (члан 148. ст.1. и 2. ЗОО). Уговором се може установити право у корист трећег. У том случају уговор ће производити правно дејство и према трећем лицу. Уговором се, међутим, не може створити обавеза за треће лице." – Бабић, И.: *Лексикон облигационог права*, Службени гласник, 2008.год., стр.365

аутомобилиста односи на одговорност за штете изазване моторним возилом причињену трећим лицима, иста стичу право на накнаду штете према осигуравачу из уговора о осигурању од аутомобилске одговорности закљученог између осигуравача и власника моторног возила, али и на основу самог закона¹⁶³. Дакле, уговор о осигурању од аутомобилске одговорности закључује се "од грађанске одговорности аутомобилиста за штете нанете трећим лицима".

Под појмом трећих лица код обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста првенствено мислимо на оштећенике који, како је већ истакнуто иако нису уговорна страна уговора о осигурању од одговорности аутомобилиста, своје право на накнаду штете могу остваривати од осигуравача. Можемо рећи да су трећа лица она лица којима обавезно осигурање грађанске одговорности аутомобилиста обезбеђује накнаду штете проузроковане употребом моторног возила, односно она оштећена лица која нису искључена из осигуравајућег покрића¹⁶⁴. Самим тим су, по основу обавезног осигурања од одговорности, осигуравајућа друштва у обавези да накнаде само оне штете које је у саобраћајној незгоди претрпело треће лице. Наравно, обавеза осигуравача постоји ако су испуњени услови који су неопходни за наступање осигураног случаја, у овој врсти осигурања.

На први поглед, могло би се уопштено рећи да су трећа лица сва она лица која немају никакве везе са закљученим уговором о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста и стоје изван конкретног обавезноправног односа¹⁶⁵. Ради се о потпуном и правном значењу појма "трећих лица", тј. о њиховом широком и неограниченом кругу, о апстрактној маси трећих особа, које доследно остају сасвим по страни закљученог уговора о осигурању од грађанске одговорности

¹⁶³ "У спору за накнаду штете по основу обавезног осигурања у саобраћају, тужилац-ималац моторног возила и заједница осигурања не појављују се као јединствени супарничари већ су обични супарничари". (Из Решења Вишег трговинског суда у Београду, Пж. 7812/02 од 14.8.2003.год.)

¹⁶⁴ Огњановић, С.: Трећа лица у осигурању од аутоодговорности, Ново законодавство у осигурању имовине и лица, *Зборник радова*, Палић, 2002.год., стр.201

¹⁶⁵ Сокал, В.: *Осигурање у корист трећега*, Савремена администрација, Београд, 1976.год., стр.36

аутомобилиста¹⁶⁶. Међутим, са аспекта осигурања од изузетног је значаја утврдити ко све улази у категорију трећих лица, с обзиром да само она могу истаћи захтев за накнаду штете причињене употребом моторног возила. Дакле, јако је битно утврдити која су то лица, која се код осигуравајућег друштва као осигуравача могу "легитимисати" као лица која имају право на обештећење¹⁶⁷, тј. која то лица имају статус трећих.

У обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, појам трећих лица најчешће се одређује набрајањем лица која се не сматрају трећим лицима (тзв. метода негативне елиминације). Тај принцип усвојен је, у нашем, а и упоредном законодавству. У ЗООС наведена су лица која се не сматрају трећим лицима, а то значи да сва остала лица, која нису наведена, представљају трећа лица и имају право на накнаду штете по основу осигурања од одговорности аутомобилиста¹⁶⁸. Тако, према члану 21. ЗООС право на накнаду штете, по основу овог осигурања, нема:

1. власник моторног возила чијом му је употребом причињена штета, за штете на стварима;
2. возач моторног возила чијом му је употребом причињена 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 званично одобрених аутомото и картинг такмичења и делова тих такмичења на затвореним стазама, на којима је циљ постизање максималне брзине, као и на пробама (тренингу) за та такмичења;

¹⁶⁶ Мрвић-Петровић, Н., Петровић, З., Филиповић, А.: *Обавезно осигурање од аутоодговорности и накнада штете*, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд, 2000.год., стр.99

¹⁶⁷ Куртовић, Х.: Увођење неких нових обавеза за осигуравајућа друштва по основу обавезног осигурања моторних возила, *Анали Правног факултета Универзитета у Зеници*, бр.7, год.4, стр. 165-176.

¹⁶⁸ "Власник моторног возила који се обавезно осигурао од одговорности за штету причињену трећим лицима не сматра се трећим лицем ни у случају када возилом управља лице које у односу на власника, односно корисника тог возила не спада у круг лица из чл. 47. Закона о систему осигурања имовине и лица, па стога нема право на накнаду штете". (Седница Грађанског одељења Врховног суда Србије од 5.10. 1987. године).

- услед дејства нуклеарне енергије током превоза нуклеарног материјала¹⁶⁹;
- услед војних операција, војних маневара, побуна или терористичких акција, ако постоји узрочна веза између тих дејстава и настале штете¹⁷⁰.

Дакле, осим ових, сва остала лица имају статус трећих лица. Постоје, међутим и случајеви када се и возач моторног возила, поводом кога је закључен уговор о обавезном осигурању у саобраћају, може сматрати трећим лицем:

- први такав случај био би када је возач моторног возила повређен у саобраћајној незгоди за коју је искључиво одговоран возач другог моторног возила. У том случају такав возач имао би право на накнаду штете на основу осигурања од одговорности аутомобилиста тог другог моторног возила, односно имао би положај трећег лица¹⁷¹, у односу на возило од којег је претрпео штету;

- други такав случај је када возач који није власник возила претрпи штету због скривеног недостатка возила, а за које га није упозорио власник возила. У таквом случају, за штету коју је возач претрпео постојала би одговорност власника, моторног возила (члан 1066. ст. 2. ЗОО) и имао би право на накнаду штете од осигуравача по основу обавезног осигурања од одговорности. Дакле, у овом случају возач има статус трећег лица у односу на власника возила који га није упозорио на недостатак;

¹⁶⁹ Штете услед дејства нуклеарне енергије током превоза нуклеарног материјала су штете које су сасвим друкчије од конвенционалних тј. до сада познатих штета (одражавају на великој просторној и временској удаљености, дакле могу захватити врло широк круг лица и имовине, што за последицу може имати да одговорно лице не може надокнадити сву проузроковану штету). Из тог разлога у свету се одговорност за такве штете регулише посебним законима, којима је уједно решено питање и осигурања од такве одговорности. У нашој земљи, у наведеним случајевима трећа оштећена лица немају право на накнаду штете према ЗООС, већ према Закону о заштити од јонизујућих зрачења и нуклеарној сигурности, ("Сл.гласник РС" број 36/2009 и 93/2012).

¹⁷⁰ Код одговорности осигуравача за ратне ризике и ризике тероризма треба нагласити да се они не претпостављају, односно да се не претпоставља да је штета потекла од њих, већ осигуравач је тај који треба доказати узрочну везу између ратне операције, побуне или терористичких акција с'једне стране и настале штете с'друге стране.

¹⁷¹ Беланић, Л.: Треће особе у осигурању од аутомобилске одговорности, *Зборник Правног факултета Свеучилишта у Ријеци*, в. 28, бр. 1, 2007.год., стр.633-683

- трећи такав случај био би полазник за возача у ауто школи. У том случају возач-полазник који претрпи штету у саобраћајној незгоди имао би право на накнаду штете од осигуравача ако би се њен настанак могао приписати неправилном раду инструктора или неисправности моторног возила¹⁷². Наиме, у таквом случају сматра се да постоји одговорност или ауто школе или пак инструктора који су са осигуравачем закључили уговор о осигурању од одговорности аутомобилиста¹⁷³.

Оштећена лица која нису изузета из осигуравајуће заштите, у смислу прописа о обавезном осигурању, сматрају се трећим лицима и имају право на накнаду причињене штете, без обзира да ли су штету претрпела при превозењу моторним возилом у вези са чијом употребом је осигурање закључено, или су у моменту проузроковања штете била ван тог возила. Исто тако, не прави се разлика између лица која се превозе бесплатно и оних који се превозе уз накнаду. Разлика се не прави ни између лица која се превозе средствима јавног превоза или возилима која се таквим превозом не баве. Категорију трећих лица чине и возач или путник који су у моторном возилу, које су противправно присвојили, повређени - у случају када је за саобраћајну незгоду одговоран возач другог моторног возила. Даље, и предузеће које исплати накнаду свом раднику на име боловања због повреде претрпљене у саобраћајној незгоди, сматра се трећим лицем итд.

Треба напоменути да лице које је закључило уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста има својство уговарача осигурања, па пошто је уговорна страна - нема право на накнаду штете по основу овог осигурања. Значај овог искључења је у томе што власник моторног возила може бити одговоран по различитим основама, у свим тим ситуацијама покривен је осигурањем, али никако не може бити сам себи одговоран за причињену штету. А то значи да не може имати својство трећег лица.

¹⁷² Више: Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 38; Трајковић, М. С.: Одговорност овлашћеног инструктора вожње за штету проузроковану моторним возилом, *Правни живот*, бр. 6-7, 1975.год., стр. 59-67.

¹⁷³ Беланић, Л., *op.cit.*, стр. 649

У правној теорији и пословној пракси постоји дилема да ли брачни друг и деца спадају у круг трећих лица? У националним законодавствима држава чланица ЕУ постојале су знатне разлике у погледу признања права на накнаду штете супружнику и сродницима осигураника, те је ова категорија жртава саобраћајних незгода била у неким државама искључена из осигуравајућег покрића, што је утицало на постојање знатних разлика у обиму осигуравајуће заштите зависно од тога у којој држави је настала саобраћајна незгода¹⁷⁴. Међутим, временом се показало да то искључење нема социјалног оправдања, посебно у осигурању аутомобилиста, јер су ова лица остајала без накнаде и била у неравноправном положају у односу на друга оштећена лица¹⁷⁵. Наравно треба правити разлику да ли је возило које имају брачни другови у њиховој сусвојини или заједничкој својини. Како је у пракси најчешћа заједничка својина брачних другова на моторном возилу¹⁷⁶, закључујемо да ће брачни друг имати право на накнаду штете односно својство "трећег лица", те ће имати право подношења захтева за накнаду штете како према осигуравачу, тако и према штетнику (брачном другу који је причинио штету управљајући моторним возилом). Таква штета би се могла дефинисати као штета која је проистекла из евентуалних телесних повреда повреда брачног друга и сл. (материјална штета на лицу), као и штета која је настала као резултат повреде психе, умањења животне способности (нематеријална штета - морална штета) и сл.¹⁷⁷.

Такође и деца имају право на накнаду штете уколико су претрпела штету возећи се у возилу свог родитеља који је одговоран за саобраћајну незгоду¹⁷⁸. Дакле, деца спадају у круг "трећих лица" и како је већ наведено имају право на накнаду нематеријалне и материјалне штете. "Има места примени члана 201. став 3. ЗОО и признавање права на накнаду штете брачном другу, деци, родитељима само ако се ради о случају нарочито тешког инвалидитета, а не услед тешко нарушеног здравља, а потом и смрти"¹⁷⁹.

¹⁷⁴ Пак, Ј.: *Право осигурања*, друго издање, Универзитет Сингидунум, Београд, 2013.год., стр.253

¹⁷⁵ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.254

¹⁷⁶ У овој области сувласнички однос између брачних другова је ретка појава.

¹⁷⁷ Види опширније: Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н.: *Обавезна осигурања у саобраћају и накнада штете*, Службени гласник, Београд, 2010.год., стр.38-39

¹⁷⁸ Исто

¹⁷⁹ Пресуда Окружног суда у Чачку, Гж 755/04 од 22.06.2004), Избор судске праксе 9/2005, стр.49

Још једно од питања које се у пракси често је питање сувозача, односно има ли и сувозач статус трећег лица или не? У случају да је сувозач уместо возача управљао моторним возилом у тренутку саобраћајне незгоде, оправдано је заступљено становиште да се не може третирати као треће лице. Такође, ако је сувозач управљао моторном возилом, онда има положај возача, а сам возач онда има положај трећег лица јер тада није управљао моторним возилом¹⁸⁰. Дакле, можемо закључити да нема разлога да сувозач буде искључен из круга трећих лица ако није управљао моторним возилом у тренутку саобраћајне незгоде, јер не може бити ни одговоран за насталу штету. Сувозач би се у том случају третирао као и сваки други путник у возилу. Тако и судска пракса оправдано истиче да "тужиља која је као сувозач у путничком возилу повређена у саобраћајној незгоди има право на накнаду штете и од власника возила у којем се налазила, и од осигуравајуће куће код које је возило осигурано, сходно члану 174. ЗОО"¹⁸¹.

Поред наведеног и осигуравајућа друштва, тј. осигуравачи најчешће у својим условима за осигурање регулишу питања како искључења из осигурања власника моторног возила за штету причињену трећим лицима, тако и губитак права истих из осигурања. Досадашњи развој права осигурања од одговорности показује и очигледне тенденције ка проширењу заштите оштећених те да се све мањи број лица и жртава саобраћајних незгода изостави из права на накнаду штете¹⁸².

¹⁸⁰ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 38

¹⁸¹ (Пресуда Апелационог суда у Крагујевцу, Гж 1517/11 од 6.9.2011.год.)

¹⁸² Више: Ћурковић, М.: *Уговори о обвезном осигурању у цестовном промету*, Загреб, 1989.год., стр. 69-73; Илић, А.: *Обавезно осигурање у промету*, Право у господарству, бр. 5-6/1994., 1994.год., стр. 395-396.,

2. Моторно возило као опасна ствар поводом кога се закључује осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста

Моторна возила представљају превозно средство које се данас најчешће користи. У давној прошлости за превозна средства коришћена је људска или животињска снага. Прве идеје о превозном средству које би се кретало снагом сопственог мотора јављају се око 1250. године, а касније и у делима Леонарда да Винчија из 1500. године.

Проналаском парне машине олакшана је реализација ових идеја тако да је 1769. године француски војни инжињер Х. Ј. Кињо израдио прво моторно возило на парни погон. Покушај је успео али се од производње одустало због бројних недостатака. Тек је Џејмс Ват, шкотски инжињер и проналазач, својим конструкцијским побољшањима омогућио прву практичну употребу парног строја крајем 18. века¹⁸³. Међутим, прошло је више од једног века док су конструисани први аутомобили са мотором са унутрашњим сагоревањем. Прве аутомобиле конструисали су Г. Даимлер (1885.год.) и К. Бенз (1886.год.) и од тада почиње нагли развој аутомобилизма. На основу овога може се закључити да су моторна возила релативно млад проналазак, па и то да представљају релативно нову опасност¹⁸⁴.

Како су се моторна возила показивала као средство од велике користи за задовољење људских потреба, њихова производња се константно увећавала. Живот савременог човека не можемо замислити без употребе моторног возила, јер му у многоме омогућава и олакшава задовољење најразличитијих потреба - постајући тако синоним данашњег времена и услов напретка једне земље. Несумњиво, са идустријским развојем земље и порастом животног стандарда, број моторних возила се упоредо повећавао. Међутим, као што човечанство од употребе моторних возила

¹⁸³ Махалец, И., Лулић, З., Козарац, Д.: *Кратка повијест аутомобила - мотори с'унутарњим изгарањем*, Загреб, 2006.год., стр.12

¹⁸⁴ Прво моторно возило у СФРЈ произведено је 1947. године – према: Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 1

има неспорне користи, оно исто тако трпи и огромне штете. Последице широке употребе моторних возила су бројне и огромне штете, па се може рећи да моторна возила представљају једну од најчешћих опасности која прети "цивилизованом човеку" и његовој имовини.

Моторно возило само по себи представља опасну ствар. Моторно возило је опасно због погона који га покреће, масе коју поседује, брзине коју развија, ствари које превози и слично, што све резултира високим штетним потенцијалом, односно великом опасношћу за имовинска и неимовинска добра људи¹⁸⁵.

И сам положај моторног возила увећава или умањује ту опасност. Тако нпр. аутомобил прописно паркиран и обезбеђен уређајима за кочење представља мање опасну ствар; аутомобил паркиран на веома стрмој улици може представљати опасну ствар (јер у контакту блажег интензитета са било којом другом ствари може се покренути низ стрмину), док аутомобил у покрету представља веома опасну ствар, посебно ако се креће великом брзином. То је случај и са нпр. каменом који ако стоји на равној површини поред коловоза, не представља опасну ствар за моторна возила у покрету, док камен на окомитим површинама које су склоне одрону и које од одрона нису заштићене на адекватан законом прописани начин, уз сами коловоз могу представљати опасну ствар уколико до одрона камена дође и уколико се тиме оштети моторно возило на путу ударом камена у возило, или ако камен који је на коловоз доспео одроном представља изненадну опасност на коловозу, која узрокује саобраћајну незгоду - а тиме и оштећења на моторном возилу и телесне повреде лица која су учествовала у предметној саобраћајној незгоди¹⁸⁶.

Када је моторно возило стављено у погон, односно покрет, када својом масом и кинетичком енергијом ствара ризик наступања штете по људе и имовину, без

¹⁸⁵ Станишић, С., *op.cit.*, стр.92

¹⁸⁶ У судској пракси има потешкоћа око одређивања и дефинисања да ли у конкретном случају одређена ствар има својства опасне ствари. Ово првенствено из разлога, што једна те иста ствар, у одређеним ситуацијама може имати та својства, док у другим околностима она та својства нема.

обзира на исказану пажњу и правилно коришћење од стране његовог држаоца, возило постаје још опаснија ствар¹⁸⁷.

Дакле, као што је већ истакнуто, моторно возило може бити опасна ствар не само у стању погона него и својим положајем. Опасна ствар моторно возило може бити и када није у погону, већ у стању мировања, али штета која је у том случају настала од моторног возила није последица његових опасних својстава (маса, кинетичка енергија), већ положаја у којем се налази¹⁸⁸. И новија судска пракса оправдано истиче да моторно возило које је паркирано на стрмој улици опасна је ствар (због повећаног ризика да се то возило само покрене)¹⁸⁹.

Појам опасне ствари је правни стандард, који пошто није законом дефинисан, није апсолутан појам, већ релативан и утврђује се и одређује у сваком конкретном случају, у зависности од околности тог случаја¹⁹⁰, а терет доказивања (да је неки други узрок штете, а не опасна ствар), сноси лице које је штету проузроковало, односно ималац ствари која представља повећану опасност. Одговорност за опасне ствари и делатности нема свој основ у кривици, јер се одговорност везује за лица која од употребе таквих ствари, односно вршења таквих делатности, имају непосредне користи. Дакле, не може се рећи да се одговара само по основу створеног ризика, већ се терет сношења штета пребацује на лица која од употребе таквих

¹⁸⁷ Из образложења: "Неосновано се жалбом истиче да возило на коме је вршена оправка није опасна ствар. Опасна је свака она ствар која својим својствима, положајем, употребом или постојањем представља извор повећане опасности. Стога, возило није опасна ствар само када је у покрету. Оно може бити опасна ствар и приликом оправке, као у конкретном случају, када се радник повредио зато што је са уздигнутог возила спала ослобођена каросерија". Суд удруженог рада Србије, број 1201/84 од 28.02.1984.године

¹⁸⁸ Станишић, С., *op.cit.*, стр 92.

¹⁸⁹ Пресуда Врховног суда Србије, Рев.344/2002 од 07.02.2002.године

¹⁹⁰ У једном случају штете од моторног возила, наша судска пракса још јасније одређује појам опасне ствари и разлоге увођења одговорности без кривице, заузимајући став да предузеће не одговара за штету коју је причинило његово возило трећем, због тога што је за возача поставило неспособну особу (*culpa in eligendo*), већ због тога што је штета причињена моторним возилом као опасном ствари "која ради своје брзине и ради своје конструкције представљају, сама по себи, повећану опасност за лица која се са тим возилима служе или које са њима долазе у додицај. Немогуће је предвидети и избећи све опасности у које долазе разне особе када су у промету моторна возила, јер те опасности настају често из сасвим механичких разлога који су унапред непознати. За овакве случајеве није довољна одговорност по личној кривици возача, јер се она често не може утврдити." (Види - одлуку Врховног суда Босне и Херцеговине бр.Гж.10/49, Збирка одлука Врховних судова 1945-1952, стр.150, рег.бр.133; Опширније о томе: Станишић, С., *op.cit.*, стр.85-86)

ствари или од делатности остварују одређене погодности¹⁹¹. Неопходно је да постоји узрочна веза између опасних дејстава возила и проузроковане штете - па је прописано да се сматра да штета настала у вези са опасном ствари и потиче од те ствари, изузев ако се докаже да она није узрок штете¹⁹². Сложености односа насталих поводом саобраћајне незгоде доприноси и честа околност да су, у случају судара моторних возила, одговорна лица често и сама оштећена, па су овлашћена да од друге стране потражују накнаду штете. Возачи се неретко појављују као одговорна лица према трећим оштећеним лицима у саобраћају, али и један према другом, што додатно оптерећује поступак расподеле одговорности и накнаде штете. Већ је истакнуто да је разлог што у свим модерним државама уведено обавезно осигурање одговорности аутомобилиста свакако економска заштита повређених и оштећених лица, јер у супротном, штету од саобраћајних незгода не би било могуће отклонити средствима "кривца" тј. штетника (исплата штете угрожава његову како личну тако и породичну егзистенцију). Јасно је и да је увођењем оваквог осигурања пружена заштита како оштећеном, који може своја потраживања по основу накнаде штете директно да наплати од осигуравача, тако и самим власницима моторних возила за које осигуравач, са којим су закључили уговор о обавезном осигурању, преузима одговорност тј. покрива штету која је настала у вези са употребом моторног возила (под условом да нису својом кривицом изгубили право из уговора).

Државе са најуспешнијим показатељима безбедности саобраћаја су већ одавно увиделе потенцијалну снагу и могућност утицаја кампања на јавно мњење тако да су усвојиле праксу примене кампања безбедности саобраћаја у оквиру јединственог система реаговања¹⁹³. Стога, мишљења смо да би саставни део стратегија безбедности саобраћаја (као елеменат реаговања друштвеног механизма у превенцији саобраћајних незгода и њихових последица) морале бити активности усмерене према људском фактору, односно промени понашања учесника у саобраћају.

¹⁹¹ Илкић, З.: Одговорност осигураника од аутоодговорности за проузроковану штету, *Зборник радова Правног факултета*, Нови Сад, вол.46, бр.1, 2012.год., стр. 507-522.

¹⁹² Члан 173. ЗОО; Одлука Врховног суда Србије, Рев.бр.4206/1994 (према - Вуксановић, Ј.: *Проузроковање штете и њена накнада*, II издање, Будва, 1999.год., стр. 166.

¹⁹³ Благојевић, Д.: *Вредновање медијских кампања у области безбедности саобраћаја на територији Сремске Митровице*, Градска управа за привреду и инвестиције, Сремска Митровица, 2012.год., стр.2.

2.1. Изложена опасностима односно угроженост лица у саобраћају (статистика)

Као што је већ истакнуто у већој или мањој мери опасностима су изложени сви - и они који се превозе моторним возилом и они ван њега. Број погинулих и број повређених у новијем времену је висок. Према изештају OECD-а¹⁹⁴, већ двадесетак година опада број погинулих лица у саобраћајним незгодама, али оно што је узнемирујуће је чињеница пораста броја саобраћајних незгода у којима путници задобијају лакше или теже повреде, као и оне у којима нема повређених. Наша земља је, што се тиче броја лица погинулих у саобраћајним незгодама, у самом врху. Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја у Србији се годишње догоди око 60.000 саобраћајних незгода у којима страда око 1.000 људи, док 15.000 - 18.000 људи буде повређено (материјални губици због саобраћајних незгода достижу 2% националног дохотка)¹⁹⁵.

Данас су саобраћајне незгоде праћене великим штетама. До њих долази нпр. због неодржавања саобраћајница, употребе неисправних и старих моторних возила, неисправне сигнализације итд. Међутим, највећи број саобраћајних незгода настаје као последица грубих пропуста у вожњи (као што су брза вожња или недозвољено претицање). Такође до све учесталијих саобраћајних незгода долази и због повећања броја моторних возила у саобраћају. Данас се производе моторна возила која досежу брзину и по неколико стотина километара на час, што представља додатну опасност, посебно када је возило у покрету. Поред тога, моторна возила се данас не користе само за задовољење сопствених потреба, већ и у разне сврхе, на пример за ауто-трке.

¹⁹⁴ Organisation for Economic Co-operation and Development (Организација за економску сарадњу и развој), основана је 14.децембра 1960. године. OECD је настала из Организације за европску економску сарадњу - ОЕЕС (Organisation for European Economic Co-operation која је основана 1948.године са циљем да помогне остварењу и администрацији плана о реконструкцији Европе након Другог светског рата (касније је њено чланство било проширено на неевропске земље); <http://sr.wikipedia.org> (преузето 25.4.2013.год.).

¹⁹⁵ Благојевић, Д., *op.cit.*, стр.1

Можемо закључити да броју погинулих и повређених лица у саобраћајним незгодама свакако највише доприноси лоше стање на путевима, лоше понашање возача моторних возила, небезбедна моторна возила, прогресиван раст броја моторних возила, али и неуједначена примена Закона о безбедности у саобраћају. Наравно и савесност возача има јако битан утицај на опасности које прете употребом моторних возила, јер постоје власници истих који су изузетно савесни, али и оних који то нису.

Често се поставља питање који су то прекршаји који доводе до тешких саобраћајних незгода и да ли су казне уопште одговарајуће? Како би нашло одговор на ово питање, Удружење осигуравача за истраживање саобраћајних незгода у Немачкој, у једном интердисциплинарном истраживачком пројекту позабавило се питањем угрожености лица у саобраћају, какве су санкције због игнорисања прописа и шта учесника у саобраћају доводи до тога да пази или не пази на примену саобраћајних прописа¹⁹⁶. Дошло се до закључка да најтеже саобраћајне незгоде настају због прекорачења брзине. У пројекту је анализирано близу 290.000 саобраћајних незгода. Установљено је да за у преко 90% случајева постоји пет разлога који доминирају и то: неприлагођена брзина, непажљиво претицање, недовољно растојање, грешке код скретања и алкохолисаност. Најтеже последице настале су у саобраћајним незгодама које су проузроковане због прекорачења максимално дозвољене брзине или неприлагођена брзина и алкохолисаност. Интересантно је да иако су саобраћајне незгоде због претицања и недовољног растојања чешће штете су биле мањих размера. Изненађујуће је да према добијеним подацима подједнак је број изазивача незгода насталих због великих брзина и употребе опојних средстава. Што се санкција тиче дошло се до закључка да би обраћање веће пажње законодавца на узроке саобраћајних незгода, допринела већој сигурности у саобраћају.

Дакле, увиђамо да је угроженост трећих лица у саобраћају, како код нас тако и у свету, чињеница. Једно од водећих места у морталитету највећег броја земаља света заузима смрт настала услед саобраћајних незгода. Сваке године 1,2 милиона

¹⁹⁶ www.gdv.de/2011/12/regelverstoesse-im (преузето 21.4.2013.)

људи, жена и деце широм целог света изгуби живот у саобраћајним незгодама од чега половина у земљама ЕУ. Истовремено више од 1,5 милиона Европљана претрпи телесне повреде, при чему њих преко 150.000 остане са трајним оштећењем здравља. Милиони људи бивају повређени на путевима, а веома велики број њих остају трајно хендикепирани и онеспособљени за даљи самосталан живот. Уз људске жртве данак саобраћајним незгодама плаћа се и огромном материјалном штетом, која по неким проценама годишње достиже и до милијарду евра¹⁹⁷. Према подацима француског института CDIA¹⁹⁸, у оквиру ЕУ број погинулих на милион возила тј. стопа погинулих у саобраћају највећа је у Грчкој (689) и Португалији (630), док је најнижа стопа погинулих у Великој Британији (146) и Шведској (147).

Такође, према статистикама у Европи годишње смртно страда преко 40.000 лица. Како је бројка застрашујућа Европска Унија интензивно ради на новом програму безбедности у саобраћају. Циљ је да се у наредном периоду тај број преполови. Међутим, како се не верује да ће то успети на подручју читаве Европе, ЕУ је приступила изради програма Road Safety Action Programme, којим је постављен циљ: смањење броја страдалих у саобраћају за 40% у 2020.години, у односу на оне који ће бити 2011.године. Као мере спровођења безбедности предлажу се пре свега разна техничка побољшања на возилима (нпр. за нужна кочења, држање растојања, сигнализације и др.), примена сигурносних система кочења на мотоциклима и редовно апсолвирање и обнављање спремности за вожњу ових возача у реалном саобраћају, као и низ других мера¹⁹⁹.

Што се наше земље тиче, статистички гледано према подацима МУП-а Србије (Управа саобраћајне полиције) на путевима Србије свакога дана у просеку је три погинуле особе²⁰⁰. Ови подаци довољно говоре о обиму штета од употребе моторних возила. Међутим, можемо истаћи да је у последњој деценији на путевима у

¹⁹⁷ Мрвић-Петровић, Н.: *Накнада штете из саобраћајне незгоде у европским земљама*, Институт за криминалистичка и социолошка истраживања, Београд, 1998. год., стр.5

¹⁹⁸ Centar Documentation et d'Information Assurance

¹⁹⁹ Осигурање у свету (вести из светског осигурања), *Ревизија за право осигурања*, бр. 2/2010, приредили и превели др Слободан Јовановић и Нела Буковровић, стр.98

²⁰⁰ На три погинуле особе свакодневно је око педесетак повређених и преко сто седамдесет саобраћајних несрећа (www.prezentacije.mup.gov.rs/usp/Statistika/Statistika.html, 21.04.2014.год.)

Србији значајно смањен број погинулих лица у саобраћајним незгодама. Наиме, у периоду од 2001.године до 2010.године број погинулих лица у Србији смањен је за 48,2%, док је у земљама Европске уније у периоду од 2001.године до 2010.године зацртан циљ био смањење броја погинулих лица за 50%²⁰¹. Смањење броја и последица саобраћајних незгода, односно смањење најозбиљнијих штетних последица функционисања друмског саобраћаја, основни циљ је доношења Закона о безбедности саобраћаја на путевима²⁰². Од почетка његове примене (према подацима Агенције за безбедност саобраћаја) број погинулих у саобраћајним незгодама смањено се са 810 на 656 лица.

У 2011. години у Србији су се догодиле 42.354 саобраћајне незгоде, што представља смањење од 11,3% у односу на 2010. годину. У саобраћајним незгодама погинуло је 721 лице, док су 19.254 лица повређена. Од укупног броја повређених лица 3.768 лица је задобило тешке телесне повреде, док је 15.486 лица задобило лаке телесне повреде²⁰³.

У току 2012. године забележено је побољшање стања безбедности саобраћаја у односу на све основне (коначне) показатеље, а пре свих: број погинулих и повређених лица, број саобраћајних незгода и број саобраћајних незгода са настрадалим лицима. У току 2012. године на нашим путевима догодило се 37.559 саобраћајних незгода, од чега су 13.333 незгоде са настрадалим лицима, 12.718 незгода са повређеним лицима и 615 незгода са погинулим лицима. Према првим подацима у 2012. години у саобраћајним незгодама погинула су 684 лица, док је повређено 18.406 лица, 3.545 тешко и 14.861 лако. У току 2012. године, највећи број најтежих саобраћајних незгода се догађа током летњих месеци, у периоду од јуна до септембра, највећи број настрадалих возача и путника је у данима викенда (петак –

²⁰¹ *Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Србији у 2012.години*, Агенција за безбедност у саобраћају, стр. 12

²⁰² "Службеном гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010 и 101/2011

²⁰³ Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја смањење броја тешко повређених лица у 2011. години износи 3,2%, док је повећање броја лако повређених лица у односу на 2010. годину незнатно и износи 0,3%. У односу на 2010. годину код погинулих лица забележено је повећање од 9,2%, за разлику од броја повређених лица где постоји смањење од 0,5% у односу на 2010. годину. Када говоримо о категоријама учесника у саобраћају највеће повећање броја погинулих лица забележено је код возача моторних возила и то повећање износи 16,6%, као и код возача трактора 15,6%.

субота), док је страдање пешака изражено током читаве недеље без већих осцилација²⁰⁴.

Треба истаћи да је у последње три године број настрадале деце у саобраћајним незгодама у сталном паду, а забележено је смањење и броја погинулих бициклиста²⁰⁵. У 2012. години, на путевима и улицама Републике Србије у саобраћајним незгодама живот је изгубило шеснаесторо деце, што представља најмањи број страдања од када се статистика саобраћајних незгода систематски прати.

Ипак, и поред смањења броја погинуле деце мишљења смо да је неопходно и приоритетно да се питање безбедности деце у саобраћају подигне на још виши ниво и на тај начин њихово страдање сведе на најмању могућу меру. Потребно је, мишљења смо, развити програме обуке учесника у саобраћају (посебно деце) за примену безбедности у саобраћају, спровести и друге активности у циљу превенције и смањења повреда и последица у саобраћајним незгодама у највећој могућој мери. Неопходно је и побољшати напоре усмерене ка редовном информисању јавности о стању безбедности на путевима, упозоравању на опасности и саветовању како да се ризици смање, те и на нај начин утицати да се свест свих учесника у саобраћају подигне на виши ниво.

²⁰⁴ Према подацима из статистичког извештаја о стању безбедности саобраћаја у Србији у 2012.години, Агенција за безбедност у саобраћају највећи број саобраћајних незгода са погинулим и повређеним лицима догађа се током предвечерја (сумрак) и у вечерњим сатима. Посматрано у односу на старосно доба учесника у саобраћајним незгодама, важан показатељ представља чињеница да је највећи проценат погинулих возача старосне доби преко 65 година. Такође, угрожени возачи су из старосне доби од 26 до 35 година, као и возачи од 56 до 65 година. Особе старије од 65 година су најугроженије и у категорији пешака, где број погинулих лица из ове старосне доби чини више од 50% свих погинулих пешака. Најугроженије категорије путника су из старосне доби од 19 до 25 година и путници старији од 65 година. Узимајући претходно наведено у обзир велики успех у смањењу страдања у саобраћајним незгодама се може постићи применом мера и акција усмерених ка смањењу страдања старијих од 65 година, јер према свим показатељима ова категорија учесника у саобраћају најчешће смртно страда у саобраћајним незгодама.

²⁰⁵ Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја смањење броја погинуле деце у саобраћајним незгодама износи 12%, док смањење броја погинулих бициклиста износи 11,3%. За разлику од ових категорија учесника у саобраћају у 2011. години повећан је број погинулих пешака за 7,4%, док је број погинулих путника повећан за 4,1%.

Из свега наведеног следи закључак да убрзани пораст броја моторних возила, повећан број погинулих и повређених лица у саобраћају, као и неуједначени напори за примену мера безбедности у саобраћају представљају озбиљну претњу, те су самим тим показатељи неопходности примене свих мера које ће путеве широм света учинити безбеднијим. Бољом организованошћу остварили би се и бољи резултати у безбедности саобраћаја на путевима.

3. Лица обавезна да закључе уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста

Једно од спорних питања, које се дуго постављало у правној теорији, било је питање - која су лица дужна да закључе уговор о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста за штете причињене трећим лицима? Одговор на ово питање садржан је у одредбама законских прописа о обавезном осигурању. Ове одредбе дају јасан одговор - која су то лица. Уколико се упореде прописи различитих земаља, запажа се да круг тих лица није увек исти. Приликом одређивања тих лица постоје знатне разлике, па је тако у једном броју земаља уговор о осигурању дужан да закључи држалац возила, у другим државама власник, а у трећим лице које користи возило итд²⁰⁶. Питање ко је био дужан да закључи уговор о обавезном осигурању аутомобилиста добиће на значају тек ако уговор није закључен. Тада ће одређеним санкцијама бити кажњено лице које је било у обавези да исти закључи.

²⁰⁶ У нашем праву, у ЗООС (члан 3.) појам власника превозног средства проширује се на кориснике истих, тј. правна или физичка лица која вољом власника користе превозно средство, као и на друга лица на које је регистровано неко од превозних средстава у складу са законом. Под "превозним средством" се сматра моторно возило, ваздухоплов, чамац и друго превозно средство утврђено законом којим се уређује одговарајућа врста саобраћаја, с тим што моторно возило обухвата и прикључно возило.

Власници моторних возила дужни су да закључе уговор о обавезном осигурању пре него што се превозно средство стави у саобраћај²⁰⁷, о чему се издаје полиса која представља доказ о закљученом уговору²⁰⁸. Ако се управља возилом за које није закључено осигурање, могу настати тешке последице за одговорно лице, много теже од казне за прекршај, ако таквим возилом буде проузрокована саобраћајна незгода²⁰⁹. Штете могу бити велике, изнад материјалних могућности одговорног лица, тако да страх од обавезе накнаде штете доприноси смањењу броја неосигурих возила²¹⁰.

Закон је дужност закључења уговора о осигурању од одговорности аутомобилиста ставио на терет власника из разлога што је он на првом месту одговоран за штету која је причињена трећим лицима, употребом возила. Самим тим уговор о осигурању не би могло закључити лице које не може бити одговорно за штету. Треба напоменути и да је законодавац предвидео обавезу власника моторног возила, односно лица које управља превозним средством, да за време употребе моторног возила има код себе полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању који мора предочити на захтев овлашћеног службеног лица, као и да у случају саобраћајне незгоде свим учесницима који имају право подношења одштетног захтева, да личне податке и податке о обавезном осигурању²¹¹.

Такође, према члану 8. ЗООС када моторним возилом управља возач који није његов власник, у том случају власник моторног возила дужан је да му омогући да за време употребе моторног возила има полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању (а власник моторног возила мора поседовати и Европски извештај о саобраћајној незгоди).

²⁰⁷ Члан 4. ЗООС

²⁰⁸ Услови осигурања су саставни део уговора о обавезном осигурању и друштво за осигурање је дужно да их уручи уговорачу осигурања при закључењу уговора, уз правило да ако су неке од његових одредби неповољније од одредби закона, немају правно дејство (члан 5. став 2. и 3. ЗООС). У случају покретања стечајног поступка над друштвом за осигурање, закључени уговори о обавезном осигурању остају на снази до истека времена на које су закључени (члан 4. став 2. ЗООС)

²⁰⁹ Пак, Ј, *op.cit.*, стр. 250

²¹⁰ Исто

²¹¹ Члан 8. ЗООС

С'обзиром да је обавезно осигурање од одговорности за штете причињене употребом моторног возила, обавезно уговорно осигурање, обавеза закључивања уговора није само на страни уговарача осигурања, тј. власника возила већ и на страни осигуравача који има дозволу за обављање послова осигурања од одговорности аутомобилиста.

Према члану 5. ЗООС друштво за осигурање дужно је да закључи уговор о обавезном осигурању у складу са условима осигурања и тарифама премија који су на снази у време закључења тог уговора. Такође, друштво за осигурање не може одбити понуду за закључење уговора о обавезном осигурању, ако уговарач осигурања прихвата услове осигурања и тарифу премија друштва који важе у време достављања понуде за закључење уговора о осигурању. Новим законским решењима предвиђено је и за осигураваче и за уговараче осигурања, санкционисање кршења обавезе закључивања уговора о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста.

Из свега овога може се закључити да је у системима обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, ускраћена аутономија воље обема уговорним странама. И једна и друга уговорна страна (и уговарач осигурања и осигуравач) као субјекти уговора о обавезном осигурању дужни су да закључе поменути уговор. Субјекти овог уговора не могу се принудити на закључење, али различитим административним казнама и претњи грађанском одговорношћу за штету због незакључења уговора, могу се обавезати да то учине. Ово одступање од начела аутономије воље има своје оправдање, јер би у супротном систем обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста изгубило свој смисао.

Постоје и таква мишљења која истичу да би осигуравач могао бити овлашћен да са одређеним категоријама лица одбије да закључи уговор о обавезном осигурању грађанске одговорности аутомобилиста, односно да би могао својим условима осигурања прописати да се неки власници возила не могу осигурати од аутомобилске одговорности због повећаног ризика који носе²¹². Ради се нпр. о лицима која су управљала моторним возилима у алкохолисаном стању, или која су

²¹² Опширније: Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 211

управљала моторним возилима која су неосигурана или су нпр. та лица осуђена због прекршаја или због кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја па су на тај начин трећим лицима причинила штету.

Међутим, мишљења смо да оваква селекција осигураника не би смела бити допуштена осигуравачима који имају дозволу за обављање послова осигурања од одговорности аутомобулиста, јер би на тај начин функционисање овог осигурања било доведено у питање. Уосталом, ако би се дозволило да осигуравачи одбију понуду о закључивању уговора, са одређеним лицима било би то у супротности са законском обавезом закључивања уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.

Овај проблем је на неки начин решен ЗООС увођењем система бонуса и малуса²¹³. Применом бонус-малус система осигуравач самостално утврђује висину премије осигурања (као производ основне премије друштва за осигурање и одговарајућег премијског степена) у зависности од тога да ли је осигураник за одређено возило у претходном периоду имао пријављену штету, за коју је он одговоран по основу обавезног осигурања аутомобилиста.

Дакле, осигуравачи својим условима могу предвидети и право на повећање премије (малус) за повећани ризик од стране одређених категорија лица - ако та лица нпр. пребрзо возе, или ако су била осуђивана због вожње у алкохолисаном стању, или ако возе возило које је неосигурано итд²¹⁴. Значи осигуравачи би могли за такве ризике повећавати премије, а то никако не значи да ускраћују пријем у осигурање одређеним категоријама лица.

С'друге стране за савесне возаче предвиђена је могућност давања бонуса. Овај систем подразумева умањење висине премије осигураницима тј. власнику моторног возила припада право да приликом обнове осигурања плати снижену премију

²¹³ Члан 43.

²¹⁴ На основу члана 43. став 2. ЗООС, основне критеријуме бонус-малус система, податке за примену тог система, као и највиши бонус, утврђује Народна банка Србије. (Одлука о основним критеријумима бонус-малус система, подацима за примену тог система и највишем бонусу, "Службени гласник РС", бр. 24/2010 и 60/2011)

осигурања за наредну годину и то под условом да у протеклој години осигурања није извршена накнада штете из основа његовог осигурања, односно ако од почетка важења претходне полисе до истека претходног периода није било пријављених штета. Систем бонификације представља стимулативну меру за осигураника да се савесно опходи према осигураној имовини, што је и у интересу осигураника (коме имовина остаје неоштећена и који у наредном уговорном року за осигурање уплаћује мању премију) и у интересу осигуравача (чији се фонд не умањује)²¹⁵. У случају отуђења возила, право на бонус и обавезе плаћања малуса се не преносе на новог власника возила.

На основу изнетог можемо закључити да се бонус-малус систем примењује на све осигуранике, како на нове тако и на старе (који обнављају осигурање), на основу утврђене ризичности осигураника, тј. зависно од броја штета за које је осигураник одговоран. Смисао бонус-малус система и јесте унапређење управљања ризицима осигурања, као и превентивно деловање на повећање безбедности у саобраћају. Наиме нижу премију плаћаће осигураници који су пажљивији односно они који немају причињене штете, док ће вишу премију осигурања плаћати они који штете проузрокују.

Ради потпунијег сагледавања проблема ипак треба рећи да има земаља у којима осигуравач није дужан да прихвати понуду за закључење уговора о обавезном осигурању, па чак ни онда када она у свему одговара условима под којима обавља ту врсту осигурања и када уговарач осигурања, тј. осигураник, пристаје на премију коју је осигуравач одредио²¹⁶. У тим земљама (нпр. у Белгији, Луксембургу, Швајцарској) од начела аутономије воље што се осигуравача тиче, није одступљено ни у обавезном осигурању у погледу закључивања уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста²¹⁷.

²¹⁵ Мркшић, Д., Петровић, З., Иванчевић, К., *op.cit.*, стр. 32

²¹⁶ Јанковец, *op.cit.*, стр. 212

²¹⁷ Исто

4. Лица чија је одговорност покривена обавезним осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста – осигурана лица

Круг лица чија је одговорност покривена обавезним осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста за штету причињену трећим лицима, је ужи од круга лица који употребом моторног возила могу проузроковати штету и за исту бити одговорна. У круг осигураних лица пре свих улази осигураник, који осигурањем покрива последице сопствене грађанске одговорности из употребе моторног возила²¹⁸. Међутим, обавезно осигурање одговорности аутомобилиста пружа заштиту и другим лицима (држалац возила, возач) која су изложена ризику да буду одговорна за штету од моторног возила. Иако је у највећем броју случајева уговарач осигурања уједно и власник возила и возач, то не мора увек бити тако (нпр. лице коме је власник поверио возило односно овлашћени држалац возила закључује уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, јер има интерес да се осигурање закључи те је и његова одговорност покривена осигурањем. Такође возач не мора увек бити и власник возила и сл.).

У нашем праву, као што је већ истакнуто првој групи осигураних лица припада власник моторног возила јер закључује уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Међутим, услови осигурања већине осигуравача, иду корак даље и проширују круг лица покривених осигурањем (овлашћени држалац, овлашћени возач, сувозач, чак и кондуктер). Такође, у новије време осигурање покрива и одговорност лица која се превозе возилом односно лица која су путници у возилу. Путници су честе жртве саобраћајних незгода и зато се њима признаје накнада без обзира на то у каквим су односима са уговарачем осигурања или возачем²¹⁹.

²¹⁸ Огњановић, С., *op.cit.*, стр.199

²¹⁹ Пак, Ј, *op.cit.*, стр. 253

4.1. Власник моторног и прикључног возила

Власник моторног (и прикључног возила) има право да располаже возилом и да га употребљава у сопственом интересу. Он је одговоран за насталу штету као и сваки други ималац опасне ствари, али по основу сопствене кривице. Дакле, с'обзиром да је моторно возило опасна ствар он одговара и на основу кривице и без обзира на кривицу.

Уговором о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, његова одговорност је покривена за штете причињене трећим лицима употребом моторног возила. У пракси је он најчешће уговарач осигурања. За штету може бити одговоран по разним основама и у различитим случајевима. Тако ће нпр. власник возила (послодавац) одговарати за радње лица (радника) којима је поверено управљање возилом. У судској пракси је заузет став да ће власник моторног возила бити одговоран и када је моторно возило било доступно возачу, чијом кривицом је штета проузрокована, а не само када му је моторно возило поверено²²⁰.

Власник моторног возила неће одговарати за штету која је причињена трећем лицу, уколико му је возило одузето на противправни начин, тј. украдено или отето²²¹. Истичемо да ће власник одговарати једино у случају када постоји узрочна веза између његовог понашања и штете која је проузрокована његовим украденим моторним возилом, јер своје возило мора обезбедити од крађе на начин који се по правилу примењује. У случају да то не уради, тј. да постоји његова груба непажња приликом обезбеђивања возила²²², одговоран је за штету проузроковану употребом његовог украденог возила, трећим лицима.

Из наведеног следи закључак да се осигурањем покривају штете власника моторног возила, подједнако и у случајевима кад одговара за сопствене радње, као и

²²⁰ Филиповић, А., *op.cit.*, стр.294

²²¹ Члан 175. ЗОО

²²² Није предузео оне мере безбедности моторног возила које свако лице просечних способности, знања и квалитета предузима у сличним ситуацијама.

у случајевима кад одговара за радње других лица. Саобраћајна незгода може настати и услед више силе, кривице трећег лица или кривице самог оштећеног, а као што је већ истакнуто и власник возила, држалац и возач могу такође бити жртва саобраћајне незгоде у којој учествује возило с'обзиром на које је закључено осигурање²²³.

4.2. Држалац моторног возила

Према позитивним прописима под овлашћеним држаоцем се подразумева лице које није у служби власника возила, али коме је власник поверио возило да се њиме служи или да га надгледа²²⁴. Овлашћени држалац свакако улази у круг лица чија је одговорност покривена обавезним осигурањем аутомобилиста, када до ње дође²²⁵. Одговорност држаоца покривена је подједнако као и одговорност власника. У случају када држалац одговара за накнаду штете, одговорност власника моторног возила углавном престаје. Међутим, у случају када је штета последица скривене мане или скривеног својства ствари, власник се не ослобађа сопствене одговорности, већ солидарно са држаоцем, одговара трећем лицу, коме је штета причињена (у регресном поступку, касније, одговара и држаоцу возила)²²⁶.

Да би држалац био овлашћен и да би могао бити покривен осигурањем, потребно је да је до тог својства дошао на законит начин. Државина је законита ако се заснива на пуноважном правном основу који је потребан за стицање права својине и ако није прибављена силом, преваром или злоупотребом поверења²²⁷. У супротном

²²³ Пак, Ј, *op.cit.*, стр. 252

²²⁴ Шулејић, П.: "Да ли је свако лице одговорно за штету проузроковану употребом моторног возила обухваћено обавезним осигурањем" - *Правни живот 12/70*, стр. 26

²²⁵ "Лице које користи путничко возило са овлашћењем власника (држалац возила) не сматра се трећим лицем у смислу члана 47. и 48. ЗОИЛ-а из 1977.године који је био на снази у време настанка осигураног случаја и нема права на накнаду штете по основу осигурања од одговорности корисника односно сопственика моторних возила". (Пресуда Првог општинског суда у Београду, П. 3903/99 од 13.5.2002.г., Пресуда Окружног суда у Београду, Гж 4170/03 од 17.09.2003.г., и Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 169/04 од 19.5.2004.г.)

²²⁶ Члан 176. став 3. ЗОО

²²⁷ "Државина је савесна ако држалац не зна или не може знати да ствар коју држи није његова. Савесност државине се претпоставља". (члан 72. Закона о основама својинскоправних односа - ЗОСПО, "Сл.лист СФРЈ" бр. 6/80 и 36/90, те "Службени лист СРЈ", број 29/1996).

се сматра неовлашћеним држаоцем и не ужива заштиту из уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Осигуравач ће према таквом лицу имати право регреса, тј. неовлашћени држалац ће за штету коју је проузроковао употребом моторног возила бити регресно одговоран осигуравачу. Држаоцу је неопходно власничко овлашћење за употребу возила, да не би дошао у ситуацију да му се ускраћује статус осигураног лица²²⁸.

Треба напоменути да уколико власник повери моторно возило (нпр. власницима гаража, лицима која се баве поправком возила итд.) ради обављања послова који спадају у делатност тих лица - осигурање на њих не прелази, нити могу стећи својство држаоца моторног возила (осим у случају да им је моторно возило поверено као пријатељима).

4.3. Возач моторног возила

Под појмом возача моторног возила подразумевамо лице које управља превозним средством, односно лице које контролише уређаје од којих зависи погон моторног возила²²⁹. Дакле, возач моторног возила је свако лице које седи за воланом, управља моторним возилом и директно је одговоран због своје кривице. Разликује се од држаоца јер нема правна овлашћења да у сопственом интересу управља моторним возилом.

Већ смо истакли да моторно возило представља опасану ствар, те самим тим важи правило да возач одговара објективно – по принципу проузроковања, кад год објективна одговорност није законом другачије одређена. У случају да возачи један другоме причине штету тада они одговарају по принципу кривице (члан 178. ст.1-3. ЗОО²³⁰). Дакле, када се у колизији два моторна возила њихови имаоци затекну у

²²⁸ "Државина се губи кад држалац престане да врши фактичку власт али се се не губи ако је држалац привремено спречен да врши фактичку власт независно од своје воље". (члан 74. ЗОСПО)

²²⁹ Радишић, Ј.: *Имовинска одговорност за штету изазвану моторним возилом*, Институт друштвених наука – центар за правна истраживања, Београд, 1976.год., стр. 55

²³⁰ "У случају удеса изазваног моторним возилом у покрету који је проузрокован искључивом кривицом једног имаоца примењују се правила о одговорности, по основу кривице.

односу одговорности поводом штете коју су претрпела обојица или један од њих, не примењују се општа правила о објективној одговорности за опасну ствар него модификована правила о одговорности по основу кривице²³¹. У члану 178. ЗОО специјално је заправо то што се његовим одредбама искључује примена опште норме о објективној одговорности у међусобном односу ималаца моторних возила која су се сударила²³².

Иначе, за положај возача одлучујући је фактички критеријум да ли лице у конкретном случају управља моторним возилом или не. Није при томе битно је ли лице које управља возилом има возачку дозволу или да ли је овлашћено да моторно возило стави у погон и њиме управља²³³. Возач ће бити заштићен осигурањем од одговорности аутомобилиста за штету причињену трећим лицима, када је добио овлашћење да управља моторним возилом од стране власника моторног возила, као и од лица на које је власник пренео возило (као на држаоца). Иако је, у принципу преношење овлашћења искључено²³⁴, може се дати прећутно. За штету коју возач причини док учи да управља моторним возилом и ако се поред њега налази овлашћени инструктор - неће одговарати.

Када је реч о опасној ствари, није увек ималац ствари односно власник моторног возила (како следи у члану 174. ЗОО²³⁵.) тај који врши опасну делатност²³⁶. Наиме, још по ранијем закону о аутомобилској одговорности, власник је одговарао само ако је уједно и управљао возилом²³⁷. Питање које је у нашем праву значајно, када се ради о одговорности возача јесте да ли се возач код власника возила налази у

Ако постоји обострана кривица, сваки ималац одговара за укупну штету коју су они претпели сразмерно степену своје кривице.

Ако нема кривице ни једног, имаоци одговарају на равне делове, ако разлози правичности не захтевају што друго."

²³¹ Караникић-Мирић, М.: *Објективна одговорност за штету*, Правни факултет Универзитета у Београду, 2013.год., стр 183

²³² Исто

²³³ Беланић, Л., *op.cit.*, стр.639

²³⁴ Сматра да је личног карактера.

²³⁵ За штету од опасне ствари одговара њен ималац, а за штету од опасне делатности одговара лице које се њом бави.

²³⁶ Благојевић, Б., Круљ, В.: Коментар Закона о облигационим односима, Савремена администрација, Београд, 1980.год., I књига, стр. 485

²³⁷ Исто

радном односу или је ван радног односа. У случају када је возач који је проузроковао штету у радном односу код власника моторног возила, одговорност према оштећеном лицу постоји само ако је штету причинио намерно или крајњом непажњом. Ако возач није у радном односу, разликује се случај када је власник моторног возила био упознат са чињеницом да возач употребљава моторно возило (тада је одговорност власника солидарна), од случаја када је возач до моторног возила дошао на противправан начин, тј. када долази само до физичке власти над туђим моторним возилом.

У првом случају од одлучујућег значаја мора бити, да ли онај ко ствар држи стиче могућност контроле над њом и да ли тако лице, зато што ствар држи, дужно ту ствар и надгледати²³⁸. Према ЗОО уместо имаоца ствари, и исто као и он, одговара лице коме је ималац ствари поверио ствар да се њоме служи, или лице које је иначе дужно да је надгледа, а није код њега на раду²³⁹. Такође, власник моторног возила ће, заједно са возачем, одговарати ако је штета произашла из неке скривене мане или скривеног својства ствари на које му није скренуо пажњу²⁴⁰. Осигуравач који је накнадио овако причињену штету има право захтевати цео њен износ од власника моторног возила односно имаоца ствари²⁴¹.

У другом случају возач одговара за штету без обзира на степен кривице и по свим основама²⁴². Дакле, терет опасности прелази увек ако странка поступа на недопуштен начин: ако ствар неовлашћено одузме²⁴³. Осигуравач који накнади овако причињену штету има право регреса од неовлашћеног возача, без обзира да ли је штету изазвао намерно или не.

Можемо на крају само додати да се према члану 177. став 1. ЗОО "власник моторног возила ослобађа одговорности ако докаже да штета потиче од неког узрока

²³⁸ Исто

²³⁹ Члан 176. ст.1.

²⁴⁰ Члан 176. ст.2.

²⁴¹ Члан 176. ст.3.

²⁴² "Ако је имаоцу одузета опасна ствар на противправан начин, за штету која од ње потиче не одговара он, него онај који му је одузео опасну ствар, ако ималац није за то одговоран." (члан 175. ЗОО)

²⁴³ Благојевић, Б., Круљ, В., *op.cit.*, 485

који се налазио ван ствари, а чије се дејство није могло ни предвидети, ни избећи или отклонити". Дакле, објективно одговорно лице сноси терет доказивања ако жели да се ослободи своје одговорности, а ослободити се може ако је штету проузроковао неки догађај, треће лице или оштећено лице, уколико је такав догађај квалификован: ако су испуњени посебни услови утврђени законом.

5. Појам, особине и правна природа уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста

Често се поставља питање: "Зашто се мора закључити осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста?" Обавезно осигурање не може настати уколико нема уговора о осигурању, односно као што је већ истакнуто моторно возило тј. превозно средство се не може ставити у саобраћај, ако уговор није закључен²⁴⁴. Власници моторних возила обавезни су да закључе уговор о обавезном осигурању аутомобилиста пре него што моторно возило почне да се користи. Дакле, то је законска обавеза власника моторног возила²⁴⁵ без којег није могуће извршити регистрацију моторног возила, јер је возило потенцијално "опасна ствар".

Закључењем уговора о обавезном осигурању власник моторног возила се осигурава од евентуалне одговорности за штету која је проузрокована употребом истог трећим лицима (лица која нису уговорне стране уговора о обавезном осигурању), док ће осигуравач преузети обавезу да осигураника штити од поднетих захтева за накнаду штете трећих лица до висине уговорене осигуране суме. Дакле, уговорне стране овог уговора су: уговарач осигурања тј. осигураник и осигуравач. Уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста закључује

²⁴⁴ Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић Н., *op.cit.*, стр.2

²⁴⁵ "Власник моторног возила дужан да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју, употребом моторног возила, причини трећим лицима услед смрти, повреде тела, нарушавања здравља, уништења или оштећења ствари, осим за штету на стварима које је примио на превоз". (члан 18. ЗООС).

се у прописаној форми, која је једнообразна за територију Републике Србије²⁴⁶. Поред тога што је овај уговор формалан²⁴⁷ (за његово закључење неопходна је писмена форма), он је и алеаторан²⁴⁸ (осигураник не може знати да ли ће током трајања осигурања настати ризик), а такође и двострано-теретни (синалагматичан) уговор (закључењем настају права и обавезе како за једну тако и за другу уговорну страну). Између осигуравача и осигураника постоји однос који траје одређено време. С'обзиром да обавезе уговорних страна трају све време на које је уговор закључен ово је и уговор са дугорочним престацијама.

У нашој правној теорији постоје бројна схватања о правној природи уговора о осигурању. Присутна су схватања према којима је уговор о обавезном осигурању уговор у корист трећих лица²⁴⁹. Према мишљењу аутора овог схватања, оштећено лице се, у односу према осигуравачу, појављује као бенефицијар, из уговора који је у његову корист закључио осигураник²⁵⁰. Осигураник би се нашао у улози стипуланта, који са осигуравачем (промитентом), уговара неко право у корист трећег лица (бенефицијара) коме ће осигураник евентуално начинити штету. Право које оштећени добија уговором о осигурању од одговорности јесте право на накнаду проузроковане штете за коју постоји одговорност осигураника. Дакле, оштећено лице има право да непосредно према осигуравачу истиче своје захтеве (као што непосредно и самостално право треће лице из уговора у корист трећег лица стиче без учешћа своје воље).

Поједини аутори сматрају да уговор о обавезном осигурању може бити уговор у корист трећег лица, али у другачијем смислу јер се као корисник појављује и друго осигурано лице које управља возилом, а не осигураник²⁵¹. На пример, за

²⁴⁶ На основу члана 19. став 2. ЗООС садржину обрасца полисе, као и начин вођења евиденције полисе утрђује Народна банка Србије (Одлука о садржини обрасца полисе осигурања од аутоодговорности и начину вођења евиденције преузетих полиса "Службени гласник РС", 32/2010 и 99/2010)

²⁴⁷ Члан 901. став 1. ЗОО

²⁴⁸ Члан 898. ЗОО

²⁴⁹ О овим теоријама и схватањима видети: Николић, Н.: *Уговор о осигурању*, Београд, 1957.год., стр.186 (према: Јанковец, *op.cit.*, стр. 66)

²⁵⁰ То је једина сличност која се може утврдити између уговора о осигурању од одговорности и уговора у корист трећег лица, када је у питању правни положај оштећеног лица.

²⁵¹ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 67

овлашћеног возача уговор о обавезном осигурању представља уговор у корист трећег, јер му пружа осигуравајуће покриће иако он није уговорна страна.

С'друге стране, бројни су и аутори који оспоравају став да је уговор о осигурању аутомобилиста уговор у корист трећих лица. Сматра се да уговор о осигурању од одговорности не одговара конструкцији уговора у корист трећег лица ни по начину закључивања, ни по својим дејствима, а ни по самом циљу уговора²⁵². Разлози који иду у прилог оваквог схватања, између осталог су да:

- приликом закључивања уговора о осигурању од одговорности уговорне стране не изражавају јасну вољу да закључују уговор у корист трећих лица²⁵³;

- када закључи уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста осигураник то не чини у намери да неком трећем лицу учини имовинску корист, већ закључује уговор да би себе обезбедио од одштетних захтева. Право из уговора о обавезном осигурању аутомобилиста треће лице користи само уколико претрпи штету;

- оштећено лице у обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста остварује право на накнаду штете. Дакле то је накнада, а не корист (као код уговора у корист трећег лица);

- у појединим случајевима, оштећено лице може да оствари право на накнаду штете и када уговор о осигурању аутомобилиста није закључен (нпр. ако је штета проузрокована од стране неосигураног моторног возила);

Сви ови разлози јасно говоре о томе да уговор о обавезном осигурању није посебна врста уговора у корист трећег лица, већ се од истог битно разликује не само по конструкцији, већ и по начину закључивања, својим дејствима, као и по самом циљу уговора. Непрхватљиво је, дакле схватање по коме је уговор о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста по својој правној природи уговор у корист трећег лица.

²⁵² Шулејић, П., *op.cit.*..., стр. 348

²⁵³ Намера уговорних страна код закључивања уговора у корист трећег лица, међутим, мора бити изражена јасно.

Постоји и схватање да је по својој природи уговор о осигурању посебан облик накнаде штете, али је често критиковано јер се сматра да правна природа овог уговора није одштетног карактера због тзв. личних осигурања²⁵⁴. Поједини аутори у уговору о осигурању виде пуномоћство, други уговор о најму, трећи уговор о ортаклуку итд²⁵⁵. Међутим, аутори се често слажу да се код овог уговора, поред интереса појединца, појављује и општи друштвени интерес, који наравно, утиче на правну природу самог уговора²⁵⁶.

Треба такође напоменути да се у складу са начелима савесности и поштења, обавезе уговорних страна увек морају извршити у доброј вољи. Дакле, то је и уговор добре воље (*bona fides*²⁵⁷). Међутим, израз добра воља код уговора о осигурању има посебан значај. Уговор захтева ниво добре воље изнад нивоа који се уобичајено захтева у облигационим односима²⁵⁸. Обавеза осигураника је да осигуравача обавести о свим чињеницама, а осигуравач мора да верује да су оне тачне јер није могуће да их све проверава. Из тог разлога законодавац предвиђа врло строге санкције ако се осигуравач не обавести о свим околностима, које су кандидату за осигурање познате или му нису могле остати непознате²⁵⁹.

Обавезно осигурање за штете причињене употребом моторног возила има правну природу осигурања од одговорности. С'обзиром да се може рећи да уговор о обавезном осигурању одговорности аутомобилиста представља посебну врсту уговора, тј. уговор *sui generis*²⁶⁰, сматрамо да би овај уговор требало издвојити у посебну групу у оквиру права осигурања.

²⁵⁴ Филиповић, А., *op.cit.*, стр.165

²⁵⁵ Више: Шулејић, П., *op.cit.*, стр. 162-163; Царић, С. *op.cit.*, стр. 278; Велимировић, М.: *Привредно право*, Правни факултет Универзитета у Српском Сарајеву, 2001.год., стр.473

²⁵⁶ Капор, В. – Царић, С.: *Уговори робног промета.*, Београд, 1983.год., стр.322 - 323

²⁵⁷ *Bona fides* (лат.*bonus*, добар, честит; *fides*, поштење, вера, поверење) јесте правно начело по коме се односи уговорних страна морају засновати на поверењу, искрености, поштењу и правичности - Бабић, И. (2008.год.): *Лексикон облигационог права*, Службени гласник, Београд, стр. 34

²⁵⁸ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.190

²⁵⁹ Bigot, J., Kullmann, J.: *Traite de droit de Assurances*, Tome 3, *Le contrat d'assurances*, Paris, 2002.год., стр.6 – цитирано према: Пак, Ј., *op.cit.*, стр.190

²⁶⁰ Ђурковић, М.: *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, Савјет стручне библиотеке "Croatia" заједнице осигурања имовине и особа, Загреб, 1989.год., стр.71

6. Битни елементи уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста

Битни елементи су основни састојци уговора, о којима је потребно постићи сагласност да би уговор пуноважно настао²⁶¹. Свака врста уговора ствара обавезе са карактеристичним предметом, тако да се битни састојци уговора разликују код различитих уговора²⁶². Према члану 26. ЗОО уговор је закључен када су се уговорне стране сагласиле о битним састојцима уговора.

У погледу закључивања уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста у основи важе општа правна начела о начину закључења уговора. Према томе, потребно је да постоји сагласност воља два лица о битним елементима тог уговора и то на тај начин што једно (по правилу власник моторног возила) даје понуду да се уговор о осигурању закључи, а друго ту понуду прихвата²⁶³.

Као што је већ истакнуто однос између осигуравача и осигураника у обавезном осигурању аутомобилиста је уговорног карактера и настаје закључењем уговора, односно полисе осигурања²⁶⁴. Према члану 19. став 2. ЗООС садржину обрасца полисе осигурања и начин вођења евиденције преузетих полиса прописује Народна банка Србије (НБС). Образац полисе израђује се у оригиналу и три копије²⁶⁵. Уколико полиса осигурања не садржи све услове осигурања, осигуравач је у обавези да уговарачу осигурања уручи и посебно одштампане услове осигурања. Такође, према члану 31. ЗООС, уз полису осигурања од аутомобилске одговорности

²⁶¹ Бабић, И.: *Облигационо право, општи део*, Службени гласник, Београд, 2009.год., стр.86

²⁶² Исто

²⁶³ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 218

²⁶⁴ Према члану 19. ЗООС једнообразна је за територију Републике Србије.

²⁶⁵ Приликом закључења уговора односно полисе осигурања од аутомобилске одговорности оригинал и прва копија полисе предају се осигуранику. Прву копију полисе осигураник предаје Министарству унутрашњих послова (МУП) приликом регистрације моторног возила, а другу задржава осигуравач. Трећу копију полисе задржава организациони део осигуравача (заступник осигуравача).

осигуравач је дужан да уговарачу осигурања уручи и Европски извештај о саобраћајној незгоди.

На основу Одлуке НБС о садржини обрасца полисе осигурања од аутомобилске одговорности и начину вођења евиденције преузетих полиса (тач. 3.)²⁶⁶ образац полисе осигурања аутомобилиста има шест рубрика (од којих је свака означена различитом бојом, односно нијансом). *Прва* рубрика обрасца полисе садржи следеће елементе:

- простор у који се уписују идентификациони подаци о друштву за осигурање – осигуравачу²⁶⁷.
- назив полисе „Полиса осигурања од аутоодговорности” и њен регистарски број;
- серијски број полисе;

У простор *друге* рубрике обрасца полисе уписују се:

- подаци о осигуранику: име и презиме, јединствени матични број грађана, поштански број и пребивалиште – улица и број, број улаза и број стана (за физичко лице), као и пословно име, матични број, ПИБ, поштански број, седиште, улица и број (за правно лице);
- подаци о моторном возилу, и то: регистарска ознака, врста, година производње, носивост, марка и тип, снага, боја, број шасије, запремина, број регистрованих места и намена.

У простор *треће* рубрике обрасца полисе осигурања од аутомобилске одговорности уписују се подаци о трајању осигурања, са назначењем почетка и истека осигурања (дан, месец, година, час и минут), док се у простору *четврте* рубрике уносе подаци о суми осигурања по једном штетном догађају²⁶⁸, затим подаци о зони ризика, о премијској групи тј. подгрупи, о премијском степену, о

²⁶⁶ „Службени гласник РС“, 32/2010 и 99/2010

²⁶⁷ Логотип, пословно име и седиште, матични број, порески идентификациони број (ПИБ). Испод идентификационих подака о осигуравачу, уписује се и назив организационог дела осигуравача односно назив заступника осигуравача односно правног лица које је, у складу с прописима о безбедности саобраћаја на путевима, овлашћено за вршење техничког прегледа возила, а које и продаје полису осигурања од аутомобилске одговорности.

²⁶⁸ Члан закона којим се уређује обавезно осигурање у саобраћају у коме је та сума прописана

доплаћима/попустима и о износу премије. У *петој* рубрици обрасца полисе је натпис „Напомене” и простор у који се уписују идентификациони подаци о примаоцу лизинга, односно закупцу²⁶⁹. Ако у време издавања нове полисе штета по ранијим полисама није ушла у обрачун малуса у некој од ранијих полиса – у ову рубрику уписује се и регистарски број, односно бројеви ранијих полиса, са штетом. Ова рубрика може да садржи и друге податке значајне за осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста.

Шеста рубрика обрасца полисе садржи следећи текст: „Овај уговор о осигурању од аутомобилске одговорности – полиса осигурања закључен је према условима осигурања који су његов саставни део”. Испод тог текста налази се простор за потпис и печат овлашћеног лица осигуравача односно заступника осигуравача²⁷⁰, као и за место и датум закључења полисе, као и печат и потпис осигураника.

Најчешће се на полеђини полисе може указати и на део услова за осигурање аутомобилиста, односно део права и обавеза како осигураника, тако и осигуравача, које се стичу потписивањем полисе, тј. уговора о осигурању. На полеђини полисе осигурања могу се наћи и обавештења осигураницима, тј. адресе или телефони осигуравача у неким земљама, којима осигураници могу да се јаве за помоћ у случају претрпљене штете од стране другог возила у тој земљи.

На основу изложеног може се закључити да полиса осигурања представља кључни доказ о битним елементима уговора о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста. Пре свега из разлога што садржи читав низ података који су очигледно битни за обе уговорне стране (нарочито осигуравача). Уговорне стране имају одређене интересе да у уговор унесу што више прецизних података. Уношењем података у одређени уговор (па и уговор о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста) исти постају битни елементи за обе уговорне стране.

²⁶⁹ Име и презиме, јединствени матични број грађана, поштански број и пребивалиште – улица и број, број улаза и број стана за физичко лице, односно пословно име, матични број, ПИБ, поштански број, седиште, улица и број за правно лице.

²⁷⁰ Као и број овлашћења лица запосленог код заступника осигуравача/техничког прегледа (лице овлашћено за продају полиса).

7. Права и обавезе уговорних страна из уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста

Уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста је двострано обавезан уговор, те обе уговорне стране имају одређене обавезе. Уговор се и закључује у интересу обеју уговорних страна, које се међусобно обавезују²⁷¹. Осигураник је дужан да да податке о ризику и плати премију, а осигуравач да покрије ризик уколико он настане²⁷².

Осигураникове обавезе могу се поделити према времену у коме треба да буду извршене:

- у моменту закључења уговора о обавезном осигурању (обавеза пријављивања околности од значаја за оцену ризика и обавеза плаћања премије);

- за време трајања периода обавезног осигурања (обавеза обавештења осигуравача ако наступи нека промена у околностима, која је од значаја за оцену ризика, а која утиче на висину премије и обавеза придржавања одредаба о заштитним мерама);

- и у тренутку остварења осигураног случаја (обавеза обавештења осигуравача о наступању осигураног случаја, обавеза осигураника која се односи на смањење штете и очување доказа, обавеза обавештења осигуравача, након проузроковања саобраћајне незгоде и обавеза сарадње осигураника са осигуравачем). У зависности од одређених околности неке обавезе за осигураника могу настати и након наступања осигураног случаја.

Као и обавезе осигураника, и обавезе осигуравача могу се поделити према времену у коме треба да буду извршене:

- у моменту закључења уговора о обавезном осигурању (обавеза прихватања понуде осигурања и обавеза обавештења осигураника о условима осигурања);

²⁷¹ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.190

²⁷² Исто

- за време трајања периода обавезног осигурања (обавеза стварања резерве осигурања и обавеза обављања радњи у вези са полисом);
- у тренутку остварења осигураног случаја (исплата накнаде из осигурања или осигуране суме и обавеза сношења трошкова спасавања).

7.1. Обавезе осигураника односно власника моторног возила

У условима обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста читав је низ дужности и обавеза осигураника. Поједине обавезе осигураника појављују се и у другим врстама осигурања па се могу сматрати редовним обавезама. Има и таквих обавеза које су специфичне у односу на друге врсте осигурања²⁷³.

У највећем броју случајева обавезе из уговора о обавезном осигурању дужан је да изврши осигураник моторног возила у вези са чијом је употребом закључен уговор о обавезном осигурању²⁷⁴. У случају да су осигураник и уговарач осигурања два различита лица, уговарач осигурања је дужан да изврши обавезе које настану у тренутку закључења уговора о обавезном осигурању. Уговарач осигурања дужан је и да извршава обавезе које постоје за време периода трајања обавезног осигурања, али обавезе такође може извршити и осигураник, јер има интерес да уговор о обавезном осигурању дејствује. Због интереса који има, осигураник може платити и премију осигурања, иако је дужан да је плати уговарач осигурања.

Све обавезе које настају у односу између осигураника и осигуравача у вези са наступањем осигураног случаја дужан је да изврши осигураник. Последице неизвршења обавеза из уговора о обавезном осигурању за осигураника су врло озбиљне, често им се не посвећује довољно пажње. Мада су обавезе осигураника

²⁷³ Шулејић, П.: Правни положај осигураника у обавезном осигурању сопственика моторних возила од аутоодговорности, *Анали Правног факултета у Београду*, 1974.год., стр.904

²⁷⁴ Јанковец, И., *op.cit.*, стр.293

најчешће детаљено регулисане у условима обавезног осигурања, многи осигураници нису ближе упознати са њима.

**7.1.1. Обавезе осигураника
у тренутку закључења уговора о обавезном осигурању
од грађанске одговорности аутомобилиста**

Предуслов да би уговор о осигурању аутомобилиста уопште био на ваљаним основама је да "приликом закључења уговора, уговарач осигурања пријави све околности које су му познате или му нису могле остати непознате, а од значаја су за оцену ризика"²⁷⁵. Осигуравачу су, у тренутку закључења уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, потребна тачна обавештења о околностима од значаја за оцену ризика возила, које се у осигурање прима.

Околности се могу јављати као материјални моменти (возило за које се тражи односно даје осигуравајуће покриће, начин, место употребе) и као лични моменти (лична својства осигураника, уговарача осигурања и сл.). Дакле, то су све оне околности у од којих зависи под каквим условима би се закључио уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста јер су исте од утицаја на обим покрића и висину премије²⁷⁶.

Лице које жели да закључи уговор о обавезном осигурању аутомобилиста, по правилу, није у обавези да осигуравачу пружи и обавештења о оним околностима од значаја за оцену ризика, на које се постављена питања не односе. Ту долази до изражаја савесност осигураника јер се, у складу са начелом савесности, претпоставља да ће осигураник осигуравача обавестити и о неким питањима која се не смеју прећутати (иако му нису била постављена).

²⁷⁵ Члан 905. ЗОО

²⁷⁶ Мркшић, Д. и др., *op.cit.*, стр.123

Од структуре тарифе премије, углавном зависе питања о околностима које осигуравач тражи приликом закључења уговора о обавезном осигурању аутомобилиста. Уколико је тарифа премије за обавезно осигурање од аутомобилиста једноставнија (висина премије зависи само од једне или две околности, нпр. само од снаге моторног возила), околности од значаја за оцену ризика има мање, и обрнуто. Тако, нпр. неке писмене понуде за закључење уговора о обавезном осигурању, које се у енглеској пракси користе, садрже преко 15 питања о возилу, начину коришћења возила и возачима који ће управљати возилом (таква понуда, као и одговори који су у њој дати, чине саставни део уговора о осигурању, уколико такав буде закључен)²⁷⁷.

Последице које ће наступити уколико уговарач осигурања није пријавио, или је нетачно пријавио неке околности које су од значаја за процену ризика, у нашем праву, прописане су ЗОО. Тако је, посебна ситуација (члан 908.) када уговарач осигурања намерно достави нетачну пријаву или намерно прећути неку околност која је такве природе да осигуравач не би закључио уговор да је знао за право стање ствари. Тада осигуравач може захтевати поништење уговора²⁷⁸ и по правилу, задржава наплаћене премије, а има и право захтевати исплату премије за период осигурања у коме је затражио поништење уговора. Право осигуравача да у оваквим случајевима захтева поништење уговора о осигурању престаје ако он у року од три месеца од дана сазнања за нетачност пријаве или за прећуткивање не изјави уговарачу осигурања да намерава користити то право.

Међутим, уговарач осигурања може ненамерно да осигуравачу достави нетачну пријаву или је ненамерно пропустио дати дужно обавештење. У том случају, према члану 909. ЗОО, осигуравач може у року од месец дана од сазнања за нетачност или непотпуност пријаве, да захтева раскид уговора или да предложи повећање премије осигурања сразмерно повећаном ризику. Ако осигуравач уговор

²⁷⁷ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 295

²⁷⁸ "Ако је осигураник приликом склапања уговора прешутио неку околност за коју да је туженик – осигураватељ знао, не би склопио уговор (спорно власништво аутомобила), то нема само по себи последицу ништавности, већ даје право осигураватељу да захтева поништење уговора." – Врховни суд Хрватске, Рев. 2012/95, Свијет осигурања бр. 5/2000

жели раскинути, уговор о осигурању ће се сматрати раскинутим у року од четрнаест дана од дана када је осигуравач своју изјаву о раскиду саопштио уговарачу осигурања. У случају осигуравачевог предлога да се премија повећа, раскид наступа по самом закону, ако уговарач осигурања не прихвати предлог у року од четрнаест дана од кад га је примио. Такође, ако је дошло до раскида уговора, а премија осигурања је унапред наплаћена, осигуравач је дужан вратити део премије за период који није протекао пре раскида уговора.

У ситуацији када је осигурани случај наступио пре него што је утврђена нетачност или непотпуност пријаве, или после тога али пре раскида уговора (односно пре постизања договора о повећању премије) накнада се смањује у сразмери између стопе плаћених премија и стопе премија које би требало платити према стварном ризику. Дакле, долази до сразмерног смањења накнаде у односу на наплаћене премије осигурања и оне премије осигурања које би биле наплаћене да су у тренутку закључења уговора сви подаци и околности биле познате.

Битно је још истаћи да се према члану 911. ЗОО осигуравач не може позвати на права по основу нетачности или непотпуности пријаве уколико је сам био несавестан, јер су му ове околности у моменту закључења уговора биле познате или су му могле бити познате или ако их је сазнао за време трајања осигурања, а он се није користио законским овлашћењима.

- Обавеза плаћања премије –

Плаћање премије осигурања још једна је обавеза осигураника у тренутку закључења уговора о осигурању аутомобилиста. Премија осигурања се најчешће плаћа приликом закључења уговора и то унапред за читав период осигурања (а он је редовно годину дана²⁷⁹). Самим тим је и читав низ питања већ у тренутку закључења

²⁷⁹ " У смислу члана 913. ЗОО уговор о осигурању престаје по самом закону ако премија осигурања не буде плаћена у року од једне године дана од дана доспелости. Према томе, уговор је на снази и производи правно дејство једну годину од доспеле а неплаћене премије. Он по сили закона престаје годину дана након доспелости премије и такав престанак делује *ex nunc*, односно од испуњења услова за престанак уговора, а ти услови неплаћање премије у року од једне године дана, а не *ex tunc* односно

уговора решен, док су она питања која се иначе постављају у вези са обавезом плаћања премије у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста од мањег значаја²⁸⁰.

Такође, може се уговорити да се премија плаћа одједном и тада важи правило да се плаћа приликом закључења уговора, осим ако се уговори да се плаћање изврши у неком каснијем тренутку²⁸¹. Уколико приликом закључења уговора премија није плаћена, а осигуравач је предао полису, сматраће се да је плаћање премије одложено.

У случају да моторно возило (чијом употребом је закључен уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста) за време трајања осигурања пропадне па самим тим наступање осигураног случаја више није могуће, уговор о осигурању престаје да важи даље, а осигуравач ће бити дужан да осигуранику врати део премије који је сразмеран неистеклом делу периода осигурања²⁸². Дакле, на захтев уговарача осигурања, у случају уништења моторног возила, осигуравач је у обавези да врати премију за преостало време трајања ("pro rata") осигурања (од дана пријема захтева код осигуравача), уколико се до тада није догодио осигурани случај. Уколико се до дана пријема захтева за повратком премије, десио осигурани случај, уговарач осигурања нема право на поврат премије²⁸³.

На крају можемо истаћи, да као што је већ наведено према члану 43. ЗООС друштво за осигурање дужно да у свој премијски систем, односно тарифу укључи и приликом закључивања осигурања од аутомобилске одговорности примењује бонус-малус систем²⁸⁴.

од момента закључења уговора – доспелости премије за плаћање". (Виши привредни суд, Београд, Пж. 106/97 од 2.7.1997.год.)

²⁸⁰ Тако нпр. није од великог значаја ко је дужан да плати премију (јасно је да у пракси увек плаћа лице које жели да добије полису осигурања) или питање да ли је премија доносива или тражљива, јер се не плаћа у ратама већ одједном.

²⁸¹ ЗОО допушта одступање од одредбе члана 912. уколико је то у интересу осигураника – види: Благојевић, Б., Круљ, В.: *Коментар Закона о облигационим односима*, коментар уз члан 912.

²⁸² Члан 928. став 1. ЗОО

²⁸³ Члан 16., став 1. и 2. Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима "Дунав" осигурања, доступно на сату www.dunav.com, преузето 10.3.2013.год.

²⁸⁴ Члан 43.

7.1.2. Обавезе које настају за време трајања осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста

Већ је истакнуто да су две основне дужности које осигураник има за време трајања осигурања. Пре свега осигураник је дужан да обавести осигуравача ако наступи нека промена у околностима, која је од значаја за оцену ризика, а која утиче на висину премије²⁸⁵. Обавештење о промењеним околностима осигураник мора извршити без одлагања. Тако нпр. ако власник возила одлучи да својим возилом отпочне да врши такси услуге о томе мора обавестити осигуравача јер се за осигурање од одговорности за штете проузроковане такси возилом плаћа доплатак на премију²⁸⁶.

Осигураник је дужан да се придржава одредби о заштитним мерама односно дужан је преузети прописане, уговорене и све остале мере потребне да се спречи наступање осигураног случаја, а ако осигурани случај наступи, дужан је преузети све што је у његовој моћи да се ограничи његове штетне последице²⁸⁷. Такође, према члану 926. став 4. ЗОО ако осигураник не испуни своју обавезу спречавања осигураног случаја или обавезу спасавања, а за то нема оправдања, обавеза осигуравача смањује се за онолико за колико је настала већа штета због неиспуњења.

Дакле, осигураник је за време трајања осигурања дужан да се придржава прописа који су од значаја за безбедност возила у саобраћају, да се придржава и мера за спречавање настајања и повећања опасности из којих може да проистекне обавеза осигуравача. Тако је нпр. у обавези да се стара о уређајима возила за управљање или кочење, који у сваком моменту морају бити у исправном стању, или да истрошене гуме замени новим, итд. За време трајања осигурања, возило мора бити технички исправно и сигурно за саобраћај. Пропуштање придржавања прописаних или

²⁸⁵ Члан 914.

²⁸⁶ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 299

²⁸⁷ Члан 926., став 1. ЗОО

уговорених заштитних мера, за собом повлачи последице²⁸⁸. Уколико се осигураник за време трајања осигурања не придржава прописаних или уговорних заштитних мера везаних за возило осигуравач је у обавези да накнади штету трећем оштећеном лицу, док према осигуранику има право регреса. Наравно, осигуравач може истицати регресни захтев према осигуранику, само ако је непридржавање заштитних мера било узрок штете која је накнађена трећем оштећеном лицу.

Можемо закључити да ће осигуравач имати право на регрес, само ако је осигураник крив за непридржавање заштитних мера. Који је део штете који осигуравач накнађује оштећеном, а који ће путем регресног поступка пасти на терет осигураника, зависи од околности случаја.

У члану 263. ЗОО истиче се "да се дужник ослобађа одговорности за штету ако докаже да није могао да испуни своју обавезу, односно да је закаснио са испуњењем обавезе, због околности насталих после закључења уговора, које није могао спречити, отклонити или избећи". Тако, поједини аутори истичу да се не може нпр. сматрати да је осигураник крив за штету причињену трећем лицу употребом моторног возила ако и поред уобичајене пажње није знао, нити је могао знати за неисправност у управљачком механизму возила, или, не може се сматрати да је осигураник крив ако је вожњу започео са исправним возилом, па је у току вожње настао квар, а осигураник уз потребне мере опреза наставио вожњу да би возило одвезао у радионицу ради оправке и приликом те вожње употребом неисправног возила причинио штету трећем лицу²⁸⁹. Међутим, мишљења смо да наведени пример није добра илистрација за члан 263. ЗОО (који према правилима вануговорне одговорности има обележја више силе). Наиме, у овом случају осигураник је био у могућности да спречи штету тако што би ангажовао шлеп службу и тиме избегао да наставком вожње неисправним возилом трећем лицу причини штету. Другим речима, одговорно лице је у датом примеру својим

²⁸⁸ "Осигураник је дужан да ради заштите имовине предузима одређене заштитне мере и осигуравач није дужан да накнади штету која је настала тиме што је осигураник пропустио да предузме мере за заштиту имовине." - Кашанин, Р., Вељковић, Д.: *Судска пракса привредних судова у споровима организација удруженог рада*, Савремена администрација, Београд, 1975.год.

²⁸⁹ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 300

погрешним поступањем створило услове да спољашњи догађај (који би се квалификовао као виша сила) делује непредвидиво, неизбежно или неотклоњиво. Како наведеним поступцима услови нису задовољени ова ситуација не би могла имати правни значај више силе, те се мишљења смо одговорно лице не може ослободити одговорности за причињену штету.

7.1.3. Обавезе које настану у тренутку остварења осигураног случаја

У тренутку остварења осигураног случаја за осигураника настаје неколико обавеза. Неке од њих постоје и у другим врстама осигурања, али су неке специфичне за обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста.

- Обавеза обавештавања осигуравача о наступању осигураног случаја -

Једна од најважнијих обавеза, која је чланом 917. став 1. ЗОО предвиђена као дужност осигураника, је да ако је наступио осигурани случај тј. ако је употребом моторног возила за које је закључено осигурање проузрокована штета неком трећем лицу (поводом које би се могао истаћи захтев за накнаду штете), о томе одмах без одлагања обавести осигуравача. Такође, члан 23. ЗООС прописује да је власник моторног возила, односно учесник у саобраћајној незгоди дужан да одговорно друштво за осигурање обавести о саобраћајној незгоди у року од петнаест дана од дана када се иста догодила.

Међутим, ако су постојале неотклоњиве сметње, те осигураник није могао благовремено испунити ову дужност, он ће након престанка тих сметњи, обавестити осигуравача да је и када је осигурани случај наступио. Обавези осигураника да обавести осигуравача о настанку осигураног случаја и у страним условима обавезног осигурања посвећује се велика пажња. Истиче се нпр. да је осигураник дужан да пријави наступање осигураног случаја, тј. сваку саобраћајну незгоду у којој је

учествовало његово возило, без обзира на то у којој мери се он може сматрати одговорним за штету²⁹⁰.

Обавеза обавештавања о остварењу осигураног случаја од великог је значаја, како за осигураника тако и за осигуравача, јер се по сазнању за настанак осигураног случаја осигуравачу пружа могућност да одмах предузме све мере за смањење штете. У пријави за настанак осигураног случаја осигураник пре свега, треба да наведе кад и где се догодила саобраћајна незгода, која су возила учествовала у њој, имена и адресе возача возила која су учествовала, какве су штете наступиле, да ли има повређених или погинулих лица итд. Осигуравачи имају посебне формуларе за пријављивање наступања осигураног случаја у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Најчешће су у тим штампаним формуларима питања о свим важним околностима у вези са штетом.

Условима осигурања може бити предвиђено да осигураник има обавезу да поред осигуравача обавести и надлежни државни орган о наступању осигураног случаја и уколико не испоштује ову обавезу дужан је да осигуравачу накнади штету која због пропуштања наступи. И судска пракса сасвим оправдано заузима став да "осигураник не губи право на накнаду или своту осигурања из уговора о (каска) осигурању иако у прописаном року од сазнања није обавестио орган унутрашњих послова о настанку осигураног случаја, али је дужан да надокнади осигуравачу због евентуално настале штете"²⁹¹.

Дакле, на основу изнетог можемо закључити да пропуштање дужности обавештења осигуравача о настанку осигураног случаја такође за собом повлачи низ последица. Пре свега ће осигураник сносити део за који је штета повећана зато што он није на време извршио своју обавезу обавештења, односно осигуравач ће платити накнаду штете оштећеном лицу, али ће за износ повећане штете имати право регреса

²⁹⁰ "У тачки 241. Услови шведског осигуравајућег друштва "Skandia" подвлачи се да је по закону осигураник дужан да без одлагања обавести осигуравача о штети. Према члану 153. немачког Закона о уговору о осигурању и према члану 7. немачких типских Услови за осигурање моторних возила (АКВ), штета се мора пријавити у року од недељу дана". – цитирано према: Јанковец, И., *op.cit.*, стр.301.

²⁹¹ Из пресуде Врховног суда Србије Рев. 734/90

према осигуранику. Међутим, осигураник не може изгубити право из осигурања зато што није обавестио осигуравача о наступању осигураног случаја.

*- Обавеза осигураника која се односи
на смањење штете и очување доказа -*

У тренутку остварења осигураног случаја, за осигураника настаје још једна обавеза која се односи на смањење штете и очување доказа. Осигураник је дужан да после наступања осигураног случаја предузме све што је у његовој моћи да се обим штете не повећа, односно да се смањи на минимум²⁹².

То значи да је осигураник нпр. у случају саобраћајне незгоде до које је дошло његовом кривицом, дужан да заштити друго возило и ствари у њему, или да превезе у болницу возача другог возила, ако је повређен. Наравно, након превоза повређеног у болницу дужан је да се врати на место саобраћајне незгоде како би допринео утврђивању чињеница. "Напуштање места незгоде од стране возача који је крив за саобраћајну незгоду, због указивања лекарске помоћи, не значи да је изгубио право на осигурање"²⁹³.

Након повратка на место саобраћајне незгоде осигураник је дужан да обавести службе које учествују у спасавању, затим да обезбеди место саобраћајне незгоде ради спречавања нових саобраћајних незгода, предузме мере за заштиту ствари које се налазе у возилу и сл., као и све оне радње које су неопходне за смањење штете и очување доказа, што зависи од случаја до случаја (нпр. уколико је неопходно започне гашење пожара приручним средствима). У Немачкој се нпр. бекство возача са места саобраћајне незгоде повезује са пропуштањем дужности да

²⁹² Члан 926. став 1. ЗОО

²⁹³ Решење Округног суда у Београду Гж. 10256/96

се осигуравачу пријави наступање штете околности у вези са штетом²⁹⁴, што је мишљења смо сасвим оправдано.

Уколико је и осигураник повређен у саобраћајној незгоди, па није могао предузети мере које ће допринети смањењу штете, никакве последице га неће погодити.

*- Обавеза обавештења осигуравача,
након проузроковања саобраћајне незгоде –*

Иако је осигураник након проузроковања штете употребом моторног возила већ обавестио осигуравача о наступању саобраћајне незгоде, постоји и обавеза обавештавања о даљим дешавањима након наступања осигураног случаја (нпр. ако је против њега поведена истрага или је стављен у притвор или је против њега подигнута оптужница и сл.).

Осигураник ће без одлагања обавестити осигуравача и ако оштећени истакне против њега захтев за накнаду штете, ако поднесе тужбу итд. Уколико осигураник пропусти да изврши обавезу обавештења у том случају обавеза осигуравача се смањује за колико је штета повећана.

- Обавеза сарадње осигураника са осигуравачем -

Од великог је значаја и обавеза осигураника да у току поступка по захтеву оштећеног сарађује са осигуравачем. Обавеза је неопходна ради правилног утврђивања и оцене свих околности које су од значаја. Пре свега, осигураник помаже тако што осигуравачу износи истините и исцрпне податке о току штетног догађаја и

²⁹⁴ Becker, H.: Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schaden, Karlsruhe, 1973.год.,стр. 299 – цитирано према: Јанковец.,И., *op.cit.*, стр. 303

околностима под којима је настао, затим према својим могућностима помаже у разрешењу питања одговорности итд.

Без ове сарадње обавеза осигуравача да одбрани осигураника од неоснованих и претераних захтева оштећеног, мишљења смо не би била успешно обављена. Међутим, у нашој пракси нажалост овој обавези осигураници посвећују веома мало пажње. Чести су случајеви да се осигураник и не одазове позивима осигуравача да дође и да изјаву у вези штете, што касније има последица.

На крају, сумирајући обавезе осигураника, треба истаћи да су према члану 918. ЗОО ништаве одредбе уговора које предвиђају губитак права на накнаду или суму осигурања, ако осигураник после наступања осигураног случаја не изврши неку од прописаних или уговорних обавеза. Другим речима, ова одредба пре свега има за циљ да осигураника заштити од опасности да осигуравач кроз услове осигурања пропише читав низ дужности ако се осигурани случај догоди, као и да пропише губитак права као санкцију у случају да осигураник не изврши неку од тих дужности. Наравно, од овог правила треба разликовати случајеве када се накнада из осигурања умањује због пропуста осигураника да учини одређене радње.

7.2. Обавезе осигуравача односно друштва за осигурање

Већ је истакнуто да је најважнија, али сигурно не и једина обавеза осигуравача из односа обавезног осигурања, свакако накнада штете трећим лицима, проузроковане употребом моторног возила. Међутим, поред ове осигуравач има и читав низ других обавеза тако нпр. *приликом закључења уговора* о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста осигуравач је у обавези да осигураника

уозна са општим и посебним условима осигурања и да му их обавезно уручи²⁹⁵. Члан 902. став 3. ЗОО обавезује осигуравача да упозори осигураника да су општи и посебни услови²⁹⁶ саставни део уговора о осигурању и да осигуранику преда њихов текст, с'тим да на полиси мора бити констатовано да је ова обавеза извршена. У случају да су на полиси осигурања одштамани услови осигурања, предајом копије полисе осигурања сматраће се да је обавеза извршена.

Уколико у току трајања уговора о осигурању осигуравач измени услове, они ће се примењивати на уговоре који су закључени пре њиховог ступања на снагу, само у случају када је то повољније за осигураника²⁹⁷. Осигуравач мора водити рачуна да усагласи садржај полисе са условима осигурања, јер у случају неслагања неке одредбе општих или посебних услова осигурања и неке одредбе полисе осигурања примениће се одредбе полисе, а у случају неслагања неке штампане одредбе полисе и неке њене рукописне одредбе, примењиваће се ова последња²⁹⁸.

Још једна од обавеза осигуравача је и да осигуранику преда полису осигурања. Појам "полиса" се у осигурању традиционално узима у значењу писменог документа којим се констатује сагласност странака о закљученом уговору²⁹⁹. Дакле, полиса осигурања представља доказ да је уговор о осигурању закључен. У полиси осигурања морају бити наведени: уговорне стране, осигурана ствар односно осигурано лице, ризик обухваћен осигурањем, трајање осигурања и период покрића,

²⁹⁵ "Промењени услови осигурања могу имати дејство према осигуранику тек по истеку текућег периода осигурања, што значи да измењени услови важе само за будуће уговоре пошто се услови осигурања не могу мењати без сагласности обе уговорне стране. Због тога осигураник није везан условима који му нису били предати, а самим тим ни познати" – Одлука Окрузног суда у Београду Гж.бр.2229/99-П.бр.39988/96

²⁹⁶ Општи и посебни услови осигурања чине скуп клаузула којима се подробно уређују односи између уговарача осигурања тј. осигуравача и осигураника. Опште услове осигурања осигуравач доноси унапред, одређујући садржај будућих уговора за поједине врсте осигурања, а осигураник их у целини или прихвата или одбија. Кроз посебне услове осигурања утврђује се коначни садржај полисе као и примена додатних клаузула.

²⁹⁷ "Каснија промена правила осигурања има утицај према уговарачу осигурања тек од истека периода осигурања, изузев оних одредаба правила које су за уговарача осигурања повољније, уколико је штетни догађај уследио после ступања на снагу таквих правила." – Пресуда Врховног суда Хрватске Рев. 2515/82

²⁹⁸ Члан 902. став 5. ЗОО; Одлука Вишег привредног суда у Београду Пж. 4104/95

²⁹⁹ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.207

сума осигурања или изјава да је осигурање неограничено, премија или допринос, датум издавања полисе и потписи уговорних страна³⁰⁰.

Такође, члан 902. став 2. ЗОО прописује да полиса осигурања привремено може бити замењена листом покрића у који се уносе битни састојци уговора. Лист покрића се по правилу, издаје након закљученог уговора о осигурању а пре издавања полисе, с'обзиром да за сачињавање полисе не постоје сви познати релевантни подаци. Увиђамо, дакле да иако је у моменту потписивања лист покрића исте правне снаге као и полиса осигурања, ипак у односу на њу има само алтернативни карактер. Иако има практичних разлога (нпр. у случају истовременог почетка или истека осигурања већег броја возила истог осигурања, што је редак случај) потреба за издавањем листа покрића у нашој пракси обавезног осигурања аутомобилиста није изражена, јер се као исправа о закљученом уговору редовно користи полиса осигурања.

У току трајања осигурања осигуравајућа друштва су у обавези да формирају фондове који су намњени за исплату штета осигураницима и да ове резерве осигурања одржавају на одређеном нивоу издвајањем средстава за њихову допуну и адекватним пласирањем средстава³⁰¹. Такође уколико осигураник изгуби полису осигурања, обавеза осигуравача је да на захтев осигураника изда копију полисе.

Из самог уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, за осигуравача проистичу две основне обавезе:

- уместо осигураника, односно другог осигураног лица плаћа накнаду штете трећем лицу, у оној мери у којој треће лице има право на накнаду штете према правилима о грађанској одговорности аутомобилиста;

- пружа осигуранику, односно другом осигураном лицу правну заштиту и помоћ у одбрани од претераних или неоснованих одштетних захтева трећег лица.

Наведене уговорне обавезе осигуравача разликујемо као: обавезу плаћања накнаде штете и обавезу одбране. Обавезе нису увек везане, јер до плаћања одштете може и да не дође, а да осигуравач има обавезу пружања правне заштите и помоћи у

³⁰⁰ Члан 902. став 1. ЗОО

³⁰¹ Мркшић, Д. и др., *op.cit.*, стр.138

одбрани од претераних или неоснованих одштетних захтева трећег лица³⁰². Наравно, могућ је и обрнути случај, када осигуравач може извршити плаћање оштећеном за штету причињену моторним возилом, а да иако је одштетни захтев упућен осигуранику, нема обавезу одбране³⁰³.

Мишљења у вези обавезе плаћања и одбране су подељена³⁰⁴. Осигуравач има право да у име осигураника даје изјаве које су, према његовом мишљењу, потребне у вези са захтевом за накнаду штете ради заштите од неоснованих или претераних захтева трећег лица³⁰⁵. Положај осигураника требао бити исти без обзира да ли се треће оштећено лице њему обратило захтевом за накнаду штете или се обратило осигуравачу. Иако је у извршењу својих обавеза по правилу осигуравач окренут различитим лицима (некад оштећеном, а некад осигуранику) увек штити осигураникову својину од пасиве, јер подношењем одштетног захтева од стране трећег лица коме је употребом моторног возила причињена штета, осигураниковој својини прети пасива.

Тако нпр. Услови за обавезно осигурање од одговорности прописују да осигуравач надокнађује све трошкове парничног поступка уколико је сам водио спор или је дао сагласност осигуранику на вођење спора, па и онда када захтев за накнаду штете није био основан, док уколико је парница вођена без знања и сагласности осигуравача - осигурањем су покривени трошкови спора уколико заједно са накнадом штете не премашују суму осигурања³⁰⁶. Такође, осигуравач сноси трошкове браниоца у кривичном поступку покренутом против осигураника због

³⁰² Тада се одбрана осигураника од одштетног захтева који се показао неоснованим, своди на обавезу осигуравача само у вези са трошковима одбране.

³⁰³ У овом случају према осигуранику је истакнут основни вансудски захтев који по правилу не изискује никакве трошкове, већ тада осигуравач само плаћа одштету.

³⁰⁴ "Постоје схватања према којима чак и када само извршава обавезу плаћања, осигуравач пружа уједно и правну заштиту осигуранику. Присталице ове теорије сматрају да је обавеза одбране знатно шири од обавезе плаћања, јер је плаћање одштете последица неуспешне одбране осигураника. С'друге стране постоје и мишљења која истичу да је правна одбрана осигураника подједнако важна као и обавеза плаћања причињене штете. Присталице ове теорије сматрају да је то самостална обавеза која има карактер правне заштите осигураника". (О овим теоријама и присталицама видети ближе у: Шулејић, П., *op.cit.*, стр. 40

³⁰⁵ Члан 8., став 5. и 6. Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима "Дунав" осигурања, доступно на сајту www.dunav.com, преузето 10.3.2013.год.

³⁰⁶ Члан 23. Општих услова за осигурање од одговорности, "UNIQA неживотно осигурање", доступно на сајту www.uniqua.rs, преузето 10.3.2013.год.

догађаја који би могао имати за последицу постављање захтева за накнаду штете на темељу одговорности покривене осигурањем и то само изузетно, ако је упознат са избором браниоца и прихватио да сноси трошкове³⁰⁷.

Закључујемо да у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста за осигураника је од великог значаја пружање неопходне правне помоћи и заштите од стране осигуравача, јер уколико не би постојала ова обавеза осигуравача осигуравајуће покриће које уговор о обавезном осигурању аутомобилиста пружа било би сужено и недовољно у свим случајевима - чак и онда када на осигуравача падну трошкови које је осигураник извршио у вези са својом одбраном.

- Обавеза плаћања накнаде штете –

За односе из обавезног осигурања, тј. за односе између осигураника и осигуравача за штету причињену моторним возилом, плаћање одштете из уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста је од примарног значаја. Наиме, претпоставке извршења ове обавезе осигуравача, односе се на случај када је треће лице поднело захтев за накнаду причињене штете употребом моторног возила осигураника.

Обавеза плаћања одштете је законска обавеза осигуравача, која је независна од односа између осигуравача и осигураника. Према одредбама члана 24. ЗООС потраживање по основу осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста оштећено лице остварује подношењем одштетног захтева непосредно друштву за осигурање, које је дужно захтев евидентирати у посебној књизи штета са даном пријема захтева (по редоследу пријема). ЗООС прописује и да оштећено лице може поднети захтев за накнаду штете друштву за осигурање са којим је закључило уговор о осигурању аутомобилиста, ако је таква могућност предвиђена закљученим

³⁰⁷ Трошкове кривичног поступка као и трошкове заступања оштећеног осигуравач не надокнађује.

уговором (а сагласно актима пословне политике друштва)³⁰⁸. Тада ће, у случају накнаде штете по захтеву друштво за осигурање које је исплатило штету имати право на регрес од друштва за осигурање чији је осигураник одговоран за штету³⁰⁹.

Осигуравач исплатом дуга растеређује осигураникову својину од опасности пасиве која јој прети. За овакву исплату сагласност трећег лица није потребна, јер је дужно да прими исплату осигуравача за накнаду штете причињене употребом моторног возила. Међутим, у случају да осигуравач не достави образложену понуду за накнаду штете, односно не исплати малу штету у законском року оштећено лице може поднети тужбу суду и о томе обавестити Народну банку Србије³¹⁰.

Висина накнаде из обавезног осигурања коју дугује осигуравач зависи од више елемената, а то су:

- висина накнаде штете коју осигураник као одговорно лице за штету дугује трећем лицу;
- осигурана сума (с'обзиром да је уговором сума одређена као лимит осигуравача, тј. покриће није неограничено);
- постојање различитих околности које осигуравачу дају право да оспори или умањи своје обавезе према осигуранику³¹¹.

Под нормалним околностима осигураник има право да од осигуравача на име накнаде из осигурања, захтева читав износ који дугује оштећеном по основу одговорности за причињену штету³¹². Разуме се да ако из било ког разлога осигураник накнаду коју је примио из обавезног осигурања не буде морао у потпуности употребити обештећујући треће оштећено лице, дужан је разлику између износа који је примио од осигуравача и износа који је исплатио трећем оштећеном лицу вратити осигуравачу (у супротном би се осигураник тј. лице које је одговорно за штету неосновано обогатило).

³⁰⁸ Члан 24. став 2. ЗООС

³⁰⁹ Члан 24. став 5. ЗООС

³¹⁰ Члан 24. став 3. ЗООС

³¹¹ Јанковец, И., *op.cit.*, стр.290

³¹² Исто

- *Заштита осигураника од одштетног захтева*
тј. обавеза одбране –

Заштита осигураника од одштетног захтева, тј. обавеза одбране је самостална обавеза осигуравача. У условима осигурања дефинисана је као обавеза осигуравача да заштити осигураника од претераних или неоснованих одштетних захтева оштећених трећих лица³¹³. Обавеза осигуравача у пружању правне заштите обухвата:

- испитивање одговорности осигураника за насталу штету;
- вођење спора у име осигураника ако оштећени остварује право на накнаду штете у парничном поступку;
- давање у име осигураника свих изјава које сматра корисним за задовољење или одбрану од неоснованог или претераног захтева за накнаду штете³¹⁴.

Поступак по одштетном захтеву јако је сложен и са високим трошковима па се дешава да је само наизглед неоснован, да би касније био основан и обрнуто. Иако је уговорном обавезом осигуравач дужан да интервенише у интересу осигураника и сам има интереса када се осигураник поводом одштетног захтева налази у директном односу са оштећеним. Обострани интереси осигуравача и осигураника подједнако обавезују осигуравача, али када су у сукобу (услед ограничења осигурања, висине покрића) тада интересима осигураника осигуравач треба да да предност, да не би пренето овлашћење било вршено на штету његовог даваоца³¹⁵.

И у случајевима када је одштетни захтев неоснован или чак претеран осигуравач је у обавези да одбрани осигураника тако што или пружа вансудске услуге³¹⁶ или финансира трошкове судског поступка односно трошкове вештачења, адвокатске трошкове, судске таксе, итд. У случају неоснованих и претераних

³¹³ Члан 5. Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима "Дунав" осигурања; Члан 20. Општих услова за осигурање ододговорности, "UNIQA неживотно осигурање".

³¹⁴ Члан 21. Општих услова за осигурање ододговорности, "UNIQA неживотно осигурање".

³¹⁵ Огњеновић, С., *op.cit.*, стр.80

³¹⁶ Нпр. процена штете, обрачун штете, вештачење, саслушање сведока, увид у кривичне списе, итд.

захтева, трошкови спора падају на терет тужиоца - који пресудом бива обавезан да туженом накнади трошкове спора. С'обзиром да је одбрану осигураника финансирао осигуравач, осигураник је у обавези да цедира осигуравачу потраживање трошкова одбране према тужиоцу као дужнику. Такође, ако је осигураник обавестио осигуравача о тужби оштећеног трећег лица, а осигуравач није том приликом дао осигуранику неопходне инструкције како да води поступак или није одредио заступника, сматраће се да је прећутно сагласан да осигураник сам води парницу. Дакле, осигуравач код основаног захтева нема шта да брани осигураника, а код неоснованог нема обавезу плаћања одштете ("Qui de uno dicit, de altero negat" - "ко једно тврди, друго пориче")³¹⁷.

На крају можемо закључити да је значај ове обавезе огроман јер уколико осигуравач повреди своју обавезу и не пружи правну заштиту истакнутим одштетним захтевом осигуранику прете финансијски губици. Његови страхови су увећани уколико буде одштетним захтевом усмереним на њега, увучен у дуготрајни и скуп судски процес са неизвесним завршетком. Међутим, као што је већ истакнуто поред интереса који има осигураник, у овом случају и осигуравач је заинтересован за одбрану осигураника, јер последице одштетног захтева падају на њега.

8. Почетак дејства уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, односно почетак дејства осигурања

У нашем праву, принцип је да почетак дејства осигурања одређују саме уговорне стране. Због диспозитивне природе законске норме о почетку осигурања да "ако другачије није уговорно, уговор о осигурању производи своје дејство почев од двадесетчетвртог часа дана који је у полиси означен као дан почетка трајања осигурања, па све до свршетка последњег дана рока за који је осигурање уговорено"

³¹⁷ Огњеновић, С., *op.cit.*, стр. 79

(члан 922. став 1. ЗОО) могуће је да осигуравајуће покриће почиње дејствовати од тренутка закључења уговора тј. од тренутка испостављања полисе и тада се време почетка дејства осигурања мора назначити на полиси.

И у општим условима код обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста почетак дејства осигурања везује се, по правилу, за моменат закључења уговора јер се тада плаћа премија (чак и када осигуравач омогући плаћање премије у ратама)³¹⁸. Уговорне стране, посебним одредбама, увек могу регулисати другачије моменат почетка осигурања, те у том случају посебни услови, по правилу о тумачењу уговора, увек имају предност над општим условима³¹⁹. Осигуравач, по правилу, на полиси изричито утврђује да возило у тренутку закључења уговора није оштећено, а приликом уручења полисе сматра се да је премија осигурања плаћена.

Односи обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста засновани уговором, као и у другим врстама имовинских осигурања, дакле почињу дејствовати, у принципу, у двадесетчетири часа оног дана који је у исправи о осигурању назначен као дан почетка осигурања. То значи да ће на терет осигуравача пасти накнада штете проузроковане употребом моторног возила трећим лицима, и то почев од наредног дана од дана закључења уговора о обавезном осигурању³²⁰.

Неће бити покривене обавезним осигурањем штете причињене раније, па чак ни оне причињене на дан закључења уговора - јер у овим случајевима, тј. за такве штете, осигураник не ужива осигуравајуће покриће. Међутим, ако се на ранији однос надовезује нови (однос обавезног осигурања), те штете су већ покривене ранијим односом обавезног осигурања.

Могуће је и да се почетак дејства осигурања редовно везује за плаћање прве премије. Условима осигурања могу бити предвиђени случајеви у којима уговорни однос из осигурања настаје самим плаћањем премије³²¹. Наиме, у случајевима када је

³¹⁸ Члан 11. Општих услова за осигурање одговорности, "UNIQA неживотно осигурање".

³¹⁹ Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима "Дунав" осигурања.

³²⁰ Члан 913. став 1. ЗОО

³²¹ Члан 903. ЗОО

почетак осигурања уговором условљен плаћањем премије осигурања, тада ће почетак осигуравајућег покрића зависити од исплате прве премије. Разлози за овакво решење, које осигуравачи радо прихватају, леже у сигурности од инсолвентности осигураника³²².

Дејство осигуравајућег покрића почиње пошто се испуни обавеза плаћања премије, тј. наредног дана од дана уплате премије. У обавезном осигурању око тога нема дилеме јер осигуравач, по правилу, тражи да се приликом закључења уговора, плати премија обавезног осигурања. Полису испоставља тек пошто премија буде плаћена, тако да се најчешће дан закључења уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста и дан плаћања премије осигурања поклапају.

Понекад осигуравач испоставља полису и пре него што је плаћена премија, тј. пристаје на уговорно одложно плаћање премије, па ће дејство обавезног осигурања почети без обзира што премија осигурања још увек није плаћена. Ако је уговорено да се премија плаћа после закључења уговора, обавеза осигуравача да исплати накнаду или суму одређену уговором, почиње од дана одређеног у уговору као дан почетка осигурања³²³.

У случају падања у доцњу због доспеле премије, осигуравач ће имати право да позове осигураника да у року од 30 дана изврши своју обавезу плаћања премије. Али, ако уговарач осигурања премију која је доспела после закључења уговора не плати до доспелости, нити то учини које друго заинтересовано лице, уговор о осигурању престаје по самом закону по истеку рока од тридесет дана од дана од када је уговарачу осигурања уручено препоручено писмо осигуравача са обавештењем о доспелости премије, али с тим да тај рок не може истећи пре него што протекне тридесет дана од доспелости премије³²⁴. У сваком случају, према члану 913. став 4. ЗОО, уговор о осигурању престаје по самом закону ако премија не буде плаћена у року од године дана од доспелости³²⁵.

³²² Шулејић, П., *op.cit.*, стр.208

³²³ Члан 913. став 2. ЗОО

³²⁴ Члан 913. став 3. ЗОО

³²⁵ "Уговор о осигурању престаје по самом закону ако премија не буде плаћена у року од годину дана од доспелости. За престанак уговора у овом смислу, није потребна никаква посебна изјава осигуравача. У таквој ситуацији осигураник дугује осигуравачу премију осигурања од дана престанка

9. Престанак уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста

Као што је већ истакнуто члан 922.став 1. ЗОО регулише не само почетак, него и престанак дејства уговора о осигурању ("...до свршетка последњег дана рока за који је осигурање уговорено"). Дакле, уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста може престати пре свега истеком периода на који је уговор закључен, а затим и:

- престанком потребе за осигурањем (нпр. уништено моторно возило);
- раскидом уговора;
- неплаћањем премије осигурања у року од године дана од доспелости;
- стечајем осигуравача и уговарача осигурања и сл.

Како се у пракси уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста закључује на одређено време и то, по правилу, на годину дана однос обавезног осигурања престаје протоком рока, тј. двадесетчетвртог часа оног дана који је у полиси означен као дан престанка осигурања (с'тим што осигураник и за штете које су причињене на сам дан престанка односа обавезног осигурања, ужива осигуравајуће покриће).

Када истекне период на који је уговор о обавезном осигурању закључен, осигураник више не ужива осигуравајуће покриће, тј. оно престаје аутоматски. На тај начин правило уговарања краткорочног једногодишњег осигурања без могућности продуженог рока, у нашој пракси често и савесног осигураника излаже великом ризику неосигураности у тренутку штете. Мишљења смо да овакво решење није неповољно само за осигураника (који поред највеће савесности може превидети истек обавезног осигурања), већ и за осигуравача јер је регресна процедура веома често дуготрајна, а и већином неизвесна. Из тих разлога респиро рок од 30 дана код

уговора о осигурању по самом закону, односно истеком рока од године дана од дана доспелости премије". (Према одлуци Врховног суда Србије, Прев. 478/99)

једногодишњих уговора о обавезном осигурању³²⁶ био би у интересу обе уговорне стране.

Иако на први поглед ово питање не дотиче трећа лица, ипак би уговарање осигурања са продуженим роком и њима било у интересу. Наиме, трећим лицима је законом гарантована исплата накнада штете и за случај неосигурања, али и поред тога случај неосигурања за њих није повољан због утицаја обавезног осигурања одговорности аутомобилиста на грађанску одговорност код висине накнаде штете, као и због пролонгирања поступка накнаде штете кад у њему учествује регресни дужник (положај умешача, приговори на висину штете у вансудском поравнању)³²⁷.

С'обзиром да као што је већ истакнуто аутоматски престанак уговора по истеку рока за који је осигурање закључено неповољан и за осигуравача и за осигураника у неким правима предвиђена је обавеза осигуравача да осигуранику пошаље обавештење о престанку уговора, најкасније пре истека периода за плаћање премије или, ако такав период није уговорен, у законском року пре престанка релевантне календарске године (ако то не учини уговор се прећутно продужава)³²⁸. У неким земљама је прихваћено и другачије решење, па је на пример према Условима обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста "Croatia" осигурања положај осигураника повољнији јер се на обавези једногодишњег осигурања примењује респиро тј. почекни рок од 30 дана (ако осигуравачу најмање три дана пре истека осигурања није била уручена изјава осигураника да не пристаје на продужење уговора о осигурању)³²⁹. У Белгији, нпр. типска полиса обавезног осигурања (члан 29.) садржи одредбу према којој се уговор о обавезном осигурању сматра закљученим за период од десет година - али се уствари прећутно продужава из године у годину, уз отказани рок од три месеца, док према немачким условима за обавезно осигурање (члан 4. став 1а.) - ако се период уговора о осигурању протеже на најмање годину дана, он се аутоматски продужава за наредну годину, осим ако

³²⁶ Услови осигурања од аутомобилске одговорности "Дунав" осигурања из 1998. године, респиро рок од 30 дана резервишу само за вишегодишња и дугорочна осигурања.

³²⁷ Огњановић, С., *op.cit.*, стр. 57

³²⁸ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.222

³²⁹ Члан 7. Увјета за обавезно осигурање од аутомобилске одговорности; доступно на сајту www.info@crosig.hr (17.3.2013.год.)

није раскинут најкасније три месеца пре датума истека³³⁰. Међутим, ако је период осигурања краћи од годину дана, уговор престаје без отказа по истеку периода на који је закључен³³¹.

Треба напоменути и то да ће у складу са општим начелима осигурања, однос обавезног осигурања престати и у случају када је возило потпуно уништено, без обзира на узрок штете, јер наступање штете таквим моторним возилом није више могуће. Самим тим однос осигурања није на снази с'обзиром да се односи на догађај који не може наступити. Осигураник ће у таквом случају имати право да, према члану 928. став 1. ЗОО, захтева од осигуравача враћање техничке премије за неискоришћено време трајања осигурања. Ако је међутим, сам осигураник намерно или грубом непажњом уништио осигурану ствар (моторно возило), он не може да тражи враћање дела премије за преостали период, јер у овом случају није реч о догађају у смислу овог члана, него о вољној радњи осигураника којом је ствар престала да буде изложена ризику³³².

Однос обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста престаје и раскидом уговора пре истека периода на који је закључен. Уговор се раскида на основу сагласности воља уговорних страна, а обавештење о намери да се уговор раскине даје се писменим путем³³³. Тако нпр. уговор се може раскинути ако осигураник дао нетачне или непотпуне податке о осигураном ризику пре закључења уговора, а осигуравач да је знао за тачне околности уговор не би закључио.

Такође, како је основна и најважнија обавеза осигураника из уговора о осигурању аутомобилиста плаћање премије, још један од начина престанка овог уговора је и неплаћање премије осигурања у року од године дана од доспелости. Последице неплаћања премије осигурања о року је могућност осигуравача да тражи

³³⁰ Јанковец, И., *op.cit.*, стр.222

³³¹ Исто

³³² Благојевић, Б., Круљ, В.: Коментар Закона о облигационим односима, Савремена администрација, Београд, 1980.год., II књига, стр. 500

³³³ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.223

раскид уговора у складу са законским нормама, с'тим да наше право, као што је већ истакнуто, не оставља осигураника аутоматски без покрића самом чињеницом да није платио доспеле премије осигурања.

На крају, можемо нагласити да и стечај има утичаја на осигурање од одговорности аутомобилиста и то тако што се према члану 923. ЗОО " у случају стечаја уговарача осигурања осигурање наставља али свака страна има право да раскине уговор о осигурању у року од три месеца од отварања стечаја, у ком случају стечајној маси уговарача осигурања припада део плаћене премије који одговара преосталом времену осигурања, док у случају стечаја осигуравача уговор престаје по истеку тридесет дана од отварања стечаја".

Дакле, у случају стечаја уговарача осигурања, његова ће средства бити распродана, с'тим да повериоци стечајне масе после тога више неће имати интереса да се дејство уговора о осигурању настави³³⁴. С'друге стране осигуравач који је пао под стечај више не може да пружа својим осигураницима оно осигуравајуће покриће на које се обавезао закључењем уговора о осигурању, те као такав осигуравач више не представља за осигураника никакву економску сигурност, па је и однос осигурања изгубио сваки смисао³³⁵. Због тога се у таквим ситуацијама уговор раскида по самом закону, а уговарач осигурања има право на део премије који одговара неистеклом делу периода осигурања (при чему се таква потраживања третирају као и потраживања осталих стечајних поверилаца)³³⁶.

³³⁴ Благојевић, Б., Круљ, В., *op.cit.*, стр. 489

³³⁵ Исто

³³⁶ Исто

Глава трећа

ШТЕТЕ КОЈЕ МОГУ НАСТАТИ УПОТРЕБОМ МОТОРНОГ ВОЗИЛА - ШТЕТЕ ПОКРИВЕНЕ ОСИГУРАЊЕМ -

1. Појам и врсте штете

Штета³³⁷ је појам који користимо у свакодневном говору и који означава сваку пропуштenu прилику да се доживи извесно задовољство. Свака људска делатност, може за последицу имати и настанак штете. Штета може да настане, чињењем или нечињењем људи, држава, друштвених организација, удружења, привредних субјеката. Може настати од опасних ствари, од животиња и биљака и од природних појава.

Међутим, у правном или нормативном смислу, штета има много уже значење и не обухвата сваку врсту шкођења коју човек доживљава, тј. сваку фактичку или економску штету. У правном смислу, штета се, уопште, данас може одредити као повреда правно заштићених добара – не само повреда имовинских права, него и неимовинских права (и правно заштићених интереса)³³⁸. Под штетом у правном смислу подразумевамо "сваки уштрб неког правно заштићеног добра, односно

³³⁷ "лат.damnum (штета, губитак) - противправно умањење имовине лица (damnum emergens). Damnum је могла настати повредом обавезе из уговора или деликтом. Повреде личних права (на живот, здравље, част, слободу итд.) Римљани нису схатали као damnum. Због ових повреда штетник је био дужан платити приватну новчану казну која је представљала сатисфакцију, пошто се сматрало да се не може на еквивалентан начин новчано изразити. Штета која је потицала од животиња није уврштана у damnum, а називала се раурeries". - Бабић, И.: *Лексикон облигационог права*, Службени гласник, 2008.год., стр.47

³³⁸ Бабић, И.: *Нематеријална штета и њена накнада*, Право и политика, ФЕППС, Нови Сад – Сремска Каменица, год. 1, бр. 1, 2008.год., стр.10

интереса, који настаје мимо воље погођеног лица и који је неко дужан да надокнади³³⁹. Дакле, правни појам штете не тиче се сваког ускраћивања интереса, него само оног који је достојан правне заштите³⁴⁰.

Правна теорија углавном се бавила појмом имовинске штете, која се дефинише као умањење нечије имовине. У законима многих земаља најчешће је прописана само обавеза накнаде проузроковане штете, док општи појам штете није одређен³⁴¹. У нашем праву штета је према члану 155. ЗОО дефинисана као "умањење друштвених средстава, односно нечије имовине (обична штета) и спречавање њиховог повећања (измакла корист), као и наношење другог физичког или психичког бола или страха (нематеријална штета)³⁴². Дакле, закон даје само смернице и набраја основне врсте штете – тако да као и већина савремених законодавстава не садржи дефиницију штете. Насупрот томе, немачко и аустријско право штету дефинишу комплексније јер дефиниција садржи и појам нематеријалне штете³⁴³.

У правној теорији штета се обично дефинише као повреда нечијег субјективног права или интереса³⁴⁴. До повреде правно признатих интереса може доћи када се оштети нека ствар, или када се повреди неко лично добро (нпр. телесни интегритет), или када се не изврши обавеза која се дугује, или када се обавеза не испуни на време, па лице буде оштећено и сл³⁴⁵.

³³⁹ Радишић, Ј.: *Облигационо право*, Београд, 2008.год., стр.198

³⁴⁰ Калођера, М.: *Накнада неимовинске штете – расправа из компаративног права*, монографија, Загреб, 1941.год., стр.14.

³⁴¹ И Code civil у члану 1382., као и СГЗ у параграфу 800.

³⁴² Од штете у правном смислу треба разликовати штету у неправном, лаичком смислу. У лаичком смислу у друштвеним односима под штетом се подразумева чак и свака непријатност и свако пропуштање пријатности (у обичном говору се често каже: "Штета што је лоше време", "Штета што није продужио школу" итд.) - више: *Правна енциклопедија*, Савремена администрација, 1979.год., стр.1431

³⁴³ "Штета представља негативну разлику између износа имовине коју има оштећеник и износа имовине коју би имао да та имовина није смањена штетним догађајем или свако оштећење настало због дирања у права или у правно заштићене интересе".

³⁴⁴ Ведриш, М. - Кларић, П.: *Грађанско право*, Загреб, 1995.год.,стр.432.

³⁴⁵ Ђорђевић, Ж. – Станковић, В.: *Облигационо право - опши дио*, Научна књига, Београд, 1987.год., стр.351

Правни појам штете подразумева, дакле само онај губитак који неко услед одређеног догађаја трпи на својим правно заштићеним добрима и који је одређено треће лице дужно да надокнади. Када је губитак настао по вољи оштећеног, није реч о штети него о отуђењу или утрошку имовине. Међутим, штета такође подразумева губитак који оштећени трпи јер настаје мимо његове воље услед радње другог лица или услед неког природног догађаја. Штета је извор облигације која настаје између лица одговорног за смањење имовине или онемогућавање њеног повећања и оштећеног. Она настаје између штетника (који одговара за наношење физичког бола или страха) и оштећеног³⁴⁶. Настала штета може се огледати у губитку извесног добра, промени нагоре његовог стања или у оптерећењу извесном правном обавезом која је резултат противправне радње другог.

Штета може бити материјална, односно имовинска уколико настаје на имовинским добрима људи и неимовинска штета која се тиче личног интегритета (штета на личним или неимовинским добрима човека као што су живот, здравље, физички и психички интегритет, слобода, част, достојанство и друго). Разликујемо посредну штету која је индиректна последица штетне радње, односно друге штете и непосредну која је директна последица штетне радње. Међутим, не мора свака радња којом је штета изазвана да буде и противправна. Наиме противправност и одговорност за штету искључује постојање законом предвиђених чињеница³⁴⁷. У савременом свету највећи број свих поступака пред судовима, арбитражама, односи се на утврђивање врсте, висине штете, као и адекватног обештећења³⁴⁸.

³⁴⁶ Бабић, И.: *Облигационо право*, општи део, ФЕППС, Сремска Каменица, 2009.год., стр. 193

³⁴⁷ "Тако, оштећени није дужан да надокнади штету коју је проузроковао нападачу у нужној одбрани (осим у случају прекорачења нужне одбране). Не одговара за штету коју проузрокује у стању нужде. Под дозвољеном самопомоћи подразумева се право сваког лица да отклони повреду права кад непосредно прети опасност, ако је таква заштита нужна и ако начин отклањања повреде права одговара приликима у којима настаје опасност (ЗОО чл.162); Одговорност за штету искључена је и пристанком оштећеника да неко други на његову штету преузме радњу(ЗОО чл.163); Затим још и штета услед више силе, а у одређеним ситуацијама ако је штета проузрокована искључивом радњом оштећеника или трећег лица (ЗОО чл.176); " - Види: Бабић, И.: *Лексикон облигационог права*, Службени гласник, 2008.год., стр.359-360

³⁴⁸ Сваки облик штете има своје видове, подкатегије, али и карактеристике: истинитост, променљивост и трајност.

Право оштећеног лица да захтева накнаду штете од одговорног лица основна је карактеристика правног односа насталог проузроковањем штете. Правне норме забрањују наношење штете другоме. Оштрим санкционисањем свих субјеката који наносе штету, постиже се стално јачање свести и одговорности, према свим врстама добара и интереса других субјеката, а самим тим и повећањем нивоа опште и појединачне сигурности. Одговорност по основу кривице постоји, када поред општих претпоставки одговорности за штету, постоји и кривица штетника као посебна претпоставка одговорности за штету.

Међутим, ако су за настанак штете одговорни и оштећени и штетник или је штета настала обојици, свако од њих одговара за укупну штету коју су претрпели, сразмерно својој кривици. Подељена одговорност за настанак штете постоји када штета потиче од радњи оштећеног, као и од штетникових радњи³⁴⁹.

Наш ЗОО је само у једном делу обрадио неке врсте правно признате штете, док су остали облици настајали кроз судску праксу и по угледу на модерна страна законодавства. Стога ће се у раду, првенствено, обрадити само оне врсте штете које су последица саобраћајних незгода, али и оне врсте штете које су доминатне у одштетним захтевима оштећених лица. Опште правило у нашем праву је да ко другоме проузрокује штету дужан је надокнадити је уколико не докаже да је штета настала без његове кривице³⁵⁰, односно свако одговара за штету коју је другоме проузроковао својом кривицом. Дакле, основ одговорности је "кривица".

³⁴⁹ "Уколико тужиља није била везана сигурносним појасом у аутомобилу овај њен пропуст представљао би и њен допринос у настанку штете." Гж.бр. 8027/98 – П.бр. 3447/97

³⁵⁰ Члан 154. ЗОО

1.1. Материјална штета

Као што је већ напоменуто под имовинском или материјалном штетом подразумева се штета која се састоји у оштећењу неког имовинског добра, имовинског права или неког имовинског интереса. Како би се указало на њен економски карактер, обично се назива и економска, новчана штета.

Материјална штета настаје умањењем вредности ствари или њеним потпуним уништењем, затим штета учињена некоме на имовини (смањење функционалности ствари). Такође, материјална штета настаје услед немогућности коришћења ствари од које је оштећени остваривао приход (што као последицу ствара немогућност оштећеног да нормално користи ствар), као и да остварује корист која се по природи ствари може очекивати од ње. Материјална штета може настати као последица повреде неког субјективног права, али у теорији постоји сагласност да и повреда интереса заштићеног законом ствара обавезу накнаде штете³⁵¹. За разлику од нематеријалне штете (која се новчано не може адекватно проценити³⁵²), у пракси се висина материјалне штете утврђује без неких већих потешкоћа³⁵³.

Углавном се материјална штета, као што смо то већ истакли, јавља у два облика, као проста односно обична или стварна штета³⁵⁴ (када долази до уништења или умањења имовине једног лица проузроковано радњом штетника) и будућа штета или измакла добит³⁵⁵ (која подразумева губитак оне имовинске користи која не постоји, али која би настала у редовним, уобичајеним околностима, па би самим

³⁵¹ Филиповић, А.: *Накнада материјалне штете проузроковане трећем лицу употребом моторног возила у покрету*, Нови Сад, 2006.год., стр.20

³⁵² "Довољну сатисфакцију оштећеном не мора у сваком случају представљати изречена судска опомена због повреде части и угледа у кривичном поступку. Оштећени има право на правичну накнаду нематеријалне штете јер то представља сатисфакцију за његову личност". – из образложења пресуде Окружног суда у Новом Саду, Гж. 4082/04(1) од 02.02.2005.год.

³⁵³ Како је циљ европског законодавства унификација императивних норми који регулишу институт накнаде штете, облици материјалне штете по правилу се много не разликују у правним системима.

³⁵⁴ "Обична штета је смањење имовине која је постојала непосредно пре штетне радње. Овај вид штете се испољава у уништењу или оштећењу ствари, у престанку имовинског права, у издацима предузетим с'циљем спречавања настанка штете итд." – Бабић, И., *op.cit.*, стр.181

³⁵⁵ "Измакла корист је губитак имовинске вредности (због повреде ствари, лица или уговора), која се могла остварити по редовном животном току, али није због противправне радње штетеника" - Бабић, И., *op.cit.*, стр.181

тим увећала имовину оштећеног да није дошло до штетног догађаја). Обична штета може бити материјална и нематеријална, а измакла корист само материјална.

Члан 189. ЗОО посебно истиче да оштећеник има право како на накнаду обичне штете, тако и на накнаду измакле користи. Штетник је дужан да оштећеном накнади и једну и другу врсте штете, у зависности од тога да ли би оштећена ствар или нека друга околност која оштећеном умањује оштећено добро од које је остваривао користи, доприносила стварању користи, односно добити, односно ако би ту корист остварио да штета није била причињена³⁵⁶. Дакле, прихваћен је принцип по коме оштећени у сваком случају по закону има кумулативно право и на накнаду штете и измакле добити, уколико су му обе ове штете фактички проузроковане.

Оваква потпуна накнада штете оштећеном се накнађује не само када је проузрокована умишљајем или крајњом непажњом, већ и обичном непажњом. Такође члан 189. ст. 2. ЗОО наглашава да се висина накнаде штете одређује према ценама у време доношења судске одлуке, изузев случаја када закон наређује нешто друго³⁵⁷. Суд ће, узимајући у обзир и околности које су наступиле после проузроковања штете, досудити накнаду у износу који је потребан да се материјална ситуација оштећеног доведе у оно стање у којем би се налазила да није било штетене радње или пропуштања³⁵⁸.

Класичан пример стварне штете је оштећење возила. Наиме, код оштећеника долази до умањења економске вредности возила и до смањења имовине услед поправке или замене тог возила. Будућа штета у вези са возилом састоји се у немогућности да се возило користи, а оштећеник због ангажовања другог возила има новчане издатке које по редовном току ствари не би имао да до оштећења возила

³⁵⁶ Вељковић, Д.: "Ко је одговоран за штете услед удеса изазваног моторним возилом и утврђивање накнаде штете у вези саобраћајног удеса", *Гласник права, on-line часопис из области права и сродних друштвених наука*, Правни факултет Универзитета у Крагујевцу, 2012.год., www.jura.kg.ac.rs (1.4.2013.г.)

³⁵⁷ При оцени висине измакле добити у обзир се узима добитак који се могао основано очекивати према редовном току ствари или према посебним околностима, а чије је остварење спречено штетниковом радњом или пропуштањем. Такође, суд може одредити висину накнаде према вредности коју је ствар имала за оштећеног када је ствар уништена или оштећена кривичним делом учињеним са умишљајем.

³⁵⁸ Члан 190. ЗОО

није дошло. Такође, измакла добит се манифестује и тако што оштећеник због непоседовања возила не може да оствари редован приход или очекивану добит која је условљена коришћењем возила (пример таксисте који због оштећења и времена поправке свог возила није у могућности да остварује редован приход). Осим што нема редовног и очекиваног прихода као вида будуће штете, оштећеник трпи и стварну штету у виду плаћања пореза, разних дажбина за све време некоришћења возила.

Накнада изгубљене добити се може захтевати само ако је као таква добит била допуштена. Када се надокнађује уговорна штета која обухвата и неиспуњење обавеза које нису настале из уговора (члан 266. став 5. ЗОО), поверилац има право на накнаду изгубљене добити, коју је дужник у време закључења уговора могао предвидети као могуће последице уговора, а с'обзиром на чињенице које су му тада биле познате или су морале бити познате (члан 266. став 4. ЗОО)³⁵⁹.

Да би се радило о материјалној штети, није неопходно да је објект неке штетне радње неко оштећено материјално добро, већ то може бити и блиски сродник оштећеника или неког трећег лица (нпр. у случају смрти неког лица, телесне повреде или повреде части оштећеног лица и др.). Тако у нашем праву према ЗОО ако је у некој саобраћајној незгоди неко лице смртно страдало, његови блиски сродници могу тражити накнаду за материјалну штету која се манифестовала у:

- уобичајеним трошковима сахране³⁶⁰;
- трошковима лечења од задобијених повреда и изгубљене зараде због неспособности за рад – од момента повређивања до момента смрти³⁶¹;
- штете коју трпе губитком издржавања³⁶².

³⁵⁹ Бабић, И., *op.cit.*, стр. 195

³⁶⁰ Члан 193. став 1 (Има места досуђивања новчане накнаде **материјалне штете** за трошкове сахране, погребног церемонијала, подушја, одеће, изградње споменика применом члана 193. став 1. ЗОО према ценама у време пресуђења, а ако су тужиоци пружили доказе – рачуне о наведеним издацима, тада се штета досуђује према просечним ценама у време настанка штете, а са припадајућом каматом. - Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 989/03 од 24.4.2003.год., *Избор судске праксе* 1/2005, стр.52)

³⁶¹ Члан 193. став 2

³⁶² Члан 194.

С друге стране оштећени у случају претрпљених телесних повреда и нарушења здравља, насталих као последица саобраћајне незгоде, може тражити накнаду за следећу материјалну штету:

- трошкове лечења од задобијене повреде и друге потребне трошкове у вези са лечењем;
- изгубљену зараду због настале неспособности за рад.

Накнаду штете отежава и проблем процене мање материјалне штете на месту саобраћајне незгоде. "Треба очекивати да ће постојеће стање временом значајно поправити судска пракса, а једно од најбржих и најефикаснијих решења је да се приступи измени Закона о безбедности саобраћаја на путевима којим би се ближе уредио појам и висина мање материјалне штете или, што је још повољније за све учеснике у саобраћају, посебно осигуранике у осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, да се употреба Европског извештаја о саобраћајној незгоди предвиди у свим случајевима када наступи материјална штета без повређених или погинулих лица као што је случај у другим европским земљама. На тај начин значај и правила о коришћењу овог извештаја би се у потпуности ускладили са оним у земљама чланицама ЕУ"³⁶³.

Иако се у осигурању Србије уочава убрзани напредак ка прихватању европског система осигурања, последице заостајања у процесу усклађивања нашег права осигурања са осигурањем ЕУ су очигледне. Тако се у нашој земљи Европски извештај о саобраћајној незгоди почео користити крајем 2009. године, али у саобраћајним незгодама у којима настане мања материјална штета без повређених или погинулих лица. Управо због ове разлике у односу на друге земље мишљења смо да у Србији настају одређени неспоразуми и проблеми у примени. Пре свега веома је мали број учесника у саобраћајним незгодама који на месту удеса могу приближно тачно утврдити висину материјалне штете, те је због тога велики је број примера који указују на разлику када процену врше учесници саобраћајне незгоде

³⁶³ Поруке са XIII годишњег саветовања удружења за право осигурања Србије: "Изазови усклађивања права осигурања Србије са европским (ЕУ) правом осигурања" одржаном на Палићу од 20. до 22. априла 2012.год.

или саобраћајна полиција према оној приликом сачињавања записника о процени штете стручних проценитеља друштава за осигурање. Наиме, често су велике разлике стварно настале штете у односу на штету која се касније утврди од стране стручног органа.

1.1.1. Обим и висина накнаде материјалне штете

Под обимом накнаде штете подразумева се скуп свих врста штета које је одговорно лице дужно да накнади оштећеном лицу³⁶⁴. Да би одредио штетникову обавезу суд мора да утврди колико износи штета чија се накнада захтева. Обим штете по правилу треба да докаже оштећени. При утврђивању обима накнаде штете јављају се пре свега питања у вези са тренутком према којем се штета утврђује, мерилима за утврђивање штете, обимом осигуравајућег покрића и могућношћу њеног снижења.

Под накнадом штете подразумева се отклањање штетних последица по оштећеног на рачун неког трећег, а то ће се постићи одговарајућим давањем или чињењем којима се исте отклањају. Надокнадом штете одговорно лице уклања штету коју је штетник починио оштећеном³⁶⁵. Од тренутка настанка штете обавеза накнаде је доспела, а ако се штета догађала континуирано у дужем временском периоду - од престанка стварања штете.

За утврђивање висине штете могу се као меродавни узети три различита тренутка :

- тренутак када је штета проузрокована;
- тренутак подношења тужбе;
- тренутак доношења судске одлуке. У складу са начелом потпуне накнаде суду је омогућено да одлучује о висини штете водећи рачуна о променама

³⁶⁴ Филиповић, А., *op.cit.*, стр.35

³⁶⁵ Бикић, А.: *Облигационо право - опћи дио*, Сарајево, 2007.год., стр.231

цене до којих је дошло од момента настанка штете до пресуђивања³⁶⁶. Време доношења судске одлуке подразумева и краћи временски период од дана утврђивања штете (вештачења) до дана доношења првостепене пресуде³⁶⁷.

Циљ накнаде је да се оштећеном врати оно што је изгубио од својих правно заштићених добара, тј. да се на његовим правно заштићеним добрима успостави оно стање које је постојало пре повреде. Како оштећено лице има право и на накнаду обичне штете и на накнаду измакле добити³⁶⁸ висина накнаде материјалне штете везана је за оба вида штете. Дакле, да би се утврдила укупна штета у случају да постоје оба вида штете мора се утврдити и висина стварне штете и висина измакле добити. Накнада штете треба да буде једнака претрпљеном губитку, односно еквивалент претрпљеног губитка. А то значи да након добијене накнаде оштећени не би требао бити ни сиромашнији ни богатији него што је био пре претрпљене штете.

Новчана вредност оштећене или уништене ствари може се утврдити на два начина и то: применом објективног и применом субјективног мерила. Објективно односно апстрактно мерило је оно према којем се узима у обзир објективна, општа или прометна вредност ствари. То је вредност коју ствар исте врсте или квалитета има за свакога (*pretium commune*). С'друге стране субјективно мерило је оно према којем се води рачуна о посебним околностима самог оштећеног тако да се утврђује губитак који је настао у његовим имовинским приликама. Утврђује се вредност коју је ствар имала за оштећеног тј. индивидуална вредност (*pretium singulare*).

³⁶⁶ Основан је навод из жалбе тужених да је првостепени суд одлучујући о законској затезној камати погрешно применио материјално право. Одредбом члана 189. став 2. ЗОО је предвиђено да се висина накнаде штете одређује према ценама у време доношења судске одлуке, изузев случаја када закон одређује што друго. С'обзиром на наведену одредбу Закона неправилна је одлука суда којом је досуђена законска затезна камата почев од дана вештачења које је објављено 19. јуна 2008.год., дакле две године пре доношења судске одлуке.

Како тужилац није предложио извођење доказа на околност висине штете према ценама на дан пресуђења, односно допунско вештачење, истом припада утврђени износ на име накнаде штете према налазу и мишљењу вештака и на исти износ признаје му се законска затезна камата од дана доношења првостепене одлуке па до исплате а на основу члана 189. став 2. ЗОО. Из наведених разлога жалба тужених се делимично уважава, а првостепена пресуда у овом делу преиначава на основу члана 380. став 1. тачка 4. ЗПП. (Пресуда Вишег суда у Чачку, Гж. 1269/10 од 12.01.2011.год., *Извор судске праксе, 9/2011*, стр.52)

³⁶⁷ Врховни суд Србије, Рев.3618/04 од 26.01.2005.год.

³⁶⁸ Члан 189. став 1. ЗОО

Накнада материјалне штете се може извршити путем натуралне накнаде (натурална реституција) и давањем новчане накнаде (новчана репарација). Натурална реституција се остварује стварним успостављањем оног стања оштећеног добра које је постојало пре него што је штета настала³⁶⁹. Успостављањем ранијег стања, реституцијом, добро које је оштећено доводи се у стање које је било пре настанка штете или штетник оштећеном даје друго добро које одговара уништеном³⁷⁰. Дакле, успостављање ранијег стања постиже се или давањем друге ствари уместо уништене, која је из исте врсте и исте вредности, или повраћајем исте ствари, или оправком оштећене ствари.

Новчана накнада је облик накнаде који се остварује исплатом одређене суме новца, која представља вредност оштећеног добра у новчаном облику. Накнадом у новцу оштећеном се исплаћује еквивалентан износ новца којим се може купити уништена ствар и може бити одређена и јединственом износу или у облику новчане ренте (новчана накнада чији укупан износ није унапред одређен него су одређени износи obroка који се плаћају периодично, и то најчешће месечно, с'циљем накнаде штете која ће се остварити у будућности)³⁷¹. Дакле, новчаном накнадом не успоставља се стварно стање које би било да штета није почињена, већ стање једнаких или бар приближно једнаких новчаних вредности.

Накнада на име просте штете одређује се у истој висини новчане суме у којој је штета причињена на дан проузроковања штете, а накнада на име измакле добити се одређује у виду законске камате од момента настанка штете па до момента исплате досуђене накнаде³⁷².

Однос између натуралне реституције и новчане накнаде различит је у разним правима³⁷³. Наш ЗОО даје предност натуралној реституцији, јер прописује да је одговорно лице дужно да успостави стање које је било пре о него што је штета

³⁶⁹ Члан 185. став 1. ЗОО

³⁷⁰ Бабић, И., *op.cit.*, стр.181

³⁷¹ Исто

³⁷² Филиповић, А., *op.cit.*, стр.37

³⁷³ Тако нпр. у римском праву постоји искључиво новчана накнада. На новчаној накнади инсистирају и енглеско, француско право, док се у аустријском и немачко право предност даје натуралној реституцији.

настала. Међутим, ЗОО допушта и новчану накнаду: када успостављање ранијег стања не уклања штету у потпуности³⁷⁴ и када успостављање ранијег стања није могуће, а када суд сматра да није нужно да то учини одговорно лице³⁷⁵.

Натурална реституција прописана је у интересу оштећеног, јер се он њоме боље и потпуније обештећује. Зато је она обавезна само за штетника, док оштећени има право избора, тако да може да захтева накнаду у новцу, осим у случају када околности датог случаја оправдавају успостављање ранијег стања. Такође, реституција и накнада у новцу се могу захтевати и истовремено. Према члану 185. ЗОО уколико успостављање ранијег стања не уклони штету потпуно, одговорно лице дужно је за остатак штете дати накнаду у новцу. Оштећени има право да у захтеву бира накнаду штете, али који ће се вид накнаде штете досудити оцењује суд (тако, када успостављање ранијег стања није могуће или када суд сматра да није нужно да то учини одговорно лице, он ће одредити да оно исплати оштећенику одговарајућу своту новца на име накнаде штете)³⁷⁶.

У пракси се поставило питање: у ком ће се обиму и висини накнада штете одредити када је штета причињена у новцу (у случају да дође до промене куповне моћи новца од момента проузроковања штете па до момента њене накнаде)? У нашем праву усвојено је начело монетарног номинализма (члан 189. став 3. ЗОО). Наиме, према том начелу ревалоризација новчаних обавеза се не врши, него се новчане обавезе исплаћују у оном износу на који гласи, без обзира на то када су настале и до којих промена је у међувремену дошло у вези са куповном моћи новца. Међутим, од овог начела се може одступити само у случају када закон то изричито допушта.

³⁷⁴ Члан 185. став 2.

³⁷⁵ Члан 185. став 3.

³⁷⁶ Бабић, И., *op.cit.*, стр.181

Висина утвђене штете не одређује увек и висину накнаде, јер законодавац овлашћује суд да ако постоје одређени разлози, накнаду штете може и да снизи³⁷⁷.

Разлози који доводе до снижавања накнаде штете су:

- мањи степен штетникове кривице (штетник који је проузроковао штету обичном непажњом накнађује само стварну штету, тако да оштећени не добија потпуну накнаду). Лице које је штету проузроковало намерно дугује накнаду штете и измаклу добит, а ако је штета проузрокована кривичним делом дугује и тзв. афекциону вредност;

- слабо имовинско стање одговорног лица је принцип смањења накнаде инспирисан идејом социјалне правичности³⁷⁸. Смањење је допуштено само ако смањеном накнадом оштећени не би запао у оскудицу и једино у случају када је штета причињена обичном непажњом³⁷⁹;

- добротинство штетника према оштећеном (суд може одредити мању накнаду, с'тим што мора водити рачуна о брижљивости коју штетник показује у сопственим пословима³⁸⁰;

- подељена одговорност (овим изразом се не означава деоба одговорности, већ ситуација у којој се подељено носе последице у вези са проузрокованом штетом између оштећеног и одговорног лица). До тога долази у случају када је оштећено лице допринело да штета настане или да буде већа него што би иначе била³⁸¹. У оба случаја говори се о његовој "кривици" - с'тим што се подвлачи да кривица оштећеног

³⁷⁷ С'обзиром да прокламује принцип потпуне накнаде штете ЗОО не инсистира на таквој равнотежи.

³⁷⁸ Снижење накнаде штете могућно се само кад се основ одговорности заснива на кривици, односно обичној непажњи, а не и у случају да се одговорност заснива на објективној одговорности.

Саобраћајни удес изазван искључивом кривицом возача теретног камиона који је са неисправним уређајима на камиону прошао кроз "црвено светло"... Не постоје услови ни за снижење накнаде у смислу члана 191. ЗОО зато што се тај институт може применити само код накнаде штете где се основ одговорности заснива на кривици (да штета није проузрокована ни намерно, ни крајњом непажњом). Пошто се одговорност туженог заснива на објективној одговорности то чињеница да је **одговорно лице слабог материјалног имовног стања и да би га исплате потпуне накнаде довеле у оскудицу**, имајући у виду број оштећених лица (путника у аутобусу) је без значаја за пресуђивање ове парнице. (Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 4179/99 од 16.3.2000г., *Избор судске праксе* 9/2005, стр.48)

³⁷⁹ Чл.191. ст. 1. ЗОО

³⁸⁰ Чл.191. ст. 2. ЗОО

³⁸¹ Оштећени је допринео саобраћајној незгоди тиме што је подстицао возача на брзу вожњу која је била узрок саобраћајне незгоди. (Пресуда Окружног суда у Ваљеву, Гж. бр. 830/05 од 20.5.2005.год., *Избор судске праксе* 1/2006, стр 54.)

има шире значење, него кривица починиоца штете другоме или права кривица³⁸². То шире значење усваја и ЗОО, с'тим што се уместо израза кривица оштећеног користи израз оштећеникова радња³⁸³.

Основно правило случају када је оштећени допринео да штета настане или да буде већа него што би иначе била, је да се накнада штете сразмерно смањује. Сложенија ситуација је у случају када се не може утврдити који део штете потиче од оштећеникове радње, и у том случају проблем се решава дељењем штете на једнаке делове или се утврђује по слободној оцени.

1.2. Штете на лицима – нематеријална штета

Нематеријална штета настаје повредом оштећеникових личних права или интереса која се не одражава у његовој имовини. У теорији се означава и као морална, идеална, некономска или неимовинска штета³⁸⁴. По правилу погађа неимовинска добра: живот, телесни и полни интегритет, здравље, личну слободу, углед, достојанство, кућни мир, способност за рад, право на срећу у животу, част, тајност писма и информације, морално ауторско право, слободу мисли итд.³⁸⁵. Док материјална (имовинска) штета може настати као последица противправне радње којом је повређено и имовинско и лично право лица, дотле се нематеријална штета јавља само као последица противправне радње којом је повређено лично добро лица³⁸⁶.

³⁸² Радишић, Ј., *op.cit.*, стр. 234

³⁸³ Чл.192. ст. 2. ЗОО

³⁸⁴ Бабић, И., *op.cit.*, стр.201

³⁸⁵ "Нематеријална штета може имати разне облике: физички бол проузрокован телесном повредом или хируршким захватом, повреда части и угледа, душевни бол услед смрти или унакажености блиског лица, душевни бол услед сопствене унакажености, повреда пијетета према неком драгом покојнику, повреда слободе, страх, брига итд." - Види: *Правна енциклопедија*, Савремена администрација, 1979.год, стр.772

³⁸⁶ Петровић, З.: Накнада нематеријалне штете настале услед телесне повреде, оштећења здравља или смрти блиског лица, *Избор судске праксе*, 4/2008, стр.13

Нематеријалне штете постоје у случају повреде субјективних неимовинских права и интереса личности. Те повреде субјект осећа као штете иако не погађају директно његову имовину³⁸⁷. Она се манифестује кроз претрпљене физичке болове, за претрпљене душевне болове, због умањења животне активности, наружености, повреде угледа, части, слободе или права личности, смрти блиског лица, као и за страх. Према томе, да би се могло говорити о постојању овог вида штете, оштећења организма морају бити праћена пре свега физичким боловима одређеног интензитета и трајања. Затим да у психичкој сфери оштећеног лица имају своје непосредне рефлексије и реперкусије (манифестацијом психичког бола или страха таквог интензитета и трајања да нарушавају емоционалну и психичку равнотежу оштећеника). Дакле, нематеријална штета се најчешће означава као наношење другоме физичког или психичког бола или страха. Наведену дефиницију неимовинске штете прихватила је наша правна теорија али и законодавна³⁸⁸ и судска пракса³⁸⁹.

За разлику од института материјалне штете који штити имовинске интересе једног лица, институт нематеријалне штете штити моралне, идеалне интересе физичког као и правног лица³⁹⁰. Иако нематеријална штета може бити нанета само човеку, оправдано се сматра и да правно лице може претрпети одређену нематеријалну штету у случају када је повређен његов друштвени углед. Нематеријалну штету коју трпи правно лице не треба схватити у смислу наношења ма каквог бола него у смислу повреде друштвеног угледа правног лица, који треба повратити одговарајућим средствима грађанско правне заштите³⁹¹.

Нематеријална штета може бити проузрокована заједно са материјалном штетом. Такође може бити проузрокована и без материјалне штете односно као самосталан вид штете. Дакле, она се може досудити и у случају када у штетном

³⁸⁷ Ведриш, М.,- Кларић, П.: *Основе имовинског права*, Загреб, 1994.год., стр.417

³⁸⁸ Члан 155. ЗОО

³⁸⁹ Закључак бр.1-(1) Саветовања Савезног суда, Врховнох судова република и аутономних покрајина и Врховног војног суда од 15. и 16.10.1986.године у Љубљани: “Под нематеријалном штетом у смислу Закона о облигационим односима подразумевају се физички бол, психички бол и страх”.

³⁹⁰ Бабић, И., *op.cit.*, стр. 196

³⁹¹ Филиповић, А., *op.cit.*, стр.24

догађају није проузрокована материјална штета. Међутим, треба истаћи да за разлику од утврђивања висине материјалне штете, у пракси се код утврђивања висине нематеријалне штете наилази на потешкоће пре свега што се, као што је већ истакнуто, иста не може адекватно новчано проценити³⁹². Накнада штете у унутрашњем саобраћају је тако мала, да се врло често поставља питање њене сврхе³⁹³. Утврђивање висине нематеријалне штете је отежано и у судској пракси те постоји и велика разноликост у досуђивању висине нематеријалне штете, што је мишљења смо недопустиво.

Нематеријална штета се не може поправити, већ се само донекле може поправити путем елиминисања штетних последица. С'обзиром да се штетне последице неких нематеријалних штета могу отклонити значи да је могућ један вид натуралне реституције³⁹⁴. Међутим, највећи број нематеријалних штета се не могу отклонити реституцијом. С'обзиром да у случају претрпљене физичке или душевне боли успостављање ранијег стања није могуће - у обзир долази само новчана накнада нематеријалне штете. Новчана накнада није циљ већ средство којим оштећени (задовољењем потреба које не би могао подмирити) олакшава себи живот, чини га подношљивијим, ублажава душевни бол који подноси. Нематеријална штета и накнада те штете су доживљаји, али тако да је штета непријатан, а накнада пријатан доживљај³⁹⁵.

У правној теорији се сматра да новчана надокнада нематеријалне штете не представља еквивалент штете, нити цену људског живота и личних добара, већ представља сатисфакцију, задовољење којим се ублажавају поремећаји у душевној односно психичкој сфери оштећеног³⁹⁶. Дакле, новчана накнада нематеријалне штете не представља накнаду вредности повређеног личног добра, јер лична добра немају новчану вредност. Исплаћен новац ће помоћи оштећеном лицу да лакше

³⁹² Више о утврђивању висине накнаде штете: Филиповић, А., *op.cit.*, стр.17

³⁹³ Кнежевић, М.: Накнада штете у саобраћајном праву, *Европско законодавство*, Год VIII, бр. 27-28, 2009.год., стр. 22–34

³⁹⁴ То је случај код повреде права личности, где суд може наредити да се, на трошак штетника изврши објављивање пресуде, односно исправке, или наредити да штетник повуче изјаву којом је повреда учињена, или шта друго чиме се може остварити сврха која се постиже накнадом (члан 199. ЗОО).

³⁹⁵ Одлука Врховног суда Србије, Рев. 4518/94, Проузроковање штете и њена накнада 2, стр.194

³⁹⁶ Трифуновић, П.: *Правична новчана накнада нематеријалне штете*, Нови Сад, 2004.год., стр.119

преброди душевне боли, депресију и страх³⁹⁷. Сличан став оправдано заузима и судска пракса³⁹⁸.

Ипак, од земље до земље постоје велике разлике у вредновању околности и висини нематеријалне штете. То резултира чињеницом да у различитим правним системима постоји велики квантитативни и квалитативни распон у висини штете у сличним ситуацијама. У неким земљама накнада за такве штете спада у ред општих принципа, док у другим исплата штете дозвољена је само у специфичним ситуацијама, на пример потребан је одређени степен одговорности (груби немар или намера)³⁹⁹.

У данашње време, у већини правних система казнена компонента скоро да уопште не постоји, већ је доминантна сврха признања нематеријалне штете остваривање накнаде. То је само логична последица, уколико се у обзир узме чињеница да одштету у највећем броју случајева исплаћују осигуравајућа друштва, а не странка која је проузроковала штету⁴⁰⁰. Ипак, елемент сатисфакције постоји још увек до одређене мере (тако нпр. све до недавно правни систем у Немачкој је одбијао исплаћивати накнаду за нематеријалну штету у случајевима објективне одговорности⁴⁰¹, док се у Аустрији и Пољској такође узима у обзир степен кривице,

³⁹⁷ Ромштајн, И.: Поправљање нематеријалне штете у случају смрти блиске особе с'освртом на судску надлежност, *Правни вјесник*, Правни факултет у Осиеку, бр. 1/1987, стр. 85.

³⁹⁸ У току првостепеног поступка утврђено је да су се тужиље налазиле у путничком возилу које је оштећено у саобраћајној незгоди пропустом возила осигураника туженика, и да произилази из налаза да нису задобиле телесне повреде. Такође, из списка произилази да иако тужиље нису задобиле телесне повреде приликом наведеног саобраћајног удеса, вештачењем од стране вештака неуропсихијатра утврђено је да су исте претпеле страх.

На правилно утврђено чињенично стање, које се ни жалбеним наводом не доводи у сумњу, правилно је првостепени суд применио материјално право и утврдио да је туженик у обавези да тужиљама надокнади **нематеријалну штету** у виду претпљеног страха без обзира без обзира што тужиље нису задобиле телесне повреде, а имајући у виду да због стреса, који је настао саобраћајном незгодом трпеле страх одређених интензитета и временског периода трајања како то произилази из налаза и мишљења вештака медицинске струке. (Пресуда Вишег суда у Чачку, Гж. 530/10 од 02.06.2010.год., Избор судске праксе, 4/2011, стр.54)

³⁹⁹ Pscheidl', D.: Трендови у исплати накнаде нематеријалне штете у неким Европским земљама, *Ревија за право осигурања*, бр.4/2006, стр.9

⁴⁰⁰ Исто

⁴⁰¹ Од 01.08.2002.год. у Немачкој је ступио на снагу закон по коме је дозвољена накнада нематеријалне штете и у случају објективне одговорности уколико се задовоље одређени услови - Pscheidl', D., *op.cit.*, стр.9

док у многим другим земљама степен кривице у накнади ове врсте штете није релевантан)⁴⁰².

И у нашем праву, код утврђивања правичне накнаде нематеријалне штете, закон не спомиње кривицу оштећеног, али предвиђа да се износ утврђене накнаде смањује, сразмерно доприносу оштећеног у проузроковању штете⁴⁰³. Поред тога, није од значаја како је сама повреда квалификована, као лака или тешка. Квалификација није битна за постојање услова за досуђивање накнаде, већ само за обележје кривичног дела. Такође, ни имовно стање штетника није битан елемент код одмеравања висине накнаде неимовинске штете⁴⁰⁴. На који се начин процењује висина накнаде ранија судска пракса давала је смернице наглашавајући при том да се она одмерава не само према трајању и интензитету бола, већ и према карактеру повреда које је оштећени претпео⁴⁰⁵.

Потраживање накнаде неимовинске штете је строго лично право, тако да не прелази на наследнике повериоца, нити може бити предмет уступања, пребијања и принудног извршења. Оно губи лични карактер ако је признато правоснажном одлуком или писменим споразумом, после чега се њиме може слободно располагати на било који начин⁴⁰⁶. Дакле, то је строго лично право и гаси се смрћу титулара⁴⁰⁷.

⁴⁰² Исто

⁴⁰³ "Подељена одговорност представља вид умањења накнаде штете која је већ утврђена у виду потпуне накнаде, ако се докаже да је и оштећени допринео да она настане или да буде већа него што би иначе била" (члан 192. ЗОО).

⁴⁰⁴ Врховни суд Србије, Рев.1504/98 од 21.04.1998.год.

⁴⁰⁵ У обзир се узимају и друге околности које су пратиле лечење: број оперативних захвата, дуготрајно непомично лежање, тешкоће приликом исхране, физикална терапија и сл., а поред тога водило се рачуна да су осетљивији на бол срчани болесници или емоционално лабилне особе, а посено деца. – Више: Перовић, З.: *Правична новчана накнада за претпљене физичке болове*, Наша законитост, 1987.год., бр.7-8, стр.861-864.

⁴⁰⁶ Члан 204. ЗОО ("Потраживање накнаде нематеријалне штете прелази на наследнике уколико је потраживање утврђено правоснажном судском одлуком или споразумом. - Врховни суд Србије, Рев.6734/99 од 22.03.2000.г.)

⁴⁰⁷ Барош, П.: Накнада одређених видова нематеријалне штете проузроковане употребом моторног возила и трошкови парничног поступка кроз судску праксу, *Избор судске праксе*, 6/2009, стр.65

Због свог огромног значаја⁴⁰⁸, штете на лицима (нематеријална штета) у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста се налазе у првом реду заштите. У накнади им се често даје предност и у приоритетном су положају у поређењу са штетама на стварима. Важност обавезног осигуравајућег покића за штете на лицима кроз обавезно осигурање аутомобилиста огледа се у томе што је исто незаобилазно у свим земљама⁴⁰⁹. Свуда у свету, а посебно у земљама ЕУ штете на лицима уживају посебну заштиту - не само што им се даје предност у односу на штете на стварима, већ се за њих прописују и већи износи обавезних сума осигурања, а у неким случајевима њихова накнада се врши и независно од питања одговорности.

1.1.2. Обим и висина накнаде нематеријалне штете

За различите нематеријалне штете оштећеном, према нашем позитивном праву, припада одређена накнада којом се ублажава штета која му је проузрокована. Накнада је најчешће у новчаном облику. За разлику од материјалне штете код које је надокнада еквивалентна и има за циљ успостављање стања пре настанка штете, накнада нематеријалне штете има за циљ пружање сатисфакције лицу због претпљених душевних болова и патњи, па се због тога висина накнаде утврђује на слободној оцени суда⁴¹⁰.

Надокнада нематеријалне штете испољава се пружањем оштећеном сатисфакције која би требало да психичко стање оштећеног доведе у што

⁴⁰⁸ Јавног значаја, индивидуалног значаја – из угла прва личности и људских права, привредног значаја, социјалног значаја итд.

⁴⁰⁹ У државама у којима је осигурање од одговорности аутомобилиста обавезно у једном броју земаља оно се односи и на штете на лицима и на штете на стварима (све земље Европе, Блиског Истока, Индијског подконтинента, скоро све земље бившег Совјетског Савеза, земље северозападне Африке, Канада, САД), док су у другој групи земаља овим осигурањем покривене штете на лицима, а не и штете на стварима (у скоро свим земљама Јужне Америке: Аргентина, Бразил, Колумбија, Перу, Мексико и др.; у Азији: Камбоџа, Хонг Конг, Кина и др.; у Африци: Конго, Египат, Кенија, Либија, Ангола Зимбабве и др.; у Аустралији, Новом Зеланду) – доступно на интернет адреси: www.aida.org.uk

⁴¹⁰ Из пресуде Привредног апелационог суда, Пж.14175/10, од 05.11.2011.год., *Избор судске праксе* 12/2012, стр.50-51

приближније стање које је постојало пре наступања штете⁴¹¹. То нарочито важи за репарацију нематеријалне штете због претпљених психичких болова, због оштећења тела или нарушавања здравља, која је иначе позната у нашој теорији и пракси под називом "душевни бол због умањења животне активности"⁴¹².

Накнада нематеријалне штете врло је осетљиво подручје заштите личности – интегритета, слобода, емоционалних сфера⁴¹³. И оштећена лица у саобраћајној незгоди имају право на новчану накнаду нематеријалне штете⁴¹⁴. Приликом одмеравања накнаде суд води рачуна да она буде адекватна обиму штете коју је оштећено лице у саобраћајној незгоди претрпело, поводом неког свог нематеријалног добра⁴¹⁵. Суд ће у зависности од околности случаја као вид материјалне сатисфакције за претрпљене физичке и душевне болове⁴¹⁶, наруженост и претрпљени страх⁴¹⁷ досудити новчану накнаду водећи рачуна о значају повређеног добра и циљу коме служи нематеријална штета, али и о томе да се њоме не погодује тежњама које су неспојиве са њеном природом и друштвеном сврхом⁴¹⁸.

У члану 200. ЗОО у корист оног ко је непосредно оштећен, установљено је право на накнаду нематеријалне штете за случај телесне повреде или оштећења здравља и то за претпљене и будуће:

- физичке болове;

⁴¹¹ Бабић, И., *op.cit.*, страна 191

⁴¹² Члан 200. став 1. ЗОО

⁴¹³ Петровић, З.: Основна теоријска схватања о накнади нематеријалне штете, *Избор судске праксе, 1/2009*, стр. 11

⁴¹⁴ Као што је већ речено и из употребе моторног возила могу се проузроковати разноврсне штете. То могу бити штете на лицима, стварима, роби која се превози, затим на самом моторном возилу, онда и штете због прекида путовања или због закашњења итд. Међутим, углавном се накнађују штете на лицима и стварима.

⁴¹⁵ Висина нематеријалне штете, с'обиром на све околности случаја, одређује се у време пресуђења, те затезна камата на тако досуђени износ главнице тече од дана кад штетник падне у доцњу са исплатом штете, а не од дана када је штета настала (Врховни суд Србије, Рев. број 133/88 од 26.01.1988.год.)

⁴¹⁶ "Бол је осећање субјективног карактера који се редовно јавља код човека при свести и код здравог организма у случају када му се наруши телесни интегритет. Главна особина физичког бола јесте да је то изразито субјективно осећање. Објективна мерила за мерње интензитета и трајања бола не постоје." – Петровић, З., *op.cit.*, стр.14

⁴¹⁷ "Страх је осећање реактивне природе уз које обавезно иду промене у вегетативним функцијама, те мимичке реакције у моторици. Једна од основних разлика између болова и страха је у томе што је бол увек последица телесне повреде, док страх може настати као последица телесне повреде али и не мора. Страх ће се увек јавити када је човек у одређеним кризним ситуацијама, било по њега самог, његову породицу или пријатеље." - Петровић, З., *op.cit.*, стр.16

⁴¹⁸ Члан 200. став 2. ЗОО

- душевне болове због умањења животних активности;
- душевне болове због наружености;
- страх.

Новчана накнада нематеријалне штете за претпљени страх може се досудити иако оштећени у саобраћајној незгоди није претрпео телесну повреду⁴¹⁹. Такође, и члановима уже породице и блиским рођацима тешко телесно повређеног лица, односно умрлог, гарантује се право на накнаду нематеријалне штете за претпљене душевне болове у случају нарочито тешког инвалидитета блиске особе⁴²⁰ или због његове смрти⁴²¹. Тако, "право на пијетет блиског сродника умрлог лица (поштовање према умрлом и вредностима које је умрли створио, вредностима умрлог и успомена на личност умрлог) представља лично право и спада у корпус права на психички интегритет по лице које због повреде овог права трпело душевне болове (који се изједначавају са жалашћу, дубоким осећајем повређености, озбиљном узнемиреносћу, депресијом или сличним психичким манифестацијама које су довеле до промене у сфери личности повређених лица) те има права на накнаду нематеријалне штете"⁴²².

Суд ће, према члану 203. ЗОО, на захтев оштећеног досудити накнаду и за будућу нематеријалну штету, ако је по редовном току извесно да ће она трајати и у будућности. Такође, накнаду штете може остварити лице које трпи страх због властите опасности, али не ако је страх изазван бригом за другога, па макар се радило и о врло блиском сроднику. Овде треба правити разлику (коју уважава и ЗОО) према извору страха, па не говоримо само о страху властитом и страху спољног извора, већ и према томе да ли се ради о непосредно или посредно оштећеном⁴²³.

⁴¹⁹ Врховни суд Србије, Рев. 4283/1 од 24.1.2002.год.

⁴²⁰ Чл. 201. став 3. ЗОО

⁴²¹ Чл. 201. став 1. ЗОО

⁴²² Из образложења пресуде Другог општинског суда у Београду, П. 789/02 од 10.12.2002.год. и решења Окружног суда у Београду Гж. 7903/03 од 22.12.2003.год.

⁴²³ Петовић, З.: Правична накнада за претпљени страх, *Правни живот*, 1987.год., бр.8-9, стр. 888; У том смислу значајно је становиште које је заузето на саветовању грађанских и грађанско-привредних

С'друге стране, прилоком утврђивања штете и одмеравања накнаде за претпљене болове, у првом реду треба водити рачуна да се узимају у обзир сви болови од настанка штетног догађаја (приликом саме незгоде) до завршетка лечења, док се каснији болови признају у оквиру накнаде за умањене животне активности. Такође, суд мора приликом одмеравања накнаде узети у обзир и све nelaгодности којима је био изложен оштећени у току лечења⁴²⁴.

Што се основе за признавање новчане накнаде због наружености⁴²⁵ тиче – узимају се у обзир и субјективна мерила о утицају свих елемената (не само мерила која одређују да ли и у којој мери измењени спољашњи изглед оштећеног изазива у околини гађење, сажаљење или друге негативне реакције) на психичку равнотежу оштећеног, односно на његово психичко стање у целини. При томе се субјективне особине оштећеног узимају у обзир у разумној мери⁴²⁶. Дакле, само нарушавање целовитости и складности тела није основ за досуђивање накнаде нематеријалне штете него душевни болови које трпи оштећени⁴²⁷.

Смањење животне активности као посебна основа за накнаду штете, због душевних болова⁴²⁸, обухвата сва ограничења у животним активностима оштећеног које је остварио, или би их остварио по редовном току ствари, или би их у

одељења Савезног суда, републичких и покрајинских врховних судова и Врховног војног суда (од 14. и 15.09.1983.год.): " Није могуће негирати чињеницу да на пример, мајка трпи интензиван страх за судбину свог детета, ако је оно у опасној ситуацији. Дете се, на пример налази у смртној опасности (саобраћај, гондола на жичари) које није ни свесно и која се може за дете несретно завршити. Ако такву ситуацију посматрају, односно посредно у њој учествују беспомоћни родитељи, могу при том доживети прави шок, дакле стварну штету. Штета посредног оштећеника може дакле бити стварна и интензивна, а питање је да ли је то и правно призната штета. На саветовању је заузет став да наведена штета посредних оштећеника није правно призната штета (члан 200. ст.1. ЗОО)." – *Преглед судске праксе*, прилог Наше законитости, бр.24., одл.94

⁴²⁴ Петовић, З., *op.cit.*, стр. 15

⁴²⁵ Наруженост је видљива деформација телесне целовитости и складности неког физичког лица због потпуног или делимичног губитка неког екстремитета, ожиљка или других промена на телу које нарушавају изглед те особе (у односу на изглед који је постојао пре деформације) - Бабић, И., *op.cit.*, стр.260

⁴²⁶ Закључак број 8. са саветовања Савезног суда, врховних судова република и аутономних покрајина и Врховног војног суда (од 15. и 16. 10. 1986.год.):

⁴²⁷ Бабић, И., *op.cit.*, стр.260

⁴²⁸ Захтев за накнаду нематеријалне штете мора бити опредељен у погледу разлога трпљења душевних болова. (Пресуда Вишег суда у Ваљеву, Гж. 17/11 од 19.01.2011.год., Избор судске праксе, 7-8/2011, стр.60)

будућности сигурно остваривао⁴²⁹. Овај, облик штете, по правилу, има трајни карактер, али новчана надокнада се може досудити и кад је смањење животне активности привремено, ако је јачег интензитета и дужег трајања или ако то посебне прилике оправдавају⁴³⁰. Уколико је услед повреде, после завршеног лечења и правоснажне пресуде накнаде нематеријалне штете умањена животна активност, суд може, на захтев оштећеника досудити накнадно и штету по овом основу⁴³¹.

У погледу обавезне минималне суме осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста могу се уочити неколико различитих приступа у решавању овог питања, тако да не постоји јединствено решење за све земље. Највећи број земаља прописује посебне суме осигурања за штете на лицима и за штете на стварима, док једна мала група земаља чланица Бироа зелене карте осигурања прописује једну глобалну, јединствену суму осигурања која се односи на накнаду свих штета - и на лицима и на стварима (тако нпр. Андора прописује јединствену суму осигурања од 50.000.00 евра по штетном догађају, Шведска 32.000.000 евра, Мароко 900.000 евра итд)⁴³².

Предност у осигуравајућем покрићу огледа се и у томе што поједине државе порписују минималне суме осигурања у односу 1:5 у корист штета на лицима (нпр. Аустрија, Лихтенштајн, Холандија прописују 1.000.000 евра за штету на стварима, а 5.000.000 евра за штете на лицима), а у неким и много више, чак и до 30 пута веће износе (Кипар прописује 1.000.000 евра за штету на стварима, а 30.000.000 евра за штете на лицима)⁴³³. Има и држава у свету (као што су Луксембург, Тунис, Ирак, Кувајт, Аргентина и др.) које прописују неограничено покриће и за штете на стварима и за штете на лицима⁴³⁴.

⁴²⁹ Под ограничењем се подразумева и вршење активности уз повећане напоре или под посебним условима.

⁴³⁰ Закључци бр. 19. и 6. са саветовања Савезног суда, врховних судова република и аутономних покрајина и Врховног војног суда (од 15. и 16. 10. 1986.год.):

⁴³¹ Бабић, И., *op.cit.*, стр.259

⁴³² Огњановић, С.: Накнада штете на лицима у обавезном осигурању од аутоодговорности, *Зборник радова са XII Саветовања – Промене у праву осигурања Србије у оквиру Европског (ЕУ) развоја права осигурања*, Палић, 2011.год., стр.322

⁴³³ Council of Bureaux, reported by the Bureaux at 20.09.2010., доступно на интернет адреси www.cobx.org – према: Огњановић, С.: *op.cit.*, стр.323

⁴³⁴ Исто

На развој одштетног права судови су имали знатног утицаја. Законом се могу прописати тарифе и друге методе, али се ипак судовима мора дати одређена слобода приликом узимања у обзир појединачних околности. Наиме, управо појединачне околности могу имати велику улогу при процени штета у случајевима телесних повреда. Износ на име накнаде нематеријалне штете утврђује се по слободној оцени суда, водећи пре свега рачуна о томе да тако одређена накнада треба да пружи сатисфакцију лицу због претпљених душевних патњи и болова у сваком појединачном случају⁴³⁵. Накнада неимовинске штете се плаћа у једном износу, а не у виду ренте.

Код процене нематеријалних штета покушавају пронаћи објективне методе, а истовремено се повећава број одштетних захтева (на пример Италија, Шпанија, Немачка). У многим земљама системи за процену тешких штета на лицима постали су врло софистицирани⁴³⁶. Пан европско поређење показује да су разлике у правним системима веће у случајевима личне повреде, нарочито у случајевима нематеријалне штете, у односу на случајеве оштећења имовине⁴³⁷. Државе су усвојиле два различита приступа у случајевима надокнаде на име личне повреде. Неке државе категоришу нематеријалну личну повреду користећи дефинисане медицинске критеријуме и додељују надокнаду на основу специфичних шема и табела за исплату надокнаде (Шпанија, Белгија, Италија и Чешка)⁴³⁸, док се друге државе усредсређују на дискреционо право судије, и надокнада се додељује на основу судске праксе (ову групу држава са "судском праксом" – чине Немачка, Швајцарска, Аустрија, Холандија и Пољска)⁴³⁹.

Истовремено сви системи признају да мора постојати одређена флексибилност како би судови могли узети у обзир посебне околности сваког

⁴³⁵ Пресуда Привредног апелационог суда Пж. 14175/10 од 05.10.2011.год.

⁴³⁶ Pscheidl', D., *op.cit.* стр.20

⁴³⁷ Backu, H.: *Indemnity law in Germany, Belgium and the Netherlands*, стр. 11 (http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz3_regional/backu_vortrag_eng.pdf; 25.5.2013.год.)

⁴³⁸ С'тим што је важно напоменути да у Шпанији и Чешкој закон утврђује обавезујуће нацрте за исплату надокнаде на име штете, док су у Белгији, Француској и Италији судови развили табуларни систем .

⁴³⁹ Backu, H., *op.cit.*, стр. 11

случаја⁴⁴⁰. Тако нпр. имајући у виду одлуке немачког Врховног суда, надокнада у случају бола и патње има две сврхе: најпре, оваква надокнада има за циљ пружање одговарајуће надокнаде оштећеној страни за претрпљени бол и губитак социјалног задовољства⁴⁴¹ а осим тога има за циљ и пружање задовољења⁴⁴². Оштећена страна се квалификује за надокнаду по основу телесног бола и патње како на основу кривичног закона тако и на основу строгог закона о одговорности⁴⁴³. С'друге стране процењени квантум за нематеријалну штету је дискреционо право судије. Обично је надокнада додељена у складу са одлукама у сличним случајевима⁴⁴⁴.

Дакле можемо закључити да иако се нематеријалне штете не могу мерити новчаним износом, у свим земљама се настоји да се пронађу методе за објективну процену тих штета. Такође, приметно је повећање накнада рођацима за душевну бол или за губитак блиског сродника. Међутим структуралне разлике евидентне су у третману наследника премудих жртава саобраћајне незгоде, нарочито по питању

⁴⁴⁰ Pscheidl', D., *op.cit.*, стр.11

⁴⁴¹ Kröger, N.: Indemnity Law in Germany - Developments in Legislation and Jurisdiction, стр. 12 (http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz1_regional/eng_kroeger.pdf, 25.5.2013.год.)

⁴⁴² Задовољење међутим, игра секундарну улогу у случају незгоде, али има пресудан утицај у случају намерно нанешене телесне повреде или увреде. - Kröger, N., *op.cit.*, стр.12

⁴⁴³ Исто

⁴⁴⁴ Примери у Немачкој :

- Сломљена рука €1,000 – €12,500

Пример: студент, горњи део руке поломљен близу зглоба, без компликација (Регионални Суд у Лимбургу) - €1,000

Фрактура дисталног хумеруса , 30% губитка радне способности услед погрешног лечења (Олденбург, Виши Регионални Суд) - €12,500

- Поломљена нога €2,500 - €12,500

Пример: фрактура основе тибие, пензионер (Hamm, Виши Регионални суд - Regional Court) - €3,750;

Фрактура левог колена, спортски тренер (Augsburg, Регионални суд) - €12,500

- Губитак ока €12,000и преко (укључујући пензију)

Пример: Потпуни губитак ока приликом испаливања ватромета, губитак радне способности: 25% _ €13,500€

Губитак вида код детета након погрешне медицинске праксе - €30,000и месечна пензија од €200 - Paraplegia €12,000и преко овог износа (укључујући пензију).

Пример: Paraplegia C1 cervikalna, дете старости три и по године, неопходна стална нега (Kiel, Регионални суд) - €500,000и месечна пензија од €500.У Немачкој нарочито за трзајне повреде врата питање узрока наставља да окупира судове дуготрајним и скупим случајевима. Преовладава мишљење да до трзајне повреде врата искључиво долази у случају чеоног или судара задњим делом. То бар искључује случајеве где је узрок незгоде бочни судар. С'друге стране, неке судије сматрају да трзајна повреда врата може бити вероватна последица чак и у случају незгода при ниским брзинама од отприлике 10km/h. – према: Backu, H., *op.cit.*, стр. 12

http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz3_regional/backu_vortrag_eng.pdf; 25.5.2013.год.)

надокнаде за претпљени бол и патњу чланова блиске породице, у случају смрти оштећене стране.

Што се наше земље тиче, на основу изложеног закључујемо да у садашњој судској пракси нажалост, уместо да се развија овај вид накнаде штете под све је већим притисцима осигуравајућих друштава, те тако добија минималну димензију. По правилу три и више пута је мања, него у суседним земљама бивше Југославије. Под висином накнаде штете подразумева се утврђени износ новца до којег починилац штете одговара оштећеном лицу, а зависно од квалитета и квантитета учињене штете. Као што је већ истакнуто велике су разлике и у погледу досуђивања висине нематеријалне штете жртвама саобраћајних незгода. Разлог томе јесу дилеме у вези примене члана 200. и 201. ЗОО, чије се одредбе односе на питање правичне новчане накнаде и лица која имају право на новчану накнаду у случају смрти или телесне повреде неког лица.

2. Штете покривене осигурањем – штете које је осигуравач дужан да надокнади

Циљ обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста је да се њиме покривају штете које настају моторним возилом (и сам настанак и развој ове врсте осигурања уско је повезан са настанком, развојем и масовном употребом моторних возила). Штете које се причињавају поседовањем и употребом моторних возила разноврсне су и многобројне. Скоро да је немогуће набројати све врсте таквих штета од наношења смртних последица, нарушавања здравља и повреда лица, повреда и убистава животиња, уништења и оштећења разних ствари, интереса и сл.

У саобраћајним незгодама у читавом свету страда велики број лица и оштећује се имовина велике вредности. Огромне људске жртве и велике материјалне штете које настају као последица употребе моторних возила односно саобраћајних незгода, морале би подстаћи већу активност сваког привредног система ка предузимању свих расположивих мера које би ове последице учиниле подношљивијим. Међутим, материјалне последице саобраћајних незгода само су део штета и не дају праву слику о њиховој стварној величини, јер као посебан проблем томе треба додати и социјалне последице настрадалих и самих извршилаца саобраћајних незгода.

Треба истаћи да саобраћајне незгоде проузрокују и друге неповољне утицаје којима се запоставља животна средина (исцрпљивање природних ресурса, пожари, тровања и друга штетна дејства опасних материја, загађивање земљишта, воде и ваздуха, загађивање животне средине због хаварисаних возила, олупина, истрошених делова, отпадака итд.) .

2.1. Употреба моторног возила

Из садржине и циља осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста произилази да ће ово осигурање деловати само у случајевима када се ради о штети проузрокованој моторним возилом. Дакле, први елемент осигураног случаја у обавезном осигурању аутомобилиста је свакако чињеница да је штета причињена употребом моторног возила и иста ће бити накнађена оштећеном уколико се може приписати употребом моторног возила.

Иако је појам употребе моторног возила јасан, у пракси се често јављају нејасноће и дилеме, што задаје доста потешкоћа како осигуравачима тако и оштећеним трећим лицима. Моторна возила су такве ствари које могу причинити штету околини и без директног физичког контакта. Без обзира колико у том погледу били опрезни или чак и резервисани, неке од таквих штета по самој природи ствари, због тога што немају или им не знамо никакав други одговарајући узрок, морамо приписати употреби моторних возила.

Према прописима о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста осигуравач неће бити у обавези да накнади штету, ако ју је проузроковало возило у вези са којим не постоји обавезност осигурања као што је нпр. трамвај или возила војске, док с'друге стране, чак ни у условима за обавезно осигурање наших друштава за осигурање не прецизира се када ће се сматрати да је штета причињена моторним возилом⁴⁴⁵.

И судска пракса, да би заштитила интересе трећих оштећених лица, широко тумачи појам употребе моторног возила. Наша судска пракса стоји на становишту да је осигуравајуће друштво обавезно да накнади трећем лицу штету која је директно причињена употребом моторног возила⁴⁴⁶. У неким случајевима такође, оштећеном

⁴⁴⁵ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 72

⁴⁴⁶ Законита је одлука првостепеног суда којом је обавезао туженог осигуравача да накнади штету тужиоцу повређеном у саобраћајној незгоди коју је скривио осигураник туженог, по основу обавезе из Уговора о обавезном осигурању од штете причињене трећим лицима на основу чл. 80., 86., 87. и 89. Закона о основама система осигурања имовине и лица (Сл. лист СФРЈ бр. 17/90) који је био на снази у време настанка штете и одредаба чл. 154. ст.1., 158., 178. ст.1., 897., 940. и 941. ЗОО (Гж. бр. 2126/99 – П. бр. 1131/97)

се признаје и право на накнаду за штету која је индиректно причињена употребом моторног возила тј. када није дошло до директног контакта између погинулог или повређеног односно уништене или оштећене ствари и моторног возила⁴⁴⁷.

Од штета које су проузроковане директном употребом моторног возила, најчешће су оне које су причињене док је возило било у покрету. Нпр.: једно возило се сударило са другим возилом или је ударило у возило које се налазило на путу, или је прегазило пешака, итд. У оваквим случајевима је лакше утврдити да ли је штета причињена употребом моторног возила него у случају индиректно причињених штета, као нпр. штета која је причињена на једном возилу када је камен одбачен због кретања другог моторног возила.

У судској пракси истиче се да је возило у употреби нпр. када радник падне силазећи са камиона и повреди се (силазак са камиона не може се одвојити од употребе камиона)⁴⁴⁸. Међутим, ако је радник пао са одвојене приколице на којој је вршио утовар амбалаже, није у питању штета услед употребе моторног возила⁴⁴⁹. Штете које су проузроковане трећим лицима приликом оправке возила, с'обзиром да су у тесној вези са кретањем возила, морају се сматрати штетом која је причињена употребом моторног возила⁴⁵⁰, итд.

Наравно, постоје и оне штете које иако су причињене трећим лицима не могу се сматрати штетама које су причињене употребом моторног возила. Тако нпр. према једној пресуди, кад је ћерка тужиоца умрла због тровања издувним гасовима док се налазила у аутомобилу чији је мотор радио у затвореној просторији, осигуравајуће друштво не одговара за штету, јер до штетног догађаја није дошло за време употребе моторног возила⁴⁵¹.

⁴⁴⁷ Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 72

⁴⁴⁸ Решење Врховног суда Србије, Рев. 1970/82 од 14.09.1982.год., Привредно-правни приручник, 7/83, стр. 71 - према: Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 74

⁴⁴⁹ Пресуда Врховног суда Хрватске, Пж. 425/78 од 3.10.1978.год., Привреда и право, број 2/79, стр.76

⁴⁵⁰ Baille P.: *L'Assurance obligatoire de la resposibilite des accidents d'automobile*, Paris, 1969.год., стр. 17. – према: Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 73

⁴⁵¹ Пресуда Врховног суда Хрватске, Гж.1777/74 од 17.05.1975. - *Збирка судских одлука*, књига прва, свеска четврта, 1976, одлука под бројем 498. – према: Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 75

Прецизирати у којим се све случајевима ради о тзв. штети из употребе моторног возила је веома тешко, готово немогуће. То је један од главних разлога што закони из ове области не садрже прецизније случајеве употребе моторног возила, већ је њено појимање препуштено пракси за сваки појединачни случај. Међутим, поједине државе у својим законима утврђују строгу одговорност власника моторног возила. Тако нпр. одељак § 7. немачког закона о друмском саобраћају (StVG)⁴⁵² предвиђа да је власник возила одговоран за сваку штету нанету у време коришћења возила⁴⁵³. Таква употреба укључује возила у стању мировања као и возила у покрету када возила имају утицај на ситуацију у саобраћају⁴⁵⁴. С друге стране, у оквиру § 7. одељак 2. StVG дужност да штета буде надокнађена се искључује у случају када је до саобраћајне незгоде дошло услед више силе⁴⁵⁵. Такође према § 17. одељак 3. StVG, власник возила може избећи одговорност (у случају када је у саобраћајној незгоди учествовало више возила) уколико докаже да је незгода била неминовна (када су и власник возила и оштећени поступали разумно и пажљиво под датим околностима)⁴⁵⁶.

2.2. Одговорност за штету

Моторна возила по својој правној природи, спадају у групу опасних ствари⁴⁵⁷, због чега се у погледу одговорности за надокнаду штете примењује институт објективне одговорности. То практично значи, да штетник одговара за насталу штету без обзира на кривицу.

Законодавац је императивним одребама предвидео обавезу обавезног осигурања од грађанске одговорности власника моторних возила тј. одговорност за

⁴⁵² Straßenverkehrsgesetz (StVG), 19.12.1952 (BGBl I S 837; BGBl III/FNA 9231-1

⁴⁵³ У складу са § 7 StVG и власник приколице се такође сматра одговорним - чак и када се приколица сматра делом трактора, а трактор је у власништву другог лица. Оштећена страна може поднети тужбу против оба власника који деле заједничку одговорност. Због интерних односа важно је разјаснити да ли је сам трактор или возач трактора био одговоран за саобраћајну незгоду. - Kröger, N., *op.cit.*, стр. 2

⁴⁵⁴ Исто

⁴⁵⁵ Исто

⁴⁵⁶ Исто

⁴⁵⁷ "Опасна ствар – ствар која ствара штету или опасност штете" – Бабић, И., *op.cit.*, стр.234

штету коју моторна возила причине трећем лицу у вези са њиховом употребом. Када је штета учињена моторним возилом важе општа правила о објективној одговорности за штету од ствари које представљају извор повећане опасности по околину, те у том смислу одговорност за штету од моторног возила и није посебан облик објективне одговорности, него њен основни, централни случај⁴⁵⁸. Дакле, суштина је да се у својству туженог, поред одговорног лица односно штетника, у парничном поступку појављује и осигуравајуће друштво (осигуравач) од којег оштећено лице може захтевати надокнаду штете. Наравно, обавеза осигуравајућег друштва према оштећеном лицу ограничена је осигураном сумом која је важила до дана настанка саобраћајне незгоде.

За наступање обавезе осигуравача у обавезном осигурању, као још један услов, јавља се одговорност за штету. За односе између осигуравача и оштећеног трећег лица од огромног значаја је питање у којим случајевима наступа одговорност осигуравача за штету причињену употребом моторног возила тј. питање основа одговорности и да ли у свим тим случајевима постоји обавеза осигуравача према оштећеном трећем лицу? Наступање обавезе осигуравача, односно остваривање осигураног случаја зависи од тога да ли постоји одговорност осигураника или другог корисника моторног возила за проузроковану штету⁴⁵⁹. Уколико је за штету одговоран и сам оштећени или неко треће лице, обавезе за накнаду штете на страни осигуравача неће бити. Одговорност за штету осигураника, као што је већ истакнуто, претпоставка је и горња граница осигуравача⁴⁶⁰.

Што се питања основа одговорности тиче, у упоредном праву, позната су три система одговорности за штету која је причињена моторним возилом. Први систем је систем објективне одговорности тј. одговорности која није условљена кривицом,

⁴⁵⁸ Караникић-Мирић, М., *op.cit.*, стр 182.

⁴⁵⁹ Када је тужиљин син од последица претплених повреда у саобраћајној незгоди преминуо, а био је путник у возилу, а није могао приметити да је возач који је изазвао саобраћајну незгоду под утицајем алкохола, тада нема његовог доприноса у настанку штетних последица, па постоји искључива одговорност туженика – осигуравајуће организације код које је предметно возило било осигурано, сходно члану 940. и 941. ЗОО (Пресуда Окружног суда у Ужицу, Гж 2393/08 од 8.12.2008.год., *Избор судске праксе 6/2009*, стр.57)

⁴⁶⁰ Шулејић, П., *op.cit.*, стр.377

други систем је систем одговорности на основу претпоставке кривице, док је трећи систем субјективне одговорности тј. одговорности на основу кривице⁴⁶¹.

Одговорност има два пола, објективан пол - на коме влада ризик, субјективан пол – на коме влада погрешка и око ова два пола окреће се цела теорија одговорности⁴⁶². Одговорност за штету која наступа, без обзира да ли постоји кривица одређеног лица за проузроковање штете или не, је објективна одговорност. Разлика између субјективне и објективне одговорности је значајнија у лицима која за штету одговарају, него у случајевима кад одговорност наступа. Запажа се и то да обавезно осигурање покрива штете које су причињене употребом моторног возила, а за које постоји одговорност одређеног лица, без обзира на то да ли се одговорност у конкретном случају процењује према критеријуму кривице или према критеријуму узрочности⁴⁶³. Правило о објективној и правило о субјективној одговорности у вези са штетама које су проузроковане употребом моторног возила, стално се међусобно преплићу и узајамно допуњују.

Дакле, можемо на основу изнетог закључити да ако су испуњени сви услови за наступање обавезе осигуравача по основу осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста и након што је штета доказана, као и њена висина (која је наступила као последица смрти, повреда тела или здравља, односно уништења или оштећења ствари) приступа се обештећењу оштећеног односно трећег лица. Као што је већ истакнуто право на накнаду штете по основу обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста немају све жртве саобраћајних незгода, већ само одређена категорија лица која спадају у круг тзв. трећих лица. Лица која не припадају тзв. кругу "трећих лица" не могу се појавити као корисници накнаде из обавезног осигурања за штету причињену моторним возилом, јер се управо обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста и закључује за штете које су причињене трећим лицима употребом моторног возила.

⁴⁶¹ Поред ова три система у неким земљама постоје и мешовити системи.

⁴⁶² Josserand, L., *op.cit.*, стр.1178

⁴⁶³ Шарић, А.: *Осигурање и саобраћај*, Загреб, 1991.год., стр. 43

Глава четврта

ОСИГУРАВАЈУЋЕ ПОКРИЋЕ У ОСИГУРАЊУ ОДГОВОРНОСТИ АУТОМОБИЛИСТА ЗА ШТЕТЕ ПРИЧИЊЕНЕ УПОТРЕБОМ МОТОРНОГ ВОЗИЛА

1. Обим обавезе осигуравача

Накнада (репарација, отклањање) штете је обавеза штетника, односно одговорног лица која настаје као последица проузроковања штете⁴⁶⁴. Под обимом накнаде подразумева се она штета која се има накнадити на било који начин, не само у новцу, обзиром да је настала као последица неке штетне радње⁴⁶⁵. Дакле, под обимом накнаде из осигуравајућег покрића подразумева се обим накнаде коју је осигуравач дужан да испуни у случају настанка осигураног случаја. Обим обавезе осигуравача може се посматрати кроз висину накнаде штете коју осигуравач исплаћује оштећеном лицу, али и кроз врсте и облике штете које покрива осигурањем.

Приоритетна намена досуђене накнаде за штете уопште, па и у саобраћају јесте реституција тј. успостављање онаквог стања какво је постојало пре проузроковања штете⁴⁶⁶. Тек уколико су штетне последице такве да реституција није

⁴⁶⁴ Бабић, И., *op.cit.*, стр. 239

⁴⁶⁵ Кнежевић, М., *op.cit.*, стр. 22–34

⁴⁶⁶ Петровић, З. и др., *op.cit.*, стр.224

могућа, прибегава се новчаној одштети која тада заиста мора одговарати висини проузроковане штете, како би вршила функцију репарације⁴⁶⁷.

Од тренутка настанка штете оштећени стиче право на њену накнаду (штета се сматра доспелом)⁴⁶⁸. Остваривање тј. наступање осигураног случаја претпоставка је за наступање обавезе осигуравача да осигуранику или трећем лицу исплати штету, осигурану суму или учини нешто друго. Дакле, исплата накнаде (осигуране суме) је основна обавеза осигуравача према осигуранику када се деси догађај покривен осигурањем. Међутим, да би ову обавезу испунио осигуравач предходно мора утврдити настанак штете, као и последице које су услед реализације ризика настале. Након што се утврди штета и њена висина, обавеза осигуравача је да осигуранику испуни своју најбитнију обавезу – исплати накнаду штете односно исплати осигурану суму.

Обавеза осигуравача је да поштујући права и интересе оштећеног, од пријема одштетног захтева до решавања по жалби поступа пажљиво и хитно на начин да на сваку притужбу, приговор или жалбу даје јасан и благовремен одговор у једнаком облику у којем је притужба примљена. У случају да осигуравач у законским роковима подносиоцу одштетног захтева тј. оштећеном лицу не достави образложену понуду за накнаду штете, односно образложени одговор, оштећено лице може против друштва поднети тужбу⁴⁶⁹.

Од самог увођења обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста у наш правни систем⁴⁷⁰, па до данас у праву осигурања постоје два система обавезе осигуравача по једном штетном догађају: систем неограниченог и систем ограниченог покрића. Све до 1976. године, када је усвојен Закон о основама система осигурања имовине и лица⁴⁷¹ обавезним осигурањем штета је била покривена без обзира на њену висину коју је штетник био дужан да надокнади

⁴⁶⁷ Исто

⁴⁶⁸ Бабић, И., *op.cit.*, стр. 194

⁴⁶⁹ Информатор – осигурање од аутоодговорности, бр.1, 2012.год., стр.7-9

⁴⁷⁰ Обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста за штете причињене трећим лицима уведено је 1965. године Законом о обавезном осигурању имовине и лица, "Службени лист СФРЈ", бр.15/65

⁴⁷¹ "Службени лист СФРЈ", бр.24/76

трећем оштећеном лицу, у смислу правних правила о одговорности за штету причињену употребом моторног возила⁴⁷². Систем неограниченог покрића предвиђа обавезу осигуравача да, независно од њене висине, накнади целокупно насталу штету из једног осигураног случаја.

Неограниченим покрићем, остварује се циљ ове врсте осигурања тј. пуна заштита и обештећење жртава саобраћајних незгода. Наиме, у поступку накнаде штете обештећење оштећених лица није у зависности од чињенице колико износи укупна штета из тог осигураног случаја, што је мишљења смо и оправдано, јер такође није ни у каквој вези ни од утицаја воље оштећених лица. И сам поступак обраде и ликвидације одштетних захтева бржи је и једноставнији – што и треба бити одлика обавезног осигурања за штете које се причине употребом моторних возила. Исто тако, систем неограничене одговорности осигуравача повољнији је и за осигураника јер му такав систем обавезног осигурања пружа пуно покриће, без обзира на висину штете коју треба да накнади оштећеном⁴⁷³.

Усвајањем Закона о основама система осигурања имовине и лица уведено је ограничено покриће за штете које по основу обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста исплаћује осигуравач. Увођењем ограниченог покрића желеле су се исправити последице неограниченог покрића за штете које моторно возило причини трећим лицима. Међутим, систем ограниченог покрића изазвао је полемике, различите реакције и подељена мишљења. Истиче се да је овај систем супротан основним циљевима обавезног осигурања за штете које причини моторно возило и представља корак назад у односу на ранија решења⁴⁷⁴.

Карактеристика овог система је што се обавеза осигуравача из једног осигураног случаја лимитира до одређеног износа⁴⁷⁵. Систем ограниченог покрића уведен је првенствено ради обезбеђења, а и у интересу осигуравача, што на неки начин још више отежава положај оштећених лица. Имајући у виду специфичности

⁴⁷² Члан 17. Закона о обавезном осигурању имовине и лица

⁴⁷³ Јанковец, И., *op.cit.*, стр.101

⁴⁷⁴ Јовановић, В.: Осигурана сума и накнада штете код обавезног осигурања у саобраћају, *Правни живот*, бр.11/74, стр. 24

⁴⁷⁵ Заједница осигурања је у обавези да надокнади штету из осигураног случаја само до висине уговорене суме осигурања (према одлуци Врховног суда Србије, Прев. 304/97).

обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста да није могуће унапред предвидети могућу максималну висину штете, осигуравачу је из економских разлога у интересу да унапред зна горњу границу односно висину покрића своје обавезе, те мора водити рачуна о висини преузетог ризика.

Увођењем ограниченог покрића у нашој пракси су се јавиле дилеме: да ли се најнижи осигурани износ на који се мора уговорити осигурање од одговорности примењује по једном штетном догађају или по једном оштећеном лицу? На који се начин врши исплата накнаде штете ако осигурана сума није довољна за све одштетне захтеве? Шта бива ако се неки одштетни захтев поднесе накнадно после исцрпљене осигуране суме? Која осигурана сума важи да ли осигурана сума која важи на дан настанка осигураног случаја или она која је уговорена између осигуравача и осигураника? Шта је са обимом и покрићем штета причињених од стране непознатог или неосигураног возила и сл.?

Ове, и још неке дилеме иду са захтевом да се обавезе осигуравача прошире, како би се постигла пуна заштита осигураника тј. одговорног лица, које је употребом моторног возила причинило штету, што и јесте циљ обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста. Проблеми настају ако је више лица претпело штету, а укупна штета премашује осигурану суму. Такође је доста тешко одмах, при настанку осигураног случаја сазнати да ли ће одштетни захтев премашити износ осигуране суме. Ова се чињеница често установи тек након исплате једног дела штете.

Између држава које су увеле систем ограниченог покрића, постоје велике разлике у начину утврђивања горње границе обавезе осигуравача и њене висине. Један од основних и најчешће коришћених критеријума за утврђивање осигуране суме је врста возила којим је штета проузрокована.

Као критеријум узима се и то, да ли се ради о штети на лицима или стварима. Неке државе, код утврђивања осигуране суме користе критеријум којим се представљају видови штета (нпр. појединачно се постављају осигуране суме за трошкове лечења, привремену неспособност за рад, трајну неспособност за рад, туђу помоћ и сл.). Законодавства појединих земаља која нису у целости ограничила висину обавезе осигуравача из једног осигураног случаја прихватила су тзв.

мешовити систем покрића. Овај систем такође пружа потпуну заштиту оштећеним лицима јер у себи садржи и елементе ограниченог и елементе неограниченог покрића. Земље које припадају овом систему не могу се на основу одређених обележја груписати, јер се свака од њих појављује са специфичним решењима. Међутим, већина њих се, када се ради о штети на лицима, определила за неограничени систем покрића тј. неограничену обавезу осигураваача из једног осигураног случаја.

Из свега наведеног можемо закључити да би се потпуна заштита оштећених лица и осигураника тј. власника моторних возила обезбедила лимитом односно обимом осигуравајућег покрића који је неограничен. Неповољније решење ограниченог покрића за осигураника огледа се нпр. у случају саобраћајне незгоде са тешким последицама (тешко настрадалих лица са трајним последицама) и веома високим износом накнаде штете јер је дужан да надокнади део захтева за накнаду штете која је преко уговореног лимита покрића. С'обзиром да нема право накнаде штете преко лимита од осигураваача и положај оштећеног лица је неповољнији. Наиме осигураник веома често нема економских могућности да износе великих штета накнади (нпр. слабо имовинско стање, незапосленост и сл.) што ће довести до дуготрајних и скувих судских спорова.

Неограничено покриће прихватљивије је решење и из разлога што је мали број захтева који прелазе минималне износе обима покрића, а с'друге стране велики је број власника моторних возила, па би се без већих проблема могла обезбедити потпуно покриће на лицима и стварима без обзира на накнаду штете. Наравно у појединим случајевима могло би се прописати искључење или ограничење обима покрића како не би долазило до злоупотребе (нпр. у случају употребе моторног возила у извођењу терористичких акција).

С'друге стране, ограничени систем покрића био би повољнији у случају када прописује високе износе осигуравајућег покрића јер би тада у суштини пружао исту односно потпуну заштиту оштећеним лицима и осигураницима као и систем неограниченог покрића. Наиме, што је нижа висина осигуране суме, нижа је и заштита коју пружа обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста. Из тог разлога и земље у којима је уведен систем ограниченог покрића воде рачуна о сталном повећању износа минималног осигуравајућег покрића. Такође, треба истаћи и да ЕУ својим директивама обавезује чланице да своје лимите подигну у складу са

европским прописима. Део чланица се одлучио за постепено прилагођавање, тако да тренутно у ЕУ нема износа нижих од 2.500.000 евра.

И у нашем законодавству, као што је већ истакнуто, новим ЗООС предвиђено је повећање износа минималног покрића у систему обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, како би се остварила пуна заштита оштећених лица што и јесте циљ савременог система обавезног осигурања одговорности.

2. Висина обавезе осигуравача

Као што је већ истакнуто, циљ осигурања од одговорности свакако јесте да се обезбеди накнада оштећеном лицу (тако што ће осигуравач извршити своју обавезу у случају кад она постоји према закљученом уговору и условима осигурања, на начин што ће обештетити треће, оштећено лице), а потом се, у другом плану, може расправљати о питању одговорности и коначног сношења терета те накнаде – у односима између осигуравача и осигураника. Накнада из осигурања је износ који осигуравач исплаћује након наступања осигураног случаја.

Већ сам термин "висина" накнаде штете упућује да је овде реч о новчаном износу који се досуђује оштећеном због повреде правно заштићеног добра⁴⁷⁶. Висина обавезе осигуравача односно накнада из осигурања може имати вишеструки карактер, у зависности о којој се врсти осигурања ради.

Осигурање од одговорности обухвата штету коју је претрпело оштећено лице, а коју је осигураник дужан накнадити у складу са законом, условима осигурања и уговором о обавезном осигурању од одговорности. С'друге стране, осигуравач је у обавези да накнади штету за коју је одговоран осигураник, али не и штету за коју не

⁴⁷⁶ Мораит, Б.: О неким принципијелним питањима нематеријалне штете, *Годишњак правног факултета у Бањој Луци*, бр. 31-32, 2010.год., стр.69

постоји грађанска одговорност осигураника. Дакле, грађанска одговорност осигураника је горња граница обавезе осигуравача према оштећеном лицу, што прихвата и судска пракса⁴⁷⁷. При томе, увек се мора имати у виду чињеница да накнада из осигурања нема карактер накнаде штете у смислу општих прописа грађанског права јер осигуравач није штетник – дакле лице одговорно за штету, већ је он једна од уговорних страна из уговора о осигурању којој је главна обавеза да, по остварењу осигураног случаја, исплати оно што је уговорено.

У обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста одговорност осигуравача изведена је из одговорности власника моторног возила као осигураника, за штету која је настала трећим лицима употребом моторног возила и условљена је одговорношћу самог осигураника. Претпоставке за остваривање права оштећеног лица према осигуравачу су:

- да постоји грађанска одговорност осигураника;
- обавеза осигуравача је ограничена износом на који се он обавезао према осигуранику.

Према одредбама ЗООС, предвиђено је да ће се износ најниже суме осигурања примењивати по истеку три године од његовог ступања на снагу⁴⁷⁸, те је у вези овог питања најпре на снази остало решење предвиђено чланом 86. ЗОИЛ ("најнижи осигурани износи на које се мора уговорити осигурање од аутомобилске одговорности за аутобусе и теретно возило износи 200.000 САД долара, а за остала моторна возила – 100.000 САД долара, у динарској противвредности по курсу на дан закључења уговора о осигурању"). Скупштина Србије је усвајањем Закона о изменама закона о обавезном осигурању у саобраћају⁴⁷⁹, повећање минималне осигуране суме на коју може бити уговорено обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста за штету причињену трећим лицима одложила за још

⁴⁷⁷ Због акцесорне природе обавезе осигуравача да накнади штету по основу обавезног осигурања од одговорности, он не би могао одговарати ако уопште не постоји одговорност за штету на страни имаоца моторног возила. (Врховни суд Хрватске, ГЖ-657/72 од 11.04.1973. године)

⁴⁷⁸ Члан 117. став 1. тач. 2. ЗООС

⁴⁷⁹ "Сл. гласник РС", бр. 93/2012, од 28.09.2012. године

две године: уместо да нове суме важе од 12.октобра 2012.године оне ће важити од 12.октобра 2014. године. Дакле,одложена је примена појединих одредаба ЗООС, а које се односе управо на износе најниже суме осигурања.

Аргумент за повећање од готово десет пута у време доношења Закона био је усклађивање износа са директивама ЕУ, у циљу прилагођавања европској пракси, и праведнија економска заштита оштећених лица. Међутим, иако би се ово одлагање могло схватити и као удаљавање од стандарда које би требало да прихвате све земље којима је циљ улазак у Европску Унију, као аргумент истиче се да би последица повећања суме осигурања могла бити значајно поскупљење полисе осигурања од аутомобилске одговорности, што би с'друге стране повећало укупне трошкове регистрације моторних возила. Ипак чини се предложено решење супротно је интересима и трећих оштећених лица и осигураника односно власника моторних возила.

2.1. Начин одређивања осигуране суме

Оштећено лице у саобраћајној незгоди остварује потраживање по основу грађанске одговорности аутомобилиста подношењем одштетног захтева непосредно осигуравајућем друштву односно осигуравачу. Напомињемо да без обзира на систем обавезног осигурања и даље постоји одговорност за штету лица које је штету проузроковало. Тако, оштећено лице које је штету претрпело употребом моторног возила, може се захтевом за накнаду штете обратити лицу које је за ту штету одговорно, без обзира на закључени уговор о обавезном осигурању. Осигурањем моторног возила од одговорности за штету причињену трећим лицима, осигураник се не ослобађа од одговорности према лицу коме нанесе штету употребом осигураног возила, већ је таквим осигурањем осигураник себи обезбедио само

могућност да се од завода код кога је возило осигурано регресира за износ штете коју је исплатио оштећеном лицу⁴⁸⁰.

Дужност власника моторног возила, односно учесника у саобраћајној незгоди је да обавести одговорно друштво за осигурање чији је осигураник проузроковао штету, о саобраћајној незгоди у року од 15 дана од дана када се догодила саобраћајна незгода⁴⁸¹. Сам поступак остваривања права на накнаду штете започиње се формалним обраћањем, односно подношењем одштетног захтева непосредно одговорном друштву за осигурање⁴⁸². Одштетни захтев осим тога што је у писменој форми, са кратким описом штетног догађаја, треба да садржи и доказе о насталој штети, као и личне податке учесника и податке о полиси штетника како би осигуравајуће друштво могло по истом даље да поступа⁴⁸³.

По пријему захтева осигуравач је дужан да примљени захтев евидентира у посебној књизи штета са даном пријема по редоследу пријема. Након пријема одштетног захтева осигуравач је дужан да утврди основ и висину тог захтева, да достави подносиоцу захтева образложену понуду⁴⁸⁴ за накнаду штете и да исплати накнаду штете у року од 14 дана од дана пријема одштетног захтева. Уколико поднети одштетни захтев није потпун, друштво за осигурање је дужно да се у року

⁴⁸⁰ Пресуда Вишег привредног суда у Београду, П-770/70 од 13.04.1970. године.

⁴⁸¹ Члан 23. ЗООС

⁴⁸² Као што је већ истакнуто постоји и могућност да се оштећено лице непосредно обрати свом осигуравајућем друштву, уколико је то предвиђено самим уговором о осигурању. (члан 24. ст. 1. и 2. ЗООС) У том случају осигуравач који је штету исплатио има право на накнаду штете од осигуравача чији је осигураник одговоран за саобраћајну незгоду.

⁴⁸³ Уз одштетни захтев по правилу се прилаже и Записник надлежног органа МУП-а о извршеном увиђају по наступању саобраћајне незгоде, који садржи и све неопходне податке за доказивање штетног догађаја. За доказивање нематеријалне штете прилажу се одговарајући лекарски налази, док се за материјалну штету прилаже Записник о оштећењу моторног возила или друге ствари.

⁴⁸⁴ "Образложена понуда је писмени акт односно одлука којом друштво подносиоца одштетног захтева обавештава да је и на који начин је одлучило по његовом захтеву. На основу тако сачињене понуде мора бити јасно како и на основу којих чињеница и доказа је утврђено да је захтев основан, и посебно, на који начин је утврђена висина штете. Уз овај акт друштво прилаже детаљно образложен обрачун и структуру одштете. Образложена понуда садржи и поуку о правном средству, тј. о могућности улагања жалбе или приговора." (*Информатор бр.1 – осигурање од аутоодговорности*, 2012.год.,стр. 8; www.azors.rs.ba).

од осам дана од дана пријема захтева писмено обрати подносиоцу захтева и затражи комплетирање документације⁴⁸⁵.

Изузетно, ако у року од 14 дана од дана пријема одштетног захтева није могуће утврдити основ и висину тог захтева, одговорно друштво је дужно да их утврди у року од 45 дана од дана пријема тог захтева за штету на стварима, а у року од 90 дана од дана пријема тог захтева за штету на лицима и да достави подносиоцу захтева образложену понуду за накнаду штете, а у даљем року од 14 дана да исплати накнаду штете⁴⁸⁶.

У случају да је обавеза осигуравача делимично спорна или да је износ накнаде штете споран или се не може утврдити коначан обрачун накнаде штете у прописаном року, осигуравач је дужан да обрачуна и исплати износ неспорног дела своје обавезе⁴⁸⁷. Осигуравач је дужан да реши и исплати оправдане захтеве и одбије захтеве који су неосновани. Дакле, у случају када оцени да нема основа за накнаду штете о томе ће писмено, са образложењем⁴⁸⁸, обавестити подносиоца одштетног захтева, у року од осам дана од утврђивања непостојања основа, а сагласно роковима за одлучивање о одштетном захтеву⁴⁸⁹.

Дакле, можемо закључити да оштећено лице да би остварио своје право на накнаду штете према о осигуравачу који је према уговору о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста преузео обавезу, најпре се истом мора обратити са одштетним захтевом, па тек уколико оно не поступи у складу са наведеним законским роковима, може се обратити надлежном суду.

⁴⁸⁵ Члан 25. став 2. ЗООС

⁴⁸⁶ Члан 25. став 3. ЗООС

⁴⁸⁷ Члан 25. став 4. ЗООС

⁴⁸⁸ "Детаљно образложени одговор је писмени акт односно одлука којом друштво за осигурање подносиоца одштетног захтева обавештава о свом ставу, односно да је утврдило да је одштетни захтев делимично основан, да исти није основан или да нема довољно доказа да утврди основ или висину штете (одштете). Овај акт мора бити образложен у односу на конкретно правно и чињенично стање и у истом морају бити побројани докази који су разматрани (они које је оштећени приложио, али и они које је друштво прибавило), те наведено шта садрже и због чега су узети, или нису узети, у обзир у конкретном случају. У свим случајевима мора бити наведен разлог због којег друштво није у могућности да упути образложену понуду и наведена поука о правном средству." (*Информатор бр.1 – осигурање од аутоодговорности*, 2012.год.,стр. 9; www.azors.rs.ba).

⁴⁸⁹ Члан 25. став 5. ЗООС

Без обзира што је одговорност осигураника претпоставка за накнаду штете од стране осигуравача, утврђивање одговорности осигураника није услов за подизање директне тужбе. Оштећено лице може да поднесе директну тужбу против осигуравача, без претходног утврђивања одговорности осигураника који му је штету проузроковао. Директна тужба је независна од тужбе према осигуранику, а у спору који је покренут директном тужбом утврђује се одговорност за накнаду штете, висина накнаде и обавеза осигуравача⁴⁹⁰.

2.2. Осигурана сума меродавна за одређивање накнаде

Осигурана сума, представља једну од одлучујућих чињеница за утврђивање величине ризика преузетих осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста. Осигурана сума представља максималну обавезу друштва за осигурање, по једном штетном догађају. Висина осигуране суме утиче на остваривање основне функције осигурања аутомобилиста: заштите оштећених лица и заштите осигураника односно штетника јер, као што је већ истакнуто, што је висина осигуране суме нижа то је нижа и заштитна функција коју пружа ово осигурање.

Обавеза друштва за осигурање по основу обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста ограничена је сумом осигурања, односно осигураном сумом важећом на дан настанка штетног догађаја, ако уговором о осигурању није уговорена виша сума⁴⁹¹. Дакле, осигурана сума одређена је законом тако да осигуравајуће друштво односно осигуравач не може закључивати уговоре о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста тј. полисе испод износа који је истим одређен. Динарска противвредност осигуране суме одштетног захтева за мале

⁴⁹⁰"Закон није обавезао оштећеног да учини избор туженог, а још мање да би му, ако једном учини избор, ускратио да касније тужи онога од два обавезника који првом тужбом није обухваћен... оштећени може за исту штету да тужи заједно осигуравача и штетника или сваког посебном тужбом, једног после другог..." Врховни суд Југославије, Рев. 21/69 од 11.02.1969. године.

⁴⁹¹ Члан 7. ст. 1. ЗООС

штете, обрачунава се по средњем курсу Народне банке Србије на дан настанка штетног догађаја⁴⁹².

Износ најниже суме осигурања на коју може бити уговорено осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије, а тај износ не може бити нижи од 1.000.000 евра за штету на лицима по једном штетном догађају (без обзира на број оштећених лица), као и 200.000 евра за штету на стварима по једном штетном догађају⁴⁹³.

За разлику од одредбе садржане у ЗОИЛ: "ако је износ осигуране суме недовољан да буду надокнађене све штете проузроковане истим штетним догађајем, предност при надокнади имају штете на лицима⁴⁹⁴", ЗООС не даје никоме предност на намирење и тако следи универзално прихваћено начело једнакости свих оштећених, али увек у границама уговорене односно прописане осигуране суме, посебно за штете на лицима и посебно за штете на стварима⁴⁹⁵. Уколико има више оштећених лица, а укупна накнада прелази износ од 1.000.000 евра или за штету на стварима 200.000 евра права оштећених лица према осигуравајућем друштву се смањују до овог износа⁴⁹⁶. Увиђамо да је новим ЗООС значајно повећан износ најниже суме на коју може бити уговорено осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста.

Друге најниже суме осигурања на које може бити уговорено осигурање за новчану накнаду штета на лицима утврђује Влада Републике Србије на предлог Народне банке Србије⁴⁹⁷. Из овога следи да је законодавац прописао још две најниже суме осигурања за новчану накнаду штета на лицима и то:

а) најнижу суму осигурања за накнаду материјалне штете на лицима, и

⁴⁹² Члан 7. ст. 2. ЗООС

⁴⁹³ Члан 22. став 1. и 2. ЗООС

⁴⁹⁴ Члан 86. став 1.

⁴⁹⁵ Више: Матијевић, Б.: Обвезно осигурање од аутомобилске одговорности и недостатност осигуране своте, Стручна трибина, прегледни научни чланак, *Свијет осигурања*, 2/2005, стр.48

⁴⁹⁶ Члан 22. став 4. ЗООС

⁴⁹⁷ Члан 22. став 3. ЗООС

б) најнижу суму осигурања за накнаду нематеријалне штете на лицима⁴⁹⁸.

У литератури се истиче да ће се обавеза осигуравача утврђивати према уговореној суми, а то значи да ће се применити осигурана сума назначена на полиси, односно да ће се, ако је у полиси наведен само члан Закона који се односи на лимит осигурања (што је у ранијем периоду односно периоду пре доношења ЗООС била пракса), применити она осигурана сума, која је одређена у Закону, на који се позива у самој полиси⁴⁹⁹. То значи да, ако се осигурана сума измени у периоду од закључивања уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста до настанка штетног догађаја, примењиваће се она осигурана сума која је важила на дан закључења уговора о осигурању између осигуравача и осигураника⁵⁰⁰.

У правима неких земаља постоји могућност уговарања веће осигуране суме. Тако према члану 85. став 1. Закона о осигурању Републике Хрватске⁵⁰¹ истиче се да "обавеза друштва за осигурање по основу осигурања од аутомобилске одговорности не може по једном штетном догађају бити већа од износа што га на предлог Дирекције за надзор друштава за осигурање утврди Влада Републике Хрватске, ако уговором о осигурању није утврђен већи износ". Из наведеног јасно произлази да је дозвољено уговарање и виших осигураних сума од оних прописаних (уз плаћање и одговарајуће премије осигурања тзв. доплатак премије)⁵⁰². Уговором о осигурању од од грађанске одговорности аутомобилиста у Хрватској се могу увећати прописане висине обавеза друштва по једном штетном догађају и то:

- за 50% вишу суму, уз увећану премију за 5%;
- за двоструко вишу суму, уз увећану премију за 10%;
- за троструко вишу суму, уз увећану премију за 15%;
- за четвороструко вишу суму, уз увећану премију за 20%;

⁴⁹⁸ Огњановић, С.: Нови ЗООС и новине у накнади штете по основу осигурања од грађанскоправне одговорности у вези са употребом моторних возила, *Зборних радова са саветовања на тему: Саобраћајне незгоде*, Златибор, 2010.год., стр.15

⁴⁹⁹ Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.25

⁵⁰⁰ Исто

⁵⁰¹ "Народне новине РХ" број 9/94, 11/02

⁵⁰² Матијевић, Б.: Обвезно осигурање од аутомобилске одговорности и недостатност осигуране своте, Стручна трибина, прегледни научни чланак, *Свијет осигурања*, 2/2005, стр.51

- за осмороструко вишу суму уз увећану премију за 35%.

Уговарањем више осигуране суме, обавезе друштва се повећавају у истој мери за штете на лицима и за штете на стварима.⁵⁰³

2.3. Осигуране суме у нашем праву

У осигурању одговорности ималаца моторних возила законом се утврђује не само садржина уговора о осигурању, већ се под одређеним претпоставкама чак осигуравачу намеће обавеза закључења осигурања тзв. обавеза контрахирања⁵⁰⁴. Такође, ограничење у вези са најнижим осигураним сумама које се прописују законом, показује да је главни циљ обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста обезбеђивање одређеног фонда средстава оштећеним лицима ради покрића штета које су претрпели.

У пракси увођење ограниченог покрића осигураном сумом имало је за последицу настанак читавог једног низа нових ситуација, од којих неке и дан данас изазивају потешкоће у обради и решавању одштетних захтева. Ту првенствено мислимо на оне ситуације у којима је осигурана сума учестало недовољна за подмирење штета насталих из једног штетног догађаја. Данашња пракса нам указује да је таквих ситуација све више, нарочито ако се узме у обзир да су, не тако давно, судски критеријуми за утврђивање правичне новчане накнаде нематеријалне штете код тежих повреда, знатно увећани⁵⁰⁵. С'друге стране у протеклом периоду судови су утврђивали висину осигуране суме ради оцене границе одговорности осигуравача

⁵⁰³ Премијски систем за осигурање од аутомобилске одговорности у РХ – прочишћени текст, Хрватски уред за осигурање, Загреб, 1999., стр. 9 – према: Матијевић, Б., *op.cit.*, стр.51, фн.110

⁵⁰⁴ Јањић, З.: Цивилно правни аспект обавезног осигурања одговорности за накнаду штете, Осигурање у сусрет процесу придруживања Србије и Црне Горе у ЕУ, *Зборник радова, Палић*, 2006.год., стр.235

⁵⁰⁵ Матијевић, Б., *op.cit.*, стр.52

само поводом приговора да тражена накнада прелази лимит, односно границу одговорности осигуравача⁵⁰⁶.

Једна од ситуација која се појављује у системима ограниченог покрића – лимита осигурања осигураном сумом је и ситуација када иста није довољна. Поставља се питање шта се дешава уколико осигурана сума није довољна да се из ње намире сви одштетни захтеви који се појављују у вези с'једним штетним догађајем? Ко има предност у намирењу? Уколико постоји само једно оштећено лице, а уговорена односно прописана осигурана сума је недовољна (јер износ штете прелази висину осигуране суме) ствар је релативно једноставна. Наиме исплатом читавог износа осигуране суме престаје тј. исцрпљује се обавеза осигуравача јер, као што је већ речено, његова обавеза ограничена је осигураном сумом.

Ствар се компликује уколико износ штете прелази осигурану суму, а постоји више оштећеника. Дакле шта се дешава ако осигуравач исцрпи осигурану суму, а накнадно се појави још одштетних захтева?

Неке од одговора на питања о разрешавању дилема везаних за обим накнаде и суме осигурања дала је судска пракса:

- обавеза заједнице осигурања по основу уговора о осигурању власника моторног возила од одговорности за штете причињене трећим лицима цени се према уговореној осигураној суми;

- лимит обавезе заједнице осигурања утврдиће се према укупној штети у једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица;

- износ штете према којим се утврђује обим одговорности заједнице осигурања обрачунава се тако што се новчана штета узима у износу у којем је настала, а неновчана материјална штета и нематеријална штета утврђују се према ценама односно критеријумима у време штетног догађаја. Штета која се надокнађује у иностраној валути обрачунава се по курсу на дан штетног догађаја (уколико осигуравач задоцни са испуњењем новчане обавезе, поред главнице дугује и затезну камату на износ дуга до дана исплате – а стопа затезне камате на износ дуга који

⁵⁰⁶ Дедијер М.: Правна природа границе одговорности осигуравача за штету причињену трећим лицима, Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, *Зборник радова*, Палић, 2001.год., стр.66

гласи на евре, утврђује се на годишњем нивоу у висини референтне каматне стопе Европске централне банке на главне операције за рефинансирање увећане за осам процентних поена⁵⁰⁷);

- ако тако утврђени износ штете не прелази износ осигуране суме, заједница осигурања дужна је да потпуно накнади штету и кад висина штете према ценама, односно критеријумима у време судске одлуке, прелази износ осигуране суме. Ако је износ штете утврђен на начин из претходног става већи од осигуране суме, заједница осигурања дужна је да накнади део штете према сразмери између осигуране суме и тако утврђеног износа штете;

- затезне камате и парнични трошкови досуђују се без обзира на лимит осигурања;

- када се у парници по захтевима више оштећених из истог штетног догађаја утврди да укупна штета прелази осигурану суму, суд ће сваком од тужилаца досудити сразмеран део накнаде тако да збир досуђених износа не пређе лимит обавезе заједнице осигурања⁵⁰⁸.

Из напред наведеног закључујемо да је правична накнада штета на моторним возилима, насталих као последица саобраћајних незгода, од стране осигуравача веома важна. Наиме, оштећеник коме штета није надокнађена на правичан начин, по правилу улази у парнични поступак и самим тим одлаже време исплате, а са друге стране повећава број судских предмета. У пракси се показало да брза и правична накнада штете доприноси задовољству оштећених лица, па сами тим и већем поверењу у систем обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.

⁵⁰⁷ Члан 4. став 1. Закона о затезној камати, "Службени гласник" бр. 119/2012

⁵⁰⁸ Заједничка седница Савезног суда, врховних судова и Врховног војног суда од 26. и 27.10.1988. године

2.3.1. Висина покрића штете на стварима

Последица саобраћајне незгоде најчешће је материјална штета односно уништење или оштећење моторног возила и ствари у њему. Штета на моторном возилу се може надокнадити власнику односно оштећеном применом општих правила грађанског права о накнади штете (у правном односу оштећеног и одговорног лица) или по основу обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста (у односу осигуравача и оштећеног као трећег лица) или исплатом накнаде из осигурања по основу уговора о каско осигурању моторног возила (у правном односу осигураник – осигуравач). Власници моторних возила, који имају право на накнаду штете на возилу, пријављују штету одговарајућем осигуравајућем друшву и очекују да им штета буде надокнађена.

Висина материјалне штете, а према томе и начин накнаде зависи од следећих фактора:

- вредности осигураног или оштећеног возила;
- степена оштећења (тотална или делимична штета);
- начина закључења полисе осигурања;
- вредности спашених делова;
- осталих трошкова који утичу на висину штете и накнаде⁵⁰⁹.

Утврђивање обима оштећења (тзв. снимање штете) представља једну од најважнијих фаза у поступку обраде одштетног захтева. Како би се могао остварити захтев за накнаду штете од осигурања, висина настале штете на возилу мора бити утврђена уз учешће представника одговорног лица (организације за осигурање код које је био осигуран штетник)⁵¹⁰. Такође, да би се процена штете настале на возилу урадила квалитетно неопходно је да проценитељ осигурања оствари непосредан

⁵⁰⁹ Шибоњић, М. и Петровић, З.: *Проблеми утврђивања материјалне штете на возилима*, Гласник Адвокатске коморе Војводине, бр. 5, 1986.год., стр.28

⁵¹⁰ Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.234

увид у стање оштећеног возила и да затечено стање фиксира (ово се најчешће постиже записником о оштећењу возила и фотодокументацијом)⁵¹¹.

У једној својој пресуди⁵¹² Врховни суд Србије сматра да оштећеном треба исплатити тоталну штету на возилу и у случају када је оправка могућа, али се њоме због недостатка увозног дела оштећеном не би могла гарантовати безбедна вожња, односно не би се могло успоставити стање пре настанка штете.

Зависно од обима претпљене штете, што условљава и начин давања накнаде разликујемо и две ситуације:

- накнаду штете за случај делимичног оштећења возила;
- накнаду штете за случај уништења возила (тзв. тоталне штете)⁵¹³.

Обрачун висине накнаде штете на стварима зависи од тога да ли је наступила делимична или тотална штета. За ову поделу од значаја је околност, да ли је штета погодила целокупну вредност ствари и тако довела до њеног уништења тзв. тотална штета или је само дошло до њеног оштећења односно делимична штета.

Тотална штета се може појавити у два вида:

- а) као стварна тотална штета или стварни потпуни губитак; и
- б) као изведена тотална штета или изведени потпуни губитак, који опет може бити у облику техничке тоталне штете и економске тоталне штете.

Технички тотална штета настаје када је оштећење моторног возила такво да се технички не може поправити и због тога се више не може употребити за сврху за коју је намењено тј. тако оштећено моторно возило престаје бити ствар одређене врсте.

Економски тотална штета настаје када је оштећење моторног возила такво да се моторно возило технички може поправити, али поправка економски није исплатива. У том случају се висина накнаде утврђује према набавној вредности новог возила и елемената за одређивање временске и функционалне амортизације,

⁵¹¹ Ристић, Ж., Ристић, М.: Процена штете на моторним возилима, VII Симпозијум о саобраћајно-техничком вештачењу и процени штете, Врњачка Бања, *Зборник радова*, 2009.год., стр.401

⁵¹² Врховни суд Србије, Реб. 1526/82

⁵¹³ Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.227

премештању возила на дан штете, а по ценама у време обрачуна односно исплате накнаде штете. Ова вредност се потом умањује за вредност остатка (уколико остатка има и уколико остатак остаје власнику уништеног возила), па се тек тако добијени износ исплаћује оштећеном власнику уништеног моторног возила.

Уколико се, пак ради о тоталној штети због нестанка возила (нпр.услед крађе, потонућа у воду без могућности вађења), тада остатка возила очигледно нема па се и не одбија било колика вредност остатка приликом обрачуна накнаде штете за нестало возило. Висина штете на моторним возилима утврђује се на основу записника о оштећењу, допунског записника о оштећењу, вештачењу, као и на основу других доказних материјала из којих се може утврдити обим оштећења из предметног удеса⁵¹⁴.

Поред стварне штете, оштећени има право на накнаду тзв. изгубљене добити коју је основано могао очекивати од експлоатације моторног возила да оно није било оштећено у саобраћајној незгоди (штета због немогућности коришћења возила или тзв.губитак ауто-дана)⁵¹⁵. Треба истаћи да елементи за прорачун висине накнаде за некоришћење возила нису дефинисани законским актима, нити су од стране осигуравајућих друштава јединствено дефинисани.

Осигуравачи на различите начине утврђују трајање периода, односно број дана када се возила не користе, на различите начине одређују цену ауто-дана и према томе на различите начине утврђују висину накнаде за некоришћење возила⁵¹⁶. Зато, мишљења смо, да основу за постизање прихватљивог решења, како за власника моторног возила тако и за осигуравајуће друштво, представља познавање јасних елемената од којих ће зависити прорачун обима осигуравајућег покрића, те да се из тог разлога на одговарајући начин морају дефинисати: време некоришћења возила, елементи трошкова возила и висина добити власника возила и сл., а такође и врста и старост возила, врста превоза коју возило обавља (јавни превоз или превоз за сопствене потребе) итд.

⁵¹⁴ Више о томе: Бодоло, Т. – Посавац, В., *op.cit.*, стр.6-10

⁵¹⁵ Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.234

⁵¹⁶ Манојловић, А., Говедарица, М.,Момчиловић,В., Дреновац, Д.: Накнада за некоришћење возила, *Зборних радова са саветовања на тему: Саобраћајне несреће*, Златибор, 2010.год., стр.27

У упоредном праву ситуација је другачија. Тако су нпр. у Немачкој основе за обрачун накнаде због спречености коришћења возила постављене још 1961.год. и са одређеним изменама и допунама, сагласно променама прописа и правила струке, модификована (и у пракси се и данас примењују), док код нас ова проблематика није стручно обрађена нити методолошки подржана па се стога у пракси она различито тумачи и примењује⁵¹⁷. Такође у западноевропским земљама, као и у Великој Британији, трошкови због немогућности коришћења сопственог возила у току трајања поправке признају се толико дуго колико је вршена поправка, све до оног момента када се возило може поново користити⁵¹⁸. Да ли ће се признати ова штета или не, одлучује осигурање на основу извршене процене на возилу, при чему је такође од значаја да ли се возило користи за обављање радне делатности или не (те с'тим у вези, а како би остварио своје право, оштећени који обавља професионалну делатност властитим возилом – такси, аутобус и сл., мора доказати да му је проузрокована штета током периода некоришћења возила)⁵¹⁹.

Редовно се накнада штете на моторном возилу врши у новцу, ређе се користи накнада у натури (реституција - замена или оправка) као облик накнаде штете, а још ређе се користи напуштај (абандон) као начин накнаде тј. могућност да осигураник или треће оштећено лице препусти осигурачу у својину остатке уништеног моторног возила, као осигуране или оштећене ствари, с'тим да му осигуравач исплати накнаду из осигурања у висини пуне суме осигурања моторног возила, односно накнади штету у висини стварне вредности возила на дан плаћања⁵²⁰. Практиковање абандона као начина накнаде само се изузетно прихвата односно уговара у праву осигурања⁵²¹.

⁵¹⁷ Бодоло, Т. – Посавац, В.: *Утврђивање накнаде настале због немогућности коришћења возила*, Удружење судских вештака „Војводина”, стр.6 (<http://www.forensicexp-vojvodina.org.rs>, 25.6.2013.)

⁵¹⁸ Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.234

⁵¹⁹ Исто

⁵²⁰ Огњановић, С., Тошић, П.: *Право на напуштај тотално оштећеног моторног возила по основу осигурања моторних возила у праву Републике Српске и заштита животне средине*, 10. Међународни научни скуп са Синергија 2012, *Зборник радова*, 2012.год., стр.318

⁵²¹ Општи услови за осигурање имовине садрже норму да, уколико није друкчије уговорено, уништене односно оштећене ствари после настанка осигураног случаја остају осигуранику. Ова норма ће се такође примењивати и за уговор о каско осигурању моторног возила уколико није друкчије уговорено. И ЗОО у члану 927. истиче: "Ако се другачије не уговори, уништене, односно оштећене ствари, после настанка осигураног случаја, остају осигуранику".

С'озиром да је могућност абандона у нашем праву још увек само уговорна могућност у осигурању ствари, али не и право оштећеног, поједини аутори⁵²² предлажу признавање једног новог права у корист оштећених лица у случају наступања тоталне штете на моторном возилу, када се накнада штете врши по основу обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста и по основу каско осигурања. Дакле, реч је о праву на препуштање остатка моторног возила у својину осигуравачу, уз истовремену наплату од осигуравача целокупне вредности моторног возила.

Овакво решење, мишљења смо имало би свакако позитивних ефеката. Пре свега у интересу власника хаварисаног возила је да му се штета накнади путем абандона односно напуштаја остатка моторног возила у својину осигуравачу, по основу осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста или каско осигурања. Посебно када је возило тотално уништено, па се више и не може употребљавати за сврху за коју је намењено. С'обзиром да таква моторна возила у већини случајева завршавају на отпаду, на овај начин би се допринело и заштити животне средине. Све ово говори у прилог чињеници да би за власнике тотално уништених моторних возила требало у неком наредном периоду предвидети повољнија решења од постојећих.

У случају оштећења моторног возила у саобраћајној незгоди оштећеном припада право и на накнаду одређених трошкова. Ту пре свега спадају трошкови: за хитне интервенције, пренос возила до најближег сервиса (радионице) ради оправке, трошкови чувања возила до предаје сервису итд. У сваком случају оштећени мора пружити доказе о висини претпљене штете као и доказе да је штета настала у вези са саобраћајном незгодом као нпр. полицијски записник, фотографије, рачуни и сл. У случају када је осигуравач штету надокнадио у знатном делу, висина ненадокнађеног дела обрачунаваће се применом постотка спорног дела на укупну висину штете, према ценама на дан доношења пресуде.

⁵²² Види више: Огњановић, С., Тошић, П., *op.cit.*, стр.324

У случају спора, накнада за тотално оштећење возила после добровољне делимичне исплате, утврђује се тако што ће се претходно утврдити у ком проценту је од укупне штете исплаћена накнада према ценама у време исплате, потом се утврђује висина укупне штете према ценама у време пресуђивања, а од тако добијеног износа узима се проценат за који је остала ненадокнађена штета и тако добијени износ досуђује се оштећеном.⁵²³ Дакле, ако би се радило о проузроковању тоталне штете на моторном возилу, а његовом власнику је делимично исплаћена накнада, онда се при остваривању права на накнаду материјалне штете по овом основу утврђује прво укупна висина штете према ценама у време пресуђења, а затим се од тог износа умањује проценат за који је он делимично обештећен, па му се досуђује накнада у висини за коју је тотална штета остала непокривена.

С'друге стране при оцени висине измакле користи односно добити⁵²⁴ суд узима у обзир добитак који се могао основано очекивати према редовном току ствари или према посебним околностима, а чије је остварење спречено штетниковом радњом или пропуштањем. Тако, на пример, таксиста коме је оштећено возило кривицом другог, због чега није у могућности да остварује приходе које је раније редовно остваривао, има право поред накнаде штете за уништено или оштећено возило и право на изгубљену зараду, и то од дана када му је штета причињена до дана пресуђења, а на основу података које је он приказивао надлежним органима о оствареним приходима у последњем периоду, до настанка штете.

Овакво решење је исправно ако се има у виду да је такси возило таксистима основно средство за рад, па самим тим некоришћењем возила за време оправке он губи приходе које је због оштећења возила у саобраћајној незгоди у немогућности да редовно остварује. Да би оштећено возило било доведено у стање у којем се налазио пре но што је саобраћајна незгода наступила потребно око 15 дана, па је то уједно и период за накнаду измакле добити који судови у својој пракси најчешће досуђују.

⁵²³ Врховни суд Србије, Рев. 1000/84

⁵²⁴ "Lucrum cessans - корист коју неко очекује по редовном току ствари и коју би остварио да није било штетне радње. Измакла добит спада у имовинске штете и представља облик конкретне штете, па је с'тога треба разликовати од изгубљене зараде, као и од будуће и апстрактне штете". - Види: *Правна енциклопедија*, Савремена администрација, 1979.год, стр.642

2.3.2. Висина покрића штете на лицима

У саобраћајним незгодама, могућност повређивања је најразличитија. Пешак може бити повређен од било ког возача, а возач и путник при међусобном судару два или више возила. Штета на лицу може се дефинисати као било какав негативан утицај на телесно и душевно здравље и интегритет⁵²⁵. Сваку саобраћајну незгоду обележавају истовремене повреде органа и делова тела, које су различите по броју, врсти, интензитету, локацији и сл., а које неретко угрожавају живот оштећеног. Такође, велики је број незгода у саобраћају са забрињавајућим последицама смртних исхода. Код накнаде штета услед смрти или повреде здравља много је теже утврдити које је понашање оштећеног допринело да штета буде већа од оне која би иначе била да се оштећено лице другачије понашало.

Обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста у Србији одувек је покривало штете на лицима⁵²⁶ и то не само када је уговор о осигурању био закључен, него и за случај штете која је причињена неосигураним или непознатим моторним возилом. Штете на лицима су, дакле надокнађиване и у случајевима који су касније пренети у надлежност Гарантног фонда.

Новим ЗООС у Републици Србији уведен је посебан правни режим за накнаду штете на лицима (када се ова штета надокнађује по основу осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста) који одступа од општих правила о накнади штете по основу грађанскоправне одговорности који је регулисан ЗОО.

Тако, према одредби из члана 26. ЗООС "друштво за осигурање новчану накнаду штета на лицима утврђује применом прописаних критеријума за накнаду те штете. Влада ближе прописује начин и критеријуме за утврђивање материјалне штете и начин и критеријуме за утврђивање нематеријалне штете, зависно од тежине

⁵²⁵ Pscheidl' D.: Трендови у исплати накнаде нематеријалне штете у неким Европским земљама, *Ревизија за право осигурања, број 4/2006*, стр.12

⁵²⁶ У почетку на основу општих правила грађанског (одштетног) права о накнади штете и посебних закона о осигурању (који су регулисали обавезност овог осигурања), а касније на основу ЗОО, односно на основу законских одредаба о накнади штете прописаних истим, као и на основу посебних закона о осигурању имовине и лица.

телесне повреде или нарушеног здравља, односно од степена делимичне онеспособљености за рад, као и круг лица која имају право на накнаду и максимални износ накнаде за претрпљене болове услед смрти или тешког инвалидитета неког лица". На тај начин законодавац се определио за један концепт обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста који значи сужавање и удаљавање од постојећег грађанскоправног покрића у овом осигурању и увођењу у обавезно покриће једног редуцираног грађанско-правног покрића, како по висини покрића (лимитирани износи за тзв."накнаду штете" односно накнаду из обавезног осигурања аутомобилиста) тако и по обиму покрића (искључење неких видова штете из накнаде)⁵²⁷.

У случају када је понуђена висина накнаде штете мања од потраживања оштећеног лица, осигуравач је дужан да оштећеном лицу понуди и изврши исплату неспорног дела своје обавезе на име предујма⁵²⁸. Међутим, у пракси се дешавало да осигуравачи злоупотребљавајући институт поравнања, закључују иста на делимичне износе условљавајући оштећена лица да се одрекну од остатка потраживања према њима и да га остварују непосредно према штетнику. Оваква пракса, мишљења смо није добра, јер су трећа лица економски слабија категорија, па врло често мимо своје воље прихватају таква поравнања знајући да би улазак у спор знатно одужио рок у коме би остварили накнаду штете по основу обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.

Треба истаћи да је Влада Републике Србије донела Уредбу о накнади штете на лицима⁵²⁹, којом се ближе уређује начин и критеријуми за утврђивање материјалне и нематеријалне штете (зависно од тежине телесне повреде или нарушеног здравља, односно од степена делимичне онеспособљености за рад), круг лица која имају право на накнаду и максимални износ накнаде за претрпљене болове

⁵²⁷ Огњановић С.: Накнада штете на лицима у обавезном осигурању од аутоодговорности, Промене у праву осигурања у оквиру ЕУ развоја права осигурања, *Зборник радова, Палић* 2011.год., стр. 325

⁵²⁸ Прихватање неспорног дела накнаде штете не утиче на право на потраживање спорног дела накнаде (чл.25 став 4. ЗООС)

⁵²⁹ Сл.гласник РС, број 34/2010

услед смрти или тешког инвалидитета неког лица. Основ за новчану накнаду је постојање повреде телесног интегритета неког лица, изражено у контузијама и нагњечењу неког дела тела, оштећењу или губитку појединих делова тела, трајном нарушењу здравља или смрти лица⁵³⁰.

У смислу Уредбе о накнади штете на лицима⁵³¹ под материјалном штетом у случају смрти, телесне повреде или оштећења здравља неког лица - подразумева се сва она штета коју је то лице имало због повреде (трошкови лечења, изгубљена зарада и сл.), односно блиски сродник због смрти сродника. Накнада штете обухвата:

- трошкове лечења и рехабилитације;
- изгубљену зараду за време привремене спречености за рад;
- изгубљену зараду у случају трајне делимичне или потпуне неспособности за рад;
- накнаду за изгубљено издржавање;
- трошкове сахране;
- трошкове туђе неге и помоћи.

Нематеријална штета, као последица саобраћајне незгоде, обухвата следеће видове:

- физички бол;
- претрпљени страх;
- душевни бол због умањења опште животне активности;
- душевни бол због наружености;
- душевни бол због смрти блиског лица;
- душевни бол због нарочито тешког инвалидитета блиског лица⁵³².

⁵³⁰ Члан 2.

⁵³¹ Члан 3.

⁵³² Члан 10. Уредбе о накнади штете на лицима

Нематеријална штета се надокнађује независно од накнаде материјалне штете. При утврђивању висине накнаде нематеријалне штете, у обзир се узима велики број фактора (нпр. јачина и трајање претрпљених физичких болова, будући болови, проценат умањења опште животне активности, као и узраст повређеног лица, његово опште здравствено стање, врста и карактер повреда и могуће умањење интензитета болова кроз одговарајућу терапију и лекове) и сходно њима се одређује износ накнаде. Уредбом су детаљно прописани критеријуми за сваки од појединачних видова нематеријалне штете (физичка бол, претрпљени страх, душевна бол и сл.) и максимални износи накнаде штете.

Пропсивањем максималних износа накнада штета, мишљења смо да Влада као извршни орган није донела Уредбу којом спроводи закон, већ ону која уређује материјалне односе, а то сме чинити само закон. Наиме, у оквиру граница формиране судске праксе судови досуђују накнаду штете руководећи се општим правилима правичности, док се висина новчаног обештећења одмерава за претрпљену штету истих обележја, која је проистекла из сличног штетног догађаја и имала исте или сличне последице. Дакле, висину сваке штете може одредити једино суд, а максимални лимит може поставити једино закон.

Такође суд, као што је већ истакнуто, треба да води рачуна о значају повређеног добра и циљу коме служи та накнада а не о Уредби (с'обзиром да се не сме кретати ван њених оквира). Међутим, како Уредба обавезује само осигураваче када се питање накнаде штете решава вансудским путем у односу осигуравач – треће оштећено лице (када утврђују новчану накнаду штете на лицима) практично је суспендована примена одредаба ЗОО о накнади штете на лицима, које су примењиване у осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Самим тим, мишења смо да су смањења законска права трећих оштећених лица, осигураника и других осигураних лица, док је положај осигуравача знатно побољшан смањивањем обавеза око исплате пуног износ накнаде штете. Смањење законских права оштећених лица неприхватљиво је и из разлога што је обавезно осигурање од одговорности аутомобилиста и установљено пре свега ради заштите трећих, оштећених лица.

С'друге стране и када се пред судом решава накнада штете између осигуравача и трећег оштећеног лица суд не обавезује Уредба, већ су за њега и даље

обавезујуће одредбе о накнади штете из ЗОО. Поред тога и у случају када се решава о накнади штете (било у вансудском, било у судском поступку) по основу грађанско правне везе у односу штетник (осигураник, осигурано лице) – оштећено лице не примењују се правила Уредбе, већ такође правила ЗОО.

Из свега наведеног закључујемо да је законодавац питање регулативе накнаде штете (која је у законодавној надлежности), препустио Влади Републике Србије (као органу извршне власти) - тако што је овластио да она пропише критеријуме за новчану накнаду штете на лицима, што је она Уредбом и учинила. Поједини аутори⁵³³ оправдано сматрају да је новоуведени правни режим по коме се врши накнада штете на лицима, одступио од до сада прописаних и примењиваних општих правила облигационог права о накнади штете на лицима по основу осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, затим да је Уредба о накнади штете на лицима последица лошег законског решења из члана 26. ЗООС и да је на њене недостатке у време јавне расправе, указивала стручна и научна јавност. Треба још истаћи да је и Уставни суд Србије⁵³⁴ утврдио да Уредба о накнади штета на лицима није у сагласности са Уставом и законом, али је одбацио захтев за обуставу извршења појединачних аката односно радњи које се предузимају на основу оспорене Уредбе⁵³⁵. Иако је Уставни суд Србије утврдио да је Уредба неуставна, ипак је, мишљења смо, одбацивањем захтева за обуставу извршења појединачних аката односно радњи које се предузимају на основу оспорене Уредбе евидентно допринео да се судови у тим појединачним случајевима не могу руководити општим правилима правичности, што је недопустиво. Наиме, управо из разлога што ће се судови, у поменутих случајевима кретати само у оквирима Уредбе, неће моћи водити рачуна о значају повређеног добра и циљу коме обештећење служи. На крају ће то допринети и већем неповерењу у систем обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста.

⁵³³ Види: Огњановић, С., *op.cit.*, стр.331

⁵³⁴ На 2.седници, одржаној 24.01.2013.године (Предмет IУо-904/2010)

⁵³⁵ <http://www.paragraf.rs/dnevne-vesti/250113/250113-vest5.html>, (15.06.2013.)

И у земљама Европске Уније, лице које је повређено у саобраћајној незгоди има право на накнаду свих трошкова у вези са поправљањем његовог оштећеног здравља. У Немачкој се надокнада плаћа на име трошкова медицинског лечења док је оно неопходно, а што се тиче трошкова медицинског лечења осигуравачи социјалног осигурања и у случају болести имају право на надокнаду од стране осигуравача одговорног лица⁵³⁶. Такође, уз трошкове медицинског лечења у накнаду спадају и хонорар лекара, медицински производи и трошкови везани терапеутске и рехабилитационе мере, а могуће је и надокнадити трошкове алтернативне медицине уколико су адекватни за лечење или бар побољшавају медицинско стање⁵³⁷. У случају мањих незгода затев за надокнаду штете обично укључује надокнаду због бола и патње, као надокнаду медицинских трошкова. Тако се у § 253. одељак 2. немачког Грађанског закона (BGB) истиче да "...услед здравствене или телесне повреде... одговарајућа надокнада у новцу може се захтевати у случају сваке штете која није материјалне природе".⁵³⁸

У појединим земљама исплата ће се извршити ако се испуне одређени услови односно поједине исплате садрже и одређена ограничења. Тако нпр.у британском праву накнаду трошкова лечења оштећени може тражити уколико нису исплаћени из фондова здравственог и социјалног осигурања. Дакле, ако оштећени није био здравствено осигуран преко државних организација, трошкове лекарских услуга које су му указане као приватном пацијенту сноси грађански одговорно лице⁵³⁹. У Поругалији ако осигуравајућа организација прихвати да исплати трошкове, оштећени може ангажовати само оног лекара или посетити само ону установу на коју га упути одговорно лице, док се у аустријској судској пракси, оштећеном признају трошкови познатог хирурга, за неку нарочиту тешку операцију, коју не може извршити било који хирург⁵⁴⁰.

⁵³⁶ Васку, Н., *op.cit.*, стр. 10

⁵³⁷ Kröger, N., *op.cit.*, стр.12

⁵³⁸ Исто

⁵³⁹ Мрвић-Петровић, Н.: *Осигурање и накнада штете из саобраћајне незгоде у земљама Европске Уније*, Проузроковање штете и њена накнада, Регимех, Будва, 1998.год., стр.133.

⁵⁴⁰ Исто

Начин на који се штете процењују разликује се од земље до земље. За одређивање колика је штета нпр. телесних повреда узимају се у обзир многи фактори, међу којима су трошкови болничког лечења и рехабилитације, приходи жртве итд., мада у неким земљама постоје фиксне висине покрића за овакве штете (нпр. у Данској, Шпанији, Великој Британији, Тајланду, Бразилу, Чилеу)⁵⁴¹. У неким земљама, као што је нпр. Белгија, узима се у обзир и статус оштећеног лица, па су привилеговани студенти, незапослени, пензионери и сл.⁵⁴². Покриће за телесне повреде и материјалну штету у већини земаља увек се узимају у обзир, међутим често се запоставља покриће које би требало исплаћивати за претрпљени психички бол, а у неким земљама постоји необичан начин накнаде штете (па тако у Судану нпр. покриће се процењује према броју камила⁵⁴³, док се у неким земљама исплаћује укупан износ накнаде штете уколико се телесне повреде односе на повређене обе руке или обе ноге, а само делимична накнада уколико је повређена само једна рука или једна нога)⁵⁴⁴. У сваком случају је очигледно да процена нематеријалне штете није једноставна ствар и да се многи фактори морају узети у обзир да би се процена штете адекватно обавила.

⁵⁴¹ Zimolo, A.: *Normative and management characteristics of motor third party liability Insurance in the world*, Motor Insurance Working Group Bulletin, 2003.год., стр.13 (www.aida.org.uk, 17.9.2013.год.)

⁵⁴² Исто

⁵⁴³ Максимално покриће је једнако 100 камила или њиховој вредности у новцу.

⁵⁴⁴ Zimolo, A., *op.cit.*, стр.13 (www.aida.org.uk, 17.9.2013.год.)

3. Штете искључене из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста

Обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста пружа оштећеним лицима веома широк круг покрића. Ипак постоје неке врсте причињених штета које у свим земљама нису покривене обавезним осигурањем, без обзира на то да ли је штета причињена моторним возилом и да ли је осигураник за њу одговоран. Дешава се да је осигураник у обавези да накнади штету, иако је у питању штета коју осигуравач није дужан накнадити. Треба истаћи да се од оваквих штета разликују штете које осигуравач није обавезан да накнади, јер није обавезно то да учини ни лице које је причинило штету. Ималац опасне ствари може бити ослобођен одговорности, не мора да доказује да су оштећеник или треће лице одговорни за проузроковање штете, већ је довољно да докаже да без радњи ових лица до штете не би ни дошло⁵⁴⁵.

Случајеви ослобађања од објективне одговорности имаоца опасне ствари (једнако као и лица које се бави опасном делатношћу), прописани су одредбама члана 177. ЗОО. Објективно одговорно лице може се, као што је истакнуто, ослободити своје одговорности уколико докаже постојање разлога за ослобођење од одговорности за штету. Потпуно ослобађање од објективне одговорности имаоца опасне ствари, према члану 177. став 2. ЗОО, могуће је у случају када је до настанка штете дошло услед више силе искључиво радњом оштећеника или трећег лица, коју он није могао предвидети, и чије последице није могао избећи нити отклонити. Уколико су радње оштећеника или трећег лица само делимичан узрок штете, ЗОО прописује различита правила, у зависности да ли је реч о радњи трећег лица или о радњи самог оштећеника.

⁵⁴⁵ За конкретну имовинску штету насталу на тужиоцевом возилу у саобраћајној незгоди одговара и власник трактора са приколицом и лице које је трактором управљало и изазвало саобраћајну незгоду, солидарно сходно члану 177. став 2. ЗОО (Пресуда Вишег суда у Чачку, Гж. 334/10 од 08.07. 2010.год., *Извор судске праксе*, 4/2011, стр.54

Подељена одговорност са имаоцем опасне ствари прописана је у случају када је за настанак штете делимично криво и само оштећено лице⁵⁴⁶. Најчешћи случајеви у судској пракси подељене одговорности односно суодговорности су код штета проузрокованих у саобраћајној незгоди⁵⁴⁷.

Сваки случај проузроковања оваквог вида штете процењује се, док се обим суодговорности утврђује и то зависно од свих околности тог случаја. С'обиром да однос опредељују бројни елементи који су од правног значаја на узрок настанка штете и обим доприноса суодговорних лица, у судској пракси (а ни у ЗОО) нема модела о односу суодговорности ималаца опасне ствари и оштећеног, односно трећег лица. Процењивање свих околности конкретног случаја и утврђивање обима суодговорности лица која су по неком од основа суодговорна за предметну штету (подељена одговорност), представља такође правни стандард, од чијег правилног установљења зависи, како основ одговорности, тако и обим одговорности тих лица⁵⁴⁸.

С'друге стране "солидарно одговарају за проузроковану штету и лица која су је проузроковала радећи независно један од другог, ако се не могу утврдити њихови удели у проузрокованој штети. Уколико неки од солидарних дужника сматра да је његова радња проузроковала штету мању од штете коју је други изазвао, има могућност да у посебној парници (регресној) тражи и утврди колика је штета настала његовом радњом или пропуштањем, па ако је извршио исплату већу од тако утврђене, може се регресирати од солидарног дужника"⁵⁴⁹.

⁵⁴⁶ У судској пракси забележени су чести случајеви суодговорности за настанак штете. Основ за утврђивање доприноса оштећеног настанку штете, као и обим суодговорности претстављају питања која се тичу правилне примене материјалног права, на шта је суд дужан да пази по службеној дужности. Чести су случајеви у судској пракси, да судови о овим одлучним чињеницама не воде рачуна у довољној мери и тиме странкама остављају простора за оспоравање судских одлука истакнутим приговором доприноса штетника или трећег лица настанку штете.

⁵⁴⁷ "Када путник зна да је возач у алкохолисаном стању и пристане на вожњу, онда у случају накнаде штете до које је дошло кривицом алкохолисаног лица, постоји подељена одговорност возача и оштећеног путника, јер се има узети да је путник прихватањем вожње свесно преузео ризик могућег настанка штетних последица". - Решење Вишег трговинског суда, Пж.5394/09 од 24.12.2009.год., Избор судске праксе 3/2011, стр.54

⁵⁴⁸ Ако првостепени суд у поступку за накнаду нематеријалне штете утврди да има места примени прописа о подељеној одговорности, тада се тужбени захтев има делимично усвојити и делимично одбити, у мери подељене одговорности штетника и оштећеног. - Пресуда Вишег суда у Чачку, Гж. 880/11 Од 16.11.2011.год., *Избор судске праксе*, 5/2012, стр. 58

⁵⁴⁹ Пресуда ВСС, Рев. 604/01 од 13.09.2001.године

Међутим, када говоримо о искључењима из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, реч је о таквим искључењима где осигуравач иначе покрива штете према трећим лицима али не покрива и одговорност према осигуранику, тј. према одговорном лицу. Покрића према осигураним лицима која су законом или уговором о обавезном осигурању искључена, објашњавају се бројним разлозима моралне, друштвене, правне природе у зависности од случаја искључења.

Искључење штете може се односити:

- према оштећеном лицу (*што је ређи случај*) и
- према осигуранику (*што је правило*).

Ова искључења могу се груписати на следећи начин:

- штете причињене употребом возила у нарочито опасним околностима. У ову групу спадају захтеви за накнаду штете причињене у случају када је штетни догађај настао при учешћу возила на такмичењу (укључујући и тренинг) ради постизања највеће брзине;
- штете настале употребом осигураног возила приликом утовара или истовара возила; затим штете причињене осигураним возилом приликом његовог превоза другим превозним средствима, па и онда када овакав превоз (скелом, трајектом и сл.) представља наставак предузетог пута;
- штете настале утицајем кривице осигураника - већ према општем појму ризика покривеног осигурањем штете намерно причињене од стране осигураног лица, искључене су из осигурања⁵⁵⁰.

Обавеза друштва за осигурање да штити власника моторног возила није апсолутна, односно ЗООС изричито предвиђа ситуације када ова обавеза престаје и када само друштво има право да износ штете коју надокнади трећем лицу регресира непосредно од власника моторног возила. Реч је о следећим ситуацијама :

⁵⁵⁰ Види опширније о искључењима из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста: Шулејић, П., *op.cit.*, стр. 385 и 386.

- 1) ако возач није користио моторно возило у складу са његовом наменом;
- 2) ако возач није имао возачку дозволу за управљање моторним возилом одређене категорије, осим ако је возилом управљало лице које је кандидат за возача за време обуке за управљање возилом, уз поштовање прописа којима је та обука регулисана;
- 3) ако је возачу одузета возачка дозвола или је искључен из саобраћаја или му је изречена заштитна мера забране управљања моторним возилом, односно заштитна мера забране употребе иностране возачке дозволе на територији Републике Србије;
- 4) ако је возач управљао моторним возилом под утицајем алкохола изнад дозвољене границе, опојних дрога, односно забрањених лекова или других психоактивних супстанци⁵⁵¹;
- 5) ако је возач штету проузроковао намерно;
- б) ако је штета настала због тога што је моторно возило било технички неисправно, а та је околност возачу возила била позната;
- 7) ако је возач после саобраћајне незгоде напустио место догађаја, а да није дао своје личне податке и податке о осигурању⁵⁵².

Треба истаћи да је став судске праксе да нема места аутоматском искључивању обавезе осигуравача и обавезивању осигураника да осигуравачу исплати износ који је осигуравач исплатио трећем лицу по основу претрпљене штете, само зато што је штета проузрокована кривицом осигураника који је управљао моторним возилом под дејством алкохола⁵⁵³. Међутим, најчешће се и у

⁵⁵¹ И у упоредном праву као оправдани основ за губитак права општеприхваћено је неосновано одбијање осигураника да се, после наступања саобраћајне несреће, подвргне контроли алкохолемије. "Склапањем уговора о каско осигурању тужитељ је прихватио Увјете за осигурање аутомобилског каска, који предвиђају губитак права из осигурања у низу случајева, између осталог и ако се возач након прометне незгоде одбије подвргнути испитивању његове алкохолизираности", из образложења Пресуде ВСРХ бр. Рев-882/1999-2 од 07.05.2003. и Рев-701/02-2 од 09.07.2002.године

⁵⁵² До доношења ЗООС напуштање лица места стварало обориву претпоставку да је критичном приликом то лице било алкохолисано тако да се у постуку регреса по захтеву осигуравача иста могла обарати доказивањем супротног или пак доказивањем да алкохолисаност није у узрочној вези са настанком саобраћајне незгоде. Новим законским решењем овако нешто није могуће, јер је само напуштање лица места, као и сама чињеница алкохолисаности основ за губитак права.

⁵⁵³ "Фактичко је питање у којој мери алкохолисаност може да буде непосредни узрок саобраћајне незгоде односно настанка штете јер су различите индивидуалне реакције возача у погледу смањене

условима осигурања посебно наводи који су захтеви искључени за накнаду штете јер се и осигуравачи желе заштитити од евентуалних превара осигураника⁵⁵⁴. То се посебно односи на случај проузроковања штете од стране осигураника који управља возилом у стању пијанства и случај настале штете при вожњи од стране осигураника без возачке дозволе.

ЗОО је наставио континуитет одредби из претходних закона и прописао да су ништаве одредбе уговора које предвиђају губитак права из осигурања, ако осигураник после наступања осигураног случаја не изврши неку од прописаних или уговорених обавеза⁵⁵⁵. Одредба је императивна јер се сматра да пропуштањем осигураника да изврши одређене дужности после настанка осигураног случаја, најчешће, за осигуравача у пракси не наступа никаква штета.

Ако осигураник не изврши своје дужности после саобраћајне незгоде, а одредба уговора предвиђа да се тиме губи право на накнаду, иста је ништава по слову закона⁵⁵⁶. Осигураник нема право на накнаду једино оне штете која је проузрокована његовим пропуштањем да изврши уговорне дужности⁵⁵⁷. Такође, судска пракса је сасвим оправдано заузела став да осигураник не може бити ограничаван у правима из осигурања због тога што није, у одређеном року који је предвиђен условима осигурања, предузео неку радњу у вези са остваривањем права

могућности контроле покрета у употреби моторног возила, брзини и прецизности рефлекса. Првостепени суд ће утврдити узрочно-последичну везу између вожње под дејством алкохола и настале саобраћајне незгоде, конкретно да ли је то што је тужени управљао моторним возилом под дејством алкохола био непосредни узрок саобраћајне незгоде и настале штете и да ли би до тога дошло и да тужени није био под дејством алкохола, те ће потом оценити да ли тужилац има право регреса према Закону који је важио у време закључења уговора о осигурању од ауто-одговорности између тужиоца и туженог" (Пресуда Окружног суда у Новом Саду, Гж. бр. 4847/03-П. бр. 5978/01)

⁵⁵⁴ Новчана накнада биће исплаћена само у случају када је на основу одштетне документације неспорно утврђено да је ризик наступио у складу с одредбама уговора.

⁵⁵⁵ Члан 918.

⁵⁵⁶ Илкић, З.: Дефинисање одговорности осигуравача у ауто-каска осигурању, *Европска ревија за право осигурања*, оригиналан научни рад, 1-2013, стр.64

⁵⁵⁷ Идентичну одредбу садржи и Закон о обвезним односима РХ (ЗОО РХ, члан 942.), док је Омбудсман у осигурању Агенције за осигурање Републике Српске препоручио осигуравачима да преиспитају своје услове за каска осигурање моторних возила и тзв. некоректне одредбе услова осигурања о губитку права из осигурања због непријављивања осигураног случаја и да их ускладе са законским нормама.

из осигурања⁵⁵⁸. Међутим, поједини аутори сматрају да се не би могло сматрати да је нормирањем члана 918. ЗОО законодавац желео да заштити несавесне кориснике осигурања, тим пре, што је истим законом (чланом 920.) прописано да не постоји обавеза исплате накнаде од стране осигуравача уколико је до осигураног случаја дошло намером или преваром корисника осигурања⁵⁵⁹.

3.1. Намера (*dolus*)

Намера је најтежи облик кривице у грађанском праву. Сматра се да намера у грађанском праву одговара умишљају у кривичном праву. То је најизразитији и највиши облик кривице кроз који се најпотпуније изражава психички однос учиниоца према делу као свом остварењу, његов став према последици као промени на објекту напада коју је он проузроковао или допринео њеном проузроковању⁵⁶⁰. Страна предузима радњу намерно ако је свесна последице која би настала предузимањем и хтела да је проузрокује⁵⁶¹. Без правног значаја је, када је реч о грађанско-правној одговорности, да ли се ради о директној или евентуалној намери јер питање одштетне одговорности не зависи од облика намере, а тиме ни од степена кривице.

Штета је учињена с'намером (директна намера) онда када је штетник био свестан недозвољене последице своје радње или пропуштања и хтео да наступи последица која се манифестује у виду штете. Дакле, код директне намере штетник треба да је свестан тога да ће - или да може, другоме настати штета као последица

⁵⁵⁸ Правно схватање Грађанског одељења Врховног суда Србије, 18.03.1991.год. - према: Вуковић, Светислав. Коментар Закона о осигурању имовине и лица, Београд, 2000.год., стр.110; пресуда Врховног суда Србије, Рев. бр. 734/1990 од 05.07.1990.год.; пресуда Апелационог суда Нови Сад, Гж. бр. 2491/2012 од 25.07.2012.год., из образложења: „Губитак права из осигурања представља једну врсту приватне казне која погађа осигураника, ако не изврши дужности које за њега настају ако се догоди осигурани случај.

⁵⁵⁹ Више: Илкић, З., *op.cit.*, стр.65

⁵⁶⁰ Јовашевић, Д. (2013.): Прекршајна одговорност у праву Републике Србије, *Годишњак факултета правних наука, год. 3, бр.3* Бања Лука, стр.54

⁵⁶¹ Бабић, И.: *Лексикон облигационог права*, Службени гласник, 2008.год., стр.156

његове радње, а његова воља је управљена управо на постизање такве штетне последице⁵⁶².

У случају када је штетник био свестан да услед његове радње или пропуштања може наступити недозвољена последица тј. штета па је пристао на њено наступање, тада се ради о евентуалној намери. За разлику од директне намере, код евентуалне намере штетник је свестан могућности да ће својом радњом узроковати другоме штету, с'тим да он ту штету не жели, али на њу ипак пристаје. Дакле, иако он не жели да до штете дође ипак штетну радњу предузима, па је самим тим могућност наступања штетних последица извесна⁵⁶³.

Према одредбама члана 920. ЗОО осигуравач је дужан да накнади штете настале случајно или кривицом уговарача осигурања, осигураника или корисника осигурања, али осигуравач не одговара за штету коју су та лица проузроковала намерно. Поред тога што намера искључује неизвесност догађаја који представља услов за давање осигурања и покриће намерно причињених штета противно је моралу и јавном поретку. Међутим, треба истаћи да је намерно проузроковање штете у саобраћају веома ретко, између осталог зато што подразумева штетничково вољно излагање могућности да се сам повреди⁵⁶⁴. Управо реч *удес* (судбина, коб, фатум) имплицира да штетни догађај није последица намере, плана, усмерене акције, већ је по правилу реч о недовољној непажњи или чак сасвим пажљивом поступању⁵⁶⁵.

Обавезним осигурањем, намера је из покрића искључена на посредан начин, јер се осигуравач не ослобађа обавезе према оштећеном. Осигуравач је дужан да штету надкнади али након исплате штете ускраћује покриће одговорности штетнику кроз регресно овлашћење према њему. Управо регресним правом утиче се на повећање пажње приликом управљања моторним возилом да до штете не дође, па се

⁵⁶² Намера не постоји када је штетник у заблуди у погледу права власништва на ствари, када сматра да је он власник ствари, коју жели уништити.

⁵⁶³ "Евентуални умишљај не може се изједначити с'грађанско-правним појмом намере ако штетник није у време штетног догађаја управљао моторним возилом ни безобзирно, ни обесно, те ако се налазио у релативни ниском стању алкохолисаности". (Пресуда Врховног суда Хрватске, Рев. 1248/84 од 19.9.1984.г.)

⁵⁶⁴ Караникић-Мирић М., *op.cit.*, стр.184

⁵⁶⁵ Исто

сами тим смањује опасност од бахатих и неодговорних осигураника. С друге стране не дира се у право оштећених лица, јер на основу законских прописа о осигурању оно стварује право на накнаду штете која му је причињена.

На основу свега изложеног закључујемо да и у случају искључења осигуравајућег покрића према осигураннику, трећа лица оправдано остарују право на накнаду штете јер не би требала да сnose последице неодговорних појединаца. Обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста као што је већ истакнуто и установљено је пре свега у циљу заштите трећих оштећених лица. Такође на крају треба истаћи да је у пракси веома тешко доказати штетну намеру, јер је заиста тешко претпоставити да је воља лица које управља моторним возилом свесно управљена на постизање штетне последице.

3.2. Груба или крајња непажња (*culpa lata*)

У случају саобраћајне незгоде по правилу ради се о једном од два степена непажње (обична или груба то јест крајња непажња)⁵⁶⁶. Груба или крајња непажња је облик односно степен кривице код кога штетник у одређеној ситуацији, није поступао ни са оним степеном пажње са којим би поступао сваки просечан човек, односно сваки просечни стручњак (уколико се степен непажње процењује за ову категорију лица). Дакле, крајња непажња лица које се у конкретном случају не понаша на начин који би се очекивао од сваког, бар мало пажљивог човека⁵⁶⁷. Крајња непажња је “пажња просечног човека” што је релативан, а не апсолутан појам и што суд утврђује у сваком конкретном случају.

Крајња непажња је правни стандард. За неразумно понашање и по правним последицама правно је изједначена са намером, као најтежим обликом кривице. Док намера представља неспорни разлог за искључење из осигуравајућег покрића, за

⁵⁶⁶ Караникић-Мирић М.: *Објективна одговорност за штету*, Правни факултет Универзитета у Београду, 2013.год., стр. 184

⁵⁶⁷ Бабић, И., *op.cit.*, стр.96

грубу односно крајњу непажњу постоји дилема: Да ли је или није груба непажња општи разлог за искључење из осигуравајућег покрића?

Иако наш закон о томе "ћути" ипак индиректно допушта његово искључење и то према условима уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Треба истаћи да настају озбиљне потешкоће приликом практичног спровођења искључења грубе непажње, јер се поступци осигураника цене према стандарду понашања "просечних" способности, што за обе уговорне стране ствара неизвесност обима осигуравајућег покрића. У случају генералног искључења грубе непажње из осигуравајућег покрића увећао би се страх осигураника, јер је већа учесталост штета које се могу приписати грубој непажњи. Иако би тај страх допринео да осигураник буде опрезнији, ипак би му се успориле корисне активности, а то је супротно како интересима осигураника тако и интересима друштва. Хипотетички пример за поступање с'крајњом непажњом, био би: када возач моторног возила у кривини изазове саобраћајну незгоду, возећи при том непрописном и саобраћајној ситуацији и условима пута неприлагођеном брзином, на делу коловозне траке која је прописана за кретање возила из супротног правца. Закључујемо да би се у највећем броју случајева груба непажња могла приписати војњи која је везана за кршење саобраћајних прописа.

Осигураници се као регресни дужници с'правом питају од чега су заправо осигурани кад не уживају покриће ако нпр. нису пропустили возило које им долази са десне стране или ако су возили већом брзином од дозвољене или ако су извршили претицање на недозвољеном месту или ако нису приметили саобраћајни знак и кренули у једносмерну улицу итд. Све ово говори да нису само осигураници одговорни за штете настале услед непажње, па и грубе, већ се одговорност може приписати и цивилизацијском напретку. Уговорним условима се понекад може ублажити искључење за поједине случајеве или осигуранике, одрицањем осигуравача од регреса преко одређеног износа, када један део последица грубе непажње остаје у самопридржају осигуравача⁵⁶⁸.

⁵⁶⁸ Огњеновић, С., *op.cit.*, стр. 80

У недостатку законских дефиниција велики допринос у дефинисању облика и степена кривице дале су правна теорија и судска пракса . “Непажљиво поступа онај ко не жели наступање штетне последице нити на њу пристаје, али се ипак не понаша онако како то правни поредак од њега очекује. Он је лакомислен те сматра да до штете неће доћи или да ће је моћи спречити (свесна непажња) или пак уопште не зна да својим поступањем може узроковати штету, а требао би бити тога свестан (несвесна непажња). Разликују се два степена непажње и то: крајња непажња (*culpa lata*) кад неко не поступа ни са онаквом пажњом коју би употребио сваки просечан човек, те обична непажња (*culpa levis*) кад неко није поступао као нарочито пажљив човек”⁵⁶⁹.

Груба непажња се, као што је већ истакнуто јавља када штетник поступа на крајње непажљив начин уз пуно постојање свести да до штетних последица може доћи и његово пристајање на настанак таквих последица, док код обичне непажње штетник није недовољно пажљив у односу на просечно пажљивог човека, али такву непажњу не би учинио нарочито пажљив човек. Обична непажња (лат. – *culpa*, ае кривица и *levis* – незнатан, лак) представља немарност приликом чињења или нечињења, која одступа од понашања нарочито брижљивог (сваког савесног) човека⁵⁷⁰. Немар постоји у случају када лице није предвидело последице свог понашања, односно није уопште мислило да таквим понашањем штету може проузроковати, а према околностима је свакако требало да зна да до штете може доћи. За обичну непажњу у грађанском праву се такође одговара, али у осигурању уопште, а посебно у обавезном осигурању аутомобилиста оваква врста пропуста од стране осигураника покривена је осигурањем⁵⁷¹.

Још један облик непажње *culpa levissima* (незнатна, најлакша непажња) довољан је за настанак грађанске одговорности за штету. Иако најлакшу непажњу

⁵⁶⁹ Рев. 3030/1994-2, од 24. септембра 1997 ВСПХ; Рев 387/1998-2, од 19. марта 1998. ВСПХ.; <http://sudskapraksa.vsrh.hr>. – презето 10.09.2014.год.

⁵⁷⁰ Бабић, И.,: *Лексикон облигационог права*, Службени гласник, 2008.год., стр.159

⁵⁷¹ "Обична непажња се, у одређеним случајевима, узима у обзир приликом накнаде материјалне штете. Према одредбама члана 191. ст.1. ЗОО суд може, водећи рачуна о материјалном стању оштећеника, осудити одговорно лице да исплати мању накнаду него што износи штета, ако она није проузрокована ни намерно ни крајњом непажњом, а одговорно лице је слабог имовинског стања те би га исплата потпуне накнаде довела у оскудицу" – Бабић, И., *op.cit.*, 2008.год., стр. 213

ЗОО изричито не помиње у правној теорији се оправдано истиче да се узима у обзир у области објективне одговорности за проузроковану штету⁵⁷². Наиме, према неким схватањима овај вид непажње се ипак уважава када је у питању процена услова за ослобађање од објективне одговорности односно да ли се могло или не предвидети наступање штетног догађаја⁵⁷³. Тако, довољан је и најмањи степен непажње (*culpa levissima*) да би се догађај сматрао отклоњивим уколико је ималац опасне ствари такав догађај могао унапред избећи или отклонити.

На основу изнетог, можемо закључити да иако је допуштено искључење грубе односно крајње непажње из осигуравајућег покрића, она није прихватљива као општи разлог искључења. Међутим, мишљења смо да за поједине случајеве који се из осигуравајућег покрића искључују чешће уговорним клаузулама, а ређе законом, груба непажња је ипак прихватљива као разлог искључења. Па чак и тада, када је покриће искључено, не мора да значи да је осигураник лишен покрића у потпуности. Такође, чињеница да се обична непажња, за разлику од крајње непажње, може одредити као непоказивање пажње која се тражи од нарочито пажљивог и савесног човека, у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста оправдано је покривена осигуравајућим покрићем.

⁵⁷² Бабић, И., *op.cit.*, стр. 161

⁵⁷³ Више: Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр. 205

4. Обим и висина накнаде штете причињене непознатим моторним возилом

Непознато возило је оно возило чија регистарска ознака није позната оштећеном лицу или ознака коју он није могао да утврди, као и ознака код које су делимично познати бројеви али недовољно за идентификацију⁵⁷⁴. Штета од непознатог моторног возила може настати и када нпр. возач побегне са места саобраћајне незгоде, или када оштећени добије нетачне податке не само о возилу већ и о идентитету лица које је њиме управљало и сл. Оштећено лице имаће право на накнаду штете за телесне повреде само уколико докаже да је штета проузрокована употребом непознатог моторног возила⁵⁷⁵. Тако да је уз захтев дужно да приложи и одговарајући доказ⁵⁷⁶.

То значи да оштећено лице неће имати право на накнаду штете уколико не може да докаже околности под којима је штета настала, тј. не може доказати да је за насталу штету крив возач моторног возила⁵⁷⁷. Како се накнађују штете само за телесне повреде које су настале од стране непознатог моторног возила, ако се касније пронађе лице одговорно за штету, оштећеник има право да затражи и исплату материјалне штете на моторном возилу. С'обзиром да је лице одговорно за саобраћајну незгоду пронађено, у том случају оштећени има право на накнаду целог износа штете.

Такође, ако се после накнађене штете установи које је моторно возило проузроковало штету, регресни захтев Гарантни фонд остварује према друштву за осигурање са којим је био закључен уговор о обавезном осигурању, за износ исплаћене накнаде, камату од исплате накнаде и трошкове поступка⁵⁷⁸. Штетник не

⁵⁷⁴ Јанковец, И., *op.cit.*, стр.309

⁵⁷⁵ Или неосигурано превозно средство или превозно средство које је осигурано код осигураваача над којим је покренут стечајни поступак.

⁵⁷⁶ Са доказивањем оштећеног лица повезано је и деловање овлашћених службених лица, увиђај и записник о увиђају саобраћајне незгоде, као и изјава једног или више сведока и сл.

⁵⁷⁷ Чоловић, В., *op.cit.*, стр.46

⁵⁷⁸ Члан 92. став 2.

улази у круг лица која имају право накнаде односно регреса из средстава Гарантног фонда.

У нашем праву, према одредбама ЗООС⁵⁷⁹ штета због смрти, повреде тела или нарушавања здравља проузрокована употребом непознатог моторног возила накнађује се до износа на који је овим законом ограничена обавеза друштва за осигурање за штету проузроковану употребом тих превозних средстава, на дан настанка штетног догађаја. Гарантни фонд ће у случају штете проузроковане непознатим моторним возилом, штете на стварима накнадити ако је неком учеснику саобраћајне незгоде накнадио штету због тешке телесне повреде које су захтевале болничко лечење, уз учешће оштећеног лица у штети од 10%, с'тим што то учешће не може износити више од 500 евра у динарској противвредности на дан штетног догађаја⁵⁸⁰. Дакле, закон нуди само покриће односно накнаду штете за телесну повреду, док се материјалне штете на моторном возилу још увек се не надокађују.

Можда надокнађивање само нематеријане штете, уколико је починилац непознато возило и није најбоље решење у закону, мишљења смо да уколико би се штета проширила и на надокнађивање штете на моторном возилу односно материјалне штете, у осигурању би било сувише превара, односно право на накнаду штете од непознатог возила могло би бити злоупотребљено. Ако се велики број мањих штета на возилу приписује "непознатом" возилу, оптерећује се Гарантни фонд који треба пре свега да обезбеди обештећења лица која су претпела телесне повреде⁵⁸¹. Из тог разлога неопходно је успоставити строжији начин провере одштетних захтева за штете у саобраћајним незгодама које причини непознато моторно возило и у том случају би могла профункционисати накнада штете за телесне повреде и материјалне штете од стране Гарантног фонда у случају када је возач непознатог возила одговоран за саобраћајну незгоду⁵⁸².

⁵⁷⁹ Члан 92.

⁵⁸⁰ Новина у односу на члан 105. ЗОИЛ у коме изричито стоји да се само штете због смрти, повреде теле или нарушавања здравља надокнађују уколико је штета проузрокована употребом непознатог моторног возила.

⁵⁸¹ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.270

⁵⁸² "Пета директива доноси још једну одредбу за Гарантни фонд – уколико је штета настала употребом непознатог моторног возила оштећено лице које је претплело тешке телесне повреде има право и на

Када су у питању штете проузроковане непознатим возилом Гарантни фондови већине земаља накнађују искључиво штете на лицима (у Европи: Пољска, Данска, Словачка, Финска, Велика Британија, Италија итд.; у Азији: Јапан, Идија, Јужна Кореја, Ирак, Израел итд.; у Америци: Бразил, Колубија Перу итд.)⁵⁸³. Међутим, након доношења пете Директиве о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила у земљама Европске Уније, под одређеним условима, допушта се накнада штете на стварима. Наиме, одређено је да оштећено лице које је претрпело тешке телесне повреде (у случају да је штета настала употребом непознатог моторног возила) има право и на накнаду штете настале на стварима, а не само накнаду штете која је настала на лицима.

До доношења пете Директиве било је присутно једно неправедно решење, које се, ипак, могло и оправдати - а то је да када је за саобраћајну незгоду одговоран возач непознатог возила плаћају се само штетне последице везане за живот и тело појединца. Такође, петом Директивом ЕУ модификује се одредба о Гарантном фонду, односно о оштећеном лицу које не мора поднети доказ овој организацији, о томе да је безуспешно покушало наплату штете од одговорног лица⁵⁸⁴ (по ранијим Директивама, то је био услов наплате штете од Гарантног фонда). Овим се евидентно убрзава наплата штете од Гарантног фонда, као и могућност да Гарантни фонд постави регресни захтев према одговорном лицу.

накнаду штете на стварима. Међутим, ова одредба још увек није имплементирана у наше законодавство" – Чоловић, В., *op.cit.*, стр. 103

⁵⁸³ Исто

⁵⁸⁴ члан 2.4 Уредбе

4.1. Институција Гарантног фонда

Институција Гарантног фонда први пут је споменута у директивама Европске Уније⁵⁸⁵. У нашем праву релативно је нова институција уведена Законом о осигурању имовине и лица из 1996.године. На значају Грантни фонд добија и новим ЗООС, с'обзиром да му је посвећено много више чланова⁵⁸⁶. Правни положај односно статус је такође новина у ЗООС, јер је према члану 75. Гарантни фонд постао правно лице са седиштем у Београду.

Штете које су регулисане Гарантним фондом пре његовог настанка надокнађивале су осигуравајуће организације наше земље, али та врста надокнаде била је компликована и непропорционална. Као што је већ истакнуто на увођење установе Гарантног фонда у домаћи правни систем највећи утицај имала је друга Директива Европске Уније, која обавезује државе - чланице да исти установе. У обављању послова Гарантни фонд:

- 1) прима одштетне захтеве и врши њихову процену и ликвидацију;
- 2) исплаћује осигурану суму, односно накнаду штете;
- 3) остварује регресне захтеве у случајевима који су предвиђени законом;
- 4) образује резерве⁵⁸⁷.

Из средстава Гарантног фонда законом је утемељено право намирења штете само лицу коме је штета причињена употребом неосигураног, непознатог возила, или моторног возила које је осигурано код осигуравача од аутомобилске одговорности над којим је отворен стечај, међутим не и каско осигуравачу који је свом осигуранику исплатио штету причињену таквим возилом.

⁵⁸⁵ Гарантни фонд се историјски јавља прво у Француској 1951.године, у време када још није постојало обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста. Фонд је гарантовао за штете од неосигураних и непознатих возила, те за штете од возача моторних возила који су били инсолвентни односно, чији осигуравачи нису могли извршити своје обавезе из уговора о осигурању (Deferance Gerad, "L'intervention du Fondde garantie automobile ea cas de dommages materieles", L'argus, br.6878) – према: Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н., *op.cit.*, стр.42, фн.40

⁵⁸⁶ Чл. 73. - 96.

⁵⁸⁷ Обраду одштетних захтева, исплату осигуране суме, односно накнаде штете и остваривање регресних захтева Гарантни фонд може уговором поверити друштву за осигурање – члан 74. ЗООС.

За разлику од ЗОИЛ⁵⁸⁸ новим ЗООС читав терет финансирања Гарантног фонда пребацује се на власнике моторних возила јер је регулисано да се његова средства формирају из доприноса које плаћају осигураници. Такође, у ЗООС битна новина у односу на ЗОИЛ⁵⁸⁹ је та што прописује да "правна лица која обављају послове здравственог, пензијског и инвалидског осигурања, као и друга правна и физичка лица, која су на било који начин непосредно оштећеном лицу накнадила штету проузроковану употребом неосигураног или непознатог превозног средства, као и штету проузроковану употребом превозног средства за које је закључен уговор о обавезном осигурању с'друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, не могу истицати регресне захтеве према Гарантном фонду"⁵⁹⁰. Под другим правним лицима ЗООС подразумева и "осигураваче".

И Гарантни фондови већине земаља у свету врше накнаду штета за случај штете проузроковане непознатим моторним возилом, неосигураним моторним возилом и за случај инсолвентности одговорног осигуравача због покренутог стечајног поступка⁵⁹¹. Тако нпр. аустријски Гарантни фонд⁵⁹² покрива трошкове и губитке у случају:

- када нема уговора о осигурању упркос чињеници да је то обавезно;
- када није било могуће утврдити идентитет особе која је одговорна за саобраћајну незгоду;

⁵⁸⁸ Којим је прописано да свако друштво за осигурање појединачно уплаћује средства Гарантног фонда Удружењу осигуравајућих организација. Удружење одређивало колика су средства обавеза сваког осигуравача (поред тога је користило и располагало средствима, примало одшетне захтеве, вршило процену и ликвидацију одштетних захтева, надокнађивало штете и регресирало од лица која су одговорна за насталу штету).

⁵⁸⁹ ЗОИЛ није изричито према Гарантном фонду искључивао право регреса фондова здравственог, пензијског и инвалидског осигурања, као и других правних и физичких лица (а то значи и осигуравача). До таквог закључка долазило тумачењем општих законских одредаба и начела.

⁵⁹⁰ Члан 77.

⁵⁹¹ У сва три случаја Гарантни фондови надокнађују или обе врсте штета или само штету на лицима.

⁵⁹² Аустријски Гарантни фонд основан је 1958.године, а званично 1977.године. Сврха оснивања оваквог фонда је била заштита жртава саобраћајних незгода у оним случајевима у којима ни један осигуравач нема обавезу покрића трошкова. Намера је била да се избегну најтежи случајеви. У параграфу 3. Закона о заштити жртава саобраћајне незгоде (Verkehrsofferschutzesetz –VerkOG, BGBl 1977/322, 1995/258, 2003/63) истиче се која лица могу добити накнаду штете из Гарантног фонда – "сва физичка и правна лица имају право на накнаду из овог фонда, па чак и лица из иностранства". - Pscheidl, D., Hurmer, T.: The Guarantee fund in Austria, Motor Insurance Working Group Bulletin, 2003.год., стр.8 (www.aida.org.uk, 17.9.2013.год.)

- када је возило коришћено без дозволе власника;
- када је штета намерно учињена;
- када су због неспособности плаћања покренути поступци против осигуравача. Постоји један изузетак у овим случајевима, а то је да, према одлукама аустријског Врховног суда Гарантни фонд није одговоран за инострана неосигурана возила, већ у овим случајевима покриће врши "зелени картон"⁵⁹³.

Аустријски Гарантни фонд врши покриће тј. накнаду штете за телесне повреде (као и у смртним случајевима покриће члановима породице преминуле особе). Годинама се распон покрића овог фонда све више и више проширивао, тако да данас врши покриће за:

- телесне повреде (укључујући менталне);
- здравствену негу;
- све остале неновчане губитке;
- трошкове сахране;
- тужбе чланова породице;
- материјалну штету⁵⁹⁴.

Постоје одређени услови које оштећена лица морају испунити:

- саобраћајна незгода се мора пријавити благовремено, најближој полицијској станици;
- обавештење о саобраћајној незгоди Гарантном фонду мора бити учињено у року од три месеца од како се незгода догодила;
- неопходно је пружити помоћ у утврђивању околности које су од значаја;
- морају се предузети све неопходне мере да се обим штете не повећа, односно одржавања штете на минималном нивоу колико је могуће⁵⁹⁵.

⁵⁹³ Исто

⁵⁹⁴ "Постоје одређена ограничења када је материјална штета у питању. Пре свега, Гарантни фонд не врши покриће материјалне штете у случају да је ову штету причинило моторно возило које није пронађено или које је непознато, а разлог је врло јасан: лажни захтеви за накнаду штете морају бити спречени. - Pscheidl, D., Hurmer, T., *op.cit.*, стр.8-9, (www.aida.org.uk, 17.9.2013.год.)

⁵⁹⁵ Исто

На основу изнетог закључујемо да је у саобраћају могућа ситуација да штету причини моторно возило које из било ког разлога није осигурано, које је непознато или које је осигурано, али је над друштвом за осигурање чији је осигураник одговоран за штету отворен стечајни поступак. У овим ситуацијама оштећено лице се може обратити непосредно Гарантном фонду. Дакле, као што је већ истакнуто, основна улога Гарантног фонда у осигурању аутомобилиста огледа се у накнади штете оштећеном лицу, која је настала или употребом неосигураног возила или употребом непознатог возила, односно употребом возила које је било осигурано код осигуравајућег друштва над којим је отворен стечајни поступак⁵⁹⁶.

5. Обим и висина накнаде штете причињене неосигураним моторним возилом

Неосигураним се сматрају сва превозна средства која подлежу обавези осигурања од одговорности у саобраћају у складу са законом, а за која не постоји закључен уговор о осигурању. Гарантни фонд исплаћује и материјалну и нематеријалну штету по основу одговорности за штете причињене неосигураним моторним возилом. Исплатом штете проузроковане употребом неосигураног возила Гарантни фонд стиче право регреса према власнику односно кориснику неосигураног возила. Треће оштећено лице има иста права као да је и био закључен уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста⁵⁹⁷.

⁵⁹⁶ Пак, Ј.: *Значај и улога гарантог фонда у заштити жртава саобраћајних незгода, Одговорност за штету и накнада штете*, Глосаријум, Београд, 2000.год., стр.64

⁵⁹⁷ При доношењу нове одлуке првостепени суд ће имати у виду да су услови за дејство осигурања у случају штете од неосигураног возила:

- да је власник моторног возила био дужан да за то возило закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју од одговорности за штету коју његовом употребом причини трећим лицима,
- да је штета настала употребом моторног возила;
- да постоји и грађанско правна одговорност за штету власника моторног возила (подразумева се да треће оштећено лице има право на накнаду штете из Гарантног фонда проузроковане употребом

Одговорност осигуравача за штету проузроковану употребом нерегистрованог односно неосигураног моторног возила, извире из самог закона.

Претпоставка за овај облик одговорности је:

- деликтна одговорност возача, имаоца возила које није осигурано;
- да је саобраћајну незгоду скривило баш то лице које је управљало нерегистрованим (неосигураним) возилом.

Једном студијом (којом је обухваћено 138 земаља) дошло се до многих поражавајућих чињеница, а то су пре свега:

- да поједине земље још увек немају обавезно осигурање од одговорности за штете од употребе моторног возила;
- да око 15% возила која циркулишу на путевима није уопште осигурано, тако да Гарантни фонд уопште није основан у половини земаља које би требале да се држе овог фонда;
- да поред тога ни максимални лимити уопште нису јасно постављени у многим земљама када је у питању материјална штета, тј. покриће за њу; и
- да се у многим земљама ови лимити своде на минимални износ за покриће у случају телесних повреда⁵⁹⁸.

Развојем саобраћаја овај проблем је све израженији, а случајеви све чешћи, зато се у многим земљама јавља потреба да се обавезно осигурање допуни другим мерама, којима се када до сличних ситуација дође може обезбедити накнада штете оштећеном. У већини европских земаља осигуравајуће организације су дужне да

неосигураног возила под условом да не постоје разлози ослобођења од одговорности власника неосигураног возила, пошто се одговорност удружења да се из средстава Гарантног фонда накнади штета, изводи из одговорности власника моторног возила за штету коју је његовом употребом причинио трећем лицу, што значи да ако власник возила није крив за штету иако је, поред тога и његова објективна одговорност искључена из било којих Законом одређених разлога из чл. 177. ЗОО, онда ни удружење не би било у обавези да трећем оштећеном лицу штету накнади).

Такође, потребно је водити рачуна да када је штета проузрокована од неосигураног возила она се накнађује у истом обиму и према истим условима, као да је био закључен уговор о обавезном осигурању, а лимит обавезе утврђује се прама укупној штети у једном штетном догађају. (Гж.бр. 2517/00 – П.бр. 1866/99)

⁵⁹⁸ Zimolo, A., *op.cit.*, стр.10 (www.aida.org.uk, 17.9.2013.год.)

обавештавају надлежне органе о томе да је осигурање за одређено возило истекло, а они имају овлашћење да одузму регистарску таблицу возила и тако спрече његово учешће у саобраћају⁵⁹⁹.

Када су у питању накнаде штете проузроковане неосигураним возилом, већина земаља има потпуну или делимичну заштиту трећих оштећених лица. Такође, у већини земаља сва решења постављена су преко организовања Гарантног фонда. У суштини висина покрића је слична, док разлике постоје само у називима за те фондове. Тако је нпр. У Немачкој то Фонд за обештећење, у Грчкој је то Помоћни фонд за осигурање које проистиче из саобраћајних незгода, у Француској - Гарантни фонд против незгода у саобраћају и лову (који је установљен пре увођења обавезе осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста)⁶⁰⁰. Интересантно је да у Француској поред основног покрића накнаде штете због употребе моторног возила, Гарантни фонд обухвата и штете у лову а осигуравајуће покриће проширило се и на штете из саобраћајне незгоде коју је проузроковала животиња. У Великој Британији постоји Споразум министра за саобраћај и Бироа осигураваача моторних возила, којим се гарантује накнада трећим лицима жртвама саобраћајних незгода у случају када је починилац непознато лице⁶⁰¹.

У Републици Србији у протеклих неколико година Гарантном фонду годишње се пријављује преко хиљаду захтева за накнаду штете по основу одговорности власника моторног возила које није било осигурано од грађанске одговорности аутомобилиста⁶⁰². С'обзиром да постоји и много више неосигураних моторних возила која нису изазвала саобраћајну незгоду⁶⁰³, може се рећи да овај број није нимало занемарљив. Када су у питању неосигурана (па и непозната) возила код

⁵⁹⁹ Пак, Ј., *op.cit.*, стр. 271

⁶⁰⁰ Терзић, Н.: Директно регулисање штета у осигурању од аутоодговорности, *Право осигурања у транзицији, Зборник радова*, Удружење за право осигурања Југославије, Палић, 2003.год., стр.167., фн.2, фн.3, фн.4

⁶⁰¹ Исто, фн.5. - такође, у поменутих земљама (осим Велике Британије где Гарантни фонд покрива штете само од непознатих возила) Гарантним фондом покривају се штете које су покривене и нашим Гарантним фондом.

⁶⁰² Кочовић, В.: Гарантни фонд у новом законодавству о обавезном осигурању од аутоодговорности у саобраћају и нека решења из области осигурања од аутоодговорности, Привреда и право осигурања у транзицији, *Зборник радова*, Удружење за право осигурања Србије и Црне Горе, Саветовање Палић, 2004.год., стр.309

⁶⁰³ па их самим тим и нема у статистичким подацима Гарантног фонда.

доказивања се јављају потешкоће, нпр. лице је оборено ноћу, без сведока, од моторног возила чији је возач побегао са места саобраћајне незгоде или нпр. ако је власник познат али му је непознато место боравишта итд. У нашем праву штета од неосигураног возила исплаћује се увек (штета на лицима и штета на стварима), док се штета од непознатог возила, као што је већ истакнуто, исплаћује само ако је настала на лицима. У упоредном праву употреба средстава којима се обезбеђује покривање штета од неосигураног или непознатог возила ограничена је у погледу врста проузрокованих штета. У неким земљама се покривају само штете на лицима нпр. штете услед телесних повреда, док се у погледу материјалних штета накнађује само одређени део или се ове штете уопште не покривају⁶⁰⁴.

Да би оштећено лице остварило право према Гарантном фонду у обавези је да докаже да је штету причинило моторно возило које подлеже обавезном осигурању. Оштећени то доказује нпр. сведоцима, траговима на ауту, траговима удара на возилу итд. Према члану 91. ЗООС штета проузрокована употребом моторног возила чији власник није закључио уговор о обавезном осигурању, а био је дужан да се осигура према закону, накнађује се у истом обиму и према истим условима као да је, на дан настанка штетног догађаја, био закључен уговор о обавезном осигурању.

Регресни захтев, по исплати осигуране суме односно накнаде штете, остварује се од власника моторног возила који није закључио уговор о обавезном осигурању - за износ исплаћене накнаде, камату од исплате накнаде и трошкове поступка. Дакле, треће оштећено лице које је штету претрпело употребом неосигураног возила може тражити накнаду штете непосредно од Гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије или од одговорног лица које је употребом неосигураног моторног возила причинило штету. Оштећени може захтевати и да Гарантни фонд и одговорно лице солидарно накнаде штету. Гарантни фонд не може истицати приговоре које би на основу закона и уговора могло истицати према власнику моторних возила због непридржавања закона и уговора.

⁶⁰⁴ Шулејић, П., *op.cit.*, стр. 395

На крају, да би оштећено лице остварило накнаду штете причињене употребом неосигураног⁶⁰⁵ моторног возила, морају бити испуњени следећи услови:

- да је власник моторног и прикључног возила био дужан да закључи уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста;
- да је штета настала употребом моторног возила;
- да постоји грађанскоправна одговорност за штету која је проузрокована трећем лицу употребом моторног возила;
- да је штета проузрокована употребом неосигураног или непознатог моторног возила на јавном путу или јавној површини;
- да постоји узрочна веза између употребе моторног возила и проузроковане штете трећем лицу.

Од наведених услова можда је најбитнији да је штета проузрокована моторним возилом и да постоји узрочна веза између употребе моторног возила и штете проузроковане трећем лицу.

На основу изнетог долазимо до закључка да систем обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, за штете причињене трећим лицима никада није могао у потпуности одговорити свом главном циљу, без обзира колико је усавршаван. Иако је главни циљ накнада штете лицима оштећеним употребом моторног возила, увек ће постојати лица која се неће осигурати, упркос санкцијама и законима, као и она лица која ће из различитих разлога не закључују уговор о осигурању аутомобилиста. Из тог разлога, мишљења смо да је од стране надлежних органа неопходна боља и строжија контрола власника моторних возила у саобраћају, у циљу утврђивања да ли поседују полису осигурања.

⁶⁰⁵ или непознатог

6. Обим и висина накнаде штете проуроковане моторним возилом за које је закључен уговор о обавезном осигурању са друштвом за осигурање над којим је отворен стечајни поступак

Права оштећеног лица могу бити битно ограничена и умањена у случају када је над осигуравачем, с којим је био закључен уговор о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, отворен стечајни поступак. Наиме, оштећено лице своје новчано потраживање на име накнаде штете пријављује у поступку стечаја. Приликом исплате потраживање се сразмерно умањује (као и потраживања свих осталих повериоца стечајног дужника) у зависности од вредности стечајне масе из које ће се та потраживања намирити под равноправним условима унутар одређеног исплатног реда. Зато и у случају стечаја над осигуравачем за део штете који није накнађен из стечајне масе оштећеном лицу стоје на располагању средства Гарантног фонда, који је као што је већ речено и формиран ради економске заштите путника и трећих оштећених лица.

Чланом 93. ЗООС истиче се да "штета проузрокована употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства, а уговор о обавезном осигурању је био закључен са друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, накнађује из средстава Гарантног фонда". Дакле, битна новина у поменутом члану јесте то што обавеза Гарантног фонда више није супсидијарног карактера⁶⁰⁶.

Према члану 93. став 2. на Гарантни фонд који је исплатио осигурану суму, односно накнаду штете, прелазе права оштећеног лица према стечајној маси. Гарантни фонд има право да пријави ово потраживање до окончања стечајног поступка друштва са којим је био закључен уговор о обавезном осигурању. Дакле, још једна битна новина је да није потребно да оштећени претходно пријављује своје потраживање накнаде штете у поступку стечаја осигуравача, нити да чека закључење стечајног поступка над осигуравачем односно правоснажност решења о нацрту за

⁶⁰⁶ Обавеза Гарантног фонда по Закону о осигурању имовине и лица била је супсидијарног карактера, тј. одговарао је само за штету или део штете који није накнађен из стечајне масе.

главну деобу, јер Гарантни фонд не накнађује само штету или део штете који није накнађен из стечајне масе, већ целокупан износ штете.

Три услова морају бити испуњена да би се накнада штете остварила из средстава Гарантног фонда:

- да је штета причињена употребом моторног возила, за које је на дан штете био закључен уговор о осигурању;
- да се ради о уговору са друштвом за осигурање над којим је отворен стечајни поступак; као и
- да се ради о штети или делу штете, која је благовремено пријављена и прихваћена као потраживање, али није накнађена из стечајне масе⁶⁰⁷.

Према правилима о одговорности од употребе возила осигураних код друштва над којима је отворен стечајни поступак из средстава Гарантног фонда се накнађује и материјална и нематеријална штета. Иако друштва у стечају имају потраживања настала из разних врста осигурања (одговорност аутомобилиста, имовина, каско) из средстава Гарантног фонда може се надокнадити штета односно потраживање само из основа грађанске одговорности аутомобилиста, а не и других врста осигурања.

Захтев за накнаду штете према Гарантном фонду, доспева даном закључења стечајног поступка над штетниковим осигуравачем од одговорности⁶⁰⁸. Овај став, осим у правној теорији, заузет је и у судској пракси. Грађанско одељење Врховног суда Србије у свом правном ставу⁶⁰⁹ наводи да захтев за накнаду штете из средстава Гарантног фонда, доспева према истом даном закључења стечајног поступка над осигуравајућим друштвом са којом је штетник имао закључен уговор о обавезном осигурању моторног возила.

⁶⁰⁷ Галић-Димитријевић Р.: Обавезе Гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације, *Ревија за право осигурања*, Београд, година I, број 3/4, 2002.год., стр.39

⁶⁰⁸ Слијепчевић, Д.: Гарантни фонд и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању, *Билтен судске праксе Врховног суда Србије*, бр. 3/2002, Службени гласник, Београд, стр.34

⁶⁰⁹ усвојен на седници од 7.10.2002.године, у ставу 2.

Чланом 94. ЗООС (став 1. и 2.) предвиђено је да захтев за накнаду штете за чију је накнаду одговорно друштво за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, оштећено лице подноси Гарантном фонду, с'тим што је уз захтев дужно да приложи и одговарајући доказ да је штету проузроковало превозно средство које је осигурано код друштва за осигурање над којим је покренут стечајни поступак. У случају да Гарантни фонд не одговори на захтев за накнаду штете у року од 90 дана од дана пријема захтева, оштећено лице може поднети тужбу суду против Гарантног фонда и о томе обавестити Народну банку Србије⁶¹⁰.

Висина штете одређује се у складу са ЗОО⁶¹¹, којим је регулисано да се висина накнаде штете одређује према ценама у време доношења судске одлуке изузев случаја када закон одређује нешто друго⁶¹². Такође, штета односно њен део, који оштећеном није наплаћен из стечајне масе, надокнадиће се из средстава Гарантног фонда, након окончања стечајног поступка⁶¹³. Дакле, обавеза Гарантног фонда условљена је претходним окончањем стечајног поступка. С'друге стране, штетника, чињеница да има закључено осигурање аутомобилске одговорности са осигуравајућим друштвом над којим је отворен стечајни поступак, не ослобађа обавезу накнаде штете према оштећеном.

Можемо још истаћи да је Гарантни фонд обавезан да надокнади штете оштећеним лицима само уколико је возило штетника било осигурано код друштва над којим је покренут поступак стечаја, а не и поступак ликвидације. Наиме, уколико је над друштвом спроведен ликвидациони поступак и није отворен стечај, подразумева се да је ово друштво располагало довољном количином новчаних средстава из којих је могло да измири све обавезе. То је разлог због кога је законодавац Гарантном фонду ставио обавезу само за штете друштава над којима је спроведен поступак стечаја, и то у делу у коме се потраживање не надокнади из стечајне масе.

⁶¹⁰ Члан 95.

⁶¹¹ Члан 198. став 3.

⁶¹² Исти став заузет је и у Пресуди Општинског суда у Нишу, П. Бр. 68/02, од 7.11.2002.год.

⁶¹³ Решење Врховног суда Србије, Рев. 431/2000 од 08.06.2000.године

Иако ретко кад осигуравајућа друштва падају под стечај због веома строгог надзора Народне банке Србије, с'обиром да се и то догађа мишљења смо да је потребно размишљати у правцу бољих решења о заштити Гарантног фонда. Тако нпр. могла би се повећати обавеза издвајања доприноса од стране осигуравајућих друштава или би надлежни државни орган могао да донесе посебне мере које би се примењивале у случају стечаја над осигуравајућим друштвом, а у случају да се Гарантни фонд не намири из стечајне масе друштва за осигурање⁶¹⁴.

⁶¹⁴ Чоловић, В.: Критски споразум – општа правила (систем "зелене карте"), *Европско законодавство* 8/04, стр.48

7. Обим и висина накнаде штете причињене моторним возилом иностране регистрације

Убрзање динамике свакодневног живота и пословања, доводе до наглог пораста саобраћајних незгода са елементом иностраности и до потребе стварања посебних правила за такве специфичне ситуације. Из тог разлога национална законодавства већине европских земаља обавезно осигурање проширују и на возила иностране регистрације, како би се заштита оштећених лица остварила што потпуније. У многим законима предвиђено је да се накнада штете оштећеним лицима обезбеђује, без обзира да ли су оштећени возилом домаће или иностране регистрације.

Законодавства већине земаља, у погледу накнаде штета из саобраћајних незгода које су настале на домаћој територији возилом иностраних регистрационих ознака, изједначавају страна правна и физичка лица са домаћим лицима. Услов реципроцитета се тражи у неким земљама у погледу подношења директне тужбе против Гарантних фондова као посебних организација које су основане у великом броју земаља ради обезбеђења накнаде штете од неосигураних и непознатих возила⁶¹⁵.

Сва моторна возила са иностраним регистарским таблицама која прелазе нашу границу, морају обавезно имати међународну исправу о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста или други доказ о постојању тог осигурања. Дакле, возилима иностране регистрације не дозвољава се прелазак преко границе ако није пружен доказ да власник тог моторног возила не поседује обавезно осигурање одговорности аутомобилиста, тј. одговарајућу међународну исправу која важи на територији наше земље или одговарајући други доказ о постојању таквог осигурања.

⁶¹⁵ Пак, Ј.: Накнада штете из саобраћајних незгода које су претрпела страна лица, Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, *Зборник радова*, Палић, 2001.год., стр. 82

Ваљаност међународних доказа и исправа признаје Удружење осигуравача Србије. Признање ваљаности међународних исправа и доказа може се вршити само унапред, тако што орган надлежан за унутрашње послове обавештава Удружење.

Уколико лице које возилом иностране регистрације при уласку у нашу земљу нема одговарајућу, тј. ваљану међународну исправу или доказ о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, мора на граници закључити такав уговор који важи на територији наше земље са неком домаћом организацијом односно друштвом за осигурање које се бави пословима обавезног осигурања од аутомобилске одговорности⁶¹⁶.

Надзор над испуњавањем обавеза возача моторног возила са иностраном регистрацијом, спроводи орган надлежан за унутрашње послове⁶¹⁷. Контрола се врши на граници, при самом уласку у нашу земљу.

Како ће оштећено лице остварити накнаду штете причињене употребом моторног возила иностране регистрације, пре свега зависи од тога да ли је возило осигурано или не, јер настаје велики проблем уколико штета буде причињена неосигураним иностраним моторним возилом. Законодавац је предвидео да штету која је проузрокована употребом моторног возила иностране регистрације, чији се власник није осигурао од аутомобилске одговорности, накнађује Гарантни фонд⁶¹⁸. Дакле, оштећена лица имају право на накнаду штете од Гарантног фонда при Удружењу осигуравача Србије, а исплатом накнаде Гарантни фонд има од неосигураног власника моторног возила право на регрес. Како је неосигурано моторно возило уствари пропусти државних органа на граници приликом контроле,

⁶¹⁶ Према одребама члана 38. ЗООС: "Возач моторног возила које се уобичајено налази на територији државе чији национални биро осигурања није потписник Мултилатералног споразума, који нема ваљану међународну исправу или доказ о постојању осигурања аутомобилиста, дужан је да закључи уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста (гранично осигурање) које важи на територији држава чланица Европске Уније с'важношћу за време његовог боравка на територији државе чланице Европске Уније, а најмање на 15 дана".

⁶¹⁷ Кад моторна возила, која се уобичајено налазе на територији друге државе чланице Европске уније или треће државе, улазе у Републику Србију са територије друге државе чланице, орган надлежан за унутрашње послове обавља надзор несистематичним проверавањем, које није усмерено искључиво на проверавање осигурања од од грађанске одговорности аутомобилиста - члан 38. став 2. ЗООС

⁶¹⁸ Члан 41. ЗООС

мишљења смо да би требало Гарантни фонд да има право на регрес од државе, а не од власника возила иностране регистрације које је неосигурано.

Поред оваквог проблема, посебно се јављају потешкоће ако је штета причињена моторним возилом иностране регистрације која су прешла границу са лажним или украденим таблицама. Када је реч о оваквим возилима често је тешко идентификовати земљу регистрације и ако је то случај, накнада штете пада на терет Гарантног фонда⁶¹⁹. Ако је, пак, могуће утврдити земљу порекла возила, води се рачуна о томе да ли је возило из земље са којом је закључен допунски споразум о укидању зелене карте⁶²⁰. У случају када је споразум закључен, штету ће накнадити биро посећене земље, а ако је возило из земље за коју мора да постоји зелена карта као доказ о осигурању штету од таквог возила накнађује Гарантни фонд⁶²¹.

Што се тиче накнаде штете причињене осигураним моторним возилом иностране регистрације, начин остваривања је лакши. Наиме, оштећени односно лице коме је причињена штета употребом моторног возила иностране регистрације на територији Републике Србије, за које постоји ваљана међународна исправа или други доказ о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, подноси одштетни захтев друштву за осигурање које је добило овлашћење Удружења за обављање послова који произлазе из међународног споразума о осигурању власника моторних возила од одговорности за штете настале употребом моторних возила у земљи или иностранству⁶²².

По пријему захтева, организација тј. друштво, у року од 60 дана исплађује штету. Ако осигуравајуће друштво не плати, по протоку овог рока оштећени има право на захтев за накнаду штете и од Удружења у року од 30 дана. Ако му и у овом року не буде исплаћена штета, оштећени има право на тужбу против Удружења или друштва за осигурање и о томе обавестити Народну банку Србије. Такође, оштећено

⁶¹⁹ Пак, Ј.: *Право осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд, 2013.год., стр.272

⁶²⁰ Исто

⁶²¹ Исто

⁶²² Члан 39. став 1. ЗООС

лице може тражити и накнаду штете од одговорног лица за причињену штету. Када је Удружење или друштво за осигурање исплатило штету оштећеном лицу коме је штета причињена употребом моторног возила иностране регистрације, има право регреса према осигуравачу који је издао међународну исправу за моторно возило иностране регистрације, чијом је употребом причињена штета трећем лицу.

Дакле, могло би се закључити да уколико штету проузрокује возило иностране регистрације, принцип је следећи: да у случају да је возило иностране регистрације поседовало важећу исправу о осигурању (зелену карту осигурања или полису краткорочног тзв. граничног осигурања за возила из земаља са којима не постоје односи у систему зелене карте) треба у тренутку саобраћајне незгоде приступити "обезбеђењу" исправе о осигурању на више начина:

- ако возач који је проузроковао незгоду поседује зелену карту осигурања оштећени може да, као што је већ напоменуто, упути одштетни захтев неком од домаћих осигуравајућих друштава које има обавезу да надокнади штету⁶²³;
- да тужбом захтева исплату штете директно од страног осигуравајућег друштва под условом да је у иностраној земљи признато право оштећеног на директни захтев по основу осигурања грађанске одговорности аутомобилиста;
- ако возач који је проузроковао незгоду поседује полису тзв. граничног осигурања, оштећени се са захтевом обраћа оном осигуравајућем друштву које је издало полису граничног осигурања;
- ако инострано возило није снабдевено ни зеленом картом, ни полисом тзв. граничног осигурања (није осигурано) оштећени се обраћа Удружењу које ће да накнади штету из средстава Гарантног фонда.

Поред тога, као што је истакнуто, у случају да штету причини моторно возило које је у земљу ушло без зелене карте или зелена карта није ваљана, такву штету накнађује Гарантни фонд јер је у питању неосигурано возило. Међутим, ако возило долази из земље са којом је национални биро посећене земље закључио допунски

⁶²³ У случају да осигуравач коме је поднет захтев не исплати одштету оштећени се обраћа Удружењу, а ако ни Удружење у датом року не исплати захтев, оштећени подноси тужбу суду при чему као тужене треба да означе Удружење и друштво за осигурање коме је поднет захтев.

споразум о укидању контроле зелене карте, штете од неосигураног возила плаћа национални биро посећене земље и има право на рефундацију исплаћених износа од бироа земље са којом је закључен допунски споразум и чију регистарску ознаку носи неосигурано возило⁶²⁴.

На крају треба истаћи да и лица која нису домаћи држављани имају право надокнаде из средстава Гарантног фонда у нашој земљи, али уз услов реципроцитета⁶²⁵: уколико наши држављани у страним земљама имају исти третман као и држављани те државе у истим случајевима, у том случају ће страни држављани штету моћи надокнадити из средстава Гарантног фонда. У овој области неопходна је сарадња јер уколико се утврди да се у одређеној земљи не признају права нашим држављанима, ни наша земља не би требало да признаје права држављанима те државе. Такође, од значаја је једино земља регистрације возила, а не држављанство његовог власника. А то значи да и наши држављани који у земљу улазе моторним возилима иностране регистрације морају да поседују ваљану међународну исправу или доказ о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.

Иначе наш ЗООС регулисању елемента иностраности у Гарантном фонду, посвећује мало пажње, тако да нпр. нема ни речи о дефинисању реципроцитета, нити о којој врсти реципроцитета се ради⁶²⁶. Лице које није држављанин Републике Србије, а коме је на територији Републике Србије употребом моторног возила проузрокована штета, има право на исплату осигуране суме, односно право на накнаду штете према одредбама ЗООС. Ипак, чини се битнија је примена реципроцитета у самој пракси⁶²⁷. Дакле, ако страни држављанин поднесе тужбу за накнаду штете од Гарантног фонда и суд тужбу прихвати јер постоји реципроцитет са земљом из које је тужилац, примењиваће се наше право према општим колизионим правилима која се примењују на вануговорну одговорност, а не правила

⁶²⁴ Пак, Ј., *op.cit.*, стр.271

⁶²⁵ Реципроцитет може бити законом утврђен, као и билатерарним или мултилатерарним споразумом између Удружења осигуравача (који има статус националног бироа) и националног бироа стране земље.

⁶²⁶ За разлику од ЗОИЛ у коме се истиче да ће реципроцитета бити уколико наши држављани у страним земљама имају исти третман као и држављани те државе у истим случајевима.

⁶²⁷ У случајевима када није потписан споразум између две државе општа правила међународног приватног права одређују да је важнији реципроцитет који се у пракси примењује.

из Конвенција о примени права на саобраћајне незгоде, с'обзиром да се она не односи на тужбе и регресне тужбе што их подносе јавни гарантни фондови или против којих се подносе такве тужбе⁶²⁸.

У нашој судској пракси, судови углавном признају трошкове према ценама оправке возила у иностраној држави при том не улазећи у оправданост настанка или повећавање неких од трошкова⁶²⁹. Поред тога, настанком нових држава у суседству у одређеној мери ситуација је постала знатно компликованија. Ситуацију пре свега компликују нерегулисани односи између наше и новостворених држава као и недовољно разјашњена права и обавеза држављана - те су самим тим и та лица постала "странци".

Закључујемо да оно што би такође требало бити приоритет је уједначавање судске праксе (с'обзиром да може доћи до проблема приликом досуђивања висине накнаде штете) и утврђивање критеријума који доводе до једнаке накнаде штете причињене моторним возилом иностране регистрације. Наиме, судови у ЕУ поступају тако што када се на саобраћајне незгоде са иностраним елементом примењује домаће право - суд води рачуна и о правилима о одговорности и осигурању, као и о висини и обиму осигуравајућег покрића који треба да одговарају стандардима накнаде у домаћој земљи. Трошкови оправке возила признаће се ако је возило поправљено у земљи у којој се саобраћајна незгода догодила, док ће се трошкови оправке у иностранству признати само ако возило није могло да се поправи у земљи у којој се саобраћајна незгода догодила.

Евидентно је да су бројне потешкоће којима би оштећено лице било изложено (ако би нпр. морало да свој захтев остварује у иностранству јер му је штету причинило моторно возило иностране регистрације или ако би се пресуда добијена у спору пред домаћим судом морала извршити у иностранству итд.) избегнуте самим функционисањем система међународних исправа и доказа о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Из тих разлога, организације које се у свакој земљи баве обавезним осигурањем од одговорности, удружују се и стварају

⁶²⁸ Пак, Ј., *op.cit.*, стр. 96

⁶²⁹ Пак, Ј., *op.cit.*, стр. 86

Националне бирое, који међусобно закључују посебне споразуме о регулисању накнаде штете проузроковане моторним возилима иностране регистрације.

7.1. Међународно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста (систем зелене карте)

Од постојећих међународних исправа, зелена карта осигурања најбоље штити интересе оштећених лица. Основни циљ међународног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста, односно међународне карте осигурања (тзв. "зелена карта") јесте да се гарантује возачима возила иностране регистрације, приликом уласка у посећену земљу, исто покриће за евентуалну штету које имају возачи посећене земље⁶³⁰.

Дакле, зелена карта је међународна исправа (потврда) осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, коју издаје осигуравајућа организација код које је закључен уговор о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста и траје колико и полиса обавезног осигурања⁶³¹. Систем зелене карте осигурања обезбеђује један потпун аутоматизам, једну потпуну сигурност да ће све жртве аутомобилских незгода бити благовремено и врло ефикасно обештећене⁶³².

Као што је већ истакнуто и ЗООС у члану 36. предвиђа да "возач који улази на територију Републике Србије моторним возилом које се уобичајено налази на територији државе чији национални биро осигурања није потписник Мултилатералног споразума, дужан је да има ваљану међународну исправу о

⁶³⁰ Чоловић, В., *op.cit.*, стр.48

⁶³¹ Систем зелене карте настао је 20-тих година прошлог века у скандинавским државама, које су омогућавале прелаз возила преко границе уз признавање полисе осигурања аутомобилске одговорности која је закључена у држави порекла возила. Државе су гарантовале за накнаду штете која се у другој држави примени употребом возила регистрованог у некој од тих земаља. У одређеном стадијуму развоја система, уведен је образац односно карта осигурања зелене боје, одакле и потиче општеприхваћен назив Зелена карта (www.uos.rs/zelena_karta/, 01.05.2013.год.)

⁶³² Димиријевић, П.: Југословенско саветовање о осигурању моторних возила, *Осигурање и привреда*, бр. 4-5/86, Загреб, стр.62

осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста⁶³³ која важи за територију Европске уније или неки други доказ о постојању таквог осигурања". Ваљаност исправе проверавају надлежне органи на граници као и приликом контроле саобраћаја.

Сам образац зелене карте представља доказ о закљученом осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста тј. доказ да возило поседује валидно осигуравајуће покриће у току његове употребе у иностранству. Национални биро земље гарантује да ће осигуравајућа организација која је издала зелену карту осигурања накнадити штету коју њен осигураник проузрокује у иностранству моторним возилом које је назначено у исправи⁶³⁴.

Када се догоди саобраћајна незгода и ако је у тој незгоди учествовало возило из друге земље, обавештава се Биро (надлежан за ту територију), а он обавештава осигуравача, који је издао зелену карту (полису осигурања) односно Биро који гарантује исплату (тзв. Биро јемац)⁶³⁵. Такође Биро има обавезу и испитивања свих околности под којима се догодила саобраћајна незгода. Ако износ накнаде штете прелази износ осигуравајућег покрића који је законом утврђен, тада ће се Биро морати консултовати са осигуравачем у погледу изоса који прелази покриће⁶³⁶. У овом случају потребна је сагласност осигуравача, док сагласност осигуравача неће бити потребна ако се Бироу меродавним правом налаже узимање у обзир уговорних гаранција (којима се предвиђа исплата већег износа од ограничења тј. покрића)⁶³⁷.

⁶³³ Ваљана исправа је она коју признаје Национални биро (код нас улогу бироа има Удружење осигуравача Србије) у складу са закљученим међународним споразумима.

⁶³⁴ "Систем функционише тако што осигуравачи који се баве осигурањем од аутомобилске одговорности оснивају централну организацију, Национални биро осигурања – Биро зелене карте, признат од стране владе државе у којој је његово седиште. Између осталог, сваки Национални биро је задужен за израду и дистрибуцију својим члановима образаца Зелене карте који се штампају на језику земље седишта бироа, а назив "Међународна карта осигурања" штампа се на енглеском и на француском језику." (www.uos.rs/zelena_karta/, 01.05.2013.год.)

⁶³⁵ Чоловић, В., *op.cit.*, стр.50

⁶³⁶ Исто

⁶³⁷ Исто

Рад националних бироа координира Савет бироа (централна организација основана 1951.године) са седиштем у Лондону, који је касније измештен у Брисел⁶³⁸. Функционисањем система тзв. зелене карте, постиже се да оштећена лица добијају накнаду у земљи где им се штета и догодила (према прописима те земље). Зелена карта се издаје као препис и превод полисе осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, са назнаком у којим се државама пружа осигуравајуће покриће⁶³⁹. Штете се решавају према прописима земље у којима се догодила саобраћајна незгода – а то значи да не постоји зелена карта оштећени (најчешће домаћи држављани) у случају да не закључе вансудско поравнање, би био приморан да се за накнаду штете обрати штетнику (власнику иностраног возила) односно његовом осигуравачу⁶⁴⁰. Самим тим овим системом обезбеђује се брза и ефикасна заштита оштећених лица и несметан саобраћајни промет.

Систем зелене карте осигурања установљен је на принципима утврђеним у Препоруци бр.5. Полазећи од начела који су утврђени у Препоруци, представници националних бироа у земљама чланицама система међународне карте израдили су типски споразум по чијем узору су закључивани интер-биро споразуми⁶⁴¹. Лондонски споразум или Интер-биро споразум о зеленој карти основни је документ на основу којег се у Европи регулишу међусобни односи осигуравајућих друштава. Основ на којем се по овом споразуму регулишу међусобни односи, почива на одредби да национални биро (асоцијација осигуравача једне државе) штампа зелену

⁶³⁸ Савет бироа у свом саставу има низ тела и комисија, од којих су неке експертског типа и баве се унапређењем постојећих и израдом нових регулатива. Српски Национални биро је активни члан неких од тих комисија.

⁶³⁹ "Јуна 2011.године након вишегодишњих припрема и рада на успостављању одређених стандарда, потписан је Мултилатерални споразум којим је Србија постала члан тзв. Подсистема регистарске ознаке. Потписивањем овог споразума са 32 земље (државе ЕУ, Швајцарска, Хрватска, Андора, Исланд и Норвешка), власницима моторних возила из Србије је омогућено да од 1. јануара 2012.године путују у поменуте земље без обавезе да поседују Зелену карту тј. званични органи на границама Европског економског простора и Хрватске престају да буду у обавези да траже доказ о осигурању од одговорности аутомобилиста у виду Зелене карте за возила са српским регистарским ознакама (налепницама). Тиме се возила из Србије у свему изједначавају са онима из ЕУ и поменутих земаља, што се може сматрати достизањем највиших стандарда када је коришћење моторних возила у Европи у питању. Зелена карта ће наставити да буде неопходна за путовање у једну од преосталих 12 чланица Система зелене карте". (преузето са: www.uos.rs/zelena_karta/, 01.05.2013.год.)

⁶⁴⁰ Право оштећеног да се обрати страном осигуравачу постоји, али ретко се остварује јер је скупо и поступак дуже траје.

⁶⁴¹ Пак, Ј.: *Право осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд, 2011. год., стр.279

карту на типском обрасцу, утврђеном од Савета бироа, и дистрибуира га својим члановима⁶⁴².

Иако је систем зелене карте првобитно осмишљен као европски систем, касније су се њему прикључиле и неке ваневропске земље (Израел, Тунис, Иран, Мароко итд.)⁶⁴³. Поред земаља чије су ознаке назначене на зеленој карти, број земаља у којима она важи је већи јер послове за поједине земље које немају своје националне бироа⁶⁴⁴ обављају канцеларије неке друге земље (тако нпр. Италија обавља те послове за Ватикан). Интер-биро споразум (и читав систем међународне карте) настао је и развијао се управо да би се олакшао положај лица оштећених возилом иностране регистрације, па је у том смислу предвидео механизме непосредног обраћања оштећеног Бироу у својој земљи, избегавање трошкова поступка пред субјектима у иностраној држави, бржи поступак остваривања накнаде штете⁶⁴⁵.

Савет Бироа је на скупштини⁶⁴⁶ усвојио општа (интерна) правила која ће се примењивати у систему зелене карте тзв. Критски споразум. Основна сврха Критског споразума је уређење односа између националних бироа за осигурање, а у складу са садржином напред наведене Препоруке бр.5⁶⁴⁷. С'обзиром да Критски споразум садржи општа, односно интерна правила за функционисање система "зелене карте", та правила не подразумевају друге институције за спровођење овог споразума, сем националних Бироа⁶⁴⁸.

⁶⁴² Ћосић, Ђ., Стајић, В.: Зелени картон у функцији осигурања моторних возила у иностранству, *Зборник радова Факултета техничких наука*, год. XXVI, број 9, Нови Сад, 2011.година, стр.2140

⁶⁴³ Од настанка Лондонског споразума, њему су се прикључиле све западноевропске као и већи број источноевропских земаља, а наша земља постала је пуноправни члан 1973.године. За разлику од система зелене карте (од 01.01.1991.год., по тексту Интер-биро споразума уместо термина "зелена карта", уводи се термин "међународна карта осигурања") који су створиле западноевропске земље - источноевропске земље су створиле систем плаве карте, којим је предвиђен и институт пружања каско помоћи. – Више о томе: Чоловић, В.: Критски споразум – општа правила (систем зелене карте), *Европско законодавство*, 8/04, стр.49

⁶⁴⁴ Монако, Андора, Сан Марино, Лихтенштајн и др.

⁶⁴⁵ Пак, М.: Осигурање од одговорности власника односно корисника моторних возила са елементом иностраности, *Правни живот бр.11/74*

⁶⁴⁶ која је одржана маја 2002.год. на грчком острву Крит.

⁶⁴⁷ Чоловић, В.: *op.cit.*, стр.49

⁶⁴⁸ Исто

Концепт међународне карте осигурања представља израз јачања међународне сарадње, односно поверења органа посећене државе у органе државе регистрације возила који издају међународну карту осигурања односно да је поседовање те карте довољна гаранција да ће оштећени из посећене земље добити накнаду за штету коју коју му нанесе страно возило снабдевено уредном међународном картом осигурања⁶⁴⁹. У систему зелене карте годишње се решава на стотине хиљада одштетних захтева насталих у саобраћају преко триста милиона моторних возила⁶⁵⁰. Значај система "зелена карта" огледа се и у томе што лица која су претрпела штету од страног возила добијају накнаду у својој земљи⁶⁵¹. Оштећеном лицу се не могу истицати приговори које осигуравач има према осигуранику. Издавалац зелене карте односно Национални биро одговара за обавезе и онда када је осигурање истекло, ако важење саме карте није истекло.

Дакле, можемо закључити да је системом међународне карте осигурања остварен основни циљ осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста - а то је заштита свих оштећених трећих лица (без обзира да ли су у саобраћајној незгоди учествовала домаћа или страна лица), али и заштита самих осигураника односно лица која су за саобраћајну незгоду одговорна.

⁶⁴⁹ Терзић, Н.: Погранично осигурање аутоодговорности моторних возила стране регистрације, *Правни живот бр.10/98*, стр. 1072

⁶⁵⁰ Мишкић, М.: Управљање и вођење зелене карте, *Ревизија за право осигурања 7/2008*, бр. 1-2, стр.74

⁶⁵¹ Међународна карта осигурања ствара један посебан однос осигурања за који је битно да је у моменту саобраћајне незгоде међународна карта у важности. Своја дејства она заснива до дана који је у њој назначен. У случају да је истекла возило се сматра неосигураним.

**8. Обим осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске
одговорности аутомобилиста
у упоредном праву**

За већину правних система карактеристично је настојање да се обезбеди новчано обештећење, односно материјална заштита одређеном кругу лица која су без своје кривице изложена извесним ризицима. У овај круг спадају сва лица која могу бити повређена или оштећена од стране власника моторног возила. У том смислу су у готово свим земљама, имаоци моторних возила обавезни да уговоре осигурање од одговорности за штете причињене трећим лицима. Међутим, у земљама постоје знатне разлике када је у питању обим осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. У даљим излагањима указаћемо на решења у појединим земљама.

- Обим и висина обавезе осигуравача у Немачкој -

Осигурање за штете од моторних возила у Немачкој обавезна је врста осигурања без којих возило не може бити регистровано. Немачким законодавством прописано је да свако возило мора имати тзв. осигурање трећих лица, односно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста које покрива штете на имовини, повреде, материјалне и нематеријалне губитке.

Поред обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста прави се разлика између делимичног и потпуног каско осигурања моторних возила. С'озбиром да овакво осигурање моторних возила није обавезно – не постоји законом дефинисан минимални обим осигуравајућег покрића. Ризици које покрива делимично каско осигурање моторних возила су: пожар, експлозија, крађа, олуја, град, удар грома, поплава, лом стакла и квар на електроинсталацијама. Потпуно односно свеобухватано осигурање моторних возила обухвата исте ризике, али додатно покрива саобраћајне незгоде изазване кривицом осигураника као и саобраћајне незгоде изазване тзв. безобзирним или злонамерним поступцима трећих

лица⁶⁵². Директно оштећена страна стиче право на одштету услед нанете штете која се оправдано може сматрати резултатом саобраћајне незгоде⁶⁵³. Дакле, потпуно осигурање моторних возила покрива штету или губитак осигураног возила у складу са условима полисе.

У току последњих неколико година које карактерише хармонизација и унификација у земљама ЕУ – немачки закон о накнади штете пружа пример дуготрајних значајних различитости између система за регулисање одштете широм Европе⁶⁵⁴. Тако, за повреде односно за штете на лицима максимални износ накнаде може бити ограничен на 2,5 милиона €.

- у случају смрти или повреде три и више лица, минимална сума осигурања може бити ограничена на укупно 7,5 милиона €.
- за штету на стварима максимални износ накнаде штете може бити ограничен на 50.000€
- за материјали губитак 50.000€⁶⁵⁵.

Такође, на рачун стране која је саобраћајну незгоду изазавала оштећена страна може користити изнајмљени аутомобил док се не обезбеди замена за време трајања поправке возила (осим тога одобрава се период од два дана за разматрање даљег поступања), али мора да:

- се распита о трошковима изнајмљивања аутомобила код неколико агенција за изнајмљивање у околини;
- да изнајми аутомобил ниже класе⁶⁵⁶.

⁶⁵² § 12. - 15. Услови за осигурање моторних возила - Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (Autoschutzbrief), www.ffs.de (преузето 20.9.2013.год.)

⁶⁵³ Члан 823. параграф 1. немачког Грађанског законика (BGB) гласи: " лице које, намерно или немарно, повреди живот, тело, здравље, слободу, власништво или друга права другог лица, обавезно је да надокнади сву насталу штету". Додатак овом члану Грађанског законика су правила дефинисана чланом 7. Закона о друмском саобраћају која се односе на строгу одговорност власника моторног возила. Овај одељак предвиђа да ће власник возила бити одговоран за сваку штету проузроковану у току управљања возилом. Управљање возилом укључује статична као и возила у покрету односно када она имају утицај на ситуацију у саобраћају.

⁶⁵⁴ Kröger, N., *op.cit.*, стр. 12(http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz1_regional/eng_kroeger.pdf, 25.5.2013.год.)

⁶⁵⁵ Исто

⁶⁵⁶ Исто

Као алтернативу изнајмљивању возила, оштећено лице може захтевати тзв. губитак употребе моторног возила⁶⁵⁷, а уколико одлучи да не користи изнајмљени аутомобил, у том случају може потраживати одговарајућу дневну надокнаду за време трајања поправке. Такође, оштећено лица има право на потраживање надокнаде на име трошкова наметнутих због шлепања моторног возила до најближе гараже⁶⁵⁸.

У Немачкој осигуравајућа друштва овлашћена за издавање полиса осигурања од аутомобилске одговорности (покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста) имају законску обавезу да приме пријаву односно захтев накнаду штете⁶⁵⁹. Међутим, осигуравач може одбити захтев уколико постоје објективна ограничења у његовом пословном плану, које се противе закључивању уговора о осигурању или ако је подносилац пријаве већ осигуран код осигуравајућег друштва или другог друштва за осигурање. Осигуравач има право да:

- поништи уговор уколико подносилац достави нетачну или непотпуну пријаву (погрешно представљање) или је у питању превара или претња;
- се "повуче" из уговора због кршења унапред уговорене обавезе, као и из разлога неплаћања прве премије; или
- да раскине уговор јер је осигураник тј. уговарач осигурања и након настанка штетног догађаја каснио са уплатом премије осигурања⁶⁶⁰.

Дакле, у Немачкој осигуравачи могу одбити осигураника само из конкретних разлога. Такође, осигуравач не може користити држављанство као критеријум за закључење уговора о осигурању. Наиме одбијање захтева за закључење уговора о

⁶⁵⁷ Износ који се додељује у Немачкој услед тзв. "губитка употребе возила" заснива се на табелама. Сваки тип возила као и модел је класификован у одређену групу.

⁶⁵⁸ Васку, Н., *op.cit.*, стр. 11

⁶⁵⁹ Члан 5(2) Закона о обавезном осигурању - *Pflichtversicherungsgesetz (PflVG)*, објављен 05.04.1965.г. (*BGBI. I S. 213*), измењен и допуњен 24.04.2013.г. (*BGBI. I S. 932*).

⁶⁶⁰ Члан 5(4) *PflVG*

осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста само због страног држављанства недопустиво је и крши правила о забрани дискриминације⁶⁶¹.

Уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста закључен у Немачкој важи у Европи и областима изван Европе које спадају у тзв. Споразум ЕЦ (EC Treatu). У Немачкој, свако лице које је претрпело повреду или штету као резултат саобраћајне незгоде може поднети директну тужбу против осигуравајуће организације, као и против власника моторног возила који је проузроковао саобраћајну незгоду.

Оштећена лица у саобраћајним незгодама које су проузрокована од стране непознатог или неосигураног возила, такође су заштићена. Ако се накнада не може платити из другог извора, исплатиће је Удружење за помоћ жртвама саобраћајних незгода тзв. Фонд за обештећење⁶⁶². Обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста пружа, као што је већ истакнуто и накнаду за трошкове медицинског лечења (хонорар лекара, трошкови за медицинске производе као и трошкови боравка у болници)⁶⁶³. Такође, у надокнадиве трошкове спадају и вештачки удови⁶⁶⁴.

Као што је већ истакнуто обавеза да се изврши надокнада штете искључује се у случају када је саобраћајна незгода изазвана вишом силом⁶⁶⁵, док власник возила може избећи одговорност у случају саобраћајне незгоде у коју је укључено више возила чиме се доказује неизбежност саобраћајне незгоде⁶⁶⁶. Такође, на крају још можемо истаћи да дужност да штета буде накнађена и износ надокнаде штете зависи од околности, укључујући степен у коме је штету у већој мери једна страна изазвала другој.

⁶⁶¹ Члан 81е Закона о надзору осигурања- *Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG)* објављен 17. 12.1992.г. (BGBl. 1993 I S. 2), измењен 01. 09. 2014.г. (BGBl. I S. 1330).

⁶⁶² Verein zur Hilfe für die Opfer von Verkehrsunfällen, <http://www.subvenio-ev.de/> (25.5.2013.год.)

⁶⁶³ Kröger, N., *op.cit.*, стр.14 (http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz1_regional/eng_kroeger.pdf преузето: 25.5.2013.год.)

⁶⁶⁴ Исто

⁶⁶⁵ § 7. одељак 2. Закона о друмском саобраћају - *Straßenverkehrsgesetz (StVG)*, 19.12.1952 (BGBl I S 837; BGBl III/FNA 9231-1)

⁶⁶⁶ § 17. одељак 3. Закона о друмском саобраћају - *Straßenverkehrsgesetz (StVG)*, 19.12.1952 (BGBl I S 837; BGBl III/FNA 9231-1)

Како је да тржиште осигурања у Босни и Херцеговини организовано на ентитетском нивоу – област обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста регулисана је:

- Законом о осигурању од одговорности за моторна возила и остале одредбе о обавезном осигурању од одговорности⁶⁶⁷ у Федерацији Босне и Херцеговине (у даљем тексту: Закон Федерације БиХ); и
- Законом о осигурању од одговорности за моторна возила и осталим обавезним осигурањима од одговорности⁶⁶⁸ у Републици Српској (у даљем тексту: Закон Републике Српске).

Наведеним законима одређени су минимални износи (по једном штетном догађају)⁶⁶⁹. Друштва за осигурање, односно осигураваачи дужни су исплатити у случају већих оштећења или повреда које је проузроковало осигурано моторно возило минималне осигуране износе:

- у случају телесне повреде лица – износ од 500.000 КМ, без обзира на број жртава укључених у исту саобраћајну незгоду (овај износ биће *ipso iure* повећан на износ од 1.000.000 КМ две године након ступања на снагу Закона);
- у случају штете на имовини – износ од 350.000 КМ по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених⁶⁷⁰.

Право на накнаду услед повреде или смрти немају сва лица која се у моменту настанка осигураног случаја затекну у возилу. Законом је утврђено која лица имају, а

⁶⁶⁷ „Службене новине ФБиХ“, бр. 24/05

⁶⁶⁸ „Службени гласник Републике Српске“, бр.17/05, 64/04, 12/09

⁶⁶⁹ Укупна штета коју је осигурано возило причинило над лицима, односно над имовином трећих лица, током једног штетног, односно несрећног случаја.

⁶⁷⁰ Члан 9. Закона Федерације БиХ; члан 8. Закона Републике Српске.

која немају право на обештећење⁶⁷¹. Из права на накнаду штете искључују се и правна лица, те њихови овлашћени заступници. Лица која су се налазила у моторном возилу у моменту судара, удара, преврнућа, која су задобила повреде или им је уништена лична имовина, а која су у родбинским везама с'осигураником немају право нити на материјално, ни на нематеријално обештећење⁶⁷².

Код обавезног осигурања од одговорности аутомобилиста од значаја је то што се за све штете које проузрокује моторно возило оштећено лице, са захтевом за обештећење, обраћа искључиво осигуравачу код кога је предметно возило осигурано. Будући да се предупређује обавеза измирења значајних трошкова по основу настале штете од стране лица које управља моторним возилом, самим тим испуњена је основна сврха осигурања као правног института⁶⁷³. Такође, законско одређење обавезе осигурања моторних возила за штете причињене трећим лицима, те право оштећеног да своја потраживања пренесе на друштво за осигурање код којег је предметно возило осигурано, може се сматрати цивилизацијским доприносом међуљудским односима⁶⁷⁴.

Осигуравач је према члану 10. Закона Федерације БиХ обавезан да у року од 90 дана од пријема захтева за накнаду штете, понуди исплату штете или објасни зашто није у могућности да то учини⁶⁷⁵. Обавеза осигуравача о накнади штете не искључује и не суспендује право оштећене стране да се после саобраћајне незгоде једнако може обратити и омбудсману за осигурање⁶⁷⁶ или надлежном суду. У случају да се оштећена страна обратила омбудсману за осигурање, казне према осигуравачу

⁶⁷¹ Тако, члан 8. став 1. и 2. (Закона Федерације БиХ), као и члан 7. став 1. и 2. (Закона Републике Српске) истиче да: „лица чија је одговорност покривена уговором о осигурању, као и лица које су, иако нису осигураници, закључила полису осигурања с'осигуравачем као уговорна страна, не сматрају се трећим лицима која имају захтев за одштету од осигураника, у складу са одредбама Закона о облигационим односима («Службени лист РБиХ», бр. 2/92, 13/93 и 13/94 и «Службене новине ФБиХ», број 29/03).

⁶⁷² Право на накнаду штете ова лица могу остваривати према принципима грађанске одговорности за штету у складу са одредбама важећих Закона о облигационим односима (види, чл. 185. - 208.).

⁶⁷³ Куртовић, Х., *op.cit.*, стр.169

⁶⁷⁴ Исто

⁶⁷⁵ Ако осигуравач не испуни ову обавезу биће кажњен новчаном казном у износу од 10.000 КМ до 50.000 КМ (члан 24. Закона)

⁶⁷⁶ У складу са Законом о друштвима за осигурање у приватном осигурању, "Службене новине Федерације БиХ" бр. 24/2005

који није испунио обавезе према оштећеном трећем лицу, неће се примењивати док омбудсман за осигурање не донесе своју одлуку.

С'друге стране према одредбама члана 9. Закона Републике Српске осигуравач односно друштво за осигурање дужно је да у случају неимовинске штете најкасније у року од 30 дана, а у случају имовинске штете најкасније у року од 14 дана од дана подношења одштетног захтева, оштећеном лицу достави:

а) образложену понуду за накнаду штете, ако су одговорност за накнаду штете и висина штете неспорни; или

б) детаљно образложени одговор (ако су одговорност за накнаду штете или висина штете спорни, као и ако није достављена сва потребна документација или докази за утврђивање основа или висине накнаде штете). Према одредбама истог члана друштва за осигурање могу закључити споразум према којем одштетни захтев може решавати друштво за осигурање код којег је оштећено лице закључило уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.

Такође, постоје случајеви да возило због губитка контроле возача на улици повреди и по више од десет лица, односно усмрти неколико лица. Сва та лица (односно њихови наследници ако је настао смртни случај) не могу збирно потражвати већи износ на име наплате нематеријалне штете од износа назначеног у полиси осигурања, односно утврђених ентитетским законима⁶⁷⁷.

Обавеза обештећења оштећених нема просторно ни временско ограничење, будући да се надокнаде плаћају без обзира на место у којем се догодила саобраћајна незгода и без обзира на то да ли се догодила током вожње или док је возило заустављано (накнаде се плаћају и за губитке који настану постојањем или радом инсталација на возилу, као и за штете које начине приколице или бочна возила)⁶⁷⁸.

У циљу стимулисања возача осигуравачи осигураницима по чијим уговорима о осигурању нису исплаћиване штете, одобравају попуст на премију осигурања тј. бонус. У случају отуђења односно продаје моторног возила бонус се не може

⁶⁷⁷ Куртовић, Х., *op.cit.*, стр. 170

⁶⁷⁸ Члан 8. (Закон Федерације БиХ) и члан 7. (Закон Републике Српске).

пренети на новог власника. Међутим, осигураник који је стекао одређени попуст на премију осигурања, стечени попуст преноси куповином новог моторног возила. Стечени попуст се не може истовремено пренети на сва моторна возила ако је исти осигураник (физичко лице) власник два или више возила. Једно возило нпр. може имати максимални попуст од 50%, а остала према годинама за које се по њиховим уговорима о осигурању није исплаћивала штета, односно за сваку годину без штете осигуранику се умањује премија за 5%⁶⁷⁹.

Постоји још један битан економски аспект, а то је сукцесивност у обавези насталој као преузети ризик. Исплатом обештећења оштећеним лицима, независно о ком износу се ради (може то бити максимални износ назначен на полиси), не престаје обавеза осигуравача по основу штета које може причинити осигурано возило. За све време док је у функцији, без обзира на број штетних догађаја које проузрокује то моторно возило, друштво за осигурање је обавезно да обештети лица којима је штета нанета⁶⁸⁰.

Ентитетским законима је такође, остављена могућност да друштво за осигурање које је исплатило штету, има право на регресирање за исплаћени износ⁶⁸¹. Наиме, осигуравач у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста који је исплатио накнаду оштећеном лицу у саобраћајној незгоди коју су проузроковала лица чија је одговорност према трећим странама покривена законом и ако је њихова уговорна одговорност искључена, имаће право потраживати накнаду од лица која су одговорна за саобраћајну незгоду (у складу са важећим прописима) али само у следећим случајевима:

- када је саобраћајна незгода изазвана намерно;
- када је возач управљао возилом без возачке дозволе;
- када је лице које је одговорно за саобраћајну незгоду управљало возилом без сагласности осигураника (у овоме случају осигуравач може потраживати регрес само од возача);

⁶⁷⁹ Види: члан 8. Услови за осигурање од аутомобилске одговорности (од 15.09.1995.године), Биро осигурања Републике Босне и Херцеговине, Сарајево, 2005.год.

⁶⁸⁰ Куртовић, Х., *op.cit.*, стр. 171

⁶⁸¹ Види: члан 13. (Закон Федерације БиХ) и члан 12. (Закон Републике Српске)

- када је возач украо возило или када је управљао њиме знајући да је украдено;
- када возило које је проузроковало саобраћајну незгоду није коришћено у сврху која је наведена у уговору о осигурању;
- када је возач био под утицајем алкохола или дрога које су га спречавале да има контролу над возилом.

Осигуравачи односно друштва за осигурање имају обавезу обештећења оштећених трећих лица којима је осигурано возило причинило материјалну или нематеријалну штету. Тако осигуравач одобрава накнаду штете телесних повреда или смрти, као и имовинске штете или уништења, проузрокованих трећим лицима у саобраћајним незгодама за које је осигураник одговоран по закону, као и за накнаду оправданих трошкова које је осигураник имао у судском или вансудском поступку⁶⁸².

У погледу накнаде нематеријалне штете у Босни и Херцеговини постоје велика одступања иако ентитетски закони прописују исте осигуране суме. Ако упоредимо износе који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете, уочавамо да судови на различите начине одређују висину накнаде нематеријалне штете. Тако, садашња пракса бањалучког Окружног и Основног суда је да на име накнаде нематеријалне штете досуђују износе према оријентационим критеријумима (незваничним) који гласе:

- за сваких 10% смањења животне активности досуђује се износ до 3.000 КМ (за изузетно тешке случајеве са тешким телесним повредама и великим процентом смањења животне активност);
- половина од тог износа се досуђује за претпљени физички бол;
- за претпљени страх се досуђује 2/3 износа досуђеног за претрпљени бол⁶⁸³.

⁶⁸² Види: члан 8. став 3. (Закон Федерације БиХ) и члан 7. став 3. (Закон Републике Српске)

⁶⁸³ Више о томе: Барош, П., *op.cit.*, стр.66

У погледу износа који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете у Федерацији БиХ према оријентационим критеријумима и износима за утврђивање висине правичне новчане накнаде нематеријалне штете⁶⁸⁴, заузет је следећи став:

- душевни болови због смањења животне активности досуђују се у износима до 30% - 5.000 КМ за сваких 10%, до 50% - 6.000 КМ за сваких 10%, преко 50 % - 7.000 КМ за сваких 10% - уз корекцију према обиму и тежини утврђених трајних последица, а као додатне критеријуме треба имати на уму животно доба, врсту занимања оштећеног и сл.;

- оријентациони критеријум за утврђивање висине накнаде физичких болова (по данима) износе за јаке болове – 70 КМ, за средње болове – 40 КМ, за слабе болове – 10 КМ. Код утврђивања износа накнаде треба имати на уму да су трајање и јачина физичких болова два нарочито важна елемента за досуђивање правичне новчане накнаде, али суд мора водити рачуна и о другим околностима случаја (неугодност у току лечења нпр. краћа несвестица, хоспитализација итд.);

- висина накнаде за страх се досуђује у износу од 400 КМ до 6.000 КМ, уз корекцију према истим критеријумима као и код физичких болова, имајући такође, на уму и све остале околности сваког конкретног случаја;

- накнада за наруженост досуђује се у износу од 700 КМ до 10.000 КМ, уз одређене корекције.

Напомињемо и то да је у Републици Српској у току израда новог Закона о осигурању од одговорности за моторна возила и осталим обавезним осигурањима од одговорности. Намера је да се новим законом тржиште осигурања одговорности аутомобилиста усклади са директивама ЕУ у овој области, што подразумева и већи степен заштите трећих оштећених лица. Међутим, у Републици Српској став судске праксе евидентно је досуђивање не баш тако високих износа на име накнаде, пре свега нематеријалне штете (иако, као што је већ истакнуто, ентитетски закони прописују исте минималне осигуране суме), што свакако мишљења смо не доприноси бољој и већој заштити трећих оштећених лица, као и њиховом поверењу у осигурање од одговорности аутомобилиста. Из тог разлога поред усклађивања

⁶⁸⁴ Усвојени на седници Грађанског одељења Врховног суда Федерације БиХ, дана 20.02.2006.год

законских прописа са директивама ЕУ, неопходно је да и судови што хитније заузму нови став у погледу досуђивања износа на име накнаде штете.

- Обим и висина обавезе осигураваача у Хрватској –

У Републици Хрватској је област обавезних осигурања у саобраћају регулисана Законом о обавезном осигурању у промету (ЗООП)⁶⁸⁵. Сама чињеница да су обавезна осигурања регулисана посебним законом, говори о томе колико је тај сегмент осигурања важан у друштву, пре свега што је у последњих педесетак година дошло до великог развоја саобраћаја, чиме је повећан и ризик страдања у истом, што је нарочито видљиво у друмском саобраћају⁶⁸⁶.

Ограничено осигуравајуће покриће задржано је и у ЗООП. Тако је чланом 26. став 2. прописана најнижа осигурана сума по једном штетном догађају (која је односу у на раније прописане суме у Републици Хрватској знатно повећана⁶⁸⁷). Обим и висина покрића у уговору о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста одређује се према следећим износима:

- у случају штете због смрти, телесне повреде и оштећења здравља до износа од 42.750.000 куна по штетном догађају без обзира на број оштећеника;

⁶⁸⁵ "Народне новине РХ", број 151/05, 36/09, 75/09 и 76/13

⁶⁸⁶ Беланић, Л., *op.cit.*, стр.633

⁶⁸⁷ нпр. у односу на Закон о осигурању, "Народне новине", бр. 46/97 - када је најнижа осигурана сума била утврђена Одлуком Владе РХ о утврђивању износа за накнаду штете по основи осигурања од аутомобилске одговорности ("Народне новине", бр. 20/98.). Одлуком Владе предвиђено је да обавеза друштва за осигурање за накнаду штете по основи осигурања од аутомобилске одговорности не може по једном штетном догађају, ако уговором о осигурању није утврђен већи износ, бити већа од износа:

- 1) за аутобусе и теретна возила
 - за штете на лицима 2.000.000 куна,
 - за штете на стварима 1.500.000 куна.
- 2) за остала моторна возила укључујући и непозната возила:
 - за штете на лицима 1.400.000 куна,
 - за штете на стварима 750.000 куна.

- у случају уништења или оштећења ствари до износа од 8.550.000 куна по штетном догађају без обзира на број оштећеника⁶⁸⁸.

Приликом одређивања лимита примењена су два критеријума: критеријум *врста штета* као темељни критеријум и критеријум *врсте возила* као допунски критеријум⁶⁸⁹. Одређивање лимита по наведеним критеријима изгледа овако:

1. За штету због смрти, телесне повреде и оштећења здравља нанету:
 - аутобусом и теретним возилом, односно прикључним возилом 6.500.000 куна;
 - возилом којим се превозе опасне ствари 8.000.000 куна;
 - осталим возилима, односно непознатим возилима 3.500.000 куна.
2. За штету због уништења или оштећења ствари нанету:
 - аутобусом и теретним возилом, односно прикључним возилом 3.500.000 куна;
 - возилом којим се превозе опасне твари 4.000.000 куна;
 - осталим возилима, односно непознатим возилима 1.500.000 куна⁶⁹⁰.

Према ЗООП Влада Републике Хрватске може донети одлуку о повећању или снижењу осигуране суме у складу са обавештењем Европске комисије⁶⁹¹. Такође, друштво за осигурање односно осигуравач код кога се власник моторног возила осигурао од аутомобилске одговорности, дужан је да штету насталу употребом возила која је причињена у државама чланицама система зелене карте осигурања, а

⁶⁸⁸ У случају да осигуране суме (због промене курса) не одговарају износама израженим у еврима у обавештењу Европске комисије, Влада Републике Хрватске може одлуком ускладити износе осигураних сума (члан 26. став 10. ЗООП).

⁶⁸⁹ Беланић, Л., *op.cit.*, стр.657

⁶⁹⁰ Исто

⁶⁹¹ Која се периодично објављује у Службеном листу Европске уније у складу с Европским индексом потрошачких цена, утврђеним на темељу Уредбе Већа (ЕЗ) о хармонизираним индексима потрошачких цена, бр. 2494/95 од 23. окобра 1995.год.("Сл.лист" 257, 27.10.1995.год.).

која је виша од наведених износа надокнадити до износа одређеног прописима о обавезном осигурању државе у којој је штета настала⁶⁹².

У случају да има више оштећених лица, а укупна штета је већа од износа које закон предвиђа права оштећених лица према друштву за осигурање сразмерно се смањују, а предност у редоследу намирења штете имају оштећена физичка лица. Такође, друштво за осигурање које је исплатило једном оштећеном лицу износ већи од онога који му припада (јер и поред предузетих мера није могло знати да постоје и друга оштећена лица) с'обзиром на сразмерно снижење накнаде, остаје у обавези према тим другим лицима само до висине износа која је законом одређена⁶⁹³.

Према одребама члана 50. ЗООП у случају штете одговорни осигуравач или његов овлашћени представник⁶⁹⁴ дужан је у року од три месеца (од дана подношења одштетног захтева), оштећеном лицу доставити:

- образложену понуду за накнаду штете ако су одговорност за накнаду штете и висина штете неспорни;
- утемељени одговор ако су одговорност за накнаду штете или висина штете спорни.

Ако одговорни осигуравач или његов овлашћени представник у предвиђеном року не достави оштећеном лицу образложену понуду за накнаду штете, односно утемељени одговор, оштећено лице може поднети тужбу у месту свога пребивалишта.

У члану 60. ЗООП предвиђено је да ако није могуће идентификовати моторно возило које је причинило штету⁶⁹⁵, оштећено лице може свој одштетни захтев

⁶⁹² Члан 26. став 5. ЗООП

⁶⁹³ Члан 26. став 3. и 4. ЗООП

⁶⁹⁴ "Овлашћени представник за решавање штета на темељу осигурања од одговорности аутомобилиста је лице које у име и за рачун одговорног осигуравача прикупља информације, предузима мере потребне за решавање штета, те у држави сталног пребивалишта оштећеног лица обавља одговарајуће исплате у случају штета насталих због саобраћајне незгоде у држави чланици која није држава сталног пребивалишта оштећеног лица, односно у трећим државама чији је национални Уред за осигурање члан система зелене карте, а проузрокованих употребом возила која су осигурана и уобичајено стационирана у некој од држава чланица различитој од државе сталног пребивалишта оштећеног лица" (члан 47. ЗООП).

поднети Уреду за накнаду⁶⁹⁶. Након што Уред за накнаду оштећеном лицу надокнади штету има право на накнаду исплаћених износа накнаде штете и трошкова (у складу са закљученим међународним споразумима) и то:

- у случају да није било могуће утврдити одговорног осигурвача – од Гарантног фонда у оној држави чланици у којој је возило уобичајено стационирано;
- у случају да није могуће идентификовати возило – од Гарантног фонда у оној држави чланици у којој се саобраћајна незгода догодила;
- у случају возила из трећих држава – од Гарантног фонда у оној држави чланици у којој се саобраћајна незгода догодила.

У пракси осигуравача у Хрватској све чешће се јављају две врсте осигурања којима се на неки начин проширује круг лица које имају право на накнаду штете и онда када их не покрива осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста, а све у циљу што боље и квалитетније заштите жртава саобраћајних незгода⁶⁹⁷. То су проширено осигуравајуће покриће или тзв. проширено осигурање и осигурање од ауто незгоде.

Проширеним осигурањем лица која се не сматрају трећим имају право на накнаду штете под условом да штета није покривена одштетном одговорношћу другог осигуравача⁶⁹⁸. По својој правној природи проширено осигурање представља комбинацију осигурања имовине и лица. То би била мешавина “no fault” система осигурања и осигурања од последица несрећног случаја, па би се могло рећи да се ради о уговору о осигурању *sui generis*⁶⁹⁹.

Карактеристике оваквог покрића су:

- "темељи се на уговорној и добровољној основи. Није законски регулисано, већ је искључиво производ праксе осигуравача, тако да не постоји ни

⁶⁹⁵ Односно ако у року од два месеца од дана подношења одштетног захтева није било могуће утврдити одговорног осигуравача

⁶⁹⁶ Који се према члану 57. истог закона образује у оквиру Хрватског уреда за осигурање

⁶⁹⁷ Беланић, Л., *op.cit.*, стр.670

⁶⁹⁸ Матијевић, Б., Изван/судска пракса везана уз осигурању своту код обвезног осигурања од аутомобилске одговорности, *Хрватска правна ревија*, бр. 9/2005., стр. 34-37

⁶⁹⁹ Беланић, Л., *op.cit.*, стр.671

обавеза на његово закључивање (већ је то питање слободне воље сваког осигураника);

- то је додатно осигурање (у односу на обавезно осигурање власника моторног возила од аутомобилске одговорности за штету причињену трећим лицима) те се за њега плаћа и доплатак на основну премију;
- овим осигурањем покривена су само она лица која се не сматрају трећим лицима у конкретној саобраћајној незгоди;
- уговорена сума осигурања представља самосталну суму која је независна од суме из обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста (суму деле лица која нису трећа, док трећа лица не могу на ту суму утицати)⁷⁰⁰.

Осигурање од последица ауто незгоде (АН) настаје на добровољној основи. Уз основну полису на премију осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста доплаћује се одређени износ за осигурање од последица несрећног случаја које се примењује у случају саобраћајне незгоде. У питању је уговорна сума коју исплаћује осигуравач, а не накнада у целом износу јер накнада која се овде даје и нема карактер накнаде штете⁷⁰¹. Лица покривена оваквим осигурањем према пракси осигуравача су возач (који се у осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста не сматра трећим лицем, тако да би у случају саобраћајне несреће имао право на уговорену суму) и путници у возилу. Осигурани случај биле би штетне последице изазване моторним возилом у погону, у случају смрти и у случају трајног инвалидитета. Поједини аутори⁷⁰² сматрају, будући да осигурање од последица ауто незгоде нема карактер накнаде штете, већ се уговорна сума исплаћује без обзира на штету, могуће га је кумулирати са захтевом за накнаду штете по основу осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, али и са захтевом за накнаду штете по основи проширеног покрића (да се међусобно надопуњују, а не искључују).

⁷⁰⁰ Ћурковић, М., Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету, Савјет стручне библиотеке "Croatia" заједнице осигурања имовине и особа, Загреб, стр.73

⁷⁰¹ Беланић, Л., *op.cit.*, стр.672

⁷⁰² Ћурковић, М., *op.cit.*, стр.73

У складу са важећим решењима италијанског закона⁷⁰³ као и општим прописима, моторна возила као што су тролејбуси и вучна возила, не могу учествовати у саобраћају уколико немају осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста тј. осигурање од одговорности према трећим лицима.

Лице које жели да закључи уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста може да изабере осигуравајућу организацију, која је овлашћена да издаје полисе за ову врсту осигурања у Италији. Осигуравајуће организације могу бити основане и имати своје главно седиште у Италији или могу бити основане и имати главно седиште у земљи која не припада Европској Унији, а имати своје представништво у Италији. Такође могу бити основане и имати главно седиште у земљи која припада Европској Унији, а имати своје представништво у Италији. Осигуравајуће организације из других земаља, које желе да обављају овај посао у Италији, могу да бирају која им од понуђених опција пословања највише одговара.

Обавеза власника моторног возила да закључи уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста праћена је обавезом осигуравајуће организације да "нуди" осигуравајуће покриће. Наиме, члан 11. Закона број 990 обавезује осигуравајуће организације које пружају осигурање од аутомобилске одговорности да прихвате понуде обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста, у складу са предходно састављеним условима полисе осигурања и висинама премије осигурања. Ово правило које се односи на обавезно осигурање морају примењивати и инострани осигуравачи који послују у Италији. Треба нагласити да, при одређивању премија за осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста осигуравачи узмају у обзир многобројне објективне и субјективне факторе који утичу на услове под којима осигураници "добивају" осигурање и ризике који се осигурањем покривају.

⁷⁰³ Закон број 990 (Наредба број 175/1995 - Gazzetta Ufficiale No 1114, од 18.5.1995.год.)

Иако је закон који се примењује приликом закључивања уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста наведени италијански закон (тзв. Закон бр. 990), уговорне стране могу одлучити да се у уговору примењује закон неке друге земље, с'тим што прописи италијанског закона имају предност у свим случајевима.

Пре издавања полисе осигурања, осигуравач мора власнику моторног возила дати, на италијанском језику (или на неком другом језику, ако то захтевају уговорне стране) јасне информације као што су: земља у којој се налази главно седиште организације, детаљи дозволе за рад организације, име и адресу овлашћеног заступника итд., затим детаљне информације о уговору (закон који је у њему примењен, начин решавања спорова, лица која су искључена из уговора, обухваћене ризике, мере које се предузимају у случају саобраћајне незгоде и др.). Чланом 123. Закона бр.990 предвиђено је да информације о накнадама за повреде или штете нанете моторним возилом морају бити дате што опширније.

Што се тиче обавезне минималне суме покрића код осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста Италија прописује:

- 500.000 евра за штету на стварима, а
- 2.500.000 евра за штете на лицима по саобраћајној незгоди, без обзира на број жртава или природу штете или повреде⁷⁰⁴.

Осигураници тј. корисници осигурања могу потражити помоћ од Института за надгледање приватног осигурања и колективног интереса (*Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo - ISVAP*) чија је функција надгледање рада организација и појединаца, агената и брокера, које су у приватном сектору осигурања Италије⁷⁰⁵. Такође, обезбеђује и максималну транспарентност у

⁷⁰⁴ Council of Bureaux, reported by the Bureaux at 20.09.2010., доступно на интернет адреси www.cobx.org – према Огњановић, С.: *op.cit.*, стр.323

⁷⁰⁵ Институт за надзор приватног осигурања и колективног интереса ("*ISVAP* ") основан је 1983.год. као независно тело, са седиштем у Риму (има статус правног лица јавног права, а установљен је Законом бр. 576/82). Циљ оснивања је пре свега обезбеђење доброг и мудрог управљања системом осигурања и реосигурања (стабилност, ефикасност, конкурентност и правилно функционисање система осигурања и реосигурања), затим транспарентност и тачност пословних активности, брокера и других стручњака осигурања, као и заштита осигураника, потошача и других лица која имају право на осигурање.

За реализацију ових циљева, *ISVAP* врши следећа овлашћења:

1. издаје потребене дозволе за обављање осигурања и / или реосигурања

односима између осигуравајућег друштва и осигураника, контролише проток информација које морају бити доступне осигураницима, утврђује правила о понашању које су осигуравачи у обавези да поштују (пре, за време и након извршења уговорних обавеза) и прати њихово спровођење. Иначе, треба нагласити да улога *ISVAP*-а није ограничена искључиво на контролу, па се све више фокусира на праћење развоју тржишта осигурања Италије.

Помоћ се може потражити и од Националне асоцијације осигуравајућих друштава (*Associazione Nazionale fra le imprese di assicurazione* - *ANIA*)⁷⁰⁶ или од других удружења која послују у Италији. Без обзира на начин подношења примедби, осигураници увек имају право да покрену спор и на суду.

У Италији се оштећено лице може обратити тзв. Независној управи гарантних фондова за жртве саобраћајне незгоде (Гарантни фонд) – *Gestione Autonoma del Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (CONSAP)*⁷⁰⁷ у случају да саобраћајну незгоду проузрокује:

- неидентификовано односно непознато моторно возило;

-
2. периодично захтева информације под надзором и, ако је потребно, врши инспекције;
 3. предузима одређене мере (репресивне и казнене);
 4. припрема све одредбе неопходне за добро и мудро управљање предузећима и за транспарентност и правилно вођење дотичне надзиране ентитета;
 5. промовише све облике помоћи које сматра потребним - са другим надзорним органима, као и са финансијским и осигуравајућим надзорним органима других земаља Европске уније;
 6. врши контролу рада самосталних агената и брокера у осигурању и друштва за реосигурање.
 7. у оквиру својих надлежности има и саветодавну и обавезу извештавања (парламенту) о извршеном надзору у делатности осигурања;

(www.assicurazione.it и www.professionisti.it, преузето 05.07.2013.год.)

⁷⁰⁶ Национална асоцијација осигуравајућих друштава (*ANIA*) је трговинска асоцијација (основана 1944.године, са седиштем у Риму) која представља осигуравајућа друштва у Италији. То је добровољна непрофитабилна организација, чији је главни циљ развијање и ширење сигурности и превенције. Примарна функција је заштита интереса осигуравајућих друштава у складу са општим интересима привреде и земље, а ради и на решавању техничких, економских, финансијских, административних, фискалних, социјалних, правних и законодавних проблемима у области осигурања. Такође пружа стручну помоћ члановима (тренутно има 193) и промовише обуке и стручно усавршавање запослених на пословима осигурања (www.ania.it, преузето 5.7.2013.год.)

⁷⁰⁷ *CONSAP* је основан (1993.год.) ради обезбеђења обављања послова управљања гарантним фондовима солидарности са критеријумима ефикасности, ефикасности и економичности. *CONSAP* обавља и друге бројне сложене послове и задатке од јавног интереса у циљу обезбеђивања ефикаснијег остваривања одштетног захтева оштећених лица, а све више и послова везаних за покриће ризика који се односе на тзв. професионалну одговорност (нпр. медицинске злоупотребе), затим ризика природне катастрофе, заштите жртава криминала и сл. (www.consap.it, преузето 5.7.2013.год.)

- моторно возило које није осигурано;
- моторно возило које је осигурано полисом која припада италијанској мапи осигуравајућих организација, а која је принудно затворена или ликвидирана.

Када саобраћајну незгоду проузрокује непознато моторно возило оштећено лице остварује право на накнаду штете само у случају телесних повреда, док када саобраћајну незгоду проузрокује неосигурано и моторно возило које је осигурано код осигуравача који је принудно затворен или ликвидирани, право на накнаду остварује и у случају телесних повреда и материјалне штете⁷⁰⁸.

Гарантни фонд је обавезан и да исплати накнаду штете саобраћајних незгода које се догоде у некој другој земљи чланици Европске Уније односно саобраћајну незгоду коју је проузроковало моторно возило које је регистровано и осигурано у италијанској осигуравајућој организацији која послује у тој земљи чланици (у овлашћеном представништву)⁷⁰⁹.

- Обим и висина обавезе осигуравача у САД -

У САД расподела покрића ризика одговорности у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста учињена је на значајно другачији начин него у европским земљама⁷¹⁰. Најчешћа идеја, која провејава кроз правне системе већине федералних држава је да циљ обавезног осигурања треба бити накнада исплаћена трећим лицима од стране осигуравача у сваком случају када се догоди саобраћајна незгода, у унапред одређеном обиму, без истраживања питања одговорности за тако проузроковану штету⁷¹¹.

⁷⁰⁸ Закон бр. 857 од 23.12.1976.год. (Gazzetta Ufficiale No 345. од 29. 12. 1976.год.), допуњен Законом бр. 30 од 26.02.1977.год. (Gazzetta Ufficiale No 54. од 26. 02. 1977.године)

⁷⁰⁹ Закон бр.57 од 05.03.2001. (Gazzetta Ufficiale No 66. од 20. 03. 2001.године)

⁷¹⁰ Илкић, З.: Одговорност осигураника од аутоодговорности за проузроковану штету, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, 1/2012, стр.512

⁷¹¹ Исто

Нови систем обезбеђења накнаде штете жртвама саобраћајних незгода путем осигурања тзв. осигурање без кривице тј. "no-fault " уводи се најпре у Канади⁷¹², а након извесног времена и у неким савезним државама САД. Дакле, "no fault" систем осигурања моторних возила од последица саобраћајних незгода постоји у земљама *common law* правне традиције, (нарочито у Северној Америци где се и најраније појавио), а све је више присутан (макар само и у појединим сегментима) и у правима неких европских земаља (нпр. у Шведској, Финској, Норвешкој, Француској)⁷¹³.

No-fault системом се оштећеном лицу обезбеђује накнада без испитивања кривице, односно одговорности за штету. Ново решење је пре свега било условљено тиме што осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста није могло намирити нарасле друштвене захтеве у тој области. Полазна основа оваквог размишљања је у томе да се пажња и понашање у саобраћају морају друкчије третирати него пажња и понашање у другим животним ситуацијама (будући да су опасности које носи савремени саобраћај готово неизбежне)⁷¹⁴.

Осигурање без кривице углавном је обавезно и спроводи се упоредо са осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста. Наиме, ови системи у суштини имају правну природу осигурања лица од последица несрећних случајева који су изазвани моторним возилом у покрету, а ако се поред штете на лицима, надокнађују и штете на стварима, онда таква осигурања имају и правну природу осигурања ствари од уништења или оштећења, а до којих је дошло моторним возилом у покрету⁷¹⁵.

У САД-у осигурање од одговорности за штету нанету моторним возилом, покрива случајеве против осигураника за штету попут повреде или смртог случаја другог возача или путника, оштећења имовине, и слично. Осигурање се односи на штету за коју би се возач могао сматрати одговорним⁷¹⁶. Право на накнаду штете

⁷¹² No-fault систем обезбеђења уведен је у Канади још 1945.године.

⁷¹³ Турковић, М.: Међународна карта осигурања моторног возила, Загреб, 1990.год., стр.48-49; Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 17-18.

⁷¹⁴ Беланић, Л., *op.cit.*, стр.671

⁷¹⁵ Исто

⁷¹⁶ Блеков правни речник - "Black's law dictionary" 1990.год., шесто издање, стр.802-805

осим оштећених трећих лица имају и возач, власник, њихови чланови породице, путници, пешаци повређени због употребе моторног возила итд. Штете се не надокнађују у целости, већ до одређених износа који су утврђени законом. Надокнађују се штете због оштећења здравља, због телесне повреде, за случај смрти, али и трошкови лечења, сахране, туђе неге, изгубљене зараде и изгубљеног издржавања⁷¹⁷. За штету изнад лимита утврђеним законом, осигуравач штету обрађује и ликвидира по осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста лицима које по том основу имају право. Како је и осигурање од одговорности аутомобилиста обавезно само до одређених износа, оштећени може за остваривање преосталог дела захтева непосредно утужити самог штетника⁷¹⁸.

Из осигуравајућег покрића искључене су штете причињене употребом моторног возила када је возач био под дејством алкохола и других опојних средстава, када је управљао возилом без сагласности власника или без возачке дозволе, када је учињена противправна радња (украдено моторно возила) и сл.

Интересантно је да иако се могу издвојити неке заједничке карактеристике, законска регулатива из области осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста у државама и провинцијама САД се разликује - пре свега различити су видови штета који се надокнађују, као и лимити осигуравајућег покрића. Тако, на Флориди сваки власник или возач моторног возила мора да закључи осигурање од одговорности за нанету штету која покрива минимално 10.000\$ штете нанете другом власнику у саобраћајној незгоди⁷¹⁹. Осим тога власник има право на накнаду штете за телесне повреде, која покрива медицинске трошкове у случају саобраћајне незгоде

⁷¹⁷ Тако, рецимо за лекарске, болничке и погребне трошкове, сума осигурања по једном лицу из једног штетног догађаја износи 2000 долара (до овог износа оштећени не може захтевати накнаду по основу одговорности за штете од штетника односно његовог осигуравача), док за уговарача осигурања и чланове његове породице, може се уговорити и франшиза од 250-2000 долара - детаљније: Јанковец, И., *op.cit.*, стр. 25

⁷¹⁸ Никчи, Б: Правни положај трећих лица у обавезном осигурању од одговорности за штете причињене моторним возило, *Правни живот 11/95*, стр. 92

⁷¹⁹ Одељак 324.022, Ф.С. (The Florida Senate, Interim Report 2012-132, November 2011), www.flsenate.gov, (преузето 27.9.1013.год.)

без обзира на то ко сноси кривицу, у износу од 10.000\$ по особи и 20.000\$ по саобраћајној незгоди⁷²⁰.

Осигуравач генерално има две главне уговорне обавезе према осигуранику у замену за плаћање премије – обавезу да надокнади штету и обавезу одбране осигураника⁷²¹. Надокнада штете односи се на обавезу осигуравача да исплати или осигураника или оштећеника, док се одбрана осигураника односи на обавезу осигуравача да одбрани осигураника на суду у спору против оштећеног лица у складу са захтевом у оквиру одредби уговора о осигурању⁷²².

Карактеристично је да су годинама уназад судови у Флориди признавали и додатну обавезу осигуравача која не произилази директно из уговора о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Према обичајном праву то је обавеза осигуравача да поступа у тзв. доброј намери према осигуранику у поступку поравњања са тужиоцем⁷²³. Статут дефинише непоштене намере осигуравача као "неизмирење захтева у доброј намери када, узимајући у обзир све околности, не поступа правично и поштено према свом осигуранику уз дужно поштовање његових интереса"⁷²⁴.

Да би поднео тужбу због непоштених намера тужилац мора најпре да осигуравачу да рок од 60 дана након писане опомене због наводног кршења⁷²⁵. Осигуравач има 60 дана након подношења опомене да плати одштету или да исправи околности услед којих је дошло до кршења⁷²⁶. Чест пример када осигураник тужи свог осигуравача је ситуација у којој је осигураник учесник у саобраћајној незгоди са неосигураним моторним возилом (а при том не успе да постигне поравнање са возачем неосигураног моторног возила односно носиоцем одговорности за накнаду

⁷²⁰ Одељак 627.733, Ф.С.

⁷²¹ The Florida Senate, Bill Analysis and Fiscal Impact Statement, (document is based on the provisions contained in the legislation as of the latest date listed below), 16 Williston on Contracts s. 49:103 (4th ed.), www.flsenate.gov, (преузето 27.9.1013.год.)

⁷²² Исто

⁷²³ *Auto. Mut. Indem. Co. protiv Shaw*, 184 So. 852 (Fla. 1938); www.flsenate.gov, (преузето 27.9.1013.год.)

⁷²⁴ Одељак п 624.155(1) (b)1., F.S.

⁷²⁵ Одељак 624.155(3)(a), F.S.

⁷²⁶ Одељак 624.155(3)(d), F.S.

штете настале у саобраћајној незгоди)⁷²⁷. Овакве тужбе обично укључују наводе да је "осигуравач одбио да покрије штету, умањио износ штете, или каснио са исплатом без адекватног оправдања".

У свим захтевима за исплату осигурања, процес процене штете односно утврђивање степена одговорности осигуравача, игра важну улогу⁷²⁸. Тај посао обављају вештаци, а постоје три типа вештака за процену настале штете: компанијски, независан и јавни вештак:

- компанијски вештак ради директно за осигуравача;
- независни вештак има уговор са осигуравачем о пружању проценитељских услуга; и
- јавни вештак је независни уговарач који ради за осигураника и помаже око наплате потраживања⁷²⁹.

Осигуравачи обично ангажују компанијског или независног вештака⁷³⁰.

На крају треба истаћи да је у САД-у преко 40 година државни фонд иницирао и подржавао бројне мере за смањење штете оштећеним лицима и штете на моторним возилима које су последица саобраћајних незгода. То су, између осталог подстицање возача на везивање појаса, постављање ербегова у возила, побољшање наслона за главу и мере смањивања смртних случајева и телесних повреда код деце који су учесници саобраћајних незгода.

⁷²⁷ Види на пример, *Blanchard v. State Farm Mut. Auto. Ins. Co.*, 575 So. 2d 1289 (Fla. 1991). <http://www.flsenate.gov>, (27.9.1013.год.)

⁷²⁸ Кабинет за програмску анализу полиса и одговорност, Законодавство Флориде, Извештај бр. 10-06, 2-3 (јануар 2010.год.); <http://www.flsenate.gov>, (27.9.1013.год.)

⁷²⁹ Исто

⁷³⁰ Исто

Власник моторног возила или лице одговорно за моторно возило које користи у Грчкој мора бити осигурано осигурањем од грађанске одговорности аутомобилиста односно осигурањем одговорности за штете које причини трећим лицима⁷³¹. Корисници осигурања у Грчкој могу сами изабрати које ће законско осигурање користити. Доказ осигурања, односно полису осигурања издаје осигуравајућа организација. У полиси се обавезно назначава њено трајање⁷³².

У Грчкој осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста, тј. одговорности за штете причињене трећим лицима пружају осигуравајуће организације чије је главно седиште у Грчкој или осигуравајуће организације чије је главно седиште у некој другој земљи чланици Европске Уније, а које раде у Грчкој преко одговарајућег представништва⁷³³. Такође, пословима осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста могу се у Грчкој бавити и осигуравајуће организације из неких других земаља, које нису чланице Европске Уније, а које послују преко одређених установа.

Обавеза осигуравајућих организација је да, пре потписивања полисе осигурања кориснику пружи све детаљне информације у вези ове врсте осигурања. Полиса осигурања мора садржати адресу главног седишта осигуравајуће организације или установе преко које се издаје, као и име и адресу главног заступника осигуравајуће организације.

Осигураник мора, од стране осигуравача, бити обавештен о закону који се примењује у уговору о осигурању одговорности аутомобилиста, као и методама и временским роковима за подношење захтева о накнади штете. Сва ова обавештења

⁷³¹ Закон 489/76 (gazeta A.331) о обавезном осигурању одговорности према трећим лицима, кодификовано наредбом 237/86 (gazeta A.110) са исправкама, допунама и изменама провизија

⁷³² Закон 2496/97 о уговорима осигурања, допунама Закона о приватним осигурањима и другим провизијама (gazeta A.87)

⁷³³ Наредба 164/91 о придржавању одредби Директиве 85/ЕС о уједначењу закона земаља чланица у вези осигурања грађанске одговорности код коришћења моторних возила (gazeta A.134).

осигураник мора добити пре потписивања уговора⁷³⁴. Дакле, приликом потписивања уговора о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, по правилу, примењује се грчки закон, који пружа покриће у случају саобраћајне незгоде које није мања од (минимално покриће):

- 5.000.000 евра за личне повреде, без обзира на број жртава;
- 1.000.000 евра за материјалне штете⁷³⁵.

Такође, осигураник има право да одустане од закључивања уговора, из више разлога:

- ако услови полисе осигурања одступају од захтева осигураника. Он има право да уложи примедбу у року од месец дана, од дана добијања полисе;
- ако осигуравајућа организација предходно не пружи неопходне информације и не нагласи услове осигурања. И у овом случају има право да уложи примедбу и то у року од четрнаест дана, од дана добијања полисе;
- из било ког другог разлога (ако се уговор закључује на више од годину дана) и то у року од четрнаест дана, од дана добијања полисе⁷³⁶.

Као и у већини земаља и у Грчкој је предвиђена могућност ослобађања обавезе закључивања уговора од грађанске одговорности аутомобилиста. Из система обавезног осигурања искључена су државна возила и возила електродистрибуције, за које су одговорни Министарство унутрашњих послова, Јавна управа итд.

Оно што се још може истаћи је да све осигуравајуће организације морају припадати Помоћном фонду за осигурање које проистиче из саобраћајних незгода односно тзв. Фонду за додатно осигурање. Овај фонд представља правно лице које је под контролом и надзором Министарства развоја. Фонд такође мора да покрива штету за телесне повреде или материјалну штету нанету моторним возилом које није

⁷³⁴ Закон о уговорима осигурања, допунама Закона о приватним осигурањима и другим провизијама (gazeta A.87)

⁷³⁵ Међутим ако се примењује неки закон друге земље, и ако постоји конфликт тог закона и грчког, примењиваће се грчки закон. У сваком случају ће се примењивати премије према грчком закону.

⁷³⁶ Наведена права проистичу из грчког законодавства и то према Закону број 2496/97, који је ступио на снагу 16. новембра 1997. године. Остали разлози одустајања од закључивања уговора дата су у условима полисе осигурања и заштићена су Законом број 489/76.

осигурано. Оштећена лица могу овом фонду поднети захтев и тражити информације на које он мора дати одговор (нпр. да ли платити накнаду или не) или неко друго одговарајуће објашњење.

На крају, на основу приказаних решења у појединим земљама можемо закључити да иако међународна заједница тежи ка решавању нерешених питања из области обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, кроз уједначавање националних прописа – разлика у обиму и висини осигуравајућег покрића и даље је евидентна. Потпуна усаглашеност националних законодавстава још увек, чини се не може бити достигнута, пре свега јер би се повећањем осигураних сума (у поступку усаглашавања минималних осигураних сума прописаних директивама ЕУ) у појединим земљама створило исувише велико оптерећење пре свега осигураницима (премије обавезног осигурања биле би вероватно значајније увећане), па самим тим и осигуравајућим друштвима. Међутим, свакако треба истаћи да иако нижи ниво осигуравајуће суме омогућава и ниже премије осигурања, оштећена лица немају исти ниво заштите као у земљама са вишим осигураним сумама. Из тог разлога поједине земље би морале имати тенденцију сталног повећања постојећих осигураних сума, како би се прилагодиле новим захтевима у погледу висине и обима покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.

Закључна разматрања

Осигурање је комплексна активност усмерена на чување добара и обнову оштећене имовине или систем мера за очување живота, здравља и животног стандарда када је у питању осигурање лица. Дакле, то је она институција која надокнађује штете настале у друштву, у његовој привреди или код људи, услед дејства рушилачких природних сила или несрећних случајева. Осигурање представља један од најважнијих видова обезбеђења од таквих догађаја и представља економску нужност свакоме ко води рачуна о безбедности у пословању и свакодневном животу. У суштини подразумева удруживање лица изложених истој опасности с'циљем да заједнички поднесу штету за коју се унапред зна да ће, према теорији вероватноће, задесити само неке од њих. Стога можемо рећи да је основа осигурања у начелу узајамности.

Циљеви осигурања су свакако економска заштита имовине и лица, а ти циљеви се остварују исплатом накнаде штете за оштећење и пропаст ствари односно исплатом уговорених износа у осигурању лица када настане осигурани случај. Институт осигурања је првенствено настао због заштите имовине и лица као основне функције, а његовим развојем повећао се број функција које су од изузетног значаја како за појединце тако и друштво у целини. С'друге стране кроз праксу се увидело да управо оснивање друшва за осигурање (која се професионално баве овим послом) најпогоднији је начин за формирање фонда (настао прикупљањем средстава односно наплатом премије осигурања) - из кога се штетене последице које могу задесити привреду једне земље релативно лако могу отклонити.

У модерном праву постоји тежња да се обезбеди заштита одређеном кругу лица која су изложена извесним ризицима. То су лица која без икакве своје кривице могу претрпети штету на сопственој личности или имовини нпр. приликом кретања (пешаци), приликом превоза у јавном саобраћају или приликом вршења веома опасних занимања. Такође ту спадају и сви они који могу бити повређени од неког моторног возила или ваздухоплова.

Држава у овим случајевима прописује обавезна осигурања од одговорности свих лица који користе наведена опасна средства. Осигурање су дужни да закључе

власници, моторних возила (и ваздухоплова) обавезно се осигуравајући од одговорности за штете настале трећим лицима.

Закључењем уговора између осигураника и осигуравача настаје осигуравајући однос. Осигурање се закључује на одређену осигурану суму (за смрт, повреду тела или здравља неког лица и одређену осигурану суму за оштећене ствари). Управо та осигурана сума по уговору о осигурању од одговорности, представља горњу границу осигурања по једном осигураном случају. Осигуравач ће бити у обавези да накнади штету по сваком осигураном случају до висине осигуране суме, ако се оствари висина осигураних случајева, у току једног периода осигурања.

Право трећег оштећеног лица на непосредан захтев за накнаду штете против осигуравача чини саму основу свих обавезних осигурања од одговорности, а посебно осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста. Остварујући законску заштиту трећег оштећеног лица уједно се испуњава и сврха обавезности осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста. Наравно, неопходно је да оштећено лице има права на накнаду штете према осигуравачу, јер ако неко лице у саобраћајној незгоди нема положај трећег оштећеног лица, у том случају нема ни директно право према осигуравачу аутомобилске одговорности.

Дакле, једна од значајнијих врста осигурања од одговорности са којима се данас најчешће сусрећемо је обавезно осигурање од одговорности за штету причињену употребом моторног возила, односно обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста. Наглим индустријским развојем и наравно, новонасталом средством, тј. моторном возилу (а како би се одговорило захтевима времена) јавља се све већа потреба за овом врстом осигурања. Појава осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста била је само логична последица појави моторних возила. У свету годишње у саобраћајним незгодама погине преко 1.500.000 људи, а њих око пет милиона буде повређено⁷³⁷. Само на простору ЕУ годишње се догоди преко 1.300.000 саобраћајних незгода, у којима погине око

⁷³⁷ Ђурковић, М., *Одговорност осигуратеља за штету на темељу обавезног осигурања од аутомобилске одговорности*, Одговорност за штету, Инжењерски биро, Загреб, 2004.год., стр. 150

40.000 људи, а око 1.700.000 њих буде повређено (директна и нндиректна штета од саобраћајних незгода досеже чак 2% прорачуна ЕУ)⁷³⁸.

Као што је већ истакнуто, питање обима осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста уређено је националним законодавством сваке земље. Међутим у саобраћају је могућа ситуација да штету причини моторно возило које из било ког разлога није осигурано, које је непознато или које је осигурано али над осигуравачем је отворен стечајни поступак. Из тог разлога национална законодавства већине земаља предвиђају постојање организације која ће вршити надонаду овако причињених штета. Такође, убрзањем динамике живота и пословања јавља се потреба стварања посебних правила за саобраћајне незгоде са елементом иностраности, те национална законодавства већине европских земаља обавезно осигурање проширују и на возила иностране регистрације. Заштита свих оштећених трећих лица у осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста (без обзира да ли су у саобраћајној незгоди учествовала домаћа или страна лица), али и заштита самих осигураника односно лица која су за саобраћајну незгоду одговорна остварена је концептом међународне карте осигурања односно системом "зелене карте". Основни циљ "зелене карте" је да се возачима возила иностране регистрације, приликом уласка у посећену земљу гарантује исто покриће за евентуалну штету које имају возачи посећене земље.

Како је обим и висина покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста различита од земље до земље, међународна заједница кроз уједначавање прописа различитих земаља тежи ка решавању нерешених питања из области осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста. Хармонизацији и уједначавању заштите жртава саобраћајних незгода у Европи, највише су допринеле Директиве Европске Уније. Многе државе усагласиле су своје национално законодавство у области обавезног осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста са европским директивама.

⁷³⁸ Павишић, Б., и друпа аутора: *Закон о сигурности промета на цестама с коментаром, биљешкама и прилозима*, Адамић, Ријека, 2005.год., стр. 10.

Ради усаглашавања прописа држава чланица Европске Уније до сада је донето пет Директива. У погледу обима осигуравајућег покрића пета Директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, поставља нову минималну суму покрића за штету насталу у саобраћајној незгоди.

За телесне повреде минимална накнада ће бити 1.000.000 евра по жртви (дакле повећан је обим покрића тј. лимит осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста – до доношења Директиве износио је 350.000 евра), а 5 000.000 евра независно од броја жртава, у случају да је у саобраћајној незгоди повређено више лица. За материјалне штете односно у случају штете на стварима, минимална накнада ревидиране директиве износи 1.000.000 евра по саобраћајној незгоди (чланом 2.2, а,б пете Директиве одређен је и прелазни период од пет година за примењивање ове одредбе). Дакле, ЕУ својим директивама обавезује чланице да своје лимите подигну у складу са европским прописима, па се део чланица одлучио за постепено прилагођавање тако да тренутно у ЕУ нема износа нижих од 2.500.000 евра.

Међутим, разлике у обиму осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста у упоредном праву још увек су присутне, што је у раду и указано на основу приказаних решења у појединим земљама. Тако нпр. у Немачкој за повреде односно за штете на лицима максимални износ може бити ограничен на 2,5 милиона евра; у случају смрти или повреде три и више лица, минимална сума осигурања може бити ограничена на укупно 7,5 милиона евра; за штету на стварима максимални износ накнаде штете може бити ограничен на 50.000 евра; за материјали губитак 50.000 евра.

У погледу накнаде нематеријалне штете, у Босни и Херцеговини постоје велика одступања иако ентитетски закони прописују исте осигуране суме. Упоређујући износе који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете, уочава се да судови на различите начине одређују висину накнаде нематеријалне штете.

Садашња пракса бањалучког Окружног и Основног суда да на име накнаде нематеријалне штете досуђују износе према оријентационим критеријумима (незваничним) који гласе:

- за сваких 10% смањења животне активности досуђује се износ до 3.000 КМ (за изузетно тешке случајеве са тешким телесним повредама и великим процентом смањења животне активности);

- половина од тог износа се досуђује за претпљени физички бол;

- за претпљени страх се досуђује 2/3 износа досуђеног за претрпљени бол⁷³⁹.

С друге стране у Федерацији БиХ према оријентационим критеријумима и износима за утврђивање висине правичне новчане накнаде нематеријалне штете, у погледу износа који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете, заузет је следећи став:

- душевни болови због смањења животне активности досуђују се у износима до 30% - 5.000 КМ за сваких 10%, до 50% - 6.000 КМ за сваких 10%, преко 50 % - 7.000 КМ за сваких 10%, уз корекцију према обиму и тежини утврђених трајних последица, а као додатне критеријуме треба имати на уму животно доба, врсту занимања оштећеног и сл.;

- оријентациони критеријум за утврђивање висине накнаде физичких болова (по данима), износе за јаке болове – 70 КМ, за средње болове – 40 КМ, за слабе болове – 10 КМ. Код утврђивања износа накнаде треба имати на уму да су трајање и јачина физичких болова два нарочито важна елемента за досуђивање правичне новчане накнаде, али суд мора водити рачуна и о другим околностима случаја (неугодност у току лечења нпр. краћа несвестица, хоспитализација итд.);

- висина накнаде за страх се досуђује у износу од 400 КМ до 6.000 КМ, уз корекцију према истим критеријумима као и код физичких болова, имајући, такође, на уму и све остале околности сваког конкретног случаја;

- накнада за наруженост досуђује се у износу од 700 КМ до 10.000 КМ, уз одређене корекције.

У Републици Хрватској обим и висина осигуравајућег покрића у уговору о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста одређује се према следећим износима: у случају штете због смрти, телесне повреде и оштећења здравља до износа од 42.750.000 куна по штетном догађају без обзира на број оштећеника; док у

⁷³⁹ Више о томе: Барош, П., *op.cit.*, стр.66

случају уништења или оштећења ствари до износа од 8.550.000 куна по штетном догађају без обзира на број оштећеника.

Приликом одређивања лимита примењена су два критеријума: критеријум врста штета као темељни критеријум и критеријум врсте возила као допунски критеријум. Тако за штету због смрти, телесне повреде и оштећења здравља нанету аутобусом и теретним возилом, односно прикључним возилом лимит је 6.500.000 куна, возилом којим се превозе опасне ствари 8.000.000 куна док осталим возилима, односно непознатим возилима 3.500.000 куна. За штету због уништења или оштећења ствари нанету аутобусом и теретним возилом, односно прикључним возилом лимит је 3.500.000 куна, возилом којим се превозе опасне ствари 4.000.000 куна док осталим возилима, односно непознатим возилима 1.500.000 куна.

Интересантно је да у складу са важећим прописима у Италији моторна возила као што су тролејбуси и вучна возила, не могу учествовати у саобраћају уколико немају осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста, тј. осигурање од одговорности према трећим лицима. Што се тиче обавезне минималне суме покрића код осигурања одговорности аутомобилиста Италија прописује 500.000 евра за штету на стварима, а 2.500.000 евра за штете на лицима по саобраћајној незгоди, без обзира на број жртава или природу штете или повреде.

У САД расподела покрића ризика одговорности у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста учињена је на значајно другачији начин него у европским земљама. Сматра се да циљ обавезног осигурања треба бити накнада исплаћена трећим лицима од стране осигуравача у сваком случају када се догоди саобраћајна незгода, у унапред одређеном обиму, без истраживања питања кривице за тако проузроковану штету.

Иначе, законска регулатива из области осигурања одговорности аутомобилиста у државама и провинцијама САД се разликује (различити су видови штета који се надокнађују, као и обими осигуравајућег покрића), мада се могу издвојити неке заједничке карактеристике. Тако, на Флориди сваки власник или

возач моторног возила мора да закључи осигурање од одговорности за нанету штету која покрива минимално 10.000\$ штете нанете другом власнику у саобраћајној незгоди⁷⁴⁰. Осим тога власник има право на накнаду штете за телесне повреде, која покрива медицинске трошкове у случају саобраћајне незгоде без обзира на то ко сноси кривицу, у износу од 10.000\$ по особи и 20.000\$ по саобраћајној незгоди.

У Грчкој обавеза осигуравајућих организација је да, пре потписивања полисе осигурања, кориснику пружи све детаљне информације у вези ове врсте осигурања. Осигураник мора, пре потписивања уговора, од стране осигуравача бити обавештен о закону који се примењује у уговору о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, као и методама и временским роковима за подношење захтева и сл. Обим осигуравајућег покрића у овој земљи, у случају саобраћајне незгоде износи:

- 5.000.000 евра за личне повреде, без обзира на број жртава;
- 1.000.000 евра за материјалне штете.

Из приказаних решења можемо закључити да је у појединим земљама и даље евидентна разлика у обиму и висини осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста и поред свих напора међународне заједнице око усаглашавања националних прописа. Дакле, иако се у европским државама континуирано ради на усавршавању и нормативитизацији закона из области осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, одређена питања остају различито решена у оквиру законодавстава различитих држава.

Такође и у погледу обавезне минималне суме осигуравајућег покрића у осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, могу се уочити неколико различитих приступа у решавању овог питања, те и да не постоји јединствено решење за све земље. Највећи број земаља прописују посебне суме осигурања за штете на лицима и за штете на стварима (Аустрија, Лихтенштајн, Холандија прописују 1.000.000 евра за штету на стварима, а 5.000.000 евра за штете на лицима; Кипар прописује 1.000.000 евра за штету на стварима, а 30.000.000 евра за штете на

⁷⁴⁰ Одељак 324.022, Ф.С. (The Florida Senate, Interim Report 2012-132, November 2011), www.flsenate.gov, (преузето 27.9.1013.год.)

лицима итд.), док једна мала група земаља јединствену суму осигурања која се односи на накнаду свих штета, и на лицима и на стварима. Тако нпр. Андора прописује јединствену суму осигурања од 50.000.00 еура по штетном догађају, Шведска 32.000.000 евра, Мароко 900.000 евра итд. Поједине државе као што су и држава Луксембург, Тунис, Ирак, Кувајт, Аргентина и др., прописују неограничено покриће и за штете на стварима и за штете на лицима.

Што се Републике Србије тиче, најпре према одредбама новог ЗООС предвиђено је да ће се износ најниже суме осигурања примењивати по истеку три године од његовог ступања на снагу, тако да је у вези овог питања на снази остало решење предвиђено чланом 86. ЗОИЛ-а, који предвиђа да "најнижи осигурани износи на које се мора уговорити осигурање од аутомобилске одговорности за аутобусе и теретно возило износи 200.000 САД долара, а за остала моторна возила – 100.000 САД долара, у динарској противвредности по курсу на дан закључења уговора о осигурању". Уколико наведени износ није довољан да се накнаде све штете проузроковане истим штетним догађајем, првенствено се накнађују штете на лицима. Ако има више оштећених лица (а укупна накнада је већа од двоструког износа) права оштећених лица према организацији за осигурање сразмерно се смањују. Наравно оштећени свој захтев за накнаду штете може уперити и према штетнику односно власнику моторног возила за онај део штете који није надокнађен.

Касније је Законом о изменама закона о обавезном осигурању у саобраћају⁷⁴¹ повећање минималне осигуране суме на коју може бити уговорено обавезно осигурање од грађанске одговорности аутомобилиста за штету причињену трећим лицима за штету на лицима на 1.000.000 евра по једном штетном догађају без обзира на број оштећених лица, а за штету на стварима на 200.000.00 евра по једном штетном догађају, одложено за две године. Одложена примена одредаба ЗООС управо се односи на износе минималних осигураних сума (требале су почети са применом 12. октобра 2012.године). Наиме, Влада Републике Србије је сматрала да треба продужити важење одредбе члана 86. ЗОИЛ за још две године, па тек након истека тог периода постепено примењивати ове (значајно више) суме осигурања у

⁷⁴¹ "Сл. гласник РС", бр. 93/2012, од 28.09.2012. године

обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста. Нове суме осигурања примењују се, дакле од 12. октобра 2014. године. Иначе, напомињемо и то да је аргумент за повећање најнижих осигураних сума од готово десет пута у време доношења Закона био усклађивање износа са директивама ЕУ, у циљу прилагођавања европској пракси, као и праведнија економска заштита оштећених лица.

Мишљења смо да би и у нашим законским прописима из области обавезног осигурања у саобраћају, у неком наредном периоду морало бити предвиђено постојање одређеног тела које одговара за штету проузроковану од стране возила која не подлежу обавези осигурања, пре свега од возила Војске Србије⁷⁴². Сматрамо да би се тиме обезбедило да лица која су оштећена оваквим возилима не буду у неповољнијем положају од лица која су оштећена возилима за које постоји обавеза осигурања. Удружење осигуравача Србије истиче да би се решење могло наћи у поверавању Гарантном фонду (обрађивање штета у име и за рачун Војске Србије) или установљањем обавезе Војсци Србије (формирањем посебаног фонда за решавање оваквих штета или да закључивањем одређеног споразума са неким од осигуравајућих друштава или другим овлашћеним обрађивачем штета који ће се бавити овим послом у име и за рачун Војске Србије).

На крају, може се закључити да се у Србији све више пажње посвећује праведном вредновању обима, врсте и висине обештећења односно накнаде штете оштећеним лицима. Таква промена, резултира све реалнијим и праведнијим проценама обештећења, те и код нас судови у све чешће пресуђују више новчане износе као компензацију за претрпљену штету. Међутим, на жалост оштећеним лицима и даље није омогућено да издејствују ефикасно и адекватну висину покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, али чврсто верујемо да ће се и овај сегмент осигурања у догледно време, значајније и брже приближавати пракси развијених земаља света, а посебно пракси Европске Уније.

⁷⁴² у складу са чланом 1. став 3. тачка а. и б. пете Директиве

Мишљења смо такође да је приоритет и основни циљ у наредном периоду свакако усклађивање законодавства Републике Србије праву Европске Уније, њеним стандардима као и одредбама међународних споразума у области обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста чији је обвезник и Србија.

Литература

Књиге:

1. Бабић, И.: Лексикон облигационог права, Службени гласник, Београд, 2008.год.
2. Бабић, И.: Облигационо право, општи део, ФЕППС, Сремска Каменица, 2009.год.
3. Бабић, И.: Увод у грађанско право, Службени гласник, Београд, 2011.год.
4. Бикић, А.: Облигационо право, Опћи дио, Сарајево, 2007.год.
5. Блеков правни речник "Black's law dictionary" 802-05; (1990.год., шесто издање)
6. Благојевић, Б., Круљ, В.: Коментар Закона о облигационим односима, књига I и II, Савремена администрација, Београд, 1980.год.
7. Vigot, J., Kullmann, J.: Traite de droit de Assurances, Tome 3, Le contrat d'assurances, Paris, 2002.год.
8. Васиљевић М.: Трговинско право, Службени гласник, Београд, 2008.год.
9. Ведриш, М. - Кларић, П.: Грађанско право, НН, Загреб, 1995.год.
10. Ведриш, М., - Кларић, П.: Основе имовинског права, Загреб, 1994.год.
11. Велика општа илустрована енциклопедија, српско допуњено издање, Larousse, Моно и Мањана 2008.год.
12. Велика тематска енциклопедија I том, Larousse, Моно и Мањана, 2005.год.
13. Ворд, Б.: Енциклопедија питања и одговора, II издање, 2006.год.
14. Вујаклија, М.: Лексикон страних речи и израза, Просвета, 2002.год.
15. Ђорђевић, Ж. – Станковић, В.: Облигационо право - Опши дио, Научна књига, Београд, 1987.год.
16. Ђуровић, Р.: Међународно привредно право, Савремена администрација, Београд, 1994.год.
17. Ивошевић, Б.: Транспортно осигурање, Правни факултет, Универзитета Унион, 2010.год.
18. Историја човечанства - Рим, књига IV, Моно и Мањана, 2005.год.
19. Јаковец, И.: Обавезно осигурање за штете од моторних возила, Научна књига, Београд, 1985.год.

20. Јанковец, И.: Привредно право, Београд, 1999.год.
21. Јаковец, И., Миладиновић, З. : Право осигурања, Правни факултет, Ниш, 2006.год.
22. Јовановић, В.: Осигурање у привреди, Загреб, 1962.год.
23. J. Bigot и др.: *Traité de Droit des Assurances, Tome I, Entreprises et organismes d'assurances, L.G.D.J, Pariz 1996.*
24. Калођера, М.: Накнада неимовинске штете – расправа из компаративног права, монографија, Загреб, 1941.год.
25. Капор, В. - Царић, С.: Уговори робног промета, Центар за привредни консалтинг, Нови Сад, 2000.год.
26. Капор, В. – Царић, С.: Уговори робног промета., Београд, 1983.год.
27. Караникић-Мирић, М.: Објективна одговорност за штету, Правни факултет Универзитета у Београду, 2013.год.
28. Константиновић, М.: Облигационо право – Скица за законик о облигацијама и уговорима, Београд, 1969.год.
29. Кочовић, Ј. - Шулерић, П.: Осигурање, Економски факултет, Београд, 2006.год.
30. Максимовић, М.: Уговор о поморском осигурању, Београд 1957.год.
31. Махалец, И., Лулић, З., Козарац, Д.: Кратка повијест аутомобила, Мотори с'унутарњим изгарањем, Загреб, 2006.год.
32. Мрвић-Петровић, Н., Петровић, З., Филиповић, А.: Обавезно осигурање од аутоодговорности и накнада штете, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд, 2000.год.
33. Мркшић, Д., Петровић, З. и Иванчевић, К.: Право осигурања, Правни факултет Универзитета УНИОН, Београд, 2006. год.
34. Николић, Н.: Уговор о осигурању, Београд, 1957.год.
35. Николић, Н.: Обавезно осигурање од аутоодговорности, Београд, 1977.год.
36. Огњановић, С.: Осигурање од одговорности за штете причињене моторним возилом, Београд, 2003.год.
37. Павић, Д.: Поморско осигурање, Загреб, 1986.год.
38. Павић, Д.: Поморске хаварије и осигурање, II издање, Сплит, 2003.год.
39. Пак, Ј.: Право осигурања, Универзитет Сингидунум, Београд, 2011. год.
40. Перић, Ж. - Бартош, М. : Изједначење права о осигурању, Београд, 1935.год.

41. Петровић, З., Чоловић, В., Мрвић-Петровић, Н.: Обавезна осигурања у саобраћају и накнада штете, Службени гласник, Београд, 2010.год.
42. Правна енциклопедија, Савремена администрација, 1979.год.
43. Привредно-правни приручник, 7/83
44. Пуховски, Б: Превентива у осигурању, Осигурање и привреда, 1-2/1964
45. Радишић, Ј.: Облигационо право, Београд, 2008.год.
46. Сокал, В.: Осигурање у корист трећега, Савремена администрација, Београд, 1976.год.
47. Станишић, С.: Прилог расправи о опасним стварима и опасним дјелатностима, Годишњак факултета правних наука у Бањој Луци, бр.3, 2013.год.
48. Тасић, А.: Право осигурања, Београд, 2005.год.
49. Тороман, М.: Одговорност аутомобилисте, Београд, 1959.год.
50. Трифуновић, П.: Правична новчана накнада нематеријалне штете, Нови Сад, 2004.год.
51. Ћирић, А. - Авдаловић, В.: Међународно трговинско право – посебни део, Ниш, 2005.год.
52. Ћурковић, М.: Уговори о обвезном осигурању у цестовном промету, Загреб, 1989.год.
53. Ћурковић, М.: Међународна карта осигурања моторног возила, Загреб, 1990.год.
54. Ћурковић, М. - Луи А.: Нови сустав зелене карте, Загреб, 2003.год.
55. Филиповић, А.: Обавезно осигурање од аутоодговорности у југословенском праву, Београд, 2001.год.
56. Филиповић, А.: Право осигурања, Београд, 2003.год.
57. Филиповић, А.: Накнада материјалне штете проузроковане трећем лицу употребом моторног возила у покрету, Нови Сад, 2006.год.
58. Царић, С., Витез, М., Веселиновић, Ј. : Привредно право, Нови Сад, 2006.год.
59. Цигој, С.: Одшкоднинска одговорност аутомобилиста ин заваровање, Љубљана, 1969.год.
60. Чоловић, В: Међународно осигурање аутоодговорности (систем зелене карте), Београд, 2007.год.

61. Чоловић, В.: Осигуравајућа друштва - Законодавство Србије, право ЕУ, упоредно право, Београд, 2010.год.
62. Шарић, А.: Осигурање и саобраћај, Загреб, 1991.год.
63. Шулејић, П.: Осигурање од грађанске одговорности, Београд, 1967.год.
64. Шулејић, П.: Право осигурања– пето измењено и допуњено издање, Београд, 2005.год.
65. Шулејић П., и др.: Основи осигурања, Универзитет Сингидунум, Београд, 2008.год.

Часописи и сличне публикације:

66. Бабић, И.: Нематеријална штета и њена накнада, Право и политика, ФЕППС, Нови Сад – Сремска Каменица, год. 1, бр. 1, 2008.год.
67. Барош, П.: Директни захтев - тужба оштећеног лица према осигураваоцу, Годишњак Правног факултета у Бањој Луци, 2010.год.
68. Барош, П.: Накнада одређених видова нематеријалне штете проузроковане употребом моторног возила и трошкови парничног поступка кроз судску праксу, Избор судске праксе, 6/2009
69. Беланић, Л.: Треће особе у осигурању од аутомобилске одговорности, Зборник Правног факултета Свеучилишта у Риједи, в. 28, бр. 1, 2007.год.
70. Билтен судске праксе, 3/2008
71. Благојевић, Д.: Вредновање медијских кампања у области безбедности саобраћаја на територији Сремске Митровице, Градска управа за привреду и инвестиције, Сремска Митровица, 2012.год
72. Васки, Н.: Indemnity law in Germany, Belgium and the Netherlands
73. Бодоло, Т. – Посавац, В.: Утврђивање накнаде настале због немогућности коришћења возила, Удружење судских вештака „Војводина”, стр.6
74. Вељковић, Д.: Ко је одговоран за штете услед удеса изазваног моторним возилом и утврђивање накнаде штете у вези саобраћајног удеса, Гласник права , on-line часопис из области права и сродних друштвених наука, Правни факултрт Универзитета у Крагујевцу, 2012.год.
75. Витез, М.: Појам и правна природа уговора о осигурању, Правни живот, том III, број 11/2008

76. Вуксановић, Ј.: Проузроковање штете и њена накнада, II, "Перимекс", Будва, 1999.год
77. Versicherungsrundschau, 1-2/2010 (чланак "80 година обавезног осигурања од одговорности из употребе моторних возила", Ревивија за право осигурања, бр.2/2010, стр. 91-100
78. Галић-Димитријевић Р.: Обавезе Гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације, Ревивија за право осигурања, Београд, година I, број 3/4, 2002.год.
79. Голубовић, М.: Застарелост регресних потраживања заједница осигурања имовине и лица и заједнице социјалног осигурања, Судска пракса, број 536/72
80. Грабовац И.: Дубровачки *Ordo super assecuratoribus* из 1568. године - најстарији закон о поморском осигурању у свијету, Зборник радова Правног факултета у Сплиту број: 36/53-544, 1999.год.
81. Дедијер М.: Правна природа границе одговорности осигураваача за штету причињену трећим лицима, Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, Зборник радова, Палић, 2001.год.
82. Димиријевић, П.: Југословенско саветовање о осигурању моторних возила, Осигурање и привреда, бр. 4-5/86, Загреб
83. Ђурковић, Маријан: Право на накнаду штете и максималне осигуране своте у осигурању одговорности, Осигурање и привреда, 3/83
84. Zimolo, A.: Normative and management characteristics of motor third party liability Insurance in the world, Motor Insurance Working Group Bulletin, 2003.год.
85. Избор судске праксе 9/2005,
86. Илић, А.: Обвезно осигурање у промету, Право у господарству, бр. 5-6/1994., 1994.год.
87. Илкић, З.: Дефинисање одговорности осигураваача у ауто-каска осигурању, Европска ревија за право осигурања, оригиналан научни рад, 1-2013.
88. Илкић, З.: Одговорност осигураника од аутоодговорности за проузроковану штету, Зборник радова Правног факултета, Нови Сад, вол.46, бр.1, 2012.год.
89. Информатор – осигурање од аутоодговорности, бр.1, 2012.год.
90. Јанковец, И, Трајковић, М. С.: Одговорност овлашћеног инструктора вожње за штету проузроковану моторним возилом, Правни живот, бр. 6-7, 1975.год.

91. Јањић, З.: Цивилно правни аспект обавезног осигурања одговорности за накнаду штете, Осигурање у сусрет процесу придруживања Србије и Црне Горе у ЕУ, Зборник радова, Палић, 2006.год.
92. Јенко, Ф.: Упоредни преглед аутомобилске одговорности у свијету, Осигурање и привреда 1-2/72
93. Јовановић, В.: Модерна схватања о осигурању и уговор о осигурања, ОИП, 1963/7-8;
94. Јовановић, В.: Нека питања поводом доношења нових правила за поједине гране осигурања, Осигурање и привреда 11-12/63
95. Јовановић, В.: Осигурана сума и накнада штете код обавезног осигурања у саобраћају, Правни живот, бр.11/74
96. Јовашевић, Д. (2013.): Прекршајна одговорност у праву Републике Србије, Годишњак факултета правних наука, год. 3, бр. 3, Бања Лука
97. Јовичић, Д.: Осигурање од одговорности из употребе моторних возила-неки практични примери, Правни живот 11-12/92
98. Josserand, L.: Еволуција одговорности, Правни живот бр.9-10, 1992.год.
99. Eisen, R., Versicherungsschutz und Dienstleistungen in der okonomischen Theorie; In: Die Dienstleistung Versicherungsschutz in Wissenschaft und Berufsbildung: Festschrift fur Dr.Gerhard Lukarsch zur Vollendung seines 60. Lebensjahres, VVW, Karlsruhe, 1991
100. Кнежевић, М.: Накнада штете у саобраћајном праву, Европско законодавство, год VIII, бр. 27-28, 2009.год.
101. Константиновић, М: Основ одговорности за проузроковану штету, Правни живот бр. 9-10, 1992.год.
102. Кочовић, В.: Гарантни фонд у новом законодавству о обавезном осигурању од аутоодговорности у саобраћају и нека решења из области осигурања од аутоодговорности, Привреда и право осигурања у транзицији, Зборник радова, Удружење за право осигурања Србије и Црне Горе, Саветовање Палић, 2004.год.
103. Куртовић, Х.: Увођење неких нових обавеза за осигуравајућа друштва по основу обавезног осигурања, Анали Правног факултета Универзитета у Зеници, бр.7, год.4

104. Kröger, N.: Indemnity Law in Germany - Developments in Legislation and Jurisdiction
105. Muller, W., Dienstleistungstheorie, In: Die Dienstleistung Versicherungsschutz in Wissenschaft und Berufsbildung: Festschrift für Dr.Gerhard Lukarsch zur Vollendung seines 60. Lebensjahres, VVW, Karlsruhe, 1991.
106. Манојловић, А., Говедарица, М.,Момчиловић,В., Дреновац, Д.: Накнада за некоришћење возила, Зборних радова са саветовања на тему: Саобраћајне несреће, Златибор, 2010.год.
107. Матијевић, Б.: Обвезно осигурање од аутомобилске одговорности и недостатност осигуране своте, Стручна трибина, прегледни научни чланак, Свијет осигурања, 2/2005
108. Мишкић, М.: Управљање и вођење зелене карте, Ревизија за право осигурања 7/2008, бр. 1-2
109. Мораит, Б.: О неким принципијелним питањима нематеријалне штете, Годишњак правног факултета у Бањој Луци, бр. 31-32, 2010.год.,
110. Мрвић, Н.: Посебна правила о одговорности за случај саобраћајне незгоде, Зборник радова "Савремени проблеми у осигурању имовине и лица", Палић, 2001.год.
111. Мрвић-Петровић, Н.: Накнада штете из саобраћајне незгоде у европским земљама, Институт за криминалистичка и социолошка истраживања, Београд, 1998. год.
112. Мрвић-Петровић, Н.: Осигурање и накнада штете из саобраћајне незгоде у земљама Европске Уније, Проузроковање штете и њена накнада, Perimex, Будва, 1998.год
113. Николић, Н.: Правна природа осигуравајућег односа ОИП, 1979/8
114. Никчевић-Грдинић, Ј.: Развој и унификација поморског права, Годишњак Правног факултета у Бањој Луци 2007.год.
115. Никчи, Б: Правни положај трећих лица у обавезном осигурању од одговорности за штете причињене моторним возило, Правни живот 11/95
116. Обрадовић, П.: Лимит код осигурања од аутоодговорности, Правни живот 11/97

117. Огњановић С.: Накнада штете на лицима у обавезном осигурању од аутоодговорности, Промене у праву осигурања у оквиру ЕУ развоја права осигурања, Зборник радова, Палић 2011.год.
118. Огњановић, С.: Нови ЗООС и новине у накнади штете по основу осигурања од грађанскоправне одговорности у вези са употребом моторних возила, Зборних радова са саветовања на тему: Саобраћајне несреће, Златибор, 2010.год.
119. Огњановић, С.: Систем међународне карте осигурања моторних возила. - Право, теорија и пракса, 5-6/2003.
120. Огњановић, С.: Трећа лица у осигурању од аутоодговорности, Ново законодавство у осигурању имовине и лица, Зборник радова, Палић, 2002.год.
121. Огњановић, С., Тошић, П.: Право на напуштај тотално оштећеног моторног возила по основу осигурања моторних возила у праву Републике Српске и заштита животне средине, 10. Међународни научни скуп са Синергија 2012, Зборник радова, 2012.год.
122. Огњановић, С.: Осигурање од одговорности моторних возила и људска права, Правни живот, бр. 10/2002
123. Осигурање у свету – вести: Бржа надокнада лицима повређеним у саобраћајним незгодама, Ревизија за право осигурања бр.2/2010, (извор АВИ News Release)
124. Павић, Д.: Развој осигурања у свијету, Осигурање, Хрватски часопис за теорију и праксу осигурања, Загреб, 2007. год, број 9
125. Пак, Ј.: Европска димензија југословенског осигурања од аутомобилске одговорности, Yugoslav Law, 2003.год., вол. 30, бр. 1-2
126. Пак, Ј.: Накнада штете из саобраћајних незгода које су претрпела страна лица, Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, Зборник радова, Палић, 2001.год.
127. Пак, Ј.: Прва Директива која се односи на усаглашавање законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете из употребе моторних возила и контроли обавезе тог осигурања (72/166 ЕЕС), Европско законодавство 1/02, 2002. год.,

128. Пак, Ј.: Друга Директива Савета ЕЕЗ о усаглашавању законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете из употребе моторних возила, Европско законодавство 2/02, 2002. год.
129. Пак, Ј.: Трећа Директива Савета ЕЕЗ о усаглашавању законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете из употребе моторних возила, Европско законодавство 3/03, 2003.год.
130. Пак, Ј.: Четврта Директива Савета ЕЕЗ о усаглашавању законодавства држава чланица у области осигурања од одговорности за штете од моторних возила и измене директива 73/239 и 88/367, Европско законодавство 4/04, 2004.год.
131. Пак, Ј.: Значај и улога гарантог фонда у заштити жртава саобраћајних незгода, Одговорност за штету и накнада штете, Глосаријум, Београд, 2000.год.
132. Пак, М.: Осигурање од одговорности власника односно корисника моторних возила са елементом иностраности, Правни живот бр.11/74
133. Петровић, З.: Правична новчана накнада за претпљене физичке болове, Наша законитост, 1987.год., бр.7-8,
134. Петровић, З.: Правична накнада за претпљени страх, Правни живот, 1987.год., бр.8-9
135. Петровић, З.: Накнада нематеријалне штете настале услед телесне повреде, оштећења здравља или смрти блиског лица, Избор судске праксе, 4/2008,
136. Петровић, З.: Основна теоријска схватања о накнади нематеријалне штете, Избор судске праксе, 1/2009
137. Поповић, А. - Пејаковић, Д.: Улога и значај закључивања уговора о осигурању, правна природа полисе и проблеми настанка уговора о осигурању у пракси, Годишњак правног факултета универзитета у Бањој Луци, Часопис за правну теорију и праксу, број 35, 2013.год.
138. Премијски сустав за осигурање од аутомобилске одговорности у РХ – прочишћени текст, Хрватски уред за осигурање, Загреб, 1999.год.
139. Peter Koch, Versicherungswirtschaft: ein einführender Vberblick (6. Auflage), Verlag, Versicherungswirtschaft, Karlsruhe, 2005.
140. Pscheidl' D.: Трендови у исплати накнаде нематеријалне штете у неким Европским земљама, Ревивија за право осигурања, број 4/2006.

141. Pscheidl, D., Hurmer, T.: The Guarantee fund in Austria, Motor Insurance Working Group Bulletin, 2003.год.
142. Радишић, Ј.: Имовинска одговорност за штету изазвану моторним возилом, Институт друштвених наука – центар за правна истраживања, Београд, 1976.год.
143. Рајичић, Б.: Осигурање – облигациони уговорни однос, Ново законодавство у осигурању имовине и лица, Палић, 2002.
144. Ристић, Ж., Ристић, М.: Процена штете на моторним возилима, VII Симпозијум о саобраћајно-техничком вештачењу и процени штете, Врњачка Бања, Зборник радова, 2009.год.
145. Ромштајн, И.: Поправљање нематеријалне штете у случају смрти блиске особе с'освртом на судску надлежност, Правни вјесник, Правни факултет у Осијеку, бр. 1/1987,
146. Rizavi, Amir: Safety Challenges in Developing Countries - Безбедносни изазови у земљама у развоју, 2002.год.
147. Салма, Ј: Узрочност као детерминанта субјекта и обима одговорности за штету, Правни живот 10/97
148. Слијепчевић, Д.: Гарантни фонд и стечај организације за осигурање са којом је закључен уговор о обавезном осигурању, Билтен судске праксе Врховног суда Србије, бр. 3/2002 , Службени гласник, Београд,
149. Сокал, В.: Лица која немају право на накнаду штете у обавезном осигурању аутоодговорности- појам трећих лица, Осигурање у теорији и пракси, 1-2/94, Београд, 1994.год.
150. Станишић, С.: Уговор о осигурању од одговорности и директна тужба са освртом на појам „трећа страна“ према одредбама Закона о осигурању од одговорности за моторна возила и осталим обавезним осигурањима, 2011.год.
151. Терзић, Н.: Директно регулисање штета у осигурању од аутоодговорности, Право осигурања у транзицији, Зборник радова, Удружење за право осигурања Југославије, Палић, 2003.год.
152. Терзић, Н.: Погранично осигурање аутоодговорности моторних возила стране регистрације, Правни живот бр.10/98

153. Томашић, В.: Проблем регресних захтева осигуравајућих завода, Привреда и право, бр. 12/68,
154. Тороман, М.: Обавезно осигурање и гарантни фонд., Правни живот 11/ 96, том III
155. Филиповић, А.: Накнада штете проузроковане употребом непознатог или неосигураног возила, Правни живот 10/2002.
156. Ћосић, Ђ., Стајић, В.: Зелени картон у функцији осигурања моторних возила у иностранству, Зборних радова Факултета техничких наука, год. XXVI, бр.9, Нови Сад, 2011.година
157. Farny, D., Versicherungsbetriebslehre, 3. Auflage, Koln, 2000.g.; Schmidt, R., VW, Karlsruhe, No. 14/82,
158. Friedhelm Nickel, Minika Fortaman, Wörterbuch der versicherung (2.uberarbeitete Auflage), Verlag, Versicherungswirtschaft, Karlsruhe, 2000.
159. Cassart, G., Bodson, P., Pardon, J.: L'Assurance obligatoire de Responsibilite Civile, Bruxelles, 1957.год.,
160. Чоловић, В.: Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, Европско законодавство бр.33-34, 2010.год.
161. Чоловић, В.: Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, Европско законодавство бр.33-34, 2010.год.
162. Чоловић, В.: Критски споразум – општа правила (систем "зелене карте"), Европско законодавство 8/04,
163. Шемић, М.: Одговорност за штету од опасне ствари и опсане делатности, Правни живот 10/97
164. Шулејић, П.: Да ли је свако лице одговорно за штету проузроковану употребом моторног возила обухваћено обавезним осигурањем, Правни живот 12/70
165. Шулејић, П.: Појам осигурања и појам уговора о осигурању, Анали правног факултета, Београд, 3/1977
166. Шулејић, П.: Правни проблеми осигурања код нас, Зборник радова, Палић, 2001.год.

167. Шулејић, П.: Застарелост потраживања из правних односа осигурања као предмет законског регулисања, Ревизија за право осигурања, број 2/2009

Законски прописи:

168. Закон о осигурању имовине и лица, "Службени лист СРЈ", бр 30/96, 57/98, 53/99, 55/99.
169. Закон о обавезном осигурању у саобраћају, "Службени гласник РС", бр.51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/13 – Одлука Уставног суда (предмет IУz - 909/2010).
170. Закон о осигурању, "Службени гласник РС", бр.55/04, 70/04, 61/05, 85/05, 101/07, 63/09, 107/09, 99/11, 119/12, 116/13.
171. Закон о облигационим односима, "Службени лист СФРЈ", бр.20/78, 39/85, 57/89 и " Службени лист СРЈ", бр 31/93.
172. Закон о безбедности саобраћаја на путевима "Службеном гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010 и 101/2011
173. Закон о поморској и унутрашњој пловидби,"Службени гласник РС" бр. 85/2005, и Закон од одговорности за нуклеарне штете, "Службени лист СФРЈ", бр.22/78, 34/79.
174. Закон о основама својинскоправних односа, "Сл.лист СФРЈ" бр. 6/80 и 36/90; "Службени лист СРЈ", број 29/1996.
175. Закон о основама система осигурања имовине и лица, "Сл. лист СФРЈ", бр. 17/90.
176. Закон о рачуноводству и ревизији " Службени лист СРЈ", бр. 71/02.
177. Закон о финансијском лизингу "Службени гласник РС", бр.55/03, 61/05, 85/05, 31/11, 99/11.
178. Закон о превозу опасних материја, "Службени лист СФРЈ", бр.27/90 и Уредба о превозу опасних материја у друмском и железничком саобраћају "Службени гласник РС", бр.55/02.
179. Закон о затезној камати, "Службени гласник" бр. 119/2012
180. Одлука о садржини обрасца полисе осигурања од аутоодговорности и начину вођења евиденције преузетих полиса "Службени гласник РС", 32/2010 и 99/2010

181. Општи услови за осигурање од одговорности, "UNIQA неживотно осигурање"
182. Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима "Дунав" осигурања
183. Закон о заштити жртава саобраћајне незгоде - Verkehrsopferschutzgesetz (VerkOG) објављен BGBl 1977/322, 1995/258, 2003/63
184. Закон о обавезном осигурању - Pflichtversicherungsgesetz (PfIVG), објављен 5. 4. 1965.г. (BGBl. I S. 21), измењен и допуњен 24. 04. 2013.год. (BGBl. I S. 932).
185. Закон о надзору осигурања - Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG), објављен 17. 12.1992 (BGBl. 1993 I S. 2.), измењен 01. 09. 2014.год. (BGBl. I S. 1330).
186. Закон о друмском саобраћају - Straßenverkehrsgesetz (StVG), 19.12.1952 (BGBl I S 837; BGBl III/FNA 9231-1).
187. Прописи осигурања од аутомобилске одговорности - KraftfahrzeugPflichtversicherungsverordnung (KfZPfIVV), објављени 29.07.1994.год. (BGBl I S. 1837)
188. Закон о друштвима за осигурање у приватном осигурању, "Службене новине Федерације БиХ" бр. 24/2005.
189. Закон о осигурању од одговорности за моторна возила и остале одредбе о обавезном осигурању од одговорности, "Службене новине Федерације БиХ" бр. 5/2005.
190. Закон о обавезном осигурању у промету, "Народне новине РХ", број 151/05, 36/09, 75/09 и 76/13.
191. Одлука Владе РХ о утврђивању износа за накнаду штете по основи осигурања од аутомобилске одговорности, "Народне новине РХ", бр. 20/98.
192. Увјети за обавезно осигурање од аутомобилске одговорности
193. Закон број 990 од 24.12.1969. (Gazetta Ufficiale No 2, од 3. јануара 1970.)
194. Законска наредба бр. 857 од 23.12.1976. (Gazzetta Ufficiale No 345 од 29. децембра 1976.), допуњена Законом бр. 30 од 26.02.1977.(Gazzetta Ufficiale No 54, од 26. фебруара 1977.).
195. Закон бр.57 од 05.03.2001. (Gazetta Ufficiale No 66, од 20. марта 2001.)

196. Закон 489/76 (gazeta A.331) о обавезном осигурању одговорности према трећим лицима, кодификовано наредбом 237/86 (gazeta A.110) са исправкама, допунама и изменама провизија.
197. Закон 2496/97 о уговорима осигурања, допунама Закона о приватним осигурањима и другим провизијама (gazeta A.87).
198. Наредба број 175/1995, (Gazzetta Ufficiale No 1114, од 18. маја 1995.).

Интернет странице:

199. www.vhb.com
200. www.icbc.com
201. www.fevr.org/.../FEVR-Final-response-to-the-EC
202. www.lawgazette.co.uk
203. www.gdv.de/2011/12/regelverstoesse-im
204. www.dunav.com
205. www.uniq.rs
206. www.info@crosig.hr
207. www.jura.kg.ac.rs
208. www.aida.org.uk
209. www.cobx.org
210. http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz3_regional/backu_vortrag_eng.pdf
211. <http://www.zakon.co.rs>
212. <http://www.forensicxp-vojvodina.org.rs>
213. <http://www.paragraf.rs/dnevne-vesti/250113/250113-vest5.html>
214. <http://www.flSenate.gov>
215. www.uos.rs
216. http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/motor
217. <http://www.subvenio-ev.de/>
218. www.assicurazione.it
219. www.professionisti.it
220. www.ania.it
221. www.consap.it