

*Др Зоран Миладиновић, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

*УДК: 368.212:347.518
DOI: 10.46793/XXIV-11.059M*

ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ ВЛАСНИКА МОТОРНИХ ВОЗИЛА ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТУ ПРИЧИЊЕНУ ТРЕЋИМ ЛИЦИМА*

Резиме

Моторна возила данас нису више луксуз, она су средство за задовољење важних потреба човека. Међутим, као што то бива и са многим другим стварима у животу, од употребе моторних возила човечанство нема само користи, него трпи и огромне штете. Због огромне снаге која је у њима концентрисана, моторна возила представљају једну од већих опасности које данас прете човеку. Опасностима су изложени како они који се превозе моторним возилима, тако и лица ван возила, тзв. трећа лица. Како на једној страни постоји широка употреба моторних возила и велике користи које човек задовољава њиховим коришћењем а на другој страни бројне и огромне штете које настају услед њихове употребе, у многим областима чине се напори да се штетне последице које настају употребом моторних возила ублаже, с обзиром да се исте не могу у потпуности елиминисати. У области права разним мерама утиче се на спречавање саобраћајних незгода па самим тим и штетних последица. Ипак, имајући у виду да су штете које настају употребом моторних возила категорија имовинског права, у овој области се предузимају одговарајуће мере како би се решило питање ко ће, у којим случајевима и у ком обиму накнадити штету, која се употребом моторног возила причини неком лицу. Као један од врло ефикасних начина за ублажавање штетних последица које настају употребом моторних возила, развило се обавезно осигурање власника моторних возила за штете које се њиховим моторним возилом причине трећим лицима. Заснивање и дејство правних односа из обавезног осигурања за штете од употребе моторних возила све чешће бива уређено императивним законским нормама, које штите како интересе лица која се у њима појављују, тако и шире друштвене интересе.

У раду се анализирају правни односи који настају из обавезног осигурања за штете од моторних возила, положај уговарача осигурања, односно осигураника као штетника и осигураваача који уз наплату премије преузима

* Рад је настао као резултат научноистраживачког рада истраживача Правног факултета Универзитета у Крагујевцу, који финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

обавезу да под законом прописаним условима накнади штету трећим лицима коју им причини његов осигураник, као и положај трећих оштећених лица која најчешће плаћају цену технолошког напретка.

Кључне речи: *моторно возило, штета, осигурање, осигуравач, осигураник, трећа оштећена лица.*

1. Увод

Живот савременог човека не може се замислити без моторног возила. Међутим, као што то бива и са многим другим стварима у животу, од употребе моторних возила човечанство нема само користи, него трпи и огромне штете. Због огромне снаге која је у њима концентрисана, моторна возила стварају једну од већих опасности које данас прете човеку. Како на једној страни постоји широка употреба моторних возила и велике користи које човек задовољава њиховим коришћењем а на другој страни бројне и огромне штете које настају услед њихове употребе, у многим областима чине се напори да се штетне последице које настају употребом моторних возила ублаже, с обзиром да се исте не могу у потпуности елиминисати. У области права разним мерама утиче се на спречавање саобраћајних незгода па самим тим и штетних последица. Ипак, имајући у виду да је штета која настаје употребом моторних возила категорија имовинског права, у овој области се предузимају одговарајуће мере како би се решило питање ко ће, у којим случајевима и у ком обиму накнадити штету, која се употребом моторног возила причини неком лицу-трећем лицу.¹ Као један од врло ефикасних начина за ублажавање штетних последица које настају употребом моторних возила, развило се обавезно осигурање власника моторних возила за штету које се њиховим моторним возилом причини трећим лицима.

Осигурање од грађанске одговорности уопште, па самим тим и осигурање од одговорности за штете од употребе моторних возила доста је млада врста осигурања. То је резултат чињенице да се само до пре стотинак година није дозвољавало осигурање од одговорности,² иако се осигурање као облик заштите јавља још у античко доба.³ У стручној литератури помиње се писање познатог француског правника *Pothiera* (Потије) према коме: „Уговори са неким да ће на његов терет пасти грешке које бих ја учинио, био би споразум

¹ У имовинском праву, трећим лицима сматрају се, сва она лица која нису учесници у одређеном правном послу. У погледу уговорних односа, па према томе и у погледу уговора о обавезном осигурању, трећим лицима сматрају се сва она лица која нису уговорне стране из уговора о осигурању. Наведено према: Никџи, Б., *Категорија трећих лица у обавезном осигурању од ауто-одговорности*, Правни живот, бр. 11/95, стр. 511.

² Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила*, друго издање, Београд, 1985, стр. 6.

³ Шулејић, П., *Појам осигурања и појам уговора о осигурању*, *Анали*, бр. 3/1977, стр. 31.

који би позивао *ad delinquendum*. Једна таква клаузула била би апсурдна, илузорна и неправична.“ Он се у овом писању позивао на чињеницу да је још 1844 године, француски суд *Tribunal de Commerce de la Seine* у једној својој пресуди огласио за ништаван уговор о осигурању од одговорности, уз образложење да је противно јавном поретку да се дозволи осигурање квази-деликата.⁴

Међутим, развој саобраћаја је захтевао измене схватања у овој области. Повећање броја друмских превозних средстава, уз паралелно повећање броја саобраћајних незгода, захтевали су све оштрију одговорност за штете проузроковане у саобраћајним незгодама, као и предвиђање могућности да ће накнада таквих штета бити плаћена. Тако се врло брзо показало да се ови циљеви најбоље могу остварити помоћу осигурања. И поред примедби правних теоретичара француска судска пракса је постепено прихватала решење да осигурање од одговорности може да буде пуноважан правни посао. Тако је суд у Паризу већ 1. јула 1845. године, признао пуноважност осигурања од одговорности кочијаша.⁵ Та чињеница је била одлучујућа да се и у правној теорији промени мишљење о не прихватљивости осигурања од одговорности. Треба међутим, нагласити да у данашњем праву појам одговорност, па самим тим и осигурање од грађанске одговорности, нема више исти садржај као у прошлости. Вековима је грађанско-правна одговорност постојала као санкција коју је пратила кривица. Међутим, од када је почела широка употреба опасних ствари и обављање делатности са повећаном опасношћу, прихваћено је схватање да одговорност за штету не мора увек бити везана за кривицу. Грађанско-правна одговорност постоји пре свега да се омогући што ефикаснија накнада штете. Није више битно ко је крив за проузроковану штету, него ко ће ту штету накнадити.⁶ Упоредо с тим, долазило је и питање да ли је онај који је ту штету проузроковао и који је обавезан да је надокнади у стању да то и учини. На праву је дакле било да понуди прецизне и применљиве инструменте у циљу заштите лица оштећених од одређених ствари и од обављања одређених делатности.

Очигледно је да је осигурање од грађанске одговорности врло ефикасно задовољило ову измењену функцију грађанскоправне одговорности. Кроз осигурање се врши прикупљање одређених средстава у виду премије осигурања од лица која су изложена истом ризику, од којих се формира фонд из којег ће се осигураницима које је погодио осигурани случај исплатити осигурана сума или накнада из осигурања.⁷ Конкретно, код осигурања од

⁴ Claeys, Ch.E., *L assurance obligatoire de la responsabilite en des accidents d automobile*, Париз, 1962, стр. 7.

⁵ Picard, M., Beson, A., *Les assurances terrestres en droit francais*, Париз, 1950, стр. 482.

⁶ Салма, Ј., *Одговорност за опасност од штете*, Правни живот, бр. 1/89, стр. 29.

⁷ Славнић, Ј., *Обавезно осигурање-основе система и концепт његовог регулисања*, Београд, 1978, стр. 283.

одговорности за штете причињене употребом моторних возила, прикупљају се кроз премију осигурања одређена средства из којих се, у случајевима када су испуњени законом и условима осигурања предвиђени услови, накнађују штете које су употребом возила проузроковане трећим лицима. То значи, ако је једна штета која је проузрокована употребом моторног возила покривена осигурањем, накнадиће је друштво за осигурање, и на тај начин ће заштитити свог осигураника од повећања пасиве у његовој имовини због одштетног захтева трећег лица. Поред тога, заштићена су и трећа лица која најчешће плаћају цену технолошког напретка друштва.⁸

Осигурањем за штете од употребе моторних возила, причињена штета неком трећем лицу престаје да буде питање које се тиче само лица одговорног за штету и оштећеног лица. За тај ризик постаје заинтересована шира заједница, сва лица која су изложена истом ризику. На тај начин питање осигурања од одговорности за штете од употребе моторних возила добија шири друштвени значај. Ако се зна да се осим у врло ретким ситуацијама, може догодити да осигуравач не може бити у стању да накнади штету коју је причинио његов осигураник, оштећени-треће лице је сигурно да ће добити обештећење. При томе, смисао обавезног осигурања ове врсте одговорности не губи на значају (у смислу смањене пажње осигураника) самом чињеницом да постоји могућност регреса осигуравача од осигураника који је штету проузроковао намерно.⁹

2. Појам и особине обавезног осигурања од одговорности за штету од моторних возила

Обавезно осигурање власника моторних возила за штету коју причине трећим лицима само је једно од обавезних осигурања које познаје данашње право осигурања.¹⁰ Осигурање од одговорности представља законом или уговором уређен скуп правних односа између три лица: осигуравача, који путем убирања премија преузима имовинске последице унапред одређеног штетног догађаја; уговарача осигурања, односно осигураника, који се ослобађа обавезе накнаде штете, ако она настане услед неког догађаја за који је он

⁸ Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила...*, стр. 6.

⁹ Јовановић, В., *Нека питања поводом доношења нових правила за поједине гране осигурања*, Осигурање и привреда, бр. 11-12/1963, стр. 37.

¹⁰ У Србији данас постоји читав низ обавезних осигурања. Ради се углавном о обавезном осигурању од одговорности за штете које одређена лица причине својим клијентима или трећим лицима обављајући своју делатност, односно пружајући услуге клијентима. У време писања овог рада према подацима Народне банке Србије, у Србији постоји преко 37 закона који на директан или индиректан начин уређују обавезно осигурање од одговорности за штете које привредни субјекти, установе или предузетници причине трећим лицима или клијентима обављајући своју делатност. Видети сајт Народне банке Србије, Сектор-Осигурање.

одговоран а који је обухваћен осигурањем; и трећег лица, коме се накнадом из осигурања врши обештећење у случају да од осигураника претрпи штету.¹¹ Осигурање од одговорности има значајну улогу у систему грађанске одговорности. Због тога се правни односи који настају између субјеката којих се оно тиче по правилу уређују императивним законским нормама са циљем да се заштите интереси свих који у њему учествују.¹²

Обавезно осигурање власника моторних возила за штету коју причине трећим лицима спроводи се на основу законских одредби којима су уређени правни односи из уговора о осигурању за штету од моторних возила, лица која су дужна да закључе уговор, обавезу друштва за осигурање која се баве пословима обавезног осигурања да прихвате сваку понуду за закључивање уговора о осигурању, положај трећих оштећених лица и др. Суштина је да, иако је по прописима о осигурању, укључујући и наш Закон о обавезном осигурању у саобраћају (даље: ЗООУС)¹³ ово осигурање обавезно, оно ипак настаје на основу уговора којим се уређују правни односи између осигураваача и уговараача осигурања, односно осигураника. Законска одредба само условљава власнике возила да закључе уговор о осигурању као услов коришћења моторног возила.

Као начин за економско обезбеђење од штете која настаје услед употребе моторних возила, прво се појавило добровољно осигурање које је давало могућност (не и обавезу) власницима моторних возила да закључе уговор о осигурању којим би, уколико својим моторним возилом причине штету неком лицу ту штету уместо њих накнадио осигураваач. Међутим, врло брзо се показало да је неправично и непрактично препустити ово питање појединцима, тј. њиховој вољи. Логично је било претпоставити да ће међу лицима која су власници моторних возила бити и оних која се нису осигурала од одговорности за штету коју својим возилом причине другим лицима. Поред тога, свака врста осигурања је скупља уколико је мањи број осигураника, а добровољно осигурање, управо због тога што је добровољно увек има мањи обухват од обавезног. Та већа цена добровољног осигурања је посебан фактор који би поједине власнике моторних возила одвраћао од закључивања уговора о осигурању своје одговорности за штету коју својим возилом причине трећим лицима. Када су саобраћајне незгоде и њихове последице у виду материјалне и нематеријалне штете постали друштвени проблем, појавиле су се идеје да се уведе обавезно осигурање од одговорности за штету која настане од моторних возила. Сматрало се да одређена лица треба „силом закона натерати да закључе уговор о осигурању. Такође, сматрало се да ће на тај начин жртвама

¹¹ Константиновић, М., *Основ одговорности за проузроковану штету*, Архив, бр. 3/1952, стр. 303.

¹² Бесон, А., *Осигурање и грађанска одговорност*, Правни живот, бр. 11-12/92, стр. 2269.

¹³ Службени гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука Уставног суда.

саобраћајних незгода бити обезбеђена накнада штете, а истовремено ће бити заштићена и лица која су одговорна за штету.¹⁴

Пооштрена одговорност за штету која је проузрокована употребом моторних возила постала је врло тежак терет за власнике моторних возила, а од такве одговорности оштећена лица нису имала никакве практичне користи уколико лице које је одговорно за штету не располаже довољним средствима да би могло да штету и надокнади.¹⁵

Тако долази до појаве обавезног осигурања за штету која настане од моторног возила. Први прописи о одређеној сигурности да ће оштећени моћи да оствари право на накнаду штете која му је проузрокована употребом моторног возила појавили су се у Норвешкој 1912. године, и то у виду одредбе „да се возило сме ставити у погон само ако је аутомобилиста положио депозит у износу од 1.200 норвешких круна.“¹⁶ Међутим, прво право обавезно осигурање за штету од моторних возила, у смислу прописивања обавезе на закључивање уговора о осигурању пре стављања возила у саобраћај, увела је Данска законом од 20. марта 1918. године.¹⁷

У периоду између два светска рата на националном нивоу почиње нагли развој обавезног осигурања, да би се тај процес интензивно наставио после Другог светског рата. Такође, земље чланице Европског савета усвојиле су 1959. године, Европску конвенцију о обавезном осигурању грађанске одговорности у материји моторних возила.¹⁸ Државе чланице Конвенције обавезале су се да ће у својим прописима о осигурању од одговорности за штету проузроковану употребом моторних возила преузети одредбе Конвенције. Оне могу и одступити од текста Конвенције, ако пропишу решења којима се побољшава заштита жртава у удесима моторних возила. Чланом 16 ове Конвенције, предвиђено је да конвенцији могу приступити и државе не чланице.

Код нас се обавезно осигурање прво појавило у вези са јавним аутомобилским саобраћајем. Наиме, Законом о предузећима за редован или повремен превоз путника и робе моторним колима из 1930. године,¹⁹ било је прописано да је предузеће које се бави јавним ауто-саобраћајем „дужно да код осигуравајућег друштва у земљи изврши осигурање за случај повреда и штета које би при превозу могле да буду причињене путницима и другим лицима.“²⁰

¹⁴ Сigoј, S., *Odškodinska odgovornost avtomobiliste in zavarovanje*, Ljubljana, 1969, стр. 287.

¹⁵ Ђурковић, М., *Право на накнаду штете и максималне осигуране своје у осигурању аутоодговорности*, Осигурање и привреда, бр. 3/83, стр. 37.

¹⁶ Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штету од моторних возила...*, стр. 12.

¹⁷ Цigoј, С., *нав. дело*, стр. 283.

¹⁸ Николић, Н., *Обавезно осигурање од аутоодговорности*, Београд, 1977, стр. 153.

¹⁹ Службене новине, бр. 286/1930.

²⁰ Детаљније о историјском развоју обавезног осигурања од ауто-одговорности код нас видети код: Мирковић, Ђ., *Осигурање-његови извори, његове врсте, начин његовог*

Данас је код нас ово питање уређено посебним одредбама ЗООУС. Овим законом уређено је обавезно осигурање у саобраћају, оснива се Гарантни фонд, уређује се његова надлежност и начин финансирања и поверавају се јавна овлашћења Удружењу осигуравача Србије (чл. 1 ЗООУС). Чланом 2 ЗООУС предвиђено је да су обавезним осигурањем у саобраћај обухваћени: путници у јавном превозу од последица несрећног случаја; власници моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима; власници ваздухоплова за штету причињену трећим лицима и путницима и власници чамаца од одговорности за штету причињену трећим лицима.

Одредбе ЗООУС о обавезном осигурању власника, односно корисника моторних возила су углавном императивног карактера, тако да уговорне стране немају великих могућности да своје односе уреде на другачији начин од оног предвиђеног законом. Слобода уговарања углавном је ограничена у погледу лица која су обавезна да закључе уговор о осигурању од одговорности за штету од моторних возила, слободе закључивања уговора (прихватања понуде за закључивање уговора о осигурању од одговорности за штету од моторних возила), најниже осигуране суме на које се осигурање мора закључити, лица чија је одговорност покривена, лица која се сматрају трећим лицима, трајање осигурања и др.

Особине овог осигурања огледају се у следећем: закључивање уговора о осигурању од одговорности за штету причињену трећим лицима услов је за коришћење возила. То значи да се уговор мора закључити пре него што возило почне да се користи, односно стави у саобраћај (чл. 20 ЗООУС); уговор су обавезни да закључе власници моторних возила а не и држаоци или возачи који фактички држе, односно управљају возилом (чл. 18, ст. 1 и 2 ЗООУС); наспрам обавезе власника 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 штету од моторних возила; будући да се уговор о осигурању закључује првенствено у интересу трећих лица, мора постојати континуитет осигурања (чл. 20, ст. 1 ЗООУС). То подразумева следеће: уколико се у току трајања осигурања промени власник возила осигурање не престаје већ прелази на стипендијца возила и траје до истека периода осигурања; уколико друштво за осигурање у току трајања уговора о осигурању престане да постоји, мора се закључити нови уговор о осигурању у року од осам дана од дана објављивања податка о престанку друштва за осигурање; овим осигурањем покрива се грађанска одговорност власника моторног возила, а не и кривична и прекршајна одговорност²¹; положај трећих оштећених лица је изузетно повољан тиме што у случају настанка штете имају

настајања и закључивања, његово правно дејство, с нарочитим освртом на обавезна осигурања, Београд, 1959/60, стр. 88-90.

²¹ Јовчић, Д., *Осигурање од одговорности из употребе моторних возила-неки практични примери*, Правни живот, бр. 11-12/92, стр. 2228.

право на директну накнаду од осигуравача (чл. 24, ст. 1 ЗООУС), који им не може истицати приговоре које иначе може истаћи осигуранику²²; у одређеним случајевима (када је штета причињена од непознатог или неосигураног возила) оштећена лица имају право на накнаду штете иако лице које им је причинило штету није закључило уговор о осигурању од одговорности или је непознато (чл. 91 и 92 ЗООУС);²³ у одређеним случајевима осигуравач који је исплатио штету оштећеном лицу има право регреса од лица одговорног за штету, ако је возилом поводом којег је закључено осигурање управљало лице без возачке дозволе, под утицајем алкохола и сл (чл. 29, ст. 1 ЗООУС).²⁴

3. Лица обавезна да закључе уговор о осигурању од одговорности за штету од моторних возила

Због чињенице да се моторно возило у време наступања осигураног случаја може наћи у државини разних лица, као и чињенице да је потребно јасно прецизирати лица чија је одговорност покривена обавезним осигурањем, ЗООУС у чл. 18. прописује да обавези закључивања уговора подлеже власник моторног возила. Власник моторног возила је дужан да закључи уговор о обавезном осигурању, без обзира да ли они, или неко други управља тим возилом. У нашем праву, једино је Војска Србије ослобођена обавезе закључивања уговора о обавезном осигурању (чл. 11 ЗООУС). Све до 1967 године, те обавезе је био ослобођен и Секретаријат унутрашњих послова, али је та одредба укинута изменама Закона о осигурању из 1967. године, тако да се сада обавеза закључивања уговора односи и на возила која припадају Министарству унутрашњих послова.

Да би се власници моторних возила придржавали ове обавезе, чл. 20, ст. 1 ЗООУС условљено је да се регистрација моторног возила, продужење регистрације и издавање пробних таблица може извршити само уз пружање доказа надлежном органу коју врши регистрацију моторних возила да је закључен уговор о осигурању од одговорности за штету која настане употребом тог возила. Ако моторно возило не подлеже обавези регистрације сваке године, власник моторног возила дужан је да закључи уговор о осигурању од аутоодговорности пре добијања одговарајуће дозволе за употребу тог возила и да обнавља то осигурање за све време док је моторно возило у саобраћају (чл. 20, ст. 2 ЗООУС).

²² Огњановић, С., *Осигурање од одговорности моторних возила и људска права*, Правни живот, бр. 100/2002, стр. 443.

²³ Филиповић, А., *Накнада штете проузроковане употребом непознатог или неосигураног возила*, Правни живот, бр. 11/96, стр. 576.

²⁴ Мрвић, Н., *Посебна правила о одговорности за случај саобраћајне незгоде*, Зборник радова: Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, Палић, 2001, стр. 98.

Обавези закључивања уговора подлежу како домаћа тако и страна лица која возилом улазе на територију наше земље. Лица која на територију наше земље улазе са возилом иностране регистрације обавезна су да поседују такозвану зелену карту осигурања којом се доказује да је закључено осигурање од одговорности за штету коју причине на нашој територији или да уговор о обавезном осигурању закључе на граничном прелазу приликом уласка у нашу земљу.²⁵

У пракси као доказ да је закључен уговор о обавезном осигурању за штету од моторног возила служи полиса осигурања. Полиса осигурања једнообразна је за територију Републике Србије (чл. 19, ст. 1 ЗООУС).

Непоштовање обавезе закључивања уговора о осигурању за штету од моторног возила, за власника возила, повлачи прекршајну одговорност, а трећа лица заштићена су чињеницом, да им се и у случају да су штету претрпела од неосигураног или непознатог возила признаје право на накнаду штете као да је у питању штета од осигураног возила (чл. 74, ст. 1 ЗООУС). Ове штете исплаћује Гарантни фонд који је основан ради економске заштите путника у јавном превозу и трећих оштећених лица, у случајевима када је штета причињена употребом неосигураног или непознатог превозног средства, као и за штету за чију накнаду је одговорно друштво за осигурање над којим је покренут стечајни поступак (чл. 73 ЗООУС).

4. Моторно возило као извор опасности за настанак штете и као предмет поводом кога се закључује уговор о осигурању

Због разних врста превозних средстава питање појма моторног возила захтева ближе одређивање. За право осигурања било је потребно јасно одредити шта се подразумева под моторним возилом поводом кога настаје обавеза закључивања уговора о осигурању од одговорности за штету од употребе тог возила. Ово због тога што се појам моторно возило дуго различито третирао у смислу да је појам “аутомобил” уже третиран, док је појам “моторно возило” шире третиран.²⁶ Управо због различитог дефинисања појма моторно возило, аутомобил, прикључно возило сл. Закон о осигурању имовине и лица из 1996 (даље: ЗОИЛ)²⁷, је у чл. 84, ст. 1, одређивао шта се сматра моторним, односно прикључним возилом у смислу осигурања, односно у смислу лица која су дужна да закључе уговор о обавезном осигурању. Према

²⁵ Терзић, Н., *Погранично осигурање аутоодговорности моторних возила стране регистрације*, Правни живот, бр. 10/98, стр. 449.

²⁶ Ромштајн, И., *Проблеми дефинирања појма “моторно возило” у обавезном и праву осигурања у корелацији с правилима сигурности промета на цестама*, Правни живот, бр. 2-3/89, стр. 538.

²⁷ Службени лист СРЈ, бр. 30/96.

чл. 84, ст. 1 ЗОИЛ, то су „возила за превоз лица, за превоз ствари и за вучу и радна возила, која, према прописима о регистрацији друмских возила, морају имати саобраћајну дозволу која се продужава у роковима не дужим од 12 месеци”. Ставом 3 истог члана, било је предвиђено да не постоји обавеза закључивања уговора о осигурању за нерегистроване тракторе, мотокултиваторе, радне машине, мопеде и др. Полазећи од напред наведене законске одредбе према којој се за одређивање појма моторног возила узимају у обзир прописи о регистрацији моторних возила на основу Закона о основама безбедности саобраћаја, у моторна и прикључна возила која морају бити регистрована и од чије се употребе мора закључити осигурање од одговорности спадала су: возила на моторни погон која су првенствено намењена за превоз лица и ствари на путевима или која служе за вучу прикључних возила намењених за превоз лица и ствари, осим возила за превоз лица и ствари која се крећу по шинама, бицикала са мотором, трактори и друга возила на моторни погон која нису првенствено намењена за превоз лица и ствари; мотоцикли-моторна возила са два точка, са бочном приколицом или без ње као и моторно возило на три точка ако његова маса није већа од 400 кг; комбинована возила-возила намењена за истовремени превоз лица и ствари; прикључна возила-возила намењена да буду вучена од возила на моторни погон, било да је конструисано као приколица или као полуприколица; полуприколица-прикључно возило без предње осовине, конструисано тако да се својим предњим делом ослања на вучно возило.

Обавези закључивања уговора о осигурању од одговорности за штету нису подлегале лаке приколице, чија највећа дозвољена маса није већа од 750 кг.

Овде треба нагласити да је чл. 84, ст. 3 ЗОИЛ било предвиђено да за тракторе који се користе у пољопривредне сврхе (трактори са зеленим таблицама) не постоји обавеза закључивања уговора о осигурању, док та обавеза постоји за тракторе који су намењени учешћу у саобраћају (трактори са белим таблицама), јер се за њих издају регистарске таблице са роком важења од 12 месеци.

Актуелним ЗООУС ово питање није јасно дефинисано, већ је у чл. 3 ст. 1 тач. 2 предвиђено да „превозно средство“ које обухвата моторно возило, ваздухоплов, чамац или друго превозно средство предвиђено овим законом има значење утврђено законом којим се уређује одговарајућа врста саобраћаја, с тим што моторно возило обухвата и прикључно возило“. Као помоћ за одговор на ово питање може послужити решење из чл. 4, ст. 1 ЗООУС према коме „власници превозних средстава којима се обавља јавни превоз путника и власници других превозних средстава у смислу чл. 2, ст. 1 ЗООУС дужни су да закључе уговор о обавезном осигурању пре него што превозно средство ставе у саобраћај“. Када се ова одредба „повеже“ са чл. 2, ст. 1 ЗООУС према којој обавезним осигурањем у саобраћају подлежу осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја; осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима; осигурање власника

ваздухоплова од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима; осигурање власника чамаца од одговорности за причињену штету трећим лицима, долази се до закључка да се као предмет поводом кога се закључује уговор о осигурању од одговорности за штету од употребе моторног возила, подразумевају превозна средства намењена превозу лица и ствари и која подлежу регистрацији, односно продужењу регистрације сваке године као и она превозна средства која не подлежу регистрацији сваке године али учествују у саобраћају (чл. 20, ст. 2 ЗООС).²⁸

4. Лица чија је одговорност покривена обавезним осигурањем од одговорности за штету од моторних возила

Код осигурања од одговорности за штету од моторних возила, прецизирање лица чија је одговорност покривена обавезним осигурањем од значаја је за односе осигураваача и лица које је штету проузроковало употребом возила поводом кога је закључено осигурање. Другим речима, ово питање је од значаја у смислу да ли осигураваач након што изврши накнаду штете трећим лицима има право регреса од лица које је штету проузроковало или то право нема. Са аспекта трећих лица ово питање је без значаја, јер трећа лица имају право на накнаду од осигураваача код кога је закључено осигурање поводом возила којим је штета причињена.

У актуелном ЗООУС ово питање је веома штуро уређено само једном одредбом (чл. 2, ст. 3 ЗООУС). Према овој одредби ЗООУС, „Осигурањем власника превозног средства од одговорности за штету нанесену трећим лицима покривене су, под условима и на начин прописан овим законом, штете које превозно средство причињени трећим лицима, независно од тога ко управља превозним средством“. Према чл. 2, ст. 2 ЗООУС под власником превозног средства у смислу овог закона подразумева се и корисник или друго лице на које је регистровано превозно средство у складу са прописима о регистрацији превозних средстава. Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима у суштини преузимају

²⁸ Ипак, осигураваачи нису пропустили да ово питање не буде јасно дефинисано, па је тако чл. 1, ст. 1 тач. 6 Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима компаније Дунав осигурање а.д.о., Београд у примени од 01. 09. 2018. речено да се моторним возилом у смислу Услови за обавезно осигурање сматра „возило које се покреће снагом сопственог мотора, које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за превоз лица, односно ствари, за обављање радова, односно за вучу прикључног возила, осим шинских возила.“

решења која садржи ЗООУС смислу да прописују која су лица искључена из осигурања.²⁹

Уговарач осигурања је по правилу лице које је власник моторног возила и које је са осигуравачем закључило уговор о осигурању од аутоодговорности.³⁰ Из тих разлога уговарач осигурања, односно власник моторног возила редовно грађанско-правно одговара за штету од употребе моторног возила, па је из тих разлога обавезним осигурањем његова одговорност покривена. Међутим, могуће је да су уговарач осигурања и власник возила различита лица (када се уговор о осигурању закључује за туђ рачун).³¹ У том случају уговарач осигурања треба и сам да има неки интерес да се осигурани случај не догоди.

Власник возила је лице чија је одговорност покривена осигурањем по самом закону и условима осигурања. То је лице које има право својине на возилу и које има право да употребљава возило у сопственом интересу и да њиме располаже. Његова одговорност је покривена осигурањем било да је штета настала као последица објективне одговорности или је штета настала његовом кривицом. Исто тако одговорност власника покривена је и у случају када је штета настала услед радњи лица за чије поступке он одговара (ако су штету причинила деца власника возила или радници запослени у предузећу које је власник возила чл. 2. ст. 3 ЗООУС). Ово правило у складу је са одредбом чл. 170, ст. 1 Закона о облигационим односима (даље ЗОО)³² према коме “за штету коју запослени у раду или у вези са радом проузрокује трећим лицима одговара организација удруженог рада у којој је запослени радио у тренутку проузроковања штете, осим ако докаже да је запослени у датим околностима поступао онако како треба“. Судска пракса стриктно примењује ова правила и када је реч о штети из употребе моторних возила.³³ Када је у питању одговорност власника возила поставља се још и питање да ли је друштво за осигурање обавезно да сноси штетне последице и у случају када је возило поводом кога је закључено осигурање од власника одузето на противправан начин.³⁴ Одговор на ово питање садржан је у одредби чл. 175 ЗОО према којој „Ако је имаоцу одузета опасна ствар на противан начин, за штету која од ње потиче не одговара он, него онај који му је одузео ствар, ако ималац није за то

²⁹ Види чл. 4. Условима за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима компаније Дунав осигурање а.д.о., Београд

³⁰ Чл. 1, ст. 1 тач. 3. Условима за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима компаније Дунав осигурање а.д.о., Београд

³¹ Сокал, В., *Осигурање у корист трећег*, Београд, 1976, стр. 36.

³² Службени лист СФРЈ, бр. 29/78, са изменама у бр. 38/85, 46/85, 57/89, и Службени лист СРЈ, бр. 31/9, 22/99, 23/99, 35/99, 44/99.

³³ Према једној пресуди Врховног суда Хрватске, ГЖ. 2657/64 од 19. 11. 1964, ако је неконтролисана гужва и гурање путника при укрцају у аутобус последица пропуста кондуктера, аутобуско предузеће одговара за штету која је услед тога настала.

³⁴ Јанковец, И., Миладиновић, З., *Право осигурања*, Ниш, 2006, стр. 363.

одговоран“. Имајући у виду да је у оваквим случајевима возило одузето на противправан начин логично би било да тако насталу штету осигуравач не би био дужан да накнади. Међутим, имајући у виду да је сврха обавезног осигурања за штету од моторних возила превасходно у заштити трећих оштећених лица, у право осигурања је прихваћено правило да је осигуравач дужан да накнади штету трећим лицима али има право регреса према лицу које је на противправан начин дошло до возила поводом којег је закључено осигурање од одговорности за штету причињене трећим лицима.

Овлашћени држалац моторног возила је лице коме је власник поверио возило са овлашћењем да се њиме служи (закупац, послугопримац) или да на возилу изврши одређене оправке (сервисер на пример) или да га надгледа (гаражирање и сл). ЗООУС (чл. 3, ст. 1 тач. 3) ова лица означава као „корисник превозног средства“. Међутим, одговорност ових лица покривена је и према одредби чл. 176, ст. 1 ЗОО на исти начин као и одговорност власника моторног возила. Наиме, према наведеној одредби: “Уместо имаоца ствари, и исто као он, одговара лице коме је ималац поверио ствар да се њоме служи, или лице које је иначе дужно да је надгледа, а није код њега на раду“. Ово правило је у потпуности прихваћено и у условима осигурања за штете од моторних возила. Услов да би ова лица била покривена осигурањем јесте да су до државине на возилу дошла на законит начин, тј. уз сагласност и по овлашћењу власника возила. Овде треба напоменути да је даље преношење добијеног овлашћења на држање моторног возила у начелу искључено, јер се сматра да је оно личног карактера. То значи да кад је власник возила поверио управљање возилом једном лицу, он је имао поверење у њега, тако да се сматра да није пристао да се овлашћење пренесе на друго лице.³⁵

Возач моторног возила је лице које управља моторним возилом. Правило је да је возач власник возила или овлашћени држалац чија је одговорност покривена осигурањем. Међутим, имајући у виду да је појам возач знатно шири од напред дефинисаног, законом и условима осигурања, јасно се дефинише возач чија је одговорност покривена осигурањем. Ако је у питању штета коју је проузроковао возач који је у радном односу код власника возила поводом кога је осигурање закључено или је у питању возач који има овлашћење за управљање возилом, његова одговорност је покривена осигурањем. Међутим, ако је у питању штета коју је проузроковао возач који је до возила дошао на противправан начин, такав возач није покривен осигурањем и осигуравајуће друштво након што исплати накнаду трећем оштећеном лицу има право регреса према неовлашћеном возачу.³⁶

³⁵ Јанковец, И., *Обавезно осигурање...*, стр. 34.

³⁶ Николић, Д., *Одговорност аутомобилисте од одговорности*, Осигурање и привреда, бр. 7-8/1963, стр. 44.

5. Лица која имају право на накнаду штете из обавезног осигурања, тзв. "трећа лица"

Обавезно осигурање закључује се у циљу заштите трећих лица, односно од одговорности власника моторног возила које је обухваћено обавезним осигурањем за штету нанету трећим лицима. Из тих разлога, од изузетног је значаја да се тачно утврди ко све спада у категорију трећих лица у смислу обавезног осигурања, пошто само лица из те категорије могу да истакну захтев за накнаду штете из ове врсте осигурања.³⁷ У имовинском праву, трећим лицима сматрају се, сва она лица која нису учесници у одређеном правном послу. У погледу уговорних односа, па према томе и у погледу уговора о обавезном осигурању, трећим лицима сматрају се сва она лица која нису уговорне стране.³⁸ Према правилима формалне логике дефиниција не би могла бити дата у негативном облику. Ипак, у обавезном осигурању, појам трећег лица не може се одредити друкчије него набрајањем лица која се не сматрају трећим лицима. То конкретно значи да на накнаду штете не могу рачунати сва лица, већ само она лица која имају статус тзв. "трећих лица." Пратећи та правила, наши ранији прописи, актуелни ЗООУС, судска и осигуравајућа пракса, системом негативне енумерације одредили су која лица немају статус трећег лица код обавезног осигурања у саобраћају, што значи да сва остала лица изван оних предвиђених законом имају тај статус. Према чл. 21 ЗООУС и Условима за обавезно осигурање власника морорних возила,³⁹ немају право на накнаду штете, по основу обавезног осигурања од аутоодговорности, па самим тим немају ни статус трећих лица:

1. Власник моторног возила чијом је употребом причињена штета, за штете на стварима. Ово правило примењује се због тога што је власник у уговорном односу са осигуравачем па не би било логично да се покрива одговорност према самом себи. Према чл. 18, ст. 1 ЗООУС он је дужан да закључи уговор о обавезном осигурању. Пошто је он уговорна страна из тог уговора, он нема статус трећег лица. Према томе, ако је употребом свог моторног возила осигураник сам себи причинио штету, такву штету осигуравач није дужан да накнади по основу обавезног осигурања. Ово из разлога што штету у том случају није претрпело треће лице, него друга уговорна страна из уговора о обавезном осигурању. Према ЗОИЛ из 1996 (чл. 85) статус трећег лица није имао ни сувласник. Актуелни ЗООУС не помиње изричито сувласника моторног возила тако да се може закључити да је у питању једна празнина. Према ЗОИЛ из 1996, сувласник је био искључен из статуса трећег

³⁷ Никџи, Б., *Категорија трећих лица у обавезном осигурању од ауто-одговорности*, Правни живот, бр. 11/95, стр. 511.

³⁸ Сокал, В., *Осигурање у корист трећег*, Београд, 1976, стр. 36.

³⁹ Чл. 4 Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима компаније Дунав осигурање а.д.о., Београд.

лица јер је он у истом положају као и власник. Као сувласник се по правилу сматра брачни друг власника возила. У конкретном случају он је био искључен по основу својства сувласника а не по својству блиског сродника.

2. Возач моторног возила чијом је употребом причињена штета. Само по себи је разумљиво да ни једно лице не може бити обавезно да накнади штету коју је само себи проузроковало. Не може постојати одговорност према самом себи, јер су у таквом случају дужник и поверилац накнаде штете иста лица. Ово због тога што је нелогично да лице које је одговорно за штету, из осигурања има и неке користи.

3. Лице које је својеволјно ушло у моторно возило чијом му је употребом причињена штета, а које је знало да је то возило противправно одузето. Ово правило је ново решење у нашем ЗООУС. Међутим, уколико ова лица (и лице које је противправно дошло до возила и лице које је својом вољом ушло у возило за које зна да је то возило противправно одузето) без своје кривице буду оштећена од стране другог возила та лица имаће статус трећих лица и право на накнаду штете. У таквом случају лице које је на противправан начин дошло до возила и лице које је својом вољом ушло у возило за које зна да је противправно одузето имају статус трећег лица у односу на то друго возило којим им је причињена штета.⁴⁰

4. Лице које је штету претрпело: **а**/употребом моторног возила за време званично одобрених ауто-мото и картинг такмичења и делова тих такмичења на затвореним стазама, на којима је циљ постизање максималне брзине, као и на пробама (тренингу) за такмичење); **б**/услед дејства нуклеарне енергије током превоза нуклеарног материјала, односно услед дејства терета током његовог транспорта; **в**/услед војних операција, војних маневара, побуна или терористичких акција, ако постоји узрочна веза између тих дејстава и настале штете.

Због посебне опасности, али и најчешћих последица које настају приликом судара моторних возила у покрету, одредбама ЗОО уређена су посебна правила у погледу одговорности лица чија су возила учествовала у судару, и посебно права трећих лица у том случају. Према овим правилима (чл. 178) за штету коју трпе трећа лица одговорност ималаца моторних возила је солидарна; за штету коју они сами претрпе примењују се правила по принципу кривице; ако постоји обострана кривица сваки од њих одговара за укупну штету сразмерно степену своје кривице; ако нема ничије кривице одговарају на равне делове. На основу ове законске одредбе, када је за саобраћајни удес одговорно више возача, онда оштећено лице има право да тражи накнаду укупне штете од било ког осигуравача код кога је осигурано било које од лица одговорних за удес, а

⁴⁰ Јасика, Н., *Одговорност гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације*, Правни живот, бр. 10/2002, стр. 343.

потом осигуравач који је исплатио накнаду има право регреса од осталих осигуравача.⁴¹

Сва остала лица, осим напред наведених, сматрају се трећим лицима и имају право на накнаду из осигурања. При томе није од значаја да ли су трећа лица претрпела штету превозећи се возилом поводом кога је осигурање закључено, или су била ван њега. Исто тако, није од значаја да ли су лица која се евентуално превозе возилом поводом кога је осигурање закључено, превожена уз накнаду или без ње.

6. Штете покривене обавезним осигурањем од моторних возила

Употребом моторног возила могу настати штете на лицима и штете на стварима. У најширем смислу под употребом моторног возила подразумева се “употреба возила за време вожње и за време стајања на путу као што је заустављање на путу, радови на возилу, свака вожња која се предузима из седишта осигураника до повратка у седиште, као и свако стајање на путу у току вожње”⁴². Према ЗООУС (чл. 18) уговором о осигурању од одговорности покривене су штете које се употребом моторног возила причине трећим лицима услед смрти, повреде тела, нарушавања здравља, уништења или оштећења ствари, осим за штете на стварима које је примио на превоз. Изузетно, обавезним осигурањем од аутоодговорности покривена је и штете на стварима које су примљене на превоз, уколико те ствари служе за личну употребу лица која су се налазила у возилу. Такође, под штетом у смислу обавезног осигурања од аутоодговорности, подразумева се и штета која је причињена трећем лицу услед пада ствари са моторног возила поводом којег је закључено обавезно осигурање. Исто правило садрже и Услови за обавезно осигурање власника моторних возила.⁴³

Полазећи од одредби ЗОО, када је реч о штети на лицима, обавезним осигурањем од аутоодговорности покривене су имовинска (материјална) и неимовинска (нематеријална) штета.

У имовинску штету спадају: штета на стварима у случају оштећења или уништења имовине трећих лица. Ту затим спадају трошкови лечења повређеног и његова изгубљена зарада за време трајања лечења, накнада за појачану исхрану и негу за време опоравка, издаци оштећеног за туђу помоћ у обављању послова у домаћинству, накнада за прекинуто школовање, накнада у

⁴¹ Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица*, Београд, 1996, стр. 184.

⁴² Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1998, стр. 528

⁴³ Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима компаније Дунав осигурање а.д.о., Београд.

случају делимичног или трајног губитка радне способности, накнада за смањење животне активности и сл.⁴⁴ Уколико је услед саобраћајне незгоде дошло до наступања смрти трећег лица, осигуравач је дужан да надокнади изгубљено издржавање лицима које је погинули издржавао, затим трошкове сахране, подизања надгробног споменика, трошкове одржавања гроба и др.⁴⁵

Накнада нематеријалне штете обухвата накнаду за претпрљени бол услед задобијених повреда, за претпрљени страх, накнаду због унакажености и сл. Накнада нематеријалне штете у виду душевног бола припада лицима блиским погинулом лицу (родитељима за децу и деци за родитеље, као и браћи и сестрама уколико су живели у заједничком домаћинству са погинулим).⁴⁶

Према нашем ЗООУС (чл. 22), прихваћен је систем ограниченог осигуравајућег покрића које је, по основу обавезног осигурања од аутоодговорности, дужно да исплати осигуравајуће друштво. Законом су прописане најниже осигуране суме на које се мора закључити уговор о осигурању, тако да осигуравајућа друштва могу закључити уговоре и на знатно веће суме осигурања, али се у пракси то не догађа.

Износ најниже суме осигурања на коју може бити закључено осигурање од аутоодговорности утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије. Према чл. 22, ст. 1 тач. 1 ЗООУС 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, односно 200.000 евра за штету на стварима, по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица.⁴⁷ Ако има више оштећених лица, а укупна штета је већа од напред наведених износа, права оштећених лица према друштву за осигурање се сразмерно смањују, до наведеног износа. Дакле, напред наведене осигуране суме одређене су по једном штетном догађају. То значи да да ће осигуравач бити дужан да исплати накнаду из осигурања иако се у току трајања осигурања од стране једног возила проузрокује штета више пута.⁴⁸

Чланом 86, ст. 2 ЗОИЛ из 1996. било је предвиђено да у случају да законом прописани износ⁴⁹ није довољан да се надокнаде све штете настале истим штетним догађајем, првенствено се надокнађују штете на лицима. Уколико

⁴⁴ Шемић, М., *Накнада материјалне штете у случају смрти, телесне повреде и оштећења здравља*, Правни живот, бр. 10/2000, стр. 435.

⁴⁵ Симонети, П., *Накнада трошкова сахране*, Правни живот, бр. 1/90, стр. 112.

⁴⁶ Сокал, В., *Штете покривене осигурањем и њихова накнада*, Правни живот, бр. 11-12/92, стр. 2327.

⁴⁷ Уредбом Владе Републике Србије, Сл. гласник РС, бр. 108/2014, од 9. октобра 2014. тај износ је исти као што је то предвиђено чл. 22 ЗООС.

⁴⁸ Марковић, В., *Лимитирање накнаде штете у уговору о осигурању од аутоодговорности*, Правни живот, бр. 2-3/89, стр. 524.

⁴⁹ Тај износ је био за осигурање од одговорности за штете од аутобуса и теретних возила 200.000 долара, а за остала возила 1.000.000 УСД у динарској противвредности по курсу на дан закључења уговора о осигурању.

међутим, има више оштећених лица напред наведени износ се удвостручује, а ако ни тај износ није довољан за потпуну надокнаду, права оштећених лица према осигуравачу се сразмерно смањују.⁵⁰

У одређеним случајевима штете се искључују из накнаде, тј. осигуравач није у обавези да их надокнади иако су настале. Посматрано са аспекта правног односа, искључења могу бити учињена на основу закона или на основу општих услова осигурања. Посматрано пак у односу на лица према којима се накнада штете не примењује, искључење може деловати према осигуранику или пак и у односу на трећа лица. Искључења у односу на трећа лица су ретка с обзиром да је ово осигурање установљено управо у њиховом интересу.⁵¹

Према чл. 29 ЗООУС, осигурано лице губи права из осигурања у следећим случајевима:

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 психо-активних супстанци;

5) ако је возач штету проузроковао намерно;

6) ако је штета настала због тога што је моторно возило било технички неисправно, а та је околност возачу возила била позната;

7) ако је возач после саобраћајне незгоде напустио место догађаја, а да није дао своје личне податке и податке о осигурању.

Губитак права из осигурања у напред наведеним случајевима нема утицаја на право трећег оштећеног лица на накнаду штете.

Исто решење садрже Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима.⁵²

⁵⁰ Обрадовић, П., *Лимитирање код осигурања од аутоодговорности*, Правни живот, бр. 11/97, стр. 445.

⁵¹ Сокал, В., *Штете покривене осигурањем...*, стр. 2327.

⁵² Види чл. 5. Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима компаније Дунав осигурање а.д.о., Београд

7. Накнада штете причињене од неосигураног, непознатог и од возила иностране регистрације

Без обзира на то што је код нас, ако и у многим другим државама законом прописана обавеза закључивања уговора о осигурању за штету проузроковану употребом моторног возила, у пракси има случајева да се после настале штете установи да је штета проузрокована од возила које није било обухваћено обавезним осигурањем, тј. да је штета настала од неосигураног возила.⁵³ Такође, постоје у пракси и ситуације да се трећем лицу причини штета а да се не зна власник возила којим је штета причињена, било да власник прикрива свој идентитет, или из других разлога.⁵⁴ Због све веће учесталости да трећа лица трпе штету од возила која нису осигурана или чији је власник непознат, савремена законодавства не остављају трећа лица необештећена, већ се разним мерама предвиђа њихово обештећење.

Наше право осигурања, по угледу на решења у упоредном праву, ово питање решава увођењем института Гарантног фонда.⁵⁵

Оснивањем Гарантног фонда у који се уплаћује део средстава из премије по основу обавезног осигурања, обезбеђују се средства за накнаду штете причињене путницима у јавном превозу, трећим лицима у случајевима када је штета причињена употребом непознатог или неосигураног возила, као за штету за чију накнаду је одговорно друштво за осигурање над којим је покренут стечајни поступак (чл. 74 ЗООУС).

Према чл. 91, ст. 1 ЗООУС, штета проузрокована употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства чији власник није закључио уговор о обавезном осигурању, а био је дужан да се осигура према одредбама ЗООУС, 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, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства који није закључио уговор о обавезном осигурању, за износ исплаћене накнаде, камате од исплате накнаде и трошкове поступка

Штета због смрти, повреде тела или нарушавања здравља проузрокована употребом непознатог моторног возила, ваздухоплова и чамца накнађује се до износа на који је ЗООУС ограничена обавеза друштва за осигурање за штету проузроковану употребом тих превозних средстава, на дан настанка штетног догађаја.

⁵³ Тркља, М., *Проблеми неосигураних и непознатих возила у осигуравајућој пракси у Југославији*, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 6/82, стр. 1059.

⁵⁴ Филиповић, А., *Накнада штете употребом непознатог или неосигураног моторног возила*, *Правни живот*, бр. 11/96, стр. 576.

⁵⁵ Обрадовић, П., *Накнада штете из гарантног фонда*, *Правни живот*, бр. 11/2000, стр. 514.

У случају штете проузроковане непознатим моторним возилом, Гарантни фонд ће штету 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 догађаја (чл. 92, ст. 2 ЗООУС).

Ако се после накнаде штете установи које је моторно возило, ваздухоплов или чамац проузроковао штету, регресни захтев се остварује према друштву за осигурање са којим је био закључен уговор о обавезном осигурању, за износ исплаћене накнаде, камате од исплате накнаде и трошкове поступка.

Ако је 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, штета се накнађује из средстава Гарантног фонда.

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 над којим је покренут стечајни поступак.

Наступањем осигураног случаја од стране неосигураног или непознатог возила, оштећено лице има право да се обрати непосредно Гарантном фонду (чл. 94 ЗООУС) по истим правилима према којима би то право остварио према осигуравачу да је возило било осигурано. Гарантни фонд не може му истицати приговор да је штета настала од стране непознатог или неосигураног возила.⁵⁶

Обавеза на накнаду штете од стране Гарантног фонда постоји само ако оштећено лице има право на накнаду штете (уколико само није одговорно за штету). И у овом случају штета се надокнађује у пуном износу као да је у питању познато или осигурано возило. Изузетак је у случају када је од стране непознатог возила или ваздухоплова (не и неосигураног) причињена штета на стварима.

Ради заштите трећих оштећених лица, савремена законодавстава у области обавезног осигурања, укључујући и наш ЗООУС, предвиђају право на накнаду штете причињене од возила иностране регистрације. Спровођење овог осигурања остварује се на тај начин што се возилима иностране регистрације не дозвољава прелазак границе (улазак у домаћу земљу) уколико нема доказа да је власник возила закључио уговор о осигурању своје одговорности за штету коју причини возилом трећим лицима.⁵⁷ Ово решење садржи и наш ЗООУС (чл. 39-41). У циљу олакшања административних препрека, осигуравајућа друштва издају својим осигураницима доказ да је закључен такав уговор, тзв. “зелену карту осигурања”.

Иако су трећа оштећена лица системом обавезног осигурања од одговорности за штету од возила иностраних регистрација у доброј мери

⁵⁶ Тороман, М., *Обавезно осигурање и гарантни фонд*, Правни живот, бр. 11/96, стр. 548.

⁵⁷ Терзић, Н., *Погранично осигурање...*, стр. 767.

заштићена, проблем је у фактичкој могућности да се оштећена лица и обштете. У том циљу функционисање система зелене карте осигурања је прилично поједностављено у смислу да се између националних бироа осигурања закључују споразуми којима се уређује начин и поступак накнаде штете проузроковане возилима иностране регистрације.⁵⁸ На основу таквих споразума национални биро коме припада осигуравајуће друштво чији је осигураник проузроковао штету у иностранству, тзв. исплатни биро, гарантује да ће штета бити исплаћена. С друге стране, национални биро земље у којој је штета настала обавезује се да обави све послове око ликвидације штете и то на терет исплатног фонда.⁵⁹ На овај начин оштећена лица добијају могућност да им се штета исплати у месту њиховог боравка. При томе се примењују прописи земље у којој се штета догодила.

Према чл. 39, ст. 1 ЗООУС, 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 аутоодговорности, подноси одштетни захтев друштву за осигурање које је добило овлашћење Удружења осигуравача Србије за обављање послова који произлазе из међународног споразума о осигурању власника моторних возила од одговорности за штету насталу употребом моторних возила у земљи или иностранству. Ако је најнижа сума осигурања те државе виша од суме осигурања предвиђена нашим ЗООУС, штета ће се накнадити до износа на који је закључено осигурање, односно у складу са полисом осигурања моторног возила иностране регистрације. Ако друштво за осигурање коме је поднет одштетни захтев у року од 60 дана од дана пријема тог захтева не исплати накнаду штете, оштећено лице има право да одштетни захтев поднесе Удружењу осигуравача Србије. Ако Удружење не исплати накнаду штете у року од 30 дана од дана пријема одштетног захтева, оштећено лице може поднети тужбу против Удружења или друштва за осигурање које је по закону било дужно да исплати накнаду штете и о томе обавестити Народну банку Србије.

Ако је штета проузрокована употребом моторног возила иностране регистрације, чији се власник осигурао од аутоодговорности код домаћег друштва за осигурање, причињену штету накнађује то друштво, према одредбама ЗООУС које важе за осигурање власника моторног возила домаће регистрације.

Независно од ових правила која произилазе из прописа о осигурању, оштећено лице може да се определи да захтев за накнаду штете па и тужбу, поднесе непосредно против лица одговорног за штету, или његовог осигуравача.

⁵⁸ Пак, Ј., *Накнада штете из саобраћајних незгода коју су претрпела страна лица*, Зборник радова: Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, Палић, 2001, стр. 84.

⁵⁹ Рајичић, Б., *Регресни захтеви иностраних организација социјалног осигурања према домаћим организацијама осигурања имовине и лица*, Зборник радова: Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, Палић, 2001, стр. 122.

То међутим ствара тешкоће за оштећено лице, тако да је у пракси ређе примењивано правило.⁶⁰

8. Захтев за накнаду штете - положај трећих оштећених лица из односа обавезног осигурања од одговорности за штету од моторних возила

Правно посматрано, наступањем осигураног случаја-настанком штете, оштећени може на три начина доћи до свог обештећења (накнаде штете). Он се за накнаду штете може обратити лицу које је штету проузроковало и то по основу одговорности за штету, може се обратити «свом» друштву за осигурање (друштву са којим је закључило уговор о осигурању своје одговорности за штету коју причини трећим лицима) ако је таква могућност предвиђена тим уговором, сагласно актима пословне политике друштва,⁶¹ а може се обратити и осигуравачу који је преузео одговорност за свог осигураника, који је дакле трећем лицу причинио штету. Ипак, и ако је правно могуће да оштећено лице накнаду штете остварује од лица које му је штету причинило, или од свог друштва за осигурање, у пракси се то скоро никада не догађа из једноставног разлога јер би се тиме изгубио смисао обавезног осигурања за штету од моторног возила. Из тог разлога, али из осталих предности, оштећено лице захтев за накнаду штете, па и евентуалну тужбу подноси друштву за осигурање код којег је штетник закључио уговор о обавезном осигурању од одговорности за штету од употребе моторног возила.

Ипак, пре подношења захтева за накнаду штете ЗООУС у Услови осигурања прописује одређене обавезе како за уговарача осигурања,⁶² односно власника моторног возила којим је причињена штета, односно поводом којег је закључено обавезно осигурање, тако и за оштећено лице.

Према нашем ЗООУС (чл. 23) власник моторног возила, односно учесник у саобраћајној незгоди, дужан је да одговорно друштво за осигурање (друштво за осигурање са којим је закључио уговор о осигурању) обавести о саобраћајној незгоди у року од 15 дана од дана када се догодила саобраћајна незгода.

С друге стране, оштећено лице покреће поступак за накнаду штете подношењем одштетног захтева непосредно друштву за осигурање чији му је осигураник причинио штету. Друштво за осигурање је дужно да у року од 14 дана од дана пријема одштетног захтева утврди основ и висину тог захтева, да

⁶⁰ Пак, Ј., *Оквири извршавања обавеза и Интербиро споразума*, Правни живот, бр. 11-12/93, стр. 2256

⁶¹ У том случају друштво за осигурање које је исплатило штету има право регреса од друштва за осигурање чији је осигураник одговоран за штету (чл. 24, ст. 6 ЗООУС).

⁶² Миладиновић, З., *Обавезе уговарача осигурања, односно осигураника из уговора о осигурању*, Зборник радова: Слобода пружања услуга и правна сигурност, Крагујевац, 2019, стр. 312.

достави подносиоцу захтева образложену понуду за накнаду штете и да исплати накнаду штете (чл. 25, ст. 1 ЗООУС, чл. 8 Услова за осигурање Компаније Дунав осигурање а.д.о). Законом прописан рок у коме осигуравач треба да накнади штету оштећеном, у складу је са правилом да је осигуравач не само дужан да штету накнади већ да исту накнади у што краћем року.⁶³ Уколико поднети одштетни захтев није потпун, друштво за осигурање је дужно да се у року од осам дана од дана пријема захтева писмено обрати подносиоцу захтева и затражи комплетирање документације. Изузетно, ако у року од 14 дана од дана пријема одштетног захтева није могуће утврдити основ и висину тог захтева, друштво за осигурање 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 штете. У случају када је понуђена висина накнаде штете мања од потраживања оштећеног лица, друштво за осигурање је дужно да оштећеном лицу понуди и изврши исплату неспорног дела своје обавезе на име предујма. Прихватање неспорног дела накнаде штете не утиче на право на потраживање спорног дела накнаде (чл. 25, ст. 2 и 3 ЗООУС). У случају када друштво за осигурање оцени да нема основа за накнаду штете обавезно је да о томе писмено, са образложењем, обавести подносиоца одштетног захтева, у року од осам дана од утврђивања непостојања основа. Ако друштво за осигурање не достави образложену понуду за накнаду штете, односно обавештење да је одштетни захтев не комплетан у року од 90 дана од дана пријема одштетног захтева, односно не исплати малу штету⁶⁴ у року од 8 дана од дана пријема одштетног захтева, оштећено лице може поднети тужбу суду и о томе обавестити Народну банку Србије (чл. 24, ст. 2 ЗООУС). Тужба достављена пре истека напред наведеног рока сматра се преурањеном.

Употребом моторних возила трећа лица могу претрпети материјалну и нематеријалну штету. Штета на лицима накнађује се применом прописаних критеријума за накнаду нематеријалне штете, док се штете на стварима исплаћују применом правила о накнади материјалне штете.

Друштво за осигурање коме је треће оштећено лице поднело захтев за накнаду штете не може у одговору на такав захтев истицати приговоре које би на основу закона или уговора о осигурању могло истаћи према осигуранику због непридржавања закона или уговора. Друштво за осигурање које накнади штету оштећеном лицу ступа у његово право према лицу одговорном за штету, за износ исплаћене накнаде, камате од исплате накнаде и трошкове поступка.

⁶³ Миладиновић, З., *Обавезе осигуравача из уговора о осигурању*, Зборник радова: XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 10, Крагујевац, 2019, стр. 48-49.

⁶⁴ Малом штетом у смислу чл. 27 ЗООС сматра се штета чији је износ до 1000 евра у динарској противвредности, с тим што је чл. 117, ст. 1 тач. 1 ЗООС предвиђено да ће се чл. 27 ЗОС примењивати од дана приступања Републике Србије Европској унији, а да је чл. 106 ЗООС предвиђено да се до тада штетом мале вредност сматрају штете до 500 евра.

Суштина је код обавезног осигурања за штету од моторних возила да се не може накнада штете остварити по два основа: једном по основу одговорности за штету од лица одговорног за штету, други пут по основу осигурања, од осигураваача.

Разлог зашто се оштећено лице за накнаду штете обраћа директно осигураваачу чији му је осигураник причинио штету је у чињеници што на тај начин брже остварује своје право, јер се осигураваач не може позивати на непостојање своје обавезе, већ може само евентуално оспоравати висину одштетног захтева.⁶⁵ Овај начин обештећења данас је најзаступљенији у обавезном осигурању од одговорности за штету од моторних возила, али се примењује и у добровољном осигурању од одговорности.⁶⁶

Ипак, и ако је положај оштећеног лица повољан, оштећени може и мора предузети следеће радње: обавестити осигураваача о наступању осигураног случаја; предузети мере да штетне последице буду што мање; предузети мере којима се прекида застарелост наплате штете и сл.; предузети правне радње којима побија послове које је осигураник (штетник) евентуално предузео у циљу угрожавања његових права; може од суда захтевати предузимање привремених мера забране располагања средствима и имовином које би утицале да му се смањи могућност намирења накнаде.⁶⁷

9. Закључак

Повећање броја друмских превозних средстава неминовно је довело до повећање броја саобраћајних незгода па самим тим и до наношења штете другим лицима. То је захтевало оштрију одговорност за штете проузроковане у саобраћајним незгодама, као и предвиђање могућности да ће накнада таквих штета реално бити плаћена. Показало се, да се ови циљеви најбоље могу остварити помоћу осигурања. Ипак и поред примедби правних теоретичара судска пракса је постепено прихватала решење да осигурање од одговорности, па самим тим и осигурање од одговорности за штете од моторних возила може да буде пуноважан правни посао. У данашњем праву појам одговорност, па самим тим и одговорности за штету од употребе моторних возила, нема више исти садржај као у прошлости. Вековима је грађанско-правна одговорност постојала као санкција која је пратила кривицу. Међутим, од када је почела широка примена опасних ствари и делатности са повећаном опасношћу, прихваћено је схватање да одговорност за штету не мора увек бити везана за кривицу. Није више битно ко је крив за проузроковану штету, него ко ће ту штету накнадити.

⁶⁵ Сокал, В., *Штете покривене осигурањем и њихова накнада*, Правни живот, бр. 11-12/92, стр. 2327.

⁶⁶ Салма, Ј., *Одговорност за опасност од штете*, Правни живот, бр. 1/89, стр. 29.

⁶⁷ Чл. 5. Услови за обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима компаније Дунав осигурање а.д.о., Београд

Очигледно је да осигурање од одговорности врло ефикасно задовољава ову измењену функцију одговорности. Конкретно, код осигурања од одговорности за штету причињену употребом моторних возила, прикупљају се кроз премију осигурања одређена средства из којих се, у случајевима када су испуњени законом и условима осигурања прописани услови, накнађују штете које су употребом моторних возила причињене трећим лицима. Дакле, кроз осигурање од аутоодговорности, штету која је проузрокована употребом моторног возила која је покривена осигурањем, накнадиће друштво за осигурање. На тај начин се штите трећа лица која би, да није обавезног осигурања била у веома незавидном положају будући да би била изложена дуготрајном поступку за накнаду штете од лица које је штету причинило, уз то са неизвесним исходом да накнаду и остваре ако лице које је штету причинило објективно није у стању и да је накнади. Обавезним осигурањем за штету од употребе моторних возила, причињена штета неком трећем лицу престаје да буде питање које се тиче само лица одговорног за штету и оштећеног лица. За тај ризик постаје заинтересована шира заједница али и сва лица која су изложена истом ризику. На тај начин питање осигурања од одговорности за штету од употребе моторних возила добија шири друштвени значај. Ако се зна да се осим у врло ретким ситуацијама, не може догодити да осигуравач не може бити у стању да накнади штету коју је причинио његов осигураник, оштећени-треће лице је сигурно да ће добити обештећење. При томе, смисао обавезног осигурања добија на значају, односно елиминише се опасност непажње осигураника, самом чињеницом да постоји могућност регреса осигуравача од осигураника који је штету проузроковао намерно.

*Zoran Miladinović, Ph.D., Full-time Professor
Faculty of Law, University of Kragujevac*

THE COMPULSORY INSURANCE OF THE MOTOR VEHICLES AS THE LIABILITY INSURANCE IN THE EVENT OF INCURRING DAMAGES TO THIRD PARTIES

Summary

Motor vehicles no longer represent luxury goods, they are the means of satisfying vital human needs. However, as it often happens in life with many other objects, the use of motor vehicles also has its positive and negative effects. Due to the enormous power embodied in these machines, motor vehicles represent one of major risks for human lives. Not only the passengers are exposed to these hazards,

by also the third parties, that is the persons outside the motor vehicles. Given this large discrepancy between the benefits of motor vehicles and the damages they cause, there have been many attempts in various fields aimed at mitigating the adverse effects of their use which cannot be completely eliminated. Thus in the field of law, there are a number of measures undertaken with the aim to prevent traffic accidents and reduce their negative effects. Taking into account that damages caused by motor vehicles mostly fall in domain of property law, a whole series of rules and provisions have been passed in order to regulate the issues such as in what cases and to what extent a motor vehicle insurance can cover damage claims in case of accidents involving motor vehicles. The compulsory motor vehicle insurance covering the liability of the vehicles owners in the event of incurring damages to third parties has become a very efficient method of reducing negative consequences of using motor vehicles. Establishing the legal relationship in domain of compulsory car insurance and its legal effect is regulated by imperative legal norms which protect the interests of persons participating in this legal relationship, but also the interests of wider social audience.

In this paper the author analyzes the legal relationships established as a result of compulsory insurance imposed on the motor vehicle owners in the event of damages incurred by motor vehicles, the legal position of the insured and the insurer who, by receiving the insurance premium payments assume the responsibility to provide coverage for claims being made against the policy by all damage parties, including the damages incurred to third parties.

Key words: *motor vehicles, damage, insurance, insured, insured, damages to third parties.*