

ПОВОДОМ НОВИХ ПРОПИСА О ОБАВЕЗНОМ ОСИГУРАЊУ У САОБРАЋАЈУ

После доста дугих припрема недавно су у нашој земљи донети нови прописи о обавезном осигурању у саобраћају. Ти прописи чине XI одељак Закона о основама система осигурања имовине и лица⁽¹⁾. У том одељку регулисано је осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, осигурање корисника односно сопственика моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима и осигурање корисника односно сопственика ваздухоплова од одговорности за штете причињене трећим лицима.

Ступањем на снагу Закона о основама система осигурања имовине и лица престао је да важи (пored још неколико прописа) Закон о обавезном осигурању у саобраћају⁽²⁾, према којем су више од десет година регулисани односи из обавезног осигурања у нашој земљи. Да се подсетимо, године 1965. био је донет Закон о обавезном осигурању имовине и лица, који је, поред осталог, регулисао и обавезно осигурање у саобраћају. Кад су у току 1967. године извршене крупне измене у систему нашег осигурања, укинута је обавезно осигурање друштвене имовине. Остале су на снази само одредбе о обавезном осигурању у саобраћају, па је и Закон о обавезном осигурању имовине и лица променио назив у Закон о обавезном осигурању у саобраћају.

Већ дуже време осећала се потреба да се донесу нови прописи о обавезном осигурању у саобраћају. На пример, познато је колико је било проблема у вези са штетама које су у нашој земљи биле проузроковане употребом возила са иностраном регистрацијом. Лицима којима је проузрокована штета употребом моторног возила са иностраном регистрацијом било је знатно отежано остваривање одштетних захтева, због тога што према ранијим прописима за таква возила осигурање није било обавезно.

Нови прописи о обавезном осигурању у саобраћају разликују се од ранијих у погледу читавог низа питања. Ако имамо у виду да данас у нашој земљи саобраћа око два милиона регистрованих моторних возила која подлежу обавезном осигурању, разумљиво је да је практички значај тих разлика огроман и да оне заслужују пуну пажњу. С друге стране, неке

(1) „Сл. лист СФРЈ”, бр. 24/76.

(2) „Сл. лист СФРЈ”, бр. 11/68 (пречишћени текст).

од новина које су у наше право унете доношењем нових прописа о обавезном осигурању заслужују и одређени теоријски осврт.

У даљем тексту размотрићемо нека од тих питања која се постављају поводом доношења нових прописа о обавезном осигурању у саобраћају. При томе, задржаћемо се само на неким питањима која су у новим прописима регулисана на друкчији начин него у ранијим. Излагања ће бити ограничена на обавезно осигурање од одговорности за штете проузроковане употребом моторних возила, пошто нам ограниченост какву треба да има један чланак у погледу његове величине не дозвољава да се осврнемо и на друге врсте обавезног осигурања.

Појам моторног возила у смислу обавезног осигурања од одговорности. Уговор о обавезном осигурању од одговорности за штете проузроковане употребом моторног возила дужна су да закључе одређена лица у вези са одређеним возилима. Постоји, значи, субјективна и објективна компонента дужности на закључење уговора о обавезном осигурању.

И према ранијим и према новим прописима, уговор о обавезном осигурању дужан је да закључи корисник односно сопственик возила⁽³⁾. Значи, у погледу субјективне компоненте дужности осигурања нису наступиле никакве промене. Међутим, одређивање у вези са којим возилима је осигурање обавезно извршено је у новим прописима на друкчији начин него у ранијим.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају није на директан начин дефинисао шта се подразумева под моторним возилом у вези са чијом употребом постоји дужност осигурања. Према члану 16. тог Закона, моторним возилом се сматрало свако возило које је подлегало прописима о регистрацији моторних возила. Према томе, да би утврдили која возила се обавезно осигуравају, морали смо се послужити чланом 178. Закона о основама безбедности саобраћаја на путевима⁽⁴⁾.

Закон о основама система осигурања имовине и лица је у члану 51. став 2. непосредно одредио у вези са којим возилима је осигурање обавезно. Према тој одредби, под моторним возилом у смислу обавезног осигурања подразумева се возило на моторни погон, осим возила која се крећу по шинама, које је намењено за превоз лица и ствари на путевима или које служи за вучу прикључних возила намењених за превоз лица и ствари на путевима, регистровани пољопривредни трактори и друга регистрована радна возила на моторни погон и мотоцикл.

С друге стране, разлика између старих и нових прописа огледа се и у томе што се према члану 15. став 3. Закона о обавезном осигурању у саобраћају регистрација моторног возила, као и продужење регистрације, могла извршити тек пошто се органу надлежном за регистровање поднесе доказ о закљученом уговору о осигурању. Међутим, у новим прописима о обавезном осигурању таква одредба више не постоји.

(3) Члан 15, став 1. Закона о обавезном осигурању у саобраћају и члан 51, став 1. Закона о основама система осигурања имовине и лица.

(4) „Сл. лист СФРЈ”, бр. 17/74.

Нема сумње да је за праксу врло корисно то што су нови прописи директно набројали која су то возила у вези са којима се мора закључити уговор о осигурању од одговорности, уместо упућивања на неки други пропис. Ипак, начин на који је извршено то директно одређивање даје места неким дилемама.

Прво, да ли чињеница да нови прописи више не условљавају регистрацију возила осигурањем значи да ће се регистрација вршити без подношења доказа о закљученом уговору о осигурању? Ако би одговор био потврдан, наступиле би у пракси крупне тешкоће. С једне стране, условљавање регистрације осигурањем је најефикаснији и најједноставнији начин контроле како се извршава дужност закључења уговора о осигурању у вези са моторним возилима. У свим земљама у којима се регистрација возила може извршити и без подношења доказа о закљученом уговору о осигурању, постоје посебне одредбе о томе да је возач стално дужан да има у колима потврду о закљученом уговору о осигурању, да је дужан да је покаже на захтев саобраћајних органа, да се на возило мора ставити ознака о периоду важења осигуравајућег покрића, какве су казне ако се не извршавају ове дужности и сл.⁽⁵⁾ С друге стране, условљавање регистрације осигурањем има за последицу поклапање периода регистрације и периода осигурања. Возила се региструју на годину дана, и за исто то време важи осигуравајуће покриће. Не може се десити да је неко возило регистровано од неког дана, и од тог дана се може користити на јавним путевима, а да је однос осигурања заснован тек касније, и обрнуто, не може се десити да је период осигурања истекао пре тренутка за обнову регистрације, тако да је возило могло да саобраћа одређено време јавним путевима без осигуравајућег покрића.

Пракса ће вероватно наставити да везује регистрацију и осигурање. Ипак, било би без сумње корисно да је одредба о томе да се регистрација возила може извршити само ако се органу надлежном за регистровање поднесе доказ о закљученом уговору о осигурању задржана и у новим прописима о обавезном осигурању.

Друго, нови прописи, за разлику од ранијих, одређују да се обавезност осигурања односи на возила која саобраћају путевима. Да ли то значи да се одредбе о обавезном осигурању примењују само ако је штета проузрокована употребом моторног возила на јавном путу и сличним површинама?

Ранији прописи су били врло широки у одређивању које је штете заједница осигурања дужна да накнади по основу обавезног осигурања. Између осталог, у ранијим прописима није било одређено да је заједница осигурања обавезна да накнади само оне штете које су проузроковане на јавним путевима. Па ипак, и поред тога, постоје неке судске одлуке према којима за штете проузроковане употребом моторног возила на нејавним површинама заједница осигурања не одговара. Тако је у једном случају

(5) На пример, чл. 7. и 32. италијанског Закона бр. 910. од 24. децембра 1969. године о увођењу обавезног осигурања од грађанске одговорности у области саобраћаја моторних возила и пловила,

суд стао на становиште да одговорност заједнице осигурања за штету нанесену трећим лицима погоном трактора може постојати само ако је штета нанесена трактором који је био у погону на јавном путу или на прометној површини приступачној разним лицима. Ако се штета десила на њиви за време орања, дакле, на површини која се не може сматрати јавним путем нити прометном површином која је приступачна разним лицима, према овом схватању заједница осигурања не дугује накнаду⁽⁶⁾.

Разне верзије нацрта за нове прописе о обавезном осигурању такође су предвиђале да се корисник односно сопственик моторног возила мора осигурати од одговорности за штете проузроковане употребом његовог возила на јавном путу⁽⁷⁾. Без сумње, на тај начин би покриће из обавезног осигурања било у великој мери сужено.

Сама чињеница да у погледу овог питања формулације из разних верзија нацрта нису прихваћене у коначном пропису упућује на закључак да је заједница осигурања дужна да по основу обавезног осигурања накнади и штете које су употребом возила проузроковане на нејавним површинама. Ипак, због неких друкчијих пресуда у нашој досадашњој судској пракси, било би корисно да је овакав став и изричито прихваћен у закону.

Треба још истаћи да нема неког разлога зашто би штете на нејавним површинама биле искључене из покрића по основу обавезног осигурања. Наиме, када су у питању осигурана возила, заједнице осигурања нису у условима за обавезно осигурање искључиле своју обавезу за такве штете. Ако су, дакле, оне прихватиле да накнаде такве штете, нема разлога зашто би законодавац ту њихову обавезу искључио. Чак, ако би стали на становиште да је на основу закона искључена обавеза заједнице осигурања за штете које су проузроковане ван јавних путева употребом осигураних возила, а да за такве штете по основу уговора о осигурању заједница осигурања одговара, дошли би до апсурдне ситуације да треће оштећено лице не би могло да захтева накнаду из осигурања непосредно од заједнице осигурања, али да би могло да тужи штетника-осигураника, а овај заједницу осигурања. С друге стране, обавеза заједнице осигурања у вези са штетама које су проузроковане моторним возилом чији корисник односно сопственик није закључио уговор о осигурању од одговорности формулисана је тако широко, да се мора закључити да се односи и на штете које су проузроковане употребом неосигураних возила ван јавних путева. Уосталом, ван јавних путева се, углавном, користе нерегистрована возила, у вези са чијом употребом не постоји обавезност осигурања, тако да се може закључити да је, практички посматрано, значај законске одредбе о обавези заједнице осигурања за штете које проузрокују неосигурана возила првенствено у томе да се осигурањем покрију и штете које су употребом моторних возила проузроковане ван јавних путева и сличних површина.

(6) Пресуда Врховног суда Хрватске, Гж. 156/74. од 20. јануара 1976. године, Информатор, број 2317/76, стр. 5.

(7) Члан 13, став 1. Нацрта закона о обавезном осигурању у саобраћају у верзији од 30. октобра 1973. године и 28. октобра 1974. године, као и предлога за доношење Закона о обавезном осигурању у саобраћају, с напртом Закона, од јула 1975. године (Скупштина СФРЈ, АС бр. 225/1).

Обавезност осигурања за возила са иностраном регистрацијом. У нашој земљи је питање како обезбедити путем осигурања накнаду за штете које су проузроковала возила са иностраном регистрацијом решавано на разне начине.

Кад је 1965. године био донет Закон о обавезном осигурању имовине и лица, у његовом тексту налазио се и члан 24. према којем су возила са иностраном регистрацијом могла да саобраћају у нашој земљи само ако су била снабдевена међународном картом осигурања, или ако је приликом њиховог преласка у нашу земљу, на граници, био закључен уговор о осигурању од одговорности са неком нашом осигуравајућом организацијом. У таквим околностима није било дилеме да наш национални биро има положај обрађивачког бироа у систему међународне карте осигурања, у том смислу да може самостално ликвидирати одштетне захтеве и исплаћивати накнаде трећим оштећеним лицима⁽⁸⁾.

Међутим, ова одредба никад у пракси није била примењена. Одмах по доношењу наведеног Закона ступање на снагу члана 24. било је одложено, а затим је изменама Закона тај члан укинут. Наиме, преовладало је схватање да увођење обавезног осигурања за возила са иностраном регистрацијом може да штети развоју нашег туризма, нарочито због тога што два наша суседа, Италија и Грчка, у то време још нису били увели обавезно осигурање од одговорности за штете проузроковане употребом моторних возила.

Због тога што за возила са иностраном регистрацијом осигурање није било обавезно, наш национални биро према типском интер-биро споразуму који је закључио са иностраним бироима није могао да има положај обрађивачког бироа. Наиме, наш национални биро није могао самостално ликвидирати одштетне захтеве и исплаћивати накнаде за штете, и просто за исплаћене износе задуживати иностране осигуравајуће организације код којих су била осигурана возила чијом је употребом проузрокована штета у Југославији. За сваку ликвидацију штете наш је национални биро морао да тражи сагласност иностране осигуравајуће организације која је издала међународну карту.

Наш национални биро имао је улогу услужног а не обрађивачког бироа.

У вези са овом изменом Закона о обавезном осигурању имовине и лица, наша је судска пракса стала на становиште да југословенске осигуравајуће организације нису обавезне да исплаћују накнаде за штете које су проузроковане употребом возила која су регистрована у иностранству. Сматрало се да наше осигуравајуће организације одговарају према пропи-

(8) У систему међународне (зелене) карте осигурања све осигуравајуће организације које се у једној земљи баве пословима обавезног осигурања удружују се у национални биро. Национални биро гарантује да ће његове чланице накнадити штете које возила која су код њих осигурана проузрокују у иностранству, по његовом овлашћењу чланице издају међународне карте својим осигураницима, и има овлашћење иностраних осигуравајућих организација које су издале међународне карте да регулише одштетне захтеве у вези са штетама на својој територији, и то онако како би поступио да је сам закључио уговор о осигурању.

сима о обавезном осигурању само за штете које су проузроковане употребом возила која су регистрована у Југославији⁽⁹⁾.

Постепено је ово становиште трпело одређене коректуре, пошто је трећа лица којима је у нашој земљи проузрокована штета употребом возила са иностраном регистрацијом доводило у тежак положај. Постепено је у нашој судској пракси прихваћено да наше осигуравајуће организације ипак дугују накнаду за штете проузроковане употребом неосигураних возила са иностраном регистрацијом или неовлашћеном употребом возила са иностраном регистрацијом, пошто прописи о обавезном осигурању у погледу обавезе на накнаду таквих штета не праве никакву разлику између возила са домаћом и возила са иностраном регистрацијом⁽¹⁰⁾.

Затим је прихваћено становиште да наша осигуравајућа организација на основу члана 20. и 21. Закона о обавезном осигурању у саобраћају има обавезу да накнади штету лицима коју су проузроковали југословенски држављани на територији Југославије моторним возилом са царинском („Zoll“) регистарском таблицом⁽¹¹⁾.

Исто тако, у нашој судској пракси преовладало је становиште према којем наше осигуравајуће организације одговарају и према домаћем и према иностраном лицу за штету која му је проузрокована уопште непознатим моторним возилом или непознатим возилом југословенске регистрације⁽¹²⁾.

И најзад, после ових делимичних попуштања, наша је судска пракса радикално изменила свој став. Наши су судови стали на становиште да су наше осигуравајуће организације обавезне да накнаде све штете које су проузроковане употребом моторних возила на територији Југославије, и то како употребом возила са домаћом тако и употребом возила са иностраном регистрацијом⁽¹³⁾.

Као што се види, укидање члана 24. Закона о обавезном осигурању створило је у нашој пракси знатне тешкоће, пошто је отежало остваривање одштетних захтева у вези са штетама које су на територији наше земље проузроковане употребом возила са иностраном регистрацијом. Због тога је чланом 52. Закона о основама система осигурања имовине и лица поново уведена обавезност осигурања за возила са иностраном регистрацијом која саобраћају у нашој земљи.

Према овој одредби, лица која моторним возилима иностране регистрације долазе на територију СФРЈ морају на граници закључити уговор

(9) Пресуда Врховног суда Словеније, Пж. 1058/70. од 6. новембра 1970. године, Збирка судских одлука, књига шеснаеста, свеска прва, 1971, одлука под бр. 39; пресуда Врховног суда Хрватске, Гж. 14/71. од 13. октобра 1971. године, Информатор, број 1869/72, стр. 9.

(10) Пресуда Окружног суда у Шибенику, Гж. 324/71. од 22. фебруара 1972. године, необјављена.

(11) Пресуда Врховног суда Југославије, Гж. 70/71. од 9. фебруара 1972. године, Зборник судске праксе, број 7—8/72, стр. 491.

(12) Правни став саветовања судија Грађанског одељења Врховног суда Југославије и судија-представника грађанских одељења републичких и покрајинских врховних судова, које је одржано 15. и 16. априла 1971. године у Врховном суду Југославије, Зборник судске праксе, број 2—3/71, стр. 121.

(13) Начелно мишљење проширене Опште седнице Врховног суда Југославије, бр. 1/72. од 10. маја 1972. године, Информатор, број 1921/72, стр. 6.

б осигурању од одговорности за штету причињену трећим лицима, ако за односно моторно возило не поседује међународну исправу о осигурању која важи и за територију СФРЈ, или ако не пружи који други несумњиви доказ о постојању таквог осигурања. Погранични органи унутрашњих послова дужни су да приликом уласка моторног возила иностране регистрације на територију СФРЈ провере да ли постоји одговарајуће осигуравајуће покриће.

На тај начин је наш национални биро поново преузео функцију обрађивачког бироа, а самим тим је остваривање одштетних захтева за штете које у нашој земљи проузрокују возила са иностраном регистрацијом постало једноставније и брже.

Нови прописи једино нису регулисали питање да ли треће оштећено лице, које је претрпело штету у нашој земљи због употребе моторног возила са иностраном регистрацијом, има право да поднесе тужбу против наше заједнице осигурања, или му у случају кад са заједницом осигурања није успео да ван суда нађе прихватљиво решење, преостаје само да тужи иностраног штетника односно његову осигуравајућу организацију. Из члана 54. Закона о основама система осигурања имовине и лица произилази да је заједница осигурања обавезна да накнади само оне штете за које је одговоран њен осигураник, дакле, не и штете које су проузроковане возилом које је осигурано код иностране осигуравајуће организације. Наш национални биро се у закону уопште и не спомиње, па би према томе и он могао да оспори пасивну легитимацију у случају да га треће оштећено лице тужи за накнаду штете која му је проузрокована употребом возила са иностраном регистрацијом.

Да би се избегле ове дилеме, у нове прописе о обавезном осигурању требало је унети одредбу о праву трећег оштећеног лица на директну тужбу према нашем националном бироу односно заједници осигурања у случају кад је штета проузрокована употребом возила са иностраном регистрацијом. Тиме би се положај трећег оштећеног лица побољшао, а за национални биро и заједнице осигурања не би наступиле никакве тешкоће, пошто они по интер-биро споразуму имају право на регрес према иностраној осигуравајућој организацији код које је било осигурано возило чијом је употребом проузрокована штета.

Осигурана сума као лимит одговорности заједнице осигурања. Према члану 17. Закона о обавезном осигурању у саобраћају, осигурањем се обухватала целокупна штета коју је сопственик односно корисник моторног возила био дужан накнадити по прописима односно по правним правилима о одговорности, а која произилази из употребе моторног возила. Заједница осигурања је била обавезна да накнади укупну штету коју су сва оштећена лица претрпела у саобраћајном удесу, без обзира на њену висину.

Члан 54. Закона о основама система осигурања имовине и лица прописао је да је заједница осигурања дужна да накнади штету, али највише до висине уговорених осигураних сума. Према члану 53. истог Закона, најниже осигуране суме на које се мора уговорити осигурање од одговорности одредиће Савезно извршно веће. На тај начин је у нашем праву си-

стем неограничене одговорности заједнице осигурања по основу обавезног осигурања од одговорности замењен системом ограничене одговорности.

Ради спровођења ових законских одредби, Савезно извршно веће донело је Одлуку о одређивању износа на које се мора уговорити осигурање од одговорности за штете причињене трећим лицима при употреби моторног возила⁽¹⁴⁾. Према овој Одлуци, најниже осигуране суме по једном штетном догађају износе 5,000.000 динара за аутобусе и теретна возила и 2,500.000 динара за остала моторна возила.

Закон није прописао како ће се поступити у случају кад су у једном удесу проузроковане штете које укупно премашују износ осигуране суме тако да вишак преко осигуране суме заједница осигурања није дужна да накнади. Без сумње, у таквом случају захтеви свих оштећених лица према заједници осигурања морају се сразмерно смањити. Ипак, још увек остаје питање како ће се поступити у случају ако се неко лице појави са захтевом за накнаду штете након што је исцрплен лимит осигуране суме.

У образложењу уз нацрт за нове прописе о обавезном осигурању (верзија из јула 1975. године) наведено је да систем неограничене одговорности заједница осигурања за штете које су проузроковане употребом моторних возила треба напустити због тога што захтева да осигураници иностраних осигуравајућих друштава, из земаља у којима је прихваћен систем ограничене одговорности осигурача, ако желе да дођу у нашу земљу, повећавају осигуране суме на које закључују осигурање у тим земљама и да за то плате допунску премију. Поред тога, истиче се да неограничено покриће представља сметњу за закључење билатералних споразума о укидању међународне зелене карте осигурања. Што се тиче домаћих заједница осигурања, у образложењу се истиче да неограничено покриће даје подстрека оштећеним лицима и њиховим правним заступницима да подносе несразмерне одштетне захтеве и да настоје свим могућим средствима да их остваре, а судовима да досуђују све веће износе накнада.

Оваква образложења нису уврљива, а разлози који се износе нису довољни да би оправдали сужење покрића из обавезног осигурања, какво представља замена система неограничене одговорности заједница осигурања системом ограничене одговорности.

Као прво, постоји читав низ земаља у којима је одговорност осигурача по основу обавезног осигурања неограничена. То је случај у свим источно-еврпским земљама, у Француској у погледу теретних возила и аутобуса, у Белгији осим за штете од пожара и експлозије, у Великој Британији, у Норвешкој за штете на лицима, у Луксембургу итд. И поред тога возила са иностраним регистрацијама ипак улазе у те земље. Тешко је веровати да би управо систем неограничене одговорности у нашем обавезном осигурању био разлог који би одвраћао иностране сопственике возила да својим возилима путују у нашу земљу.

Исто тако, треба имати у виду да су накнаде из обавезног осигурања које се досуђују у нашој земљи знатно испод лимита на који се мора

(14) „Сл. лист СФРЈ“, бр. 25/76.

закључити уговор о обавезном осигурању у земљама Западне европе које су прихватиле систем ограничене одговорности осигурача. То је осигуравајућим организацијама из тих земаља добро познато, и зато оне немају оправданог разлога за наплаћивање додатне премије приликом издавања међународне карте осигурања са важношћу за Југославију.

Уосталом, пример укидања члана 24. Закона о обавезном осигурању имовине и лица (у вези са укидањем обавезности међународне карте осигурања за возила са иностраном регистрацијом) добро показује до каквих забуна и тешкоћа може доћи ако се у области обавезног осигурања сувише пажње посвећује интересима иностраних возача.

Као друго, тешко је сложити се са оценом да систем неограничене одговорности заједнице осигурања по основу обавезног осигурања подстиче трећа оштећена лица да поднесе несразмерне одштетне захтеве. Таквих захтева има, то је несумњиво, али су они пре резултат чињенице да код трећих оштећених лица постоји уверење да иза сваке штете стоји „богата” заједница осигурања, него сазнање о неограниченој одговорности заједнице. Несразмерне, или чешће претеране одштетне захтеве трећа оштећена лица подnose и у систему ограничене и у систему неограничене одговорности осигурача. При том не треба изгубити из вида да један одштетни захтев може да буде претеран и ако је знатно испод минималне осигуране суме на коју се мора закључити уговор о обавезном осигурању.

Као треће, ако желимо да очувамо друштвену функцију обавезног осигурања и постигнемо основни циљ ради којег је оно уведено, значи обезбеђење трећег лица којем је проузрокована штета употребом моторног возила да ће му та штета бити накнађена, минималне осигуране суме морају бити утврђене на тој висини да под нормалним околностима буду довољне за накнаду свих штета које су проузроковане у једном удесу. Иначе, обавезно осигурање не би трећим оштећеним лицима пружало оно покриће које треба да им пружа, и ради којег је и уведено. А ако је минимална осигурана сума утврђена на том нивоу да је практички посматрано довољна да се из ње накнаде све штете које су покривене обавезним осигурањем, онда нема разлога да се систем неограничене одговорности заједнице осигурања замењује системом ограничене одговорности.

И најзад, као четврто, приликом заузимања става о предностима и манама система ограничене и система неограничене одговорности, морамо узети у обзир и то да је систем ограничене одговорности заједнице осигурања сложенији и теже се примењује у пракси. У систему ограничене одговорности мора се регулисати шта ће се десити ако осигурана сума није довољна за накнаду свих штета које су проузроковане употребом моторног возила, без обзира на то што су то врло изузетни случајеви. Мора се исто тако регулисати шта ће се десити ако је неко лице накнадно истакло одштетни захтев, након што је осигурана сума исцрпена за исплату раније пријављених одштетних захтева. Дакле, због изузетних случајева који се могу десити, мора се у систему ограничене одговорности регулисати читав низ доста сложених правних питања.

Као што се може видети, систему ограничене одговорности заједнице осигурања по основу обавезног осигурања од одговорности могу се упу-

тити озбиљни приговори, и због тога га у новим прописима из ове области није требало прихватити. Требало је и даље задржати систем неограничене одговорности заједнице осигурања за целокупну штету која је проузрокована употребом моторног возила, а за коју је одговоран сопственик односно корисник возила. Ово уотлико пре што је данас свуда у свету присутна тенденција проширења а не сужавања покрића из обавезног осигурања. Постепено продиру идеје да одговорност више не треба да буде услов за наступање обавезе осигурача по основу обавезног осигурања, него да накнаду треба платити чак и кад је само оштећено лице криво за удес у којем је претрпело штету. Сматра се да право на накнаду из обавезног осигурања треба дати чак и сопственику возила чијом је употребом проузрокована штета, без обзира на то што је он уговорна страна из уговора о обавезном осигурању и никако не може да буде третиран као треће лице. У таквим условима посебно је тешко оправдати сужавање покрића из обавезног осигурања, до којег долази кад се систем неограничене одговорности заједнице осигурања замени системом ограничене одговорности, без обзира на то колико то сужавање због високих минималних осигураних сума има мали практички значај.

Закључак. Осврнули смо се на само неке промене које је у наш систем обавезног осигурања унео нови Закон о основама система осигурања имовине и лица. За анализу и осталих разлика између старог и новог система обавезног осигурања било би потребно више простора. Међутим, већ и из овог релативно кратког осврта види се да се извршене промене могу оценити на различите начине. Изнели смо своја размислиња о томе које се од тих промена могу поздравити и подржати, а која су питања регулисана непотпуно или чак и неадекватно.

При томе, без обзира на то како оцењивали сваку поједину промену, и да ли постоји сагласност у погледу оцене сваке поједине промене, нужно се намеће један општи закључак. Тај закључак јесте да Закон о основама система осигурања имовине и лица није довољно учинио за доградњу система обавезног осигурања у нас, да је врло мало учинио да се трећим оштећеним лицима којима је проузрокована штета употребом моторних возила и осигураницима који су одговорни за штету пружи путем обавезног осигурања потпуније економско обезбеђење него што су га уживали према ранијим прописима. До истог би закључка дошли и да смо имали простора да се упустимо у анализу других промена које су у наш систем обавезног осигурања унели нови прописи.

По својој правној природи, обавезно осигурање је и према новим прописима остало осигурање од одговорности за штету.

Прописе о обавезном осигурању у саобраћају требало је изменити. Међутим, приликом те измене требало је проширити покриће које пружа обавезно осигурање, у складу са тенденцијама које су данас присутне у читаом низу земаља. Само на тај начин, ако у складу са развојем саобраћаја прати потребе трећих лица којима је проузрокована штета употребом моторних возила и осигураних сопственика, корисника, држалаца и возача возила за све широм осигуравајућом заштитом, обавезно осигурање може да извршава функцију коју му је друштво поверило.

Наиме, моторна возила су већ одавно престала да буду луксуз. Она су постала средства за задовољење читавог низа крупних па чак и виталних потреба савременог човека. Број моторних возила нагло расте, тако да се и услови под којима се одвија саобраћај мењају. Упоредо са бројем моторних возила расте и број и износ штета које су проузроковане њиховом употребом.

Да ли у таквим околностима можемо и даље стајати на становишту да право на накнаду из обавезног осигурања имају само трећа лица? Зашто се, имајући у виду услове савременог саобраћаја, право на накнаду из обавезног осигурања не би дало и возачу који је употребом возила сам себи проузроковао штету? Да ли одговорност за штету треба и даље задржати као један од услова за наступање осигураног случаја у обавезном осигурању? На пример, да ли друштво може остати незаинтересовано за судбину пешака који је непажљиво сишао на коловоз, па је на њега налетео аутомобил? Није ли дошло време да се обавезно осигурање почне трансформисати од осигурања од одговорности у осигурање лица односно ствари, које ће свим лицима која су претрпела штету због употребе моторног возила, без обзира на постојање одговорности, пружити одређено економско обезбеђење?

Очигледно је да ћемо пре или касније, а сигурно је боље што пре, морати да потражимо одговор на ова и слична питања. При том би илузорно било очекивати да ће се одмах решити сви проблеми и да ће се одмах наћи најбољи одговори на сва питања. Између осталог, свако проширење покрића из основа обавезног осигурања значи повећани притисак на средства заједница осигурања, а познато је да и до сада пословни резултати у овој врсти осигурања нису у нас били повољни. Међутим, доношење нових прописа о обавезном осигурању могло се искористити да се учине први кораци у правцу преображаја нашег система обавезног осигурања, како би оно што боље задовољило потребу савременог човека да се економски обезбеди од штета које му могу бити проузроковане употребом моторних возила.

др Ивица Јанковић