

*Др Зоран Илкић, правни засиујник у шиеџама
"ДДОР Нови Сад" а.д.о., Нови Сад*

ОДГОВОРНОСТ ОСИГУРАНИКА ОД АУТООДГОВОРНОСТИ ЗА ПРОУЗРОКОВАНУ ШТЕТУ

Сажеџак: *Сложеносџи односа насџалих џоводом саобраџајне не-
среџе доџриноси и честџа околносџи да су, у случају судара моџторних вози-
ла, одџворна лица честџо и сама ошџећена, џа су овлашћена да од друџе
сџране џоџразују накнаду шџеџе. Возачи се неретџко џојављују као одџо-
ворна лица џрема џрећим ошџећеним лиџима у саобраџају, али и један
џрема друџом, шџо додаџно оџџерећује џосџуџак расџоделе одџворно-
сџи и накнаде шџеџе. У овом раду ауџор анализира основе џо којима се
иденџификује одџворно лице за накнаду шџеџе коју џрџе џрећа лица и
сами возачи моџторних возила у нашем и у џојединим уџоредно – џравним
сисџемима. Исџовремено се указује на неџоџџуносџи законодавне реџула-
џиве о солидарној одџворносџи, као и на недоследносџи у џримени одреда-
ба о џрџџанку на џроузроковање шџеџе.*

Кључне речи: *Основе одџворносџи, ауџоодџворносџи, солидарна од-
џворносџи, џрџџанак ошџећеноџ.*

I

Увод

Временом је кривица постала недовољан основ одговорности за нове услове проузроковања честих и обимних штета, тим пре што ју је често било тешко и дуготрајно доказивати. Многе штете биле су последица и случајности. Правно решење пронађено је у инкорпорирању објективне одговорности, одговорности која терети возача као корисника опасне ствари. Кри-

вица је постала независна од одговорности за накнаду штете, а есенцијално питање постало је не ко је крив за штету, већ ко ће је накнадити?

Али, будући да је основна претпоставка за исплату накнаде из осигурања од стране осигуравајуће компаније управо утврђење одговорности њеног осигураника, неопходно је размотрити основе и поједине аспекте који детерминишу његову правну позицију у проузроковању штете.

II

Основи одговорности у појединим упоредним правима

Кривица је, углавном, водећи критеријум за утврђење одговорности ималаца моторних возила. У сваком конкретном случају прво се утврђује да ли постоји кривица за саобраћајну несрећу, једног или другог имаоца моторног возила или су, евентуално, обојица допринели да до несреће дође. Ако кривица постоји, на основу ње расправиће се о захтеву за накнаду штете. Правила о субјективној одговорности су примарна, што значи да, ако нема изузетка који би оправдавао примену посебног прописа који налаже примену објективне одговорности, примењују се првонаведена.¹ Другим речима, објективна одговорност искључује субјективну, уколико се штета може приписати дејству опасне ствари или погона. Тек ако се утврди да ниједан ималац, тј. возач није крив, уколико нема субјективне одговорности, долази до примене објективне одговорности. Правила о објективној одговорности служе као помоћни критеријум за деобу укупне штете, у случају када не постоји кривица ниједног од имаоца, односно возача моторних возила.

Одговорност за опасне ствари и делатности нема свој основ у кривици, јер се одговорност везује за лица која од употребе таквих ствари, односно вршења таквих делатности, имају непосредне користи. Дакле, не може се рећи да се одговара само по основу створеног ризика, већ се терет сношења штета пребацује на лица која од употребе таквих ствари или од делатности остварују одређене погодности. Једине околности које могу искључити постојање објективне одговорности везане су за прекид узрочно – последичне везе² дејством више силе,³ радњом трећег лица или самог оштећеног.⁴

¹ Никола Михаиловић, *Објективна одговорности за штету*, Билтен правне службе, бр. 3-4/1996, стр. 35.

² Борислав Ивошевић, *Трансјорисно осигурање*, Правни факултет Универзитета Унион и IGP DELTA PRESS, Београд, 2009, стр. 148; Јожеф Салма, *Узрочности као детерминанти субјективности и обима одговорности за штету*, Правни живот, бр. 10/1997, стр. 538-539.

Међусобна одговорност возача моторних возила у случају судара се, у већини законодавстава европског правног система, процењује према правилима субјективне одговорности. Правило је, да свако одговара за штету коју је другоме проузроковао или сноси своју штету, осим ако се може доказати искључива или делимична кривица другог лица.⁵ Мера одговорности усаглашава се по степену њиховог доприноса. Ако се према правилима о субјективној одговорности не може проценити одговорност сваког возача понаособ, примењују се правила објективне одговорности.⁶

Према систему проузроковања, који је прихваћен у француској правној теорији, свака страна треба да сноси штету коју је проузроковала другој страни, осим ако може да докаже да је оштећени скривио штету у целости или барем делимично. У том делу, оштећени би сносио претрпљену штету. Овакво схватање изискује да се у сваком појединачном случају мора утврђивати које и колико проузроковање је довело до настанка целокупне или дела штетне последице.⁷

У немачком правном систему за судар важе иста начела ако више возила проузрокују штету трећим лицима, као и у случају када причине штету један другом.⁸ Међусобна одговорност ималаца моторних возила процењује се према уделу у проузроковању штете и величини опасности. Накнада штете процењује се према томе, колики је део штете претежно скривио један или други учесник или је она настала због ванредне или претежно због обичне опасности погона. Елеменат кривице се узима у обзир само толико, колико није другим околностима покривен његов утицај.⁹

³ Пресуда Врховног суда Србије, Рев.бр.1163/2002 од 12.11.2002.год., "Интермекс", Судска пракса.

⁴ Пресуде Врховног суда Србије, Рев.бр.3762/1997 од 17.09.1997.год., Рев. бр. 3914/2001 од 25.04.2002.год. и Рев.бр.12/2007 од 21.02.2007.год., исто.

⁵ Француски Закон о побољшању положаја жртава саобраћаја, чл. 4. и Грађански законик, чл. 1382; италијански Грађански законик, чл. 2054. ст. 2; шпански Грађански законик, чл. 1103; португалски Грађански законик, чл. 506-507; грчки Грађански законик, чл. 926-927.

⁶ Пољски Грађански законик, § 431; чехословачки Грађански законик, §§ 420-421.

⁷ Наташа Мрвић – Петровић, *Накнада штете из саобраћајне незгоде у европским законодавствима*, Институт за криминолошка и социолошка истраживања, Београд, 1998, стр. 24-26.

⁸ Закон о железничкој и аутомобилској одговорности (*Das Eisenbahn und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz*, 26.01.1959, Bg Gl Nr. 48), § 11.

⁹ Накнада штете која се проузрокује употребом моторних возила, заснована на систему обавезног осигурања од аутоодговорности, у Немачкој је нормирана одредбама Грађанског законика (1886.год.), Закона о саобраћају, Закона о уговорима о осигурању (*Gesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz – VVG) vom 23.11.2007. (BGBI. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 29.07.2009. (BGBI. I S. 2355) geändert worden ist*) и Закона о обавезном осигурању моторних возила (ранији од 05.04.1965.год., са

Швајцарско право критеријум кривице комбинује са другим расположивим елементима.¹⁰ Када у саобраћајној несрећи учествује више моторних возила, па је један од ималаца возила повређен, штета се распоређује на све учеснике подједнако, ако није друкчија расподела сношења терета штете оправдана због посебних околности, а нарочито због кривице. Закон, дакле, узима у обзир као одлучујућу кривицу, али процењује и друге елементе фактичког стања, који могу бити од значаја за оцену одговорности. Посебно у погледу имовинске штете, нормирано је и да за штету једног имаоца возила други ималац одговара једино ако оштећени докаже да је штета настала кривицом другог возача, због привременог губитка способности за расуђивање за који овај није одговоран или због недостатка његовог возила. Значи да, иако закон посебно упозорава на кривицу, она није једини одлучујући елемент, већ се узимају у обзир и околности из личне сфере починиоца или из својстава возила.¹¹

И у Аустрији, као преовлађујући принцип установљена је одговорност возача за штету проузроковану својом кривицом,¹² док је објективна одговорност заснована на ризику проузроковања штете нормирана посебним законом.¹³

Према холандском законодавству, ко другоме проузрокује штету, дужан ју је и накнадити, па је одговорност за учеснике саобраћајних несрећа заснована на принципу скривљене радње.¹⁴ Правила о одговорности имаоца моторног возила, заснована на ризику проузроковања штете опасном ствари или опасном делатношћу, слична су одредбама које постоје и у на-

изменама од 22.04.1981.год., које су биле на снази од 01.07.1981.год., сада је на снази истоимени Закон од 21.07.1994.год., у примени од 29.07.1994.год.).

¹⁰ Савезни Закон о друмском саобраћају (19.12.1958.год.), чл. 61.

¹¹ Решења швајцарског права значајно су утицала и на Европску конвенцију о грађанској одговорности за штете проузроковане моторним возилима (*European Convention on Civil Liability for Damage caused by Motor Vehicles, CETS No 079*), да потенцира значај "ризика садржаног у возилу", по коме су држаоци одговорни за штету сразмерно ризику који је потенцијално индуован у њиховим возилима.

¹² ОГЗ, § 1295-1296.

¹³ Закон о обавезном осигурању од одговорности шинских и моторних возила (*Eisenbahn - und Kraftfahrzeug Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, BGBl, Nr. 651/1994*, измењен *BGBl, Nr. 31/2004*), §§ 1-24; норме којима се пружа правна заштита жртвама саобраћајних несрећа у Аустрији садржане су и у Општем грађанском законнику, Закону о обавезном осигурању од одговорности шинских и моторних возила, Закону о саобраћају, Закону о проширеној заштити жртва саобраћаја (*Bundesgesetz über den erweiterten Schutz der Verkehrssophern, BGBl, Nr. 322/1977* од 02.06.1977, измењен *BGBl, Nr. 11/2002*) и Општем закону о социјалном осигурању.

¹⁴ ГЗ (*Burgerlijk Wetboek*), чл. 162; Закон о саобраћају на јавним путевима (*Wegenverkeerswet*), чл. 31. ст. 1.

шем праву.¹⁵ Уместо лица које је скривило саобраћајну несрећу, по слову Закона, штету ће накнадити осигуравач са којим је штетник закључио уговор о обавезном осигурању од аутоодговорности.¹⁶

У Шпанији и Италији се међусобни захтеви за накнаду штете такође решавају по правилима субјективне одговорности, али се у њиховим правима кривица претпоставља.¹⁷ Ако се кривица не би могла расправити, успостављена је претпоставка да су возачи подједнако криви и сnose штету у једнаким деловима.

У Грчкој се одговорност возача заснива на кривици.¹⁸ И међусобна одговорност возача моторних возила за штету коју су један другом проузроковали процењује се према правилима субјективне одговорности. Свако одговара за штету коју је другоме проузроковао, а сноси своју штету, осим уколико не докаже да је штета настала искључивом кривицом једног лица.¹⁹

Права скандинавских држава нормирају да се право на накнаду одређује степеном кривице сваког возача који је нанео штету другом. Међутим, када је у несрећи наступила телесна повреда или смрт неког лица, одговорност је знатно пооштрена и објективизирана. Корисник моторног возила одговоран је за штету која је проистекла употребом његовог возила без обзира да ли је или није, властитом непажњом изазвао штетне последице. Једино што може доказивати, то је да је до несреће дошло услед дејства више силе или непрописног понашања самог оштећеног. Само ако докаже неку од ових околности, може бити ослобођен обавезе накнаде штете.²⁰

Према нормама права Велике Британије, претпоставља се да су обе стране одговорне, јер се од сваке од њих очекује да спречи судар. Сматра се да пажљиви возачи не изазивају сударе, па ни са непажљивим возачима. Од сваког се захева онолика мера пажње, која је потребна да до судара не дође. У случају несреће, један, други, или оба возача, биће одговорни за накнаду штете по критеријуму кривице. Одговорност се утврђује по принципу субјективне одговорности, с тим, што се кривица мора доказати. Терет доказивања кривице пребацује се на онога, из чијих радњи произилази искључива кривица. Учесници у саобраћајној несрећи дужни су платити сву штету, ако нису у стању да објасне све околности из којих би се тачно

¹⁵ Закон о саобраћају..., чл. 31. ст. 1.

¹⁶ Закон о обавезном осигурању моторних возила (30.06.1963.год.).

¹⁷ Шпански *Codigo Civil*, чл. 1902. и 1103; италијански *Codice Civile*, чл. 2043.

¹⁸ ГЗ, чл. 914.

¹⁹ Исто, чл. 926-927.

²⁰ Vibe Ulfbeck, *Modern Tort Law and Direct Claims Under the Scandinavian Insurance Acts*, Stockholm Institute for Scandinavian Law 1957-2009, <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/41-20.pdf>, 20.04.2012.год., стр. 524-528.

могло закључити како је штета проузрокована.²¹ Ирски Закон о грађанској одговорности²² висину накнаде процењује и према доприносу оштећеног настанку саобраћајне несреће и обиму њених штетних последица.²³

У САД расподела покрића ризика одговорности учињена је на значајно другачији начин него у европским земљама. Најчешћа идеја, која провејава кроз правне системе већине федералних држава, је да циљ обавезног осигурања треба бити накнада исплаћена трећим лицима од стране осигураваача у сваком случају када се догоди саобраћајна несрећа, у унапред одређеном обиму, без истраживања питања кривице за тако проузроковану штету. За непокривене видове и обим штете основном накнадом, оштећенима остаје на терету ризик аутоодговорности, са механизмом заштите својим грађанским правима. Свих 50 држава (са дистрихтом Вашингтон) категоризоване су као: 1). државе са кривичним системом (*tort system*), где је неко крив за несрећу (*at fault in the accident*); 2). државе са системом "без кривице" (*"no fault" State*), у којима је забрањено жртви да тужи другу страну за кривицу; и 3). тзв. "додатне државе" (*add-on States*) са другачијим законима везаним за рестрикције права на компензације штета (*Different Law restrictions on the damage Compensation*).

III

Одговорност за штете проузроковане саобраћајним несрећама у нашем праву

Мада ЗОО не дефинише појам моторног возила, посредно ипак изводи квалификацију моторног возила као опасне ствари.²⁴ Наиме, штете проузроковане моторним возилом уређене су нормама које опредељују одговорност за штете од опасних ствари или делатности,²⁵ мада моторно возило не представља увек опасну ствар. Иако се често уопштено изједначава са опасном ствари, моторно возило нема такве карактеристике самим сво-

²¹ Више о томе: John Lowry, Philip Rawlings, *Insurance Law: Doctrines and Principles*, Second Edition, Hart Publishing, Oxford and Portland, 2005, стр. 319-329.

²² *Civil Liability Act*.

²³ Наташа Мрвић-Петровић, *Осигурање и накнада штете у Великој Британији*, Право-теорија и пракса, бр. 2/1999, стр. 39-48.

²⁴ Опасним се називају оне покретне или непокретне ствари чији положај, употреба или особине или само постојање, представљају повећану опасност за околину, те морају да буду надгледане и употребљаване са већом пажњом, према: Михаило Константиновић, *Облигационо право – Скица за законик о облигацијама и уговорима*, "Сл. лист СФРЈ", Београд, 1969, чл. 136. тач. 1; према Преднацрту Грађанског законика РС из 2009.год., под опасним подразумевају се покретне или непокретне ствари, чији положај, употреба, особине или само постојање представљају повећану опасност штете за околину (чл. 187).

²⁵ ЗОО, чл. 173-178.

јим постојањем, већ постаје опасна ствар само под одређеним условима, тј. околностима. Тек ако је стављено у погон, односно покрет, када својом масом и кинетичком енергијом ствара ризик наступања штете по људе и имовину, без обзира на исказану пажњу и правилно коришћење од стране његовог држаоца, возило постаје опасна ствар. Додуше, оно може постати опасна ствар и када није у погону, али тада нема наведене карактеристике, већ је опасно по свом положају, месту где се налази.²⁶

Неопходно је да постоји узрочна веза између опасних дејстава возила и проузроковане штете, па је прописано да се сматра да штета настала у вези са опасном ствари и потиче од те ствари, изузев ако се докаже да она није узрок штете.²⁷ Погон моторног возила, због масе и знатне кинетичке енергије коју оно може да развије, условљава постојање многих потенцијалних опасности, те ако саобраћајна несрећа стоји у вези с неком од ових опасности, сматраће се да је она узрокована погоном моторног возила. Оштећено лице не мора да доказује ни кривицу имаоца моторног возила, па чак ни узрочну везу, да је штета настала употребом моторног возила. Кривицу не доказује, јер се ради о виду одговорности где кривица није од значаја, а узрочна веза, да је штета проузрокована моторним возилом, се по слову закона претпоставља.²⁸ Терет доказивања чињенице да узрок штете није у вези с употребом моторног возила као опасне ствари, и да се, у конкретном случају, дејство узрока штете није могло предвидети, избећи, нити отклонити, је на кориснику моторног возила.²⁹

Ако постоји обострана кривица, свако од учесника одговара за укупну штету сразмерно степену своје кривице, односно, свом доприносу настанка штетног догађаја.³⁰ Када су сви имаоци криви за удес, штета се међу њима дели сразмерно кривици.³¹ Дакле, у домену саобраћаја, закон је начинио изузетак од примене правила о објективној одговорности. Штете настале услед дејстава саобраћајних средстава у покрету закон искључује, бар примарно, из домена примене правила о објективној одговорности и одређује њихово надокнађивање по основу субјективне одговорности.

²⁶ Вељко Кнежевић, *Накнада немаматеријалне штете из основа осигурања аутоодговорности*, магистарски рад, Београд, 2008, стр. 82-83.

²⁷ ЗОО, чл. 173; Преднарт Грађанског законика РС (2009), чл. 188; одлука Врховног суда Србије, Рев.бр.4206/1994, према: Јован Вуксановић (уредник), *Проузроковање штете и њена накнада*, II, "Перимекс", Будва, 1999, стр. 166.

²⁸ Решење Врховног суда Србије, Рев.бр.632/1998 од 17.07.1998.год., исто 3.

²⁹ Слободан Станишић, *Одговорност у случају удеса изазваног моторним возилом у покрету*, магистарски рад, стр. 25.

³⁰ ЗОО, чл. 178. ст. 2.

³¹ *Коментар Закона о облигационим односима*, Слободан Перовић (редактор), I, ИШП "Савремена администрација", Београд, 1995, стр. 409.

Када се ради о судару моторних возила, примарна је, не објективна одговорност, која би била логична због повећане опасности од опасне ствари и мноштва ризика које употреба моторних возила имплицира, већ субјективна одговорност и мера кривице учесника. Ова норма је релевантна, међутим, само онда, када се кривица у саобраћајној несрећи може адекватно утврдити.³² Тако, ако је саобраћајна несрећа изазвана искључивом кривицом једног од корисника моторног возила у покрету, примењују се правила о одговорности по основу кривице.³³ И поред тога што су, по дефиницији, моторна возила у покрету ствари од повећане опасности за околину, не примењују се правила објективне, већ субјективне одговорности.³⁴ Ако је удес изазван кривицом оба или више учесника, за штету је одговоран сваки од њих сразмерно мери своје кривице. Уколико нема кривице ни једног учесника, они одговарају у истој сразмери, уколико разлози правичности не захтевају нешто друго.³⁵ Потребно је да постоје такви разлози правичности, који оправдавају да се њихови међусобни захтеви требају решити другачије од постојећег законског решења према коме, у случају одсуства кривице, одговарају на равне делове. Не би, рецимо, било правично да подједнако одговарају имацац камиона и имацац путничког возила, будући да су степени опасности, које они индукују, значајно различити.

Када је више возача проузроковало штету трећим лицима, њихова одговорност је солидарна.³⁶ Таква одговорност терети и сувласнике возила, без обзира на величину сувласничких делова, а уколико због задржања права својине имацац још није власник, за штету одговара онај ко стварно располаже возилом. Преовладава став, да се обавеза накнаде штете не може заснивати на подељеној одговорност више лица одговорних за њен настанак, јер би се тиме довела у питање могућност остварења брзе и потпуне накнаде штете. Имовински интереси трећих лица посебно су заштићени, те ће она моћи тражити накнаду штете по принципима објективне одговорности од сваког корисника моторног возила који су проузроковали саобраћајну несрећу. Положај оштећених је исти и кад се ради о искључивој кривици једној имаоца возила, и када се ради о обостраним кривицама

³² Михаило Константиновић, *Основ одговорности за проузроковану штету*, Правни живот, бр. 9-10/1992, стр. 148.

³³ Одлука Врховног суда Србије, Рев.бр.6264/1997 од 11.12.1997.год., Избор судске праксе, бр. 11/1998, стр. 42; о претпоставкама за субјективну одговорност (кривици и узрочној вези) имацаца у случају удеса изазваног моторним возилима у покрету: Слободан Станишић, оп. цит., стр. 39-45.

³⁴ Драгослав Вељковић, *Облигационо право кроз Коментар Закона о облигационим односима*, "Пословни биро" ДОО, Београд, 2005, стр. 204.

³⁵ ЗОО, чл. 178. ст. 3.

³⁶ Исто, чл. 178. ст. 4.

учесника, али и када не може да се докаже кривица ни једног од корисника моторног возила.³⁷ Ако је само једно возило било у погону, док друго није, каузална одштетна одговорност постоји на страни само корисника моторног возила које је у часу судара било у погону.

IV

Непотпуност правне регулативе о солидарној одговорности

Правила о накнади штете нису истоветна за оштећене имаоце возила, као за трећа оштећена лица.³⁸ Међусобна одговорност ималаца сударених возила је сложенија, у односу на њихову одговорност према трећим оштећеним лицима. Сваки ималац према трећим лицима одговара за накнаду укупне штете, без правне могућности да се брани приговором да је други ималац искључиво или делимично крив за насталу штету.³⁹ Циљ правила о солидарној одговорности ових лица је да се трећем оштећеном лицу обезбеди што је могуће бољи правни положај. Њему је омогућено право да захтева накнаду комплетне штете од било ког од имаоца моторних возила.⁴⁰ Ималац који је искључиво крив за саобраћајну несрећу у крајњем исходу сносиће целокупну исплаћену накнаду.

Будући да за штету трећем лицу у случају судара солидарно одговарају имаоци сударених возила, за штету исто тако, по основу закључених уговора о осигурању од аутоодговорности, одговарају и њихови осигуравачи.⁴¹ Они одговарају до висине суме осигурања, тако да оштећени ужива осигуравајуће покриће најмање до висине двоструког осигураног износа, сагласно броју возила која су се сударила. Како имаоци моторних возила

³⁷ Наташа Мрвић-Петровић, Здравко Петровић, Александар Филиповић, *Обавезно осигурање од аутоодговорности и накнада штете*, Глосаријум, Београд, 2002, стр. 37-38.

³⁸ Пресуда Врховног суда Србије, Рев.бр.6491/1999 од 27.09.2000.год., исто 3.

³⁹ Пресуда Врховног суда Србије, Рев.бр.105/2006 од 10.05.2006.год., <http://www.vk.sud.rs>, 22.04.2012.год.

⁴⁰ Гж.бр.12815/2003 – П.бр.333/2002, према: Први Општински суд у Београду – Одељење судске праксе, Билтен судске праксе, VII, бр. 12/2003, стр. 88.

⁴¹ Солидарна одговорност, међутим, не постоји ако је један осигуравач осигурао аутоодговорност једног учесника, а код другог је закључен уговор о ауто-каска осигурању. У том смислу и: пресуда и решење ВСПХ, бр.Рев.2103/1998-2 од 04.07.2001.год., <http://sudskapraksa.vsrh.hr/supra/SearchResultsPublic.asp>, 20.04.2012.год., из образложења: "Погрешно сматра ревидент да се у конкретном случају ради о солидарној одговорности тужених. Ово зато, јер је одговорност туженика ад.1. утемељена на уговору о аутомобилском каска осигурању, према којем осигуратељ одговара сукладно одредбама уговора (који је добровољног карактера) без обзира на можебитну кривњу осигураника, док је одговорност друготуженика утемељена на уговору о осигурању од аутоодговорности, па је у обвези оштећеној – трећој особи накнадити штету у опсегу овисно о ступњу којем је осигураник допринио штетном догађају".

не могу успешно истицати приговоре међусобне кривице, то не могу чинити ни њихови осигуравачи, ако се накнада из осигурања потражује од њих. Треће оштећено лице има законско право да тражи потпуну накнаду штете од сваког од појединачних имаоца возила, од свих заједно и истовремено или од свих осигуравача, са или без њихових осигураника. Како сви они одговарају солидарно, треће лице може бирати кога ће да тужи.⁴² Оштећени може да оствари накнаду по правилу објективне и солидарне одговорности од сваког имаоца моторног возила који су учествовали у саобраћајној несрећи, и када се ради о искључивој одговорности имаоца возила,⁴³ али и када није могла да се докаже кривица ни једног од њих.⁴⁴

Наведени члан 300, као и преовладајући став у судској пракси, имају за циљ да се оштећеном лицу омогући што боља правна позиција при намирању претрпљене штете. При томе се, међутим, не води рачуна које је лице, под којим условима и у којој мери, допринело настанку штете, у случају када има више услова и више носилаца услова штете. Не пружа се задовољавајућа заштита лицу које није криво за саобраћајну несрећу или које је значајно мање криво за проузроковану штету.⁴⁵ Неправедност успостављене солидарне одговорности огледа се у томе, што ће и лице које уопште није криво за саобраћајну несрећу или је само незнатно допринело њеном настанку, морати да надокнади целокупну штету оштећеном трећем лицу, ако га овај тужи суду.⁴⁶ Солидарном одговорношћу може се обухватити и лице чији услов није битно допринео настанку штете и то лице мора да исплати оштећеном лицу целокупну штету, иако је својом радњом

⁴² Решење Врховног суда Србије, Рев.бр.4374/95 од 22.05.1996.год. и пресуда Рев.бр.4244/98 од 20.10.1999.год.; пресуде Врховног суда Србије, Рев.бр.2915/97 од 25.06.1997.год., Рев.бр.1896/2002 од 17.02.2001.год., Рев.бр.3730/2001 од 14.03.2002.год. и Рев.бр.105/2006 од 10.05.2006.год., исто 3.

⁴³ Одлуке Врховног суда Србије, Рев.бр.2623/1998 и Прев.бр.36/1995, према: Светислав Вуковић, *Коментар Закона о осигурању имовине и лица*, "Пословни биро" ДОО, Београд, 2000, стр. 106.

⁴⁴ Принцип солидарне одговорности више лица за исту штету нашао је своје место и у упоредном законодавству. Међутим, у појединим законодавствима, солидарна одговорност ових лица ограничена је само на оне случајеве када је штета проузрокована намерно или када не може да се утврди степен учешћа сваког од више лица у проузроковању исте штете.

⁴⁵ Александар Филиповић, *Обавезно осигурање од аутоодговорности у југословенском праву*, Учитељски факултет, Београд, 2001, стр. 359.

⁴⁶ Решење Врховног суда Србије, Рев.бр.2333/2003 од 22.10.2003.год., Билтен судске праксе Врховног суда Србије, бр. 1/2004, стр. 79; пресуда Врховног суда Србије, Прев.бр.36/1995 од 07.02.1995.год., Судска пракса привредних судова – Билтен, бр. 4/1995, стр. 83; пресуде Врховног суда Србије, Рев.бр.105/2006 од 10.05.2006.год., Рев. бр. 3775/2001 од 27.06.2002.год. и пресуда Врховног суда РСГ, Рев. бр. 35/2007 од 15.02.2007. год., "Параграф лекс".

или пропуштањем најмање допринело дешавању саобраћајне несреће. Чињеница је да то лице има право да у регресној парници потражује од осталих солидарних дужника повраћај онога што је исплатило, а у складу са мером њихове одговорности.⁴⁷ Међутим, таква парница је скупа и дуго траје, јер је у њој потребно расправити степен кривице који опредељује меру одговорности сваког учесника у саобраћајној незгоди. На крају, у пракси се често дешава и да такво лице, након исходавања правноснажне парничне пресуде, не може у извршном поступку да се регресира од другог или осталих учесника у саобраћајних несрећи, јер они немају имовине. Тако терет коначне накнаде остаје на понајмање одговорном лицу или чак лицу које уопште није криво за удес. У истој фактичкој позицији налази се и његов осигуравач, који је морао да надокнади штету, а не може се сразмерно или у целини регресирати, јер физичко лице нема имовине подобне за спровођење извршења или није ни закључило уговор о осигурању од одговорности код другог осигуравача.

Ову законом успостављену и судском праксом потврђену неправичност према једној категорији лица, на терет оштећених у саобраћајним несрећама, при постојању више услова и више носилаца услова штете, требало би нормативно отклонити прописивањем прецизнијих околности, услова и мера којима би се, колико је год то могуће, праведније расподелио терет сношења штетних последица саобраћајних несрећа.

На ово указујемо тим пре, што последњи Преднацрт ГЗ РС преузима раније решење из ЗОО и предвиђа да сопственици, држаоци, сувласници или заједнички сопственици моторних возила одговарају трећим лицима солидарно.⁴⁸

V

Пристанак оштећеног на проузроковање штете

Поступање оштећеног може бити од великог утицаја на настанак штетног догађаја и обим наступелих штетних последица. Стога оштећени који је допринео да штетна радња настане или да обим штетних последица буде већи него што би иначе био, има право само на сразмерно смањену накнаду.⁴⁹ Овакво понашање оштећеног лица састоји се у његовом немарном односу према сопственим добрима и може се манифестовати у два облика: 1.) у омогућавању штетнику да проузрокује штету или му створи по-

⁴⁷ Лепосава Карамарковић, *Расправе из уговорној, одишћейној и процесној права*, Глосаријум, Београд, 2001, стр. 132.

⁴⁸ Чл. 193. ст. 4. и чл. 194. ст. 1.

⁴⁹ ЗОО, чл. 192. ст. 1.

вољније услове за то, било активно, било пасивно, тј. чињењем или пропуштањем,⁵⁰ и 2.) у непредузимању мера да се сасвим отклони или барем умањи дејство штетних последица које су већ наступиле. Једна група иностраних грађанских законика понашање оштећеног анализира као јединствен појам,⁵¹ узимајући га као правно релевантну чињеницу код одмеравања накнаде штете, док други разматрају оба наведена облика понашања оштећеног и као такве их изричито и наводе.⁵²

Подељена одговорност тако представља вид умањења накнаде штете која је већ утврђена у виду потпуне накнаде, ако се докаже да је и оштећени допринео да она настане или да буде већа него што би иначе била.⁵³ Штетник, а самим тим ни његов осигуравач од одговорности, није дужан да штету накнади у пуној вредности, јер није једино осигураник крив за настанак штете за коју одговара. Одговорност се не дели на пола, већ према доприносу сваког од учесника посебно.⁵⁴ Процењује се да ли је дотично понашање било другачије од редовног, уобичајеног, стандардног понашања других особа у сличној ситуацији или није.⁵⁵

⁵⁰ Решење Врховног суда Србије, Рев.бр.1848/2004 од 17.06.2004.год. и пресуда Рев.бр.286/2009 од 01.07.2009.год., "Параграф лекс".

⁵¹ Аустријски Грађански законик, § 1304; мађарски Грађански законик, § 345; чехословачки Грађански законик, § 441.

⁵² Швајцарски Законик о облигацијама, чл. 44.

⁵³ Драгослав Вељковић, оп. цит., стр. 219; пресуде Окружног суда Ваљево, Гж. бр. 109/2005 од 20.01.2005.год., Гж.бр.830/2005 од 20.05.2005.год. и решење Гж.бр.291/1999 од 25.02.1999.год. и пресуда Окружног суда Нови Сад, Гж.бр.5201/2005 од 07.06.2006.год., исто 3.

⁵⁴ Пресуде Врховног суда Србије, Рев.бр.5096/98 од 20.04.1999.год., Рев.бр.441/2004 од 26.01.2005.год., Рев.бр.680/2005 од 15.06.2006.год., решења Рев.бр.1693/99 од 19.05.1999.год., Рев.бр.1848/2004 од 17.06.2004.год., пресуда Врховног суда РЦГ, Рев.бр.352/2004 од 30.01.2007.год., исто 3.

⁵⁵ Пресуда Врховног суда Србије, Рев.бр.11507/2003 од 03.07.2003.год., Правотеорија и пракса, бр. 4/2005, стр. 63-64; пресуда Врховног суда Србије, Рев.бр.2129/2004 од 26.01.2006.год., решење Врховног суда РЦГ, Рев.бр.134/1993 од 13.10.1993.год. и пресуда Врховног суда Србије, Рев.бр.507/2003 од 03.07.2003.год., исто 3; пресуда Вишег суда Панчево, 2-Гж.бр.1043/2010 од 15.06.2010.год.; одлуке Врховног суда Србије, Рев.бр.4816/97 од 04.02.1998. год., Рев.бр.2877/1997 од 21.01.1998.год., Рев.бр.3561/1997 од 28.10.1997.год., према: *Најновија судска пракса из грађанско-материјалној права*, приредио Томислав Крсмановић, "Пословни биро", Београд, 1999, стр. 41; одлука Врховног суда Србије, Рев.бр.226/1985, према: *Проузроковање ишлеше...*, II, стр. 168; пресуда Окружног суда Ужице, Гж.бр.1712/2008 од 06.10.2008.год., Избор судске праксе, бр. 1/2010, стр. 49; пресуде Врховног суда Србије, Рев.бр.1364/2005 од 10.11.2005.год. и Рев.бр.77/2006 од 13.04.2006.год., исто 39; пресуда ВСПХ, бр.Рев-2112/1998-2 од 03.10.2001.год., исто 41; пресуда Врховног суда Црне Горе, Рев.бр.470/2007 од 06.03.2008.год., <http://www.vrhsudcg.gov.me/Odlukeibiltensuda/OdlukeVrhovnogsuda/tabid/80/Default.aspx>, 18.04.2012.год.

Немарно понашање оштећеног, као критеријум за одмеравање накнаде, треба разликовати од његовог пристапка на штету, односно, на последице одређеног понашања штетника приликом проузроковања штете. Сматра се да није неправедна она штета, која се неке чини с његовим пристапком. Сам пристапак на штету, по својој природи, представља један облик сагласности воља штетника и оштећеног. Обојица су свесни могућих последица одређене радње, али се потенцијални оштећени саглашава с њима и спреман је да евентуалне последице поднесе, одричући се свога права на накнаду штете која би евентуално проистекла из такве радње. Оштећени, додуше, никако не може пристати на штету која би му била нанета неком законом забрањеном радњом. Таква изјава била би, по слову закона, ништава.⁵⁶

Да би се могла искључити грађанско-правна одговорност за проузроковану штету другом, потребно је да буду испуњени следећи услови, и то: 1). да оштећено лице дозволи штетнику предузимање одређене штетне радње, која има значај повреде неког његовог права; 2). да је оштећени пословно способно лице; и 3). да се пристапак оштећеног лица односи на неку допуштену, а не забрањену радњу.

Наведено разматрање се показало као изузетно спорна појава у осигурању од аутоодговорности. У мноштву различитих, као најчешћа се појављује ситуација да је оштећени, који је знао и био свестан да возач нема положен возачки испит, ни возачку дозволу или је у видно алкохолисаном стању, ипак са таквим лицем сео у возило, пристао на вожњу под таквим околностима, а потом доживео саобраћајну несрећу. У већем броју случајева осигуравачи су се позивали на члан 163. ЗОО, сматрајући да је њихова одговорност искључена, будући да су оштећени свесно ризиковали и пристали на сношење евентуалних штетних последица. Међутим, судови нису прихватили искључење одговорности, већ су заузели становиште да се ради "само" о подељеној одговорности.⁵⁷ Општи став је судова, да пристапак на штету ипак није дат већ тиме што је оштећеном опасност била позната. И када зна да може настати штета из неког поступка, ако се изложи опасности, то још не значи да је неко пристао да му се нанесе штета.⁵⁸ Сматра

⁵⁶ ЗОО, чл. 163.

⁵⁷ Пресуда Окружног суда Ваљево, Гж.бр.939/2005 од 09.06.2005.год., исто 3; решење Врховног суда Србије, Рев.бр.3322/94 од 17.05.1994.год. и пресуда Рев.бр.3039/2008 од 20.05.2009.год. (необјављено).

⁵⁸ Приметан је благонаклон став судова према жртвама саобраћајних несрећа и у оваквим случајевима. У многим другим животним ситуацијама судови знатно строжије и доследније примењују одредбу члана 163. ЗОО. У том смислу: пресуда Врховног суда Србије, Рев.бр.1353/2006 од 27.02.2006.год., исто 39, из образложења: "...ЗОО чланом 163. ставом 1. је прописано да ко на своју штету дозволи другог предузимање неке радње, не

се да пристанак оштећеног, дат штетнику изричито или прећутно, на предузимање одређене радње на његову штету, треба схватити као његов допринос да штета буде проузрокована, те у оваквим случајевима треба применити принцип о сразмерном пребијању одговорности и сразмерном смањењу штетникове дужности накнаде овако настале штете.⁵⁹

Закључне напомене

1). Наш правни систем даје начелни примат субјективној одговорности, тј. обавезује на накнаду штете према основу кривице за штетну радњу. Правила објективне одговорности примењују се, углавном, само када је штета проистекла из деловања или постојања опасне ствари или опасне делатности. У упоредним правима, код узајамне одговорности ималаца моторних возила, субјективни критеријум се више истиче него код случајева штета насталих употребом моторног возила трећим оштећеним лицима, али се не занемарују ни неке друге, нескривљене околности. Већи број правних система комбинује кривицу са другим елементима или уводи у право и друге критеријуме степеновања опасности коју изазивају учесници у саобраћају. Закључујемо да, често, није адекватно да возачи одговарају за укупну штету сразмерно само степену своје кривице. Оправдано би било, при расподели укупне штете, узимати у обзир и чињеницу, да различита возила индукују различити степен опасности и различити обим штетних последица, те да критеријум кривице у настанку штете треба кориговати и допунити и разлогом правичности. Овај принцип не би требало узимати у обзир у случају судара возила истог или приближног степена опасности, већ само тамо где постоји значајна разлика у опасности погона моторних возила.

може од њега захтевати накнаду штете проузроковане том радњом. По овој одредби, ко на своју штету дозволи другоме предузимање неке радње, као што су тужиоци дозволили туженима да њиховим колима шверцују цигарете, односно извршење кривичног дела, не могу тражити да се тужени обавезу на накнаду штете, јер је она настала из забрањеног посла..."

⁵⁹ Решење Врховног суда Србије, Рев.бр.4138/98 од 02.09.1998.год., Ревизија за право осигурања, бр.1/2002, стр. 61; пресуда Општинског суда Вршац, П.бр.804/06 од 07.02.2007. год. - пресуда Окружног суда Панчево, Гж.бр.245/08 од 10.07.2009.год. (необјављено), из образложења: "...Правилно првостепени суд налази да постоји и допринос пок. Т. Н. настанку предметне саобраћајне незгоде, јер је током првостепеног поступка утврђено да је исти у алкохолисаном стању пристао да се превезе у возилу са Л. Ж. који је управљао возилом такође у алкохолисаном стању. Правилно првостепени суд налази да је допринос пок. Т. Н. настанку саобраћајне незгоде 30%, а да је допринос возача настанку штетеног догађаја 70%.; пресуда Врховног суда Црне Горе, Рев.бр.642/2008 од 16.12.2008.год., <http://www.vrhsudcg.gov.me/Izvjestajiipublikacije/BiltenVrhovnogsuda/tabid/72/Default.aspx>, 16.04.2012.год.

2). Код објективне одговорности, више штетника увек одговарају солидарно и онда, када се њихови удели могу утврдити. Међутим, са аспекта узрочне везе, солидарна одговорност није у складу с адекватношћу проузроковања штете, јер би сваки од штетника требао одговарати само за онај део штете који је адекватна последица његовог деловања или пропуштања. Она неспорно у већој мери штити жртву саобраћаја, али оштећени не може бити спречен да свој одштетни захтев усмери према било ком имаоцу моторног возила, чак иако се у конкретном случају може одмах утврдити подељена одговорност возача за судар, и одредити колики су њихови удели у укупној штети. Терет коначне накнаде остаје на понајмање одговорном лицу или чак лицу које уопште није криво за удес. У истој фактичкој позицији налази се и његов осигуравач, који је морао да надокнади штету, а не може се сразмерно или у целини регресирати. Стога је потребно законом нормирати праведнију расподелу сношења терета штетних последица саобраћајних несрећа и предвидети да ималац моторног возила не може по начелима објективне одговорности одговарати за штету солидарно, ако у његовом поступању нема узрочности.

3). Осигуравачи сматрају да је њихова одговорност искљученау случају када нису постојале основне претпоставке за безбедну вожњу, а оштећени је пристао на вожњу под таквим околностима, будући да је исти свесно ризиковао и пристао на сношење евентуалних штетних последица. Међутим, општи став је судова, да пристанак на штету ипак није дат већ тиме што је оштећеном опасност била позната. И у упоредном праву (пре свега директивама ЕУ) онемогућено је из осигуравајуће заштите искључити ову категорију оштећених, јер се сматра да би то било неправедно, те да таква лица не могу утицати на дешавања у саобраћају. Међутим, приметан је благонаклони став наших судова у утврђивању доприноса оштећених у саобраћају, будући да се редовно досуђује допринос од само 20–30%, док се у неким другим областима живота овакво понашање и непажњу оштећених санкционише далеко ригорозније. Сматрамо да би судство требало објективније и строжије процењивати немар оштећених, што би, у крајњој линији, требало да утиче позитивно и на поступање и обазривост и ових учесника у саобраћају.

Zoran Ilkić, Ph.D., Law agent in damages
"DDOR NOVI SAD" a.d.o. Novi Sad

Liability of The Insured for The Damage Caused by Themselves

Abstract

The complexity of the relationships regarding traffic accidents in the case of a collision of motor vehicles is that the persons responsible, and very often damaged, often claim compensation for damages from the other party. Drivers often appear to be responsible to third persons in traffic, but also to each other, which further complicates the procedure of allocation of liability and damages. The author analyzes the grounds on which to identify the person responsible for the damages which is suffered by other people in our law system. At the same time, it points out to the incompleteness of the legislation on common liability, as well as the inconsistency in applying the provisions of consent to the infliction of harm.

Key words: basics of responsibilities, automobile liability insurance, common liability, the consent of the damaged.