

Časopis „Poslovne studije”, 2018, godina 10, broj 19-20, str. 55-63

Časopis za poslovnu teoriju i praksu

UDK 368.212.032.5:347.518

Rad primljen: 07.05.2018.

DOI: 10.7251/POS18055B

Rad odobren: 13.05.2018.

Originalan naučni rad

Nenad Baroš, Ekonomski fakultet Univerziteta u Banjoj Luci, Bosna i Hercegovina,
nenad.baros@ef.unibl.org

NAKNADA ŠTETA PROUZROKOVANIH OD STRANE NEPOZNATOG, NEOSIGURANOG VOZILA, KAO I U SLUČAJU STEČAJA OSIGURAVAČA

Rezime: *Nakon pojave prvih automobila došlo je do velike ekspanzije autoindustrije, a samim tim i do prvih saobraćajnih nezgoda, čiji je broj u stalnom porastu. Od evropskih zemalja Bosna i Hercegovina, nažalost, prednjači po broju saobraćajnih nezgoda koje su uzročnik kako materijalne (imovinske) tako i nematerijalne (neimovinske) štete. U cilju zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda, obavezno osiguranje od odgovornosti prvi put je uvedeno upravo za štete koje prouzrokuju motorna vozila. Međutim, često se desi da vlasnici i korisnici motornih vozila ne zaključe ugovor o osiguranju od odgovornosti (iako im to zakon nalaže), da štetu prouzrokuje nepoznato motorno vozilo ili da društvo za osiguranje padne pod stečaj, pa se postavlja pitanje ko u tom slučaju snosi teret naknade štete? Upravo iz tog razloga ćemo ukazati na veoma značajan institut Zaštitnog (Garantnog) fonda.*

Ključne riječi: *Zaštitni fond, Garantni fond, naknada štete*

JEL klasifikacija: *K23*

UVOD

Pojavom prvih automobila došlo je i do pojave prvih saobraćajnih nezgoda (1896. godine u Londonu je evidentirana prva teška saobraćajna nezgoda sa smrtnim ishodom), čiji se broj stalno povećavao, a zbog posljedica koje su izazivale postale su i društveni problem. Kako korisnici motornih vozila često nisu bili u mogućnosti da nadoknade štetu koju su prouzrokovali upotrebom motornog vozila, uskoro se uvidjelo da je u takvoj situaciji osiguranje najbolji vid zaštite kako imaoca automobila, tako i samih oštećenih lica.

Kao način za ekonomsko obezbjeđenje od šteta koje nastaju usljed saobraćajnih nezgoda, prvo se pojavilo dobrovoljno osiguranje. Od slobodne volje lica – korisnika motornih vozila je zavisilo da li će ugovor o osiguranju biti zaključen. Međutim, vrlo brzo se pokazalo da bi bilo nepravično i nepraktično ako bi obeštećenje trećih lica zavisilo od toga da li je lice koje je odgovorno za prouzrokovanu štetu bilo predostrožno i zaključilo ugovor o osiguranju od odgovornosti pa je osiguranje od odgovornosti za štete pričinjene motornim vozilom ubrzo postalo obavezan vid osiguranja u gotovo svim evropskim zemljama.

Bez obzira na zakonsku obavezu vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila da zaključe ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete koje prouzrokuju trećim licima upotrebom motornih vozila, uvijek se desi da poneki vlasnik, odnosno korisnik motornog vozila, svoju zakonsku obavezu ne ispoštuje i da navedeni ugovor ne zaključi. Isto tako, često se desi da saobraćajnu nezgodu skrivi nepoznato motorno vozilo pa se u takvim slučajevima postavlja pitanje na koji način obeštetiti treće oštećeno lice. Obzirom na učestalost ovakvih slučajeva, u

Bosni i Hercegovini, Srbiji, Hrvatskoj, je po uzoru na mnoge evropske zemlje uveden institut Zaštitnog – Garantnog fonda.

1. ZAŠTITNI – GARANTNI FOND

U Republici Srpskoj Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju (u daljem tekstu: Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila RS - „Službeni glasnik RS” br. 82/15), članom 50. predviđa Zaštitni fond Republike Srpske (u daljem tekstu Zaštitni fond RS) sa sjedištem u Banjoj Luci, koji ima status pravnog lica i čiji je cilj plaćanje odštete oštećenim licima u saobraćajnim nezgodama, pod uslovom predviđenim zakonom. Vjerovatni razlog zašto se ovaj fond u Republici Srpskoj naziva zaštitni, a ne garantni kako je to uobičajeno, treba tražiti u činjenici da u Republici Srpskoj egzistira poseban Garantni fond koji se bavi potpuno drugom djelatnošću i koji je zakonom osnovan u cilju podrške razvoja preduzetništva.

Zaštitni fond RS izvršava obavezu naknade štete trećem oštećenom licu nastale na teritoriji Republike Srpske na osnovu:

- šteta na licima, ako ih prouzrokuje nepoznato vozilo;
- šteta na licima i stvarima, ako ih prouzrokuje vozilo čiji vlasnik nije zaključio ugovor o osiguranju od autoodgovornosti;
- osiguranih suma putnicima u javnom prevozu, u slučaju da nije zaključen ugovor osiguranje putnika u javnom prevozu od posljedica nesrećnog slučaja;
- šteta iz ugovora o obaveznom osiguranju iz ovog zakona koje nisu mogle biti nadoknađene iz stečajne ili likvidacione mase društva za osiguranje.

Izuzetno, u slučaju štete prouzrokovane nepoznatim vozilom, Zaštitni fond će nadoknaditi štetu na stvarima, ako je nadoknadio štetu zbog smrti ili teške tjelesne povrede nastale u istoj saobraćajnoj nezgodi, a koje su zahtijevale bolničko liječenje u trajanju od najmanje pet dana, pri čemu oštećeni snosi učešće u šteti na stvarima u iznosu od 950 KM. Ova odredba predstavlja novinu u odnosu na prethodno zakonsko rješenje, što je u saglasnosti sa evropskim direktivama u ovoj oblasti o čemu će kasnije biti više riječi. Naknade koje isplaćuje Zaštitni fond ne mogu prelaziti minimalne limite osiguranih suma za svaku nezgodu.

Nakon isplate odštete, Zaštitni fond RS pružima sva prava oštećenog koja proizlaze iz nezgode, prema licu koje je odgovorno za štetu ili njegovom osiguravaču, kao i prema sredstvima društva za osiguranje koje je u postupku posebne likvidacije.

Slične odredbe kao i Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila RS, u pogledu Zaštitnog fonda, sadrži i Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostalim odredbama o obaveznom osiguranju od odgovornosti Federacije BiH (u daljem tekstu: Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila FBiH - „Službene novine FBiH“ br. 24/05).

2. PREGLED UPOREDNO PRAVNIH ZAKONSKIH RJEŠENJA

Ovaj vid osiguranja u Njemačkoj je uveden daleke 1955. godine i zasnivao se na dobrovoljnoj osnovi na način da je osnovan od strane njemačkih osiguravajućih društava i vršio je isplate za štete pričinjene od nepoznatih vozača motornih vozila. (Feyock i Jacobsen i Lemor 2009, 221).

U Francuskoj je Garantni fond osnovan 1951. godine, čak i prije nego je uvedeno obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima. Ovaj fond je

isplaćivao štete od neosiguranih i nepoznatih vozila kao i kada osiguranici nisu mogli izvršiti svoje obaveze iz ugovora o osiguranju zbog insolventnosti. (Defrance 2015).

U Srbiji Garantni fond je prvi put uveden 1996. godine, članom 99. Zakona o osiguranju imovine i lica. Navedenim odredbama Zakona propisano je bilo da se iz fonda isplaćuje naknada štete licima prouzrokovane upotrebom motornog vozila, odnosno vazduhoplova za koji nije bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti, zbog smrti, povrede tijela ili narušavanja zdravlja prouzrokovane upotrebom nepoznatog motornog vozila ili vazduhoplova, kao i u slučaju kada osiguravajuća organizacija, kod koje je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, padne pod stečaj. Garantni fond je bio obavezan da interveniše u sva tri vida obaveznog osiguranja: obavezno osiguranje putnika u javnom prevozu, obavezno osiguranje od odgovornosti za motorna vozila i obavezno osiguranje za štetu prouzrokovanu upotrebom vazduhoplova.

Prema odredbi člana 74. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju Srbije, Garantni fond ima svojstvo pravnog lica, koje stiče danom upisa u registar. Garantni fond takođe naknađuje štete koje su pričinjene upotrebom neosiguranog ili nepoznatog prevoznog sredstva, kao i štete za čiju naknadu je odgovorno društvo za osiguranje nad kojim je pokrenut stečajni postupak. Garantni fond je dakle samostalno pravno lice, koje obavlja propisanu djelatnost, raspolaže vlastitim sredstvima kojima odgovara za obaveze, ima svoje organe upravljanja, a nadzor nad njegovim radom vrši Narodna banka Srbije. Prema rješenjima prihvaćenim u Zakonu, Garantni fond je organizovan kao specifični subjekt privatnog prava sa izraženim elementima javnog preduzeća. (Šulejić 2004, 12).

U Hrvatskom Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, („Narodne novine“ br. 151/05 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14) odredbom članova od 44. od 46. uređuje se Garantni fond (Zakon koristi termin: Garancijski fond). Garantni fond predstavlja imovinu u okviru Hrvatskog ureda za osiguranje. Garantni fond je namijenjen izvršavanju obaveza Hrvatskog ureda za osiguranje po osnovu: šteta nastalih na teritoriji Hrvatske od neosiguranih prevoznih sredstava; šteta zbog smrti, tjelesne povrede ili oštećenja zdravlja nastalih na teritoriji Hrvatske od nepoznatih prevoznih sredstava; šteta koje oštećena lica nisu mogla naplatiti zbog stečaja društva za osiguranje; kao i niza drugih obaveza utvrđenih članstvom Hrvatske u Sistemu zelene karte te Kritskom i Multilateralnom sporazumu kojima se uređuju odnosi, prava i obaveze u obaveznom osiguranju od odgovornosti.

Društva za osiguranje koja obavljaju poslove obaveznih osiguranja u saobraćaju imaju obavezu da Hrvatskom uredu za osiguranje uplate doprinos za Garantni fond, a Hrvatski ured za osiguranje imovinu Garantnog fonda vodi odvojeno od ostale imovine Hrvatskog ureda za osiguranje.

Kao što smo naveli, u Bosni i Hercegovini je sistem Zaštitnog fonda, odnosno u Srbiji i Hrvatskoj Garantnog fonda nanovo uveden. Prema ranijim propisima društva za osiguranje su bila u obavezi da naknade štete koje su bile prouzrokovane nepoznatim odnosno neosiguranim vozilom. Međutim, društva za osiguranje koja su isplatila naknadu navedenih šteta, imala su određene teškoće prilikom raspodjele takvih šteta na ostala društva za osiguranje koja obavljaju djelatnost obaveznog osiguranja, što je navelo zakonodavca na uvođenje sistema Zaštitnog – Garantnog fonda.

3. PRAVO EU

Strasburškom konvencijom (*European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles*“ Strasbourg, 20/04/1959) je među osnovnim načelima bilo propisano i obaveza država potpisnica da formiraju posebna tijela, odnosno fondove koja će imati zadatak da nadoknade štetu u slučajevima saobraćajnih nezgoda koje prouzrokuju neosigurana vozila i nepoznati vozači. Konvencijom je ostavljeno na volju zemljama potpisnicama da samostalno uredi ovu oblast putem svojih nacionalnih propisa. Iako

navedena Konvencija nikada nije stupila na snagu, jer su je verificovale samo četiri države, ista je ostavila snažan uticaj na kasnije uređenje ove oblasti.

Druga evropska direktiva o obaveznom osiguranju od automobilske odgovornosti (*Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles*) ustvari u cijelosti slijedi rješenja koja su usvojena Strasburškom konvencijom. Direktivom je propisana obaveza država na osnivanje posebnog tijela koje bi bilo obavezno nadoknaditi štetu oštećenim licima pod uslovima propisanim Strasburškom konvencijom. Direktivom su uvedene i neke novine u ovu oblast. Propisano je pravo oštećenog da se direktno obrati novoformiranom tijelu (Garantnom ili Zaštitnom fondu) u cilju naplate štete. Direktivom su države ovlašćene da isključe iz pokrića štete načinjene od nepoznatih lica ukoliko je šteta nanesena na stvarima, zbog opasnosti od prevara. Takođe je uveden institut subsidijarnosti obaveze Garantnog fonda na način da su oštećeni bili obavezni, prije obraćanja Garantnom fondu, pokušati namiriti štetu od lica koje je imalo obavezu naknade štete po osnovu ugovora (npr. Ugovor o kasko osiguranju) ili od samog štetnika.

Kasnije je izmjenama navedene direktiva ukinuta supsidijarnost za obaveze Garantnog fonda i zabranjuje se insistiranje na obavezi oštećenog da dokaže da nije moga štetu naplatiti od nekog drugog. Ono što ostaje neizmijenjeno jeste pravo država da ovlaste Garantni fond da ne plaća štetu koju je pretrpio vozač i lica koja su se nalazila u vozilu kojim je upravljao neovlašćeni vozač. Ovakvo rješenje smatramo upitnim, pogotovo za lica koja nisu bila upoznata da vozač neovlašćeno koristi automobil te za djecu koja bi se našla u vozilu ne svojom krivicom.

Novom, Šestom direktivom (*Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability*) predviđen je izuzetak za naknadu štete na stvarima u slučaju kada je štetu prouzrokovalo nepoznato vozilo. Naime, propisano je da se i ovakve štete obavezno nadoknađuju, ali pod uslovom da je u takvoj nezgodi bilo teško povrijeđenih lica za koje je bilo potrebno bolničko liječenje i da je nekome već isplaćena naknada za povrede ili smrt. Poenta je da se pod navedenim uslovima ne smatra da postoji mogućnost od prevare ili zloupotrebe. Direktivom je, takođe, propisana i obaveza država, da u slučaju spora između Garantnog fonda i osiguravajućeg društva o tome ko je obavezan platiti štetu, privremeno odredi ko je obavezan platiti naknadu uz sticanja prava na regres prema kasnije utvrđenom odgovornom Garantnom fondu ili osiguravajućem društvu.

4. ŠTETE PROUZROKOVANE NEPOZNATIM VOZILOM

U sistemu osiguranja (Belanić 2007; Hiber 2013; Hiber 2015; Jevremović 2016, Morgan and Thorpe 2018; Litman 1997; Baroš 2009; Carić 2001) od odgovornosti za štete pričinjene upotrebom motornih vozila, određenu pažnju treba posvetiti i štetama koje prouzrokuju nepoznata motorna vozila. To mogu biti sitne štete (kao što su oštećenja vozila na parkiralištu), ali isto tako i krupne kako materijalne (jedno vozilo je sletilo sa puta da bi izbjeglo sudar sa drugim vozilom koje se nepropisno kretalo), tako i nematerijalne štete (lice pogine u saobraćajnoj nezgodi koju je prouzrokovao vozač koji je pobjegao sa lica mjesta) (Carić 2001; Šulejić 1974; Lekeux 2006).

Bez obzira što je šteta prouzrokovana upotrebom nepoznatog motornog vozila, ne bi bilo pravedeno da oštećeni u takvim slučajevima ostanu bez naknade štete.

U slučaju prouzrokovanja štete od strane nepoznatog vozača, da bi oštećeni dobio naknadu po osnovu osiguranja, potrebno je da postoji odgovornost nepoznatog vozača za pričinjenu štetu. Ako je i sam oštećeni doprinijeo nastanku štete, to će biti od uticaja na obavezu osiguravača.

U pogledu naknade štete prouzrokovane nepoznatim motornim vozilom, u praksi su poznati brojni slučajevi kada nesavjesni vozači, koji sami prouzrokuju štetu svojom nepažnjom,

pokušaju da ostvare naknadu na taj način što prijave da je šteta prouzrokovana upotrebom nepoznatog motornog vozila. Iz tog razloga je potrebna povećana doza opreznosti prilikom ocjene ovakvih odštetnih zahtjeva. To je ujedno i razlog što je u našem, kao i mnogim drugim pravima da bi se izbjegle mnoge zloupotrebe, uvedeno ograničenje da se u slučaju nastanka štete koja je prouzrokovana upotrebom nepoznatog motornog vozila nadoknađuje samo šteta prouzrokovana na licima, a ne i šteta na stvarima.

Međutim, da bi oštećeno lice imalo pravo na naknadu štete, potrebno je da dokaže da je šteta prouzrokovana od strane nepoznatog motornog vozila, čiji vozač je odgovoran za štetu, što u mnogim slučajevima nije nimalo lako.

Poseban slučaj naknade štete prouzrokovane upotrebom nepoznatog motornog vozila jeste kada stranom licu na našoj teritoriji upotrebom ovakvih vozila bude pričinjena šteta. Tada će strano lice imati pravo na naknadu štete prouzrokovane nepoznatim motornim vozilom pod uslovom reciprociteta, samo ako po zakonu države čiji je državljanin to lice i naš građanin ima pravo na naknadu štete u takvim slučajevima.

U slučaju kada Zaštitni – Garantni fond isplati štetu koja je prouzrokovana upotrebom nepoznatog motornog vozila, ukoliko se kasnije pronađe motorno vozilo, Zaštitni – Garantni fond ima pravo regresa prema društvu za osiguranje sa kojim je bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju. Regresni zahtjev obuhvata: isplaćeni iznos naknade, kamate i troškove.

5. ŠTETE PROUZROKOVANE NEOSIGURANIM VOZILOM

Kao što smo ranije naveli, nije mali broj saobraćajnih nezgoda u kojima je šteta prouzrokovana motornim vozilom čiji je vlasnik, odnosno korisnik, propustio da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti ili je ugovor o obaveznom osiguranju bio zaključen, ali je prije trenutka prouzrokovanja štete period osiguranja istekao.

Vidjeli smo da je Evropska konvencija o obaveznom osiguranju još iz 1959. godine, članom 9. obavezala države ugovornice da osnivanjem garantnog fonda ili na drugi način obezbijede naknadu trećim licima za štete koje su prouzrokovane upotrebom vozila čiji vlasnik nije ispunio obavezu osiguranja.

Prema navedenim propisima Bosne i Hercegovine, Srbije, Hrvatske, šteta koja je prouzrokovana upotrebom neosiguranog motornog vozila, nadoknađuje se u istom obimu i prema istim uslovima kao da je bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju. Oštećeno lice ima pravo na direktni zahtjev prema Zaštitnom – Garantnom fondu, koji ne može isticati prigovore koje ne bi moglo isticati ni društvo za osiguranje da je ugovor o osiguranju bio zaključen. Po isplati naknade Zaštitni – Garantni fond ima pravo na regres od vlasnika vozila koji je propustio da zaključi ugovor o obaveznom osiguranju. Regres obuhvata isplaćeni iznos naknade, kamate i troškove.

U pogledu neosiguranih motornih vozila, prema sudskoj praksi postoje samo dvije kategorije vozila, tj. vozila za koja je zaključen ugovor o osiguranju i vozila za koja nije zaključen ugovor o osiguranju. Prema sudskoj praksi, vozila za koja se ne zna da li je zaključen ugovor o osiguranju, ne bi se mogla tretirati kao neosigurana motorna vozila.

6. NAKNADA U SLUČAJU STEČAJA NAD DRUŠTVOM ZA OSIGURANJE

Kao što smo rekli Zaštitni – Garantni fond isplaćuje naknade šteta koje su prouzrokovane u saobraćajnim nezgodama i u slučaju kada društvo za osiguranje kod koga je zaključen Ugovor o obaveznom osiguranju i koje je u obavezi da naknadi štetu padne pod stečaj. U tom slučaju se iz sredstava Zaštitnog – Garantnog fonda nadoknađuju štete koje ne mogu biti nadoknađene iz stečajne mase.

Inače, ova obaveza Garantnog fonda nije jedinstveno rješena u pravu EU niti postoji jedinstvena odredba koja reguliše prava oštećenog u slučaju insolventnosti ili stečaja

osiguravajućeg društva koje treba da isplati štetu. Oštećeni od vozača motornog vozila, koji je osiguran kod društva za osiguranje, koje zbog insolventnosti nije u mogućnosti da isplati štetu, ima pravo na naknadu štete i na stvarima (materijalna šteta) i na licima (nematerijalna šteta). Međutim, u ovakvim slučajevima postoji razlika u zaštiti oštećenih pa samih štetnika koji su uredno zaključili ugovor sa osiguravajućim društvom koji je imao valjanu licencu za obavljanje djelatnosti obaveznog osiguranja. Navedene razlike se najviše ogledaju kod definisanja trenutka kada oštećeni stiče pravo na naknadu štete od Garantnog fonda, odnosno da li je prethodni uslov pokušaj naplate štete od osiguravajućeg društva ili prijava odštetnog zahtjeva u stečajnu masu i čekanje na nemogućnost naknade štete od te mase.

Da ne bi čekao završetak stečajnog postupka, koji može dugo da traje, u Srbiji zakon predviđa pravo oštećenog da se odmah po otvaranju stečajnog postupka nad osiguravačem, kod koga je osigurano lice koje mu je prouzrokovalo štetu, obrati Garantnom fondu sa zahtjevom za naknadu. Na Garantni fond nakon naknade štete prelaze prava oštećenog lica prema stečajnoj masi. Prema novom zakonu oštećeni se prvo mora obratiti Garantnom fondu, pa tek ako Garantni fond ne odgovori na zahtjev za naknadu štete u roku od 30 dana od dana prijema zahtjeva sa potrebnom dokumentacijom, oštećeno lice može podnijeti tužbu sudu protiv Garantnog fonda.

7. IZBOR IZ SUDSKE PRAKSE

1) I kad se radi o naletu nepoznatog vozila na pješaka moguće je utvrditi postojanje podijeljene odgovornosti. Iako na putu nisu nađeni tragovi nepoznatog vozila, jer je u međuvremenu padala kiša, obzirom na to da mišljenje sudskog vještaka nema sumnje da je majka tužitelja stradala u saobraćajnoj nezgodi pa postoji odštetna odgovornost tužene zajednice osiguranja. Na mjestu štetnog događaja postoji znak ograničenja brzine na 40 km/h pa je pravilan zaključak vještaka da je nepoznati vozač, da je vozio tom brzinom, mogao pravovremeno uočiti sada pokojnu majku tužitelja i preduzeti odgovarajuće mjere da izbjegne nalet. Utvrđeno je da je sada pokojna majka tužitelja bila pod jakim uticajem alkohola te u takvom stanju ona nije uopšte mogla pratiti prometnu situaciju i sa svoje strane nešto preduzeti da se štetna posljedica izbjegne. Kako nije bilo moguće pobliže utvrditi koliko je koji od učesnika u saobraćaju doprinijeo nezgodi, prvostepeni sud je pravilno uzeo da su oni podjednako doprinijeli saobraćajnoj nezgodi.

Vrhovni sud Hrvatske, GŽ-441/76 od 20.01.1977. godine.

2) Ovaj sud jednako kao i prvostepeni sud i stranke ocjenjuje da se navedena sporna i odlučna činjenica, da je šteta nastala krivicom nepoznatog vozila, ne bi mogla utvrditi vještačenjem putem vještaka saobraćajne struke, jer u postupku utvrđivanja okolnosti pod kojima je došlo do saobraćajne nezgode nije utvrđen ni jedan podatak iz kojega bi se navedena činjenica mogla utvrditi vještačenjem, a iskazu svjedoka M. prvostepeni sud nije poklonio vjeru. Na način kako se zbilja, saobraćajna nezgoda mogla je nastati iz raznih uzroka, npr. zato što je vozač zaspao i sl.

Na takvo činjenično stanje, da nije utvrđeno da je štetu prouzrokovalo nepoznato vozilo, pravilno je prvostepeni sud primijenio materijalno pravo, kada je, *argumentum a contrario* iz člana 55. citiranog zakona, tužbeni zahtjev prema tuženom odbio.

Vrhovni sud Hrvatske, PŽ-2326/83 od 24.05.1984. godine.

3) Činjenica da je šteta prouzrokovana od motornog vozila, čiji vlasnik i registarski broj nisu poznati, može se dokazivati svim dokaznim sredstvima, a naročito svjedocima koji su vidjeli štetni događaj.

Vrhovni sud Srbije, Gž-54/71 od 25.06.1971. godine.

4) Šteta prouzrokovana od strane nepoznatog vozila je i onda kada je ispod točka nepoznatog vozila odbačen kamen udario u prednje staklo automobila, usljed čega je došlo do prskanja stakla i povrede vozača.

Vrhovni sud Hrvatske, Gž. 1113/71 od 14.03.1972. godine.

5) Ne smatra se da je u saobraćajnom udesu učestvovalo nepoznato vozilo samo zato što se ne zna kod koga je to vozio osigurano.

Vrhovni sud Slovenije, Sl 818/72 od 16.01.1973. godine.

6) Ne radi se o nepoznatom vozilu u smislu obaveznog osiguranja ako je vlasnik poznat, ali mu je nepoznato mjesto boravišta.

Viši privredni sud Novi Sad, Sl. 23/72.

7) Prema odredbi člana 56. ZOSOIO, strana osoba kojoj je na teritoriji SFRJ nanescena šteta nepoznatim motornim vozilom ima pravo na naknadu štete, ako prema Zakonu države čiji je državljanin ta osoba i građanin SFRJ u takvim slučajevima ima pravo na naknadu štete.

U konkretnom slučaju, u prvostepenom postupku je utvrđeno da je tužitelj sirijski državljanin i da u Siriji prema propisima o osiguranju motornih vozila osiguravajući zavod ne snosi obavezu naknade štete pricinjene domaćem ili stranom državljaninu od strane nepoznatog motornog vozila.

Dakle, našim građanima, prema sirijskim propisima, ne bi pripadalo pravo na naknadu štete od nepoznatog motornog vozila pa je pravilno stanovište prvostepenog suda da takvo pravo ne pripada ni tužitelju – sirijskom državljaninu – u ovom predmetu.

Neosnovan je žalbeni prigovor da je tužitelj već 20 godina nastanjen u Jugoslaviji i da se radi o vozilu koje je nosilo RP tablicu sa uredno plaćenim osiguranjem. Naime, stanovište propisa član 56. ZOSOIO ima težište na državljanstvu oštećenog, a ne na okolnosti gdje je oštećeno vozilo registrovano ili gdje je zaključen ugovor o osiguranju.

Takođe, nije od značaja ni drugi žaliteljev prigovor da bi oštećeni automobil bio i vlasništvo njegove supruge koja je jugoslovenski državljanin, jer se u ovom predmetu kao tužitelj – oštećeni – pojavljuje samo žalitelj koji je strani državljanin.

Okružni sud Zagreb, Gž-4499/85 od 25.06.1985. godine.

8) Zajednica osiguranja čije je sjedište na teritoriji republike, odnosno pokrajine na kojoj je šteta nastala naknađuje i isplaćuje u smislu propisa člana 55. stav 1. ZOSOIO naknadu štete samo u slučaju kad se nesumljivo utvrdi da korisnik, odnosno vlasnik motornog vozila, koje je štetu prouzrokovalo, nije zaključio ugovor o osiguranju od odgovornosti.

Okružni sud Split, Gž 1375/80 od 29.08.1980. godine.

ZAKLJUČAK

Obavezno osiguranje od autoodgovornosti za štete pričinjene trećim licima se u praksi pokazalo kao najefikasniji način zaštite učesnika u saobraćaju, pogotovo imajući u vidu da je sve veći razvoj saobraćaja doveo do pojave ogromnog broja saobraćajnih nezgoda. Međutim, u praksi su se pojavili slučajevi saobraćajnih nezgoda sa štetnim posljedicama, gdje nije moguće identifikovati štetnika ili ukoliko, pak, štetnik nije zaključio polisu obaveznog osiguranja od autoodgovornosti. Takva praksa je još sredinom dvadesetog vijeka dovela do potrebe za formiranjem posebnih pravnih entiteta koji bi bili obavezni nadoknaditi štetu u navedenim slučajevima. Takve institucije se nazivaju Garantni odnosno Zaštitni fondovi i njihova osnovna funkcija je upravo naknada štete licima u slučaju da je šteta pričinjena od strane neosiguranih vozila, nepoznatih vozača – štetnika ili ukoliko je štetnik osiguran kod osiguravajućeg društva koje zbog nesolventnosti nije u mogućnosti da namiri takvu štetu. Dakle, osnov za naknadu štete od strane Garantnog fonda je, uglavnom, identičan u svim pravnim sistemima evropskog kontinentalnog prava i podrazumijeva zaštitu oštećenih u slučaju štete od strane neosiguranih vozila, oštećenih od strane nepoznatih vozača – štetnika te oštećenih koji pretrpe štetu od strane vozila koje je uredno osigurano kod osiguravajućeg društva koje je dospjelo u stečaj ili likvidaciju. Primjećujemo da su odredbe koje propisuju naknadu štete od neosiguranih vozila i nepoznatih vozača gotovo identične u svim pravnim sistemima, usklađeni sa rješenjima iz EU. Razlike postoje u dijelu koji se odnosi na naknadu štete u slučaju insolventnosti (stečaja) osiguravača, jer ni pravo EU nije jasno utvrdilo jasna i jedinstvena pravila koja se odnose na momenat sticanja prava na naknadu štete u slučaju stečaja osiguravajućeg društva. Pozitivna novina u pravu Republike Srpske jeste, svakako, uvođenje prava na naknadu materijalne štete u slučaju štete prouzrokovane nepoznatim vozilom (ranije je bilo moguće nadoknaditi isključivo nematerijalnu štetu) u slučaju smrti ili teške tjelesne povrede učesnika koje su nastale u istoj saobraćajnoj nezgodi, a koje su zahtijevale bolničko liječenje u trajanju od najmanj pet dana. Navedene izmjene svakako prate rješenja koja su usvojena direktivom EU, koja reguliše ovu oblast. U slučaju likvidacije ili stečaja osiguravajućeg društva propisana je obaveza Garantnog fonda na naknadu štete iz ugovora o obaveznom osiguranju tek ukoliko oštećeni nije mogao nadoknaditi štetu iz stečajne ili likvidacione mase društva za osiguranje. Iz navedenog zakonskog rješenja jasno proizlazi da oštećeni stiče pravo na naknadu štete od Garantnog fonda tek nakon okončanja likvidacionog, odnosno stečajnog postupka, što može biti nepovoljno, a imajući u vidu trajanje ovakvih postupaka u Republici Srpskoj. Saglasno navedenom, smatramo da bi izmjena zakonskog rješenja u ovom dijelu po uzoru na zakonsko rješenje, koje je usvojeno u Srbiji, bilo od koristi u cilju potpunije zaštite oštećenih u navedenim slučajevima.

LITERATURA:

1. Baroš, Predrag. 2009. „Naknada određenih vidova nematerijalne štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila i troškovi parničnog postupka, kroz praksu sudova”. *Izbor sudske prakse*. 6:2.
2. Belanić, Loris. 2007. „Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti“. *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilište Rijeka*. 28(1). 1-51.
3. Crnić, Ivica i Ilić, Ante 1987. „Osiguranje i naknada štete u saobraćaju“. *Informator*. Zagreb. 8-11.
4. „Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability“ V. Sl. List EU br. L 236/11 od 16.09.2009. godine.
5. Defrance, Gerard. 2015. „L`intervention du Fond de garantie automobile en cas de dommages materielles“. *L`Argus*. 6878: 204-224.

6. „European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles“ Strasbourg. 20/04/1959.
7. Feyock, Hans and Jacobsen, Peter and Lemor, Ulf. D. 2009. *Kraftfahrtversicherung*. Munuchen: C.H.Beck.
8. Carić, Slavko. 2001.,, Dr Aleksandar K. Filipović: Obavezno osiguranje od autoodgovornosti u jugoslovenskom pravu, Dunav grupa - Dunav preving, Beograd, 2000“. *Pravo- teorija i praksa*. 18(4): 75-80.
9. Hiber, Dragor. 2015. „Pobijanje ugovora o jemstvu u stečajnom postupku“. *Anali pravnog fakulteta u Beogradu*. 63(1) 58-74.
10. Hiber, Dragor. 2013. „Promena poverioca ili novacija i zastarelost“. *Anali pravnog fakulteta u Beogradu*. 61(2) 5-20.
11. Jevremović Petrović, Tatjana. 2016. „Ništavost statusne promene nakon registracije“. *Anali pravnog fakulteta u Beogradu*. 64(2) 74-109.
12. Litman, Todd. 1997. “Distance-Based Vehicle Insurance as a TDM Strategy“. *Transportation Quarterly*. 51(3): 119-138.
13. Lekeux, Lies. 2006 „Fond commun de garantie automobile“. *Le monde de l' assurance*. 1-15.
14. Morgan, Bronwen and Thorpe, Amelia. 2018. “Introduction: Law for a New Economy: Enterprise, Sharing, Regulation“. *Journal of law and society*. 1-10. Accessed 09 February. <https://doi.org/10.1111/jols.12075>
15. „Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles“ Direktiva prestala da važi 26.10.2009. godine.
16. Šulejić, Predrag. 1974. „Lica čija je odgovornost pokrivena obaveznim osiguranjem u saobraćaju motornih vozila“. *Pravni život*. 11(74):29-43.