

PRAVO NA NAPUŠTAJ TOTALNO OŠTEĆENOG MOTORNOG VOZILA PO OSNOVU OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA U PRAVU REPUBLIKE SRPSKE I ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

Siniša Ognjanović,

Univerzitet Sinergija, Pravni fakultet, Bijeljina

s.ognjanovic@pravni-fakultet.info)

Predrag Tošić,

Univerziteta Sinergija, Bijeljina

ptosic@sinergija.edu.ba

Sažetak: Opšte je pravilo u osiguranju imovine Republike Srpske da „Ako drukčije nije ugovoreno, osiguranik nema pravo da posle nastupanja osiguranog slučaja prepusti osiguravaču oštećenu stvar i da od njega zahteva isplatu pune svote osiguranja“. Ovo pravilo se primenjuje i u kasko osiguranju i u osiguranju od autoodgovornosti. Tako, u slučaju totalne štete na motornom vozilu, osiguraniku odnosno oštećenom licu ostaju ostaci uništenog vozila, a visina naknade iz osiguranja se umanjuje za vrednost ostataka. U praksi, osiguravači ne pristaju da drukčije ugovore i da preuzmu ostatak vozila uz plaćanje njegove vrednosti, već ostatak ostavljaju vlasniku vozila uz umanjenje plaćanja za njegovu vrednost. Kada se to dogodi, tada se otvara niz problema za vlasnika vozila oko prevoza ostatka vozila, mesta skladištenja, zaštite od propadanja, njegovog čuvanja, pokušaja prodaje i/ili predaje ostatka otpadu ili reciklažnom centru, izgubljenog vremena i potrošenog novca s tim u vezi. Ovu štetu oštećenom ne nadoknađuje ni kasko osiguravač niti osiguravač od autoodgovornosti. Šteta definitivno pada na vlasnika vozila. Ali, štetu trpi i društvo i životna sredina koja se ugrožava sadržajima rasutih olupina automobila po dvorištima, garažama, parkinzima, livadama – rečju, po našoj životnoj sredini.

Ključne reči: pravo na napuštaj (abandon), totalna šteta na motornom vozilu, potpuna i izvedena totalna šteta, ostatak, osiguranje.

SUMMARY

In this paper, author analyzed the issue of recognition and constitution of another new right on abandon in favor of injured persons in case of total loss on motor vehicles and in case of on the basis of insurance indemnity compulsory automobile insurance, and total insurance. Author wrote about right to release the rest of motor vehicle in property of insurers including payment of insures for total value of motor vehicle. Now, this option is contractual possibility, not the right of injured persons.

In this paper, author proposed the recognition of the right on abandon in case of total damage on motor vehicle as a individual right of insuree in case of total insurance. Also, author suggested that option for injured persons which will be stipulated by special regulations for compulsory automobile insurance in Republic Srpska. That regulation will have the positive effects in the various aspects of life and exp. in aspect of environment protection.

Key words: abandon, total loss on motor vehicle, actual total loss, constructive total loss, insurance.

1. UVOD

Motorna vozila su svakodnevni učesnici saobraćajnih nezgoda iz kojih proizilaze različite posledice (štete) na licima i imovini, pa i na samom motornom vozilu. Šteta na motornom vozilu jedna je od najčešćih posledica saobraćajne nezgode odn. nekog drugog osiguranog rizika.¹ Zbog toga smatramo da se u naknadi štete na motornom vozilu mogu predvideti povoljnija rešenja od postojećih za oštećene vlasnike motornih vozila i društvo kao celinu. Jedno od njih je i konstituisanje u korist vlasnika motornog vozila zakonskog prava na napuštaj ostatka motornog vozila u slučaju nastupanja totalne štete onda kada se naknada štete vrši po osnovu osiguranja od automobilske odgovornosti ili kasko osiguranja. Uvođenje prava na abandon² moglo bi se izvršiti kroz posebnu zakonsku regulativu osiguranja od automobilske odgovornosti i ugovora o osiguranju. Na ovaj način ne bi se diralo u opšta pravila građanskog prava o naknadi štete. Šteta na motornom vozilu, kao što je poznato, može se nadoknaditi vlasniku primenom opštih pravila građanskog prava o naknadi štete (u pravnom odnosu oštećenog i odgovornog lica) ili po osnovu osiguranja od automobilske odgovornosti (u odnosu osigurača i oštećenog kao trećeg lica) ili isplatom naknade iz osiguranja po osnovu ugovora o kasko osiguranju motornog vozila (u pravnom odnosu osiguranik – osigurač). U ovom referatu, dakle, reč je o posebnoj pravnoj regulativi za naknadu štete po osnovu poslednja dva osnova – osiguranju od automobilske odgovornosti i kasko osiguranju.

Redovno se naknada štete na motornom vozilu vrši u novcu, ređe se koristi naknada u naturi (restitucija - zamena ili opravka) kao oblik naknade štete, a još ređe se koristi napuštaj (abandon) kao način naknade, tj. mogućnost da osiguranik ili treće oštećeno lice prepusti osiguraču u svojину ostatke uništenog motornog vozila, kao osigurane ili oštećene stvari, s tim da mu osigurač isplati naknadu iz osiguranja u visini pune sume osiguranja motornog vozila, odn. naknadi štetu u visini stvarne vrednosti vozila na dan plaćanja.

Praktikovanje abandona kao načina naknade samo se izuzetno prihvata (tj. ugovara) u pravu osiguranja. Tako na primer, Opšti uslovi za osiguranje imovine sadrže normu da uništene, odnosno oštećene stvari, posle nastanka osiguranog slučaja, ostaju osiguraniku, ukoliko se drukčije ne ugovori. Ovo pravilo važi i za ugovor o kasko osiguranju motornog vozila. Ova norma je dispozitivna, tj. primenjuje se ukoliko nije drukčije ugovoreno. Sličnu odredbu, takođe dispozitivnu, sadrži i Zakon o obligacionim odnosima u članu 927, koja glasi: “Ako drukčije nije ugovoreno, osiguranik nema pravo da posle nastupanja osiguranog slučaja prepusti osiguravaču oštećenu stvar i da od njega zahteva isplatu pune svote osiguranja”.

¹ Do oštećenja motornog vozila dolazi ne samo u saobraćajnim nezgodama, već i zbog mnogobrojnih drugih uzroka, tj. osiguranih opasnosti, kao što su: razne prirodne nepogode (oluja, grad, poplava, bujica, odron zemlje, šumski požar), namerna oštećenja od nekog lica, samozapaljenje vozila, oštećenje od strane životinje, pad neke stvari na vozilo, itd. Ako je reč o slučaju (*casus*), odnosno o slučajnim događajima (npr. poplava), onda, ukoliko nema mesta objektivnoj odgovornosti, štetu snosi sam oštećeni u skladu sa poznatom pravnom izrekom “slučaj škodi koga zgodi” (*casum sentit dominus; casus a nullo praestatur*). Ipak, postoje izuzeci od ovog pravila (npr. odgovornost ugostitelja za stvari svoga gosta, zatim, odgovornost za štetu od opasnih stvari i opasnih delatnosti). Najzad, štetu nastalu zbog napred navedenih opasnosti može da pokrije osiguranje ukoliko je štetni događaj pokriven osiguranim slučajem na osnovu zaključenog ugovora o osiguranju.

² Abandon (napuštanje broda) je specifična ustanova pomorskog prava i znači prepuštanje broda i vozarine poveriocima po osnovu odgovornosti brodarka za obaveze nastale iz poslovanja broda onog putovanja broda iz koga su te obaveze nastale. Od ovog pojma treba razlikovati pojam abandona kao prepuštanje broda ili tereta ukrasnog na brodu osiguračima kod pomorskog osiguranja. U engleskom pravu prepuštanje osiguračima naziva se *abandonment*, dok se prepuštanje osiguračima u francuskom pravu naziva *delaissement*; vid. Pravni leksikon (1970), Savremena administracija, Beograd, str. 1.

Drukčije međutim predviđa Skica za zakonik o obligacijama i ugovorima prof. Mihaila Konstantinovića, odnosno, Skica sadrži imperativnu normu o abandonu po kojoj “Osiguranik nema pravo da posle nastupanja osiguranog slučaja prepusti osiguraču oštećenu osiguranu stvar, ili ostatke uništene osigurane stvari, i da od njega zahteva isplatu pune svote osiguranja”.¹

U plovidbenom osiguranju važe opet sasvim drukčija pravila o abandonu, po kojima isplatom naknade iz osiguranja u slučaju potpunog gubitka osiguranog predmeta na osigurača prelaze sva prava koja osiguranik ima na osiguranom predmetu, ukoliko ih se osigurač ne odrekne.

Radi se dakle, ovde o napuštanju broda od strane osiguranika i prelazu svih svojinskih prava na brodu sa osiguranika na osigurača. Ali uspešnost napuštanja zavisi od odluke osigurača koji može da prihvati izjavu osiguranika o napuštanju ili da napuštanje prihvati na konkludentan način, tj. aktom isplate naknade iz osiguranja. U svakom slučaju osigurač može da spreči svojinsko napuštanje broda od strane osiguranika, putem odricanja od svog prava. To će biti slučaj kad osigurač proceni da on nema interesa da na njega bude preneti svojina ostatka osigurane stvari, jer on tada preuzima i obaveze vezane za ostatak te stvari, koje mogu da budu velike, pa i veće od vrednosti samog ostatka (npr. troškovi za uklanjanje olupine broda, da bi se oslobodio plovni put, mogu iznositi više od vrednosti olupine).

2. POJAM TOTALNE ŠTETE

Obračun visine naknade štete na stvarima zavisi od toga da li je nastupila delimična ili totalna šteta. Za ovu podelu od značaja je okolnost, da li je šteta pogodila celokupnu vrednost stvari i tako dovela do njenog uništenja (totalna šteta) ili je pak došlo samo do njenog oštećenja (delimična šteta).

Tako se kod štete na motornom vozilu smatra da je nastupila totalna šteta onda kada je došlo do uništenja ili nestanka vozila. Tada se visina naknade utvrđuje prema novonabavnoj vrednosti vozila i elemenata za određivanje vremenske i funkcionalne amortizacije, prema stanju vozila na dan štete, a po cenama u vreme obračuna odnosno isplate naknade štete. Ova vrednost se zatim umanjuje za vrednost ostatka, ukoliko ostatka ima i ukoliko ostatak ostaje vlasniku uništenog vozila, pa se tek tako dobijeni iznos isplaćuje oštećenom vlasniku uništenog motornog vozila. Ukoliko se, pak radi o totalnoj šteti zbog nestanka vozila (npr. usled krađe, potonuća u vodu bez mogućnosti vađenja), tada ostatka vozila očigledno nema, pa se i ne odbija bilo kolika vrednost ostatka prilikom obračuna naknade štete za nestalo vozilo.

Totalna šteta se može pojaviti u dva vida: a) kao stvarna totalna šteta ili stvarni potpuni gubitak, i b) kao izvedena totalna šteta ili izvedeni potpuni gubitak, koji opet može biti u obliku tehničke totalne štete i ekonomske totalne štete.

2.1. Stvarna totalna šteta, stvarni potpuni gubitak (engl. Actual total loss)

Stvarna totalna šteta na motornom vozilu nastupa kada dođe do nestanka motornog vozila (npr. dogodi se rizik krađe ili potonuća vozila bez mogućnosti vađenja ostatka, i slično, u kome slučaju ne postoji vrednost ostatka, jer je vozilo nestalo) ili kada dođe do oštećenja ili uništenja motornog vozila bez vrednosti ostatka (npr. vozilo izgori u požaru, bez vrednosti ostatka ili kada vrednost ostatka postoji, ali su troškovi spašavanja, vađenja ili transporta ostatka veći od njegove vrednosti).

U svim takvim slučajevima, kada je nastupila stvarna totalna šteta na motornom vozilu, ne postavlja se pitanje napuštaja ostatka motornog vozila jer ostatka nema.

¹ Konstantinović, M., (1969), Obligacije i ugovori – Skica za zakonik o obligacijama i ugovorima, čl. 905.

Prema tome, pravo na napuštaj ne postavlja se kod stvarne totalne štete, već samo kod izvedene totalne štete možemo govoriti o eventualnom pravu na napuštaj ostatka motornog vozila.

2.2. Izvedena totalna šteta, izvedeni potpuni gubitak (engl. Constructive total loss)

Izvedena totalna šteta na motornom vozilu nastaje kada se dogodi takvo oštećenje ili uništenje motornog vozila da se ono tehnički ne može popraviti (tehnička totalna šteta) ili se može popraviti, ali popravka ekonomski nije isplativa (ekonomska totalna šteta).

a) Tehnička totalna šteta

Kada je oštećenje motornog vozila takvo da se tehnički ne može popraviti i zbog toga tako oštećeno motorno vozilo prestaje biti stvar određene vrste, odnosno više se ne može upotrebiti za svrhu za koju je namenjeno, tada nastaje tehnička totalna šteta. U tom slučaju postoje tzv. spašeni delovi motornog vozila, tj. vrednost ostatka. Oni ostaju oštećenom licu i za njihovu vrednost umanjuje se naknada štete. U poslovnoj praksi naših osiguravača ovaj princip dosledno se primenjuje, kako onda kada se naknada iz osiguranja vrši po osnovu kasko osiguranja motornog vozila, tako i onda kada se naknada štete vrši po osnovu osiguranja od automobilske odgovornosti. Razume se da se osigurač i osiguranik odnosno oštećeni uvek mogu dogovoriti drukčije, naime, tako da osigurač preuzme ostatak motornog vozila, a njegovu procenjenu vrednost isplati osiguraniku odnosno oštećenom. Ipak su ovakvi slučajevi u našoj poslovnoj praksi retkost. Efekat abandona postigao bi se u kasko osiguranju na osnovu zakonskih odredaba o ugovoru o osiguranju, dok u osiguranju od automobilske odgovornosti primenom posebnih zakonskih pravila o naknadi štete.

U uporednoj sudskoj praksi, gde je pravo napuštaja identično regulisano kao što je u Republici Srpskoj, ima slučajeva tehničke totalne štete kada je sud obavezao osiguravača da oštećenom isplati celokupnu vrednost oštećenog motornog vozila, s tim da osiguravaču vlasnik stavi na raspolaganje ostatak vozila.¹ U jednom drugom slučaju, Vrhovni sud Vojvodine smatra da vlasnik vozila koje je oštećeno krivicom osiguranika tuženog osigurača nije dužan da obavlja rasprodaju preostalih upotrebljivih delova sa svog havarisanog vozila, nego je ovlašćen da zahteva isplatu pune vrednosti vozila prema stanju neposredno pre udesa, ali uz istovremenu predaju havarisanog vozila osiguraču.² Tako je i Vrhovni sud Srbije svojevremeno izneo mišljenje da u slučaju totalne štete na motornom vozilu, ako se preostali delovi ne mogu da prodaju, jer se vozilo više ne proizvodi, tada je osigurač dužan da vlasniku naknadi štetu u punom iznosu, a za sebe da zadrži ove delove.³ Na isti način izjasnio se i Vrhovni sud Crne Gore, po kome kada vlasnik „nema interesa za spasene delove“, za njihovu vredost ne može da se umanjati naknada štete, već se oni stavljaju na raspolaganje osiguraču koji će „eventualnom prodajom spasenog ostatka ili na drugi način za visinu njegove vrednosti sam moći da smanji ukupan iznos štete”.⁴

b) Ekonomska totalna šteta

Kada je oštećenje motornog vozila takvo da se motorno vozilo tehnički može popraviti ali popravka ekonomski nije isplativa, tada je reč o ekonomskoj totalnoj šteti. Ukoliko su troškovi potrebni za popravku vozila veći od iznosa koji se dobije kada se vrednost vozila

¹ Tako je Vrhovni sud Vojvodine zauzeo stanovište da vlasnik novog vozila ima pravo da zahteva od osigurača čiji mu je osiguranik prouzrokovao štetu punu vrednost svog vozila uz stavljanje na raspolaganje ostataka tuženom, ako je vozilo toliko oštećeno da se popravkom ne bi moglo uspostaviti pređašnje stanje, kao što je slučaj u pitanju, jer zbog obustavljanja proizvodnje tog vozila nova školjka ne može da se kupi na tržištu, a neophodna je zamena školjke (cit. prema, Šulejić, P., (1997), Pravo osiguranja, Beograd, str. 327.)

² Šulejić, P., op.cit.

³ op. cit., str. 328.

⁴ op. cit., str. 328

umanji za vrednost ostatka, prema stanju vozila na dan štete, a sve prema cenama u vreme obračuna, onda se radi o ekonomskoj totalnoj šteti jer popravka nije ekonomski isplativa. Drukčije rečeno, ekonomska totalna šteta nastaje kada vrednost vozila, umanjena za vrednost ostatka vozila prema stanju vozila i ostatka na dan štete, iznosi manje od vrednosti troškova popravke, a sve prema cenama na dan obračuna štete.

Prema tome, prema sadašnjoj regulativi, kada se dogodi ekonomska totalna šteta, oštećenom se isplaćuje iznos koji se dobije kada se vrednost vozila umanji za vrednost ostatka (kada se od vrednosti vozila odbije vrednost ostatka). Ostatak vozila, kao što smo gore rekli, ostaje vlasniku vozila, jer vlasnik nema pravo na napuštaj ostatka, nema pravo abandona.

3. PRAVO NA NAPUŠTAJ – POLJE PRIMENE

Pravo na napuštaj u pravu Republike Srpske zapravo ne postoji prema opštim pravilima građanskog prava o naknadi štete, jer abandon nije konstituisan kao subjektivno pravo oštećenog povodom naknade prouzrokovane štete na stvarima uopšte, pa prema tome ni u osiguranju imovine, odnosno motornih vozila, sve jedno da li je šteta delimična ili totalna.

Jedino pravila o ugovoru o osiguranju stvari predviđaju abandon, ali ne kao pravo osiguranika već samo kao mogućnost ugovaranja sa osiguračem.¹ Ako osigurač i osiguranik ugovore abandon ugovorom o kasko osiguranju motornog vozila onda će osiguranik imati pravo da posle nastupanja osiguranog slučaja prepusti osiguraču u svojinu osigurani automobil posle njegovog oštećenja, s tim da mu osigurač isplati punu ugovorenu sumu osiguranja. Abandon se može ugovoriti kako za slučaj totalne štete na automobilu, tako i za slučaj delimične štete, odnosno nezavisno od toga kakva je šteta na automobilu nastala.

U plovidbenom osiguranju, međutim primenjuju se drukčija pravila o abandonu od pravila koja važe u osiguranju imovine. Naime, u plovidbenom osiguranju abandon je pravo osiguranika u čitavom nizu slučajeva, npr. u kasko osiguranju broda osiguranik ima pravo da prepusti osiguraču oštećeni brod, ako troškovi popravke broda zajedno sa troškovima spasavanja broda iznose više nego što je ugovorena ili stvarna vrednost broda, zatim, ako je brod privremeno oduzet, a ne vrati se osiguraniku u roku od šest meseci. I u osiguranju robe od plovidbenih transportnih rizika osiguranik ima pravo napuštaja ako roba usled oštećenja izgubi 4/5 svoje vrednosti, a ne može se popraviti i vratiti u pređašnje stanje. Tada je osigurač dužan da osiguraniku isplati naknadu iz osiguranja kao da je nastao potpuni gubitak osigurane robe.

4. PRAVO NA NAPUŠTAJ OSTATKA MOTORNOG VOZILA

Kada se šteta naknađuje po osnovu osiguranja od automobilske odgovornosti ili po osnovu kasko osiguranja trebalo bi, smatramo, dopuniti zakonsku regulativu sa pravom na napuštaj ostatka motornog vozila onda kada je nastupila totalna šteta na motornom vozilu.

To će biti slučaj ekonomske totalne štete (koja je najčešći slučaj totalne štete u praksi) i tehničke totalne štete (koja se rede događa), jer samo kod ova dva oblika izvedene totalne štete pojavljuje se vrednost ostatka koji može biti predmet napuštaja i njegovog prelaska u svojinu osigurača.

Inače, ispitivanje i utvrđivanje da li je nastupila delimična ili totalna šteta na oštećenom motornom vozilu često je danas delikatan zadatak od čijeg rezultata zavisi da li će se šteta obračunati kao delimična (u kom slučaju će se izvršiti naknada štete u visini troškova popravke oštećenog motornog vozila) ili će se šteta obračunati kao totalna (tada će se šteta

¹ Zakon o obligacionim odnosima, čl. 927.

naknaditi u iznosu koji se dobije kada se vrednost vozila, prema stanju vozila na dan nastanka osiguranog slučaja, tj. na dan štetnog događaja, umanju za vrednost ostatka vozila, a sve prema cenama na dan obračuna štete).

Totalna šteta na motornom vozilu u našoj osiguravajućoj praksi stalni je, rekli bi smo višedecenijski izvor nesporazuma oštećenih sa osiguračima, koji i dalje traje. A za nesporazume previše je povoda, a najčešći povodi su u sledećem: vrednost ostatka procenjuje osiguravač koji je dužnik naknade, koji se pri obračunu nalazi u sukobu interesa, vrednost ostatka se procenjuje uz puno fleksibilnih kriterijuma, što pogoduje subjektivnosti, zatim, ocena stanja vozila u kome se nalazilo na dan osiguranog slučaja delom podleže subjektivnim kriterijumima, što podstiče sumnju u objektivnost utvrđivanja vrednosti vozila. Dalje, novonabavna cena vozila (modela) koje se više ne proizvodi je pretpostavljena cena i čest je utisak da je katalogski podcenjena, takođe, sa ostatkom havarisanog vozila oštećeni najčešće ne zna šta da radi – niti da ga popravlja, jer bi ga popravka, ako je moguća, koštala više nego što mu je isplaćeno, niti da proda ostatak za procenjenju vrednost jer ne nalazi kupca za tu cenu ostatka, niti ima gde i ko da mu čuva ostatak dok nađe neko rešenje ili sve to ima ali takva usluga košta, a tu štetu (taj dodatni trošak, ako uopšte može da ga plati) niko nije dužan da mu nadoknadi, itd.

Činjenica je da u osiguravajućoj praksi procenu i obračun štete na motornim vozilima, pa i totalne štete, po pravilu vrši osiguravač kao dužnik naknade štete, umesto nezavisnih procenitelja, veštaka ili agencija za procenu i obračun šteta na motornim vozilima, onda je razumljivije gde je uzrok tolikim sporovima, pa i sudskim između osigurača i oštećenih vlasika motornih vozila.

Sa druge strane, treba imati u vidu i činjenicu da je automobilski park u Republici Srpskoj dosta star i da se totalne štete veoma lako ostvare naročito na starijim vozilima čak i pri malim oštećenjima, što nam samo uvećava problem i govori da će mo se (svi - osigurači, oštećeni, sudovi, veštaci) i u buduće još dugo vremena i učestalo suočavati sa problematičnom naknadom totalne štete na motornom vozilu, bez prava oštećenog na napuštaj ostatka motornog vozila u korist osigurača i naplatu od njega celokupne vrednosti totalno havarisanog motornog vozila.

Uvođenje prava oštećenog da se pozove, ako želi, na svoje pravo napuštaja ostatka motornog vozila u korist osigurača autoodgovornosti za slučaj da je nastupila totalna šteta na motornom vozilu, doprinelo bi eliminisanju mnogobrojnih gore navedenih problema, odnosno naknada štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti i kasko osiguranja bi se učinila i efikasnijom i društveno korisnijom, što takođe važi i za poslovanje osiguravajućih društava u Srbiji.

Priznavanje prava abandona ne bi nikome štetilo, ustvari svi bi imali samo koristi zbog toga.

5. DRUŠTVENA KORISNOST PRIZNAVANJA PRAVA NA NAPUŠTAJ

Da bi se ocenila društvena korisnost uvođenja prava na napuštaj ostatka motornog vozila u slučaju nastupanja totalne štete, pre svega postavlja se pitanje da li bi se uopšte i u kom obimu oštećeni vlasnici totalno havarisanih motornih vozila koristili ovim svojim subjektivnim pravom (razume se, oni se ne moraju koristiti tim pravom, ako ne žele ili nemaju interesa).

O tome nije sprovedeno istraživanje koje bi dalo odgovor na ovo pitanje. Zato se autor koristi sopstvenim dugogodišnjim iskustvom kako iz poslovne prakse osiguranja i naknade šteta na motornim vozilima tako i iz sudske prakse, iz čega proizilazi nesumnjiv zaključak da bi oštećeni, po pravilu, pribegavali napuštaju ostatka totalno havarisanog motornog vozila, kada bi takva mogućnost postojala, odnosno kada bi takvo pravo imali.

Retki su primeri gde vlasnici žele da zadrže ostatak totalno havarisanog motornog vozila. Takav interes se pojavljuje, na primer, kad vlasnik ima veći broj motornih vozila istog tipa

kao havarisano, pa ostatak zadrži za rezervne delove ili kad vlasnik ima internu radionicu ili servis za popravku vozila.

Društvena korisnost uvođenja prava na napuštaj je svakako nesporna, u prilog čega govore pored gore već iznetih i sledeći razlozi:

Umesto što se sa ostatkom motornog vozila sada bavi mnoštvo vlasnika pojedinačno, tim poslom bi se bavilo samo nekoliko osigurača motornih vozila.

A oko havarisanog ostatka motornog vozila niz je obaveza (prevoz i skladištenje na odgovarajućem mestu, zaštita od daljeg propadanja - kiša, sneg, krađa, jer ostatak ima vrednost, organizovanje prodaje - oglas, razgledanje, licitacija i najzad prodaja ili samo predaja ostatka otpadu). Dakle, vlasnici totalno havarisanih motornih vozila treba da se bave svako svojim poslom, svojom profesijom (što je i društveno i pojedinačno korisno), da ne gube novac i vreme baveći se ostatkom motornog vozila (što je i pojedinačno i društveno štetno), a tim poslom treba da se bave na organizovan i profesionalan način osigurači od autoodgovornosti i kasko osigurači motornih vozila. Ovaj cilj se može postići tek onda kada se zakonom uvede pravo na napuštaj (abandon) ostatka motornog vozila u slučaju totalne štete.

Tako bi osiguravajuća društva, baveći se ovim poslom, značajno doprinela zaštiti životne sredine, a dodatno zaposlio bi se jedan broj nezaposlenih ljudi, itd.

Zaštita i očuvanje životne sredine je u neposrednoj vezi sa ovim predlogom. Jer, totalno havarisana motorna vozila rasuta su svuda. Ona su uglavnom "privremeno" smeštena po dvorištima, okućnicama i livadama, umesto da se nalaze isključivo na mestima koja su određena za takvu svrhu (otpadi ili druga organizovana mesta za sakupljanje, čuvanje, prodaju, reciklažu). Ona tu stoje dugo vremena, često i godinama, čekajući da vlasnik pronađe neko rešenje za problem koji ima. Međutim, u gradskim sredinama ovaj problem je još izraženiji i za vlasnika ostatka vozila rešenje problema sa ostatkom vozila još je složenije i skuplje. Zato često vidimo havarisana vozila ostavljena po ulicama i parkinzima gradova, što je direktni atak na životnu sredinu.

Praktično, uvođenje prava na abandon doprinelo bi čišćenju životne sredine Republike Srpske od rasutih havarisanih motornih vozila.

6. ZAKLJUČAK

U radu su izneta razmišljanja i predlog autora o priznavanju jednog novog prava, prava abandona, u korist oštećenih lica u slučaju nastupanja totalne štete na motornom vozilu, kada se naknada štete vrši po osnovu obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti i po osnovu kasko osiguranja. Reč je o pravu na prepuštanje ostatka motornog vozila u svojinu osiguravaču uz istovremenu naplatu od osigurača celokupne vrednosti motornog vozila. Sada je to samo ugovorna mogućnost u osiguranju stvari, ali ne i pravo oštećenog.

Autori zato predlažu donošenje posebne zakonske norme za regulisanje prava prepuštanja ostatka motornog vozila osiguravaču u slučaju totalne štete, koja će glasiti: „Osiguranik odnosno oštećeno lice ima pravo u slučaju totalne štete na motornom vozilu da, posle nastupanja osiguranog slučaja, prepusti kasko osiguravaču ili osiguravaču od autoodgovornosti ostatak motornog vozila i da od njega zahteva isplatu vrednosti ostatka“.

Takva odredba imala bi niz pozitivnih efekata, a doprinela bi i zaštiti životne sredine.

U referatu se predlaže da se pravo na napuštaj totalno oštećenog motornog vozila prizna kao subjektivno pravo autokasko osiguranika kao i oštećenih trećih lica po posebnim propisima kojima se uređuje obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti u Republici Srpskoj. Takva regulativa imala bi niz pozitivnih efekata, a doprinela bi i očuvanju životne sredine.

LITERATURA:

- [1.]Šulejić, P., Pravo osiguranja, Pravni fakultet u Beogradu, Beograd, 1997.
 - [2.]Petranović, V., Osiguranje i reosiguranje, Informator, Zagreb,1984.
 - [3.]Komentar Zakona o obligacionim odnosima, u redakciji Perović, S., Stojanović, D., Pravni fakultet Kragujevac i Kulturni centar Gornji Milanovac,1980.
 - [4.]Komentar Zakona o obligacionim odnosima, u redakciji Blagojević, B., Krulj, V., Savremena administracija Beograd,1980.
- Konstantinović, M., Obligacije i ugovori – Skica za zakonik o obligacijama i ugovorima, Pravni fakultet u Beogradu, Beo