

УДК: 368.212.032.5 ; 347.518:656.1

CERIF: S 137, S 144

ТИП РАДА: ПРЕГЛЕДНИ НАУЧНИ РАД

DOI: 10.55836/PiP_24102A

др Дијана МАРКОВИЋ-БАЈАЛОВИЋ*
редовни професор Правног факултета – Универзитета Унион,
Србија

ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ ВЛАСНИКА МОТОРНИХ ВОЗИЛА ОД ОДГОВОРНОСТИ ИЗМЕЂУ СЛОБОДЕ УГОВАРАЊА И ПРИНУДНЕ КАРТЕЛИЗАЦИЈЕ

Сажетак

Евројска унија је уредила осигурање од аутоодговорности директивама којима се осиварују начело о слободи креиња лица и једнака заштити ирећих лица од штеиња ироузрокованих уиоиребом моторних возила. Србија је ироишких деценија усклаћивала своје законодавство са ироишима ЕУ у области осигурања. Када је реч о осигурању од аутоодговорности, либерализација иржишћа је онемоћена Законом о обавезном осигурању у саобраћају (ЗООС) из 2009. Тим законом је овлашћено Удружење осигуравача Србије да уиврђује минималне цене иремија осигурања од аутоодговорности уз сајласносћ Народног банке Србије (НБС) и ироишана обавеза ирмене бонус-малус сисћема (БМС). НБС је ефективно ироишала минималне иремије у оквиру иремијских сћеиена БМС-а и услове ирмене бонуса и малуса.

Аутор анализира законодавство ЕУ и ираксу Суда иравде који се односе на уиврђивање висине иремија, обавезу ирмене БМС-а и заштитиу конкуренције на иржишћу осигурања од аутоодговорности.

* Електронска адреса аутора: dijana.markovicbajalovic@pravnofakultet.edu.rs.

Извршено је иоређење БМС-а у појединим државама чланицама ЕУ са БМС-ом у Србији. Пројисивањем минималне цене иремије и обавезних услова БМС-а конкуренција на тржиштиу осигурања од аутоодговорности у Србији је онемогућена. Аутор такође анализира нејативне ефекте иравној оквира обавезној осигурања од аутоодговорности на поједине елементе тржишне структури, уочавајући стипичност стипена концентрисаности тржиштиа и велики удео иремије осигурања од аутоодговорности у укунном ирходу осигуравача. Аутор закључује да је неојходно без одлајања измении ЗООС, како би се либерализовало тржиштие осигурања од аутоодговорности.

Кључне речи: *Обавезно осигурање. – Осигурање од аутоодговорности. – Минимална иремија. – Бонус-малус.*

Осигурање од аутоодговорности представља један од најраспрострањенијих видова обавезног осигурања. У Републици Србији, осигуравајућа друштва остварују значајан део прихода по основу премија осигурања од аутоодговорности. Српско тржиште осигурања од аутоодговорности још увек није либерализовано, упркос европским и светским трендовима и обавезама преузетим Уговором о стабилизацији и придруживању између Србије и ЕУ и њених држава чланица. Закон о обавезном осигурању у саобраћају¹ и подзаконска акта које доноси Народна банка Србије у улози регулатора тржишта осигурања значајно ограничавају слободу осигуравајућих друштава да самостално одређују услове осигурања од одговорности власника моторних возила (у даљем тексту: осигурање од аутоодговорности). Са аспекта уставног начела о забрани ограничавања слободне конкуренције,² спорне су одредбе ЗООС и подзаконски акти НБС којима се прописује минимална цена премије осигурања од аутоодговорности и бонус-малус систем (БМС).

У овом раду анализира се правно уређење осигурања од аутоодговорности и бонус-малус система у Републици Србији, у светлу релевантних директива ЕУ, судске праксе Европског суда правде и уређење бонус-малус система у појединим државама чланицама ЕУ. Аутор примењује нормативни, упоредноправни метод и метод економске анализе како би доказао своју тезу да прекомерно регулисање тржишта осигурања од аутоодговорности има штетне ефекте на стање конкуренције на том тржишту, а последично и на положај потрошача – купаца полиса осигурања од аутоодговорности.

1 Закон о обавезном осигурању у саобраћају – ЗООС, *Службени гласник РС*, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука УС.

2 Устав Републике Србије – Устав РС, *Службени гласник РС*, бр. 48/1994 и 11/1998, чл. 84 ст. 2.

I Опште о обавезном осигурању

Институт обавезног осигурања је крупан изузетак од начела слободe уговарања. Законодавац прописује обавезу за категорије физичких и правних лица да закључе уговор о осигурању којим ће се покрити одређени ризик. Обавеза закључења уговора о осигурању по правилу постоји на страни уговарача осигурања, а може се прописати и за осигуравача. Уколико држава намеће обавезу осигуравачу да закључи уговор о осигурању, њему редовно оставља слободу да услове осигурања и висину премије прилагоди осигураном лицу, сагласно процени вероватноће наступања ризика код тог лица.³

Циљеви обавезног осигурања су различити зависно од тога који се ризици њиме покривају и ко закључује полису осигурања. На пример, ризици болести и привремене или трајне неспособности за рад покривају се обавезним здравственим и социјалним осигурањем, што доноси бенефите свим грађанима обухваћеним осигурањем. Осигурање од одговорности штити првенствено интересе трећих оштећених лица. Обавезно осигурање често се уводи како би се обезбедило покриће оних ризика за које приватни осигуравачи немају интерес да их обухвате осигурањем. Такво је, на пример, осигурање од штета проузрокованих загађењем животне средине или осигурање од штетних последица природних катастрофа.⁴ У привредној сфери, осигурање од одговорности омогућује привредним субјектима да несметано обављају делатности у којима су изложени великим ризицима од проузроковања штете трећим лицима. Самим тим, ова врста осигурања поспешује технолошки и укупан економски развој.⁵

Када је реч о осигурању од одговорности, један од разлога зашто се уводи обавезно осигурање лежи у асиметрији информација – потенцијално одговорно лице потцењује могућност наступања ризика и зато не доноси одлуку да добровољно ступи у осигурање. Други битан разлог јесте ризик неспособности плаћања одговорног лица. У случају да је имовина одговорног лица недовољна да покрије штету проузроковану трећим лицима, оно неће моћи да надокнади ту штету, због чега трпи оштећени. Обавезно осигурање елиминира овај ризик,

3 Robert Koch, „Compulsory Insurance“, *Max-Eup* 2012, доступно на адреси: https://max-eup2012.mpipriv.de/index.php/Compulsory_Insurance#a.29_International_law, 4. 11. 2023.

4 Yueyun Chen, Dongmei Chen, „The review and analysis of compulsory insurance“, *Insurance Markets and Companies*, Vol. 4, Nr. 1/2013, 7.

5 Nataša Petrović Tomić, „Liability Insurance as a (Social) Response to the Changing Regulatory Framework: From Prohibited to Compulsory“, *Annals of the Faculty of Law in Belgrade – Belgrade Law Review*, Nr. 4/2020, 80–97.

штитећи оштећеног. Чак и када потенцијално одговорно лице одлучи да добровољно закључи уговор о осигурању за случај штете проузроковане трећим лицима, велике су шансе да ће уговорити износ покрића који је једнак или мањи од укупне вредности његове имовине, јер је то максималан износ штете који би морао да плати у одсуству осигурања. Обавезно осигурање гарантује оштећеном потпуну накнаду штете, јер је одговорно лице приморано да закључи полису осигурања са већим износом покрића.⁶

Осигурање од одговорности истовремено служи и јавном интересу, јер доприноси превенцији наступања осигураних случајева. Осигуравач настоји да контролише понашање осигураника, како би спречио наступање осигураног случаја и тиме утицао да се смањи износ штета које треба да исплати из осигурања. Наведено важи само под условом да осигуравач има на располагању механизме да контролише морални хазард осигураника и да је сам мотивисан да то чини. Уколико је тржиште осигурања високо концентрисано или због других разлога нема конкуренције међу осигуравачима у погледу висине премије и других услова осигурања, осигуравачи губе интерес да надзиру понашање осигураника и спречавају морални хазард. У таквим околностима, осигуравачи ће подстицати државу да уведе обавезно осигурање, обезбеђујући сигурну потражњу за своје услуге.⁷

Осигуравачи имају корист од увођења обавезног осигурања, јер се повећањем броја осигураника смањује ризик да ће стварни износ штета које треба да плате премашити износ прикупљен од премија.⁸ Обавезно осигурање гарантује осигуравачима профитабилност осигурања од одређене врсте ризика.

Обавеза закључења уговора о осигурању од одговорности редовно лежи на лицу које би, у недостатку осигурања, било обавезно да надокнади штету оштећеном лицу, било по основу кривице или по основу објективне одговорности. Тако, на пример, послодавац је обавезан да прибави осигурање од повреда на раду и професионалног обољења за своје запослене,⁹ лица која обављају одређене професије обавезна су да закључе уговор о осигурању од одговорности за штете које својим радом причине трећим лицима,¹⁰ а загађивач чија постројења или актив-

6 Michael G. Faure, „Economic Criteria for Compulsory Insurance“, *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, Vol. 31, Nr. 1/2006, 154–155.

7 *Ibid.*, 161.

8 Вид. R. Koch.

9 Закон о безбедности и здрављу на раду, *Службени гласник РС*, бр. 35/2023, чл. 67.

10 Закон о адвокатури, *Службени гласник РС*, бр. 31/2011, 24/2012, чл. 37 ст. 1–3; Закон о планирању и изградњи, *Службени гласник РС*, бр. 2009, 81/2009, 69/2010,

ности представљају висок степен опасности за здравље људи и животну средину има обавезу да закључи осигурање за случај штете трећим лицима услед удеса.¹¹

Велика већина држава прописује обавезно здравствено и социјално осигурање. Када је реч о осигурању од одговорности, на првом месту по заступљености и друштвеном и економском значају је осигурање од ауто-одговорности. *OECD* је 1997. године препоручио државама у транзицији да уведу обавезно осигурање од аутоодговорности.¹² На југословенском простору, осигурање од аутоодговорности уведено је 1965. године Законом о обавезном осигурању имовине и лице,¹³ који је након измена 1967. године назван Закон о обавезном осигурању у саобраћају.¹⁴ Закон из 1965. године је уредио само обавезу закључења уговора о осигурању, а елементи уговора били су препуштени на уређивање уговорним странама. Наша правна теорија указивала је тада на то да правни положај осигураника углавном бива уређиван условима осигурања које доноси осигуравач и који имају елементе уговора по приступу, а што доводи до неспоразума у њиховом тумачењу и примени.¹⁵ Почетком осамдесетих година прошлог века, тадашње заједнице осигурања, формиране на основу Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1976¹⁶ доносе јединствене услове осигурања корисника, односно сопственика моторних возила за штете причињене трећим лицима.¹⁷

24/2011, 121/2012, 42/2013 – одлука УС, 50/2013 – одлука УС, 98/2013 – одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 – др. закон, 9/2020, 52/2021 и 62/2023, чл. 129а; Закон о посредовању у промету и закупу непокретности, *Службени гласник РС*, бр. 95/2013, 41/2018 и 91/2019, чл. 13; Закон о ревизији, *Службени гласник РС*, бр. 73/2019, чл. 15 ст. 2 тач. 7 и чл. 22; Закон о јавном бележничтву, *Службени гласник РС*, бр. 31/2011, 85/2012, 19/2013, 55/2014 – др. закон, 93/2014 – др. закон, 121/2014, 6/2015 и 106/2015, чл. 59; Закон о стечају, *Службени гласник РС*, бр. 104/2009, 99/2011, 71/2012, 83/2014, 113/2017, 44/2018 и 95/2018, чл. 25 ст. 3 и чл. 30; Закон о извршењу и обезбеђењу, *Службени гласник РС*, бр. 106/2015, 106/2016 – аут. тумачење, 113/2017 – аут. тумачење, 54/2019, 9/2020 – аут. тумачење и 10/2023 – др. закон, чл. 478 ст. 1 тач. 1.

11 Закон о заштити животне средине, *Службени гласник РС*, бр. 135/2004, 36/2009, 72/2009, 43/2011 – одлука УС, 76/2018 и 95/2018, чл. 106.

12 *OECD, Insurance Guidelines for Economies in Transition*, Paris, 1997, правило бр. 17.

13 Закон о обавезном осигурању имовине и лице, *Службени лист СФРЈ*, бр. 15/1965.

14 Закон о обавезном осигурању у саобраћају, *Службени лист СФРЈ*, бр. 7/1967.

15 Предраг Шулерић, „Правни положај осигураника у обавезном осигурању сопственика моторних возила од одговорности“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 5–6/1974, 903.

16 Закон о основама система осигурања имовине и лица, *Службени лист СФРЈ*, бр. 24/1976.

17 Илија Смиљанић, *Утицај транзиционих процеса на тржиште осигурања у Србији и региону*, докторска дисертација, Универзитет Сингидунум, Београд, 2013, 31.

II Принципи осигурања од одговорности власника моторних возила у Европској унији

Европска унија је, почев од 70-тих година прошлог века, путем директива регулисала тржиште осигурања моторних возила. Паралелно са тим, текао је процес либерализације тржишта неживотних осигурања. Директивом 92/49 о усклађивању закона, прописа и административних одредби које се односе на осигурање, изузев животног осигурања,¹⁸ је државама чланицама забрањено да прописују претходно одобрење или системско пријављивање општих и посебних услова осигураваача, распона премија, формулара и осталих докумената које осигуравајуће компаније користе у својим односима са носиоцима полиса.¹⁹ Такође, државе чланице не смеју задржати или уводити мере претходног обавештавања или одобравања предложеног повећања износа премија, изузев ако су те мере део општег система контроле цена. Државе чланице могу само захтевати несистематско пријављивање услова полисе и других докумената у сврху провере њихове усклађености са националним законима који уређују уговор о осигурању. Такав захтев не сме представљати услов за започињање обављања делатности осигурања.²⁰ Наведеним одредбама забрањено је државама чланицама да контролишу цене и друге услове пословања осигураваача неживотних осигурања. Пре ступања на снагу Директиве 92/49, цене осигурања биле су контролисане у великом броју држава чланица ЕУ.²¹

Државна контрола цена је постојала у Италији, која је 2000. године замрзла цене премија осигурања од аутоодговорности.²² Европска комисија је стога покренула поступак против Италије пред Судом правде због неиспуњавања обавеза из Директиве 92/49. У поступку, Италија се бранила да је контрола цена осигурања моторних возила део опште шеме контроле цена и да има за циљ заштиту општег добра – обуздавање инфлације. Контрола цена премија обавезног осигурања од аутоодговорности доприносила је, по мишљењу Италије, заштити

18 Директива о усклађивању закона, прописа и административних одредби које се односе на осигурање, изузев животног осигурања (*Council Directive 92/49/EEC of 18 June 1992 on the coordination of laws, regulations and administrative provisions relating to direct insurance other than life assurance and amending Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC (third non-life insurance Directive)*); даље у тексту и фуснотама: Директива 92/49), OJ L 228, 11. 8. 1992).

19 Директива 92/49, чл. 6 ст. 3.

20 Директива 92/49, чл. 29.

21 *Commission v Italy, Opinion of Advocate General Alber*, 4.07.2002, ECLI:EU:C:2002:421.

22 Andrew Heikes, „The Pricing Effects of European Union Insurance“, *Honors Projects*, 2006/10, доступно на адреси: https://digitalcommons.iwu.edu/busadmin_honproj/10, 7. 11. 2023, 6–7.

потрошача и социјалној политици.²³ Суд правде је одбио оба аргумента тужене стране, истакавши да контрола цена у сегменту осигурања моторних возила чини само мали део сектора осигурања, те се не може сматрати општом шемом контроле цена. Друго, аргумент заштите општег добра не може се користити у циљу избегавања испуњења обавезе либерализације тржишта које намеће Директива 92/49.²⁴ Након ове пресуде Италија је била принуђена да укине мере контроле цена премија на тржишту осигурања од аутоодговорности. Пошто су осигуравајуће компаније добиле слободу да самостално одређују цене премија, дошло је до снижавања цена премија.²⁵ Поред тога, повећао се број варијабли које осигуравачи користе приликом процене ризика код индивидуалних осигураника. Запажено је и повећање разноврсности производа осигурања од аутоодговорности, јер је конкуренција међу осигуравачима интензивирана.²⁶

1. Директива 2009/103 о осигурању од грађанске одговорности у вези са употребом моторних возила и извршењем обавезе осигурања од те одговорности

Консолидација директива које се односе на тржиште осигурања од аутоодговорности извршена је Директивом 2009/103 о осигурању од грађанске одговорности у вези са употребом моторних возила и извршењем обавезе осигурања од те одговорности.²⁷ У погледу услова обавезног осигурања од аутоодговорности, Директива 2009/103 утврдила је висину минималног покрића, и то:

- за случај штета на лицима, минимално покриће од милион ЕУР по оштећеном или пет милиона ЕУР по одштетном захтеву, без обзира на то колико оштећених лица је њиме обухваћено;²⁸
- за случај штета на имовини, милион ЕУР по одштетном захтеву, без обзира на број оштећених.²⁹

23 *Commission v Italy*, C-59/01, 25.02.2003, ECLI:EU:C:2003:102, пара. 23–24.

24 *Ibid.*, пара. 36–38.

25 A. Heikes, 7.

26 *Ibid.*, 6.

27 Директива 2009/103 о осигурању од грађанске одговорности у вези са употребом моторних возила и извршењем обавезе осигурања од те одговорности (*Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16th 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 (codified version)*), OJ L 263, 7. 10. 2009; даље у тексту и фуснотама: Директива 2009/103).

28 Директива 2009/103, чл. 9 ст. 1 тач. а).

29 Директива 2009/103, чл. 9 ст. 1 тач. б).

Право на накнаду штете од осигурања према Директиви 2009/103 имају сви путници, изузев возача, независно од тога да ли се налазе у родбинском односу са носиоцем полисе, возачем или другим лицем које је одговорно за саобраћајну незгоду по правилима о грађанској одговорности. Право на накнаду штете имају и пешаци, бициклисти и други немоторизовани корисници путева, уколико имају право по правилима о грађанскоправној одговорности да захтевају накнаду штете проузроковане незгодом у коју је укључено моторно возило.³⁰

Право на накнаду штете из осигурања морају имати и трећа лица која су претрпела штету као последицу употребе моторног возила од стране лица које није имало овлашћење за то, или лица које нема возачку дозволу, или лица која су прекршила прописане техничке и услове безбедности возила. Изузетно је допуштено осигурањем искључити покриће штета лицу које добровољно ушло у возило узрочника штете, уколико осигураваач може да докаже да је оштећено лице знало да је возило украдено.³¹

Полисе обавезног осигурања од аутоодговорности морају пружати покриће за читаву територију ЕУ, на бази јединствене премије и за све време важења полисе. Полиса мора гарантовати минимално покриће прописано Директивом, или већи износ покрића, уколико је националним прописима државе чланице предвиђено више минимално покриће.³²

2. Пракса Суда правде и Комисије ЕУ у сектору осигурања од аутоодговорности

Суд правде ЕУ је у више наврата доносио одлуке којима је прецизније одредио домаћај обавезног осигурања од аутоодговорности. Тако је Суд правде забранио дискриминацију жена и мушкараца у погледу висине премије осигурања од одговорности. Директива 2004/113 о примени начела једнаког третмана мушкараца и жена у приступу и снабдевању робом и услугама³³ забранила је сваку дискриминацију по основу пола у погледу приступа и снабдевања робом и услугама. Због раширене праксе осигураваача да различито одређују висину премија за

30 Директива 2009/103, чл. 12.

31 Директива 2009/103, чл. 13 ст. 1.

32 Директива 2009/103, чл. 14.

33 Директива 2004/113 о примени начела једнаког третмана мушкараца и жена у приступу и снабдевању робом и услугама (*Council Directive 2004/113/EC of 13 December 2004 implementing the principle of equal treatment between men and women in the access to and supply of goods and services*, OJ L 373, 13. 12. 2004).

жене и мушкарце, Директивом 2004/113 предвиђен је изузетак од забране дискриминације у погледу одређивања висине премије осигурања у постојећим уговорима о осигурању, под условом да осигуравачи обезбеде поуздане и јавно доступне статистичке показатеље о вероватноћи наступања одређених ризика у којима се пол осигураника појављује као фактор од утицаја на појаву ризика. Диференцијација висине премије по основу пола апсолутно је забрањена у уговорима закљученим након ступања на снагу Директиве 2004/113.³⁴ Одлучујући по захтеву за прелиминарно мишљење у спору између белгијског удружења потрошача *Test-Achats ASBL* и Савета министара Белгије,³⁵ Суд правде је нашао да изузетак предвиђен Директивом не може имати неограничено трајање, упркос томе што Директивом 2004/113 није предвиђено временско ограничење његовог трајања. Након ове пресуде Суда правде, осигуравачи у Европској унији не могу одређивати различите висине премија у односу према женама и мушкарцима. Наведена забрана важи и за полисе осигурања од аутоодговорности.

Суд правде појаснио је концепт редовне употребе возила у случају *Damjan Vnuk v Zavarovalnica Triglav*.³⁶ Случај су решавали словеначки судови, по тужби господина Внука против осигуравајућег друштва које је одбило да му исплати штету из осигурања. Внук је претрпео повреде од пада са мердевина проузрокованог тиме што је трактор, крећући се уназад да би утерао приколицу у сеоско двориште, ударио у мердевине на којима је стајао Внук. Осигуравајуће друштво је тврдило како се трактор није налазио у саобраћају на јавном путу у моменту када је дошло до незгоде, док полиса обавезног осигурања покрива само штете које су последица саобраћајних незгода. Врховни суд Словеније је упутио захтев за прелиминарно мишљење Суду правде ЕУ. Суд правде је пошао од дефиниције појма „возило“ у Директиви 2009/103. Она обухвата свако моторно возило које служи за превоз и покреће се на механички погон, али се не креће по шинама, као и приколицу, без обзира на то да ли је повезана са возилом. Суд правде је затим дао тумачење

34 Директива 2004/113, чл. 5.

35 *Association Belge des Consommateurs Test-Achats ASBL and Others v Conseil des ministres*, C-236/09, 1. 3. 2011, ECLI:EU:C:2011:100.

36 C-162/13, 4. 9. 2014, ECLI:EU:C:2014:2146.

За детаљан приказ случаја *Vnuk* вид. Милош Радовановић, „Појам употребе моторног возила у словеначкој судској пракси“, *Сйрани љравни живои*, бр. 1/2018, 101–120.

За кратак приказ појединих случајева у области осигурања од аутоодговорности у пракси Суда ЕУ вид. Берислав Матијевић, „*Croquis* појма употреба возила у осигурању од аутомобилске одговорности кроз праксу Суда ЕУ“, *Сйрани љравни живои*, бр. 3/2019, 138–146.

појма „употреба возила“ из чл. 3 ст. 1 Директиве 2009/103. Суд је нашао да трактор са приколицом без сумње испуњава услове да буде квалификован као возило у смислу Директиве, без обзира на то што се трактор може користити и у пољопривредне сврхе, а не само за превоз. Када је реч о појму „употреба возила“, Суд је нашао да се не може препустити државама чланицама да дефинишу овај појам због обезбеђења униформне примене права ЕУ и начела једнакости. Одредбе Директиве нису дале могућност државама чланицама да самостално дефинишу појам употребе возила.³⁷ Директива нема само за циљ слободу кретања лица и возила, већ и гарантовање једнаког третмана оштећених у незгодама које су проузроковала возила, без обзира на то у којој држави чланици се незгода догодила.³⁸ Циљним тумачењем Директиве Суд је дошао до закључка да концепт употребе возила подразумева сваку употребу возила која је конзистентна са његовом нормалном употребом.³⁹

У случају *Juliana*,⁴⁰ Суд правде је проширио обухват обавезног осигурања од аутоодговорности, тако да обавезу осигурања има и власник моторног возила које није у употреби, уколико је возило у возном стању. У конкретном случају, власница аутомобила престала је да користи аутомобил због свог лошег здравственог стања. Она због тога није закључила полису обавезног осигурања, иако је возило било у возном стању и регистровано. Син власнице је возио аутомобил без њеног знања и сагласности и притом изазвао несрећу у којој су три лица погинула. Поставило се питање одговорности власнице за пропуст да осигура возило и следствено, права Гарантног фонда да се регресира од ње. Суд правде је стао на становиште да постоји обавеза власника да осигура возило, чак и ако возило стоји паркирано. Моторно возило у стању мировања је и даље возило у смислу одредби Директиве 2009/103. Изузеће од обавезе осигурања возила која њихови власници не употребљавају имало би за последицу да гарантни фонд не исплаћује накнаде штете од незгода које изазове такво возило, чиме би се осујетио циљ обавезног осигурања и успостављања гарантног фонда.⁴¹

Суд правде заузео је одговарајући став и у случају *Torreiro*,⁴² када је нашао да обавезно осигурање покрива и штете проузроковане

37 *Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d.*, пара. 42.

38 *Ibid.*, пара. 50.

39 *Ibid.*, пара. 59.

40 *Fundo de Garantia Automóvel v Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana and Cristiana Micaela Caetano Juliana*, C-80/17, 4. 9. 2018, ECLI:EU:C:2018:661.

41 *Ibid.*, пара. 46.

42 *José Luis Núñez Torreiro v AIG Europe Limited, Sucursal en España, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)*, C-334/16, 20.12.2017, ECLI:EU:C:

употребом војног возила са точковима марке *Anibal* на терену на којем нису имала приступ цивилна возила и који није био погодан за возњу возилима са обичним точковима. Суд је нашао да војна возила нису обухваћена категоријама изузетака од обавезног осигурања наведених у Директиви 2009/103.⁴³

3. Примена правила конкуренције у сектору осигурања од аутоодговорности

Суд правде се позабавио применом правила конкуренције у сектору осигурања од аутоодговорности у случају *Allianz Hungária*.⁴⁴ Мађарско тело за заштиту конкуренције санкционисало је праксу два осигураваача да са сервисерима моторних возила уговарају веће накнаде за поправку моторних возила уколико продају њихове полисе осигурања од аутоодговорности. Мађарски орган за конкуренцију установио је да је *Allianz Hungária* изричито уговарао са сервисерима обавезу да продају уговорени минимални број полиса или да остварују одређени проценат од продаје полиса *Allianz Hungária* у укупној продаји, при чему је износ накнаде сервисеру зависио од броја продатих полиса *Allianz Hungária*. Основ за исплату увећаних износа је била цена радног часа које је удружење сервисера моторних возила утврдило у општим условима уговора са осигураваачем *Allianz Hungária*. Други уговарач – *Generali-Providencia Biztosító Zrt*, није изричито уговарао одредбе о увећању накнада за сервис моторних возила, али је примењивао сличну комерцијалну праксу у односима са сервисерима. Мађарски орган за конкуренцију нашао је да су такве уговорне одредбе супротне законској забрани споразума којима се ограничава конкуренција, јер представљају циљно ограничење конкуренције. Након што су осигураваачи поднели тужбе против одлука органа за конкуренцију, мађарски суд обратио се са захтевом за прелиминарно мишљење Суду правде са питањем да ли уговори између осигураваача и сервисера или уговараача и удружења сервисера, којима се предвиђа да цена оправке по часу зависи, између осталог, од резултата сервисера у продаји полиса осигурања, представља циљно ограничење конкуренције.⁴⁵ Суд правде је стао на

2017:1007.

43 *Ibid.*, пара. 34.

44 *Allianz Hungária Biztosító Zrt and Others v Gazdasági Versenyhivatal*, C-32/11, ECLI: EU:C:2013:160.

45 Уговор о функционисању ЕУ, чл. 101 забрањује споразуме који имају за циљ или за последицу ограничење конкуренције. У случају циљних (*hardcore*) ограничења конкуренције, орган за конкуренцију не мора доказивати да су штетни ефекти закључених споразума наступили. Реч је о тешким ограничењима, која по ста-

становиште да циљно ограничење конкуренције мора произлазити из садржине уговора и правног и економског контекста у којем се уговор закључује. Уколико се на основу анализе садржине уговора и правног и економског контекста закључи да су предметни уговори очигледно штетни за конкуренцију, постојаће ограничење конкуренције по циљу.⁴⁶

Одлука Суда правде је критикована због тога што, по мишљењу дела теорије, замагљује разлику између циљних и последичних ограничења конкуренције.⁴⁷ Суд правде је истакао да је за правилан закључак о (не) постојању циљног ограничења конкуренције потребно испитати природу предметне робе или услуга и стварне услове функционисања и структуре тржишта у питању. Како би се утврдила вероватноћа елиминисања конкуренције или њеног значајног ограничења закључењем предметних уговора, мора се посебно узети у обзир структура тржишта, постојаће алтернативних дистрибутивних канала и њихов значај, као и тржишна снага компанија које закључују такве уговоре.⁴⁸ Описана анализа редовно се врши када треба установити ефекте одређеног споразума по конкуренцију. Суд правде је, међутим, у овом случају заузео став да анализа структуре тржишта може чинити део оцене постојања циљних ограничења конкуренције, супротно дотадашњој пракси Европске комисије и самог Суда правде, да је анализа конкретних услова структуре тржишта неопходна само када се оцењују ефекти споразума по конкуренцију.⁴⁹

Треба имати у виду да је Суд правде сматрао да је анализа структуре тржишта потребна ради утврђивања вероватноће наступања ограничења конкуренције. Циљна ограничења конкуренције су она која редовно доводе до штетних последица за конкуренцију и интересе потрошача, због чега анализа ефеката ограничења није потребна. Суд правде овде није заузео став да је потребно процењивати ефекте предметних ограничења, већ да је потребно анализирати структуру тржишта како би се оценио степен вероватноће наступања штетних последица.

Европска комисија је водила истрагу против ирских осигураваача због тога што су ограничавали приступ мрежи за размену података

у теорије увек изазивају штетне последице по конкуренцију. Вид. Alison Jones, „Left Behind by Modernisation? Restrictions by Object under Article 101(1)“, *European Competition Journal*, Vol. 6, Nr. 3/2010, 649–676; Дијана Марковић-Бајаловић, *Право конкуренције ЕУ – Ошћћа љћћћа и Antitrust*, Сарајево, 2016, 143.

46 *Allianz Hungária*, пара. 51.

47 Dan Harrison, „The *Allianz Hungária* case“, *Competition Law Insight*, Vol. 12, Nr. 6/2013, 10.

48 *Allianz Hungária*, пара. 48.

49 *Brasserie Nationale SA and Others v Commission*, T49/02 и T-51/02, 27. 7. 2005, ECLI: EU:T:2005:298, пара. 66 и 108.

од значаја за закључење уговора о осигурању, дозвољавајући приступ тим подацима само члановима удружења ирских осигуравача *Insurance Ireland*.⁵⁰ Ирски осигуравачи размењивали су међу собом податке о поднетим захтевима за исплату штета из ауто-осигурања путем система *Insurance Link*. Сви чланови удружења уносили су податке у систем и имали право приступа подацима других осигуравача. Систем је имао за циљ откривање потенцијалних превара подносиоца захтева за накнаде штета и проверу података које потенцијални уговарачи дају осигуравачима приликом закључења уговора о осигурању. На тај начин, осигуравачи су имали могућност да спрече преварне захтеве за накнаду штета и да правилно процене ризик осигурања за поједине клијенте, како би у складу са њим формирали индивидуалну цену осигурања.⁵¹ Размена информација у конкретном случају није била проблематична са аспекта права конкуренције, јер је омогућавала осигуравачима да сазнају елементе неопходне за процену ризика и да открију преварне радње корисника осигурања.⁵² За Комисију је било спорно што је *Insurance Ireland* ограничавао приступ информацијама осигуравачима који нису чланови удружења, при чему је онемогућавао ступање у чланство удружења нових чланова. Немогућност приступа поузданим информацијама од значаја за процену ризика доводила је осигураваче који нису били чланови удружења у неравноправан положај у конкуренцији са члановима удружења. Случај није окончан одлуком Комисије којом се утврђује повреда конкуренције, јер је *Insurance Ireland* понудио Комисији мере које је спреман да примени како би се отклонила забринутост за конкуренцију. *Insurance Ireland* се обавезао да омогући приступ *Insurance Link*-у свим осигуравачима и њиховим заступницима који су присутни на ирском тржишту, без условљавања приступа чланством у удружењу. Додатно се обавезао да установи објективне и транспарентне услове и процедуре за пријем у чланство удружења и да формира надзорно тело које ће

50 CASE AT.40511 – Insurance Ireland: Insurance claims database and conditions of access AT 40.511, 30. 6. 2022, доступно на адреси: https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases1/202239/AT_40511_8511226_4076_3.pdf, 6. 11. 2023.

51 *Ibid.*, 5.

52 Размена информација међу конкурентима може да има како позитивне, тако и негативне ефекте на конкуренцију, што зависи од низа елемената, међу којима су најзначајнији структура тржишта у питању и врста и обим информација које се размењују. Међу позитивне ефекте убраја се отклањање информационе асиметрије између уговорних страна у фази закључења уговора, док је могући негативан ефекат елиминисање сваке неизвесности код конкурената у погледу исхода тржишне утакмице. Вид. Marina Anzini, Anne-Carine Pierrat, „Data Pools as Information Exchange between Competitors: An Antitrust Perspective“, *CepInput*, Centrum für Europäische Politik, Nr. 5/2020, доступно на адреси: https://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/cep.eu/Studien/cepInput_Data_pools/cepInput_Data_Pools_as_Information_Exchanges_between_Competitors_An_Antitrust_Perspective.pdf, 6. 11. 2023.

надзирати рад *Insurance Link*-а. Комисија је, након прикупљања мишљења учесника на тржишту путем тзв. маркет-теста,⁵³ прихватила понуђене мере.

4. Измене Директиве 2009/103 из 2021. године

Пракса Суда правде у примени Директиве 2009/103 кодификована је изменама извршеним 2021. године. Директивом 2021/118 којом се мења Директива 2009/103 о осигурању од грађанске одговорности у односу на употребу моторног возила и извршењу обавезе осигурања од те одговорности⁵⁴ прецизирани су појмови возило и употреба возила. Из подручја примене Директиве изузета су возила чија је максимална брзина мања од 25 km/h, односно возила чија је нето маса мања од 25 kg и која не развијају брзину већу од 14 km/h.⁵⁵ Употреба возила подразумева сваку употребу која је конзистентна са функцијом возила као средства превоза у време удеса, независно од карактеристика возила и терена на коме је возило коришћено, као и да ли је било у стању мировања или у покрету.⁵⁶

Директива 2021/2118 уводи битне новине које се тичу уговорног односа осигуравача и осигураника. Као прво, повећан је износ минималног осигураног покрића, тако да износи:

- за штете на лицима – 6.450.000 ЕУР по осигураном случају, независно од броја оштећених лица или 1.350.000 ЕУР по оштећеном;
- за штете на имовини – 1.300.000 ЕУР по осигураном случају, независно од броја оштећених лица.⁵⁷

Директивом су уведене две новине којима се побољшава уговорна позиција осигураника. Најпре, прописана је обавеза осигуравача да

53 Уредба о примени правила о конкуренцији утврђених у члановима 81 и 82 Уговора (*Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty*, OJ L 1, 4. 1. 2003), чл. 27 ст. 4.

54 Директива 2021/118 којом се мења Директива 2009/103 о осигурању од грађанске одговорности у односу на употребу моторног возила и извршењу обавезе осигурања од те одговорности (*Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2021 amending Directive 2009/103/EC 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*, OJ L 430, 2. 12. 2021; даље у тексту и фуснотама: Директива 2021/2118).

55 Директива 2021/2118, чл. 1 ст. 1 тач. а).

56 Директива 2021/2118, чл. 1 ст. 1 тач. б).

57 Директива 2021/2118, чл. 1 ст. 5.

власнику полисе на његов захтев преда изјаву о захтевима трећих лица за накнаду штете из осигурања у погледу возила покривеног полисом, за претходних пет година или дужи период. Рок у коме осигуравач мора удовољити захтеву власника полисе не може бити дужи од 15 дана од подношења захтева.⁵⁸ Право осигураника да добије информације о пријављеним штетама у претходном периоду је важно за заштиту његовог положаја у уговорном односу са осигуравачем, будући да висина премије која се плаћа за обавезно осигурање од аутоодговорности редовно зависи од броја претходно пријављених штета.

Друго, државе чланице су обавезне да уведу механизам за поређење цена, тарифа и осигураног покрића које нуде осигуравачи, како би се омогућило потрошачима да бесплатно пореде услове осигурања различитих осигуравача.⁵⁹ Механизам за поређење услова обавезног осигурања мора бити оперативно независан од осигуравача, а његов власник односно оператер мора бити јасно идентификован.

5. Закључак о праву ЕУ у области обавезног осигурања од аутоодговорности

Обавезно осигурање од аутоодговорности обезбеђује заштиту оштећених лица од ризика саобраћајне незгоде коју проузрокује моторно возило и доприноси остварењу начела слободе кретања лица као једног од темеља функционисања унутрашњег тржишта ЕУ, будући да оштећена лица могу под једнаким условима остваривати право на накнаду штете од осигуравача без обзира на то где се унутар ЕУ саобраћајна незгода догодила и у којој држави чланици је осигурано возило које је изазвало незгоду.

Државе чланице ЕУ су слободне да изаберу начин на који ће спровести обавезу осигурања од аутоодговорности. Директивом 2009/103 и њеним изменама из 2021. године се задире у уговорни однос између власника моторног возила и осигуравача у мери у којој је то неопходно да се остваре циљеви заштите трећих оштећених лица и остваривање начела о слободи кретања лица. Директивом су прописани минимални износи осигураног покрића, при чему су државе чланице слободне да пропишу и већи износ покрића, док осигуравачи могу уговорити веће осигуране суме. У фокусу законодавца и Суда правде ЕУ је предмет осигурања – која возила су обухваћена обавезом осигурања и шта се подразумева под појмом употреба возила.

Остали елементи уговора о осигурању од аутоодговорности остају у сфери аутономије воље осигуравача и осигураног лица. Државама

58 Директива 2021/2118, чл. 1 ст. 15.

59 Директива 2021/2118, чл. 1 ст. 16.

члицама је забрањено да контролишу цене премија и других услова осигурања, јер осигуравачи морају имати слободу у њиховом формулисању. Понашање осигуравача у сфери аутономног одређивања цена и услова осигурања може се посматрати кроз призму правила конкуренције ЕУ. У мери у којој садржина уговора о осигурању није уређена императивним нормама, осигуравачи морају независно једни од других формулисати опште услова уговора и посебне услове индивидуалних уговора о осигурању од аутоодговорности. Наведено недвосмислено произлази из одлуке Суда правде у случају *Allianz Hungária*, којом је потврђено да осигуравачи могу бити санкционисани за повреду конкуренције у сфери осигурања моторних возила.

III Бонус-малус систем

У великом броју европских држава у области осигурања од аутоодговорности за одређивање висине индивидуалне премије користи се систем бонус-малус. Премија осигурања од аутоодговорности се иницијално одређује на основу више параметара, као што су старост возача, пол, занимање, здравствено стање, просечна километража која се прелази возилом, намена возила и сл.⁶⁰ Међутим, ти параметри нису довољни да се правилно процени ризик осигурања, јер међу осигураницима постоје разлике у погледу начина вожње, склоности ка кршењу саобраћајних прописа или вожњи под дејством опијата, способности за процену ситуације у саобраћају и брзо реаговање и сл. Те друге варијабле не могу се ефикасно мерити па их осигуравачи ретко узимају у обзир приликом процене ризика у предуговорној фази.

Бонус-малус систем допуњује елементе *ex ante* процене ризика, јер омогућује да се цена премије прилагођава на основу историјских података о поднетим захтевима за исплату штета у односу на сваког осигураника понаособ (*ex posterior*). „Такве праксе, које се називају искуствено вредновање, вредновање према заслугама, дисконт на бази одсуства захтева за накнаду штета, или бонус-малус систем (БМС), кажњавају осигураника одговорног за један или више удеса додатном премијом (малус) и награђују осигураника у односу на кога нема захтева за исплату штета давањем дисконта или бонуса.“⁶¹ Осигуравач разврстава премије осигурања од аутоодговорности у тарифне разреде. Висина премије у појединим разредима изражава се у процентима или коефицијентима у односу на основну премију. Осигураник који има

60 Јелена Догањић, Живорад Ристић, „У сусрет либерализацији премије осигурања од аутоодговорности у Србији“, *Токови осигурања*, бр. 4/2020, 44–60.

61 Jean Lemaire, *Bonus-Malus Systems in Automobile Insurance*, New York, 1995, 4.

једну или више пријављених штета разврстава се у неки од тарифних разреда изнад основне премије. Осигураник без пријављених штета разврстава се у ниже разреде и плаћа премију мању за дефинисани проценат од основне премије.⁶²

Бонус-малус систем први пут је примењен у Великој Британији пре Првог светског рата. Почетком 60-тих година прошлог века почела је његова примена у великом броју европских земаља. И поред тога што је основни принцип функционисања БМС-а идентичан у свом земљама, постоје велике практичне разлике у погледу броја тарифних разреда, почетног разреда у који осигураник ступа зависно од појединих личних својстава (нпр. године старости) или начина употребе возила (нпр. комерцијална или приватна употреба), услова за промену разреда, процента разлике висине премије између појединих разреда и сл. Поред тога, разлике постоје и у погледу тога да ли осигуравач узима у обзир и друге варијабле приликом процене ризика и које су то варијабле.

У већини европских држава осигуравачи су слободни да формирају свој БМС. Атрактиван БМС је, поред цене основне премије, један од фактора који утиче на одлуку осигураника о избору осигуравача. У мањем броју држава, међу којима су Француска и Луксембург, држава прописује обавезу примене бонус-малус система.⁶³

Бонус-малус системи Француске и Луксембурга били су предмет преиспитивања пред Судом правде. Европска комисија сматрала је да је прописивање обавезе примене БМС-а супротно обавези слободног формирања тарифа премија прописаној Директивом 92/49. Иако су луксембуржански осигуравачи имали слободу у формирању цене основне премије, они су били дужни да примењују униформан БМС, који је одређивао број тарифних група (укупно 22), почетну тарифну групу (група 11) и проценте повећања и смањења износа основне премије. Висина премије у највишој тарифној групи увећавала се за 250% у односу на основну премију, док је најнижа премија износила 45% од основне премије. Комисија је оценила да униформан БМС какав је у примени у Луксембургу чини слободу формирања цене основне премије илузорном.

Суд правде је сматрао да се не може повући паралела са случајем Италије, јер су у Луксембургу осигуравачи уживали слободу да самостално одређују висину основне премије. Иако је тачно да БМС утиче на измену цене премије, он не утиче на одређивање основног износа

62 Anna Szymańska, „Functions of the bonus-malus system in the motor third party liability insurance of motor vehicle owners“, *Economic and Environmental Studies (E&ES)*, Vol. 18, Nr. 2/2018, 927.

63 European Commission, *Final Report on the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*, 2014, 77.

премије и због тога се не може сматрати супротним начелу слободе одређивања премија из Директиве 92/49.⁶⁴

Одговарајући став Суд правде је заузео и у случају Француске. Француска је својим Законом о обавезном осигурању прописала обавезу за осигураваче да код осигурања од аутоодговорности примењују БМС.⁶⁵ Законом су фиксирани проценти умањења и повећања премије осигурања. Процент умањења за сваку годину без пријављене штете износи 5% од основне премије, али не може прећи 50% од основне премије. Потребно је 13 година да се оствари умањење премије од 50%. Процент увећања за годину у којој је пријављена штета износи 25% и не може прећи 350% од основне премије. При томе, осигураник који је дошао до најнижег премијског разреда остаје у том разреду и ако је одговоран за саобраћајну незгоду која се догоди по протеклу три године од ступања у најнижи премијски разред. Суд правде ни у овом случају није дао за право Комисији, истакавши да примена БМС-а у условима слободног одређивања висине основне премије није супротна начелу слободе формирања цена премија из Директиве 92/49.⁶⁶

IV Осигурање од аутоодговорности у Републици Србији

Важећи систем осигурања од аутоодговорности у Србији установљен је 2009. године Законом о обавезном осигурању у саобраћају – ЗООС. ЗООС је номинално имао као један од циљева усклађивање са директивама ЕУ у области осигурања, а посебно у области осигурања од аутоодговорности.⁶⁷ Већ у време доношења ЗООС изнете су критике да у многим законским решењима ЗООС није усаглашен са директивама ЕУ, те да су та решења, штавише, супротна Уставу РС и ретроградна у односу на решења Закона о осигурању имовине и лица из 1996.⁶⁸ Илузорност прокламованог циља проистиче из прелазних и завршних одредби ЗООС, којима је предвиђена одложена примена већег броја норми прописаних управо ради усаглашавања са директивама ЕУ у области

64 *Commission v Grand Duchy of Luxembourg*, C-346/02, 7. 9. 2004, ECLI:EU:C:2004:485, пара. 23.

65 Француски Закон о осигурању (*Code de Assurances*), доступно на адреси: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006073984/LEGISCTA000006157222/#LEGISCTA000006157222, 7. 11. 2023.

66 *Commission v French Republic*, C-347/02, 7.09.2004, ECLI:EU:C:2004:486, пара. 24.

67 Радио-телевизија Војводине, Окончана расправа о осигурању у саобраћају, 17. 6. 2009, доступно на адреси: https://rtv.rs/rsn/politika/okoncana-rasprava-o-osiguranju-u-saobracaju_133827.html, 24. 11. 2023.

68 Јован Славнић, „Поглед на нека нова законска решења непримерена обавезном осигурању од аутоодговорности“, *Правни живои*, бр. 11/2010, 613–623.

осигурања у саобраћају. Примена одредби које се односе на остваривање накнаде малих штета и штета проузрокованих у иностранству или на домаћој територији возилом стране регистрације, овлашћене представнике друштава за осигурање из других држава, Бироу за накнаду штете, приступа друштава за осигурање из ЕУ домаћем тржишту осигурања и др. почеће тек даном приступања Републике Србије Европској унији.⁶⁹ Осим тога, прелазним одредбама ЗООС предвиђен је посебан правни режим који ће се примењивати до приступања Србије у Европску унију.⁷⁰

1. Императивни услови осигурања од аутоодговорности

За сврхе овог рада, посебну пажњу привлаче одредбе ЗООС којима се уређује висина премије осигурања од аутоодговорности. Чланом 108 ЗООС прописана је обавеза друштава за осигурање да примењују заједничке услове осигурања, премијски систем са јединственим основама премије осигурања за те послове и минималну тарифу, који садрже и бонус-малус систем. Прелазним одредбама ЗООС предвиђено је да ће одредба члана 108 престати да важи деведесетог дана од дана приступања Србије Европској унији.⁷¹ Наведеним одредбама искључено је право осигуравајућих друштава да слободно одређују цене премија и значајно је ограничена њихова слобода да самостално одређују услове обавезног осигурања од аутоодговорности. Одредбе члана 108 у супротности су са уставним начелима слободне тржишне привреде⁷² и једнаког правног положаја свих тржишних учесника.⁷³ Слободна тржишна привреда подразумева да сваки учесник на тржишту слободно и самостално доноси пословне одлуке, а нарочито одлуке у погледу цена робе или услуга које нуди на тржишту. Уместо тога, ЗООС одређује да заједничке услове осигурања, премијски систем са јединственим основама премије и минималну тарифу одређује Удружење осигуравача Србије, а сагласност на те акте даје Народна банка Србије.⁷⁴

Наведено значи да су цена премије осигурања од аутоодговорности, као и други услови осигурања од аутоодговорности, фиксирани

69 ЗООС, чл. 117 тач. 1. Није потребно посебно образлагати да се наведеном одредбом ствара правна несигурност, јер је приступање Европској унији будући неизван догађај.

70 ЗООС, чл. 102–108 – прелазне одредбе које ће се примењивати до приступања Србије Европској унији.

71 ЗООС, чл. 118 ст. 2 тач. 3.

72 Устав РС, чл. 82 ст. 1.

73 Устав РС, чл. 84 ст. 1.

74 Устав РС, чл. 108 ст. 2.

актом Удружења осигураваача. Између осигураваача је, снагом законског решења, елиминисана конкуренција на тржишту осигурања од аутоодговорности. Овакво законско решење не може се оправдати разлозима јавног интереса. Износ премије који плаћа осигураник када закључи осигурање од аутоодговорности је цена коју осигураваач наплаћује за своју услугу и по томе се суштински не разликује од цена које други тржишни учесници наплаћују за своју робу или услуге. Формирање висине премије је специфично утолико што најважнији и највећи део премије служи за накнаду штета по основу преузетих ризика у осигуравајуће покриће. Премија као цена осигурања садржи: цену ризика, односно техничку премију која служи за накнаду штета, режијски додатак који служи за покриће трошкова спровођења осигурања (трошкови прибаве, управе и други трошкови осигураваача), резерве и додатак за добит осигураваача.⁷⁵ То, ипак, не значи да осигураваачи не могу водити самосталну ценовну политику, јер сваки осигураваач одређује висину премије зависно од ризика које покрива, процене вероватноће наступања ризика, својих трошкова и очекиване добити. Ако би се заступао став да осигураваачи треба да наплаћују јединствену цену премије, тај аргумент би се могао користити и у другим областима осигурања, као и у другим привредним делатностима. То ипак није случај, јер је законодавац само у области осигурања од аутоодговорности прописао да Удружење осигураваача одређује заједничке услове, премијски систем и минималну тарифу.

Ретроградност наведеног решења потврђује чињеница да су раније важећим Законом о осигурању имовине и лица – ЗОИЛ⁷⁶ цене премија свих врста осигурања биле на слободном формирању,⁷⁷ а некадашње Удружење осигуравајућих организација Југославије је имало знатно ужи круг овлашћења.⁷⁸ Непосредно пре доношења ЗООС, Комисија за заштиту конкуренције РС је водила поступак против Удружења осигураваача и његових чланица због тога што су противно Закону о заштити конкуренције из 2005.⁷⁹ утврдили и применили тарифу осигурања од

75 Милан Церовић, „Бонус и малус у осигурању од аутоодговорности упоредно-правно и у Србији“, *Право осигурања Србије у транзицији као европском (ЕУ) праву осигурања*, Београд, 2013, 327–345.

76 Закон о осигурању имовине и лица – ЗОИЛ, *Службени лист СРЈ*, бр. 30/1996, 57/1998, 53/1999 и 55/99 и *Службени гласник РС*, бр. 55/04. Законом о осигурању из 2004. године (*Службени гласник РС*, бр. 55/2004), чл. 245 ст. 1 предвиђено је да одредбе ЗОИЛ о обавезном осигурању и о поверавању јавних овлашћења настављају да важе и након доношења новог закона.

77 ЗОИЛ, чл. 75.

78 ЗОИЛ, чл. 143.

79 Закон о заштити конкуренције, *Службени гласник РС*, бр. 79/2005.

аутоодговорности.⁸⁰ Комисија је у том поступку утврдила постојање картела на тржишту осигурања од аутоодговорности.⁸¹ Може се основано претпоставити да је усвајање ЗООС са спорном одредбом чл. 108 уследило као реакција на утврђену повреду Закона о заштити конкуренције. ЗООС је легализовао поступање осигураваача, поверавајући јавно овлашћење Удружењу да спроводи картелизацију тржишта осигурања од аутоодговорности.⁸²

Потребно је указати на то да штетност наведеног решења ЗООС није умањена тиме што Удружење осигураваача прописује „само“ минималну тарифу. У условима када је садржина услуге осигурања битно одређена одредбама ЗООС и актом Удружења, ниједан осигураваач нема интерес да повећава висину премије осигурања. ЗООС одређује минималну осигурану суму, врсте штета које се покривају осигурањем, лица која имају право на накнаду штете, територијално важење осигурања и друге елементе уговора, док Удружење осигураваача прописује заједничке услове и премијски систем са јединственим основама осигурања. Диверсификација услуге осигурања од аутоодговорности, у виду додатних услуга осигураницима које би осигураваачи евентуално могли да наплате кроз вишу цену, ефективно је ограничена детаљним прописивањем елемената уговора. У таквим условима, осигураваач који би покушао да наплати вишу цену био би потиснут са тржишта. Додатно је повећавање цена премија осигурања отежано изменама прописа о управљању друштвима за осигурање и реосигурање, којима је Народна банка Србије обавезала осигуравааче да јој доставе обавештење

80 Решење Комисије за заштиту конкуренције бр. 4/0-02-224/09-83 од 21. 10. 2009.

81 „Супротно овлашћењима из тада важећих прописа о осигурању, Удружење је одредило минимални износ премије. То је урадило тако што је на техничку премију укалкулисало максимално предвиђен износ за превентиву и режијски додатак, чиме је одредило максимални износ премије. Одлука је достављена чланицама Удружења да је примене. Анализом ценовника услуге осигурања од аутоодговорности наведених осигуравајућих друштава утврђено је да су до 11. августа 2008. сва осигуравајућа друштва применила Одлуку Удружења о минималним премијама осигурања са Тарифом премија Х-АО Удружења, преносећи табелу премија у своје ценовнике са почетком примене од 11. августа 2008. Као и у претходно наведеном поступку, у којем су учествовале готово исте странке, Удружење је донело Одлуку о утврђивању продајне цене услуге и доставило је чланицама на прихватање и примену, мешајући се тако у пословну политику учесника на тржишту и онемогућавајући их да самостално предузимају пословну активност.“ Комисија за заштиту конкуренције, *Годишњи извештај о раду Комисије за заштитију конкуренције за 2009. годину*, Београд, 2010, доступно на адреси: <chrome-extension://efaidnbmninnibpcajpcgclefindmkaj/https://kzk.gov.rs/kzk/wp-content/uploads/2011/08/Izvestaj-KZK-2009.pdf>, 20. 11. 2023, 23–24.

82 Ненад Тешић, „Право конкуренције у контексту озакоњених монополских структура“, *Економске идеје и њакса*, бр. 39/2020, 47–48.

о намераваним повећањима премије и променама тарифе најкасније 60 дана пре њиховог ступања на снагу.⁸³ Због тога не може бити говора о слободној политици цена премија.⁸⁴

2. Бонус-малус систем у функцији картелизације тржишта осигурања од аутоодговорности

Према одредбама ЗООС, друштво за осигурање дужно је да у свој премијски систем и тарифу осигурања укључи и приликом закључивања уговора о осигурању од аутоодговорности примењује бонус-малус систем. Основне критеријуме бонус-малус система, податке за његову примену као и највиши бонус утврђује Народна банка Србије.⁸⁵

Народна банка Србије донела је Одлуку о основним критеријумима за примену бонус-малус система, подацима за примену тог система и највишем бонусу 2010. године.⁸⁶ Наслов одлуке не одговара њеној садржини, јер Народна банка није прописала критеријуме за примену бонус-малус система већ је утврдила износе премија које су осигуравачи дужни да наплаћују примењујући бонус-малус систем. Одлуком је дефинисан бонус-малус систем као „утврђивање висине премије осигурања од аутоодговорности одређеног возила применом одговарајућег премијског система у зависности од тога да ли је осигураник у претходном периоду имао пријављену штету по основу овог осигурања за то возило а за коју је он одговоран.“⁸⁷ Народна банка прописала је да се висина премије која се уговара применом бонус-малус система утврђује као производ основног (четвртог) премијског степена и коефицијента премијског степена који је одређен у табели приложеној уз Одлуку.⁸⁸ Осигуравач је дужан да уговори премију утврђену применом бонус-малус система која није нижа од оне која одговара премијском степену

83 Одлука о допунама Одлуке о систему управљања у друштву за осигурање/реосигурање, *Службени гласник РС*, бр. 94/2022; вид. и Наташа Петровић Томић, „Принцип сразмерности премије тежини ризика на примеру осигурања од одговорности власника моторних возила – Подзаконска активност Народне банке Србије“, *Право и џиврега*, бр. 3/2023, 714–735.

84 Народна банка Србије, Осигуравачима наложено да врате премију осигурања од аутоодговорности на претходни ниво, 25. 8. 2022, доступно на адреси: <https://nbs.rs/sr/scripts/showcontent/index.html?id=18362>, 24. 11. 2023.

85 ЗООС, чл. 43.

86 Одлука о основним критеријумима за примену бонус-малус система, подацима за примену тог система и највишем бонусу 2010. године – Одлука о основним критеријумима за примену бонус-малус система, *Службени гласник РС*, бр. 24/2010, 60/2011 и 84/2020.

87 Одлука о основним критеријумима за примену бонус-малус система, тач. 2.

88 Одлука о основним критеријумима за примену бонус-малус система, тач. 5.

на који осигураник има право по основу критеријума из ове одлуке.⁸⁹ Прекорачујући овлашћење из чл. 43 ст. 2 ЗООС, Народна банка Србије је зацементирала картел на тржишту осигурања од аутоодговорности.

Табела коефицијената премијских степена⁹⁰

Премијски степени	Коефицијенти премијских степена
1	0.75
2	0.85
3	0.95
4 (основни премијски степен)	1
5	1.15
6	1.3
7	1.5
8	1.7
9	1.9
10	2.1
11	2.3
12	2.5

Власник моторног возила закључује уговор о осигурању са премијом која је утврђена у износу основне премијске стопе (коефицијент 1) када први пут за одређено возило закључује осигурање, било да је возило ново или половно, или има прекид у осигурању у трајању од најмање три године.⁹¹ Износ основне премијске стопе је минимални износ премије осигурања од аутоодговорности који утврђује Удружење осигураваача уз сагласност Народне банке Србије.

Власник моторног возила има право на умањење премије – бонус, ако у претходном периоду није било пријављених штета. У случају да је у претходном периоду било пријављених штета без обзира на трајање осигурања од аутоодговорности по ком су пријављене штете – за сваку

89 Одлука о основним критеријумима за примену бонус-малус система, тач. 11.

90 Одлука о основним критеријумима за примену бонус-малус система, табела 1.

91 Одлука о основним критеријумима за примену бонус-малус система, тач. 6.

пријављену штету у том периоду осигураник се помера за три премијска степена више (малус) од премијског степена по претходној полиси која је била закључена на најмање годину дана, а највише до дванаестог премијског степена.⁹²

Власник моторног возила може остварити бонус у износу од максимално 25% у односу на износ минималне премије. За разлику од тога, свака пријављена штета изазвана осигураним возилом активира примену малуса приликом закључења полисе осигурања за наредни период. При том, осигураник на чије се возило примењује малус прескаче три премијска степена. Свака пријављена штета води значајном увећању премије осигурања. Након прве пријављене штете, премија се увећава за 50% у односу на основну премију (премијска група 7, коефицијент 1,5). Свака наредна пријава штете води даљем увећању премије – власник моторног возила биће дужан да плати премију по коефицијенту од 2,1 или износ увећан за 210% у односу на основну премију, да би трећа пријављена штета водила увећању износа премије за 250% (премијска група 12, коефицијент 2,5).

За поништење увећања премије по основу малуса потребан је знатно дужи период. Ако од почетка важења претходне полисе до истека претходног периода није било пријављених штета – осигураннику се за следећи период осигурања одобрава један премијски степен ниже од премијског степена по претходној полиси, а највише до првог премијског степена (највиши бонус).⁹³ У пракси то значи да је власнику моторног возила коме је због пријављене штете премија увећана за 1,5 пут, потребно три године како би се вратио у категорију основног премијског степена. Овај систем нарочито погађа власнике моторних возила старијих годишта, којима свака пријављена штета за време док је возило регистровано на одређеног власника водила прескакању премијских разреда за по три степена. Возач који је имао три пријављене штете налази се у премијском разреду 12 и плаћа премију по коефицијенту 2,5. Њему је потребно осам година да се врати у основни премијски разред.

На први поглед, овако формулисан БМС требало би ефикасно доприноси превенцији саобраћајних незгода чиме служи јавном интересу.

92 Тач. 7 став 1 Одлуке о основним критеријума за примену бонус-малус система гласи: „Ако је осигурање од аутоодговорности за одређено возило закључено на период од најмање годину дана а у претходном периоду није било пријављених штета, односно ако прекид овог осигурања није трајао дуже од три године, а од почетка важења претходне полисе до истека претходног периода није било пријављених штета – осигураннику се за следећи период тог осигурања одобрава један премијски степен ниже од премијског степена по претходној полиси, а највише до првог премијског степена (највиши бонус).“

93 Одлука о основним критеријумима бонус-малус система, тач. 7 ст. 2.

Међутим, уколико се БМС на тржишту осигурања од аутоодговорности у Србији посматра кроз призму осталих елемената српског система осигурања од аутоодговорности, као и призму упоредноправних решења, лако се долази до закључка да српски БМС има много недостатака због којих он не само да не служи јавном интересу – превенцији саобраћајних незгода и смањењу штета, већ искључиво служи увећању добити осигуравача.

а) Нејтрансјаренјни услови закључења ујовора о осигурању од аутоодговорности

Основни предуслов да БМС превентивно делује јесте да уговарачи осигурања буду информисани о његовом постојању и условима примене. Само под тим условом може се очекивати да ће возачи прилагодити своје понашање у саобраћају тако да обазривије возе и избегавају саобраћајне незгоде.⁹⁴ Овај услов није испуњен на српском тржишту осигурања од аутоодговорности. Према Закону о осигурању, друштва за осигурање имају обавезу да уговарачу осигурања саопште одређене податке у предуговорној фази, међу којима су и подаци о висини премије и начину плаћања премије.⁹⁵ Обавезу пружања информација имају и заступници у осигурању.⁹⁶ Одредба о обавези информисања је општег карактера и примењује се на све врсте осигурања. Разумљиво је, стога, што се у њој не помиње изричито БМС као фактор који одлучујуће утиче на одређивање висине премије. Циљним тумачењем могао би се извести закључак да осигуравачи имају обавезу да власницима моторних возила саопште да је БМС примењен за одређивање висине индивидуалне премије пре него што закључе уговор о осигурању од аутоодговорности, при чему би Народна банка Србије била надлежна да контролише испуњење ове обавезе.⁹⁷

Невоља је, међутим, што ЗООС предвиђа изузетак у погледу начина продаје полиса осигурања од аутоодговорности, прописујући да ту продају, поред лица предвиђених Законом о осигурању, могу обављати и правна лица која су у складу са прописима о безбедности саобраћаја на путевима овлашћена за вршење техничког прегледа возила (технички прегледи). Продаја полиса осигурања од аутоодговорности од стране

94 Возачи свакако ту обавезу имају према саобраћајним прописима, али њихова примена извесно није довољна да спречи саобраћајне незгоде, па се БМС примењује да би додат подстакао возаче да поштују прописе.

95 Закон о осигурању, *Службени гласник РС*, бр. 139/2014 и 44/2021, чл. 82 ст. 1.

96 Закон о осигурању, чл. 111.

97 Закон о осигурању, чл. 187.

техничких прегледа не сматра се пословима заступања у осигурању у смислу Закона о осигурању.⁹⁸ Опште је познато да се у српској пракси полисе осигурања од аутоодговорности закључују готово искључиво приликом обављања техничког прегледа код лица која су за то овлашћена. Пошто на основу ЗООС немају статус заступника у осигурању, технички прегледи нису обавезни да уговарачима осигурања саопштавају информације о висини премије осигурања од аутоодговорности и начину њеног утврђивања.⁹⁹ Они ту обавезу имају на основу члана 12 Закона о заштити потрошача,¹⁰⁰ али Народна банка Србије не контролише примену Закона о заштити потрошача у сектору осигурања, нити то чини тржишна инспекција. Следи да су уговарачи осигурања, власници моторних возила и са њима изједначена лица, купују полису осигурања без информације о постојању БМС-а, начину његове примене и условима под којима БМС утиче на одређивање висине индивидуалне премије. Информације о условима и начину примене БМС-а не могу се наћи ни на сајтовима Народне банке Србије, Удружења осигуравача и друштава за осигурање регистрованих у Републици Србији.

Пропустање учесника на тржишту осигурања од аутоодговорности да обавесте уговараче осигурања о постојању БМС-а, условима и начину његове примене елиминише његово превентивно дејство. Власник моторног возила који нема сазнања да његово понашање у саобраћају утиче на одређивање висине премије (и како утиче) није подстакнут да измени своје понашање.

б) Карактер одговорности за штету од употребе моторних возила

ЗООС не прописује основ одговорности уговарача осигурања за штете проузроковане употребом моторног возила, већ само одређује да је власник моторног возила дужан да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју употребом моторног возила причини трећим лицима услед смрти, повреде тела, нарушавања здравља, уништења или оштећења ствари, осим за штете на стварима које је примио на превоз.¹⁰¹ Према неподељеном мишљењу домаће правне теорије, грађанскоправна одговорност осигураника је услов постојања обавезе

98 ЗООС, чл. 44 ст. 1 и 2. Технички прегледи без сумње јесу заступници осигуравача у смислу чл. 906 Закона о облигационим односима, јер закључују уговоре о осигурању у име и за рачун осигуравача.

99 Ипак, та обавеза постоји према Закону о заштити потрошача, *Службени гласник РС*, бр. 88/2021, чл. 7 и 12.

100 Закон о заштити потрошача, *Службени гласник РС*, бр. 88/2021.

101 ЗООС, чл. 18 ст. 1.

осигуравача. Осигурање од аутоодговорности је једна врста осигурања имовине којим се покривају последице деликтне грађанскоправне одговорности осигураника.¹⁰²

Основ одговорности уговарача осигурања од аутоодговорности одређује се применом општих правила о одговорности за штету из Закона о облигационим односима – ЗОО.¹⁰³ ЗОО посебно уређује одговорност за случај удеса изазваног моторним возилом у покрету у члану 178. Ако је удес изазван искључиво кривицом једног имаоца возила, примењују се правила о одговорности по основу кривице.¹⁰⁴ Ако постоји обострана кривица, сваки ималац возила одговара за укупну штету коју су они претрпели сразмерно степену своје кривице. У пракси, међутим, саобраћајне незгоде често нису искључива последица деликтних радњи лица које је управљало возилом, већ други, од воље возача независни фактори доприносе настанку саобраћајне незгоде и утичу на обим штете као, на пример, услови на друму, техничка спремност возила, снага мотора, јачина каросерије и др. У таквим околностима, постаје спорно шта је узрок саобраћајне незгоде и, последично, да ли се возачу изазивање саобраћајне незгоде може приписати у кривицу, о чему коначну реч могу дати само судови.¹⁰⁵ Због тога се у теорији оправдано указује да би осигурање ризика употребе моторног возила било адекватније решење него осигурање од грађанскоправне одговорности, са изузетком намерног проузроковања саобраћајне незгоде.¹⁰⁶

За штету коју претрпе трећа лица, имаоци моторних возила одговарају солидарно.¹⁰⁷ Треба нагласити да ЗОО одговорност од штете изазване употребом моторног возила сврстава у део којим се уређује одговорност од опасне ствари и опасне делатности. За штету од опасне ствари одговара ималац ствари, што је шири појам од власника моторног возила.¹⁰⁸ У складу са чл. 167 ст. 1 ЗОО, уместо имаоца ствари, и исто као

102 Вид. Марија Караникић Мирић, „Одговорност власника моторног возила као предуслов одговорности осигуравача“, *Правни животи*, бр. 10/2011, 687 и литературу наведену у фуснотама 4–7.

103 Закон о облигационим односима – ЗОО, *Службени лист СФРЈ*, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 – одлука УСЈ и 57/1989, *Службени лист СРЈ*, бр. 31/1993 и *Службени гласник РС*, бр. 18/2020.

104 ЗОО, чл 178 ст. 1.

105 Види излагања о односу узрочности и кривице у Марија Караникић Мирић, *Кривица као основ деликтне одговорности у грађанском праву*, Београд, 2009, 221–256.

106 Стојан Цигој, „Тенденције у развоју грађанске одговорности и њихов утицај на осигурање“, *Анали Правној факултету у Београду*, бр. 6/1983, 967–989, 984.

107 ЗОО, чл. 178 ст. 4.

108 Ненад Тешић, „*Deus ex machina* – О правно обавезујућој својини на аутомобилу“, *Усклађивање пословног права Србије са правом ЕУ (2012)* (ур. Вук Радовић), Бео-

он, одговара лице коме је ималац поверио ствар да се њоме служи, или лице које је иначе дужно да је надгледа, а није код њега на раду. Према одредбама ЗОО, власник моторног возила неће одговарати за штету проузроковану употребом моторног возила ако је власник поверио возило другом лицу да га користи. Наведено важи и када је реч о штетама проузрокованим трећим лицима (лицима која су се у тренутку удеса налазила изван возила, или лицима у возилу која нису управљала возилом). За те штете ималац моторног возила одговара по правилима о објективној одговорности, без обзира на кривицу.¹⁰⁹ И у овом случају уместо власника одговараће лице коме је он поверио ствар да се њоме служи.

Међутим, осигуравач исплаћује штету трећем лицу на основу полисе осигурања од аутоодговорности коју је закључио са власником моторног возила. Следи да увећање премије по основу малуса пада на терет власника моторног возила чак и када он није одговоран за штету по општим правилима о грађанској одговорности. БМС и овде пада на тесту генералне превенције, јер власници не могу бити одговорни за штету које друго лице проузрокује употребом моторног возила које му је поверено на управљање. Није реално претпоставити да ће власници моторних возила престати да дају своја возила другим лицима на употребу (нпр. члановима свог породичног домаћинства или блиским сродницима) да би предупредили наступање штетних догађаја и увећање премије осигурања од аутоодговорности по том основу. ЗООС имплицитно проширује грађанскоправну одговорност за штету власника моторног возила на случајеве за које он по општим правилима о одговорности не одговара. То проширење само по себи би се и могло прихватити, имајући у виду заштитну функцију осигурања од аутоодговорности. Међутим, оно би морало експлицитно да буде прописано законом којим се уређује осигурање од аутоодговорности. Одатле произлази да је незаконит БМС установљен подзаконским актом Народне банке Србије који санкционише власника моторног возила обавезујући га да плаћа увећану премију и када је штета проузрокована догађајем за који он није одговоран по законским правилима о одговорности за штету.

в) Пријава штеће и њавна заштитна уоварача осигурања

Увећање премије осигурања по основу аутоодговорности условљено је пријављеним штетама. Према Одлуци о основним критеријумима бонус-малус система, пријављеном штетом сматра се штета која је у

град, 2012, 401–402.

109 Катарина Иванчевић, „Потрошачи и бонус малус систем у осигурању од аутоодговорности“, *Осигурање, накнада штеће и њарнични њосигурак* (ур. Здравко Петровић, Наташа Мрвић Петровић), Београд, 2014, 253.

претходном периоду решена (делимично или у целости), или резервисана, а за коју је осигуравајуће друштво утврдило одговорност осигураника друштва.¹¹⁰ ЗООС не уређује поступак пријављивања штете, остваривања права на накнаду штете нити право власника моторног возила да учествује у том поступку. На основу Одлуке Народне банке, осигуравач је стекао ексклузивно право да утврђује одговорност власника моторног возила и одлучује о праву оштећеног лица да оствари накнаду из осигурања и о висини те накнаде. Правна теорија се недовољно бави положајем власника моторног возила у поступку остваривања накнаде штете из осигурања. Указује се, на пример, на то да осигуравач има право (али не и обавезу) да тражи од осигураника да се изјасни о саобраћајној незгоди у поступку ликвидације штете.¹¹¹ Мали интерес теорије за положај осигураника може се објаснити претпоставком да је он довољно заштићен тиме што има полису осигурања, па се оштећено лице обраћа првенствено осигуравачу са захтевом за накнаду штете, од кога лакше и брже остварује накнаду. То и јесте смисао обавезног осигурања од аутоодговорности.

Међутим, у ситуацији када висина премије осигурања зависи од понашања осигураника, односно његове одговорности за штете пријављене осигуравачу у претходном периоду, осигураник има правни интерес да учествује у поступку накнаде штете. Осигураник ће бити санкционисан плаћањем увећане премије по основу БМС само на основу чињенице да је осигуравач просудио да треће лице има право да му штета буде надокнађена из средстава осигурања. Стога би било исправно да се њему омогући да у поступку ликвидације штете заштити своја права и одбрани се од неоснованих захтева трећих лица за накнаду штете, посебно имајући у виду учесталост превара у области осигурања од аутоодговорности.¹¹² У пракси се најчешће као доказ о одговорности учесника саобраћајне незгоде користи записник полиције. Треба имати у виду да, када је реч о малим штетама, полиција нема обавезу да врши увиђај, већ ће то урадити само ако то захтева неки од учесника незгоде или оштећено лице.¹¹³ Друго, записник полиције сам по себи није необорив доказ да је учесник саобраћајне незгоде одговоран за њу. Постојање

110 Одлука о основним критеријумима бонус-малус система, тач. 3.

111 Наташа Петровић Томић, *Право осигурања: Књига прва*, Београд, 2023, 575.

112 Владимир Чоловић, „Преваре у осигурању“, *Ревизија за криминологију и кривично право*, бр. 2–3/2011, 325–340.

113 Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима, *Службени гласник РС*, бр. 1/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 – др. закон и 76/2023, чл. 171 ст. 1.

одговорности учесника саобраћајне незгоде може се утврђивати и другим доказним средствима.¹¹⁴ У коначној инстанци, о постојању одговорности лица које је управљало моторним возилом треба да одлучи суд. Међутим, осигуравачи не чекају одлуку суда о постојању одговорности учесника саобраћајне незгоде и штету ликвидирају не обавештавајући осигураника о пријављеној штети и не дајући му могућност да оспори право подносиоца захтева за накнаду штете било у погледу основа или његове висине.

Против овог става може се истаћи приговор да осигуравач нема интерес да исплаћује штете у случајевима када је неспорно да не постоји одговорност осигураника, односно лица које је управљало возилом у време саобраћајне незгоде, па стога нема опасности да ће осигураник трпети штету због неосноване исплате накнаде из осигурања. Интерес осигуравача да одбије исплату неоснованих захтева је упитан из више разлога. Осигуравачи штите свој пословни углед брзом ликвидацијом штета, креирајући тиме утисак у јавности да поступају у интересу оштећених. Посебно када су у питању мале штете, осигуравач избегава спровођење опсежног доказног поступка, задовољавајући се записником полиције. Друго, осигуравач је мотивисан да ликвидацијом пријављене штете створи услове да осигураник приликом обнављања полисе осигурања уђе у виши премијски степен и плати већу премију по основу малуса. Када је реч о малим штетама, којих је свакако највише, осигуравачи лако могу компензовати износ исплаћених штета увећањем премије. Осигуравач се неће удубљивати у испитивање основаности захтева за накнаду штете ако зна да ће исплатом штете избећи спор са оштећеним лицем, а штету ће покрити наплатом увећане премије. Коначно, супротно је основним начелима уговорног права да једна уговорна страна самостално увећава цену услуге и дискриминише корисника услуге, без његове могућности да сазна по ком основу је дискриминисан и да ли је дискриминација оправдана.

*і) Рејресивности српској БМС-а у поређењу са БМС
у другим европским државама*

У поређењу са бонус-малус системима који постоје у европским државама, српски БМС је веома строг. С једне стране, осигураник врло брзо може стићи до малуса од 250%, али му је потребно дуго времена да се њега реши и врати на основну премију. С друге стране, осигураници који немају штете добијају мале повластице, јер највећи бонус износи свега 25% (75% износа основне премије).

114 Н. Петровић Томић (2023а), 575.

Максимални бонус који, на пример, добијају осигураници у Луксембургу, једној од две државе ЕУ у којој је примена БМС-а обавезна по закону, износи 55% од основне премије. БМС у Луксембургу има 25 разреда (од -3 до 22). Основни премијски степен је 11, а максимално увећање премије по основу малуса је 250% (22. степен).¹¹⁵ Немачки и белгијски БМС такође имају много већи број премијских разреда и износи бонуса су много већи у поређењу са српским БМС-ом. У Немачкој, максималан бонус је 70%, а максимално увећање премије по основу малуса је 200% од основне премије. Немачки БМС има 22 премијска степена. Његова је особеност што већ након прве године без штета осигураник добија бонус од 30%. Такође, осигураник који је плаћао малус, може се вратити на основну премију након једне године у којој нема штете. Белгијски систем има 23 степена. Максималан бонус је 46%, а максималан малус 200% у односу на основну премију.¹¹⁶ Хрватски БМС има 18 степена. Максималан бонус је 50%, који се остварује након девет година без штета, при чему се у првој години након регистрације добија бонус од 10%, а у свим наредним по 5%. Максималан малус је 250% од основне премије. При том, осигуравајуће куће су слободне да уводе додатне бонусе, па тако поједини осигуравачи нуде бонус добродошлице, односно попуст од 50% за осигуранике који први пут закључују уговор о осигурању. Могуће је и тзв. пресликавање бонуса, тако да на пример, члан породице омогући другом члану да се користи његовим бонусом приликом прве регистрације другог аутомобила у породици, али и он сам задржава тај бонус када обнавља полису.¹¹⁷

У Италији постоји универзални БМС са 18 тарифних разреда, али су осигуравачи слободни да одступе од њега и дају веће попусте осигураницима по основу бонуса. Поред тога, Законом бр. 40/2007 (Берсанијев закон),¹¹⁸ прописана је обавеза за осигураваче да за друго возило које купује осигураник или члан његовог породичног домаћинства важи исти (повољнији) премијски разред као и за прво возило. Берсанијев закон дозвољава осигуравачима да примене малус само уколико је осигураник примарно одговоран за штету на основу споразума учесника саобраћајне незгоде. У случају да је више лица одговорно за штету услед саобраћајне незгоде, одговорност се распоређује про рата на учеснике незгоде за сврхе примене малуса. Осигуравачи су дужни да без

115 AXA Luxembourg, How does the motor no-claim bonus system work in Luxembourg?, 12. 8. 2022, доступно на адреси: <https://axa.lu/en/blog-car-no-claims-bonus-scale>, 26. 11. 2023.

116 M. Cerović, 333–336.

117 LAQO by Croatia osiguranje, Što su točno bonus i malus?, 22. 9. 2020, доступно на адреси: <https://www.laqo.hr/blog/sto-su-točno-bonus-i-malus/>, 26. 11. 2023.

118 Закон бр. 40/2007, (Legge 2. 4. 2007 n. 40, *Gazzetta Ufficiale*, 77/2007).

одлагања обавесте власника полисе о погоршању његовог премијског статуса који је последица одговорности за саобраћајну незгоду.¹¹⁹ Законом је установљена обавеза осигуравајућих друштава да достављају надлежном министарству податке о својим тарифама, на основу којих министарство објављује упоредни преглед тарифа осигурања од ауто-одговорности, како би се омогућило купцима полиса да пореде тарифе осигураваача.¹²⁰ Берсанијев закон допринео је да се повећа број осигураника у најнижем премијском разреду. 2010. године 65% осигураника било је у најнижем премијском разреду, при чему се процењује да је 12% осигураника користило бонус захваљујући усвајању Берсанијевог закона. Број осигураника у најнижем премијском разреду се стално повећава, тако да је 2016. године 79,3% осигураника било у првом премијском разреду.¹²¹ Законом бр. 124/2017¹²² прописано је додатно смањење премије осигурања за осигуранике који уграде у своје возило одређене контролне механизме (нпр. механизам који онемогућује стартовање возила уколико је возач под утицајем алкохола или телематик уређај који повећава безбедност вожње).

Запажа се да БМС у другим европским земљама има знатно више премијских степена, бонуси које осигураник може остварити су већи, а максималан износ малуса је у свим посматраним државама, изузев у Републици Хрватској, нижи од оног који важи у Републици Србији. Осим тога, осигураваачи имају слободу да примењују и друге подстицаје приликом закључивања уговора о осигурању од аутоодговорности. Развој мера превенције и њихово укључивање у варијабле на основу којих се процењује ризик, утиче на то да БМС губи на значају.

Српски БМС је дестимулативан за осигуранике, али они немају избора, јер су приморани да плаћају исти износ премије без обзира на то са којим осигураваачем закључују уговор о осигурању. Следи да српски БМС служи искључиво интересима осигураваача, односно увећању њихове добити.

119 Закон бр. 40/2007, чл. 5 ст. 2.

120 Закон бр. 40/2007, чл. 5 ст. 3.

121 Diana Dodu, „Comparative Analysis of Bonus Malus Systems in Italy and Central and Eastern Europe“, Milliman, 2. 11. 2017, доступно на адреси: <https://www.milliman.com/en/insight/comparative-analysis-of-bonus-malus-systems-in-italy-and-central-and-eastern-europe>, 2. 12. 2023.

122 Закон бр. 124/2017 (Legge 4.08.2017 n. 124 – Legge annuale per il mercato e la concorrenza, *Gazeta Ufficiale*, 189/2017).

3. Економски показатељи тржишта осигурања од аутоодговорности

Према подацима Народне банке Србије, концентрација на тржишту осигурања се смањује, док се приходи повећавају. У односу на 2013. годину смањен је број осигураваача са 28 на 20, док су премије неживотних осигурања у истом периоду скоро двоструко повећане – од 60 милијарди РСД у 2013. на 105,2 милијарди РСД у 2022.

Према Извештају НБС за прво тромесечје 2023. године,¹²³ услуге обавезног осигурања од аутоодговорности пружа 11 друштава за осигурање. Три друштва за осигурање имају заједно тржишно учешће од 58,2%, што говори о високој концентрацији тржишта осигурања од аутоодговорности. Исти број осигураваача, њих 11, пружао је услуге осигурања од аутоодговорности и 2010. године (година након ступања на снагу ЗООС). Три највећа осигураваача су и тада имали проценат тржишног учешћа од 58%.¹²⁴

Године 2010, учешће премије од осигурања од аутоодговорности износило је 27,7% од укупно остварене премије на тржишту свих осигурања (животних и неживотних).¹²⁵ У 2023. години, учешће премије по основу аутоодговорности износи 27,3% од укупно остварене премије.¹²⁶

Наведени показатељи сведоче о одсуству конкуренције на тржишту осигурања од аутоодговорности. Тржишна структура је високо концентрисана и окамењена, будући да исти број осигураваача пружа услуге осигурања од аутоодговорности почев од ступања ЗООС на снагу па до данас, при чему три осигураваача континуирано заузимају 58% тржишта. Учешће премије осигурања од аутоодговорности у укупно оствареној премији је значајно и износи нешто мање од 30%. Скоро 30% укупних прихода је осигураваачима загарантовано кроз наплату премије осигурања од аутоодговорности.¹²⁷ У постојећем нормативном окружењу, свака конкуренција на тржишту осигурања од

123 Народна банка Србије, Сектор осигурања у Републици Србији – Извештај за прво тромесечје 2023. године, доступно на адреси: https://www.nbs.rs/export/sites/NBS_site/documents/osiguranje/izvestaji/izv_I_2023.pdf, 2. 12. 2023.

124 Народна банка Србије, Сектор осигурања у Србији – Извештај за прво тромесечје 2010. године, доступно на адреси: https://www.nbs.rs/export/sites/NBS_site/documents/osiguranje/izvestaji/izv_I_2010.pdf, 2. 12. 2023.

125 *Ibid.*, 3.

126 Народна банка Србије, Сектор осигурања у Републици Србији – Извештај за прво тромесечје 2023. године, 5.

127 Овај проценат би био још већи ако би се посматрали само приходи осигураваача који пружају услуге осигурања од аутоодговорности (њих 11).

аутоодговорности је онемогућена, што погодује највећим осигуравачима. Недостатак конкуренције нема своје оправдање у већем степену заштите оштећених лица и смањењу броја саобраћајних незгода.

V Закључак

Нормативно уређење тржишта осигурања од аутоодговорности у Републици Србији је у супротности са уставним начелима слободне тржишне привеле и забране ограничавања конкуренције, а такође је у нескладу са директивама ЕУ које уређују ову област. При томе је евидентно да је још у време доношења ЗООС законодавац био свестан да је утврђивање минималних цена премија осигурања од аутоодговорности супротно правилима ЕУ, јер су односне одредбе ЗООС временски ограничене до приступања Србије Европској унији. Временско ограничење у стварности не постоји, јер је моменат приступања Србије ЕУ будући неизвесан догађај. Народна банка Србије је мимо поверених законских овлашћења прописала обавезно повећање цена премија у контексту примене БМС и обавезала осигураваче да јој пријављују намераване промене цене премија.

Описани правни оквир имао је за последицу окамењену тржишну структуру. На тржишту осигурања од аутоодговорности изостаје конкуренција осигуравача у погледу цена, услова примене БМС и осталих услова осигурања, при чему се елиминисање конкуренције не може оправдати јавним интересом. Превенција наступања осигураних случајева није постигнута, јер тарифе осигуравача и услови примене БМС-а нису транспарентни. Друго, интерес осигураника – власника моторних возила није заштићен, јер су приморани да плаћају увећану премију иако нису информисани о условима под којима долази до увећања премије, нити имају право да учествују у поступку ликвидације штете који спроводе осигуравачи. Потрошачи у Србији трпе штету због увећане цене премије осигурања од аутоодговорности коју плаћају, док је алеаторност уговора о осигурању, која је једна од његових основних карактеристика, елиминисана на страни осигуравача.

Неопходна је хитна промена ЗООС како би се тржиште осигурања од аутоодговорности либерализовало, а надзорна улога Народне банке Србије свела у оквире неопходне ради обезбеђивања солвентности друштава за осигурање. Постојећа пракса контроле цена осигурања од аутоодговорности и наметања примене БМС не служи заштити интереса ни оштећених нити осигураника, већ искључиво увећању добити осигуравача.

Коришћена литература

- Anzini Marina, Pierrat Anne-Carine, „Data Pools as Information Exchange between Competitors: An Antitrust Perspective“, *CepInput*, Centrum für Europäische Politik, Nr. 5/2020, доступно на адреси: https://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/cep.eu/Studien/cepInput_Data_pools/cepInput_Data_Pools_as_Information_Exchanges_between_Competitors_An_Antitrust_Perspective.pdf, 6. 11. 2023.
- Догањић Јелена, Ристић Живорад, „У сусрет либерализацији премије осигурања од аутоодговорности у Србији“, *Токови осигурања*, бр. 4/2020. (Doganjić Jelena, Ristić Živorad, „U susret liberalizaciji premije osiguranja od autoodgovornosti u Srbiji“, *Tokovi osiguranja*, br. 4/2020)
- Dodu Diana, „Comparative Analysis of Bonus Malus Systems in Italy and Central and Eastern Europe“, Milliman, 2. 11. 2017, доступно на адреси: <https://www.milliman.com/en/insight/comparative-analysis-of-bonus-malus-systems-in-italy-and-central-and-eastern-europe>, 2. 12. 2023.
- Иванчевић Катарина, „Потрошачи и бонус малус систем у осигурању од аутоодговорности“, *Осигурање, накнада штете и парнични поступак* (ур. Здравко Петровић, Наташа Мрвић Петровић), Београд, 2014. (Ivančević Katarina, „Potrošači i bonus malus sistem u osiguranju od autoodgovornosti“, *Osiguranje, naknada štete i parnični postupak* (ur. Zdravko Petrović, Nataša Mrvić Petrović), Beograd, 2014)
- Jones Alison, „Left Behind by Modernisation? Restrictions by Object under Article 101(1)“, *European Competition Journal*, Vol. 6, Nr. 3/2010.
- Караникић Мирић Марија, *Кривица као основ деликтивне одговорности у грађанском праву*, Београд, 2009. (Karaničić Mirić Marija, *Kriviца као основ деликтне одговорности у грађанском праву*, Beograd, 2009)
- Караникић Мирић Марија, „Одговорност власника моторног возила као предуслов одговорности осигуравача“, *Правни живот*, бр. 10/2011. (Karaničić Mirić Marija, „Odgovornost vlasnika motornog vozila kao preduslov odgovornosti osiguravača“, *Pravni život*, br. 10/2011)
- Koch Robert, „Compulsory Insurance“, *Max-Eur 2012*, доступно на адреси: https://max-eur2012.mpipriv.de/index.php/Compulsory_Insurance#a.29_International_law, 4. 11. 2023.
- Lemaire Jean, *Bonus-Malus Systems in Automobile Insurance*, New York, 1995.
- Марковић-Бајаловић Дијана, *Право конкуренције ЕУ – Општа питања и Антиitrust*, Сарајево, 2016. (Marković-Bajalović Dijana, *Pravo konkurencije EU – Opšta pitanja i Antitrust*, Sarajevo, 2016)

- Матијевић Берислав, „*Croquis* појма употреба возила у осигурању од аутомобилске одговорности кроз праксу Суда ЕУ“, *Сџрани љравни љивои*, бр. 3/2019. (Matijević Berislav, „*Croquis* појма upotreba vozila u osiguranju od automobilske odgovornosti kroz praksu Suda EU“, *Strani pravni život*, br. 3/2019)
- Petrović Tomić Nataša, „Liability Insurance as a (Social) Response to the Changing Regulatory Framework: From Prohibited to Compulsory“, *Annals of the Faculty of Law in Belgrade – Belgrade Law Review*, Nr. 4/2020.
- Петровић Томић Наташа, „Принцип сразмерности премије тежини ризика на примеру осигурања од одговорности власника моторних возила – Подзаконска активност Народне банке Србије“, *Право и љривреда*, бр. 3/2023. (Petrović Tomić Nataša, „Princip srazmernosti premije težini rizika na primeru osiguranja od odgovornosti vlasnika motornih vozila – Podzakonska aktivnost Narodne banke Srbije“, *Pravo i privreda*, br. 3/2023)
- Петровић Томић Наташа, *Право осигурања: Књига љрва*, Београд, 2023. (цитирано као Н. Петровић Томић [2023a]) (Petrović Tomić Nataša, *Pravo osiguranja: Knjiga prva*, Beograd, 2023) (citirano kao N. Petrović Tomić [2023a])
- Радовановић Милош, „Појам употребе моторног возила у словеначкој судској пракси“, *Сџрани љравни љивои*, бр. 1/2018. (Radovanović Miloš, „Pojam upotrebe motornog vozila u slovenačkoj sudskoj praksi“, *Strani pravni život*, br. 1/2018)
- Szymańska Anna, „Functions of the bonus-malus system in the motor third party liability insurance of motor vehicle owners“, *Economic and Environmental Studies (E&ES)*, Vol. 18, Nr. 2/2018.
- Славнић Јован, „Поглед на нека нова законска решења непримере-на обавезном осигурању од аутоодговорности“, *Правни љивои*, бр. 11/2010. (Slavnić Jovan, „Pogled na neka nova zakonska rešenja neprimerena obaveznom osiguranju od autoodgovornosti“, *Pravni život*, br. 11/2010)
- Смиљанић Илија, *Уџицај љтранзиционих љпроцеса на љржишџе осигурања у Србији и реџиону*, докторска дисертација, Универзитет Сингидунум, Београд, 2013. (Smiljanić Ilija, *Uticaj tranzicionih procesa na tržište osiguranja u Srbiji i regionu*, doktorska disertacija, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013)
- Тешић Ненад, „*Deus ex machina* – О правно обавезујућој својини на аутомобилу“, *Усклађивање љословној љрава Србије са љравом ЕУ (2012)* (ур. Вук Радовић), Београд, 2012. (Tešić Nenad, „*Deus ex machina* –

- О правно обавезујућој својини на аутомобилу“, *Usklađivanje poslovnog prava Srbije sa pravom EU (2012)* (ur. Vuk Radović), Beograd, 2012)
- Тешић Ненад, „Право конкуренције у контексту озакоњених монополских структура“, *Економске идеје и пракса*, бр. 39/2020. (Tešić Nenad, „Pravo konkurencije u kontekstu ozakonjenih monopolskih struktura“, *Ekonomске идеје и пракса*, бр. 39/2020)
- Faure Michael G., „Economic Criteria for Compulsory Insurance“, *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, Vol. 31, Nr. 1/2006.
- Harrison Dan, „The Allianz Hungária case“, *Competition Law Insight*, Vol. 12, Nr. 6/2013.
- Heikes Andrew, „The Pricing Effects of European Union Insurance“, *Honors Projects*, 2006/10, доступно на адреси: https://digitalcommons.iwu.edu/busadmin_honproj/10, 7. 11. 2023.
- Церовић Милан, „Бонус и малус у осигурању од аутоодговорности упоредно-правно и у Србији“, *Право осигурања Србије у транзицији као европском (ЕУ) праву осигурања*, Београд, 2013. (Cerović Milan, „Bonus i malus u osiguranju od autoodgovornosti uporedno-pravno i u Srbiji“, *Pravo osiguranja Srbije u tranziciji kao evropskom (EU) pravu osiguranja*, Beograd, 2013)
- Цигој Стојан, „Тенденције у развоју грађанске одговорности и њихов утицај на осигурање“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 6/1983. (Cigoj Stojan, „Tendencije u razvoju građanske odgovornosti i njihov uticaj na osiguranje“, *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, бр. 6/1983)
- Chen Yueyun, Chen Dongmei, „The review and analysis of compulsory insurance“, *Insurance Markets and Companies*, Vol. 4, Nr. 1/2013.
- Чоловић Владимир, „Преваре у осигурању“, *Ревизија за криминологију и кривично право*, бр. 2–3/2011. (Čolović Vladimir, „Prevare u osiguranju“, *Revija za kriminologiju i krivično pravo*, бр. 2–3/2011)
- Шулејић Предраг, „Правни положај осигураника у обавезном осигурању сопственика моторних возила од одговорности“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 5–6/1974. (Šulejić Predrag, „Pravni položaj osiguranika u obaveznom osiguranju sopstvenika motornih vozila od odgovornosti“, *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, бр. 5–6/1974)

Dijana MARKOVIĆ-BAJALOVIĆ, PhD
Full Professor at the University Union Faculty of Law, Serbia

COMPULSORY MOTOR VEHICLE LIABILITY INSURANCE BETWEEN FREEDOM OF CONTRACT AND COERCED CARTELISATION

Summary

The European Union enacted directives on motor vehicle liability insurance to accomplish the goals of free movement of persons and equal protection of third parties against damages caused by using motor vehicles. Serbia has been harmonising its legislation with the EU insurance acquis for several decades. Regarding motor vehicle liability insurance, market liberalisation has been prevented by the Law on Compulsory Insurance in Transport – LCIT 2009. LCIT authorised the Association of Insurers of Serbia to determine minimal premium prices with the consent of the National Bank of Serbia – NBS and stipulated mandatory Bonus-Malus System – BMS. Effectively, the NBS laid down minimal premium prices applicable within the BMS grades and conditions for the application of bonuses and maluses.

The author analyses EU legislation and the case law of the Court of Justice related to fixing insurance premiums, mandatory BMS and competition law issues in the motor vehicle liability insurance market. The BMS in several EU member states has been compared with the BMS in Serbia. Competition in the motor vehicle liability insurance market in Serbia has been prevented as a consequence of the fixed premium prices and mandatory BMS. The author has also analysed the negative effects of the current legal framework on the motor vehicle liability insurance market structure, pointing out the static market concentration level and the substantial share of motor vehicle liability insurance premiums in the total insurers' income. It is essential to amend LCIT without delay to liberalise the Serbian motor vehicle liability insurance market.

Key words: *Compulsory Insurance. – Motor Vehicle Liability Insurance. – Minimum Insurance Premiums. – Bonus-Malus.*

Датум пријема рада: 11. 12. 2023.

Датум исправке рада: 2. 2. 2024.

Датум прихватања рада: 20. 2. 2024.