

IVA TOŠIĆ

RAZVOJ KONCEPTA AUTOODGOVORNOSTI U PRAVU EVROPSKE UNIJE

U V O D

Kao i ostale delove unutrašnjeg tržišta, tako je tržište osiguranje u EU karakterisala velika disonanca između pojedinačnih nacionalnih tržišta, što je dalje otežavalo proces uspostavljanja unutrašnjeg tržišta.¹ Ovaj problem prisutan je i u osiguranju od autoodgovornosti.

Regulisanje osiguranja od autoodgovornosti u EU predstavlja regulisanje jednog od najznačajnijih pitanja osiguranja i unifikaciju pravila u ovoj oblasti u zemljama članicama EU. Ono je izuzetno značajno, kako za ugovaratelje osiguranja, tako i za žrtve nezgoda, ali i za sama osiguravajuća društva obzirom da čini znatan deo poslova neživotnog osiguranja. Obavezno osiguranje motornih vozila utiče na slobodno kretanje ljudi i vozila, pa je ključni cilj jačanje i konsolidacija unutrašnjeg tržišta u području obaveznog osiguranja motornih vozila. Osiguranje od autoodgovornosti u EU regulišu Direktive, kojih je do sada doneto pet i svaka je načinila značajan korak u regulisanju ovog osiguranja. Sve Direktive se odnose na usaglašavanje zakonodavstava država članica u oblasti osiguranja od odgovor-

Iva Tošić, istraživač pripravnik Instituta za uporedno pravo, Beograd.

¹ Mirjana Glintić, „Uspostavljanje 29. pravnog režima za ugovorno pravo osiguranja kao uslov funkcionisanja unutrašnjeg evropskog tržišta”, *Pravni život: časopis za pravnu teoriju i praksu* br. 12/2015, str. 231.

nosti za štete od motornih vozila i uvođenju obaveznog osiguranja takve odgovornosti.² Ove Direktive imale su velikog uticaj i na prava zemalja koje nisu članice EU. Takođe, moramo napomenuti da je period donošenja izuzetno dug (od 1972. do 2005. godine), što nam govori o značaju i osjetljivosti pitanja koje regulišu i postepenoti u prilagođavanju nacionalnih zakonodavstava ovim pravilima.

RAZVOJ OSIGURANJA OD GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZ UPOTREBE MOTORNIH VOZILA

Najznačajniji i najmasovniji izvor povećane opasnosti modernog društva danas svakako predstavlja motorno vozilo, prometno sredstvo koje vlasnik koristi u skladu s njegovom namenom kako bi zadovoljio svoje svakodnevne životne potrebe. Obzirom da se motorno vozilo smatra opasnom stvari, u različitim životnim situacijama, u svakom trenutku, iz stvaranja i održavanja rizika njegove upotrebe može nastati odnos odgovornosti za štetu.³

Važnost osiguranja od autoodgovornosti izričito se naglašava i u pravnoj regulativi Evropske Unije, što je vidljivo iz teksta Direktiva, iz kojih jasno proizlazi kako je temeljna svrha ovog osiguranja, kao potpuna i ujednačena zaštita oštećenih osoba i osiguranika, ostala izuzetno važna, pa čak i ključna u postizanju ciljeva prioritarnih za funkcioniranje same Zajednice.⁴

Prva Direktiva EU

Prva Direktiva doneta je 1972. godine i imala je za cilj da uredi pitanje granične kontrole postojanja valjanog osiguravajućeg pokrića na granicama između država članica, tj država članica i nečlanica tada Evropske Ekonomske Zajednice. Njom su regulisana pitanja iz oblasti zelene karte⁵ za države potpisnice. Rezultat

² Vladimir Čolović, Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi – Peta direktiva EU o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila”, *Evropsko zakonodavstvo*, 2010, 44.

³ Danijela Šaban, “Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja”, *Analni Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici*, 17/2016, 278.

⁴ Ivica Ćosić, “Dostavnost svote pokrića kod osiguranja od automobilske odgovornosti”, *Analni pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici*, 17/2016, 401.

⁵ Zelena karta ili sertifikat o osiguranju, koju osiguranik dobija od svog osiguravajućeg društva po zaključivanju ugovora, služi kao dokaz da je ispunio obaveze koje se tiču osiguranja vozila. Ovo osiguranje važi u celoj Evropskoj uniji, bez obzira gde se saobraćajna nezgoda dogodi, tako da osiguranik nije u obavezi da plaća dodatne troškove osiguranja, kada putuje u zemlje Evropske unije. U slučaju saobraćajne nezgode zelena karta, ili sertifikat o osiguranju, služi kao dokaz osiguranja protiv takvih slučajeva i dokaz da žrtve takve nezgode imaju pravo naknade štete.

je ukidanje kontrole zelene karte na granicama između država članica, koja je bila očigledna prepreka za odvijanje međunarodnog saobraćaja i prihvatanje registrskih tablica kao dokaza o postojanju valjanog osiguranja od odgovornosti na području svih zemalja članica EZ.⁶ Takođe, Prva Direktiva imala je veliki značaj i za nesmetano odvijanje kopnenog saobraćaja, ukinula je graničnu kontrolu osiguranja za vozila koja dolaze iz druge države članice, i uvela efikasan mehanizam obeštećenja žrtava saobraćajnih nezgoda od inostranih vozila.⁷ Svrha ove Direktive je uklanjanje prepreka i omogućavanje slobodnog prolaza ljudi i vozila. To je postignuto preko mreže nacionalnih biroa u okviru sistema zelene karte koji omogućava oštećenim licima u saobraćajnim nezgodama, u kojima učestvuju strana vozila koja su registrovana u nekoj državi članici, da zahtev za naknadu štete podnesu subjektu sa sedištem u domaćoj zemlji.⁸ Da bi ovakav sistem mogao da funkcionise bilo je neophodno uvođenje obaveznog sistema osiguranja od autoodgovornosti u svim zemljama članicama. Međutim, državama članicama je data mogućnost da izuzmu neka lica od obaveze zaključenja osiguranja, s tim da o tome obaveste ostale države članice i Komisiju EEZ, i da imenuju subjekta koji će nadoknaditi štete od vozila čiji vlasnici nisu u obavezi da zaključe osiguranje. Prva Direktiva uvodi i dužnost država članica da utvrde obavezu vlasnika nmotornog vozila da zaključi osiguranje od građanske odgovornosti za štete usled smrti ili povrede tela, koje nastanu od motornih vozila redovno stacioniranih na njihovoj teritoriji.

Druga Direktiva EU

Prva Direktiva je menjana i unapređivana najpre donošenjem Druge Direktive radi obezbeđenja jednakog položaja žrtvama saobraćajnih nezgoda u svim državama članicama. Drugom Direktivom je utvrđeno da osiguranje obavezno pokriva i štete na licima i štete na stvarima, obzirom da neke države do tada nisu propisivale osiguranje od štete na stvarima (npr. Velika Britanija)⁹, čime je uklonjena značajna razlika u nacionalnim zakonodavstvima o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista. Svaka država članica, prema Drugoj Direktivi treba da utvrdi iznose na koje se obavezno osiguranje mora zaključiti. Države članice mogu da predvide i veće limite osiguravajućeg pokrića, pa i neo-

⁶ Marijan Ćurković, "Peta direktiva EU o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila", *Revija za pravo osiguranja*, 3/4/2005, 1.

⁷ Jasna Pak, "Pravo osiguranja", Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 106.

⁸ Milica Krulj Mladenović, Vladan Ivanović, Marko Gašić, "Pravni problemi saobraćajnih nezgoda- Direktive EU o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila", *PRAVO- teorija i praksa*, 7-9/2016, 47.

⁹ Marijan Ćurković, 2.

graničeno pokrće, ali ne mogu da ograniče obavezu osiguravača na iznose koji su ispod onih koji su utvrđeni Direktivom.¹⁰ Minimalne sume osiguranja koje propisuje Druga Direktiva su:

1. Za štete na licima 350.000 evra po oštećenom licu, a za štete na stvarima 100.000 evra po štetenom događaju
2. Za štete na licima 500.000 evra po štetnom događaju, a za štete na stvarima 100.000 evra po štetnom događaju
3. Jedinstvenu sumu osiguranja po jednom tetenom događaju za ukupno štete na licima i stvarima 600.000 evra.

U nacionalnim zakonodavstvima zemalja članica postojale su razlike i u pogledu kruga oštećenih lica kojima je osiguravač dužan da nadoknadi štetu iz saobraćajne nezgode- "treća lica". Taj problem rešen je tako što je predviđeno da članovi porodice osiguranika, vozača ili bilo kog drugog lica koje je građansko-pravno odgovorno za saobraćajnu nezgodu čije su posledice pokrivenе osiguranjem, ne mogu biti isključeni pozivom na srodstvo iz osiguravajuće zaštite, ali samo za štete na licima. Što se tiče štete na stvarima ovih lica, one nisu pokrivenе obavezним osiguranjem.¹¹ Takođe, ukoliko je ugovorom o osiguranju predviđeno da u nekim slučajevima ne postoji obaveza osigurvača da nadoknadi štetu za koju je odgovorno osigurano lice (npr. ukoliko je vozilom upravljalo neovlašćeno lice, lice bez vozačke dozvole ili lice u alkoholisanom stanju), države članice treba da u svom zakonodavstvu predvide mehanizam naknade šteta isključenih iz osiguranja radi zaštite oštećenih lica.¹²

Druga Direktiva postavlja osnove zaštite lica koja su žrtve nesreća od nepoznatih i neosiguranih motornih vozila propisujući obavezu država članica da osnuju Garantni fond za zaštitu tih žrtava. Dakle, Direktivom je predviđeno da u svakoj državi članici mora da postoji organizacija koja će da vrši naknadu štete od nepoznatih i neosiguranih vozila najmanje do iznosa koji je predviđen za obavezno osiguranje (član 1. stav 4). Takođe, države članice mogu obavezu ove organizacije i ograničiti putem franšize odnosno učešćem oštećenog u šteti, ali ne više od 500 evra (samo za štete na stvarima i ako ih je prouzrokovalo neosigurano motorno vozilo).

¹⁰ Jasna Pak, Druga Direktiva Saveta EEZ o usaglašavanju zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila, *Evropsko zakonodavstvo* 2/2002, 75.

¹¹ Milica Krulj Mladenović, Vladan Ivanovć, Marko Gašić, 48.

¹² Jasna Pak, "Pravo Osiguranja", Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 110.

Treća Direktiva EU

Kako Prvom i Drugom Direktivom nisu uklonjene sve razlike u nacionalnim zakonodavstvima koje su imale za posledicu nejednak položaj u pogledu obima zaštite lica koja su pretrpela štete u saobraćajnim nezgodama na području država članica EU, doneta je i Treća Direktiva u ovoj oblasti. Novine uvedene Trećom Direktivom odnose se na: obavezno osiguranje putnika, primenu prava, jedinstvenu premiju, štete od neosiguranih i nepoznatih vozila i identifikaciju osiguravača.

Razlike u nacionalnim zakonodavstvima država članica u pogledu osiguraja putnika odnosile su se pre svega na putnike koji su se nalazili u vozilu koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi.¹³ Iz tih razloga uvodi se pravo svih putnika (izuzev vozača, i lica koja su bila u ukradenom vozilu, a znala su da je ukradeno) na potpunu naknadu štete u okviru minimalnih suma osiguranja.¹⁴

Druga Direktiva predviđa da osiguranje treba da pokrije štete iz saobraćajnih nezgoda koje nastanu na području drugih država na osnovu zakonodavstva o odgovornosti za prouzrokovanu štetu i propisa o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti tih država. Iz razloga zaštite oštećenih lica, Treća Direktiva uvodi njihovo pravo na izbor između države u kojoj je šteta nastala, i one u kojoj je vozilo stacionirano, u zavisnosti od toga koje je za njih povoljnije. Ovo pravilo se odnosi na sve oštećene, i na državljanke države u kojoj je nesreća nastala. Moramo primetiti da je ovakvo rešenje u potpunosti opravdano.

Trećom Direktivom uvodi se pravilo jedinstvene premije, što znači da je za uplaćenu premiju pokriće valjano za sve zemlje članice i nije potrebna doplata za pokriće rizika putovanja u inostranstvo.

Još Drugom Direktivom postavljene su osnove zaštite lica koja su žrtve nesreća od neosiguranih i nepoznatih vozila, osnivanjem odgovarajuće organizacije (Garantnog Fonda), o čemu je već bilo reči. Međutim, problem je bio taj što je u pravima nekih država bilo predviđeno da oštećeni može da se obrati toj organizaciji tek ako svoje pravo ne može da se obešteti na drugi način. Iz tih razloga, Direktivom se od država članica zahteva da u svojim nacionalnim zakonodavstvima predvide da obaveza organizacije koja obezbeđuje naknadu štete od nepoznatih i neosiguranih motornih vozila ne može biti supsidijarana.¹⁵

Najzad, dopuna Druge Direktive je bila neophodna i radi lakše identifikacije osiguravača. Naime, registraska oznaka je dokaz da je vozilo iz određene ze-

¹³ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 112.

¹⁴ Marijan Ćurković, 2.

¹⁵ Milica Krulj Mladenović, Vladan Ivanović, Marko Gašić, 49.

mlje, ali ne i činjenice kod kog je osiguravača vozilo osigurano, pa je ovom Direktivom predviđeno da države članice moraju preduzeti sve mere kako bi oštećenim licima na najbrži način bio dostupan podatak o tome kod kog je osiguravača zaključeno osiguranje od odgovornosti za štetu od motornog vozila koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi. Rešenje koje su države uglavnom prihvatile je pronađeno u saradnji sa organima policije koji imaju podatke o svim registrovanim vozilima i osiguravajućim organizacijama kod kojih je vlasnik zaključio osiguranje od autoodgovornosti. Ukoliko prilikom vršenja uviđaja saobraćajne nezgode ne može da se u zapisnik unese podatak o osiguravaču kod koga je zaključeno osiguranje, nacionalni biro države u kojoj je nesreća nastala traži podatke od nacionalnog biroa države čiju registarsku oznaku nosi vozilo i treba da ih dobije u najkraćem mogućem roku.¹⁶

Četvrta Direktiva EU

I pored usaglašavanja zakonodavstva država članica Evropske Unije koje se odnosi na obavezno osiguranje od odgovornosti u cilju poboljšanja zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda, pokazalo se da se pravo na naknadu štete nastale u stranoj zemlji izuzetno teško ostvaruje. Sve veći saobraćaj između država članica zahtevao je donošenje pravila koja će automobilistima i oštećenim licima omogućiti da bez problema putuju na području cele Unije, da kupuju i osiguravaju vozila bez većih formalnosti i troškova, da zaključuju osiguranja u državi privremenog boravka, da lakše promene osiguravača i dr.

Prema uređenju koje je važno pre usvajanja ove Direktive oštećeni je bio primoran da zahtev ostvaruje direktno kod osiguravajućeg društva uzročnika, što mu je usled raznih okolnosti u velikoj meri bilo otežano (strani pravni sistem, nepoznati postupci razmatranja odštetnog zahteva, strani jezik, često dugotrajna razmatranja zahteva, troškovi povezani sa angažovanjem lokalnih advokata, posrednika, i sl.).

Rešenje za navedeni problem nudi Četvrta Direktiva, čije osnovne ideje datiraju iz 1995. godine kada je Evropski parlament, u skladu sa drugim stavom člana 192. Ugovora o Evropskoj Uniji, rezolucijom pozvao Komisiju Unije da se usvajanjem odgovarajuće Direktive licima koja u saobraćajnoj nezgodi motornim vozilom pretrpe materijalnu ili nematerijalnu štetu, obezbedi odgovarajući tretman u ostvarivanju odštetnih zahteva iz nezgoda, koje se dogode u državi koja nije država stalnog prebivališta oštećenog. U skladu sa takvim rešenjem bi

¹⁶ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 115.

bilo moguće štetu koju je oštećeni pretrpeo izvan države članice svog stalnog prebivališta razmatrati po postupcima koji su mu poznati.

Jedan od osnovnih ciljeva Četvrtre Direktive je, dakle, sveobuhvatno uređivanje područja zaštite posebne grupe oštećenih, koje nisu uređivale ni dotadašnje Direktive niti međunarodna pravila sistema zelene karte ("nadogradnja" sistema zelene karte). Radi se o zaštiti posetilaca – oštećenih koji pretrpe saobraćajnu nezgodu u drugoj državi, koja nije država njihovog stalnog prebivališta. Doduše, unutar sistema zelene karte nacionalni birovi zelene karte su zaključivali tzv. sporazume o zaštiti posetilaca, ali oni nisu potpuno zaživeli, pošto su poštovani samo pri razmeni podataka između biroa, ali ne i pri razmatranju odštetnih zahteva. Zbog takvog stanja i brojnih žalbi potrošačkih organizacija i stanovnika Unije nadležni organi Unije su odlučili da intervenišu u pomenutoj pravnoj praznini.¹⁷

Četvrta Direktiva predviđa da države članice treba da obezbede pomenutim oštećenim pravo na direktno ostvarivanje zahteva za isplatu štete od osiguravajućih društava, da osiguravači treba da odrede poverenike za likvidaciju šteta u svim državama članicama, a države da osnuju informacione centre i službe za naknadu štete.

Licu koje je pretrpelo štetu u državi u kojoj nema redovno boravište se priznaje pravo da podnese zahtev za naknadu štete u državi boravišta, i to povereniku za likvidaciju šteta, koga određuje osiguravač odgovornog lica. Države članice zahtevaju od osiguravača sa sedištem na njihovoj teritoriji da za poverenika za likvidaciju šteta imeniju lice koje ima boravište, ako je u pitanju fizičko lice, ili sedište, ako je u pitanju pravno lice, u drugoj državi članici. On se imenuje radi prikupljanja potrebnih informacija u vezi sa zahtevom za naknadu štete i odlučivanjem o zahtevu u ime i za račun osiguravača uključujući i plaćanje naknada.¹⁸ Takođe, odgovaran je za obradu i rešavanje odštetnih zahteva i mora imati i s tim u vezi sva potrebna ovlašćenja.¹⁹

Lica koja su pretrpela štetu imaju interes da se identifikuje osiguravač od odgovornosti za štete od vozila koje je učestvovalo u nezgodi, vlasnik vozila, lice koje upravlja vozilom ili držalac vozila, u slučajevima kada zahtev mogu podneti protiv tih lica.

Novost u Direktivi predstavlja osnivanje informacionog centra čiji je ključni zadatak da oštećenima na njihov zahtev pruži podatke o osiguranju automobilske odgovornosti motornih vozila registrovanih u državi članici (npr. podatak o tome

¹⁷ Tilen Jereb, "Četvrta i Peta direktiva iz oblasti osiguranja automobilske odgovornosti", *Zbornik radova*, 267.

¹⁸ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 118.

¹⁹ Tilen Jereb, 269.

koje osiguravajuće društvo je društvo uzročnika saobraćajne nezgode), odnosno da im u saradnji sa stranim informacionim centrima država članica Unije obezbedi podatke o osiguranju motornih vozila registrovanih u drugim državama, kao i podatke o imenovanim ovlašćenim licima/organizacijama za razmatranje odštetnih zahteva u državi oštećenog. Informacije o vozilima i osiguranju moraju se čuvati sedam godina od prestanka registracije vozila i prestanka ugovora o osiguranju. Informacije, kao to su ime i adresa vlasnika ili vozača, broj polise ili registarske oznake vozila, predstavljaju lične podatke koji moraju biti zaštićeni saglasno nacionalnim propisima donetim u skladu sa direktivom o zaštiti ličnih podataka.²⁰

Većoj pravnoj sigurnosti oštećenog doprinosi pravilo Direktive kojim je predviđeno da države članice moraju osnovati Službu za naknadu štete.

Ukoliko ovlašćeno lice / organizacija, odnosno osiguravajuće društvo uzročnika (ukoliko je zahtev upućen direktno njoj) nisu u roku od tri meseca od predaje zahteva dali obrazložen odgovor na sve tačke zahteva, oštećeni može da adresira odštetni zahtev službi za naknadu štete u državi članici svog stalnog prebivališta. To može da učini i u slučaju da osiguravajuće društvo uzročnika u njegovoj državi, državi njegovog stalnog prebivališta nije imenovala ovlašćeno lice / organizaciju za razmatranje odštetnih zahteva. Navedeno važi pod uslovom da oštećeni u tom slučaju nije zahtev već sam dostavio osiguravajućem društvu uzročnika u drugoj državi i od nje u roku od tri meseca posle predaje primio obrazložen odgovor. Posle prijema zahteva o tome da je primila odštetni zahtev oštećenog, na koji mora da odgovori u roku od dva meseca, služba za naknadu štete bez odlaganja obaveštava: osiguravajuće društvo uzročnika ili ovlašćeno lice / organizaciju; službu za naknadu štete u državi članici u kojoj je poslovnica osiguravajućeg društva izdala polisu; ukoliko je poznato, lice koje je prouzrokovalo nezgodu.

Ukoliko oštećenom isplati odštetu u državi članici njegovog stalnog prebivališta, ona ima pravo na povraćaj plaćene odštete, i to od strane službe za naknadu štete u državi članici one poslovnice osiguravajućeg društva koja je izdala polisu. Služba za naknadu štete zatim ulazi (u obimu plaćenog iznosa) u prava oštećenog prema uzročniku.

Važan nedostatak Četvrte Direktive je što oštećeno lice ostaje samo "sa svojim teretom" pravnih problema koji su posledica saobraćajne nezgode u stranoj zemlji. Iako je veoma važno da oštećeno lice dobije odgovarajuće pravne savete na samom početku, mnogi pravni sistemi pružaju veoma malo mogućnosti naknađivanja advokatskih taksi ukoliko se tužbe rešavaju van suda. Uočena je potreba za

²⁰ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 120.

novim merama i boljim rešenjima koja bi u funkcionisanju obaveznog osiguranja automobilista otklonila postojeće nedostatke.²¹

Peta Direktiva

Petom Direktivom doneta su određena poboljšanja i ujednačavanja u regulisanju sistema osiguranja od građanske odgovornosti automobilista, te predstavlja i modifikaciju prethodne četiri. Cilj Pete Direktive i jeste da olakša primenu pravila Četvrte Direktive, kao i pojedinih odredaba ostalih Direktiva, a što se, naročito, odnosi na registraciju vozila, minimalni iznos pokrića, Garantni fond i podnošenje zahetva za naknadu štete od strane oštećenog lica. Peta direktiva, inače takođe usmerena efikasnijoj zaštiti oštećenog, popravlja, dopunjava i modernizuje odredbe svih svojih prethodnica.

S obzirom na to da samo dobijanje podatka o osiguravajućem društvu uzročnika nije dovoljno za uspešno ostvarivanje odštetnog zahteva, predmetna Direktiva je oštećenima i njihovim pravnim zastupnicima omogućila da mogu na osnovu pisanog zahteva da dobiju podatke o nezgodi iz zbirke elektronskih zapisnika policije o saobraćajnim nezgodama. To pravo imaju i osiguravajuće društvo i nacionalni biro, koji mogu podatke da dostave i stranom osiguravajućem društvu, odnosno stranom nacionalnom birou zelene karte.²²

U odnosu na Prvu Direktivu, izmene koje donosi Peta Direktiva se tiču države u kojoj je vozilo redovno stacionirano, vozila sa falsifikovanim registarskim tablicama, kontrole osiguranja i oslobođenje od obaveze zaključenja ugovora.

Pre donošenja ove Direktive smatralo se da je vozilo stacionirano u onoj državi čije registarske tablice nosi. Međutim nije definisano da li se misli samo na trajnu ili i privremenu registraciju.²³ Peta Direktiva je otklonila navedenu dilemu predviđajući da je vozilo stacionirano u onoj državi čije registraske tablice nosi, bez obzira da li se radi o privremenim ili trajnim tablicama.²⁴ Prva Direktiva u slučaju vozila sa falsifikovanom registraskom tablicom, predviđa da je vozilo stacionirano u onoj državi koja je izdala prvu registarsku tablicu. Peta Direktiva ide u drugom smeru, pa u tim okolnostima smatra da je vozilo stacionirano u državi u kojoj se nesreća dogodila.²⁵ Prva Direktiva je dozvolila da države članice

²¹ Milica Krulj Mladenović, Vladan Ivanović, Marko Gašić, 51.

²² Tilen Jereb, 272.

²³ Marijan Ćurkovic, 3.

²⁴ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 120.

²⁵ Nives Grubišić Đogić, "Direktiva EU-a o obaveznome osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila u praksi suda EU-a", *Dani hrvatskog osiguranja 2015*, 75

obavljaju nasumičnu kontrolu osiguranja na području EU, što se često zloupotrebljavalo. Iz tih razloga Peta Direktiva zabranjuje sprovođenje kontrole, dozvoljava povremenu kontrolu, nikako stalno diskriminirajuću i ne sme joj jedini cilj biti provera osiguranja.²⁶ Takođe, predviđa nove obaveze država koje su izuzele određena lica i vozila od obaveze zaključenja obaveznog osiguranja.

U odnosu na Drugu Direktivu, izmene koje je donela Peta Direktiva su se ticale minimalnih suma osiguranja i štete na stvarima od nepoznatih vozila. Ona postavlja novu odnosno povećanu minimalnu sumu pokrića za štetu nastalu u saobraćajnoj nezgodi. Za telesne povrede minimalna naknada iznosi 1.000.000 evra po žrtvi, a 5.000.000 evra nezavisno od broja oštećenih lica, u slučaju da je u saobraćajnoj nezgodi povređeno više lica, dok za materijalne štete odnosno u slučaju štete na stvarima, minimalna naknada revidirane Direktive iznosi 1.000.000 evra po saobraćajnoj nezgodi.²⁷ Takođe, Direktiva predviđa da lica koja su u saobraćajnoj nezgodi nastaloj od nepoznatih vozila pretrpela težu telesnu povredu imaju pravo i na naknadu šteta na stvarima. Radi određenja pojma "teže" povrede kao kriterijum uzima se da je bilo potrebno bolničko lečenje. Da li je reč o težoj povredi, utvrđuje se prema pravu zemlje u kojoj je nezgoda nastala. Direktiva dozvoljava da za štete od nepoznatih vozila države članice predvide franšizu od 500 evra.²⁸

Peta Direktiva menja pravila Treće Direktive koja se odnose na prava putnika na naknadu štete prouzrokovane od vozača pod uticajem alkohola ili drugog opijata, zaštitu pešaka i biciklista, štete od vozila koje se prodaje u inostranstvo, prava osiguranika na podatke o štetama, franšizu i pravo na direktnu tužbu.

Prema vrlo čestoj praksi u nekim zemljama članicama uobičajno je pravo na isključenje iz prava na naknadu štete putnika koji su pretrpeli štetu u vozilu kojim je upravljalo lice pod dejstvom alkohola ili drugih opijata, ako su za to znali ili morali znati.

Peta Direktiva zabranjuje isključenje iz osiguravajućeg pokrića putnika iz vozila kojim je upravljalo lice pod dejtvom alkohola ili drugog opijata, iz razloga što se u praksi pokazalo da oni često nisu u stanju da utvrde u kakvom je stanju vozač i ne mogu da utiču na njegovo ponašanje. Stoga, sve zakonske ili ugovorne odredbe kojima bi se navedena lica ostavljala bez prava na naknadu pretrpljene štete smatraće se ništavim.²⁹

²⁶ Ibid.

²⁷ Milica Krulj Mladenović, "Obim osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista", Fakultet za evropske pravno-političke studije Novi Sad- Univerzitet "EDUCONS", 41.

²⁸ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 121.

²⁹ Marijan Ćurković, 5.

Nova Direktiva uzima u obzir bolju osiguravajuću zaštitu nemotorizovanim učesnicima, kao posebno "ranjivu" kategoriju žrtava u saobraćaju. Pravilo koje se odnosi na pešake i bicikliste u stvari je preporuka državama da se ovim licima prizna naknada štete, ako ona nisu isključivo kriva za njen nastanak. Ovim su pešaci i biciklisti zaštićeni, kao lica koja su "slabija" u odnosu na vozilo, ali i jedni i drugi u mnogim situacijama, mogu biti odgovorni za nastanak saobraćajne nezgode, što je trebalo pomenuti u Petoj Direktivi. Međutim, treba istaći da je pitanje zaštite biciklista i pešaka veoma različito regulisano u državama članicama EU. Tako neke zemlje članice pružaju zaštitu pešacima i biciklistima nezavisno od pitanja odgovornosti za štetu koja im je prouzrokovana motornim vozilom, ali ima i država u kojima se uzima u obzir i stepen odgovornosti za štetu koja im je prouzrokovana, odnosno da se odgovornost dokazuje, što naravno otežava položaj oštećenih lica.³⁰ Iz tih razloga, ostaje da vidimo da li će Direktiva uspeti da napravi veći pomak u rešavanju ovog pitanja.

U praksi se pojavio problem odgovornosti za štete od vozila prodatih u inostranstvo, koja jako često nisu bila osigurana. Direktiva uvodi pravilo na osnovu kog se takvo vozilo u roku od 30 dana od isporuke kupcu smatra stacioniranim u državi u koju se isporučuje.³¹ Drugim rečima, za štete koje bi prouzrokovalo takvo vozilo protekom pomenutog roka odgovaraju tela države u koju se vozilo uvozi.

U cilju zaštite interesa potrošača Peta Direktiva uvodi obavezu država članica da obezbede zaštitu prava osiguranika da na zahtev dobije potvrdu osiguravača o kretanju šteta po njegovom ugovoru o osiguranju od odgovornosti u poslednjih pet godina. Potvrda se izdaje isključivo na zahtev i to u roku od 15 dana.

Takođe, Direktiva uvodi opštu zabranu franšiza na štetu oštećenih. Osiguravači, koji su sa osiguranikom ugovorili franšizu ne mogu se na nju pozivati, kada je u pitanju oštećeni. Pravo na direktnu tužbu je uvela Četvrta Direktiva, ali ograničeno, samo u odnosu na osiguravača čiji je osiguranik štetu prouzrokovao u inostranstvu. Peta Direktiva menja ovo pravilo, uvodeći pravo na direktnu tužbu bezobzira gde je šteta nastala, u domaćoj zemlji ili inostranstvu.³²

Na kraju, Peta Direktiva uvodi i izmene Četvrte direktive koje se odnose na rokove za rešavanje odštetnih zahteva, nadležnost suda države u kojoj oštećeni ima prebivalište i pravo na dobijanje informacija potrebnih za naknadu štete.

³⁰ Milica Krulj Mladenović, Vladan Ivanović, Marko Gašić, 52.

³¹ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 122.

³² Marijam Ćurković, 6.

Rokovi koje je uvela Četvrta Direktiva vezano za davanje podataka u vezi sa štetama iz saobraćajnih nezgoda koje su nastale u inostranstvu, primenjuju se i na štete iz saobraćajnih nezgoda koje su nastale u domaćoj zemlji.³³

Za razliku od Četvrte direktive, koja daje oštećenom mogućnost direktne tužbe protiv osiguravajućeg društva uzročnika u njegovoj državi, Peta Direktiva omogućava oštećenom, da može da pokrene pravne postupke protiv stranog osiguravajućeg društva uzročnika u državi svog stalnog prebivališta.³⁴ Tužba mora biti usmerena protiv osiguravača koji ima sedište u nekoj državi članici, a ne protiv njenog predstavnika u zemlji u kojoj oštećeni ima prebivalište.³⁵

Oštećeni, osiguravači i njihovi punomoćnici imaju pravo pristupa informacijama koje su potrebne za obradu i isplatu oštećenog zahteva.³⁶ Ti podaci bi trebalo da budu dostupni u elektronskom obliku, a pristup tim podacima će biti omogućen na zahtev navedenih lica. Takođe, to znači da je potrebno da države odrede centralno telo koje će prikupljati potrebne podatke.³⁷

Šesta direktiva

Direktiva 2009/13/EZ (Šesta Direktiva) ne unosi ništa novo u sastav obaveznog osiguranja, već je ona zapravo kodifikovana verzija prethodnih pet Direktiva koje je radi njihove preglednosti i jasnoće bilo potrebno uneti u jedinstven tekst.³⁸

EVROPSKI IZVEŠTAJ O NESREĆI

Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi je jedinstveni obrazac koji se izdaje u dva primerka, a koji je tipiziran u okviru Evropskog komiteta za osiguranje (CEA). Nastao je iz potrebe osiguravača da dođu do podataka koji su im potrebni za utvrđivanje činjeničnog stanja i učesnika saobraćajne nesreće i nemogućnosti da dođu do policijskih izveštaja. Obrasci su prvo počeli da se koriste u Francuskoj pedesetih godina 20. veka, da bi se njihova primena vrlo brzo proširila i na ostale evropske zemlje, prvenstveno zbog njihove praktičnosti. S obzirom na vrlo raširenu praksu upotrebe tih obrazaca, CEA je napravila jedinstveni obrazac i preporučila njegovu upotrebu evropskim osiguravačima.³⁹

³³ Jasna Pak, *Pravo Osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011, 123.

³⁴ Tilen Jereb, 273.

³⁵ Marijan Ćurković, 7.

³⁶ Direktiva 2005/14/EC Evropskog parlamenta i veća, Čl 5, st 4.

³⁷ Marijan Ćurković, 7.

³⁸ Nives Grubišić Đogić, 75.

³⁹ Josip Kovilić, "Obavezno osiguranje vlasnika vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama", Sveučilište u Zagrebu- Pravni fakultet, Zagreb 2016, 24-25.

Ukoliko nastane šteta u saobraćajnoj nezgodi, najvažnije pitanje za učesnike nezgode je pitanje naknade štete. Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi je upravo akt koji omogućuje bržu procenu i naknadu štete. Petom Direktivom uvedena je obaveza osiguravajućim društvima da svojim osiguranicima predaju obrazac tzv. "Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi". U slučaju saobraćajne nezgode učesnici su dužni da popune, potpišu i međusobno razmene Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi. On pojednostavljuje proceduru dobijanja odštete i sadrži svojeručnu skicu i specifikaciju otećenja i izjave učesnika kojima se potvrđuje čija je odgovornost za udes. Popunjavaju ga i potpisuju sami učesnici, a osiguranja ga prihvataju kao osnov za isplatu štete, iz razloga što ima tu važnost kao policijski zapisnik. Uredno popunjen Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi oštećeno lice i osiguranik mogu koristiti kao odštetni zahtev po osnovu obaveznog osiguranja od autoodgovornosti. Pored toga što omogućuje lakšu i efikasniju naknadu štete, Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi doprinosi lakšem radu policije i olakšava odvijanje saobraćaja. Njegova primena je moguća samo u slučajevima kada su u pitanju štete manjeg iznosa, iz razloga što pri njegovom korišćenju može doći do problema koji se tiču skice lica mesta (nije sačinjena ili je nejasna, neprecizno ili loše nacrtana), opis događaja, izjave učesnika i svedoka koje se odnose na nastanak saobraćajne nezgode.⁴⁰

Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju Srbije (ZOOS) iz 2009. godine uvodi obavezno posedovanje Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi.⁴¹ Po odredbama ZOOS osiguravajuće društvo je dužano da ugovaraču osigurana, uz polisu obaveznog osiguranja od autoodgovornosti, uruči Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi. ZOOS definiše i "malu" štetu koja iznosi do 1000 evra u dinarskoj protivvrednosti.⁴² Međutim, zanimljivo je da ZOOS i u prelaznim odredbama, koje će se primenjivati do ulaska Srbije u EU, sadrži odredbu koja se odnosi na malu štetu, ali se razlikuje visina iznosa (500 evra⁴³). Znači do ulaska naše zemlje u EU, "mala" šteta će iznositi 500 evra.⁴⁴

Međutim, iako je Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi uveden u naše zakonodvstvo pre skoro jedne decenije, stiče se utisak da njegova primena nije toliko česta u praksi, iz razloga što vozači nemaju poverenja u njegovu pouzdanost. Radi lakšeg i efikasnijeg rešavanja saobraćajnih nezgoda, i potpunog iskorišćava-

⁴⁰ Vladimir Čolović, 45-47.

⁴¹ Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (ZOOS), *Sl. Glasnik RS, br 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012, i 7/2013- odluka US*, čl. 31 st. 3.

⁴² ZOOS, čl. 27.

⁴³ ZOOS, čl. 106.

⁴⁴ Vladimir Čolović, 51.

nja prednosti koje nosi sa sobom Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi, bilo bi dobro da se izvrši edukacija vozača i upoznavanje sa prednostima ovakvog sistema naknade štete iz saobraćajnih nezgoda.

ZAKLJUČAK

Poslovi koji se tiču obaveznog osiguranja od autoodgovornosti čine veliki deo delatnosti osiguravajućih društava pa nije ni čudo što se o propisima koji uređuju ovu delatnost vodi polemika i što je doneto čak pet Direktiva u ovoj oblasti. Međutim, kao što se to u tekstu Direktiva često ngllašava u sporovima za naknadu štete iz osiguranja od autoodgovornosti ne postoji jednak odnos strana jer je osiguravač u mnogo boljem položaju u odnosu na korisnike usluga osiguranja. Iz tih razloga sud prilikom rešavanja sporova mora voditi računa da ne izgubi iz vida cilj koji je zakonodavac imao u vidu prilikom donošenja ovih Direktiva.

Iz svega navedenog možemo zaključiti da osiguranje od građanske odgovornosti automobilista predstavlja jednu od oblasti osiguranja na čijem usavršavanju se kontinuirano radi te su rezultati na normativizaciji propisa iz ove oblasti očigledni, pre svega u evropskim državama. Međutim, iako od njihovog regulisanja zavisi stepen efektivne zaštite učesnika saobraćaja – određena pitanja ostaju različito rešena u okviru zakonodavstava različitih država.

IVA TOŠIĆ

Research Trainee Institute
of Comparative Law, Belgrade

DEVELOPMENT OF THE CONCEPT OF AUTOMOBILE LIABILITY IN THE EUROPEAN UNION LAW

Summary

Consequences of traffic accidents and the amplitude of victim protection by insurance were continuously followed at EU level, in order to ensure the same minimum of insurance protection in all Member States by harmonizing national legislation.

The harmonization of the rules in the field of auto-liability insurance in the EU Member States is a main intention. The Directives set out the uniform rules that Member States incorporate into their national legislation. The European Union countries have adopted five directives, as well as a huge number of recommendations, which establish liability insurance for damage caused by the use of a motor vehicle. This paper will primarily be based on the development of civil liability insurance for motor vehicle damage in the EU, with the analysis of all five EU directives, and the second part refers to the European report, with an overview of its implementation in our law.