

*Milica Krulj Mladenović**

*Vladan Ivanović***

*Marko Gašić****

UDK: 347.426/6:656.1.08 (4-672EU)

BIBLID: 0352-3713 (2016); 33, (7-9): 44–59

PRAVNI PROBLEMI SAOBRAĆAJNIH NEZGODA - DIREKTIVE EU O OSIGURANJU OD GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZ UPOTREBE MOTORNIH VOZILA

REZIME: Posledice saobraćajnih nezgoda i obim zaštite žrtava putem osiguranja kontinuirano su se pratile na nivou EU, kako bi usaglašavanjem nacionalnih zakonodavstava obezbedio isti minimum osiguravajuće zaštite u svim državama članicama. EU i dalje teži ka rešavanju nerešenih pitanja iz oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista kroz ujednačavanje propisa različitih zemalja koje čine zajednicu. Direktive Evropske unije doprinele su harmonizaciji i ujednačavanju zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda u Evropi. Države članice EU, a i one koje to nisu, usaglasile su svoja nacionalna zakonodavstva u oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista sa evropskim direktivama. Danas u evropskim zemljama postoji obavezni minimum osiguravajuće zaštite oštećenih lica u saobraćajnim nezgodama, tako da u tom pogledu više nema većih razlika od države do države. Na taj način postignut je zavidan nivo zaštite ove najosetljivije kategorije žrtava u savremenim društvima. Angažovanje međunarodne zajednice u oblasti obaveznog osiguranja od odgovornosti automobilista dalo je rezultata.

Ključne reči: *Direktive EU, saobraćajne nezode, obavezno osiguranje, građanska odgovornost, motorna vozila.*

Direktive - uputstva su pravni akti koji obavezuju zemlje članice na koje se odnose u pogledu cilja koji treba ostvariti, ali je nacionalnim zakonodavstvima

* prof. dr, Visoka poslovna škola strukovnih studija, Blace, Srbija, e-mail: kruljm@yahoo.com

** dr, Visoka poslovna škola strukovnih studija, Blace, Srbija, e-mail: ivvladan@medianis.net

*** Visoka poslovna škola strukovnih studija, Blace, Srbija, e-mail: gasicmarko@yahoo.com

ostavljena sloboda u pogledu izbora oblika i sredstva njihovog sprovođenja, odnosno izvršenja. Direktive utvrđuju jedinstvena pravila koja države članice inkorporišu u svoja nacionalna zakonodavstva. Ujednačavanje pravila u oblasti osiguranja odgovornosti automobilista u zemljama članicama EU, osnovni je njihov cilj.

Zemlje Evropske unije usvojile su pet direktiva, kao i veliki broj preporuka, kojima se utvrđuje osiguranje od odgovornosti za štetu pričinjenu upotrebom motornog vozila. Direktive se odnose na usaglašavanje zakonodavstava država članica u oblasti osiguranja od građanske odgovornosti automobilista i o uvođenju obaveznosti osiguranja takve odgovornosti.

Treba istaći da su Direktive doprinele zaštititi oštećenih lica u saobraćajnim nezgodama, ne samo u zemljama članicama EU (odnosno, ranije, EEZ), već i onim koje pretenduju da postanu njene članice.⁴ Brojne su i preporuke Evropske zajednice koje se odnose i na države van EU, a tiču se ove vrste osiguranja i njegovog usklađivanja sa nacionalnim zakonodavstvima tih zemalja sa regulativom EU. Inače, period u kome su donošene Direktive relativno je dug (od 1972. do 2005. god. – što nam sa jedne strane govori o osetljivosti svih pitanja i problema vezanih za međunarodno osiguranje odgovornosti automobilista, a sa druge o postepenosti u prilagođavanju nacionalnih zakonodavstava ovim pravilima.

Prva Direktiva doneta je 24.04.1972. godine,⁵ druga 29.12.1983. godine,⁶ treća 14.05.1990. godine,⁷ četvrta 16.05.2000. godine,⁸ a poslednja, peta

⁴ Čolović, V., (2010). Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi – Peta direktiva EU o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila. Evropsko zakonodavstvo, (33-34), str. 44

⁵ First Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability, Journal officiel n° L 103 of 02.05.1972.

⁶ Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, Journal officiel n° L 008 of 11.01.1984.

⁷ Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. Journal officiel n° L 129 of 19.05.1990.

⁸ Fourth Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC, Journal officiel n° L 181 of 20.07.2000.

11.05.2005. godine.⁹

Prva Direktiva je postavila osnove regulisanja osiguranja od građanske odgovornosti automobilista u zemljama članicama, tada Evropske Ekonomske Zajednice. Njom su regulisana pitanja iz oblasti „zelene karte“¹⁰ za države potpisnice. Takođe, prva Direktiva imala je veliki značaj i za nesmetano odvijanje kopnenog saobraćaja, ukinula je graničnu kontrolu osiguranja i uvela efikasan mehanizam obeštećenja žrtava saobraćajnih nezgoda od inostranih vozila.¹¹ 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.¹²

Direktivom se predviđa ukidanje kontrole zelene karte na osnovu sporazuma nacionalnih biroa država članica prema kome svaki biro garantuje prema svom nacionalnom zakonodavstvu naknadu štete koja je nastala iz upotrebe inostranih motornih vozila na njegovom području, pa i onda kada nisu osigurana.¹³ Direktivom se usaglašavaju i neka pravila obaveznog osiguranja koje bi države članice trebalo da unesu u svoje nacionalno zakonodavstvo da položaj žrtava saobraćajnih nezgoda u Zajednici ne bi bio bitno drugačiji, zavisno od toga u kojoj je državi nastala saobraćajna nezgoda.¹⁴ Kasnije, je pod uticajem ove Direktive, i na granicama država nečlanica Zajednice (odnosno Država nečlanica čiji su Biroi kasnije potpisali dopunski sporazum, odnosno

⁹ Fifth Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (Text with EEA relevance), Journal officiel n° L 149 of 11.06.2005.

¹⁰ 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.

¹¹ Pak, J., (2011). Pravo osiguranja, Univerzitet Singidunum, Beograd, str. 106.

¹² Ibid.

¹³ Pak, J. (2002). Prva Direktiva koja se odnosi na usaglašavanje zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila i kontroli obaveze tog osiguranja (72/166 EEC), *Evropsko zakonodavstvo* (1), str. 52.

¹⁴ Ibid.

Multilateralni garantni sporazum) omogućeno ukidanje kontrola važnosti zelene karte.

Direktiva je menjana i dopunjavana u cilju obezbeđenja jednakog položaja žrtvama saobraćajnih nezgoda u svim državama članicama. Najpre je *drugom Direktivom* regulisano usaglašavanje zakonodavstava država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti automobilista. Ovom Direktivom takođe, regulisana su i pitanja u vezi osnivanja i funkcionisanja Garantnih fondova za štete pričinjene nepoznatim ili neosiguranim motornim vozilima, a koju pretrpe treća lica. Ukoliko je nezgodu prouzrokovalo lice koje nema osigurano vozilo ili mu se vozilo ne može identifikovati, oštećeno treće lice ima zakonsko pravo na naknadu štete iz fonda za osiguranje motornih vozila iz zemlje u kojoj se nezgoda dogodila, naravno u saglasnosti sa svim propisima u toj zemlji.¹⁵ Dakle, da bi se uklonila razlika u nacionalnim zakonodavstvima, koja je za posledicu imala nejednaki položaj žrtava saobraćajnih nezgoda u raznim državama članicama, 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.).¹⁶ 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).

Drugom Direktivom se utvrđuje da osiguranje obavezno pokriva i štete na licima i štete na stvarima, 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 neograničeno pokriće, ali ne mogu (u cilju podjednake minimalne zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda) da ograniče obavezu osiguravača na iznose koji su ispod onih koji su utvrđeni Direktivom.¹⁷ S'obzirom da doprinosi izjednačavanju minimalnih iznosa osiguranja u svim zemljama članicama, druga Direktiva je nastavila regulisanje limita osiguranja odgovornosti automobilista započeto prvom

¹⁵ Odbor Direktive 84/5/ EEC od 30.12.1983. god. o izjednačavanju zakona članica EU u vezi sa osiguranjem protiv građanske odgovornosti kada je u pitanju korišćenje (objavljeno u Službenom listu Evropske zajednice, n L 8, od 11.01.1984., str.17).

¹⁶ Pak, J. (2002). Druga Direktiva Saveta EEZ o usaglašavanju zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila, *Evropsko zakonodavstvo* (2), str. 75.

¹⁷ Ibid.

Direktivom. Drugom Direktivom propisana je minimalna visina pokrića za štetu nastalu na licima u iznosu od 350.000 evra. Kako se propisana minimalna visina pokrića odnosi na jedno lice, navedni iznos se množi sa brojem oštećenih lica u slučaju da je u saobraćajnoj nezgodi oštećeno više lica.

Pored toga što reguliše iznose naknade štete nastale na licima, Direktiva reguliše i iznose naknade štete nastale na imovini tj. stvarima. Tako je propisan iznos od 100.000 evra u slučaju štete na stvarima, bez obzira na broj oštećenih lica. Umesto navedenih iznosa države članice mogu da predvide minimalni iznos pokrića od 500.000 evra za štete na licima (kada ima više oštećenih lica) ili ukupan minimalni iznos pokrića od 600.000 evra i za štete na licima i za štete na stvarima po saobraćajnoj nezgodi (bez obzira na broj oštećenih lica i bez obzira na prirodu štete).

U nacionalnim zakonodavstvima država članica veće razlike postojale su i u pogledu kruga oštećenih lica kojima je osiguravač dužan da naknadi štetu iz saobraćajne nezgode (tzv. „treća lica“), što je doprinelo nejednakom položaju žrtava saobraćaja od zemlje do zemlje. U pojedinim zemljama krug lica koji je spadao u treća lica bio je širok (obuhvatao je i bračnog druga i bliske srodnike), dok je drugim bilo užih ili širih ograničenja. Taj problem rešen je u okviru Direktive tako što je predviđeno da članovi porodice osiguranika, vozača ili bilo kog drugog lica koje je građanskopravno odgovorno za saobraćajnu nezgodu čije su posledice pokrivenne 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, iako je takvo rešenje moguće, nisu pokrivenne obaveznom osiguranjem. Treba još istaći da je drugom Direktivom predviđeno da ako je zakonom ili ugovorom predviđeno za neke slučajeve da ne postoji obaveza osiguravača da naknadi štetu za koju je odgovorno osigurano lice (vlasnik vozila, vozač), države članice treba da predvide u svom zakonodavstvu mehanizam naknade ovih šteta radi zaštite trećih lica (npr. slučajevi saobraćajnih nezgoda koje su prouzrokovala vozila kojima je upravljalo lice koje za to nema prećutno ili izričito ovlašćenje ili vozila kojima je upravljalo lice bez vozačke dozvole ili pak lica koja nisu poštovala tehničke norme o sigurnosti vozila).¹⁸

Trećom Direktivom za zemlje članice EU uvodi se jedinstvena polisa i jedinstvena premija obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista koja osiguranjem pokriva celo područje Zajednice. Direktivom se od država članica zahteva da u svojim nacionalnim zakonodavstvima predvide da obaveza organizacije koja obezbeđuje naknadu štete od nepoznatih i

¹⁸ Ibid.

neosiguranih motornih vozila ne može biti supsidijarana, zatim da su osiguranjem obavezno pokrivena sva lica koja su putnici u vozilu, kao i da se osiguranjem pokriva celo područje Zajednice na osnovu jedinstvene premije.¹⁹ Dakle, ovom Direktivom detaljnije se regulišu karakteristike Garantnog fonda u zemljama članicama Zajednice, kao i ostali elementi vezani za plaćanje šteta u posebnim okolnostima.

Trećom Direktivom omogućen je izbor oštećenim licima, kada su pretrpela štetu u državi u kojoj su niže sume osiguranja, da nadoknadu ostvare prema povoljnijoj sumi, što je mišljenja smo sasvim opravdano. Ovo pravilo se primenjuje na sva oštećena lica, pa i na državljane države u kojoj je saobraćajna nezgoda nastala (tako npr. grčki državljanin koji je pretrpeo štetu u Grčkoj od vozila koje je stacionirano u Nemačkoj, ima pravo da ostvari naknadu štete po njega povoljnijem odnosno u ovom slučaju prema nemačkom pravu. Iz tog razloga države članice treba da preduzmu mere kako bi obavezno osiguranje od građanske odgovornosti pokrilo štete iz upotrebe motornih vozila (a to se može postići jedinstvenom premijom i na osnovu polise koja važi na čitavom području EU).

Takođe, trećom Direktivom se u interesu bržeg ostvarivanja prava na naknadu štete, predviđa 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.

S obzirom na različit obim osiguravajućeg pokrića tj. obeštećenja iz sredstava osiguranja u pojedinim državama članicama ova Direktiva dopunjava prethodne dve Direktive u pogledu obavezne sadržine osiguranja od građanske odgovornosti kako bi sva lica koja su pretrpela štetu u saobraćaju mogla da (bilo od osiguravača, bilo od posebne organizacije koja se finansira iz sredstava osiguravajućih organizacija) za istu da dobiju sličnu naknadu u primerenom roku. Najveći doprinos treće Direktive vezujemo za isplatu štete od strane Garantnog fonda, odnosno za regulisanje mogućnosti direktnog obraćanja oštećenog lica ovoj organizaciji za isplatu štete.²⁰

Četvrtom Direktivom utvrđuju se pravila kojima se licima koja su pretrpela štetu u drugoj državi obezbeđuje pravo na ostvarivanje naknade u svojoj zemlji. Naime, u praksi se pokazala neefikasnost sistema zelene karte

¹⁹ Pak, J. (2003). Treća Direktiva Saveta EEZ o usaglašavanju zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila, *Evropsko zakonodavstvo* (3), str. 51.

²⁰ Petrović, Z., Čolović, V., Mrvić-Petrović, N. (2010). Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete, Beograd, Službeni glasnik, str. 170.

odnosno ovaj sistem ne rešava sve probleme oštećenog lica u slučaju kada treba da podnese zahtev za naknadu štete u drugoj zemlji (iz koje je štetnik i u kojoj je sedište osiguravača). Zato četvrta Direktiva predviđa koje sve mere treba da preduzmu države članice da bi se pravo na naknadu „inostrane“ štete ostvarilo u „domaćoj“ zemlji. Direktiva reguliše postupak obeštećenja lica koja imaju redovno boravište u državi članici, ako su štetu pretpela u stranoj zemlji u saobraćajnoj nezgodi koju su prouzrokovala vozila koja su redovno stacionirana u nekoj državi članici, osim u državi oštećenog.²¹ Možemo reći da se ovom direktivom u prvi plan stavlja oštećeno lice i naknada štete koju je pretpelo u saobraćajnoj nezgodi. Tako, oštećeno lice može direktno da se obrati osiguravaču lica koje je prouzrokovalo saobraćajnu nezgodu, umesto da čeka da se to lice obrati svom osiguranju.

Prema Direktivi, članice EU pre svega moraju da:

- obezbede da se oštećeno lice može neposredno obratiti osiguravajućem društvu koje je osiguralo od odgovornosti lica koje je za nezgodu odgovorno (štetnika);

- uspostave informativne centre čiji će osnovni zadatak biti pronalaženje vozila koje je izazvalo saobraćajnu nezgodu, kao i osiguravača tog vozila;

- uvedu sankcije, kako bi ubrzale naknadu štete kada odgovorna osiguranja odugovlače preko 3 meseca sa isplatom naknade;

- obezbede uslove za imenovanje predstavnika za regulisanje šteta od strane osiguravajućih društava. Cilj imenovanja predstavnika za regulisanje šteta je omogućavanje oštećenom licu da u zemlji svog prebivališta naplati štetu;

- obezbede uslove za osnivanje Službe za naknadu štete, u slučajevima kada nije imenovan predstavnik za regulisanje šteta, kada se neopravdano kasni sa rešenjem odštetnog zahteva ili kada nije moguće identifikovati osiguravača.

Možemo zaključiti da se ideja za postavljanje četvrte Direktive o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila, javlja pre svega zbog potrebe regulisanja sve većeg broja odštetnih zahteva u međunarodnom saobraćaju (od strane lica koja su štetu pretpela u stranoj zemlji), kao i prigovora na sporost u rešavanju istih. Direktiva je uvela nova pravila radi bržeg razrešavanja saobraćajnih nezgoda u zemljama koje nisu domovina oštećenog lica odnosno efikasan mehanizam za rešavanje ovakvih nezgoda.

²¹ Ibid.

Međutim, mora se istaći da je četvrta Direktiva u mnogome je bazična direktiva jer ne nadjačava nacionalne norme koje bi bile od veće koristi za oštećeno lice, mada samo u onom delu koji se odnosi na odštetne zahteve vezane za saobraćajne nezgode nastale u stranoj zemlji. Na kraju treba dodati da je do značajnih promena došlo i donošenjem pete Direktive, čija su rešenja imala osnov u prethodno donetim Direktivama u ovoj oblasti.²²

Mehanizmi četvrte Direktive osiguranja od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila odnose se na usavršene procedure (kao što su identifikacija vlasnika motornog vozila i osiguravajućeg društva, komunikacija na jeziku oštećenog lica itd.). Međutim, specifični problemi saobraćajnih nezgoda u stranoj državi i dalje postoje s'obzirom da se oštećeni suočava sa različitim problemima i izlaže velikim troškovima ukoliko podnese zahtev za naknadu štete u zemlji iz koje je štetnik.²³ Iz tog razloga da bi oštećeno lice pravo na naknadu moglo da ostvari, nije dovoljno da osiguravač ima poverenika u državi u kojoj oštećeno lice ima redovno boravište, već je potrebno da se predvide mere koje obezbeđuju brzo obeštećenje.²⁴

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.²⁵ Uočena je potreba za novim merama i boljim rešenjima koja bi u funkcionisanju obaveznog osiguranja automobilista otklonila postojeće nedostatke.

Kako je potrebno mnogo rada, ali i vremena kako bi prava u vezi sa saobraćajnim nezgodama bila usklađena, Evropski parlament je za vreme svog prvog zasedanja za 2005. godinu, izglasao zajedničku poziciju (usvojena od strane Saveta ministara) nazvanu petom Direktivom o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila koja je, praktično, nastavak četiri prethodne. Petom Direktivom doneta su određena poboljšanja i ujednačavanja u regulisanju sistema osiguranja od građanske odgovornosti automobilista, te predstavlja i modifikaciju predhodne četiri. Iako je petom

²² Čolović, V., (2007). Međunarodno osiguranje autoodgovornosti (sistem zelene karte), Beograd, str. 103.

²³ Kuhn, Paul: Rta victims: the 4th motor insurance directive and trier II conference – a proposal for legal reform, str. 1; preuzeto sa: http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi_e_ricerche/monografie_ricerche/kuhn.pdf

²⁴ Pak, J., op.cit., str. 51.

²⁵ Aktivnosti prestavnika za regulisanje šteta nikada ne može zameniti savet advokata zato što je uvek na strani osiguravajućeg društva. Oštećeni bi u svakom slučaju trebala da dobije nezavistan i stručan pravni savet na račun odgovarajućeg osiguravajućeg društva - Kuhn, P., op.cit., str. 1.

Direktivom došlo do značajnih promena, sva doneta rešenja su već imala osnov u prethodnim Direktivama. Dakle, Direktiva je dala rešenja za neka praktična pitanja čime je doprinela funkcionisanju jedinstvenog evropskog tržišta.²⁶ 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 zahteva za naknadu štete od strane oštećenog lica.²⁷

Nova Direktiva uzima u obzir bolju osiguravajuću zaštitu nemotorizovanim učesnicima, kao posebno „ranjivu“ kategoriju žrtava u saobraćaju. Parlament je, takođe, što je vrlo interesantno prihvatio minimum štete u slučaju saobraćajne nezgode i naknade koje se plaćaju oštećenim pešacima i biciklistima (član 4.2.), uvek kada to Građanski zakonik članica EU dozvoljava.²⁸ 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.²⁹ Ovim su pešaci i biciklisti zaštićeni, kao lica koja su „slabija“ u odnosu na vozilo, ali se mora reći da i jedni i drugi u mnogim situacijama, mogu biti odgovorni za nastanak saobraćajne nezgode, što je trebalo biti pomenuto u Petoj Direktivi.³⁰ 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.³¹

Peta Direktiva osiguranja vozila postavlja novu odnosno povećanu minimalnu sumu pokrića za štetu nastalu u saobraćajnoj nezgodi. Za telesne povrede minimalna naknada će biti 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

²⁶ Pak, J., op.cit., str. 106.

²⁷ Čolović, V. (2010). Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi – Peta direktiva EU o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila, *Evropsko zakonodavstvo*. (33-34), str. 49.

²⁸ Više: Čolović, V., op.cit., str. 48.

²⁹ Pak, J., op.cit., str.122

³⁰ Čurković, M., Lui A. (2003). Novi sustav zelene karte, Zagreb, str. 70.

³¹ Ognjatović, S. (2003). Osiguranje od automobilske odgovornosti, *Pravni život*, (10), str. 1027.

po saobraćajnoj nezgodi.³² Treba istaći da ove minimalne naknade odgovaraju članicama Mediteranske i Centralne Evrope, čije zakonodavstvo određuje male sume za naknade, u odnosu na neograničenu naknadu šteta koje pružaju npr. Finska i Švedska.

Uticao izvora prava osiguranja od građanske odgovornosti automobilista EU na naše pravo

Ujednačavanje pravila u oblasti osiguranja građanske odgovornosti automobilista u zemljama članicama EU, osnovni je cilj Direktiva. Svih pet Direktiva doprinele su zaštiti oštećenih lica u saobraćajnim nezgodama, ne samo u zemljama članicama EU, već i na ostale zemlje koje nisu članice. Tako su i u našoj zemlji (iako još uvek nije članica EU) pozitivni propisi o osiguranju uopšte, pa i oni koji uređuju osiguranje od građanske odgovornosti automobilista usklađeni sa pravom iste.

Na naše zakonodavstvo Direktive EU uticale su pre svega na sadržinu zakonskih obaveza osiguravača prema osiguraniku, a veliki uticaj svakako su imale i na poboljšanje položaja žrtava saobraćajnih nezgoda. Zakonom o osnovama sistema osiguranja imovine i lica iz 1976. godine uvedeno je obavezno osiguranje za strana vozila i tako je jugoslovenski biro kao i biroi drugih zemalja postao ovlašćen da isplaćuje naknadu štete bez saglasnost stranog osiguravača koji je izdao zelenu kartu učesniku saobraćajne nezgode koji je odgovoran za štetu.³³

Uvođenje ustanove Garantnog fonda u domaći pravni sistem predstavlja harmonizaciju s'pravom Evropske unije, tačnije sa drugom Direktivom koja obavezuje države (članice) da ustanove garantni fond osiguranja. Svrha formiranja Garantnog fonda svakako je ekonomska zaštita putnika u javnom prevozu i trećih oštećenih lica (posledica štete pričinjene neosiguranim, nepoznatim vozilom, ili vozilom koje je osigurano kod osiguravača od odgovornosti automobilista nad kojim je otvoren stečaj), a njegovim obrazovanjem uspostavlja se ravnopravna raspodela tereta rizika na sva osiguravajuća društva.

Pod uticajem treće Direktive, u ZOIL prihvaćeno je proširenje pojma trećeg lica i na putnika u vozilu. Međutim, za razliku od Direktive, trećim licem se ne smatraju (pored vozača) ni vlasnici vozila.³⁴ Treća Direktiva je na

³² Članom 2.2, (a),(b) pete Direktive određen je i prelazni period od pet godina za primenjivanje ove odredbe, s'tim da se u roku od 30 meseci sume moraju povećati u iznosu od 50% utvrđenog iznosa.

³³ Pak, J., op.cit., str. 54.

³⁴ Shvatanje prema kome je vlasnik po pravilu odgovoran za štetu od vozila i ne može u jednom licu da se stekne i odgovorno i oštećeno „treće” lice - više: Pak, J., op.cit., str. 54.

naše zakonodavstvo imala uticaja i u pogledu utvrđivanja obaveza Garantnog fonda da štetu nadoknadi oštećenom licu (koje mu se može obratiti odmah nakon što sazna za štetu od neosiguranog vozila).

Mada u odnosu na prve tri, četvrta Direktiva još neko vreme neće imati uticaja, a i veći značaj za našu zemlju, jer su pravila koja Direktiva utvrđuje takve prirode da mogu da se primene samo u državama članicama EU (međutim, kako je naša zemlja članica međunarodnog sistema zelene karte, trebalo bi izvršiti sve neophodne pripreme za vreme kada će morati prihvatiti evropske standarde zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda).³⁵

Pod uticajem pete Direktive, donošenjem Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju Republike Srbije, propisano je obavezno posedovanje Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi. Naime, osiguravajuće društvo je dužno da ugovaraču osiguranja, uz polis obaveznog osiguranja od odgovornosti automobilista, uruči Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi. To je standardan obrazac koji se koristi u celoj Evropi u slučaju malih šteta, odnosno, manjih saobraćajnih nezgoda (gde nema povređenih i poginulih, a materijalna šteta je manja od 500 evra), gde nije potrebno pozvati policiju na uviđaj. Inače obrazac je validan i koristi se umesto policijskog izveštaja.

Kada su u pitanju postupci učesnika u saobraćajnoj nezgodi, nakon popunjavanja Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi, oni moraju (bez vršenja bilo kakvih popravki na vozilu ili vozilima) da sa svojim vozilima, u što kraćem roku dođu u osiguravajuće društvo kod kojeg je osigurano vozilo koje je prouzrokovalo štetu, radi prijave štetnog događaja i upoređivanja i procene štete na vozilu.³⁶ Dakle, ono što je bitno za oštećeno lice u saobraćajnoj nezgodi, jeste da pre snimanja štete od strane ovlašćenog lica osiguravača ne vrši nikakvu popravku na vozilu.

Učesnici u saobraćajnoj nezgodi obavezni su dostaviti celokupnu dokumentaciju koja se, po standardnoj proceduri, dostavlja pri podnošenju odštetnog zahteva po polisi automobilske odgovornosti (osim policijskog zapisnika). Takođe, ukoliko ni jedan od učesnika u nezgodi ne poseduje Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi, policija će izvršiti uviđaj, dok će se po standardnom postupku izvršiti prijava štete.

Dakle, uviđamo da usaglašenost sa pravom evropskog osiguranja od automobilske odgovornosti nije potpuna što je i razumljivo jer su ekonomski i socijalni uslovi između razvijenih evropskih država i naše države toliko

³⁵ Ibid.

³⁶ Čolović, V., op.cit., str.51

različiti da je potrebno vreme da bi se stvorili uslovi koji će omogućiti veću, ako ne i potpunu usaglašenost.³⁷

Zaključak

Ono što je već istakuto je svakako veliki doprinos Direktiva u zaštiti oštećenih lica odnosno harmonizaciji i ujednačavanju zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda, kako u Evropi tako i van nje. S'obzirom da je usvojeno pet direktiva (i veliki broj preporuka, kojima se utvrđuje osiguranje od odgovornosti za štetu pričinjenu upotrebom motornog vozila) doprinos se svakako ogleda i u sve manjoj razlici u pogledu obaveznog minimuma osiguravajuće zaštite oštećenih lica u saobraćajnim nezgodama, u državama EU.

Osnove regulisanja osiguranja od građanske odgovornosti automobilsta u zemljama članicama EU postavljene su prvom Direktivom. Kako bi se obezbedio jednak položaj žrtava saobraćajnih nezgoda u državama članicama, Direktiva je menjana i dopunjavana i to najpre drugom Direktivom (koja je između ostalog regulisala i pitanja u vezi Garantnog fonda). Značaj druge Direktive svakako se ogleda u tome što je njome utvrđeno da osiguranje obavezno pokriva i štete na licima i štete na stvarima, čime je uklonjena značajna razlika u nacionalnim zakonodavstvima o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista.

Trećom Direktivom detaljnije su regulisane karakteristike Garantnog fonda, a uvodi se i jedinstvena polisa i jedinstvena premija obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista koja osiguranjem pokriva celo područje EU. Tako u slučaju saobraćajne nezgode u drugoj zemlji, oštećeni ima pravo naknade štete u saglasnosti sa propisima u toj zemlji ili u svojoj zemlji, ukoliko je naknada na taj način veća. Ovi propisi se razlikuju od zemlje do zemlje, ali oštećeni ima pravo na minimum naknade, s'tim što celokupna suma naknade može da bude ograničena (u nekim zemljama) kada ima više žrtava. Iako je, mišljenja smo, treća Direktiva doprinela boljoj zaštiti žrtava saobraćajnih nezgoda, pre svega jer je njenim pravilima u velikoj meri olakšan prelaz unutrašnjih granica Zajednice (što doprinosi boljem funkcionisanju i uspostavljanju jedinstvenog tržišta) – u praksi se pokazalo da se pravo na naknadu štete, nastale u stranoj zemlji, veoma teško ostvaruje. Iz tog razloga se četvrtom Direktivom predviđaju mere koje država članica mora preduzeti kako bi pravo na naknadu „inostrane“ štete ostvarilo u „domaćoj“ zemlji. Ciljevi ove Direktive svakako su brza naknada štete i minimalni pravni

³⁷ Pak, J. (2003). Evropska dimenzija jugoslovenskog osiguranja od automobilske odgovornosti, *Yugoslav Law*, 30 (1-2), str. 73-95

troškovi. Međutim, veoma brzo je uočena potreba za novim merama i boljim rešenjima, jer je osnovni nedostatak četvrte Direktive taj što oštećeno lice ostaje samo u rešavanju specifičnih problema saobraćajnih nezgoda u stranoj zemlji. Tako je nova, peta Direktiva ustvari modifikacija predhodne četiri i svakako doprinosi poboljšanju i ujednačavanju u regulisanju sistema osiguranja od građanske odgovornosti automobilista.

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 zakona 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.

Prof. Milica Krulj-Mladenović, LL.D

The Higher School of Professional Business Studies, Blace, Serbia

Vladan Ivanović, LL.D

The Higher School of Professional Business Studies, Blace, Serbia

Marko Gašić

The Higher School of Professional Business Studies, Blace, Serbia

LEGAL PROBLEMS OF TRAFFIC ACCIDENTS - THE EU DIRECTIVES ON THE INSURANCE OF CIVIL LIABILITY FOR DAMAGES RESULTED FROM THE USE OF MOTOR VEHICLES

A b s t r a c t

The consequences of traffic accidents and the scope of protection of victims through the insurance were continuously followed at the EU level in order to harmonize national legislations providing the same minimum of the insurance protection within all Member States. The European Union still tends to resolving outstanding issues in the field of the compulsory insurance of civil liability of motorists through the harmonization of regulations of different countries the Union consists of.

The European Union directives contributed to the harmonization and approximation of the protection of the traffic accidents victims in Europe. The EU Member States including those which are not agreed their national legislations in the field of the compulsory insurance of civil liability of motorists with European directives. Today, in many European countries, there is no mandatory minimum insurance protection of the injured parties in traffic accidents, so in this respect there are no more major differences from country to country. In this way there has been achieved an enviable level of protection of the most vulnerable categories of victims in contemporary societies. The engagement of the international community in the field of the compulsory liability insurance of motorists has yielded results.

Key words: *the EU Directives, traffic accidents, compulsory insurance, civil liability, motor vehicles.*

Literatura

1. Čolović, V., (2010). Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi – Peta direktiva EU o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila. *Evropsko zakonodavstvo*, 9 (33-34), str. 43-51
2. Čolović, V. (2007). Međunarodno osiguranje autoodgovornosti (sistem zelene karte), Beograd
3. Pak, J., (2011). Pravo osiguranja, Beograd, Univerzitet Singidunum
4. Pak, J. (2002). Prva Direktiva koja se odnosi na usaglašavanje zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila i kontroli obaveze tog osiguranja (72/166 EEC), *Evropsko zakonodavstvo* (1)
5. Pak, J. (2002). Druga Direktiva Saveta EEZ o usaglašavanju zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila, *Evropsko zakonodavstvo*, 1 (2) str. 52-55
6. Pak, J. (2003). Treća Direktiva Saveta EEZ o usaglašavanju zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete iz upotrebe motornih vozila, *Evropsko zakonodavstvo* (3), str. 51
7. Pak, J. (2004). Četvrta Direktiva Saveta EEZ o usaglašavanju zakonodavstva država članica u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete od motornih vozila i izmene direktiva 73/239 i 88/367, *Evropsko zakonodavstvo* (4), str. 50

8. Pak, J. (2003). Evropska dimenzija jugoslovenskog osiguranja od automobilske odgovornosti, *Yugoslav Law*
9. Petrović, Z., Čolović, V., Mrvić-Petrović, N. (2010). Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete, Beograd, Službeni glasnik
10. Ognjatović, S. (2003). Osiguranje od automobilske odgovornosti, *Pravni život*, (10)
11. Ćurković. M., Lui A. (2003). Novi sustav zelene karte, Zagreb
12. Kuhn, Paul: Rta victims: the 4th motor insurance directive and trier II conference – a proposal for legal reform, Preuzeto sa: http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi_e_ricerche/monografie_ricerche/kuhn.pdf
13. First Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability, Journal officiel n° L 103 of 02.05.1972
14. Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, Journal officiel n° L 008 of 11.01.1984
15. Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. Journal officiel n° L 129 of 19.05.1990
16. Fourth Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC, Journal officiel n° L 181 of 20.07.2000
17. Fifth Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (Text with EEA relevance), Journal officiel n° L 149 of 11.06.2005.
18. Commission decision, OJ No L 33, 6.2.1999., p. 25; OJ No L 343, 13.12.1997., p. 24; OJ No L 16, 25.1.1993., p. 51; OJ No L 177, 5.7.1991., p. 25 i dr.

19. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br.51/09, 78/11, 101/11, 93/12, 7/13 – Odluka Ustavnog suda (predmet IUz -909/10)