

Стручни рад/ Professional paper

УДК/UDC: 368.86:656.1(497.11)

368.214.032.5

doi:10.5937/bizinfo1901097K

OBIM I VISINA NAKNADE ŠTETE PRIČINJENE MOTORNIM VOZILOM INOSTRANE REGISTRACIJE

COMPENSATION FOR DAMAGES CAUSED BY A MOTOR VEHICLE OF FOREIGN REGISTRATION

Милица Круљ – Младеновић¹

Академија пословних струковних студија Београд, Одсек Блаце

Сажетак: *Ubrzanje dinamike svakodnevnog života i poslovanja, dovode do naglog porasta saobraćajnih nezgoda sa elementom inostranosti i do potrebe stvaranja posebnih pravila za takve specifične situacije. Iz tog razloga nacionalna zakonodavstva većine evropskih zemalja obavezno osiguranje proširuju i na vozila inostrane registracije, kako bi se zaštita oštećenih lica ostvarila što potpunije. U mnogim zakonima predviđeno je da se naknada štete oštećenim licima obezbeđuje, bez obzira da li su oštećeni vozilom domaće ili inostrane registracije.*

Кључне речи: *naknada štete, motorno vozilo, inostrana registracija, saobraćajna nezgoda, oštećena lica.*

Abstract: *Accelerating the dynamics of everyday life and business, lead to a sudden increase in traffic accidents with an element of foreign countries and to the need to create specific rules for such specific situations. For this reason, the national legislation of most European countries obligatory insurance extends to vehicles of foreign registration, in order to make the protection of damaged persons as complete as possible. Many laws provide for damages to injured parties, regardless of whether they are damaged by a vehicle of domestic or foreign registration.*

¹ milica.krulj-mladenovic@vpskp.edu.rs

Key words: *damage compensation, motor vehicle, foreign registration, traffic accident, damaged persons.*

1. УВОД

Законодавства већине земаља, у погледу накнаде штета из саобраћајних незгода које су настале на домаћој територији возилом иностраних регистрационих ознака, изједначавају страна правна и физичка лица са домаћим лицима. Услов реципороцитета се тражи у неким земљама у погледу подношења директне тужбе против Гарантних фондова као посебних организација које су основане у великом броју земаља ради обезбеђења накнаде штете од неосигураних и непознатих возила (Пак, 2001, с.82).

Сва моторна возила са иностраним регистарским таблицама, која прелазе нашу границу, морају обавезно имати међународну исправу о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста или други доказ о постојању тог осигурања. Дакле, возилима иностране регистрације не дозвољава се прелазак преко границе, ако није пружен доказ да власник тог моторног возила не поседује обавезно осигурање одговорности аутомобилиста, тј. одговарајућу међународну исправу која важи на територији наше земље или одговарајући други доказ о постојању таквог осигурања.

Ваљаност међународних доказа и исправа признаје Удружење осигуравача Србије. Признање ваљаности међународних исправа и доказа може се вршити само унапред, тако што орган надлежан за унутрашње послове обавештава Удружење.

Уколико лице које возилом иностране регистрације при уласку у нашу земљу нема одговарајућу, тј. ваљану међународну исправу или доказ о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, мора на граници закључити такав уговор који важи на територији наше земље са неком домаћом организацијом односно друштвом за осигурање које се бави пословима обавезног осигурања од аутомобилске одговорности.

Према одребама члана 38. Закона о обавезном осигурању у саобраћају (у даљем тексту ЗООС): "Возач моторног возила које се уобичајено налази на територији државе, чији национални биро осигурања није потписник Мултилатералног споразума, који нема ваљану међународну исправу или доказ о постојању осигурања аутомобилиста, дужан је да закључи уговор о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста (гранично осигурање) које важи на територији држава чланица Европске уније с важношћу за време његовог боравка на територији државе

чланице Европске уније, а најмање на 15 дана". Надзор над испуњавањем обавеза возача моторног возила са иностраном регистрацијом, спроводи орган надлежан за унутрашње послове.

Кад моторна возила, која се уобичајено налазе на територији друге државе чланице Европске уније или треће државе, улазе у Републику Србију са територије друге државе чланице, орган надлежан за унутрашње послове обавља надзор несистематичним проверавањем, које није усмерено искључиво на проверавање осигурања од од грађанске одговорности аутомобилиста (члан 38. став.2 ЗООС).

Контрола се врши на граници, при самом уласку у нашу земљу. Дакле, лица која нису домаћи држављани имају право надокнаде из средстава Гарантног фонда у нашој земљи уз услов реципроцитета: Уколико наши држављани у страним земљама имају исти третман као и држављани те државе у истим случајевима, у том случају ће страни држављани штету моћи надокнадити из средстава Гарантног фонда. Реципроцитет може бити законом утврђен, као и билатерарним или мултилатерарним споразумом између Удружења осигураваача (који има статус националног бироа) и националног бироа стране земље. У овој области неопходна је сарадња јер уколико се утврди да се у одређеној земљи не признају права нашим држављанима, ни наша земља не би требало да признаје права држављанима те државе. Од значаја је једино земља регистрације возила, а не држављанство његовог власника. А то значи да наши држављани који у земљу улазе моторним возилима иностране регистрације такође морају да поседују ваљану међународну исправу или доказ о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста.

Како ће оштећено лице остварити накнаду штете причињене употребом моторног возила иностране регистрације, пре свега зависи од тога да ли је возило осигурано или не, јер настаје велики проблем уколико штета буде причињена неосигураним иностраним моторним возилом. Законодавац је у члану 41. ЗООС предвидео да штету која је проузрокована употребом моторног возила иностране регистрације, чији се власник није осигурао од аутомобилске одговорности, накнађује Гарантни фонд. Дакле, оштећена лица имају право на накнаду штете од Гарантног фонда при Удружењу осигураваача Србије. Исплатом накнаде Гарантни фонд има од неосигураног власника моторног возила право на регрес. Како је неосигурано моторно возило уствари пропусти државних органа на граници приликом контроле, мишљења сам да би требало да Гарантни фонд има право на регрес од државе, а не од власника возила иностране регистрације које је неосигурано.

Поред оваквог проблема, посебно се јављају потешкоће ако је штета причињена моторним возилом иностране регистрације која су прешла границу са лажним или украденим таблицама. Што се тиче накнаде штете причињене осигураним моторним возилом иностране регистрације, начин остваривања је лакши. Наиме, оштећени односно лице коме је причињена штета употребом моторног возила иностране регистрације на територији Републике Србије, за које постоји ваљана међународна исправа или други доказ о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, подноси одштетни захтев друштву за осигурање које је добило овлашћење Удружења за обављање послова који произлазе из међународног споразума о осигурању власника моторних возила од одговорности заштите настале употребом моторних возила у земљи или иностранству (члан 39.3ООС).

По пријему захтева, организација тј. друштво, у року од 60 дана исплаћује штету. Ако осигуравајуће друштво не плати, по протеку овог рока оштећени има право на захтев за накнаду штете и од Удружења у року од 30 дана. Ако му и у овом року не буде исплаћена штета, оштећени има право на тужбу против Удружења или друштва за осигурање и о томе обавестити Народну банку Србије. Такође, оштећено лице може тражити и накнаду штете од одговорног лица за причињену штету. Кад је Удружење или друштва за осигурање, исплатило штету оштећеном лицу коме је штета причињена употребом моторног возила иностране регистрације, има право регреса према осигуравачу који је издао међународну исправу за моторно возило иностране регистрације, чијом је употребом причињена штета трећем лицу.

Дакле, могло би се закључити да уколико штету проузрокује возило иностране регистрације, принцип је следећи: у случају да је возило иностране регистрације поседовало важећу исправу о осигурању (зелену карту осигурања или полису краткорочног тзв. граничног осигурања за возила из земаља са којима не постоје односи у систему зелене карте) неопходно је да у тренутку саобраћајне незгоде приступити обезбеђењу исправе о осигурању (зелени картон или полиса граничног осигурања), на више начина:

- ако возач који је проузроковао незгоду поседује зелену карту осигурања оштећени може да, као што је већ напоменуто, упутити одштетни захтев неком од домаћих осигуравајућих друштава које има обавезу да надокнади штету. У случају да осигуравач коме је поднет захтев не исплати одштету оштећени се обраћа Удружењу, а у ако ни Удружење у датом року не исплати захтев, оштећени подноси тужбу суду при чему као тужене треба да означе Удружење и друштво за осигурање коме је поднет захтев;

- да тужбом захтева исплату штете директно од страног осигуравајућег друштва под условом да је у страниој земљи признато право оштећеног на директни захтев по основу осигурања грађанске одговорности аутомобилиста;
- ако возач који је проузроковао незгоду поседује полису тзв. граничног осигурања оштећени се са захтевом обраћа оном осигуравајућем друштву које је издало полису граничног осигурања;
- ако инострано возило није снабдевано ни зеленом картом, ни полисом тзв. граничног осигурања (није осигурано) оштећени се обраћа Удружењу које ће да накнади штету из средстава Гарантног фонда.

Треба истаћи да ЗООС регулисању елемента иностраности у Гарантном фонду, посвећује мало пажње, тако да нпр. нема ни речи о дефинисању реципроцитета, нити о којој врсти реципроцитета се ради. (За разлику од ранијег Закона о осигурању имовине и лица – ЗОИЛ, у коме се истиче да ће реципроцитета бити уколико наши држављани у страним земљама имају исти третман као и држављани те државе у истим случајевима). Лице које није држављанин Републике Србије, а коме је на територији Републике Србије употребом моторног возила проузрокована штета, има право на исплату осигуране суме, односно право на накнаду штете према одредбама ЗООС. Ипак, чини се битнија је примена реципроцитета у самој пракси, па тако у случајевима када није потписан споразум између две државе општа правила међународног приватног права одређују да је важнији реципроцитет који се у пракси примењује. Дакле, ако страни држављанин поднесе тужбу за накнаду штете од Гарантног фонда и суд тужбу прихвати јер постоји реципроцитет са земљом из које је тужилац, примењиваће се наше право према општим колизионим правилима која се примењују на вануговорну одговорност, а не правила из Конвенција о примени права на саобраћајне незгоде јер се она не односи на тужбе и регресне тужбе што их подносе јавни гарантни фондови или против којих се подносе такве тужбе (Пак, 2001, с.96).

У нашој судској пракси судови углавном признају трошкове према ценама оправке возила у страниој држави при том не улазећи у оправданост настанка или повећавање неких од трошкова (Пак, 2001, с.86). Поред тога, настанком нових држава у суседству у одређеној мери ситуација је постала знатно компликованија. Наиме због нерегулисаних односа између наше и новостворених држава, те недовољно разјашњених права и обавеза држављана и та лица су постала "странци".

Мишљења сам да оно што би такође требало бити приоритет је уједначавање судске праксе (с'обзиром да може доћи до проблема приликом досуђивања висине накнаде штете) и утврђивање критеријума који доводе до једнаке накнаде штете причињене моторним возилом иностране регистрације. Наиме судови у Европској Унији поступају тако што када се на саобраћајне незгоде са иностраним елементом примењује домаће право, суд води рачуна и о правилима о одговорности и осигурању, као и о висини и обиму осигуравајућег покрића који треба да одговарају стандардима накнаде у домаћој земљи. Трошкови оправке возила признаће се ако је возило поправљено у земљи у којој се саобраћајна незгода догодила, док ће се трошкови оправке у иностранству признати само ако возило није могло да се поправи у земљи у којој се саобраћајна незгода догодила.

Евидентно је да су бројне потешкоће којима би оштећено лице било изложено (ако би нпр. морало да свој захтев остварује у иностранству јер му је штету причинило моторно возило иностране регистрације или ако би се пресуда добијена у спору пред домаћим судом морала извршити у иностранству итд.) избегнуте самим функционисањем система међународних исправа и доказа о обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста. Из тих разлога, организације које се у свакој земљи баве обавезним осигурањем од одговорности, удружују се и стварају Националне бирое, који међусобно закључују посебне споразуме о регулисању накнаде штете проузроковане моторним возилима иностране регистрације.

2. МЕЂУНАРОДНО ОСИГУРАЊЕ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ АУТОМОБИЛИСТА (СИСТЕМ ЗЕЛЕНЕ КАРТЕ)

Од постојећих међународних исправа, зелена карта осигурања најбоље штити интересе оштећених лица. Основни циљ међународног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста, односно међународне карте осигурања (тзв. "зелена карта") јесте да се гарантује возачима возила иностране регистрације, приликом уласка у посећену земљу, исто покриће за евентуалну штету које имају возачи посећене земље (Чоловић, 2007, с.48). Систем зелене карте настао је 20-тих година прошлог века у скандинавским државама, које су омогућавале прелаз возила преко границе уз признавање полисе осигурања аутомобилске одговорности која је закључена у држави порекла возила. Државе су гарантовале за накнаду штете која се у другој држави причини употребом возила регистрованог у некој од тих земаља. У одређеном стадијуму развитка система, уведен је образац односно карта осигурања

зелене боје, одакле и потиче општеприхваћен назив Зелена карта
([www.uos.rs /zelena karta/](http://www.uos.rs/zelena_karta/), 01.05.2019.)

Дакле, зелена карта је међународна исправа (потврда) осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, коју издаје осигуравајућа организација код које је закључен уговор о обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста и траје колико и полиса обавезног осигурања. Систем зелене карте осигурања обезбеђује један потпун аутоматизам, једну потпуну сигурност да ће све жртве аутомобилских незгода бити благовремено и врло ефикасно обештећене (Димиријевић, 1986, с.62).

Као што је већ истакнуто и ЗООС у члану 36. предвиђа да "возач који улази на територију Републике Србије моторним возилом које се уобичајено налази на територији државе чији национални биро осигурања није потписник Мултилатералног споразума, дужан је да има ваљану међународну исправу о осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста која важи за територију Европске уније или неки други доказ о постојању таквог осигурања". Ваљана исправа је она коју признаје Национални биро (код нас улогу бироа има Удружење осигуравача Србије) у складу са закљученим међународним споразумима. Ваљаност исправе проверавају надлежне органи на граници као и приликом контроле саобраћаја.

Сам образац зелене карте представља доказ о закљученом осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста тј. доказ да возило поседује валидно осигуравајуће покриће у току његове употребе у иностранству. Национални биро земље гарантује да ће осигуравајућа организација која је издала зелену карту осигурања, накнадити штету коју њен осигураник проузрокује у иностранству моторним возилом које је назначено у исправи. Систем функционише тако што осигуравачи који се баве осигурањем од аутомобилске одговорности оснивају централну организацију, Национални биро осигурања – Биро зелене карте, признат од стране владе државе у којој је његово седиште. Између осталог, сваки Национални биро је задужен за израду и дистрибуцију својим члановима образаца Зелене карте који се штампају на језику земље седишта бироа, а назив "Међународна карта осигурања" штампа се на енглеском и на француском језику. ([www.uos.rs /zelena karta/](http://www.uos.rs/zelena_karta/), 01.05.2019.)

Када се догоди саобраћајна незгода и ако је у тој незгоди учествовало возило из друге земље, обавештава се Биро (надлежан за ту територију), а он обавештава осигуравача, који је издао зелену карту (полису осигурања) односно Биро који гарантује исплату - тзв. Биро јемац

(Чоловић, 2007). Такође Биро има обавезу и испитивања свих околности под којима се догодила саобраћајна незгода. Ако износ накнаде штете прелази износ осигуравајућег покрића, који је законом утврђен, тада ће се Биро морати консултовати са осигуравачем у погледу изоса који прелази покриће (Чоловић, 2007). У овом случају потребна је сагласност осигуравача, док сагласност осигуравача неће бити потребна ако се Бироу меродавним правом налаже узимање у обзир уговорних гаранција - којима се предвиђа исплата већег износа од ограничења тј. покрића (Чоловић, 2007).

Рад националних бироа координира Савет бироа (централна организација основана 1951. године), са седиштем у Лондону, које је касније измештено у Брисел. Савет бироа у свом саставу има низ тела и комисија, од којих су неке експертског типа и баве се унапређењем постојећих и израдом нових регулатива. Треба истаћи да је српски Национални биро активни члан неких од тих комисија. Наиме, након вишегодишњих припрема и рада на успостављању одређених стандарда, јуна 2011. године, потписан је Мултилатерални споразум којим је Србија постала члан тзв. Подсистема регистарске ознаке. Потписивањем овог споразума са 32 земље (државе ЕУ, Швајцарска, Хрватска, Андора, Исланд и Норвешка), власницима моторних возила из Србије је омогућено да од 1. јануара 2012. године путују у поменуте земље без обавезе да поседују Зелену карту тј. званични органи на границама Европског економског простора и Хрватске престају да буду у обавези да траже доказ о осигурању од одговорности аутомобилиста у виду Зелене карте за возила са српским регистарским ознакама (налепницама). Тиме се возила из Србије у свему изједначавају са онима из ЕУ и поменутих земаља, што се може сматрати достизањем највиших стандарда када је коришћење моторних возила у Европи у питању. Зелена карта ће наставити да буде неопходна за путовање у једну од преосталих 12 чланица Система зелене карте. (www.uos.rs/zelena_karta/, 01.05.2019.)

Функционисањем система тзв. зелене карте, постиже се да оштећена лица добијају накнаду у земљи, где им се штета и догодила, као и према прописима те земље. Зелена карта се издаје се као препис и превод полисе осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста, са назнаком у којим се државама пружа осигуравајуће покриће. Штете се решавају према прописима земље у којима се догодила саобраћајна незгода. Дакле, да не постоји зелена карта, оштећени (најчешће домаћи држављани) у случају да не закључе вансудско поравнање, би био приморан да се за накнаду штете обрати штетнику (власнику иностраног возила) односно његовом осигуравачу, тако да овим системом обезбеђује брза и ефикасна заштита оштећених лица и несметан

саобраћајни промет. Оно што треба истаћи је да, право оштећеног да се обрати страном осигуравачу постоји, али ретко се остварује јер је скупо и поступак дуже траје.

Систем зелене карте осигурања установљен је на принципима утврђеним у Препоруци бр.5. Наиме, полазећи од начела који су утврђени у Препоруци, представници националних бироа у земљама чланицама система међународне израдили су типски споразум по чијем узору су закључивани интер-биро споразуми (Пак, 2011, с.279). Лондонски споразум или Интер-биро споразум о зеленој карти основни је документ на основу којег се у Европи регулишу међусобни односи осигуравајућих друштава. Основ на којем се по овом споразуму регулишу међусобни односи, почива на одредби да национални биро (асоцијација осигуравача једне државе) штампа зелену карту на типском обрасцу, утврђеном од Савета бироа у Лондону, и дистрибуира га својим члановима (Ћосић, Стајић, 2011, с.2140).

Иако је систем зелене карте првобитно је осмишљен као европски систем, али су се касније њему прикључиле и неке ваневропске земље (Израел, Тунис, Иран, Мароко итд.) Од настанка Лондонског споразума, њему су се прикључиле све западноевропске земље, као и већи број источноевропских, а наша земља постала је пуноправни члан 1973.године. За разлику од система зелене карте (од 01.01.1991.год., по тексту Интер-биро споразума уместо термина "зелена карта", уводи се термин "међународна карта осигурања") који су створиле западноевропске земље, источноевропске земље створиле су систем плаве карте, којим је предвиђен и институт пружања каско помоћи (више: Чоловић, 2004, с.49). Поред земаља чије су ознаке назначене на зеленој карти, број земаља у којима она важи је већи јер за поједине земље које немају своје националне бирое (Монако, Андора, Сан Марино, Лихтенштајн и др.) послове за њих обављају канцеларије неке друге земље (тако нпр. Италија обавља те послове за Ватикан). Интер-биро споразум и читав систем међународне карте настали су и развијали управо да би се олакшао положај лица оштећених возилом стране регистрације, па у том смислу предвидео механизме непосредног обраћања оштећеног Бироу у својој земљи, избегавање трошкова поступка пред субјектима у страниој држави, бржи поступак остваривања накнаде штете (Пак, 1974).

Савет Бироа је на скупштини (одржаној маја 2002.год. на грчком острву Крит) усвојио општа (интерна) правила која ће се примењивати у систему зелене карте тзв. Критски споразум. Основна сврха Критског споразума је уређење односа између националних бироа за осигурање, а у складу са садржином напред наведене Препоруке бр.5 (Чоловић, 2007).

С'обзиром да Критски споразум садржи општа, односно интерна правила за функционисање система "зелене карте", та правила не подразумевају друге институције за спровођење овог споразума, сем националних Бироа (Чоловић, 2007).

3. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Концепт међународне карте осигурања представља израз јачања међународне сарадње, односно поверења органа посећене државе у органе државе регистрације возила који издају међународну карту осигурања одосно да је поседовање те карте довољна гаранција да ће оштећени из посећене земље добити накнаду за штету коју коју му нанесе страно возило снабдевено уредном међународном картом осигурања (Терзић, 1998).

У систему зелене карте годишње се решава на стотине хиљада одштетних захтева насталих у саобраћају преко триста милиона моторних возила (Мишкић, 2008, с.74). Значај система "зелена карта" огледа се и у томе што лица која су претрпела штету од страног возила добијају накнаду у својој земљи. Оштећеном лицу се не могу истицати приговори које осигуравач има према осигуранику. Издавалац зелене карте односно Национални биро одговара за обавезе и онда када је осигурање истекло, ако важење саме карте није истекло. Међународна карта осигурања ствара један посебан однос осигурања за који је битно да је у моменту саобраћајне незгоде међународна карта у важности. Своја дејства она заснива до дана који је у њој назначен. У случају да је истекла возило се сматра неосигураним.

Дакле, можемо закључити да је системом међународне карте осигурања остварен основни циљ осигурања од грађанске одговорности аутомобилиста - а то је заштита свих оштећених трећих лица (без обзира да ли су у саобраћајној незгоди учествовала домаћа или страна лица), али и заштита самих осигураника односно лица која су за саобраћајну незгоду одговорна. Међутим, на жалост морам истаћи да оштећеним лицима у нашој земљи и даље није омогућено да издејствују ефикасну и адекватну висину покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста, али се и овај сегмент осигурања све брже и значајније приближава пракси развијених земаља света, а посебно пракси Европске Уније (Круљ-Младеновић, 2015, с.242).

РЕФЕРЕНЦЕ

1. Dimirijević, P. 1986. Jugoslovensko savetovanje o osiguranju motornih vozila. *Osiguranje i privreda*, br. 4-5/86, Zagreb, str. 62.

2. Круљ - Младеновић, М. 2015. *Обим осигуравајућег покрића у обавезном осигурању од грађанске одговорности аутомобилиста*. докторска дисертација Факултет за европске правно-политичке студије.
3. Мишкић, М. 2008. Управљање и вођење зелене карте. *Ревиија за право осигурања*, 7, 1-2, стр. 74.
4. Пак, Ј. 2011. *Право осигурања*. Београд: Универзитет Сингидунум.
5. Пак, Ј. 2001. Накнада штете из саобраћајних незгода које су претрпела страна лица. *Савремени проблеми у осигурању имовине и лица*, Зборник радова, Палић.
6. Пак, Ј. 2000. Значај и улога гарантог фонда у заштити жртава саобраћајних незгода. *Одговорност за штету и накнада штете*, Глосаријум, Београд.
7. Пак, М. 1974. Осигурање од одговорности власника односно корисника моторних возила са елементом иностраности. *Правни живот* бр. 11/74.
8. Терзић, Н. 1998. Погранично осигурање аутоодговорности моторних возила стране регистрације. *Правни живот*, бр. 10/98, стр. 1072
9. Ћосић, Ђ., Стајић, В. 2011. Зелени картон у функцији осигурања моторних возила у иностранству, *Зборних радова Факултета техничких наука*, 26(9), стр. 2138-2141.
10. Чоловић, В. 2004. Критски споразум – општа правила (систем зелене карте). *Европско законодавство*, 8/04, стр.49
11. Чоловић, В. 2007. Међународно осигурање аутоодговорности (систем зелене карте). Београд.
12. Шулејић, П. 2001. Правни проблеми осигурања код нас. *Зборник радова Саветовање Палић*. Удружење за право осигурања Србије.
13. Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 – одлука УС). Београд: Службени гласник Републике Србије.
14. Закон о осигурању имовине и лица („Службени лист СРЈ“, бр. 30/96, 57/98, 53/99, 55/99). Београд: Службени лист Савезне Републике Југославије.
15. Удружење осигуравача Србије, 2018. *Зелена карта*. [online] Доступно на: <<http://uos.rs/lat/zelena-karta/>> [Приступљено, 01.05.2019.].

Рад је примљен: 12.05.2019.

Прихваћен за објављивање: 26.05.2019.

Received: 12 May, 2019

Accepted: 26 May, 2019