

Doc. dr Marijan Ćurković\*

## PETA DIREKTIVA EU O OBVEZNOJ OSIGURANJU OD GRADANSKE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE OD MOTORNIH VOZILA

Evropski Parlament je na sednici održanoj 12. februara 2005. g. na drugom čitanju, prihvatio novu, petu po redu, direktivu o obveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete prouzrokovane upotrebom motornih vozila. Novi propis nosi puni naziv « *Direktiva br. 2005/14/CE Evropskog parlamenta i Saveta od 11. maja 2005. godine, kojom se menjaju direktive 72/166/CEE, 84/5/CEE i 90/232/CEE i direktiva 2000/26/CE Evropskog parlamenta i Saveta o osiguranju od građanske odgovornosti za štete iz uporabe motornih vozila* ».<sup>1</sup>

U literaturi i svakodnevnoj praksi navodi se kao Peta direktiva, pa će tako biti citirana i u ovom tekstu. S obzirom na specifičnosti rešenja koja sadrži ova Direktiva i s obzirom na potrebu da Hrvatska prilagodi svoje zakonodavstvo pravu EU, a što je u oblasti obveznog osiguranja od odgovornosti za štete prouzrokovane upotrebom motornih vozila upravo u toku, nema sumnje da će Peta direktiva uticati i na položaj oštećenih po hrvatskom pravu osiguranja.

### A. DIREKTIVE KOJE SU PRETHODILE PETOJ DIREKTIVI

Evropsko pravo zaštite oštećenih u saobraćaju kroz obavezno osiguranje od odgovornosti vlasnika i korisnika motornih vozila prilično je usaglašeno zahvaljujući direktivama koje su u toj oblasti donete od 1972. g. do danas. Direktive ( la directive ) su, za razliku od uredbi ( le reglement ), akti Evropskog saveta i Evropskog parlamenta, koji utvrđuju cilj koji se u određenom roku mora postići. Direktive nameću državama članicama obvezu implementiranja odredbi direktive u nacionalno zakonodavstvo u predviđenom roku, najčešće od 18 do 24 mese-

ca. U oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti za štete trećim licima iz upotrebe motornog vozila prve četiri direktive imale su tačno određen cilj i, u skladu s postavljenim ciljem, homogenizovani sadržaj.

1. Prva direktiva<sup>2</sup> je, a što proizlazi i iz njenog naslova<sup>3</sup>, imala za cilj da uredi pitanje granične kontrole postojanja valjanog osiguravajućeg pokrića na granicama između država članica, odnosno država članica i nečlanica EZ. Direktiva je propisala obvezu država članica da na međusobnim granicama ukinu kontrolu postojanja valjanog osiguravajućeg pokrića, a da istovremeno prebace kontrolu na spoljne granice EZ, uz zadržavanje prava na sporadičnu (sondažnu) kontrolu postojanja valjanog osiguranja. Rezultat ove Direktive je ukidanje kontrole zelene karte na granicama između država članica i prihvatanje registarske tablice kao dokaza (pretpostavljenog) postojanja valjanog osiguranja od odgovornosti na području svih zemalja članica EZ. Cilj je oživotvoren potpisom sporazuma<sup>4</sup>, od strane nacionalnih biroa četrnaest zemalja-članica EZ-e, a kojim jamče za štete koje u posećenoj državi prouzrokuju motorna vozila čije je redovno stanište u zemlji registracije. Na taj način je celokupno područje EZ-e postalo jedinstveno područje, a ukidanje granične kontrole postojanja osiguranja od odgovornosti znatno je doprinelo ubrzanju međunarodnog kopnenog saobraćaja. Direktiva nije ulazila u probleme obima osiguravajućeg pokrića, a ostaje kod primene merodavnog prava na osnovu principa načela *lex loci delicti commissi*.

2. Druga direktiva<sup>5</sup> želi podići, do tada minimalni nivo osiguravajuće zaštite u saobraćajnim nezgodama na viši stepen. U tom cilju propisuje minimalne sume osiguranja, koje države članice moraju

2 Direktiva br. 72/166 CEE od 24. april 1972., v. J.O.C.E. br. L 103 od 2. maja 1972.

3 Puni naslov je : Direktiva Saveta od 24. aprila 1972. koja se odnosi na usaglašavanje propisa država članica u pogledu osiguranja građanske odgovornosti za štete nastale iz upotrebe motornog vozila i kontrole izvršenja obaveze osiguranja.

4 Sporazum je nazvan Dopunskim sporazumom, jer je dopunjavao, odnosno mijenjao odredbe Loudonskog sporazuma, kojim je uspostavljen sistem zelene karte osiguranja kao dokaza o postojanju osiguravajućeg pokrića i u posećenoj zemlji. Potpisan je 12. decembra 1973. g.

5 Direktiva br. 84/5/CEE od 29. decembra 1984., v. J.O.C.E. br. L 8 od 11. decembra 1984.

\*Euroherc, Rijeka

1 OJ L 149 od 11. juna 2005.

uneti u nacionalno zakonodavstvo, ostavljajući im mogućnost izbora između više ponuđenih varijanti<sup>6</sup>

– za štete na licima 350.000 eura po oštećenom licu, za štete na stvarima 100.000 eura po jednom štetnom događaju ; ili

– za štete na licima po jednom štetnom događaju 500.000 eura, a za štete na stvarima po jednom štetnom događaju 100.000 eura, ili

– jedinstvenu sumu osiguranja po jednom štetnom događaju ukupno za štete na licima i štete na stvarima 600.000 eura.

Direktiva obvezno osiguranje propisuje i za štete na stvarima, što neke države članice ( kao na pr. Velika Britanija ) do tada nisu imale u svom zakonodavstvu. Konačno, Direktiva u krug trećih lica uvrštava članove porodice, koji su prema odredbama Strasburške konvencije o obveznom osiguranju bili isključeni iz osiguranja<sup>7</sup>

Direktiva je položaj oštećenih lica ojačala i unošenjem zabrane osiguravačima da se koriste klauzulama isključenja u slučaju štete od neovlašćenog vozača, vozača bez odgovarajuće vozačke dozvole i vozača vozila koje nije ispunilo tehničke norme o sigurnosti motornog vozila. Konačno, Direktiva postavlja osnove zaštite žrtava od nepoznatih i neosiguranih motornih vozila propisujući obvezu država članica da osnuju garantni fond za zaštitu tih žrtava. Države su ovlaštene da ograniče obaveze fonda prema oštećenim licima koja su se nalazila u neosiguranom vozilu, a znala su da je vozilo neosigurano; štete na stvarima prouzrokovane od nepoznatog vozača motornog vozila takođe mogu biti isključene iz pokrivanja; države su dalje ovlaštene da za štete od neosiguranih vozača uvedu franšizu na teret oštećenoga u visini od 500 eura, ovlaštene su da propišu supsidijarnu odgovornost garantnog fonda.

3. Treća direktiva<sup>8</sup> znači konačan korak ka jedinstvenom sistemu osiguranja automobilske odgovornosti u Evropskoj zajednici.

6 Član I. st. 2. Direktive predviđa sledeće mogućnosti određivanja minimalnih suma osiguranja:

7 Strasburška ili Evropska konvencija o obveznom osiguranju od odgovornosti za štetu prouzrokovanu upotrebom motornih vozila, potpisana 20. aprila 1959., zbog malog broja država koje su je ratifikovale, nije stupila na snagu, der. v. Čurković, Marijan, *Medunarodna karta osiguranja motornog vozila*, izd. Croatia osiguranje, Zagreb, 1985.

8 Direktiva Saveta od 14. maja 1990. br. 90/232/CEE, J.O.C.E. br. L 129 od 19. maja 1990.

Uvodi se pravo svih (sa)putnika na potpunu naknadu štete u okviru minimalnih suma osiguranja. Isključeni su još jedino vozač i lica koja su bila u ukradenom vozilu, a znala su da je ukradeno. Uvodi se načelo jedinstvene premije: za uplaćenu premiju pokrivenje je valjano za celo područje EZ-e; nema doplatka za pokrivenje rizika putovanja u inostranstvo. Sume osiguranja su one koje su propisane u zemlji u kojoj se nezgoda dogodila, ali i one iz ugovora o osiguranju, ako su za oštećenoga povoljnije (veće). Direktiva ukida mogućnost supsidijarne odgovornosti garantnih fondova, koju su neke zemlje, saglasno mogućnosti koju im je dala Druga direktiva, uvele. Konačno, Direktiva obavezuje države članice na poduzimanje mera kako bi se olakšalo i ubrzalo utvrđivanje odgovornog osiguravača.

4. Četvrta direktiva<sup>9</sup>, nakon što je stvoreno jedinstveno tržište osiguranja, svoju pažnju usmerava na zaštitu prava potrošača usluga osiguranja. Zaštita prava oštećenih i stvaranje jednakosti građana Unije stalni je zadatak tela Unije. Stoga mnogobrojni prigovori i žalbe građana oštećenih u inostranstvu, na području država članica EU, na sporost, poteškoće, pa i nemogućnost dobijanja naknade štete, nisu mogli ostati bez rezultata<sup>10</sup>

Direktiva, dakle, rešava jedan od segmenata problema naknade štete, i to onaj koji se odnosi na štete nastale u inostranstvu, na području neke države članice ili pak države članice sistema zelene karte, a koju je prouzrokovalo vozilo koje ima uobičajeno stanište u nekoj drugoj državi članici. Ona je u neku ruku komplementarna<sup>11</sup> sa odredbama Prve direktive: Prva direktiva obezbeđuje oštećenima naknadu štete koju im strano vozilo prouzrokuje u zemlji u kojoj imaju prebivalište, a četvrta – obratno: naknadu štete koju su pretrpeli za vreme boravka u inostranstvu, na području države članice ili države članice sistema zelene karte, a koju im prouzrokuje vozač vozila registarske oznake neke od zemalja članica EU. Da bi

9 Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta od 16. maja 2000., br. 2000/26/CE, J.O.C.E. br. L 181 od 20. juna 2000.

10 AIDA, Motor insurance working group, *Fourth Insurance Directive: The difficult harmonisation of European Laws*, Rim, Buletin, br. 5/2003., str. 6.

11 Mueller, Peter, *Der Schadenregulierungsbeauftragte im Rahmen der 4. KfV Richtlinie in EU*, Zbornik Slovensko zavarovalno združenje, Ljubljana, 2003., str. 3.



to postigla direktiva predviđa sledeći instrumentarij<sup>12</sup>

- pravo oštećenoga na *actio directa*,
- obavezu osiguravača da u svakoj državi članici imenuje svog ovlašćenog predstavnika za obradu i isplatu šteta,
- obavezu država članica da osnuju informacijske biroe, i
- obavezu država članica da osnuju odštetne biroe.

Obaveze gore navedenih institucionalizovanih radnih tela uokvirene su rokovima za odgovor oštećenome ili za rešenje odštetnog zahteva<sup>13</sup> a što je značilo revolucionarnu promenu u dotadašnjoj praksi osiguravača.

Premda ima poteškoća u praktičnoj primeni ove direktive<sup>14</sup>, nema sumnje da je ona u znatnoj meri poboljšala položaj lica oštećenih u inostranstvu, pretežno turista, čime je doprinela i razvoju turizma između država članica EU. Osim toga, ova Direktiva je vrlo brzo utrla put donošenju Pete direktive, o čemu nešto više u nastavku.

## B. PETA DIREKTIVA

Za razliku od prethodne četiri direktive Peta direktiva nije homogeni tekst i ne obrađuje jedan problem. Naprotiv, sastoji se od dvadesetak mera, koje nisu direktno međusobno povezane, osim, naravno, što ih povezuje zajednička nit, a to je briga za zaštitu prava oštećenih licaa.<sup>15</sup>

Već je u toku pripremnih radnji za donošenje Četvrtre direktive izražena želja da se pristupi poboljšanju i modernizaciji osiguravajućeg

pokrića šteta prouzrokovanih upotrebom motornih vozila.<sup>16</sup> Četvrta direktiva, odnosno rešenja koja su u njoj sadržana u cilju zaštite oštećenih koji su doživeli nesreću u inostranstvu, morala se proširiti na sve oštećene, bez obzira na mesto nezgode.<sup>17</sup>

U preambuli Pete direktive se ističe da osiguranje od automobilske odgovornosti utiče na slobodu kretanja lica i vozila i stoga je vrlo važno za evropske građane, i to podjednako za štetnike (vozače) i za oštećene u saobraćajnim nezgodama, ali i za osiguravajuća društva u čijem portfelju značajno učestvuje. S tim u vezi, a nakon gore pomenute konsultacije, Peta direktiva menja i nadopunjuje prethodne četiri direktive.

### I. Promene odredbi prve direktive

#### a) Redovno stanište vozila s privremenom registracijom

Prva direktiva redovnim staništem vozila proglašava područje države čiju registarsku tablicu nosi<sup>18</sup>.

No, nije precizirala o kakvoj se registraciji radi, pa se u praksi pojavilo tumačenje da registracija mora biti trajna, a ne privremena. Peta direktiva uklanja nesuglasice određujući da se redovnim staništem vozila smatra područje države čiju registraciju nosi, nezavisno od da li je registracija privremena ili trajna<sup>19</sup>.

Naravno da se ne radi o pukom sitničarenju, jer je sa redovnim staništem vozila povezana i odgovornost za šteta.

#### b) Redovno stanište vozila s falsifikovanim registarskim tablicama

12 Det. v. Ćurković, Marijan, Hrvatsko zakonodavstvo osiguranja autoodgovornosti u susret Europi, Zbornik Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i prakse, Opatija, 2004, str. 60.

13 Rok za obrazloženi odgovor oštećenome ili za rešenje odštetnog zahteva je 3 meseca računajući od dana predaje odštetnog zahteva.

14 Backu, Holger, Primena Četvrtre smernice obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti sa stanovišta oštećene osobe, Bilten Hrvatskog ureda za osiguranje, Zagreb, br. 48, str. 7.

15 Bruyr Bertrand, La cinquième directive sur l'assurance automobile: un pas en avant, Le monde de l'assurance, br. od 16-30 juna 2005., str. 1.

16 Evropska komisija je već 1999. g., nakon široke konsultacije s nacionalnim vlastima, osiguravačima, udruženjima za zaštitu potrošača i oštećenih lica, konstatovala neophodnost revizije i modernizacije prethodnih direktiva. To je potvrđeno rezolucijom Parlamenta od 7. juna 2001.g., kojom je zatraženo od Komisije da izradi predlog nove direktive.

17 Posebno je u tom pogledu bio aktivan evroposlanik Nemačke Villy Rothley, v. Marsaud, Jean-Louis, Rapport d'activité de la CEA, 38. generalna skupština Saveta biroa, Luksemburg, 27-28. maja 2004.

18 V. čl. 1. st. 4. Prve direktive.

19 Čl. 1. tač. la Pete direktive.

Prva direktiva redovnim staništem vozila sa falsifikovanom ili ilegalnom registarskom oznakom smatra područje države koja je izdala izvornu registarsku tablicu. To je povlačilo za sobom odgovornost za štetu nacionalnih biroa država koji s događajem nemaju nikakvu vezu<sup>20</sup>.

Peta direktiva pravi potpuni zaokret: staništem vozila koja su bez registracije ili registarska tablica ne odgovara vozilu, odnosno više ne odgovara, smatra se područje države u kojoj se nezgoda dogodila<sup>21</sup>.

### c) Kontrola osiguranja

Prema Prvoj direktivi ukida se kontrola osiguranja na unutrašnjim granicama EU. Ostavlja se državama članicama mogućnost sondažne kontrole<sup>22</sup>.

U praksi je, međutim, bilo zloupotrebe ove mogućnosti, pa su države kontrolisale postojanje valjanog osiguranja i za vozila iz drugih država članica, odnosno vozila drugih država koja su na njihovo područje ušla s područja druge države članice, čime se izigravala svrhu zabrane kontrole osiguranja. Peta direktiva stoga zabranjuje<sup>23</sup> državama vršenje kontrole, iako im i dalje ostavlja slobodu sondažne kontrole, ali ona ne smije biti stalna, diskriminirajuća i ne sme joj biti jedini cilj provjera osiguranja.

### d) Izuzeća iz obaveze osiguranja od odgovornosti

Prva direktiva dala je slobodu državama članicama<sup>24</sup> da od obaveze osiguranja od odgovornosti oslobodi neka pravna i fizička lica, javnog i privatnog prava, odnosno, neka vozila s posebnim registracijama. O tim izuzecima države su dužne obavestiti Komisiju i druge države članice. Peta direktiva<sup>25</sup> ostavlja i dalje takvu mogućnost, no dopunjuje Prvu direktivu uvodeći novu obvezu država koje su izuzele određena lica i vozila. One su dužne uz izveštavanje o izuzecima dati Komisiji i ostalim državama podatke o telima koja odgovaraju za štetu od takvih vozila. Žrtve takvih vozila moraju biti obeštećene na isti način kao i žrtve osig-

uranih vozila, bez obzira gde se nezgoda dogodila, u domaćoj zemlji ili inostranstvu<sup>26</sup>. Konačno, o problemu tih vozila države moraju svakih pet godina obavestavati Komisiju, koja će informacije analizirati i odrediti da li ima potrebe da se menja ova odredba Direktive.

## 2. Izmene odredbi Druge direktive

### a) Revizija minimalnih suma osiguranja

Minimalne sume osiguranja koje je propisala Druga direktiva u praksi nisu zadovoljavale. Tim pre što se propisane minimalne sume nisu menjale gotovo dvadeset godina. Sve češće se događalo da te sume ne omogućavaju oštećenima dobijanje potpune naknade štete. Kako su minimalne osigurane sume vrlo važan element u zaštiti žrtava saobraćaja<sup>27</sup>, moraju se redovno adaptirati kako bi se izbegla inflacija, odnosno poboljšala zaštita žrtava, kojima se mora osigurati potpuna i primerena naknada. No, upravo oko ovoga problema lomila su se koplja prilikom donošenja Pete direktive. Interesi su bili suprotstavljeni. Parlamentarci su predlagali neograničeno pokriće, milion evra po oštećenom licu pomnoženo sa brojem ozleđenih ili poginulih. Oba predloga je odbio Evropski komitet osiguranja (CEA) uz obrazloženje da uz takve sume osiguranja nije moguće izračunati premiju<sup>28</sup>. Predlagao je puno niže sume osiguranja. Na kraju je prihvaćen predlog, koji je rezultat kompromisa. Minimalne sume su:<sup>29</sup>

- za štete na licima 1.000.000 evra po licu, ili 5.000.000 evra po štetnom događaju, nezavisno od broja oštećenih lica. Državama je dakle ostavljena mogućnost izbora između ove dve alternative.

- Za štete na stvarima 1.000.000 evra po štetnom događaju, nezavisno od broja oštećenih lica.

Da se ne bi ponovilo loše iskustvo iz Prve direktive, Peta predviđa redovno ažuriranje suma osiguranja, što se vezuje uz petogodišnje kretanje indeksa evropotrošačkih cena. Kako države članice

20 Bruyr, o.c., str. 2.

21 Čl. 1. t. b. Pete direktive

22 Čl. 2. st. 1. Prve direktive

23 Čl. 1. st. 2. Pete direktive

24 Čl. 4. Pete direktive

25 Čl. 1. st. 3. t. a. i b.

26 Bruyr, o.c., str. 2.

27 Preambula, st. 10.

28 Rothely, Villi, Working document on the proposal for a directive of the European Parliament and Council, Thyrd European Traffic Law Days, Trier, 7-8 decembra 2004., str. 3.

29 Čl. 2. Pete direktive.

imaju aktualne minimalne sume manje od ovih koje propisuje Direktiva, ostavlja se državama članicama mogućnost da odrede maksimalno petogodišnji period za prilagodavanje propisima Direktive. No, ipak su u obavezi a u roku od 30 meseci od stupanja na snagu Direktive svoje minimalne sume osiguranja povećaju do 50 % iznosa propisanih ovom Direktivom.

### b) Naknada u slučaju štete od nepoznatih vozila i za štete na stvarima

Druga direktiva ostavlja mogućnost državama članicama da isključe iz osiguranja pokriće šteta na stvarima prouzrokovanih od nepoznatih-neidentifikovanih motornih vozila<sup>30</sup>.

Razlog je bio isključivo sprečavanje prevara i nameštanja takvih šteta, s obzirom na otežanu kontrolu dokaza koje oštećeni prilažu<sup>31</sup>. No, kad nema mesta sumnji u prevaru, isključenje se čini nepravičnim. Stoga Peta direktiva obavezuje države članice<sup>32</sup> da obezbede pravo na naknadu šteta na stvarima prouzrokovanih od neidentifikovanih motornih vozila, ako su ispunjeni određeni uslovi, a ti su – da je već nekoj žrtvi iz iste saobraćajne nezgode plaćena naknada zbog teške telesne povrede. Ovaj pravni termin u praksi izaziva mnogo nejasnoća. Stoga Direktiva određuje da se sadržaj pojma teška telesna povreda određuje prema nacionalnom pravu države članice, a da se u oceni da li se radi o teškoj telesnoj povredi može uzeti u obzir, između ostalog, i činjenica da li je povreda nužno zahtevala bolničko lečenje. I dalje, ostaje mogućnost državama članicama da u ovom slučaju uvedu franšizu do maksimalno 500 evra na štetu oštećene osobe.

### c) Štete od neosiguranih vozila – zabrana franšize

Druga direktiva omogućava državama članicama da u slučaju štete od neosiguranog motornog vozila uvedu franšizu do 500 eura na štetu oštećenoga. Ovo rešenje neopravdano umanjuje zaštitu žrtava i diskriminiše ih u odnosu na žrtve osiguranih vozila<sup>33</sup>

Stoga Peta direktiva<sup>34</sup> zabranjuje uvođenje franšize u ovakvim slučajevima .

### 3. Izmene odredbi Treće direktive

#### a) Pravo saputnika na naknadu štete prouzrokovanu od vozača pod uticajem alkohola ili droge

Prema vrlo čestoj praksi u nekim zemljama članicama<sup>35</sup> uobičajeno je isključenje iz prava na naknadu štete putnika koji su pretrpeli štetu u vozilu kojim je upravljao vozač pod uticajem alkohola ili droge, ako su za to znali ili morali znati. Saputnik obično nije u stanju da pravilno oceni stepen omamljenosti vozača, a njegovo znanje neće uticati na ponašanje vozača<sup>36</sup>. Kako je uključenje saputnika u osiguravajuće pokriće veliki civilizacijski napredak, Peta direktiva zabranjuje državama članicama isključenje iz osiguranja saputnika. Stoga će se sve zakonske ili ugovorne odredbe kojima bi se ta lica ostavila bez prava na naknadu pretrpljene štete za vreme vožnje u vozilu kojim je upravljao vozač pod uticajem alkohola ili droge smatrati bez dejstva, ništavim<sup>37</sup>.

#### b) Zaštita pešaka i biciklista

Predlagači Direktive su insistirali na posebnoj zaštiti pešaka i biciklista, odnosno svih nemotorizovanih učesnika u saobraćaju. Tvrdili su<sup>38</sup> da je to nužno jer se radi o licima koja su "vulnerable road users". Odgovornost vozača zasniva se na upotrebi vozila, kod koje su nezgode gotovo neizbežne (operating risk). Protivnici su osporili nadležnost Parlamenta, jer se radi o građanskom pravu država članica, za što EU nije nadležna<sup>39</sup>. Naime, predlog je uvodio "strong liability" u odštetno pravo, pravo na naknadu štete zbog smrti ili povrede biciklista i pešaka "irrespective of whether the driver is fault", a većina država članica<sup>40</sup> ne poznaje to načelo. Konačno rešenje Direktive<sup>41</sup> daleko je od onoga

30 Čl. 1. st. 4.

31 V. preambula, t. 12 Pete direktive.

32 Čl. čl. 2. st. 6.

33 Preambula, t. 13.

34 Čl. 3

35 Bruyr, o.c., str. 4.

36 Preambula, t. 15.

37 Čl. 4. st. 1.

38 V. Rothely, o.c., str. 11

39 Isti, o.c., str. 5.

40 Poznaju ga Francuska, Švedska i Belgija.

41 Čl. 4. st. 2.



koje je predlagano: biciklisti, pešaci i drugi nemo-torizovani učesnici saobraćaja imaju pravo na naknadu štete suglasno odredbama nacionalnoga građanskog prava.

### c) Uobičajeno stanište vozila prodanog u inostranstvo

Peta direktiva donosi novu odredbu<sup>42</sup>, koja se odnosi na slučajeve prodaje vozila i njegovu isporuku iz jedne u drugu državu članicu. Naime, u praksi se pojavio problem odgovornosti za štete od takvih vozila, koja vrlo često nisu bila osigurana. Direktiva određuje da se redovnim staništem takvog vozila smatra država u koju se vozilo isporučuje i to kroz razdoblje od trideset dana računajući od dana isporuke vozila, stavljanja na raspolaganje kupcu odnosno otpreme u zemlju u koju se uvozi, i to bez obzira da li je vozilo bilo službeno registrovano ili ne. Drugim rečima, za štete koje bi prouzrokovalo takvo vozilo kroz navedeno razdoblje odgovorna su tela države u koju se vozilo uvozi (ona je mesto rizika).

### d) Pravo osiguranika na podatke o štetama

U cilju zaštite interesa potrošača Peta direktiva uvodi obavezu država članica da obezbede zaštitu prava osiguranika da, svakog trenutka, traži i dobije potvrdu osiguravača o kretanju šteta po njegovom ugovoru o osiguranju od odgovornosti u poslednjih pet godina<sup>43</sup>. Potvrda se izdaje samo na zahtev<sup>44</sup> osiguranika i u roku od 15 dana od dana podnošenja zahteva. Cilj odredbe je da se omogući osiguraniku koji želi da zaključi novi ugovor o osiguranju da dokaze da nije imao štete<sup>45</sup> i da ima pravo na bonus.

### e) Opšta zabrana franšiza na štetu oštećenoga i pravo na *actio directa*

Direktiva uvodi<sup>46</sup> opštu zabranu franšiza na štetu oštećenih. Osiguravači, koji su sa osiguranikom ugovorili franšizu, ne mogu se na nju poz-

vati kada je u pitanju oštećeni. Kako je pravo oštećenoga na neposredan zahtev prema osiguravaču štetnika od vrlo velike važnosti za zaštitu žrtava saobraćaja<sup>47</sup>, što je uočila i Četvrta direktiva uvodeći pravo na *actio directa* prema osiguravaču štetnika za štete nastale u inostranstvu, Peta direktiva uvodi opšte pravo oštećenoga na *actio directa* prema osiguravaču štetnika za sve štete iz saobraćajnih nezgoda<sup>48</sup>.

## 4. IZMENE ODREDBI ČETVIRTE DIREKTIVE

### a) Rokovi za rešavanje odštetnih zahteva i nadležnost informacionog biroa

Peta direktiva<sup>49</sup> proširuje odredbe Četvrte direktive o rokovima za rešavanje odštetnih zahteva na sve štete. Dakle, rokovi za rešavanje odštetnih zahteva iz Četvrte direktive<sup>50</sup>, koja se odnosila samo na štete nastale u inostranstvu, vredi i za štete u domaćoj zemlji. To znači da će osiguravači morati da reše odštetni zahtev u roku od tri meseca od dana kada je predat. Rešiti znači dati obrazloženu razumnu ponudu ili pravno zasnovan odgovor zašto se zahtev ne može rešiti.

Sa istim ciljem Peta direktiva<sup>51</sup> proširuje odredbe Četvrte<sup>52</sup> o informacionim biroima i njihovoj nadležnosti za skupljanje informacija o registraciji i osiguranju motornih vozila. Od sada bi te informacije trebalo da budu dostupne svim oštećenima, bez obzira gde se nezgoda dogodila.

### b) Nadležnost sudova države u kojoj oštećeni ima prebivalište

Evropski savet je 22. decembra 2000. g. prihvatio uredbu<sup>53</sup> o sudskoj nadležnosti, priznanju i izvršenju sudskih odluka u trgovačkim i građanskim predmetima. Ta je Uredba zamenila Briselsku

47 Preambula, st. 21.

48 U stvari, *actio directa* do Peta direktive nije postojalo jedino u Ujedinjenom kraljevstvu.

49 V. čl. 4. st. 8.

50 V. čl. 4. st. 6. Četvrte direktive

51 V. čl. 4. st. 5.

52 V. čl. 5. Četvrte direktive.

53 Br. 44/2001 CE.

42 Čl. 4. st. 4.

43 Čl. 4. st. 5.

44 Predlog je bio da se potvrda izdaje automatski.

45 Preambula, st. 19.

46 Čl. 4. st. 4.

konvenciju od 27. septembra 1968. g. o sudskoj nadležnosti, koja je stala na stanovište o nadležnosti prema načelu *lex loci delicti commissi*. U čl. 9. Uredbe stoji: « Osiguravač koji ima sedište na području države članice može biti tužen „ u drugoj državi članici pred sudom mesta prebivališta tužioca, a u slučaju tužbe koju podnosi ugovarač osiguranja, osiguranik ili korisnik osiguranja». Iako su neki teoretičari stali na stanovište da se citirana odredba nikako ne bi mogla odnositi na ošecene u saobraćajnoj nezgodi, jer oni nisu ni ugovarači osiguranja, ni osiguranici ni korisnici<sup>54</sup>, Peta direktiva u čl. 5. st. 1. uspostavlja pravo oštećenoga da tuži osiguravača štetnika u državi članici u kojoj ima prebivalište. Tužba, dakle, mora biti usmerena protiv osiguravača koji ima sedište u nekoj državi članici, a ne protiv njenog predstavnika u zemlji u kojoj oštećeni ima prebivalište<sup>55</sup>.

### c) Pravo dobijanja informacija potrebnih za naknadu štete

Oštećeni, osiguravači i njihovi punomoćnici imaju pravo pristupa informacijama koje su potrebne za obradu i isplatu odštetnog zahteva<sup>56</sup>. Ti bi podaci trebalo da budu dostupni u elektronskom obliku, a pristup njima će se odobravati na zahtev gore navedenih lica. U praksi, to znači da će države biti dužne da uspostave ili odrede centralno telo (policija, služba registracije vozila) koje će prikupljati potrebne podatke.

### d) Stupanje na snagu Pete direktive

Kao što je već rečeno Peta direktiva stupa na snagu danom objavljivanja u službenom glasilu EU. To znači da je već stupila na snagu 11. juna 2005. godine. Države članice će morati da prilagode svoje zakonodavstvo propisima Direktive do 11. juna 2007. godine. Naravno, ostaje pravo država članica da primene rešenja koja su za ošecene povoljnija od ovih sadržanih u odredbama Pete direktive.

## SUMMARY

### FIFTH EU DIRECTIVE RELATING TO INSURANCE AGAINST CIVIL LIABILITY IN RESPECT OF THE USE OF MOTOR VEHICLE

In the field of compulsory insurance against civil liability for losses to third parties from use of motor vehicles in the EEC/EU out of five Directives, four of them had precise goals of improving accident victim position through better insurance cover. First Directive established principle of compulsory insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability. It superseded green card control on the EEC internal frontiers. Second Directive provided for minimal conditions for motorist civil liability cover and requested the Member States to establish guarantee fund for traffic victim compensation in cases where the liable person was unknown and vehicle uninsured. Third Directive extended cover to personal injuries for all passengers except driver and requested insurance cover to be based on a single premium on the entire EEC area. Fourth Directive established a simplified procedure of the claim settlement in order of speeding up reimbursement of the injured persons who suffered damage abroad.

Compared to the previous four, the most recent fifth Directive is not a homogeneous text and does not address only one issue. On the contrary, it consists of approximately twenty measures not exactly connected, except for the common thread and that is a concern for injured party's rights protection. Member States shall ensure even better protection of the traffic accident victims and their equal treatment. Better protection shall be achieved by implementation of the measures (definition of the motor vehicle regular base, insurance control prohibition, minimal sum insured increase, better cyclist and pedestrian protection, prohibition of excesses use etc.) provided for by Directive. Furthermore, this shall take place regardless of whether a person suffers damage in domicile or foreign country.

54 Tako npr. Delvaux : "Le règlement des sinistres, obligation de faire offre et délais de règlement" str. 154.

55 Tako Bruyr, o.c., str. 8

56 čl. 5. st. 4. Pete direktive.