

Dr Milan CEROVIĆ*

Visina pokrića u osiguranju građanske odgovornosti iz upotrebe motornog vozila

UDK: 368.21

Primljeno: 2. 2. 2014.

Prihvaćeno: 25. 2. 2014.

Informativni prilog

Apstrakt

U članku se analiziraju problemi koji nastaju povodom primene standarda iz Direktive Evropske unije 2009/103/EC koja se odnosi na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u vezi sa upotrebom motornih vozila, i ustanovljenje obaveze da se osigura od takve odgovornosti u pogledu minimalnog pokrića na koje mora biti ugovoreno osiguranje građanskopravne odgovornosti (osiguranje autoodgovornosti), u zemljama članicama Evropske unije i minimalnih iznosa koji se primenjuju u zemljama članicama međunarodnog sistema zelene karte.

Imajući u vidu postojeća rešenja Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju Republike Srbije, a u cilju pronalaženja boljih rešenja koja podižu kvalitet ovog osiguranja tako što obezbeđuju bolju zaštitu trećih oštećenih lica i vlasnika motornih vozila, ali i države, u radu se predlaže usklađivanje minimalnih iznosa pokrića u našoj zemlji kako bi se delimično čim pre, a kasnije i u potpunosti, primenili u ovom pogledu najviši dostignuti standardi u ovoj vrsti osiguranja u zemljama članicama EU i drugim zemljama koje su članice međunarodnog sistema zelene karte

Ključne reči: osiguranje, motorno vozilo, autoodgovornost, direktive EU, minimalni limit pokrića

1. UVOD

Globalno industrija motornih vozila, u izvesnom smislu, je obeležje ekonomskog napretka, a korišćenje motornih vozila doprinosi većem i bržem povezivanju ljudi, prometu proizvoda, usluga i poboljšanju života ljudi širom sveta. U tom cilju jedno od značajnih me-

sta zauzima i delatnost osiguranja, a posebno obavezno osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila od građanske odgovornosti za štete pričinjene trećim licima (osiguranje autoodgovornosti ili AO). Ekonomsko povezivanje i stvaranje zajedničkih tržišta zahvatilo je veliki deo sveta, što dovodi do usklađivanja propisa u raznim oblastima u zemljama članicama EU, među kojima važno mesto zauzima drumski saobraćaj i upotreba motornih vozila. Zajedničko tržište se stvara međunarodnom zakonodavnom regulativom koja se primenjuje u svim državama koje su je prihvatile, što treba da obezbedi i garantuje slobodan protok ljudi, roba, usluga i kapitala. Pored toga što upotreba motornih vozila u međunarodnom saobraćaju zahteva uklanjanje ili smanjivanje razlika i prepreka u funkcionisanju drumskog saobraćaja, veoma je važno da se na celokupnom prostoru EU na kvalitetan i jedinstven način zaštite treća oštećena lica i vlasnici motornih vozila kao osiguranici, ali i država.

Osiguranje motornih vozila (kasko i autoodgovornost) u skoro svim evropskim zemljama zauzima prvo mesto po visini premije u okviru neživotnih osiguranja, po broju i iznosu isplaćenih šteta, visini sredstava tehničkih rezervi osiguranja i po drugim pokazateljima o poslovanju društava za osiguranje. Pritom, poseban značaj za građane svake zemlje ima obavezno osiguranje od građanske odgovornosti u vezi sa upotrebom motornih vozila, bez obzira da li su vlasnici motornog vozila i osiguranici od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima ili su treća oštećena lica. EU i svaka država članica zainteresovani su da se društva za osiguranje na odgovarajući način uključe u aktivnosti i mere državnih organa kojima se obezbeđuje slobodno kretanje lica i motornih vozila, u skladu s vrstom osiguranja koju obavljaju. U tom cilju, posebno mesto pripada naporima EU da proširi, ojača i učvrsti unutrašnje tržište što se postizalo i donošenjem direktiva o usklađivanju zakona država članica u pojedinim oblastima osiguranja, među kojima su od posebnog značaja direktive u vezi

* Predsednik Udruženja korisnika osiguranja, e-mail: drmilancerovic@gmail.com.

sa osiguranjem od autoodgovornosti. Četiri direktive i njihove izmene i dopune izvršene Petom direktivom o osiguranju od autoodgovornosti definisale su standarde čija je primena obavezna u zemljama članicama EU.¹ Svaka od ovih direktiva obezbeđivala je viši stepen i uniformniji oblik zaštite žrtava u saobraćajnim nezgodama, bez obzira na mesto gde se nezgoda dogodila, ali i veću slobodu kretanja vozila na teritoriji svih zemalja članica EU. Radi lakše, efikasnije i jednoobrazne primene ovih pet direktiva, 2009. godine doneta je konsolidovana Direktiva navedena na početku ovog rada, koja u jednom dokumentu sadrži sve odredbe prethodnih direktiva (Direktiva 2009/103/EC). Period u kome su ove direktive usvajane dug je 37 godina, što govori o složenosti i osetljivosti ove materije i potrebi da se, po mnogim pitanjima značajno različita, nacionalna zakonodavstva postepeno prilagođavaju. Zahvaljujući njihovoj primeni, u svim zemljama članicama EU ujednačen je veliki broj pravila osiguranja od autoodgovornosti. Zbog rešenja koja su podizala kvalitet osiguranja autoodgovornosti, a istovremeno unapređivala bezbednost i olakšavala i ubrzavala saobraćaj, direktive su, u najvećem delu, veoma brzo postajale standard i u drugim, pre svega evropskim zemljama.

U zakonodavstvu i praksi obaveznog osiguranja od autoodgovornosti u Republici Srbiji primenjuje se u potpunosti ili delimično najveći broj pravila osiguranja definisanih u Direktivi 2009/103/EC. Potpuno otvoren problem je liberalizacija tržišta ovog osiguranja, a delimično otvoren problem je visina minimalnog limita pokrića. Pored toga, moguća su poboljšanja, na primer sadašnjih rešenja u vezi sa upotrebom evropskog izveštaja o nezgodi, načina organizovanja Garantnog fonda i uspostavljanja podsistema registarske oznake potpisivanjem bilateralnog sporazuma Udruženja osiguravača Srbije s biroima zelene karte Bosne i Hercegovine i Makedonije. U nastavku ovog rada ograničićemo se na probleme u vezi sa minimalnim iznosom pokrića.

2. POJAM, ULOGA I ZNAČAJ VISINE POKRIĆA U OSIGURANJU AUTOODGOVORNOSTI

Upotreba motornog vozila predstavlja opasnost koja, nastankom osiguranog slučaja, može da dovede

¹ A) Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972; B) Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983; C) Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990; D) Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000; E) 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.

njegovog vlasnika, odnosno korisnika do građanske odgovornosti za štetu usled smrti, povrede tela ili narušavanja zdravlja i/ili uništenja i oštećenja stvari nekog trećeg lica. Vlasnik, odnosno korisnik motornog vozila odgovara za štetu nanetu trećim licima po osnovu krivice, ili po osnovu objektivne odgovornosti, imajući u vidu da motorno vozilo predstavlja tzv. opasnu stvar (Nikolić, 1977, 83).

Kao i kod osiguranja od odgovornosti uopšte, predmet osiguranja od autoodgovornosti pojavljuje se u dvostrukoj ulozi, u odnosu na osiguranika i u odnosu na treće oštećeno lice. Pruža zaštitu vlasniku, odnosno korisniku motornog vozila (osiguraniku) od rizika aktivnosti kojima se on bavi (korisne aktivnosti koje neminovno nose opasnost prouzrokovanja štete) i trećim oštećenim licima kao žrtvama ovih rizika, koja preko osiguranja brže i lakše dolaze do obeštećenja, čak i kada se ne nalaze u pravnom odnosu prema osiguravaču. Zbog toga se sva pitanja između ugovarača osiguranja i osiguravača detaljno uređuju zakonom, polisom, uslovima osiguranja i tarifama premija i njima se uspostavlja dvostruka pravna veza između svih učesnika: između osiguranika i osiguravača i između osiguranika i oštećenog lica. Šire posmatrano, moglo bi se reći da ovo osiguranje karakteriše trostruka uloga. Prva uloga se odnosi na zaštitu trećeg oštećenog lica, druga na vlasnika motornog vozila u pogledu štete koju bi on morao da naknadi trećem licu za koju je on odgovoran, a treća je društvena uloga u smislu da ono na određen način štiti i državu jer ona, svakako, trpi deo šteta koje se odnose na socijalne posledice nastradalih i izvršilaca saobraćajnih nezgoda.

Visina pokrića u osiguranju od autoodgovornosti slična je osiguranoj sumi u životnim i sumi osiguranja u neživotnim osiguranjima, uz određene specifičnosti koje proističu iz obaveznog karaktera ovog osiguranja. Zbog dvostruke uloge koju karakteriše predmet ovog osiguranja i veoma izraženog interesa da zaštiti treća oštećena lica i osiguranike, ali i sebe samu od mogućih posledica upotrebe velikog broja motornih vozila, država je zainteresovana da se ta zaštita obezbedi na organizovan i što bolji način. Zbog toga što nizak nivo pokrića može dovesti u pitanje smisao i kvalitet ove zaštite, država propisivanjem obaveznog osiguranja od autoodgovornosti utvrđuje minimalni limit (visinu) pokrića na koju mora biti ugovoreno osiguranje.

Materijalne posledice saobraćajnih nezgoda koje evidentiraju osiguranje i policija samo su deo šteta i ne daju pravu predstavu o njihovoj stvarnoj veličini. Tome, kao poseban problem, treba dodati socijalne posledice saobraćajnih nezgoda kojima se društvo skoro uopšte

ne bavi, a zatim i druge posledice koje se, uglavnom, zanemaruju bez obzira što je njihov uticaj na kvalitet života izuzetno značajan.²

3. ŠIRINA POKRIĆA U OSIGURANJU AUTOODGOVORNOSTI

Osiguranje od autoodgovornosti pruža zaštitu od zakonske odgovornosti za naknadu štete ako je pri držanju i upotrebi motornog vozila došlo do smrti nekog lica, telesne povrede ili oštećenja zdravlja i/ili do uništenja, odnosno oštećenja stvari. Pored odgovornosti imaoca vozila, osigurana je i odgovornost svih lica koja saglasnošću imaoca rade prilikom upotrebe vozila, kao što je vozač, kondukter i sl., kao i lica koja se prevoze vozilom. Osiguranje pokriva odgovornost za sve štete prouzrokovane trećim licima. Kod naknade štete na stvarima, lice ima pravo na naknadu stvarne štete i izmakle koristi, a kod naknade štete na licima, osiguravač je obavezan da povređenom licu, odnosno naslednicima poginulog lica, nadoknadi imovinsku i neimovinsku štetu. Imovinska šteta obuhvata oštećene stvari, troškove lečenja, izgublenu zaradu, štetu zbog smanjenja radne sposobnosti, naknadu zbog izgubljenog izdržavanja i sl. U neimovinsku štetu spada naknada za pretrpljene bolove (fizičke i duševne), pretrpljeni strah, umanjenje životne aktivnosti, umanjenje estetskog izgleda, smanjenje izgleda za stupanje u brak i sl. U slučaju smrti žrtve, naslednicima se nadoknađuje imovinska i neimovinska šteta. U imovinsku štetu spadaju troškovi lečenja usmrćenog (ako nije odmah preminuo), bolnički troškovi, troškovi sahrane, izgubljeno izdržavanje, troškovi podizanja nadgrobnog spomenika i dr., a u neimovinsku štetu spada naknada za pretrpljene duševne bolove dece, bračnog druga, roditelja usmrćenog lica, drugih srodnika u skladu sa propisima i sl.

4. VISINA POKRIĆA U OSIGURANJU AUTOODGOVORNOSTI

U osiguranju od autoodgovornosti nije moguće unapred sagledati maksimalnu moguću visinu štete, kao u nekim drugim vrstama osiguranja imovine i lica. Nije unapred poznato do koje visine može nastati oba-

² Pored materijalnih i socijalnih posledica, saobraćajne nezgode prouzrokuju i druge nepovoljne uticaje kojima se degradira životna sredina, kao što je iscrpljivanje prirodnih resursa, eksplozije, trovanja, požari i druga štetna dejstva opasnih materija, zagađivanje tla, vode i vazduha, prisustvo havarisanih vozila, olupina, istrošenih delova, otpadaka, nečistoća i sl.

veza. Granicu ne predstavlja čak ni celokupna vrednost imovine vlasnika ili korisnika motornog vozila, kao osiguranika, jer može da se desi da šteta koju pričini u saobraćajnoj nezgodi i njegova obaveza od građanske odgovornosti tada bude veća od te vrednosti. Ne znači da će onaj ko je materijalno bogatiji imati i veću obavezu od onoga sa slabijim imovinskim stanjem. Može da se desi baš obrnuto. Upravo zbog toga, država kao zakonodavac koja propisuje ovo osiguranje, veoma je zainteresovana da zna kako su zaštićena treća oštećena lica, ali i vlasnici motornih vozila kao osiguranici koje je obavezala da se osiguraju. S druge strane, i društvo za osiguranje (osiguravač) mora biti odgovorno u obavljanju svog posla i voditi računa o visini preuzetog rizika. Imajući u vidu specifičnosti osiguranja od autoodgovornosti, pravila aktuarske i uopšte struke osiguranja, osiguravač je iz ekonomsko-tehničkih razloga zainteresovan da unapred zna gornju granicu svoje obaveze (limit pokrića).

Zbog toga što je osiguranje od autoodgovornosti obaveznog karaktera i uloge koju ono ima, uglavnom se visina minimalnog pokrića propisuje zakonom. Pri utvrđivanju visine limita treba imati u vidu više faktora kojima se meri kvalitet zaštite. Vodeći računa o dvostrukoj, odnosno trostrukoj ulozi i značaju osiguranja od autoodgovornosti, o kojima je prethodno bilo govora, limit pokrića može biti: bez ograničenja, ograničen minimalni limit i kombinovani minimalni limit.

Potpuna zaštita trećih oštećenih lica i vlasnika motornih vozila u osiguranju od autoodgovornosti obebeđuje se limitom pokrića bez ograničenja, tj. pokrićem svake zakonom poznate i priznate štete na licima i na stvarima, što je korisno i za državu jer je u tom slučaju i ona zaštićena na najbolji mogući način. U slučaju limita bez ograničenja, ne postoji mogućnost da treće oštećeno lice ostane bez nadoknade štete niti da bilo koji deo štete padne na teret vlasnika motornog vozila kao osiguranika ili, u krajnjoj liniji, na državu preko socijalnih ustanova koje se finansiraju iz budžeta, izuzev socioekonomskih šteta koje nije moguće izbeći.

Ograničeni minimalni limit može biti jedinstven za lica i za stvari po saobraćajnoj nezgodi, jedan limit za lica i drugi limit za stvari po nezgodi ili ograničen za lica i za stvari po nezgodi i po jednom licu po nezgodi. Ograničen minimalni limit lošije je rešenje od neograničenog pokrića jer u suštini zavisi od odnosa tog limita prema zakonskim pravnim pravilima koja regulišu naknadu štete i sudske prakse o visini naknade štete. Ukoliko je limit nizak, po pravilu, u velikom broju slučajeva problemi nastaju u zemljama koje nisu članice, a ne u zemljama članicama međunarodnog sistema zelene

karte jer se kod utvrđivanja visine naknade štete primenjuju njihovi (zakonski) limiti, pravna pravila o naknadi štete i praksa o visini naknade štete. Zbog niskog limita i razlike u visini pokrića u pojedinim zemljama, treća oštećena lica i vlasnici motornih vozila dovode se u neravnotežan položaj, jer nisu jednako zaštićeni u svojoj zemlji i dok se nalaze na teritoriji drugih zemalja. Što je limit pokrića niži, mogućnost nastajanja problema je veća. Poseban problem nastaje u slučaju nezgode sa teškim posledicama i veoma velikim iznosima naknade štete. Kada zahtev za naknadu štete premaši iznos minimalnog ili ugovorenog većeg limita, osiguranik je dužan da nadoknadi deo zahteva preko limita. Kada ta razlika nije velika, oštećeni je u povoljnijoj situaciji, ali ukoliko se radi o velikim iznosima obično nije zaštićen ni oštećeni ni osiguranik. Oštećeni zbog toga što nema pravo na naknadu štete od osiguravača preko limita, pa je u najvećem broju slučajeva upućen da vodi dugotrajne i skupe sudske sporove sa osiguranikom koji često nema ekonomskih mogućnosti da nadoknadi veoma veliku štetu. Radi se o zahtevima teško nastradalih lica sa trajnim posledicama kojih obično nema veliki broj, ali je naknada štete tako oštećenim licima od životne važnosti jer u najvećem broju slučajeva njihova životna egzistencija isključivo zavisi od visine i mogućnosti naplate štete, kao što je slučaj doživotne rente i sl. Ukoliko nemaju mogućnost da naplate štetu preko osiguravača ili od osiguranika, ova lica su često upućena na državne socijalne ustanove od kojih zavisi njihova životna egzistencija. Slaba strana niskog minimalnog limita ogleda se, dakle, u nezaštićenosti lica zbog kojih je osiguranje od autoodgovornosti ustanovljeno kao obavezno, ali i, videli smo, države koja ga propisuje. U praksi se ovi problemi rešavaju propisivanjem visokog limita, kao što je slučaj u najvećem broju zemalja članica sistema zelene karte. Ipak, oni nisu najbolje trajno rešenje za sve slučajeve koji mogu nastati.

Kombinovani limit koristi razne načine neograničenog i ograničenog pokrića za lica i za stvari po nezgodi ili po jednom licu. Pruža neograničeno pokriće za lica ili za stvari po nezgodi, a ograničeno pokriće po jednom licu ili neograničeno pokriće za lica po jednom štetnom događaju, a ograničeno po jednom licu. Po pravilu, ovo rešenje je bolje u delovima zaštite korisnika osiguranja bez ograničenja, ali mu je slaba strana u delu ograničenog pokrića bez obzira dali se radi o licima i stvarima po nezgodi ili po jednom licu.

U zavisnosti od vrste štete, visina naknade se određuje, kao što je rečeno, po pravnim pravilima obligacionog prava o naknadi štete. Isplata iz osiguranja od odgovornosti uračunava se u naknadu koju osiguranik

duguje oštećenom licu. To znači da treće oštećeno lice ne može dobiti više nego što iznosi odgovarajuća šteta. Ako je iznos iz osiguranja nedovoljan za naknadu štete, osiguranik je dužan da nadoknadi razliku do punog iznosa štete koja predstavlja obeštećenje, ali oštećeni nema pravo na kumulaciju. Treba napomenuti da se iznosi za sudske troškove (sudske takse, advokatske nagrade, nagrade sudskim veštacima i druge sudske troškove) i kamate ne uračunavaju u limit. Ukoliko visina naknade prekorači limit osiguranja, osiguravač je u obavezi da plati i sudske troškove u srazmeri između sume osiguranja i iznosa naknade štete.

Visina minimalnog limita pokrića, u suštini, zavisi od shvatanja zakonodavca – da li treća oštećena lica treba da budu zaštićena i u slučaju nastanka velikih šteta i ko je u mogućnosti da nadoknadi velike iznose na ime naknade štete? Što se tiče trećih oštećenih lica, odgovor je potvrđan. Treba da budu zaštićena. Što se tiče odgovora na drugo pitanje, treba imati u vidu da vlasnici motornih vozila, osim u izuzetnim i veoma retkim slučajevima, nisu u mogućnosti da plate velike iznose za naknadu štete. Jedino rešenje je u uzajamnosti velikog broja vlasnika motornih vozila koje se postiže preko obaveznog osiguranja od autoodgovornosti korišćenjem savremene tehničke organizacije osiguranja zasnovane na računovodstvu i zakonu velikih brojeva. Samo preko osiguranja može se bez većih problema obezbediti potpuno pokriće štete na licima i/ili na stvarima, bez obzira na visinu, jer u svakoj zemlji postoji toliki broj vlasnika motornih vozila koji mogu izdvojiti dovoljno sredstava na ime premije osiguranja, a da se ne ugrozi materijalni položaj vlasnika motornih vozila pojedinačno. To u potpunosti potvrđuje dosadašnja praksa zemalja u kojima limit pokrića nije ograničen, ali i praksa u našoj zemlji za vreme primene Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju iz 1965. godine, koji se bez problema uspešno primenjivao na celoj teritoriji bivše Jugoslavije. Jedini problem može postojati u slučaju upotrebe motornog vozila pri izvođenju terorističkih akcija, što se može preduprediti isključivanjem ili propisivanjem ograničenog limita, ali samo u slučaju rizika terorizma. Za sada i u doglednoj budućnosti, ovo rešenje nema alternativu. Zato treba iskoristiti teoretska i praktična znanja i na najbolji način izvršiti tehničku organizaciju osiguranja od autoodgovornosti bez ograničenog pokrića koje uspešno obezbeđuje potpunu zaštitu oštećenih lica i osiguranika, što je u najboljem interesu i šire društvene zajednice. Opšte je poznato da je mali broj zahteva za naknadu štete koji prelaze minimalni limit, pogotovu u zemljama sa visokim minimalnim limitom pokrića. Štete preko limita mogu iznositi

1-2% od iznosa isplaćenih šteta u jednoj godini. Kada se taj iznos raspoređi na broj osiguranika od autoodgovornosti, u krajnjoj liniji, ne predstavlja problem da se za toliko poveća premija osiguranja.³

Sušтина nije da premija osiguranja bude manja nekoliko desetina dinara, već prvenstveno da obezbedi potpunu zaštitu onih lica zbog kojih je ovo osiguranje obavezno. Uostalom, u osiguranju postoji veoma jasno pravilo da visina šteta određuje visinu premije osiguranja. Ako štete budu veće, osiguranici će plaćati veću premiju. Kada osiguranici pričinjavaju velike štete, ne treba ih štiti od veće premije. Osiguravači treba da prilagode tarife premija i da preko sistema bonus-malus stimulišu one osiguranike koji godinama ne pričinjavaju štete, a destimulišu one koji ih pričinjavaju. Jedino preko osiguranja od autoodgovornosti moguće je obezbediti da se u našoj zemlji plati šteta, na primer od jedan milion evra, a da se ne poveća postojeća premija, odnosno da se premija poveća za manje od 0,5 evra. Treba imati u vidu da se sa postojećom premijom za naše osiguranike pokrivaju štete i u drugim zemljama članicama sistema zelene karte do visine njihovih minimalnih limita. Zbog čega bi lica na teritoriji naše zemlje bila znatno manje zaštićena? Kada se zna da većina vlasnika motornih vozila neće moći da pokrije velike štete, mora se naći rešenje za potpunu zaštitu prvenstveno trećih oštećenih lica koja stradaju bez svoje krivice, koja su najugroženija i čija materijalna egzistencija jedino zavisi od mogućnosti nadoknade štete, ali i vlasnika motornih vozila što je, u u krajnjoj liniji, interes i države.

5. LIMITI U ZEMALJAMA ČLANICAMA SISTEMA ZELENE KARTE

Visina minimalnog limita pokrića određuje se na različite načine, obično odvojeno za štete na licima i za štete na stvarima ili kao jedinstven (agregatni) limit za lica i za stvari. U ranijem dužem periodu postojala je tendencija propisivanja neograničenog limita za sve vrste šteta ili samo za štete na licima. U novije vreme, a naročito posle pojave terorističkih akcija u kojima se koriste saobraćajna sredstva, počinje promena shvatanja o neograničenom pokriću i orijentacija ka ograni-

³ U vreme odlaganja primene propisanog limita 2012. godine predstavnici društava za osiguranje govorili su da će povećanje dosadašnjih limita na 1,000.000 evra za lica i 200.000 evra za stvari povećati isplaćene štete oko 1% i da nisu zbog toga zabrinuti, već strahuju da će to izazvati ostenije povećanje sudskih sporova, što se odražava na sve, a ne samo na veoma velike štete.

čenom pokriću. Tome doprinose i reosiguravači koji izbegavaju ili često najavljuju prestanak reosiguranja rizika obuhvaćenih osiguranjem od autoodgovornosti sa neograničenim pokrićem i činjenica da neograničeno pokriće zahteva veće cene osiguranja. I iz ugla osiguravača, smatra se da je prihvatljivije osiguranje sa ograničenim pokrićem jer bi u suprotnom, i pored povećanja prihoda od premija osiguranja, mogli biti izloženi pojedinim prevelikim rizicima, kao što je rizik od terorizma čiju je verovatnoću nastajanja i visinu štete teško proceniti, tim pre što po tom pitanju u dosadašnjem poslovanju ne postoji skoro nikakvo iskustvo.

Visina minimalnih limita pokrića u osiguranju od autoodgovornosti znatno se razlikuje po zemljama članicama međunarodnog sistema zelene karte, uključujući i države članice EU. Od ukupno 47 članica sistema zelene karte, dve zemlje imaju neograničenu visinu pokrića za povrede lica i za materijalnu štetu, sedam zemalja nema ograničenja za štetu na licima, ali je ograničena visina minimalnog limita za materijalnu štetu, s tim što u Belgiji za materijalnu štetu, minimalni limit iznosi čak 100 miliona evra po nezgodi, a u Izraelu ne postoji pokriće za materijalnu štetu. Češka nema ograničenja ni za lica ni za materijalnu štetu po nezgodi, ali je limit u oba slučaja ograničen po jednom licu. U Grčkoj limit nije ograničen za lica po nezgodi, ali je ograničen po jednom licu, kao i materijalna šteta po nezgodi. U svim ostalim zemljama članicama EU, minimalni limit jednak je ili je veći od onog utvrđenog Direktivom EU 2009/103/EC. Posebno je limit visok u Španiji, Andori, Švedskoj i na Kipru.

Visina najnižeg minimalnog limita, po pravilu, zavisi od ekonomske razvijenosti zemlje, nivoa životnog standarda građana i pravnih pravila o naknadi štete i sudske prakse o naknadi štete od građanske odgovornosti u pojedinim zemljama. To samo po sebi ne znači da visoko razvijene zemlje imaju veći, a nerazvijene države niži minimalni limit pokrića, što se vidi iz datog pregleda, kao što je slučaj u Tunisu, Španiji, Andori i Kipru u kojima je minimalni limit znatno veći od minimalnog limita u velikom broju razvijenijih zemalja. Slično je i u grupi zemalja pri kraju tabelarnog pregleda gde su Srbija, Maroko i četiri zemalje u našem okruženju Albanija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Makedonija.

Jedan broj zemalja opredelio se za neograničeno pokriće, bez obzira na to da li je šteta na licima ili na stvarima, ili za neograničen limit za lica, a ograničen u slučaju štete na stvarima. Limiti se grupišu u dve kategorije, za lica (koji je po pravilu veći) i za stvari (koji je po pravilu niži). To je karakteristično i za zemlje članice EU u kojima je osiguranje od autoodgovornosti u

Tabela 1: Visina pokrića od autoodgovornosti zemalja članica sistema zelene karte u evrima na dan 21. 8. 2013.

Redni broj	Država	Za lica		Za materijalnu šteta	
		Po nezgodi	Po licu	Po nezgodi	Po licu
Redni broj	Država	Za lica		Za materijalnu šteta	
		Po nezgodi	Po licu	Po nezgodi	Po licu
1.	Luksemburg	Neograničen			
2.	Tunis	Neograničen			
3.	Belgija	Neograničen		100.000.000	
4.	Finska	Neograničen		3.300.000	
5.	Norveška	Neograničen		1.235.000	
6.	Francuska	Neograničen		1.120.000	
7.	Irska	Neograničen		1.120.000	
8.	Velika Britanija	Neograničen		1.170.590	
9.	Izrael	Neograničen		Bez pokrića	
10.	Češka	Neograničen	1.354.800	Neograničen	1.354.800
11.	Grčka	Neograničen	1.000.000	1.000.000	
12.	Španija	70.000.000		15.000.000	
13.	Andora	50.000.000 po nezgodi			
14.	Švedska	34.490.300 po nezgodi			
15.	Kipar	33.540.000		1.120.000	
16.	Danska	14.882.600		2.949.710	
17.	Island	11.984.500		1.734.280	
18.	Nemačka	7.500.000		1.120.000	
19.	Austrija	5.800.000		1.200.000	
20.	Hrvatska	5.604.950		1.120.990	
21.	Linhenštajn	5.600.000		1.120.000	
22.	Holandija	5.600.000		1.120.000	
23.	Mađarska	5.327.620		1.664.880	
24.	Bugarska	5.112.919	1.022.584	1.022.584	
25.	Estonija	5.000.000		1.000.000	
26.	Italija	5.000.000		1.000.000	
27.	Latvija	5.000.000		1.000.000	
28.	Litvanija	5.000.000		1.000.000	
29.	Portugal	5.000.000		1.000.000	
30.	Poljska	5.000.000		1.000.000	

Redni broj	Država	Za lica		Za materijalnu štetu	
		Po nezgodi	Po licu	Po nezgodi	Po licu
Redni broj	Država	Za lica		Za materijalnu štetu	
		Po nezgodi	Po licu	Po nezgodi	Po licu
31.	Rumunija	5.000.000		1.000.000	
32.	Slovačka	5.000.000		1.000.000	
33.	Slovenija	5.000.000		1.000.000	
34.	Švajcarska	4,057.950 (5,000.000 CHF) po nezgodi			
35.	Malta	2.500.000		500.000	
36.	Albanija	1.050.000	140.000	105.000	
37.	Maroko	889.892 po nezgodi			
38.	Makedonija	675.000		337.500	
39.	Bosna i Hercegovina	511.230		178.930	
40.	Crna Gora	250.000		100.000	
41.	Turska	430.840	86.168	17.234	8.617
42.	Srbija	149.496	74.747		
43.	Iran	Neograničen	37.382	935	
44.	Ukrajina	Neograničen	9.070	22.675	4.535
45.	Rusija	Neograničen	3.625	3.625	2.719
46.	Moldavija	40.194	20.097	28.710	
47.	Belorusija	30.000	10.000	30.000	

Izvor: Savet biroa zelene karte, Brisel (Međunarodno udruženje nacionalnih biroa država članica), 2013.

značajnoj meri usaglašeno i ujednačeno, što se povoljno odražava i na ostale evropske i zemlje iz Afrike i Azije koje su članice međunarodnog sistema zelene karte.

Ograničen i kombinovani minimalni limit sa visokim iznosima, u suštini, pruža istu zaštitu kao i neograničen limit. Poslednjih 20 godina u zemljama članicama sistema zelene karte sa visokim minimalnim limitima nije se dogodilo da je iznos jednog zahteva za naknadu štete iznosio više od minimalnog limita, što znači da je zaštita korisnika osiguranja bila ista kao kada bi se primenjivao neograničen limit. Zato, skoro sve zemlje vode računa o stalnom povećavanju minimalnog limita koji praktično omogućava pokriće bez ograničenja.

U ovom pregledu podaci za Srbiju nisu tačno prikazani jer visina minimalnog limita iznosi 100.000 USD za putnička i 200.000 USD za teretna vozila i autobuse, a u slučaju povrede više od jednog lica 200.000 USD, odnosno 400.000 USD u dinarskoj protivvrednosti po

nezgodi bez ograničenja po jednom licu. Bez obzira na prikazane podatke, Srbija u svakom slučaju zauzima 42. mesto u grupi od 47 zemalja. Nalazi se iza Albanije (10.10.2007. limit je iznosio 419.000 evra za lica i 168.000 evra za stvari), Maroka, Makedonije, Bosne i Hercegovine i Crne Gore u kojoj je u međuvremenu izvršeno povećanje minimalnog limita za autobuse i teretna vozila 400.000 evra za lica i 200.000 evra za stvari, za ostala motorna i nepoznata vozila 250.000 evra za lica i 150.000 evra za stvari i za motorna vozila koja prevoze opasne materije 450.000 evra za lica i 250.000 evra za stvari po nezgodi⁴. Kada se posmatra visina mini-

⁴ Član 33 Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Službeni list Republike Crne Gore*, br.44/12 (koji će stupiti na snagu početkom avgusta 2015.), propisuje minimalni limit po nezgodi od 750.000 za lica i 500.000 evra za stvari za autobuse i teretna vozila, 550.000 za lica i 300.000 evra za stvari za druga i nepoznata motorna vozila i 800.000 za lica i 550.000 evra za

malnog limita po jednom licu, Srbija je ispred: Turske, Irana; Ukrajine, Rusije, Moldavije i Belorusije. Izuzev Irana, osiguranje od autoodgovornosti u Rusiji i novonastalim državama od bivših republika Sovjetskog saveza još uvek je pod određenim uticajem nekadašnje teorije i prakse sovjetskog prava koja dugo nije dopuštala naknadu nematerijalne štete (Cerović, 2012, 115).⁵

Srbija je jedina zemlja u međunarodnom sistemu zelene karte koja punih 18 godina nije povećala minimalni limit pokriva, i što je još nepovoljnije, u kojoj je minimalni limit danas manji nego što je iznosio 1996. godine. Primera radi, kada je 2000. godine počela primena evra, minimalni limit od 100.000 USD iznosio je oko 120.000 evra, a danas iznosi oko 72.000 evra. Zbog pada vrednosti dolara, minimalni limit je smanjen za blizu 50% u odnosu na godinu kada je propisan. Treba imati u vidu, kao što je već napomenuto, da je još 1965. u okviru bivše Jugoslavije, i u Srbiji primenjivan limit bez ograničenja, što je tada bio najpovoljniji način zaštite trećih oštećenih lica i vlasnika motornih vozila u Evropi. Kasnije su propisani minimalni limiti uz ovlašćenje Savezne vlade da ih povećava, da bi 1996. godine bili propisani minimalni limiti koji se i danas primenjuju. I dok su sve druge članice sistema zelene karte povećavale minimalni limit, a među njima i novonastale države od bivših jugoslovenskih republika, koji je u početku kod svih bio isti, u Srbiji je zbog pada vrednosti dolara postepeno smanjivan. Prema podacima Saveta biroa zelene karte na dan 12.05.2010. godine, iznos minimalnog limita u Bosni i Hercegovini iznosio je kao i sada, u Hrvatskoj 477.000 evra za lica i 205.000 evra za stvari po nezgodi i u Makedoniji 100.000 evra za lica i 50.000 evra za stvari po nezgodi. U Crnoj Gori je od 08.08.2007. godine minimalni limit je iznosio 250.000 evra za autobuse i teretna vozila, 150.000 evra za druga motorna i nepoznata vozila i 300.000 evra za vozila koja prevoze opasne materije za lica po nezgodi itd., bez obzira što Crna Gora u to vreme nije bila članica međunarodnog sistema zelene karte.

U Srbiji, iznos najniže sume osiguranja na koju može biti ugovoreno osiguranje od autoodgovornosti utvrđuje Vlada na predlog Narodne banke Srbije, s tim

stvari za vozila koja prevoze opasne materije. Zakon predviđa da Vlada propisuje povećanje ovih limita na predlog Agencije za nadzor osiguranja. Početkom avgusta 2014. limiti prikazani u tabeli 1. povećaće se na 550.000 za lica i 300.000 evra za stvari za autobuse i teretna vozila, 400.000 za lica i 220.000 evra za stvari za druga i nepoznata motorna vozila i 600.000 za lica i 400.000 evra za stvari za vozila koja prevoze opasne materije po nezgodi, da bi se 2015. godine dostigli propisni iznos.

⁵ Nakon Drugog svetskog rata, pod uticajem teorije i prakse sovjetskog prava, i naša sudska praksa sve do 1951. godine nije dopuštala novčanu naknadu nematerijalne štete.

što ta suma ne može biti niža od 1.000.000 evra za lica i 200.000 evra za stvari po jednom štetnom događaju, bez obzira na broj povređenih lica. Ako ima više oštećenih lica, a ukupna naknada štete je veća, prava prema društvu za osiguranje srazmerno se smanjuju (Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, 2009, čl. 22). Zakon je donet krajem 2009., a primena ovih minimalnih limita odložena je za tri godine (trebalo je da stupi na snagu 12.10.2012.), ali je 2012. taj rok produžen za još dve godine, tako da će stupiti na snagu 12.10.2014. godine (Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, 2009, čl. 117, st. 1, t. 2). Dakle, umesto da država vodi računa i brine o kvalitetu zaštite trećih oštećenih lica i vlasnika motornih vozila, bar po približnim standardima koji se primenjuju u najvećem broju zemalja članica međunarodnog sistema zelene karte, u Srbiji je predloženo rešenje koje je suprotno interesima onih lica zbog kojih je osiguranje od autoodgovornosti uvedeno kao obavezno. Nije sporno da država treba da vodi računa o delatnosti osiguranja u širem smislu, ali nema realnog osnova da kod obaveznog osiguranja od autoodgovornosti ona stavlja ispred interesa trećih oštećenih lica i vlasnika motornih vozila kao osiguravanih, navodno zbog svetske ekonomske krize, interes i poslovnu politiku društava za osiguranje. O tome brinu i vode računa menadžment, organi upravljanja i akcionari društva.

U našoj zemlji se preko dva miliona vlasnika motornih vozila osigurava od autoodgovornosti, a svaka šteta preko ovako niskog limita pada na njihov teret. U mnogo težoj situaciji su treća oštećena lica koja u praksi, u najvećem broju slučajeva, ni posle dugotrajnih sporova ne mogu da ostvare pravo na naknadu dela štete koji prelazi iznos minimalnog limita. Najteže su pogođena teško povređena lica, deca i drugi korisnici rente čiji zahtevi za naknadu štete, skoro po pravilu, prelaze iznos minimalnog limita. Zbog slabog imovinskog stanja, nezaposlenosti, ali i smrtnih slučajeva vlasnika vozila koji su štetu prčinili, oštećena lica tada nisu u mogućnosti da ostvare naknadu svoje štete. Upravo zbog niskog limita postaju socijalni slučajevi i traže pomoć od socijalnih institucija koje se finansiraju iz budžeta.

Nizak minimalni limit uzrok je većeg broja nejednakosti koje nastaju u zavisnosti od zemlje gde se dogodila saobraćajna nezgoda i mesta stalnog boravka trećeg oštećenog lica ili vlasnika motornog vozila. Kada osiguravnik vozila koje je registrovano u našoj zemlji pričini štetu u drugoj zemlji, primenjuje se limit zemlje u kojoj se nezgoda dogodila, što znači da su treća lica, koja su pretprela nezgodu u Srbiji, i vlasnici motornih vozila u našoj zemlji u znatno nepovoljnijem položaju. To je posebno izraženo u odnosu na treća oštećena lica i vla-

snike motornih vozila koji imaju stalno mesto boravka u pograničnim delovima naše zemlje. Ako štetu pretrpe u susednoj zemlji od vozila registrovanog u toj ili bilo kojoj drugoj zemlji ili od vozila koje je registrovano u našoj zemlji primenjuju se limiti te susedne zemlje koji su višestruko veći od naših. Naši građani koji žive u pograničnim predelima zemlje i koji su upućeni da često prelaze vozilima u susedne zemlje različito su zaštićeni i kao treća lica i kao vlasnici motornih vozila u zavisnosti gde se nezgoda dogodila, odnosno sa koje strane granice, bez obzira koliko je udaljeno mesto njihovog stalnog boravka od mesta saobraćajne nezgode.

6. ZAKLJUČAK

Imajući u vidu razmotrenu istoriju razvoja obaveznog osiguranja od autoodgovornosti u našoj zemlji i analizu uporednog pregleda prikazanih minimalnih limita pokrića u zemljama članicama međunarodnog sistema zelene karte, bez sumnje se može zaključiti da su naši važeći minimalni limiti neprihvatljivi. Ako 1965. godine nije bio propisan minimalni limit pokrića, već je osiguranje od odgovornosti pokrivalo „celokupnu štetu” trećem licu, tj. ovo osiguranje je zaključivano bez ograničenja u pogledu sume osiguranja, što je u to vreme bilo najnapredniji sistem u svetu, nameće se pitanje kako je moguće da danas, posle skoro 50 godina, Srbija bude među nekoliko zemalja koje imaju najniže propisane minimalne iznose u Evropi i osetno niže od minimalnih limita u svim susednim zemljama? Dok je u drugim zemljama u poslednjih 18 godina minimalni limit stalno povećavan, jedino je u Srbiji smanjivan. Da bi se ovo ispravilo predlažemo da se:

1. hitno izmeni važeći Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju i u kratkom roku od usvajanja njegovih izmena, počnu da primenjuju minimalni limiti u osiguranju od autoodgovornosti propisani u osnovnom tekstu ovog zakona iz 2009. godine, tako što će inicijativu za ovu izmenu sa obrazloženim razlozima strukovna udruženja u osiguranju uputi ministarstvima iz tač. 2 predloga;

2. detaljnije sagleda, u ministarstvima u čijoj je nadležnosti predlaganje Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju problematika koja se odnosi na visinu limita pokrića u osiguranju od autoodgovornosti, izvrši uporedna analiza minimalnih limita pokrića u zemaljama članicama sistema zelene karte i i ona predlože nove izmene u ovom zakonu, tako da u osiguranju od autoodgovornosti umesto minimalnih limita bude predviđeno neograničeno pokriće uz ograničenje rizika terorizma

ili da se u potpunosti primene limiti pokrića utvrđeni Direktivom 2009/103/EC;

3. izmeni i dopuni Odluka o bonusu i malusu u osiguranju od autoodgovornosti i u njoj predvidi veća razlika u visini premije između osiguranika koji ne pričinjavaju i onih koji pričinjavaju štete, na koji način će se sistem bonusa i malusa u Srbiji približiti savremenijim rešenjima koja se primenjuju u drugim evropskim zemljama.

Propisivanjem neograničenog ili ograničenog limita u osiguranju od autoodgovornosti, Srbija će obezbediti potpunu zaštitu trećih oštećenih lica, osiguranika i države od mogućih šteta koje bi je mogle zadesiti u slučaju niskog limita. Nema realnog osnova za bilo kakve negativne posledice ovakog rešenja. Za prihvatanje jednog od ovih rešenja moguće je navesti više argumenata.

Prvo, u našoj zemlji su 2012. godine obavezna osiguranja u saobraćaju (putnici u javnom prevozu od posledica nesrećnog slučaja, autoodgovornost, odgovornost za štete od vazduhoplova i plovila) činila 40% bruto premije svih vrsta neživotnih osiguranja (97,3% pripada autoodgovornosti), a ostvarena dobit je iznosila 1.636,8 miliona dinara. U isto vreme u svim dobrovoljnim vrstama osiguranja ostvaren je gubitak u iznosu od 825,6 miliona dinara, od toga u životnim vrstama 442,9 miliona dinara i u neživotnim vrstama osiguranja bez obaveznih osiguranja u saobraćaju 382,7 miliona dinara. Dakle, jedino je u obaveznom osiguranju u saobraćaju ostvaren dobitak iz koga su pokriveni gubici kod životnih i drugih vrsta neživotnih osiguranja u iznosu od 825,6 miliona dinara. Umesto da pokriva gubitke dobrovoljnih vrsta životnog i neživotnog osiguranja, dobit osiguranja od autoodgovornosti treba da koristi podizanju kvaliteta pružanja usluga osiguranicima i drugim korisnicima osiguranja među kojima je veoma važan i minimalni limit pokrića. Pored ovog ukoliko bi se pokazalo potrebnim, što isključivo zavisi od visine ostvarenih rizika, tj. iznosa šteta, i povećanje premije osiguranja ne bi predstavljalo problem ako na pravi način pruža zaštitu svih lica zbog kojih je ovo osiguranje propisano. Drugo, u Hrvatskoj je ulaskom u EU povećan minimalni limit za preko 10 puta. Nekoliko meseci posle njenog ulaska, osiguravači su sami smanjili premiju za oko 25%. Treće, Bugarska i Rumunija, zemlje slične ekonomske snage i životnog standarda građana kao u Srbiji, bez bilo kakvih problema primenjuju minimalne limite pokrića utvrđene Direktivom 2009/103/EC.

Izmene i dopune Odluke o bonusu i malusu sistema u funkciji su predloga pod br.1. i veoma su značajne za osiguranike. Poboljšanje sistema bonus-malus doprineće većem broju pozitivnih efekata u pružanju usluga

osiguranja od autoodgovornosti i pravednijoj ceni ovog osiguranja kada je ona u zavisnosti od sopstvenog doprinosa osiguranika u ostvarenju rizika (subjektivnih faktora rizika).

Svi ovde učinjeni predlozi vode cilju da naš sistem osiguranja od autoodgovornosti ne zaostaje za onim koji je prihvaćen u zemljama članicama EU zahvaljujući implementaciji rešenja koja sadrži Direktiva 2009/103/EC.

Milan CEROVIC, PhD

Limit of coverage in the motor liability insurance

UDC: 368.21
Informative contribution

SUMMARY

Motor liability insurance provides the protection for persons sustaining damages as well as motor vehicle owners. Due to its characteristics and problems that insureds may have in the course of claim indemnification, the motor liability insurance is compulsory.

The motor liability insurance is equally significant both domestically and internationally which affects various types of connecting, affiliating and harmonizing. Harmonization and standardization of certain elements of the motor third party liability insurance is provided for through the European Union and Council of Bureaux with the membership of almost all European countries and the amount of minimum limits of coverage is one of the most important.

The minimum limit of coverage for the motor liability insurance is one of the lowest in the European countries for a long period of time. In order to prevent the negative impact and to provide the quality protection of a very large number of insurance product users in line with the European standards, which have been fulfilled by almost all member states of the green card system it is proposed to amend the Law of compulsory motor liability, in order to implement as soon as possible the limits prescribed in 2009. The second phase following the detailed comparative analysis would be to prescribe the unlimited coverage, excluding the act of terrorism. The bonus-malus system should be amended due to the number of inconsistencies, leading then to fairer price for motor liability insurance policies depending on one's own contribution to risk occurrence.

Key words: insurance, motor vehicle, motor liability, EU Directives, minimum limit of coverage

LITERATURA (REFERENCES)

Cerović, M. (2012). *Osiguranje motornih vozila – tendencije razvoja*, Privredna akademija: Novi Sad.

Cerović, M. (2013). Rezultati osiguranja od autoodgovornosti u 2012. godini, *Tokovi osiguranja*, XXIX (3), 5-23.

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 Direktiva, *Official Journal* L 103/1972.

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 (Fourth motor insurance Directive), *Official Journal* L 181/65.

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, *Official Journal of European Union*, L 149/14.

Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, *Official Journal of the European Union*, L 263/11.

Nikolić, N. (1977). *Obavezno osiguranje od autoodgovornosti (u praksi osiguranja i uporednom pravu nekih država Evrope, međunarodnim konvencijama i svaremenim tendencijama)*, Zajednica osiguranja imovine i lica Dunav: Beograd.

Odluka o osnovnim kriterijumima bonus-malus sistema, podacima za primenu tog sistema i najvišem bonusu, *Službeni glasnik RS*, broj 24/10 i 60/11.

68

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, *Official Journal* L 8/1984.

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, *Official Journal* L 129/1990.

Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Službeni list SFRJ*, br. 15/65.

Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 i 7/13 Odluka Ustavnog suda.

Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Službeni list Republike Crne Gore*, br. 44/12.