

Dr Jasmina ĐOKIĆ\*

## Odnos sistema zelene karte i akata europskog prava osiguranja od automobilske odgovornosti

UDK: 368.212.032.5(4-672EU)

Primljen: 11. 7. 2018.

Prihvaćen: 6. 8. 2018.

Pregledni naučni rad

### Apstrakt

Obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti od svojih početaka do danas predstavlja najadekvatniji odgovor društva na sve veći broj cestovnih saobraćajnih nezgoda. Radi izjednačavanja tretmana žrtava saobraćajnih nezgoda prouzročenih od strane domaćih vozila i vozila inozemne registarske oznake uspostavljen je Sistem zelene karte koji obuhvaća nacionalne biroze zelene karte svih europskih zemalja i nekoliko susjednih država Afrike i Azije. Pravilima uspostavljenim unutar toga sistema, nacionalni birozi jedni drugima jamče plaćanje šteta prouzrokovanih na teritoriji svake od država članica sistema. Nesmetani protok vozila unutar EU i usporediv tretman prema žrtvama saobraćajnih nezgoda bio je osnovni motiv za harmonizaciju propisa na nivou EU putem direktiva iz oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti. U radu se razmatra pravna priroda akata Sistema zelene karte i njihov odnos s propisima europskog prava. Nakon uvida u kronologiju nastanka akata, te analizom novijih tokova u spomenutoj oblasti i prakse Suda pravde EU, dat će se odgovor na pitanje može li se Kretski sporazum, kao najviši akt Sistema zelene karte, smatrati dijelom europske pravne stečevine.

*Ključne riječi:* osiguranje od autoodgovornosti, sistem zelene karte, Kretski sporazum, EU direktive

### 1. OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI – NASTANAK I RAZVOJ

Razvoj cestovne infrastrukture i napredak u proizvodnji motornih vozila utjecali su na poboljšanje kvaliteta usluga prijevoza osoba i stvari, kao i na skraćivanje vremena putovanja iz jednog mjesta u drugo. Suvremeni način života podrazumijeva motorno vozilo kao jedan od elementarnih predmeta potrebnih za zadovolje-

nje svakodnevnih životnih potreba (Stanišić, 2008, 11). Zbog toga se broj vozila iz godine u godinu povećava, a samim tim se povećava i mogućnost nastupanja saobraćajnih nezgoda u kojima ta vozila učestvuju.<sup>1</sup>

Kao mehanizam zaštite žrtava u saobraćaju nametnula se potreba za zakonskim normiranjem osiguranja od odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila za štete pričinjene trećim osobama (u daljem tekstu: osiguranje od autoodgovornosti) kao obaveznog vida osiguranja kojim se rizik nastanka nepoželjnih posljedica iz saobraćajnih nezgoda transferira na djelatnost osiguranja (Matijević, 2005, 41). Funkcija obaveznog osiguranja od autoodgovornosti izrazito je socijalne prirode jer pruža zaštitu i vlasniku, odnosno korisniku motornog vozila (osiguraniku) od rizika aktivnosti koje neminovno nose opasnost prouzrokovanja štete, kao i trećim osobama kao žrtvama ovih rizika, koje po osnovu osiguranja brže i lakše ostvaruju naknadu štete, iako se ne nalaze u pravnom odnosu s osiguravateljem (Cerović, 2014, 59).

U svojim počecima se osiguranje od autoodgovornosti ugovaralo dobrovoljno, ali vremenom se ukazala potreba intervencije društva koje je postalo svjesno potrebe o nužnosti normiranja ovog osiguranja kao obaveznog. Prva država koja je uvela obavezno osiguranje od autoodgovornosti bila je Danska 1918. godine, zatim Francuska 1925. godine, Švedska 1929, a tridesetih godina prošlog stoljeća taj trend su slijedile i Austrija, Ujedinjeno Kraljevstvo, Švicarska, Lihtenštajn, Njemačka,

<sup>1</sup> *Insurance Europe* kao asocijacija nacionalnih biroa ili udruženja osiguravatelja iz 35 država, uključujući sve države članice EU, te Tursku, Švicarsku, zatim Rusiju i Srbiju u svojstvu pridruženih članova asocijacije, u novembru 2015. godine sačinila je izvještaj pod nazivom *European Motor Insurance Markets*. Tu je navedeno da je broj vozila u Europi od 2004. do 2014. godine porastao za 18%, te se procjenjuje da se oko 334 miliona vozila kreće europskim cestama, što je mnogo više nego u cijeloj sjevernoj Americi gdje se uzima da trenutno ima oko 250 miliona vozila. Od ukupnog broja svih vozila u Europi, oko 82% čine putnička vozila i teretna vozila nosivosti do 3,5 t. Izvještaj dostupan na: <http://www.insuranceeurope.eu/european-motor-insurance-markets> (03.07.2018.)

\* Izvršni direktor za međunarodne štete, *Adriatic osiguranje d.d. Sarajevo*, e-mail: [jasminadjokic@gmail.com](mailto:jasminadjokic@gmail.com).

Luksemburg, Čehoslovačka i Monako (Ćurković, 2007, 13).

Obavezno osiguranje od autoodgovornosti dobiva novi zamah nakon Drugog svjetskog rata, a posebno poslije prihvaćanja Preporuke br. 5. Pododbora za saobraćaj na cestama Ekonomske komisije Organizacije ujedinjenih naroda koja je imala za cilj olakšavanje međunarodnog cestovnog saobraćaja.<sup>2</sup> U sklopu Vijeća Europe 20. aprila 1959. godine donesena je Europska konvencija o obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornog vozila, tzv. *Strasburška konvencija* (Belanić, 2007, 10 fn.26; Ćurković, 2007, 13).<sup>3</sup> Ovaj projekt se može smatrati pokušajem prvobitne harmonizacije propisa o osiguranju od autoodgovornosti. Danas je osiguranje od autoodgovornosti obavezan vid osiguranja u svim europskim državama, te u većini država na ostalim kontinentima. Od 194 države u svijetu, ukupno je 165 država uvelo ovaj vid obaveznog osiguranja.<sup>4</sup>

## 2. HARMONIZACIJA PROPISA O OBAVEZONOM OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI NA NIVOU EU

Sedamdesetih godina prošlog stoljeća otpočeo je proces harmonizacije pravila o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti unutar EU. Ovaj proces se nametnuo kao potreba za jasnijim pravilima o osiguranju od autoodgovornosti u uvjetima ekspanzije cestovnog saobraćaja. Europski zakonodavac se odlučio na harmonizaciju propisa iz oblasti osiguranja putem direktiva (Pak, 2005, 45-123)<sup>5</sup> kao općih akata sekundarnog

<sup>2</sup> Preporuka br. 5. prihvaćena 25. januara 1949. god. od Pododbora za cestovni saobraćaj, tekst na hrvatskom jeziku dostupan u: Ćurković, Lui, 2003, 2-3 i 75.

<sup>3</sup> Tekst na engleskom jeziku dostupan na: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656cd> (29.06.2018), prijevod na naš jezik (N.Nikolić) objavljen je u u časopisu *Osiguranje i privreda*, br. 5/1971.

<sup>4</sup> Zanimljivo je istaknuti da se među državama koje nisu uvele obavezno osiguranje od autoodgovornosti nalaze i tri savezne države SAD: *New Hampshire*, *Wisconsin* i *Tennessee*. U zemljama Južne Amerike i dalje je ugovaranje ove vrste osiguranja obavezno samo za slučaj smrti i tjelesnih povreda. Ovi statistički podaci uzeti su iz Izvještaja Radne grupe za osiguranje vozila AIDA (*Association Européen d'Assurances*) sa savjetovanja u Parizu maja 2010. godine: Zimolo, 2010, 13-14).

<sup>5</sup> Direktive iz oblasti osiguranja načelno možemo podijeliti na: direktive koje se odnose na slobodu osnivanja (direktive prve generacije životnog i neživotnog osiguranja), direktive koje se odnose na slobodu pružanja usluga (direktive druge generacije),

prava EU koje kao takve nisu upućene građanima, nego državama članicama i one su dužne, vodeći računa o cilju pojedine direktive, iste implementirati u svoje zakonodavstvo (Meškić, Samardžić, 2012, 188-189). Direktive iz oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti nisu imale za cilj harmonizaciju nacionalnih propisa odštetnog prava<sup>6</sup> (Grubišić-Đogić, 2015, 77) jer bi se konsenzus na tako širokom polju teško mogao postići, već je prvenstveno namjera bila da se usuglašenim propisima kojima se regulira osiguranje od autoodgovornosti na teritoriju cijele EU pruži jednaka zaštita žrtvama saobraćajnih nezgoda,<sup>7</sup> te omogući nesmetan protok vozila (Heiss, 2011, 216).

Već smo spomenuli da je procesu komunitarizacije propisa iz oblasti osiguranja od autoodgovornosti prethodilo donošenje *Strasburške konvencije* u okviru Vijeća Europe 1959. godine. Načelno, cilj Strasburške konvencije bio je da se žrtvama saobraćajnih nezgoda obezbijedi naknada štete putem obaveznog osiguranja, te je ista uvela niz pravila<sup>8</sup> koja su kasnije poslužila kao putokaz nacionalnim zakonodavcima u daljem razvoju obaveznog osiguranja od autoodgovornosti (Džidić, Ćurković, 2017, 376). Iako joj je osnovni cilj bio osnaživanje zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda, u svojim Aneksima I i II<sup>9</sup> Konvencija je omogućavala brojna isključenja. Konvencija nije zaživjela jer ju je ratificiralo

direktive kojima je stvoreno jedinstveno tržište osiguranja (direktive treće generacije), zatim direktive koje se odnose na pojedine vrste osiguranja i na usluge posredovanja (na primer, Direktiva o osiguranju pravne zaštite, Direktiva o osiguranju kredita i jamstava, Direktiva o posredovanju u osiguranju), te direktive iz oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti.

<sup>6</sup> Potvrđeno u presudi SPEU u predmetu *Almeida* (C-300/10) u kojem je uzet stav da cilj AO direktiva nije usklađenje nacionalnih propisa kojima se uređuje građanskopravna odgovornost za štetu, te da je to izvan dosega prava EU, nego da osigura da države članice provedu potrebne mjere kako bi građanskopravna odgovornost, koja proizlazi iz njihovog nacionalnog prava, bila pokrivena osiguranjem.

<sup>7</sup> Zaštita žrtava saobraćajnih nezgoda u cestovnom saobraćaju na europskom nivou provodi se i putem drugih propisa, na primer, Uredbom 181/2011 od 16.02.2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (Sl. list EU L 55/1, 237) propisano je pravo na naknadu štete putnicima u autobusnom prijevozu zbog smrti ili tjelesne povrede, kao i zbog gubitka ili oštećenja prtljage.

<sup>8</sup> Najznačajnija pravila odnosila su se na: uvođenje obaveznog osiguranja od odgovornosti za štete na osobama i štete na stvarima, utvrđivanje minimalnog osiguravajućeg pokrivača, uvođenje prava na direktnu tužbu protiv osiguratelja, osnivanje garancijskog fonda, osnivanje nacionalnog biroa i drugo.

<sup>9</sup> Aneks I i II Konvencije, dostupno na engleskom i francuskom jeziku na: <http://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/029> (29.08.2016.)

samo pet država (Austrija, Danska, Norveška, Njemačka i Švedska), ali uprkos tome, njene odredbe su imale velik utjecaj na odredbe EU Direktiva iz oblasti obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, kao i na nacionalne zakonodavce pojedinih država koje su usvajale rješenja sadržana u ovoj Konvenciji.<sup>10</sup>

U periodu od 1972. godine do 2005. godine europski zakonodavac donio je pet direktiva iz oblasti osiguranja od autoodgovornosti.<sup>11</sup> Osnovni motiv bila je zaštita položaja oštećenih osoba – žrtava saobraćajnih nezgoda, kao i uklanjanje prepreka prekograničnom kretanju motornih vozila i osoba na unutarnjem tržištu EU (Ćurković, 2007, 41).

Šesta direktiva je donesena 2009. godine kao kodifikacija prethodnih pet direktiva u cilju jasnoće i preglednosti teksta.<sup>12</sup> Bogata praksa Suda pravde EU u tumačenju odredaba sadržanih u direktivama,<sup>13</sup> kao i novi trendovi u osiguranju od autoodgovornosti u EU doveli su do potrebe jasnijeg definiranja pojedinih pojmova. Stoga je pokrenuta inicijativa za izmjene i

<sup>10</sup> Zakon o obaveznom osiguranju imovine i lica iz 1965. godine bivše SFRJ (*Sl. list SFRJ*, br. 15/65), odnosno Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju iz 1967. godine (*Sl. list SFRJ*, br. 7/67) sadrže odredbe nastale po uzoru na Strazburšku konvenciju.

<sup>11</sup> 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 (OJ L 103, 2.5.1972); 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 (OJ L 8, 11.1.1984); 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 (OJ L 129, 19.5.1990); 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 -Fourth motor insurance Directive (OJ L 181, 20.7.2000); 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 (OJ L 149, 11.6.2005).

<sup>12</sup> 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 (codified version) (OJ L 263, 7.10.2009).

<sup>13</sup> Prvenstveno je bilo nužno definirati pojam upotrebe motornog vozila koja do danas nije adekvatno regulirana i koju je tumačio SPEU u predmetima *Vnuk* (C-162/13), *Rodriguez de Andrade* (C-514/16) i *Torreiro* (C-334/16).

dopune postojećih odredaba što je rezultiralo nedavno objavljenim Prijedlogom izmjena Šeste direktive.<sup>14</sup> Najznačajnije izmjene odnose se na definiranje pojma upotrebe motornog vozila, zatim predviđa se suzbijanje pojave neosiguranih vozila putem moderne tehnologije snimanja vozila, te je jasnije definirana obaveza garancijskog fonda u slučaju insolventnosti osiguravatelja. Osim toga, predloženo je i povećanje minimalnih osiguranih svota, kao i uvođenje prava ugovaratelja osiguranja na potvrdu o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima.

### 3. USPOSTAVLJANJE SISTEMA ZELENE KARTE

Intenzivan razvoj prekograničnog saobraćaja utjecao je na povećanje broja saobraćajnih nezgoda s međunarodnim elementom. Stoga se nametnula potreba za stvaranjem jedinstvenog sistema koji će pružati zaštitu žrtava koje pretrpe štetu u svojoj državi od strane vozila inozemne registarske oznake. Ranije spomenuta Preporuka br. 5 nadležnog tijela OUN-a,<sup>15</sup> između ostalog, sadržavala je upute vladama europskih zemalja da od svojih osiguravatelja zahtijevaju zaključenje sporazuma koji će omogućavati da police osiguranja od autoodgovornosti ne važe samo na teritoriju gdje su izdate, već da pružaju pokriće i u drugim zemljama (Petrović, Čolović, Petrović, 2010, 100). Osnovni motiv bio je izjednačavanje žrtava saobraćajnih nezgoda s međunarodnim elementom sa žrtvama u domaćem saobraćaju u pogledu prava na naknadu štete.<sup>16</sup>

S tim u vezi, preporučeno je da se ustanove određene tipske isprave, **zelene karte**, koje će služiti kao dokaz o postojanju osiguranja od autoodgovornosti. U svrhu provedbe Preporuke br. 5, osigurateljima je naloženo da osnuju središnju organizaciju, priznatu od strane državnih tijela, sa zadatkom da opskrbljuje osiguravajuća

<sup>14</sup> Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and 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 ensure against such liability, COM(2018) 336 final, 2018/0168 (COD).

<sup>15</sup> Vidi str. 1. supra.

<sup>16</sup> Prije utemeljenja Sistema zelene karte u nordijskim zemljama je sklopljen sličan sporazum po kojem su se države potpisnice obavezivale na međusobno priznavanje valjanosti polica izdatih u drugoj državi potpisnici. Prilikom zaključivanja ugovora o osiguranju, vozačima je izdavana posebna karta zelene boje koju je vozač bio dužan pokazati prilikom prelaska državne granice. Više o tome: Ćurković, 2007, 202.

društva zelenim kartama,<sup>17</sup> a da ih oni uručuju osiguranicima. Navedena Preporuka smatra se temeljem **Sistema zelene karte** kakvog danas poznajemo, te je ista služila kao akt na osnovu kojeg su doneseni svi naknadni sporazumi unutar tog Sistema. Uslijedilo je formiranje Savjeta Biroa sa sjedištem u Londonu<sup>18</sup>, kao krovne organizacije koja okuplja članice Sistema sa zadaćom koordinacije rada nacionalnih biroa u svrhu zaštite žrtava prekograničnih saobraćajnih nezgoda (Ćurković 2003, 6). Sistem zelene karte omogućava izbjegavanje brojnih poteškoća kojima bi oštećenik, koji pretrpi štetu od strane inozemnog vozila, bio izložen ako bi bio prinuđen da naknadu štete ostvaruje u inozemstvu, tj. od inozemnog štetnika ili njegovog osiguratelja (Šulejić 2005, 461). Trenutno Sistem zelene karte obuhvaća 48 nacionalnih biroa svih država europskog kontinenta, te nekoliko država Azije i Afrike.<sup>19</sup>

Sistem zelene karte je zaživio donošenjem Tipskog sporazuma između biroa, odnosno tzv. Londonskog sporazuma 1953. godine na osnovu kojeg su zaključivani bilateralni sporazumi između nacionalnih biroa osiguratelja (Bilić-Erić, 1993, 25). Savjet Biroa nije bio ugovorna stranka tih sporazuma, već su to bili nacionalni birovi, a Savjet je vodio evidenciju o zaključenim sporazumima čiji je broj narastao na više od hiljadu (Bilić-Erić, 1993, 26). Osnovno obilježje Londonskog sporazuma je da počiva na zelenoj karti koja predstavlja potvrdu kojom se prilikom prelaska granice za inozemna vozila dokazuje postojanje ugovora o osiguranju od autoodgovornosti. U slučaju neposjedovanja te isprave, prilikom ulaska u drugu državu potrebno je bilo na graničnom prijelazu zaključiti tzv. policu graničnog osiguranja koja važi u posjećenoj državi (Pak, 2011, 277).

Londonskim sporazumom regulirani su međusobni odnosi između nacionalnih biroa, i to obrađivačkog biroa (biroa zemlje nastanka nezgode) i isplatnog biroa (biroa koji je izdao zelenu kartu) u pogledu rješavanja odštetnih zahtjeva proisteklih iz saobraćajnih nezgoda

<sup>17</sup> Te organizacije najčešće nose naziv „biro“ (ured), npr. *Motor Insurers Bureau* (Velika Britanija), *Bureau Central Français* (Francuska), *Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs* (Austrija), *Ufficio Centrale Italiano* (Italija), Hrvatski ured za osiguranje (Hrvatska), Biro zelene karte u Bosni i Hercegovini (BiH).

<sup>18</sup> Savjet Biroa (*Council of Bureau*) formiran je na Konferenciji u Londonu u maju 1949. godine, a prve članice Sistema zelene karte bile su: Austrija, Belgija, SR Njemačka, Velika Britanija, Švicarska, Francuska, Holandija i Švedska. Kasnije su im se pridružile Norveška, Finska i Danska. U 2006. godini sjedište Savjeta Biroa preseljeno je u Brisel.

<sup>19</sup> Interaktivna mapa država članica sistema dostupna je na: <http://cobx.org/content/default.asp?PageID=7> (3. 7. 2018.)

s međunarodnim elementom. Propisana su pravila po kojima biro može povjeriti na obradu odštetni zahtjev nekom od svojih članova, odnosno osiguravajućem društvu koje se bavi poslovima osiguranja od autoodgovornosti. Također je regulirana procedura imenovanja korespondenata osiguravajućih društava koji su ovlašteni za obradu svih zahtjeva po štetama prouzrokovanim od strane osiguranika tog društva. Uz to, definirani su uvjeti refundacije isplaćenih iznosa naknade štete, popratnih troškova i obrađivačke provizije između obrađivačkog i isplatnog biroa, kao i druga značajna pitanja međusobnog odnosa obrađivačkog i isplatnog biroa (Petrović, Čolović, Perović, 2010, 100).

Savjet Biroa je na skupštini održanoj na grčkom otoku Kreti 2002. godine, u cilju sistematizacije i jedinstvene regulacije, donio tzv. Interna pravila, koja se u domaćoj literaturi mnogo češće nazivaju **Kretski sporazum**, o kojem će biti više riječi u nastavku teksta.<sup>20</sup>

#### 4. ODNOS AKATA SISTEMA ZELENE KARTE S PROPISIMA EUROPSKOG PRAVA

##### 4.1. Sistem zelene karte nakon donošenja Prve direktive osiguranja od automobilske odgovornosti

Kao što je već rečeno, proces komunitarizacije propisa iz oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti započeo je 1972. godine donošenjem **Prve direktive osiguranja od automobilske odgovornosti** (u daljem tekstu: Prva direktiva) koja je utemeljila obavezno osiguranje od autoodgovornosti kakvo danas poznajemo (Papettas, 2013, 135). Prvenstveno je dala definicije vozila, ozlijeđene osobe, nacionalnog biroa osiguranja, područja uobičajenog stacioniranja vozila i zelene karte osiguranja. Imala je za cilj olakšavanje prekograničnog cestovnog saobraćaja na način da je obavezala države članice na ukidanje obaveze kontrole osiguranja vozila na graničnim prijelazima unutar prostora tadašnje EEZ. Obaveza kontrole postojanja osiguranja (zelene karte) zadržana je samo za vozila koja dolaze iz trećih zemalja. Definirala je pojam područja uobičajenog stacioniranja vozila.<sup>21</sup> Ovaj pojam je tumačio i SPEU na

<sup>20</sup> *Internal Regulations*, franc. *Règlement Général*; u primjeni od 1. jula 2003. godine. Tekst na engleskom jeziku dostupan na: <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=70222> (20. 6. 2018.)

<sup>21</sup> Prema članku 1, st. 4 Prve direktive, područje uobičajenog stacioniranja vozila je:

- područje države u kojoj je vozilo registrirano, ili
- kad za određeni tip vozila nije predviđena obaveza registracije, a ono nosi tablicu osiguranja ili neki raspoznavni znak istovjetan registarskoj tablici, područje države u kojoj je izdata takva tablica ili znak, ili pak

način da se vozilo smatralo uobičajeno stacioniranim u državi čiju registarsku oznaku nosi, i u slučaju kad je vozilo objavljenom u zemlji registracije,<sup>22</sup> pa čak i kad se radilo o tablicama koje stvarno pripadaju drugom vozilu.<sup>23</sup>

#### 4.1.1. Ukidanje obaveze kontrole posjedovanja osiguranja na graničnim prijelazima i zaključivanje dopunskih sporazuma

U svrhu provođenja odredbe o ukidanju obaveze kontrole vozila na graničnim prijelazima, Prva direktiva obavezala je nacionalne biroe šest država članica na zaključenje međusobnih sporazuma kojima će svaki od njih, u skladu s važećim nacionalnim propisima svoje države, na svom teritoriju garantirati rješavanje zahtjeva za naknadu štete prouzročene upotrebom motornog vozila uobičajeno stacioniranog na teritoriji druge države članice.<sup>24</sup> Sistem zelene karte se morao prilagoditi i donijeti provedbeni akt kojim omogućava provedbu navedenog pravila propisanog Prvom direktivom. Taj akt je bila Rezolucija o olakšanju cestovnog saobraćaja<sup>25</sup> koja je zahtijevala od država članica sistema da, kad god je to moguće, ukinu kontrole zelene karte na državnim granicama, uz uvjet prethodnog potpisivanja tzv. dopunskog sporazuma s drugim nacionalnim biroima. Dopunski sporazum uvodi pretpostavku postojanja osigurateljnog pokrića na temelju registarske tablice, odnosno uobičajenog stacioniranja vozila (Čurković, 2003, 46). S tim u vezi, nakon donošenja Prve direktive i sklapanja dopunskih sporazuma, došlo je do podjele unutar Sistema zelene karte na dva podsistema:

- sistem zelene karte u užem smislu kod kojeg se osiguravajuće pokriće uvjetuje predočenjem zelene karte, a odnosi između biroa se zasnivaju na odredbama Londonskog sporazuma,

- sistem dopunskih sporazuma zaključenih između biroa kojim se ukida kontrola zelene karte na graničnim prijelazima.

- Dopunski sporazumi su prvobitno potpisani između 14 nacionalnih biroa koji uvode pretpostavku

- kad nije predviđena registracija, niti tablica osiguranja ni raspoznajni znak, područje države u kojoj imatelj vozila ima prebivalište.

<sup>22</sup> C-344/82, *SA Gambetta Auto v Bureau Central Français and Fonds de Garantie Automobile*, ECLI:EU:C:1984:50.

<sup>23</sup> C-73/89, *Fournier v van Werven*, ECLI:EU:C:1992:431.

<sup>24</sup> Čl. 2. st. 2. Prve direktive.

<sup>25</sup> Navedenu rezoluciju donio je Odbor za cestovni saobraćaj UN, a puni naziv glasi: Konsolidirana rezolucija prihvaćena 29. juna 1984. od odbora za cestovni saobraćaj OUN – osiguranje motornih vozila.

postojanja osigurateljnog pokrića na temelju registarske tablice, tj. uobičajenog stacioniranja vozila.<sup>26</sup> Vremenom se pojavila potreba za objedinjavanjem dopunskih sporazuma zaključenih između pojedinih biroa, te je 1991. godine donesen jedinstveni Multilateralni garantcijski sporazum (*Multilateral Guarantee Agreement*, u daljem tekstu: MGA).<sup>27</sup>

Kretskim sporazumom koji je stupio na snagu 2003. godine, uz neke inovacije, objedinjena su pravila koja važe za Sistem zelene karte u užem smislu i ona koja se primjenjuju u režimu MGA. Pored općih odredaba (I dio) koje se primjenjuju za oba podsistema, unutar Kretskog sporazuma sadržane su posebne odredbe (II dio) primjenjive na ugovorne odnose između biroa na temelju zelene karte, te posebne odredbe (III dio) koje uređuju ugovorne odnose između biroa koji se temelje na registracijskoj tablici kao pretpostavljenom dokazu o postojanju osiguravajućeg pokrića. Uz izmjene koje su uslijedile prvenstveno u svrhu prilagođavanja europskim propisima, o čemu će biti riječi u nastavku teksta, Kretski sporazum je na snazi i danas, te predstavlja osnovni akt Sistema zelene karte.

#### 4.2. Odnos pravila Sistema zelene karte i ostalih direktiva o AO

Vidjeli smo kakav utjecaj je imalo donošenje Prve direktive 1972. godine na ranije uspostavljen režim kontrole vozila na graničnim prijelazima i kako se Sistem zelene karte prilagodio novim pravilima.

Nakon donošenja Treće direktive 1990. godine koja je uvela obavezu pokrića na temelju jedinstvene premije u svim članicama tadašnje Europske Zajednice<sup>28</sup> i nakon potpisivanja MGA 1991. godine, Komisija Europskih zajednica je svojom Odlukom,<sup>29</sup> koja je objavljena u Službenom glasniku EZ, dala dodatnu snagu prethod-

<sup>26</sup> Dopunski sporazum su inicijalno 1973. godine potpisali nacionalni birovi devet država članica EU i birovi Švicarske, Austrije, Finske, Norveške i Švedske. U narednim godinama potpisale su ga i druge države koje tada nisu bile članice EU: Mađarska i Čehoslovačka (1974), Portugal, Španjolska i Grčka (1986).

<sup>27</sup> The Multilateral Guarantee Agreement between National Insurers Bureaux (skraćena: MGA) donesen je 15.03.1991. godine u Madridu, a potpisnici su uredi 19 zemalja. Vremenom su ovom Sporazumu pristupile i druge države, od kojih nisu sve članice EU. Hrvatska je potpisnica od 1999, a Srbija od 2011. godine.

<sup>28</sup> Čl. 2. st. 2. Treće direktive.

<sup>29</sup> Commission Decision (91/323/EEC) of 30 May 1991 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor

nim odredbama Prve direktive i spomenutih Sporazuma o zabrani kontrole zelene karte na graničnim prijelazima, kao i o pretpostavljenom pokriću na temelju registarske tablice u zemljama članicama EU i drugim potpisnicama MGA. U prilogu te Odluke nalazi se tekst MGA.

Dakle, već u prvoj fazi razvoja Sistema zelene karte vidimo njegovu isprepletenost s europskim propisima, odnosno može se primijetiti da je taj sistem utjecao na rješenja sadržana u Direktivama kojima je regulirano osiguranje od autoodgovornosti, kao što su i odredbe direktiva utjecale na njegov razvoj.

Daljnje međusobno usklađivanje akata možemo vidjeti u preambuli Kretskog sporazuma gdje je navedeno da je isti donesen u skladu s odredbama Prve direktive, te ista čini jedan od njegovih aneksa. Nakon što su članice Sistema zelene karte usvojile Kretski sporazum čiji integralni dio je i MGA, Komisija EZ je donijela novu Odluku<sup>30</sup> koja propisuje isto što i prethodna, odnosno zabranu kontrole zelene karte na graničnim prijelazima unutar država članica EU i potpisnica MGA.

Četvrta direktiva osiguranja motornih vozila imala je za cilj zaštitu žrtava saobraćajnih nezgoda koje pretrpe materijalnu štetu ili tjelesne povrede za vrijeme njihovog privremenog boravka u inozemstvu<sup>31</sup> od strane vozila uobičajeno stacioniranih u državi različitoj od države u kojoj uobičajeno borave.<sup>32</sup> Teritorijalni doseg ove direktive je širi od prostora EU, tako da, uz nezgode nastale u EU ili EEA, primjenjuje se i na oštećene koji pretrpe nezgodu u nekoj od trećih zemalja članica Sistema zelene karte, ali pod uvjetom da se radi o nezgodi nastaloj upotrebom vozila uobičajeno stacioniranog u EU ili EEA. Između ostalog, propisala je uvođenje oba-

vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability, OJ EC No. L 177/25.

<sup>30</sup> Commission Decision (2003/564/EC) of 28 July 2003 on the application of Council Directive 72/166/EEC relating to checks on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, OJ L 192.

<sup>31</sup> To je istaknuto u uvodnim riječima Prijedloga Četvrte direktive (Proposal for a European Parliament and Council Directive 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 Directives 73/239/EEC and 92/49/EEC' (1997) COM 510 FINAL, OJ C 343,1, kao i u tački 6. preambule Četvrte direktive.

<sup>32</sup> I prije inicijative za usvajanje Četvrte direktive, u okviru Savjeta Biroa 1994. godine donesen je jedan vid zaštitnog mehanizma za oštećene koji dožive nezgodu u inozemstvu. To je tzv. *Sporazum o zaštiti posjetitelja* (tzv. Rimski sporazum) kojim nacionalni biro osiguratelja jedni drugima jamče pružanje pomoći pri utvrđivanju odgovornog osiguratelja, pribave službene dokumentacije i sl. Prijevod teksta Sporazuma na hrvatski jezik vidi u: Ćurković, M. (2003), 128.

veze imenovanja ovlaštenog predstavnika za rješavanje šteta. Ovlašteni predstavnik je dužan, u ime i za račun odgovornog inozemnog osiguratelja, izvršiti plaćanje štete koja nastane u nekoj od zemalja članica EU ili u trećim zemljama koje su ujedno i članice Sistema zelene karte pod uvjetom da je nezgodu prouzročilo vozilo uobičajeno stacionirano u EU ili EEA. U svrhu primjene ove odredbe koja je implementirana u nacionalna zakonodavstva država članica, praksa je pokazala da osiguratelji kao ovlaštene predstavnike najčešće imenuju dotadašnje korespondente za obradu međunarodnih šteta s kojima su zaključili korespondentne ugovore sukladno odredbama Kretskog sporazuma, te s njima dogovaraju iste rokove za refundaciju i plaćanje iste obrađivačke provizije koju plaćaju za obradu šteta koje prouzroče njihovi osiguranici u inozemstvu.

Četvrtom direktivom uspostavljen je još jedan bitan zaštitni mehanizam, a to je formiranje tzv. **ureda za naknadu štete** kojem se oštećeni može obratiti u određenim slučajevima nemogućnosti naplate štete od strane odgovornog osiguravatelja ili ovlaštenog predstavnika. Uredi za naknadu štete su u nekim državama članicama osnovani kao posebna tijela u sklopu garancijskih fondova zaduženih za plaćanje šteta od neosiguranih vozila, a određen broj država se opredjelio za osnivanje tih ureda u sklopu nacionalnih biroa zelene karte.<sup>33</sup>

Donošenjem Pete direktive osiguranja od automobilske odgovornosti (Directive 2005/14/EC) promijenjena je definicija termina „uobičajenog stacioniranja vozila” iz Prve direktive na način da se, pored države čiju registarsku oznaku vozilo nosi, uobičajenim područjem stacioniranja vozila podrazumijeva i područje države gdje su izdate privremene registarske tablice.<sup>34</sup> Vrlo važna izmjena odnosi se na uobičajeno stacioniranje vozila s krivotvorenim, lažnim, odnosno neodgovarajućim tablicama. Za takva vozila, po Petroj direktivi uzima se da su uobičajeno stacionirana u državi u kojoj se nezgoda dogodila, a ne u državi čiju registarsku oznaku nose, kao što je to propisivala Prva direktiva<sup>35</sup> i kao što je SPEU tumačio u predmetima *SA Gambetta Auto*<sup>36</sup> i *Fournier*.<sup>37</sup> Garancijski fond zemlje nastanka nezgode preuzima obavezu plaćanja šteta od

<sup>33</sup> Popis ureda za naknadu štete po državama Sistema zelene karte: <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=16> (27.06.2018.)

<sup>34</sup> Čl. 1, st. 1 Pete direktive.

<sup>35</sup> Čl. 1, st. 4, t. 1 Prve direktive.

<sup>36</sup> C-344/82 *SA Gambetta Auto v Bureau Central Français and Fonds de Garantie Automobile*, vidi str. 4. supra

<sup>37</sup> C-73/89, *Fournier v van Werven*, ECLI:EU:C:1992:431.

takvih vozila. Izmjene pojma uobičajenog stacioniranja vozila ubrzo su inkorporirane u tekst Kretskog sporazuma.<sup>38</sup>

Iz svega navedenog možemo zaključiti da se Sistem zelene karte konstantno prilagođava europskim propisima, te instrumente sadržane u izvorima europskog prava uvodi i u zemlje koje su članice sistema, a nisu članice EU. Noviji trendovi nam ukazuju da se ova prilagodba pravila sistema ne sastoji samo u usklađivanju s direktivama iz oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti, već i s drugim europskim propisima. Na primjer, nedavnim donošenjem Uredbe o zaštiti ličnih podataka,<sup>39</sup> nametnula se obaveza Sistema zelene karte na usaglašavanje svojih propisa s njenim odredbama, te je u toku procedura potpisivanja Ugovora o obradi ličnih podataka između nacionalnih biroa i Savjeta biroa koji su u cijelosti usklađeni s odredbama spomenute Uredbe i kojima se reguliraju prava i dužnosti ugovornih stranaka pri postupanju u svojstvu obrađivača ili kontrolora ličnih podataka.<sup>40</sup>

##### 5. TUMAČENJE ODNOSA INSTRUMENTATA SISTEMA ZELENE KARTE I EUROPSKOG PRAVA U PRAKSI SPEU

Odnosom između propisa Sistema zelene karte i europske pravne stečevine u nekoliko navrata bavio se i Sud pravde EU. Prvi takav predmet bio je *Ufficio Van Ameyde* u kojem je ondašnji Sud tumačio ulogu specijaliziranih agencija (tzv. *loss adjusters*) u rješavanju zahtjeva za naknadu štete po pravilima Sistema zelene karte, te njihov odnos s nacionalnim biroima u pogledu ograničenja tržišnog natjecanja. Nezavisni odvjetnik je istaknuo da Sporazum između Biroa, na neki način, čini sastavni dio prava Europske Zajednice, te da ne ograničava pravo na tržišno natjecanje.<sup>41</sup> U presudi nije dato decidno mišljenje o statusu sporazuma između Biroa unutar prava Unije, ali sud je naveo da je Sistem zelene karte, koji je priznat i usavršen odredbama Zajed-

<sup>38</sup> Čl. 11 Kretskog sporazuma.

<sup>39</sup> Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation) (OJ L 119, 4.5.2016).

<sup>40</sup> Tekst Ugovora o zaštiti ličnih podataka dostavljen je nacionalnim Biroima u junu 2018. godine i trebao bi biti usvojen na na narednoj sjednici Skupštine Savjeta Biroa krajem 2018. godine.

<sup>41</sup> Mišljenje nezavisnog odvjetnika Reischla od 11. maja 1977. godine, C-90/76, *Ufficio van Ameyde*, str. 1135.

nice, namijenjen olakšavanju slobodnog kretanja ljudi i robe, te da pritom štiti interese osoba koje su pretrpjele štetu ili ozljede.<sup>42</sup>

U predmetu *Demouche*<sup>43</sup> sud je zauzeo stav da, u smislu članka 267 Ugovora o formiranju EU, nije ovlašten tumačiti odredbe privatnopravnih ugovora koji su stupili na snagu bez učešća institucija EU (Broberg, Fenger, 2014, 117). Isti pristup suda potvrđen je u ranije spomenutom predmetu *Fournier*.<sup>44</sup> Međutim, nezavisni odvjetnik je u tom predmetu izrazio mišljenje da sporazumi između nacionalnih biroa zaključeni 1972. godine, koji su, kao što je ranije rečeno, uveli pretpostavku postojanja osigurateljnog pokrića na temelju registarske tablice, nisu obični privatnopravni ugovori, nego su ključan element sustava uspostavljenog Prvom direktivom. Ne samo da direktiva upućuje na te sporazume, nego je njihovo zaključenje bilo uvjet za stupanje na snagu većine njezinih odredbi. Međutim, sud nije prihvatio to mišljenje, već je zauzeo stav da je isključivo nacionalni sud nadležan za tumačenje odredaba sporazuma između nacionalnih biroa, jer pojmovi sadržani u tim sporazumima ne moraju nužno odgovarati onima iz Prve direktive.<sup>45</sup>

Pitanje odnosa propisa Sistema zelene karte i europskih direktiva iz oblasti osiguranja motornih vozila aktualizirano je u nedavnoj presudi u u predmetu *Lietuvos Respublikos*.<sup>46</sup> Radilo se o zahtjevu za prethodno odlučivanje kojeg je postavio litvanski Vrhovni sud povodom rješavanja zahtjeva za naknadu štete iz saobraćajne nezgode koja se dogodila u Njemačkoj. U nezgodi su učestvovali njemački i litvanski vozač sa svojim vozilima, pri čemu je litvansko vozilo bilo neosigurano. Zahtjevu je prethodio sudski postupak pred njemačkim sudom povodom tužbe njemačkog vozača protiv njemačkog Biroa osiguranja motornih vozila, u čijem sastavu djeluje Ured za naknadu štete. Presuda je razjasnila odnos između biroa obrađivača, tj. ureda za naknadu štete i isplasnog biroa, tj. garancijskog fonda države uobičajenog stacioniranja vozila s jedne, kao i odnos potonjeg biroa i štetnika s druge strane. Osim toga, predmet razmatranja bio je i odnos Sistema zelene karte i EU direktiva iz oblasti osiguranja od autoodgovornosti.

<sup>42</sup> C-90/76, *Ufficio van Ameyde* (EU:C:1977:101, str. 1124., t. 18.)

<sup>43</sup> C-152/83, *Demouche*, ECR 3833, str. 15-21.

<sup>44</sup> C-73/89, *Fournier v van Werven*, ECLI:EU:C:1992:431.

<sup>45</sup> C-73/89, *Fournier*, tačka 22. i 23.

<sup>46</sup> C-587/15 *Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras v Gintaras Dockevičius, Jurgita Dockevičienė*, ECLI:EU:C:2017:234.

U mišljenju nezavisnog odvjetnika,<sup>47</sup> koji se poziva na pravo na pravično suđenje i djelotvoran pravni lijek kako je propisano Poveljom o osnovnim pravima EU, osoba odgovorna za štetu ne smije biti po automatizmu obavezana na regres isplaćene štete koju je po sporazumu platio inozemni biro oštećeniku u drugoj državi, jer sama nije bila stranka u tom postupku.<sup>48</sup> Uz navođenje osnovnih napomena o koegzistenciji i paralelnom razvoju Sistema zelene karte i EU Direktiva,<sup>49</sup> izražen je stav da se ta dva sistema međusobno prožimaju i, tehnički gledano, izgledaju kao „ruska matrhoška.” Odluka Komisije EZ<sup>50</sup> u svom aneksu sadrži Kretski sporazum, a aneks Kretskog sporazuma je Prva direktiva.<sup>51</sup> Stoga nezavisni odvjetnik smatra da je Kretski sporazum dio europskog pravnog poretka, te je SPEU nadležan za tumačenje njegovih odredaba, iako se radi o tzv. eksternom aktu koji nije donesen od strane tijela EU.

Međutim, sud se ni u ovom predmetu, slično kao i u ranije navedenom *Demouche*, nije složio s mišljenjem nezavisnog odvjetnika, te je donio presudu po kojoj sud nije nadležan tumačiti odredbe Kretskog sporazuma jer isti nije dio europskog prava. Slijedom toga, odlučeno je da se u ovom sporu ne primjenjuju direktive EU *ratione materiae*, već da se radi o sporu unutar Sistema zelene karte za koji sud nije nadležan. Također, zbog neprimjenjivosti prava EU, nije primjenjiva ni Povelja o osnovnim pravima. Na kraju je zaključeno da nacionalno litvansko pravo, koje propisuje da je teret dokazivanja osnovanosti i visine štete na isplatnom birou, nije protivno spomenutim Direktivama i Povelji.

Iako je nezavisni odvjetnik u svom mišljenju iznio izuzetno kvalitetnu argumentaciju o odnosu pravila Sistema zelene karte i europske pravne stečevine, može se zaključiti da se sud opredjelio za lakši put i donio pomalo politički motiviranu odluku. U slučaju da je sud prihvatio citirano mišljenje nezavisnog odvjetnika, presuda bi poljuljala temelje Kretskog sporazuma jer bi mu dala legitimitet europskog pravnog propisa, čime bi se stvorile pretpostavke za razdvajanje pravila unutar Sistema zelene karte, i to na pravila koja važe samo u

državama članicama EU i pravila koja važe u svim ostalim državama koje pripadaju tom sistemu.

## 6. MOGU LI SE AKTI SISTEMA ZELENE KARTE SMATRATI DIJELOM EUROPSKOG PRAVA?

Sistem zelene karte predstavlja izuzetno kvalitetan instrument zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda prouzročenih od strane inozemnih vozila. Iako je u svojim počecima postavljen na način da nacionalni biro država članica sistema svoje međusobne odnose temelje na zelenoj karti kao potvrdi postojanja osigurateljnog pokrića, nakon stupanja na snagu Prve direktive, kao što smo vidjeli, uvedeno je zaključivanje posebnih sporazuma između nacionalnih biroa o pretpostavljenom pokriću po registarskoj oznaci ili uobičajenom stacioniranju vozila. Kao što je istaknuo nezavisni odvjetnik u u predmetu *Fournier*, upravo je sklapanje navedenih sporazuma između nacionalnih biroa unutar sistema bilo preduvjet za ostvarenje pravila o pretpostavljenom osiguravajućem pokriću propisanog spomenutom Direktivom.

Ponovno ćemo naglasiti da je Kretski sporazum, kao najviši akt Sistema zelene karte, inkorporiran u tekst Odluke Komisije EU o primjeni odredaba Prve direktive o ukidanju obaveze kontrole osiguranja na granicama i objavljen je u seriji L Službenog lista EU, a da je Prva direktiva sastavni dio teksta Kretskog sporazuma.

Sistem zelene karte ne samo da prilagođava svoja pravila onima uspostavljenim europskim propisima, već aktivno sudjeluje u njihovom stvaranju. To možemo uočiti i u procesu donošenja izmjena i dopuna odredaba Šeste direktive osiguranja motornih vozila koji je trenutno u toku. U prijedlogu izmjena Šeste direktive koji je nedavno objavljen<sup>52</sup> istaknuto je da je Savjet Biroa aktivno sudjelovao u javnoj raspravi koja je prethodila donošenju toga prijedloga, te da su statistički podaci i izvještaji Savjeta Biroa također korišteni kao osnov za njegovo donošenje. U citiranom prijedlogu Savjet Biroa definiran je kao *Savjet tijela privatnog prava kojima su na temelju Direktive povjereni određeni poslovi*. Dakle, sama Europska komisija kao predlagatelj se indirektno izjasnila o položaju nacionalnih biroa zelene karte dajući im svojstvo tijela čiji su zadaci propisani europskim propisom. Iako predloženi tekst ne predstavlja obavezujući akt, ukoliko tekst izmjena Šeste

<sup>47</sup> C-587/15, Opinion of Advocate General Bobek delivered on 23 March 2017; ECLI:EU:C:2017:234.

<sup>48</sup> Mišljenje Nezavisnog odvjetnika Bobeka, 112.

<sup>49</sup> Tačka 32. do 53. Mišljenja nezavisnog odvjetnika.

<sup>50</sup> Commission Decision (2003/564/EC) of 28 July 2003 on the application of Council Directive 72/166/EEC relating to checks on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, *OJ L 192*.

<sup>51</sup> Tačka 52. Mišljenja nezavisnog odvjetnika.

<sup>52</sup> 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 (codified version), *OJ L 263*, 7.10.2009.

direktive bude donesen u skladu s ovim prijedlogom, isti će predstavljati pomoćno sredstvo historijskog i teleološkog tumačenja njenih odredaba.<sup>53</sup> Stoga u budućnosti možemo očekivati i drukčiji pristup Suda pravde EU u pogledu tumačenja položaja tijela Sistema zelene karte, pa samim tim i njegovih akata, unutar europske pravne stečevine.

## 7. ZAKLJUČAK

Osiguranje od autoodgovornosti pruža najkvalitetniji vid zaštite žrtava koje pretrpe štetu kako u domaćem tako i u prekograničnom saobraćaju. Nakon što je uvedena obaveznost zaključenja ugovora o osiguranju kao pretpostavka prometovanja vozila na cestama, uspostavljen je Sistem zelene karte pod čijim okriljem su sklopljeni ugovori između nacionalnih biroa zelene karte o međusobnom jamstvu za štete koje pričinu vozači vozila iz jedne države u drugoj. Uporedo s razvojem ovog sistema, razvijali su se zaštitni instrumenti sadržani u europskim direktivama osiguranja od autoodgovornosti. Iz dosadašnjeg izlaganja možemo zaključiti da je konstantno prisutan trend prožimanja i međusobnog utjecaja pravila sistema i europskih propisa iz oblasti osiguranja motornih vozila. Mehanizmi uspostavljeni pravilima sistema zelene karte doprinu-

se ostvarenju osnovnih ciljeva europskog zakonodavca u ovoj oblasti, a to su nesmetani protok vozila i zaštita žrtava saobraćajnih nezgoda. Istovremeno, donošenje svake europske direktive imalo je za posljedicu usaglašavanje i prilagođavanje odredaba Kretskog sporazuma, kao temelja sistema, s njihovim odredbama. Ipak, Sud pravde EU je u nekoliko odluka zauzeo stav da je Kretski sporazum privatnopravni ugovor i da kao takav ne predstavlja akt europskog prava, iako su u postupcima za prethodno odlučivanje nezavisni odvjetnici pretežno iskazivali suprotno mišljenje. Razlog ovakvog tumačenja od strane najviše sudske instance EU može se pripisati izbjegavanju zadiranja u sistem koji funkcionira bez velikih poteškoća već gotovo sedamdeset godina. Bez obzira na ovakvo shvaćanje suda, iz svega iznesenog može se zaključiti da su propisi Sistema zelene karte, već nakon donošenja Prve direktive, poslužili kao sredstvo kojim se oživotvoruju njene odredbe. Dakle, od samog početka komunitarizacije propisa iz oblasti obaveznog osiguranja motornih vozila sve do danas, nekadašnji Londonski, a današnji Kretski sporazum, itekako ima svoje mjesto u europskoj pravnoj stečevini kao eksterni akt koji služi provedbi odredaba direktiva EU i čiji donosioci aktivno učestvuju i daju svoj doprinos u daljnjem procesu stvaranja novih propisa unutar EU u ovoj dinamičnoj pravnoj oblasti.

Jasmina DJOKIC, Ph.D.

Head of International Claims Dept., Adriatic insurance Ltd. Sarajevo

## Relation between green card system and European motor insurance law acts

UDC: 368.212.032.5(4-672EU)  
Systematic scientific paper

### SUMMARY

Motor third party liability insurance represents the most appropriate mean of protection of the victims in both domestic and international traffic accidents. The Green Card System, consisted of national green card bureaux of all European countries and some of Asian and African countries as well, has been established upon introducing of this kind of insurance as mandatory, with the main intention of equal treatment of the victims. Parallel to the Green Card System, the protective mechanisms contained in European

<sup>53</sup> O historijskom i teleološkom tumačenju vidi: (Meškić, Samaržić, 2012., 245-246; Fennelly, 1996, 666).

Motor Insurance Directives have been developed. From analysis of the historical background as well as contemporary courses in this field, one can notice the constant mutual pervasion and influence of these two sets of rules to each other. Protection of victims introduced by Green Card System rules is additionally strengthened by the protective instruments prescribed by Motor Insurance Directives. The CJEU interpreted this relation in several decisions on the way that the Internal Regulations (Crete Agreement) is a civil law agreement between national bureaux and is not an act enacted by the institutions of European Union. In spite of this attitude of the greatest court instance of EU, from the very beginning of harmonisation of motor vehicle insurance within EU, the provisions contained

in the Green Card System acts actually can find their place in the *acquis communautaire*. The Green Card System do not only adapt to the provisions contained in EU Directives, but it also take the active role in process of making of these provisions.

*Key words:* motor third party liability insurance, Green Card System, Crete Agreement, EU directives

#### LITERATURA (REFERENCES)

- Belanić, L. (2007). „Treće osoba u osiguranju od automobilske odgovornosti”, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 28(1), 633–683.
- Bilić-Erić, H. (1993). „Međunarodni sustav isprave o osiguranju”, u: B. Vrbanović, (ur.) *Zbornik 1. savjetovanja Hrvatskog ureda za osiguranje*, 21-35. Zagreb: Hrvatski ured za osiguranje.
- Broberg, M., Fenger, N. (2014). *Preliminary References to the European Court of Justice*, Oxford: Oxford University Press.
- Cerović, M. (2014). Visina pokrića u osiguranju građanske odgovornosti iz upotrebe motornog vozila, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 13(1), 58–68.
- Commission Decision (2003/564/EC) of 28 July 2003 on the application of Council Directive 72/166/EEC relating to checks on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, *Official Journal L 192*.
- Commission Decision (91/323/EEC) of 30 May 1991 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC 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 to the enforcement of the obligation to insure against such liability, *Official Journal L 177*.
- 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, *OJ L 103*.
- Čurković, M. (2007). *Obvezna osiguranja u prometu*. Zagreb: Inžinjerski biro.
- Čurković, M., Lui, A. (2003). *Novi sustav zelene karte osiguranja*. Zagreb: Inžinjerski biro.
- 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 (codified version), *Official Journal L 263*.
- 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 L 149*.
- 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 -Fourth motor insurance Directive, *Official Journal L 181*.
- Džidić, M., Čurković, M. (2017). *Pravo osiguranja*. Mostar: Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru.
- Fennelly, N. (1996). Legal Interpretation at the European Court of Justice, *Fordham International Law Journal*, 20(3), 656–679.
- Grubišić Đogić, N. (2015). Direktive EU-a o obveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila u praksi suda EU, u: Čurković M. et al. (ur.) *Zbornik radova Dani hrvatskog osiguranja*, 73-84. Zagreb: Hrvatski ured za osiguranje.
- Heiss, H. (2011). Liability and Insurance in European Private Law, u: R. Schulze (ed.), *Compensation of Private Loses – The Evolution of Torts in European Business Law*, 213–233. Munich: Sellier European law publishers.
- Matijević, B. (2005). Obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatnost osigurane svote, *Svijet osiguranja 2*, 41–52.
- Meškić, Z., Samardžić, D. (2012). *Pravo Evropske Unije I*. Sarajevo: Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Otvoreni Regionalni fond za jugoistočnu Evropu.
- Pak, J. (2011). *Pravo osiguranja*. Beograd: Univerzitet Singidunum.
- Papettas, J. (2013). *The Law Applicable to Cross Border Traffic Accidents*, doktorska disertacija, School of Law – University of Birmingham.
- Petrović, Z., Čolović, V., Petrović, N. M. (2010). *Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete*. Beograd: Službeni glasnik.
- Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and 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 ensure against such liability, COM(2018) 336 final, 2018/0168 (COD).
- Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation), *Official Journal L 119*.
- 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*.

Stanišić, S. (2008). *Odgovornost za štetu od motornih vozila (sa sudskom praksom)*, Panevropski univerzitet. Banja Luka: Apeiron.

Šulejić, P. (2005). *Pravo osiguranja*. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu.

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.

Zimolo, A. (2010). *Normative and Management Characteristic of Motor Third Party Liability Insurance in the World*, Paris: Association Européen d'Assurances - AIDA, 13–14.