

Dr Zoran ILKIĆ*

Osnovne karakteristike sistema osiguranja od autoodgovornosti u Sjedinjenim Američkim Državama

UDK: 368.212(73)

Primljen: 10. 9. 2019.

Prihvaćen: 30. 9. 2019.

Pregledni naučni rad

Apstrakt

U ovom radu, autor analizira pojedine aspekte obaveznog osiguranja od autoodgovornosti u Sjedinjenim Američkim Državama, ukazujući na značajne razlike koje isto iskazuje u odnosu na najčešća zakonodavna rešenja koja se primenjuju u pravima zapadnoevropskih država. Posebna pažnja posvećena je zaštiti trećih, oštećenih lica, ali i interesantnim rešenjima koja se u poslovnoj praksi tamošnjih osiguravajućih kompanija primenjuju u cilju zaštite vozača i putnika u osiguranom vozilu, kao njihovih osiguranika. Navedeni su neki od najčešćih primera osiguravajućih pokrića koja su osiguranicima u svakodnevnom životu dostupna, ali je ukazano i na znatne nedostatke u zaštiti žrtava saobraćajnih nesreća, kao i prilično limitiranu zaštitu samih osiguranika.

Takođe, autor razmatra i osnovne principe po kojima se određuje obaveza snošenja prouzrokovane štete, različite nivoe obezbeđenog osiguravajućeg pokrića, neke od osobenosti kako se rešavaju odštetni zahtevi u vansudskom ili sudskom postupku, kao i pojedine osnovne karakteristike tržišta osiguranja.

Ključne reči: osiguranje od autoodgovornosti, SAD, raspodela rizika odgovornosti, osiguravajuće pokriće, naknada štete, tržište osiguranja

1. UVOD

Sudska praksa u SAD, kao i u ostalim državama precedentnog prava, redovni je izvor prava, jer su sudske odluke viših sudova obavezujuće za niže, sve dok se stavovi viših sudova, povodom istog pravnog pitanja, ne promene. Tokom vremena, sudska praksa je odigrala veliku ulogu u oblikovanju okolnosti i događaja koji se

smatraju pokriveni osiguranjem, kako kod ostalih vrsta osiguranja, tako i kod osiguranja od odgovornosti (Ivošević, 2009, 65).

Početni oblici obaveznog osiguranja od autoodgovornosti u SAD normirani su još 1930. godine¹ (Hodgin, 2002, 707–710; Bailey, Hagedorn, 2000, 42), ali ni do danas u nekim saveznim državama nije uvedeno osiguranje od odgovornosti prema trećim licima kao zakonom obavezno (Baker, 2007, 7). Ovo stvara veliki rizik za savesne vozače, ako nemaju dovoljno adekvatno osiguravajuće pokriće, a pogotovo ako se nisu osigurali od dodatnog rizika sudara sa neosiguranim ili nedovoljno osiguranim vozačima. Obavezna osiguranja motornih vozila počela su se u osiguranje uvoditi početkom 70-tih godina 20. veka, ali uglavnom na bitno drugačijim osnovama u odnosu na evropsko-kontinentalna prava, tj. na principu *no-fault* osiguranja (Belanić, 2017, 38).

Prema pojedinim podacima, u SAD godišnje se dogodi više od 10 miliona saobraćajnih nesreća. Troškovi tih nesreća (uključujući smrtne ishode i telesna povređivanja) državu koštaju oko 70 milijardi dolara² dok je, na primer, u 2016. godini fatalno nastradalo 37.806 ljudi (27,2% od tog broja, tj. 10.291 osoba, smatra se da je smrtno nastradalo zbog brze vožnje).³

Ovi alarmantni podaci trebalo bi da ukažu da je što pre potrebno postići zadovoljavajući stepen uniformnosti u zakonodavstvu o obaveznom osiguranju u saobraćaju i preduzeti neophodne mere kako bi se poboljšala zaštita učesnika u saobraćaju. Međutim, mada je proklamovani cilj obaveznog osiguranja što potpunije

¹ Third parties (Rights against Insurers) Act 1930.

² Investopedia. 4 Types Of Insurance Everyone Needs, 7, dostupno na: <https://www.investopedia.com/financial-edge/0212/4-types-of-insurance-everyone-needs.aspx>, 26. 6. 2019.

³ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Fatality Analysis Reporting System (FARS), dostupno na: <https://www.nhtsa.gov/research-data/fatality-analysis-reporting-system-fars>, 25. 6. 2019.

* Naučni saradnik, Pravni zastupnik u štetama, „DDOR Novi Sad“ a.d.o., Novi Sad, e-mail: zoran.ilkic@ddor.co.rs.

ja zaštita žrtava saobraćaja (Patterson, 1957, 263–266), sistem osiguranja u mnogo čemu ne pruža zadovoljavajuću zaštitu trećim oštećenim licima (Martinez, Whelan, 2001, 157 i 175–180), iako je naglašena obaveza osiguravajućim kompanijama da prema žrtvama saobraćaja (kao i oštećenima uopšte) postupaju u skladu s principima dobre vere i fer poslovanja (*Good Faith and Fair Dealing*) (Martinez, Whelan, *isto*, 167–175; Stempel, 1999, 173–174).

Dok je u Evropi razvijeno socijalno osiguranje, koje snosi jedan deo tereta davanja žrtvama iz saobraćajnih nezgoda, te se time javno socijalno osiguranje i privatno osiguranje od autoodgovornosti međusobno dopunjuju, u SAD je socijalna zaštita još uvek na nezadovoljavajućem nivou. Čak ne postoji ni pravo regresa ustanova socijalnog osiguranja prema osiguravačima od autoodgovornosti. I minimalno zakonsko pokriće je nedovoljno, jer najčešće iznosi 50.000 dolaraa poznato je da sudovi dosuđuju naknade koje prelaze iznose i od 500.000 dolara.

Osiguravači nemaju praksu da oštećenima isplate akontaciju, dok se ne rasvetli pitanje krivice za saobraćajnu nesreću, pa oštećena lica na naknadu moraju čekati nekada i po više godina. Troškovi sporova mogu da pređu i u milionske svote, pa su advokati među najbogatijim legalnim preduzetnicima, jer američka advokatura ne podleže nikakvim ograničenjima prilikom naplate taksi i honorara.

2. RASPODELA RIZIKA ODGOVORNOSTI I OBAVEZA SNOŠENJA PROUZROKOVANE ŠTETE

Raspodela pokriva rizika odgovornosti u SAD učinjena je na bitno drugačiji način nego u evropskim zemljama. Najčešća ideja, koja provejava kroz pravne sisteme većine federalnih država, je da cilj obaveznog osiguranja treba da bude naknada isplaćena od strane osiguravača u svakom slučaju kada se dogodi saobraćajna nesreća, u nekom obimu (osnovna naknada) trećim licima, bez istraživanja pitanja krivice za tako prouzrokovanu štetu. Za nepokrivene vidove i obim štete osnovnom naknadom, oštećenima ostaje na teretu rizik autoodgovornosti, sa mehanizmom zaštite svojim građanskim pravima (Ilkić, 2012, 512).

Osiguranje od autoodgovornosti je, doduše samo načelno, obavezno u SAD za sve vozače motornih vozila, ali njegovi modaliteti mogu varirati od jedne, do

druge federalne države.⁴ Dok se čini da su zakoni elastičniji u jednoj, dotle mogu biti vrlo strogi u drugoj državi. Koji će se zakoni odnositi na konkretnog vozača motornog vozila, zavisi od toga u kojoj državi ima mesto prebivališta.

Zakonodavstvo o osiguranju od autoodgovornosti utemeljeno je od strane državnog ministarstva SAD za osiguranje (*US State Department of Insurance*) i varira u različitim državama prvenstveno od toga, u koju kategoriju (s aspekta autoosiguranja) država spada. Isto Ministarstvo može propisati visine premija za obavezno osiguranje od autoodgovornosti ili značajan uticaj na njihovu visinu mogu imati najvažnije osiguravajuće kompanije, ali iste moraju biti u skladu sa zakonskim zahtevima. Visina premije obično je određena različitim faktorima, uključujući vrstu vozila na koju se polisa odnosi (marku i tip, njegovu starost i vrednost i koliko bi mogli da iznose troškovi popravke), namenu za koju se koristi automobil (posao ili zadovoljstvo), starost, iskustvo u vožnji i pol svih lica koje osiguranje pokriva, istoriju vozačevog ponašanja u saobraćaju, postojanje ili nepostojanje bonusa za dobrog vozača, zdravlje svih lica koje će koristiti automobil (na primer, dijagnostifikovana epilepsija ili dijabetes mogu povisiti iznos premije), broj milja koje vozilo prosečno prelazi godišnje i lokaciju na kojoj se isto najviše koristi i skladišti. Uzima se u obzir i kreditna sposobnost osiguranika. Visine premija za osiguranja koja se nude većim komercijalnim osiguranicima su uvek veće od onih koje se nude fizičkim licima, zbog šireg opsega pokrivenih rizika koji se nude kompanijama i državnim organizacijama i organima. Ipak, jedinstven sistem utvrđivanja visina premija, jednak za sve, ne postoji, već su premije podložne predviđanju i procenama najvećih osiguravajućih kompanija o tome kakvi će biti iznosi i visine šteta koje će u dogledno vreme morati da isplate.

Svih 50 država (sa distriktom Kolumbija) kategorizovane su kao:

⁴ U Alabami, Ajovi, Arizoni, Nju Hempširu, Misisipiju, Pensilvaniji, Virdžiniji, i dr. vlasnici vozila se mogu odlučiti da, umesto da kupe polisu obaveznog osiguranja od autoodgovornosti, uplate zakonom propisani državni depozit, polože određeni iznos gotovine ili obveznica, dokažu da mogu da snose odgovornost za štete koje prouzrokuju, imaju samo-osiguranje sa državom (*self-insurance with the State*) ili plaćaju određenom državnom organu (*the state DMV*) po 500 \$ mesečno. Ove države imaju tzv. zakone o „finansijskoj odgovornosti“ (*„Financial responsibility Laws“*), dok je za druge vozače obavezno da državnom organu dostave dokaz o tome da poseduju obavezno osiguranje od autoodgovornosti u trenutku registracije vozila. O tome videti: *Car insurance – Which insurance do you need for your car in the US?*, dostupno na: <https://www.justlanded.com/english/United-States/Articles/Travel-Leisure/Car-insurance>, 30. 6. 2019.

– države sa sistemom (*tort system*) u kojem je neko kriv za nesreću (*at fault in the accident*);⁵

– države sa sistemom „bez krivice” (*„no-fault“ State*), u kojima je zabranjeno žrtvi da tuži drugu stranu za krivicu;⁶ i

– „dodatne države” (*„add-on“ States*) sa drugačijim zakonima vezanim za restrikciju kompenzacije štete (*different law restrictions on the damage compensation*).⁷

Osnovne karakteristike ovih sistema osiguranja su:

a) U *Tort State*, vozač ili lice s kojim se sudario, može biti okrivljen za prouzrokovanje saobraćajne nesreće. U takvom slučaju, može se podneti tužba protiv drugog učesnika, da bi se naplatilo gubitak koji je osiguran. Osiguranje od odgovornosti uključuje odgovornost za telesne povrede i za imovinsku štetu, zajedno sa štetama na drugim vozilima. Mada je osiguranje motornih vozila u većini zemalja federalnim zakonima određeno kao obavezno, ono ne mora biti obavezno, u smislu da sadrži i neograničenu odgovornost. Većina država ima zakone koji postavljaju minimalne nivoe za osiguranje od odgovornosti, ali su oni uglavnom neadekvatni. Granice odgovornosti propisuje svaka država za: 1) smrt ili povredu jedne osobe; 2) smrt ili povredu više osoba; 3) imovinske štete preko određene sume. Ako odgovornost vozača posle nesreće premaši sumu osiguranja na koju se osigurao, oštećeni ima pravo da potražuje razliku naknade štete iz imovine štetnika do konačne naplate ili do njegovog bankrota. Granice odgovornosti uglavnom mogu da se značajno povise, za skromnu dodatnu premiju. Da bi se vozač zaštitio od astronomskih šteta, može ugovoriti i lično osiguranje, koje podiže granice odgovornosti na nivo koji pokriva skoro svaki događaj.

b) Osiguranje bez utvrđivanja krivice (*no-fault insurance; Versicherung ohne Verschuldensprinzip*) (Žarković, 2013, 270–271) je koncept osiguranja od autoodgovornosti koji i ne polazi od vozačeve odgovornosti. Radi se, u stvari, o posebnoj vrsti osiguranja za slučajevne štete, kojom bi, prema zamisli, trebalo zameniti sistem osiguranja od autoodgovornosti. Praktično se radi o vrsti osiguranja od nesrećnog slučaja. Svaki držalac motornog vozila dužan je da kod *no-fault* osiguravača zaključi osiguranje koje pokriva troškove lečenja, sa-

⁵ Država Kolorado vratila se krivičnom sistemu odgovornosti 2003. godine.

⁶ Država Masačusets je uvela obavezno osiguranje još 1975. godine. Bez obzira na krivicu, osiguranjem se naknađuju štete svim žrtvama saobraćaja. Zaštita se pruža i žrtvama kojima je štetu prouzrokovalo nepoznato ili neosigurano vozilo. Ipak, suma osiguranja koja se isplaćuje je ograničena, a plative su samo materijalne, ali ne i nematerijalne štete.

⁷ American Car Auto Insurance USA: Auto Insurance Department US and Car Insurance United States, 1-2, dostupno na: <https://www.car-insurance-news.com/american-car-insurance-usa-auto-insurance-united-states.html>, 24. 6. 2019.

hrane, gubitak zarade, kao i materijalni gubitak usled smrti ili trajnog invaliditeta žrtve. Osiguravajuće pokriće uživaju osiguranik, vozač, putnici i pešaci. Gubitak prava iz osiguranja predviđen je za štete koje prouzrokuje vozač pod uticajem alkohola ili droga, uz izvršenje krivičnog dela, kao i u slučaju učestvovanja na trkama.

Isplata odštete nije uslovljena prethodnim utvrđivanjem postojanja odgovornosti, niti odgovornog lica. Vozači ne mogu podneti tužbu sudu protiv lica koje im je nanelo štetu, osim ako se radi o vidovima šteta koje se teško mogu proceniti, pa nisu ni obuhvaćene ovom vrstom osiguranja (na primer, nematerijalne štete zbog pretrpljenih bolova ili naruženosti). Mnogobrojni predlozi za proširivanjem obima pokrića i na nematerijalne štete i na štete na stvarima, nisu prihvaćeni. Vozač automobila može da traži naplatu štete samo od svog osiguravača, bez uplitanja suda, ali samo do određenog, često zakonom propisanog najvećeg iznosa. Ovo pravo ima bez obzira da li je drugi vozač bio osiguran ili ne. Potrebno je jedino da dokaže da je pretrpeo telesnu povredu. Plativa su, uglavnom, samo telesna oštećenja, dok se znatno ređe naknađuju i materijalne štete na vozilima. Nakon što je isplatila ugovorenu naknadu, osiguravajuća kompanija, ukoliko smatra da je za saobraćajnu nesreću kriv drugi učesnik u saobraćaju, ima pravo da od njegovog osiguravača potražuje isplatu regresa štete. Kada oštećeni nije kriv za saobraćajnu nesreću i to može da dokaže uz pomoć očevidaca ili policije, preporučljivo je da to prijavi svojoj osiguravajućoj kompaniji koja mu je isplatila odštetu, kako ne bi izgubio bonus za dobre vozače (Dobbyn, 2003, 55–62).

U propisima nekih federalnih država normirana je obaveza da i inostrana motorna vozila moraju imati zaključeno obavezno osiguranje od autoodgovornosti, dok u drugim ta obaveza ne postoji. Tako, u *no-fault* državama vlasnici inostranih motornih vozila, koji ulaze na teritoriju tih država, nemaju obavezu da zaključe ugovor o osiguranju od autoodgovornosti (Keeton, Widdiss, 1988, 410–424).

Oko 25 saveznih država i distrikt Kolumbija imaju neki oblik Zaštite od ličnih povreda (*Personal Injury Protection – PIP*) ili *no-fault* osiguranje. Tamo gde se primenjuje, *PIP* osiguranje je uglavnom obavezno i pokriva samo telesne povrede, ne i štete na vozilu. Po pravilu, ovo osiguranje pokriva troškove u visini medicinskih računa, izgubljeno vreme na poslu i slične gubitke. Osiguranicima se garantuje brza isplata šteta od svojih osiguravajućih kompanija, ali je njihovo pravo da tuže za povrede uglavnom ograničeno. Vozači iz država sa zakonima o obaveznom osiguranju bi trebalo da provere, pre prelaska na teritoriju druge federalne države, da li je njihov ugovor validan i u državi sa *no-fault* sistemom. Pokriće obezbeđeno *PIP* osiguranjem može du-

plirati osiguranje obezbeđeno zdravstvenim polisama osiguranja i polisama za invalidsko osiguranje.

v) „Dodatne države” sa delimičnom kompenzacijskom osiguranja („*add-on states*“ with *partial insurance compensation*) su države u kojima vozači koji su primili naknadu od svog osiguravača, ne trpe nikakve zabrane oko zakonskog prava na podnošenje tužbe.

Dvanaest saveznih država i Porto Riko imaju *no-fault* sistem osiguranja (*no-fault car insurance systems*). Florida, Mičigen, Nju Džersi, Nju Jork i Pensilvanija imaju *verbal thresholds*. Drugih 7 država (Havaji, Kansas, Kentaki, Masačusets, Minesota, Severna Dakota i Juta) koriste *monetary threshold*. Tri države imaju „na izboru” ne-krivične zakone. U Nju Džerziju, Pensilvaniji i Kentakiju, vozači imaju pravo da odbiju zakonski limit za utuženje, te mogu zadržati pravo da tuže za bilo kakvu štetu koja je vezana za saobraćajnu nezgodu.⁸

3. OSIGURAVAJUĆE POKRIĆE

Što se tiče funkcionisanja osiguravajuće zaštite, ugovor o osiguranju po svojoj prirodi nije *intuitu rei*. Prihvaćeno je rešenje koje u prvi plan stavlja osiguranika. U načelu, osiguranjem od autoodgovornosti za štete prouzrokovane upotrebom motornih vozila pokriven je odštetni zahtev trećih oštećenih lica uperen protiv osiguranika, ako se radi o šteti prouzrokovanoj upotrebom vozila koje je precizirano u polisi. Ali, pokriće iz osiguranja, što se samog osiguranika tiče, dejstvuje i u pogledu šteta koje on prouzrokuje upotrebom nekog drugog vozila, koje je on nabavio radi zamene vozila naznačenog u polisi ili upotrebom vozila koje je nabavio za vreme trajanja osiguranja pored vozila naznačenog u polisi (pod uslovom da je novo vozilo prijavljeno osiguravaču u roku od 30 dana od dana sticanja istog), kao i vozila koje osiguraniku privremeno služi kao zamena za vozilo naznačeno u ugovoru o osiguranju za vreme dok je to vozilo na primer, oštećeno ili je na popravci. Osiguranik označen u polisi automatski uživa osiguravajuće pokriće i kada s ovlašćenjem vlasnika upotrebljava neko tuđe vozilo, i to po polisi koja se odnosi na njegovo, a ne na to tuđe vozilo.

Osiguranje od odgovornosti (*liability coverage*), koje se ponekad naziva i osiguranjem od nezgode (*casualty insurance*), pokriva telesne povrede (*bodily injury* – *BI*) i / ili imovinske štete (*property damage* – *PD*), za koje je odgovoran osiguranik. Bez obzira na zakonski minimum, osiguravajuće kompanije uvek omogućavaju svo-

jim osiguranicima da kupe i veće osiguravajuće pokriće, od minimalno propisanog. Ovo, naravno, pre nego što se dogodi osigurani slučaj.

Postoji nekoliko tipova osiguravajućeg pokrića koje pruža osiguranje:

– *Bodily Injury Liability Coverage (BI)* – ako je osiguranik kriv za saobraćajni udes, *BI* pokriva troškove povreda ili smrti osoba koje su učestvovala u udesu. Istovremeno su pokriveni i troškovi pravne zaštite, ako je osiguranik tužen sudu. U zavisnosti od polise, postojе određena ograničenja u osiguravajućoj zaštiti.

– *Property Damage Liability Coverage (PD)* – pokrivena su štete koje su, krivicom osiguranika, prouzrokovane na drugom vozilu ili objektima u tuđem vlasništvu.

– *Basic Automobile Collision Coverage* – osnovno pokriće za automobilske štete.

– *Physical Damage Compensation Cover* – pokriće za fizičke povrede.

– *Medical Payment Coverage for Injured* – medicinsko pokriće za povređene.

– *Comprehensive Coverage* – pokriće za štete nastale u drugačijim okolnostima nego što su saobraćajne nesreće (požar, krađa, elementarne nepogode, vandalizam). Ovaj dodatak polisi obezbeđuje naknadu i troškova prevoza, ukoliko je vozilo ukradeno.

– *Collision Coverage* – pokriće za prevrnuće vozila i udar u drugi objekat.

– *Full Coverage* – osiguravajućoj polisi dodaje se pokriće koje je veće od obaveznog zakonskog *Liability Coverage (BI plus PD)*.

Osiguranik i članovi njegove porodice mogu imati posebno osiguravajuće pokriće obezbeđeno dodatnim osiguranjem za naknadu štete nastale upotrebom neosiguranog i nepoznatog (tzv. „*hit and run*” / „udari i beži”) motornog vozila (*Uninsured Motorist Coverage*),⁹ kao i prevoznog sredstva čiji je osiguravač postao insolventan. Ono je u nekim državama ograničeno samo na telesne povrede, dok je u drugim državama SAD obuhvaćeno i osiguranje imovine, uz određeno učešće oštećenog u šteti. Zakoni o neosiguranim vozilima (*Uninsured motorist Laws*) doneti su u mnogim državama, s preporukama osiguravajućim kompanijama da u osnovne polise uključe pokriće protiv šteta izazvanih neosiguranim ili nedovoljno (*Under-insured*) osiguranim vozilima. Zaštita se pruža licima koja se nalaze u osiguranikovom vozilu, s tim da su osiguranik i članovi njegove porodice osigurani čak i ako se ne nalaze u motornom vozilu, ali ih neosigurano vozilo povređi kao pešaka ili biciklistu, dok su ostala lica osigurana

⁸ Insurance Information Institute. Background on: No-fault auto insurance, 6. November 2018, 2, dostupno na: <https://www.iii.org/article/background-on-no-fault-auto-insurance>, 23. 6. 2019.

⁹ Ukoliko nije ugovoren ovaj dodatak polisi, a osiguranik nije kriv, ali ne zna identitet vozača koji mu je naneo štetu, oštećeni može ostati bez odštete.

samo ako su povređena dok su boravila u osiguranikovom vozilu (Dobbyn, *isto*, 62-66).

U SAD (kao i u Kanadi), osiguranicima je, u praksi, na raspolaganju osiguranje od više rizika pokrivenih obaveznim osiguranjem, kao na primer:

– *Accident Benefits (Basic Benefits)* – radi se o vrsti osiguranja kojom se obezbeđuje naknada materijalne štete za slučaj povrede ili smrti lica. Pravo na naknadu štete postoji nezavisno od odgovornosti, jer rizik obavezuje osiguravača na naknadu štete na principima *no-fault* osiguranja. Minimalni iznosi za naknadu štete predviđeni su Zakonom o obaveznom osiguranju. Zaštitu uživaju osiguranik, članovi njegove porodice, vozač, putnici u vozilu i lica van motornog vozila, osim lica u drugom vozilu koja takođe uživaju pokriće ovog rizika, ali po osnovu osiguranja tog drugog vozila.

– *Direct Compensation (Property Damage)* – direktna naknada imovinske štete obuhvata samo štete na automobilu i stvarima koje su vozilom prevožene. Osiguranik ima status trećeg lica, kada je za štetu odgovoran drugi učesnik u saobraćaju. Može se ugovoriti franšiza, u cilju umanjenja premije, tj. naknade.

– *Uninsured and Underinsured Motorists* – oštećenom se obezbeđuje direktna tužba prema svom osiguravaču, ali samo za štete na licima i na vozilu. Za materijalne štete na licima odgovornost je po kriterijumu *no-fault* osiguranja, a za telesne povrede po osnovu krivice. Štete na automobilu naknađuju se po principu inverzne odgovornosti, tj. samo kada je za štetu odgovoran drugi učesnik u saobraćaju (kao u riziku *Direct Compensation*).

Budući da svaka od 50 američkih saveznih država ima svoje posebne propise u vezi sa obaveznim osiguranjem motornih vozila, svaka od njih ima i svoje posebne zahteve vezane za visinu osiguravajućeg pokrića. Minimalni zakonski zahtevi razlikuju se od države do države. Tako, na primer u Arizoni, vozači moraju biti osigurani najmanje na 15.000 dolara za telesne povrede za jednu i 30.000 \$ za dve ili više osoba, kao i 10.000 \$ za štete na imovini trećih lica.¹⁰ U državi Mejn, recimo, zakonom predviđeni minimalni iznosi su 50.000 \$ po osobi, 100.000 \$ po nesreći za telesne povrede i 25.000 dolaraza oštećenje imovine. Kombinovani paket osiguranja (*Combined Single Limit*) od 125.000 dolara takođe zadovoljava zakonski zahtev za minimalnim pokrićem. Mada limiti u državi Mejn spadaju u najviše u SAD, očigledno je da ni oni nisu dovoljni, jer čak i manje povrede, koje uključuju više od jednog putnika, mogu brzo iscrpeti ove limite. Osim toga, i veliki broj vozila, koja se danas nalaze na putevima, vrede više od

25.000 dolara. Zakonom je predviđen i minimum od 2.000 dolara po osobi, u vezi sa plaćanjem medicinskih troškova. Kako ni ovo, očigledno, nije dovoljan iznos za bilo kakve ozbiljnije potrebe, vozačima su na raspolaganju limiti od 5.000 dolara, 10.000 dolara i 25.000 dolara, uz relativno nisku doplatu u visini premije.¹¹ Najčešće, „tipično minimalno pokriće“ (*typical mandatory minimum*) je 25.000 dolara po osobi koja je povređena u nesreći i 50.000 \$ maksimalno po nesreći, a neke države dozvoljavaju i niže obavezne iznose sume osiguranja (Baker, 2007, 7).

Dakle, u pojedinim državama vozači imaju kombinovano osiguravajuće pokriće (*Combined single limit*), u okviru koga se isplaćuju sve štete, materijalne i nematerijalne. U većini država, međutim, visina osiguravajuće zaštite određuje se posebno prema pokrivenosti za telesne povrede i posebno prema pokrivenosti za imovinu (*split limits*). U ovim drugim, osiguravajuće pokriće se deli na maksimalnu isplatu po osobi (*maximum payment per person*) i maksimalnu isplatu po nesreći (*maximum payment per accident*).

U državama sa krivičnim sistemom (*tort system*) oštećeni nisu ograničeni limitom do koga mogu da traže naknadu za bol i patnju (*pain and suffering*). Jedini zakonski preduslov je da se radi o povredama koje nisu isplaćene putem naknade medicinskih računa i da se utvrdi koji vozač je kriv za saobraćajnu nesreću. Ukoliko dođe do spora, tj. ako vozači nisu saglasni ko je kriv, u vansudskom postupku će istražna stručna služba osiguravača (*investigating team*) utvrditi na čijoj je strani odgovornost. Ali, ukoliko se zna ko je odgovoran vozač, ali on nije osiguran, oštećeni se, radi lečenja, može obratiti i svojoj zdravstvenoj zaštiti (*health care protection*). Ako dođe do sudskog spora, okolnost da je putnik znao da je vozač preduzeo neku kriminalnu aktivnost ili je bio pijan, što je dovelo do povređivanja, može uticati na odluku suda o visini dosuđenog obeštećenja (Lowry, Rawlings, 2005, 327).

Osim šteta koje mogu prouzrokovati trećim licima, naravno, osiguranici se mogu dobrovoljno osigurati i od rizika koji prete njihovom motornom vozilu, a ne odnose se na sudare u saobraćaju. Tako, vozači mogu osigurati svoje vozilo i tzv. sveobuhvatnim (*Comprehensive*) pokrićem, koje podrazumeva i štete na svom vozilu prouzrokovane požarom, krađom (ili njenim pokušajem), vandalizmom, bilo kakvim dejstvom životinja. Osim toga, ovo pokriće pruža zaštitu i od tzv. „Božjih dela“ (*Acts of God*), kao što su tornado, poplava, uragan ili oluja sa gradom.

¹⁰ Arizona Department of Transportation. Mandatory Insurance, dostupno na: <https://www.azdot.gov/motor-vehicles/fdq/vehicle-services/mandatory-insurance>, 23. 6. 2019.

¹¹ State of Maine, Professional & Financial Regulation. Insurance Required by Law, dostupno na: https://www.maine.gov/pfr/insurance/consumer/individuals_families/auto/general_information/required_insurance.html, 23. 6. 2019.

Očigledno je da je nivo zaštite vozača i oštećenih lica u SAD na značajno nižem nivou, nego u Evropi. Niti postoji savezni zakon, kojim bi se na uniforman način uredili osnovi obaveznog osiguranja od autoodgovornosti, niti je poslovna praksa osiguravajućih kompanija na dovoljno jedinstven način razvila pakete osiguranja, koji bi na zadovoljavajući način šttili prava i interese i osiguranika i trećih osiguranih lica (Belanić, 2017, 39). Postojeće praznine u sistemu osiguranja motornih vozila ne može popuniti ni sistem zdravstvenog osiguranja, jer, poznato je, u SAD ga nemaju svi, pogotovo ne siromašniji slojevi stanovništva.

4. NAKNADA ŠTETE

Sve federalne države poznaju pravo na naknadu nematerijalne štete za pretrpljene duševne bolove (*pain and suffering*). U sudskoj praksi dosuđuju se naknade nematerijalne štete za pretrpljene duševne bolove kao posledice telesne povrede. Najčešća naknada se odnosi na fizičke bolove, dok se iznos opredeljuje prema načinu i okolnostima vezanim za povređivanje, intenzitet bolova, njihovo trajanje, i težinu i trajanje pretpostavljenog perioda oporavka. Kao poseban oblik nematerijalne štete priznat je i strah, kako onaj koji je nastao u momentu sudara, tako i naknadni, sekundarni. Visina naknade zbog umanjenja opšte životne aktivnosti varira u zavisnosti od smanjenja društvenih ili sportskih aktivnosti i smanjenih životnih očekivanja. Bliski srodnici lica poginulog u saobraćajnoj nesreći ovlašćeni su na potraživanje naknade zbog prouzrokovanih duševnih bolova.

Za brzinu rešavanja odštetnih zahteva u pojedinim zemljama od značaja su i međusobni sporazumi osiguravača, koji sami sebe isključuju iz kruga trećih lica koja imaju pravo na naknadu iz obaveznog osiguranja. Radi se o sporazumima prema kojima svaki osiguravač, ako dođe do sudara vozila, konačno snosi štetu na vozilu koje je kod njega osigurano, bez obzira na odgovornost za štetu vozača drugog vozila, koje je osigurano kod drugog osiguravača (tzv. *Knock for knock Agreement*). Time se osiguravači, koji su ugovorne strane, praktično odriču prava na subrogaciju prema štetniku. Budući da se ne raspravlja o krivici učesnika saobraćajne nezgode, smatra se da se ovakvim sporazumima štete i znatni iznosi, zbog smanjenja troškova obrade predmeta. Međutim, veliki nedostatak ovih sporazuma je što često izostavljaju naknadu nematerijalne štete ili predviđaju njenu naknadu, ali pod restriktivnim uslovima ili uz niže, limitirane iznose. Činjenica je ipak, da sada većina ovakvih sporazuma više nije u upotrebi.

Poseban problem predstavljaju neosigurani i nedovoljno osigurani vozači, tj. vozači čije polise ne pokrivaju sve prouzrokovane štete (*uninsured and underinsured motorists*). Kako ne postoji neki posebni savezni biro, koji bi vršio funkciju garantnog fonda, oštećeni često mogu ostati bez obeštećenja. Prema pravima pojedinih saveznih država, oštećeni se može obratiti lokalnom osiguravaču, koji je u takvom slučaju dužan da mu, u određenoj meri, naknadi štetu. Da bi se izbegle ovakve situacije, savezne države često propisuju za vozače da imaju i posebno pokriće, koje će važiti za njihovu odštetu u slučaju sudara sa vozačem koji je neosigurani ili čiji je limit osiguranja niži od limita koji je propisan u toj državi za osiguranje protiv neosiguranih i nedovoljno osiguranih vozača.¹² U mnogim državama kazne za vožnju bez obaveznog osiguranja su premale, gotovo „sramotne” (*derisory*). Kada se sitne finansijske kazne uporede sa često visokim premijama osiguranja, i nije iznenađujuće što ima toliko neosiguranih vozača. Čak, šanse da neki vozač bude neosigurani, u nekim gradovima, su veoma velike.¹³

Uobičajeno je da su dve osnovne obaveze osiguravača – da, za naplaćenu premiju, isplati svom osiguraniku naknadu iz osiguranja i da mu pruži pravnu zaštitu, tj. brani ga na sudu od neosnovanih i preteranih odštetnih zahteva oštećenih lica. Međutim, primećeno je, da sudovi Floride priznaju i dodatnu obavezu osiguravača prema svom osiguraniku, a koja ne proizilazi direktno iz ugovora o osiguranju, već je običajnog karaktera i podrazumeva obavezu postupanja u dobroj nameri prema osiguraniku, kada osiguravač sprovodi postupak poravnjanja sa tužiocem (Krulj-Mladenović, 2015, 229). Isti je dužan da uzme u obzir sve okolnosti i postupi pravično i pošteno prema svom osiguraniku, uvažavajući i njegove interese. Upravo su česti primeri kršenja ove obaveze u slučajevima saobraćajnih nesreća sa neosiguranim ili nedovoljno osiguranim licima, kada osiguravač bez osnova odbija da isplati odštetu, kasni u isplati ili je nepotrebno umanjuje (Krulj-Mladenović, 2015, 229-230). U tumačenju šta podrazumeva obaveza za osiguravača da postupi pošteno prema svom osiguraniku, sudovi u Floridi smatrali su da, kada je odgovornost osiguranika jasna i kada bi presuda bila obavezujuća zbog obima prouzrokovane štete, osiguravač ima afirmativnu obavezu (*an affirmative duty*) da pokrene postupak poku-

¹² Na primer, u državi Mejn zakonski limit ove vrste osiguranja je najmanje 50.000 \$ po osobi i 100.000 \$ po saobraćajnoj nesreći. Prema: State of Maine, Professional & Financial Regulation, 25.06.2019.

¹³ Videti: *Car insurance – Which insurance do you need for your car in the US?*, dostupno na: <https://www.justlanded.com/english/United-States/Articles/Travel-Leisure/Car-insurance>, 30. 6. 2019.

šaja postizanja sporazuma sa oštećenim. Ako ne dođe do postizanja poravnjanja, osiguravač ima obavezu da dokaže da nije postojala realna mogućnost postizanja nagodbe sa tužiocem, u okviru limita određenog polisom osiguranja. Dakle, ako se sporazum ne zaključi, to ne znači automatski da je osiguravač postupao u lošoj veri, već se njegovo ponašanje procenjuje uzimajući u obzir sve postojeće okolnosti. Da li je osiguravač u konkretnoj situaciji ispoštovao ovu svoju pojačanu dužnost prema svom osiguraniku, u slučaju građanskog spora, stvar je procene postupajućeg sudije.¹⁴

5. POJEDINE KARAKTERISTIKE TRŽIŠTA OSIGURANJA OD AUTOODGOVORNOSTI

Za tržište osiguranja u SAD karakteristično je i zaključivanje polisa osiguranja od autoodgovornosti putem Interneta, budući da je još 2000. godine kupljena prva polisa *online*. Nakon toga mnoga osiguravajuća društva nastavila su sa osiguranjem od autoodgovornosti samo poslovanjem baziranim na Internetu. Ovom je doprinela i zakonska regulativa, stvorivši normativni okvir za prodaju na daljinu i, samim tim, došlo je do smanjenja troškova i cene osiguranja.¹⁵

Prevare u osiguranju spadaju u oblast tzv. „kriminaliteta belog okovratnika” (*white collar crime*), a visoki procenat lažnih i fingiranih šteta odnosi se na oblast autoodgovornosti (*automobile fraud*). Ukupni troškovi prevara u neživotnim osiguranjima procenjuju se na preko 40 milijardi dolara godišnje. Drugim rečima, prevarne radnje u osiguranju koštaju prosečnu severnoameričku porodicu između 400 dolara i 700 dolara godišnje, i to u vidu povećanja premije.¹⁶ Smatra se da je 10–20% svih odštetnih zahteva podnetih osiguravačima u SAD i Kanadi, vezanih za osiguranje automobila od krađa ili oštećenja ili je osigurana odgovornost vlasnika vozila za njegovu upotrebu, lažna. Stoga se posebna pažnja ovom problemu poklanja i na nivou osiguravajućih društava, ali, po potrebi, i na nivou državnih institucija (na primer, *Insurance Fraud Division of the Florida – Department of Insurance*) (Radović, Aleksić, Petrović, Petrović, 2003, 245–246). Uprkos aktivnostima Američkog biroa za borbu protiv prevara (*National*

Insurance Crime Bureau), u 1999. godini prevare su osiguravajuća društva koštale čak 96,2 milijarde dolara, što u području osiguranja od autoodgovornosti iznosi godišnje 44 dolara po svakom stanovniku SAD (Jašarević, 2010, 81).

Kako su troškovi sprovođenja osiguranja od odgovornosti ogromni, jača tendencija da se zakonskim putem ukine osiguranje od autoodgovornosti, a da se naknade žrtvama saobraćaja isplaćuju po unapred utvrđenom cenovniku iz sredstava posebnog fonda. Imovinu fonda stvarali bi sami učesnici u javnom saobraćaju, izdvajanjem uračunatim u cenu goriva. S druge strane, uvek su prisutni pozivi za sveobuhvatnom reformom odredbi o civilnoj odgovornosti za prouzrokovanje štete, pa i osiguranja od autoodgovornosti (Ratner, Hazen, 2002, 270–272; Masters, Jakobs, Stanley, 2004, 5–11).

6. ZAKLJUČAK

Saglasno razlikama koje tradicionalno postoje između *civil law* i *common law*-a, i pravo osiguranja od autoodgovornosti se značajno razlikuje između ovih pravnih sistema. Doduše, u pravo Velike Britanije i Irske vremenom su inkorporirane direktive EU, pa su nejednakosti unekoliko umanjene, ali pravo SAD obiluje značajnim specifičnostima. Obavezno osiguranje od autoodgovornosti u SAD tek je, relativno, nedavno zakonski propisano, ali u njegovom implementiranju u svakodnevnu praksu postoje velike razlike od jedne do druge federalne države.

Najveća specifičnost je, svakako, postojanje *no-fault* sistema, koji je zamišljen kao negacija obaveznom osiguranju od odgovornosti i normiran kao osiguranje od nesrećnog slučaja, koji pogađa oštećena lica, bez obzira ko je štetu skrivio. Ali, ova inače progresivna ideja, nije sprovedena (bar za sada) do kraja, jer je zaštita ograničena samo na pojedine vidove šteta i nominalno je ograničena. Zbog visokih troškova osiguranja, nisu ga prihvatile ni sve federalne države, a pogotovo su glasne kritike u državama koje su prihvatile ovaj sistem, ali u nekom modifikovanom obliku.

Iznenadujuće je i to što oštećeni kojima su štete prouzrokovali neosigurani ili nepoznati vozači mogu ostati bez ikakve naknade, a poznato je da je, zbog malih prekršajnih kazni, broj neosiguranih vozila u SAD neprikladno visok. Zakonom nije ustanovljen ni nacionalni biro, koji bi plaćao odštete ovoj kategoriji unesrećenih lica. To je prepušteno na zakonodavno uređenje saveznim državama, koje ovu obavezu prevaljuju na lokalne osiguravajuće kompanije. Samim tim, iste ne pokazuju mnogo zainteresovanosti da brzo i efikasno rešavaju ovakve odštetne zahteve.

¹⁴ The Florida Senate. Bill Analysis and Fiscal Impact Statement, March 13, 2019, 6, dostupno na: <https://www.flsenate.gov/Session/Bill/2019/714/Analyses/2019s00714.bi.PDF>, 25. 6. 2019.

¹⁵ *Uniform Computer Information Transactions Act* (1999), *Uniform Electronic Transactions Act* (1999).

¹⁶ FBI. Insurance fraud, U.S. Department of Justice, dostupno na: <http://www.fbi.gov/stats-services/publications/insurance-fraud>, 20. 6. 2019.

Zoran ILKIC, LLD
 Research Fellow
 Law agent in damages, Insurance Co.,
 DDOR NOVI SAD, Novi Sad, Serbia

Basic characteristics of the Motor third party liability insurance system in the United States of America

UDC: 368.212(73)
 Systematic scientific paper

SUMMARY

In this paper, the author analyzes some aspects of compulsory third party liability insurance in the United States of America, pointing out the significant differences that are made regarding the most common legislative solutions applicable to the law of Western European countries. Special attention is paid to the protection of third parties, injured people, as well as interesting solutions that are applied in the business practice of insurance companies to protect drivers and passengers in the insured vehicle. Some of the most common examples of insurance coverage available to policyholders in everyday life are described, but there are also significant deficiencies in the protection of road accident victims, as well as the rather limited protection of policyholders themselves.

The basic principles regarding the obligation to bear the damage caused are discussed as well as different levels of insurance coverage provided. In addition to this, some of the peculiarities of how claims are resolved in extrajudicial or judicial proceedings, some basic characteristics of the insurance market itself are also discussed.

Key words: motor third party liability insurance, the USA, liability risk share, insurance coverage, damages, insurance market.

LITERATURA (REFERENCES)

American Car Auto Insurance USA: Auto Insurance Department US and Car Insurance United States, 1-2, dostupno na: <https://www.car-insurance-news.com/american-car-insurance-usa-auto-insurance-united-states.html>, 24. 6. 2019.

Arizona Department of Transportation. Mandatory Insurance, dostupno na: [https://www.azdot.gov/motor-](https://www.azdot.gov/motor-vehicles/faq/vehicle-services/mandatory-insurance)

[vehicles/faq/vehicle-services/mandatory-insurance](https://www.azdot.gov/motor-vehicles/faq/vehicle-services/mandatory-insurance), 23. 6. 2019.

Bailey, J. H. III, Hagedorn, B. R. (2000). *Secured Transactions in a Nutshell*, Fourth Edition, St. Paul, Minn: West Group.

Baker, T. (2007). *Liability Insurance, Moral Luck, and Auto Accidents*, 1–18, dostupno na: <https://poseidon01.ssrn.com/delivery.pap?ID,26.6.2019>.

Belanić, L. (2017). „Prikaz teorija o reformi osiguranja od automobilske odgovornosti i njihova primjena u komparativnom pravu”, *Evropska revija za pravo osiguranja*, XVI(3), 32–43.

Dobbyn, F. J. (2003). *Insurance Law in a Nutshell*, St. Paul, Minn.: Thomson West Group.

FBI. Insurance fraud, U.S. Department of Justice, dostupno na: <http://www.fbi.gov/stats-services/publications/insurance-fraud>, 20. 6. 2019.

Ilkić, Z. (2012). „Odgovornost osiguranika od autoodgovornosti za prouzrokovanu štetu”, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu*, 1, 507–522.

Insurance Information Institute. *Background on: No-fault auto insurance*, 6. November 2018, dostupno na: <https://www.iii.org/article/background-on-no-fault-auto-insurance>, 23. 6. 2019.

Investopedia. *4 Types Of Insurance Everyone Needs*, 1-13, dostupno na: <https://www.investopedia.com/financial-edge/0212/4-types-of-insurance-everyone-needs.aspx>, 26. 6. 2019.

Ivošević, B. (2009). *Transportno osiguranje*. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta Union i IGP Delta Press.

Jašarević, O. (2010). „Krivično-pravni i saobraćajno-kriminalistički aspekti prevara u osiguranju”, *Univerzitetska hronika*, 3, 81.

Keeton, E. R., Widiss, I. A. (1988). *Insurance Law: A Guide to Fundamental Principles, Legal Doctrines, and Commercial Practices*, St. Paul, Minn.: West Publishing Co.

Krulj-Mladenović, M. (2015). *Obim osiguravajućeg pokrivača u obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista*, Doktorska disertacija. Novi Sad: Univerzitet Educons, Fakultet za evropske pravno-političke studije.

Hodgin, R. (2002). *Insurance Law (Text and materials)*, Second Edition. London / Sydney / Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited.

Landed, J. "Car insurance – Which insurance do you need for your car in the US?"; dostupno na: <https://www.justlanded.com/english/United-States/Articles/Travel-Leisure/Car-insurance>, 30. 6. 2019.

Lowry, J., Rawlings, Ph. (2005). *Insurance Law: Doctrines and Principles*, Second Edition. Oxford and Portland: Hart Publishing.

Martinez, P. L., Whelan, W. J. (2001). *Cases and Materials on general practice – Insurance Law*, Fourth Edition. St. Paul, Minn.: West Group.

Masters, S. L., Jacobs, R. QC., Stanley, P. (2004). *Liability Insurance in International Arbitration: The Bermuda Form*. Oxford and Portland: Hart Publishing.

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). *Fatality Analysis Reporting System (FARS)*, dostupno na: <https://www.nhtsa.gov/research-data/fatality-analysis-reporting-system-fars>, 25. 6. 2019.

Patterson, W. E. (1957). *Essentials of Insurance Law (An Outline of Legal Doctrines in Their Regulations to Insurance Practices)*, Second Edition. New York / Toronto / London: McGraw-Hill Book Company INC.

Radović, Z., Aleksić, Ž., Petrović, Z., Petrović, T. (2003). *Prevare u osiguranju*. Beograd: IP Glosarijum.

Ratner, L. D., Hazen, L. T. (2002). *Securities Regulation in a Nutshell*, Seventh Edition. St. Paul, Minn.: West Group.

State of Maine, Professional & Financial Regulation. Insurance Required by Law, dostupno na: https://www.maine.gov/pfr/insurance/consumer/individuals_families/auto/general_information/required_insurance.html, 23. 6. 2019.

Stempel, W. J. (1999). *Law of Insurance Contract Disputes*, Second Edition, Volume 2. New York: Aspen Law & Bussiness.

The Florida Senate. Bill Analysis and Fiscal Impact Statement, March 13, 2019, 1-13, dostupno na: <https://www.flsenate.gov/Session/Bill/2019/714/Analyses/2019s00714.bi.PDF>, 25. 6. 2019.

Third parties (Rights against Insurers) Act 1930.

Uniform Computer Information Transactions Act (1999).

Uniform Electronic Transactions Act (1999).

Žarković, N. (2013). *Pojmovnik osiguranja*. Novi Sad: Skonto.