Mr Miloš RADOVANOVIĆ

Biro za naknadu štete

UDK: 368.214(4-672EU)
Primljen: 17. 3. 2019.
Prihvaćen: 28. 12 2019.
Pregledni naučni rad

Apstrakt

Propisi Evropske unije ustanovili su pravne institute koje služe zaštiti posetilaca. Lice iz neke države članice Evropske unije, pod određenim uslovima, može u svojoj zemlji ostvariti pravo na naknadu štete iz saobraćajne nezgode koja se dogodila u inostranstvu. Pravni institut koji garantuje da će žrtva saobraćajne nezgode u sopstvenoj zemlji dobiti odštetu, iako se saobraćajna nezgoda dogodila van te zemlje, jeste biro za naknadu štete.

Autor će u ovom radu analizirati određene odredbe direktiva Evropske unije i odredbe domaćeg Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju. Posebna pažnja biće posvećena odredbama koje uređuju biro za naknadu štete kao pravni institut. Autor će uporediti odredbe domaćeg zakona sa odredbama propisa Evropske unije o zaštiti posetilaca. Na osnovu tog poređenja, autor će izvesti zaključak da su odredbe Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju usklađene sa pravom Evropske unije. Materijalnopravne norme Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju, koje se bave naknadom štete za slučaj saobraćajne nezgode van naše zemlje, predviđaju odgovarajući stepen ekonomske zaštite oštećenih lica. Autor će te odredbe materijalnog prava pozitivno oceniti, ali će ipak naglasiti da njihova primena počinje tek kada Srbija stupi u članstvo Evropske unije.

Ključne reči: osiguranje od autoodgovornosti, zaštita posetilaca, biro za naknadu štete, ovlašćeni predstavnik, zelena karta

1. UVOD

Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju predviđa uvođenje Biroa za naknadu štete kao jednog novog pravnog instituta koji u pravu Republike Srbije ranije nije postojao.[1] Reč je o pravnom institutu koji u zemljama Evropske unije postoji i funkcioniše, a koji će morati efikasno da funkcioniše i kod nas u trenutku kad naša zemlja postane član Evropske unije.

Primena zakonskih odredaba koje uvode biro za naknadu štete u Republiku Srbiju odložena je do pristupanja naše države Evropskoj uniji (čl. 117, tač. 1 ZOOS). Međutim, to ne znači da biro za naknadu štete treba ustanoviti samo zato da bi se ispunili zahtevi koje postavlja Evropska unija. Biro za naknadu štete potreban je pre svega građanima Republike Srbije, naročito onima koji motornim vozilima putuju u inostranstvo. Biro za naknadu štete potreban je i privrednim subjektima iz Republike Srbije koji se bave međunarodnim drumskim saobraćajem. Organizovanje i pravno uređivanje biroa za naknadu štete jeste u interesu razvoja drumskog saobraćaja. Država, čiji je saobraćajno-geografski položaj komparativna prednost u odnosu na druge države iz regiona, ne bi trebalo da zanemaruje pravne instutute koji podstiču razvoj saobraćaja i olakšavaju naknadu štete koja u drumskom saobraćaju može nastati.

Jedan od ciljeva ZOOS, na koji je profesor Jovan Slavnić ukazao, jeste: „podizanje kvaliteta obavljanja delatnosti obaveznog osiguranja ... u skladu sa regulativom Evropske unije" (Slavnić, 2010b, 612). S obzirom na ovaj cilj ZOOS, nije teško pretpostaviti čime su inspirisane novine uvedene tim zakonom. U radu će biti prikazane odredbe propisa Evropske unije koje obavezuju države članice da osnuju biro za naknadu štete. Autor će objasniti na koji bi način Biro za naknadu štete trebalo da funkcioniše po komunitarnim evropskim propisima. Autor će nakon toga izvršiti komparaciju nekih odredaba ZOOS sa evropskim propisima, pa će izneti svoju ocenu da li saglasnost postoji.

2. ZAŠTITA POSETILACA

Normativna intervencija Evropske unije, u interesu uspostavljanja jedinstvenog tržišta naročito je izražena u oblasti osiguranja. Komunitarna pravila o osiguranju od autoodgovornosti temelje se na pet direktiva (Petro-

* Halkbanka a.d., Beograd. E-mail: milos@radovanovic.biz.

[1] Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (dalje u tekstu: ZOOS), *Službeni glasnik RS,* br. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 i 7/13, čl. 53–57.

vić, 2006, 93-94).[2] Pravila iz tih pet direktiva kodifikovana su trenutno važećom Direktivom 2009/103/EZ od 16. septembra 2009. (dalje u tekstu: kodifikovana diretkiva) (Marson, Ferris, 2017, 2).

Da bi se olakšao prelazak vozila preko granica u Evropi je uspostavljen tzv. sistem zelene karte. Osiguravajuće organizacije izdaju svojim osiguranicima međunarodnu kartu (zelenu kartu), kao potvrdu o osiguranju od autoodgovornosti koja važi na teritoriji drugih država čiji su nacionalni biroi osiguranja članovi tzv. sistema zelene karte. Kasnije je sistem zelene karte unapređen, te je uspostavljen i tzv. sistem registarske tablice. Registarska tablica, izdata od strane organa određenih država, u drugim državama obuhvaćenih sistemom registarske tablice, predstavlja dokaz o obaveznom osiguranju za štetu prouzrokovanu motornim vozilom (Šulejić, 2005, 460,462). Sistemom zelene karte danas su obuhvaćene sve zemlje na evropskom kontinentu (izuzimajući Gruziju i Jermeniju), pa i neke države izvan Evrope (Iran, Izrael, Tunis i Maroko). Sistemom registarske oznake obuhvaćene su države koje pripadaju Evropskoj uniji, a osim njih još samo Švajcarska, Lihtenštajn, Norveška i Srbija. Direktive o osiguranju motornih vozila značajne su za evropske integracije, naročito zbog toga što su te direktive dovele do ukidanja provera osiguranja vozila na unutrašnjim granicama Evropske unije (Nemeth, 2001, 37).

Osnovna svrha sistema zelene karte, odnosno sistema registarske oznake kao podsistema unutar sistema zelene karte, jeste da se žrtvama saobraćajnih nezgoda obezbedi zaštita u slučaju kada na teritoriji svoje zemlje pretrpe štetu usled upotrebe vozila koje je osigurano i registrovano u nekoj drugoj državi. Lice koje je pretrpelo štetu u takvom slučaju dobiće obeštećenje isto kao da mu je štetu prouzrokovalo domaće vozilo. Sistem zelene karte, a još više sistem registarske oznake, olakšava međunarodni drumski saobraćaj. Vlasnicima vozila omogućava se da prelaze granice evropskih zemalja bez troškova i nepotrebnih formalnosti (Ivančević, 2014, 324).

Cirkulacija motornih vozila po evropskom kontinentu jeste olakšana. Oštećeno lice je u suštinski sličnom položaju bez obzira na to da li u sopstvenoj zemlji pretrpi štetu usled upotrebe domaćeg vozila ili vozila registrovanog u inostranstvu. Međutim, postoji potreba da se oštećenom licu obezbedi sličan pravni položaj bez obzira na mesto nastanka saobraćajne nezgode, tj. bez obzira da li štetu pretrpi u svojoj zemlji ili van svoje zemlje (Pak, 2013, 116).

Tvorci tzv. četvrte direktive primetili su da „sistem zelene karte ne rešava probleme oštećenog lica da traži naknadu štete pretrpljene u drugoj zemlji ... (strani pravni sistem, strani jezik, nepoznat postupak za naknadu štete i često nerazumno odlaganje namirenja štete)."[3] Četvrta direktiva dala je mogućnost oštećenima, koji su pretrpeli štetu u saobraćajnoj nezgodi u inostranstvu, da po povratku u zemlju svog prebivališt ostvare pravo na naknadu štete (Merkin, Stuart-Smith, 2004,23).

Pravila uspostavljena na osnovu četvrte direktive omogućavaju oštećenom licu da štetu, koju je pretrpeo u stranoj zemlji članici Evropske unije, naknadi bez većih prepreka u svojoj zemlji. Ta pravila omogućavaju oštećenim licima da pod određenim uslovima, u svojoj zemlji ostvare naknadu štete koja je nastala van Evropske unije. Oštećeno lice ima pravo da u svojoj zemlji ostvari pravo na naknadu štete, ako se saobraćajna nezgoda dogodila van Evropske unije, ali na teritoriji države koja je članica sistema zelene karte i ako je štetnik upravljao vozilom koje je uobičajeno stacionirano (*territory in which the vehicle is normally based)*[4] u nekoj državi članici Evropske unije (Tomadini, 2003, 5).

Pojedini autori smatraju da četvrta direktiva, od svih direktiva Evropske unije koje se odnose na osiguranje motornih vozila, „ima najveći značaj." Tu direktivu u svoje zakonodavstvo preuzele su države članice Evropske unije. Pravila iz ove direktive primenjuju se i u nekim državama koje nisu članice unije, kao što su Norveška, Švajcarska i Lihtenštajn (Petrović, Čolović,

[2] 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 and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC (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 (Text with EEA relevance), OJ L 149, 11.6.2005.

[3] Četvrta direktiva, preambula, br. 6.

[4] Značenje izraza *territory in which the vehicle is normally based*, odnosno „teritorija na kojoj je motorno vozilo uobičajeno stacionirano" definisano je odredbom čl.. 1, st. 4 kodifikovane direktive i čl. 3, tač. 7 ZOOS. Teritorija na kojoj je vozilo uobičajeno stacionirano podrazumeva pre svega teritoriju države čiju tablicu motorno vozilo nosi.

Mrvić-Petrović, 2010, 170). Ključne odredbe četvrte direktive prenete su u kodifikovanu direktivu.

3. OVLAŠĆENI PREDSTAVNIK

Prvi instrument u sistemu za zaštitu posetilaca ustanovljenom na osnovu četvrte direktive, jeste ovlašćeni predstavnik za likvidaciju štete (*claims representative*). Po čl. 21 kodifikovane direktive, koji je suštinski sličan čl. 4 četvrte direktive, osiguravajuće društvo koje je dobilo dozvolu za obavljanje poslova osiguranja od autoodgovornosti u jednoj državi članici Evropske unije, mora imati ovlašćenog predstavnika za likvidaciju štete u ostalim državama Evropske unije.

Ovlašćeni predstavnik za likvidaciju štete u zemlji oštećenog lica predstavlja inostrano osiguravajuće društvo, kod koga je od autoodgovornosti osigurano vozilo kojim je prouzrokovana šteta van države oštećenog lica. On prima vansudske odštetne zahteve, prikuplja informacije potrebne za odlučivanje o tim zahtevima i preduzima druge potrebne mere kako bi se štete prouzrokovane u inostranstvu likvidirale u zemlji oštećenog lica.[5] Trebalo bi naglasiti da ovlašćeni predstavnik za likvidaciju štete postupa u ime i za račun osiguravajućeg društva.

Ovlašćeni predstavnik mora odlučiti o odštetnom zahtevu u određenom roku. Prema čl. 22, st. 1 kodifikovane direktive ovlašćeni predstavnik obavezan je da u roku od tri meseca od podnošenja vansudskog odštetnog zahteva, oštećenom licu dostavi obrazloženu ponudu za naknadu štete (ako su osnov i visina štete nesporni) ili obrazložen odgovor kojim se odbija odštetni zahtev (ako su osnov i visina naknade štete sporni). Ista odredba nalaže državama da propišu sankcije (*effective and systematic financial or equivalent administrative penalties)* za ovlašćenog predstavnika koji ne ispuni navedenu obavezu.

Ovlašćeni predstavnik, osim ovlašćenja koja su neophodna da u ime i za račun osiguravajućeg društva likvidira štetu, mora biti osposobljen za obradu odštetnih zahteva na službenom jeziku države oštećenog lica. Osiguravajuće društvo ima diskreciono ovlašćenje da izabere svog ovlašćenog predstavnika.[6]

Iskustva u zemljama Evropske unije do sada pokazuju da su osiguravači za ovlašćene predstavnike najčešće imenovali pravne subjekte sa kojima su i ranije sarađivali u međunarodnim štetama – korespondente, dakle druge osiguravače (Ćurković, 2013, 189). U sistemu zelene karte korespondent je (najčešće) osiguravač u zemlji u kojoj je nastala šteta, koga je imenovao osiguravač iz zemlje u kojoj je registrovano štetnikovo vozilo (Čolović, 2007, 108). Korespondent obrađuje odštetne zahteve i isplaćuje oštećenom licu naknadu štete prouzrokovane inostranim vozilom, za račun stranog osiguravača kod koga je to vozilo osigurano od autoodgovornosti.[7] Isplaćenu naknadu štete i odgovarajuću proviziju, korespondent ima pravo da refundira od osiguravača koji ga je imenovao, u skladu sa njihovim međusobnim sporazumom (Čolović, 2009, 497).

Osiguravač i njegov ovlašćeni predstavnik u drugoj zemlji, svoj međusobni odnos uređuju ugovorom. Osiguravač ovlašćenom predstavniku, u skladu sa njihovim ugovorom, obezbeđuje finansijska sredstva iz kojih ovlašćeni predstavnik isplaćuje odštete. Može biti ugovoreno da osiguravač ta sredstva stavlja na raspolaganje ovlašćenom predstavniku unapred (*pre-financing*), a može se ugovoriti da ovlašćeni predstavnik tek po isplati naknade štete ima pravo da se refundira. Visina provizije za ovlašćenog predstavnika takođe se određuje ugovorom (Elvers, 2003, 7).

Odredbe o ovlašćenom predstavniku za likvidaciju štete, sadržane u ZOOS, inspirisane su komunitarnim pravom Evropske unije. Srpski zakonodavac propisao je stroge prekršajne sanckije (novčane kazne do 3.000.000 dinara) za domaća osiguravajuća društva koja blagovremeno ne budu imenovala ovlašćene predstavnike za likvidaciju šteta u svim zemljama Evropske unije. Prekršajnim kaznama biće zaprećeno i ovlašćenim predstavnicima stranih osiguravajućih društva u Srbiji koji ne odgovore na odštetne zahteve u propisanom roku.[8]

Faktički je moguće da ovlašćeni predstavnik ne odgovori na vansudski odštetni zahtev u propisanom roku. Ako se to dogodi, oštećeno lice po čl. 49, st. 2 ZOOS, koji će isto kao i ostale odredbe ovog zakona o ovlašćenim predstavnicima i birou za naknadu štete početi da se primenjuju kada Srbija postane član Evropske unije, može podneti tužbu. Ovlašćeni predstavnik o odštetnom zahtevu rešava samo u vansudskom postupku. On nije pasivno legitimisan u parničnom postupku. U parnici je pasivno legitimisano društvo za osiguranje (Ćurković, 2013, 199).

Uređeni vansudski postupak naknade štete koji se okončava obrazloženom ponudom za naknadu ili obrazloženim odgovorom o odbijanju odštetnog zahteva, ustanovljen je četvrtom direktivom i to samo za lica na koja se odnosi ta direktiva (oštećene koji su u inostran-

[5] Kodifikovana direktiva, čl. 21, st. 4 i ZOOS, čl. 46, st. 1.

[6] Kodifikovana direktiva, čl. 21, st. 2 i 5 i ZOOS čl. 46, st. 2 i 3.

[7] Interne regulative (*Internal Regulations)* Saveta biroa (*Council of Bureaux – The Green Card System)*, čl. 4, st. 4, dostupne na: https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/17-internal-regulations-helsinki-en.pdf, 17. 2. 2019.

[8] ZOOS, čl. 98, st. 1, tač. 6 i 11.

stvu pretrpeli štetu). Petom direktivom takav postupak proširen je na sve žrtve drumskih saobraćajnih nezgoda (González Estévez, Badillo Arias, 2014, 4). Kodifikovana direktiva istom odredbom uređuje i vansudski postupak za naknadu štete pred domaćim osiguravajućim društvom i vansudski postupak za naknadu štete pred ovlašćenim predstavnikom inostranog osiguravajućeg društva.[9] Odredbe ZOOS o vansudskom postupku za naknadu štete pred ovlašćenim predstavnikom, suštinski su identične odredbama o vansudskom postupku za naknadu štete pred domaćim osiguravajućim društvom.[10]

Procedura bi trebalo da bude ista bez obzira da li je reč o šteti koja je nastala u našoj zemlji ili je oštećeno lice štetu pretrpelo u saobraćajnoj nezgodi u inostranstvu. Postoje shvatanja da vansudski postupak za naknadu štete iz saobraćajne nezgode bez elementa inostranosti, jeste procesna pretpostavka za dozvoljenost tužbe protiv osiguravajućeg društva (Petrović Tomić, 2017, 77). Na takvim shvatanjima mogao bi se zasnivati stav da vansudski odštetni zahtev ovlašćenom predstavniku, takođe predstavlja pretpostavku za pokretanje parnice.

Mogućnost podnošenja tužbe protiv stranog osiguravajućeg društva, nakon sprovedenog vansudskog postupka pred njegovim ovlašćenim predstavnikom u zemlji oštećenog lica, oštećenom licu ne pruža dovoljnu zaštitu. Potreban je još neki mehanizam radi zaštite lica koje je pretrpelo štetu usled saobraćajne nezgode u inostranstvu.

Specijalno pravilo o nadležnosti za suđenje u sporovima o naknadi štete iz saobraćajne nezgode koja se dogodila u inostranstvu, može se shvatiti kao deo tog mehanizma. Po odredbi čl. 49, st. 2 ZOOS oštećeno lice tužbu može podneti u mestu svog prebivališta, bez obzira na to što je tuženo inostrano osiguravajuće društvo i što se saobraćajna nezgoda dogodila u stranoj zemlji. Navedena odredba ZOOS oštećenom licu pruža veći stepen zaštite nego čl. 53 Zakona o rešavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja, Službeni list SFRJ, br. 43/82 i 78/82 i Službeni list SRJ, br. 46/96, o međunarodnoj nadležnosti za rešavanje sporova o vanugovornoj odgovornosti za štetu[11] i čl. 44. Zakona o parničnom postupku o elektivnoj mesnoj nadležnosti za suđenje u sporovima o naknadi vanugovorne štete.[12]

4. FUNKCIJA BIROA ZA NAKNADU ŠTETE

Četvrta direktiva predvidela je da u državama Evropske unije, kao dodatna garancija naknade štete u slučaju saobraćajne nezgode van zemlje oštećenog lica, treba da postoji telo za naknadu štete (*compensation body, Organisme d'Indemisation, odškodinski ured*) (Terzić, 2006, 104). Srpski zakonodavac to telo nazvao je *biro za nakadu štete*,[13] u literaturi može se sresti naziv *služba za naknadu štete* (Terzić, 2006, 104–107; Pak, 2009, 466), a hrvatski propis za to telo koristi termin *ured za naknadu*.[14] Funkcija biroa za naknadu štete jeste da interveniše i žrtvi saobraćajne nezgode pruži obeštećenje u izuzetnim slučajevima „kada zakažu odgovorni osiguravač i njegov ovlašćeni predstavnik" (Ćurković, 2013,208).

Oštećeno lice ne može uvek i odmah da podnese odštetni zahtev birou za naknadu štete. Po evropskim propisima, oštećeni ima pravo da se obrati birou za naknadu štete u tri različite grupe slučajeva. Prvo, oštećeni može da se obrati birou za naknadu štete ako inostrani osiguravač, odnosno njegov ovlašćeni predstavnik, nije odgovorio na odštetni zahtev u roku od tri meseca. Zatim, pravo na podnošenje direktnog zahteva birou za naknadu štete postoji ako inostrani osiguravač nije imenovao ovlašćenog predstavnika u zemlji oštećenog lica. Pored dve navedene grupe slučajeva, oštećeni od biroa za naknadu štete može da dobije odštetu i kada nije poznato vozilo kojim je u inostranstvu prouzrokovana šteta ili kad nije poznat osiguravač vozila kojim je naneta šteta, tj. kad se radi o šteti prouzrokovanoj nepoznatim ili neosiguranim vozilom (Elvers, 2003, 7).

Biro za naknadu štete ima rok od dva meseca da odluči o odštetnom zahtevu. Pre odluke, biro za naknadu štete trebalo bi da o odštetnom zahtevu obavesti osiguravajuće društvo kod koga je osigurano vozilo kojim je prouzrokovana šteta ili njegovog ovlašćenog predstavnika. Takođe bi trebalo da obavesti i nadležno telo iz

[9] Kodifkovana direktiva, čl. 22.

[10] ZOOS, čl. 24, 25 i čl. 49.

[11] Čl. 53 Zakona o rešavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja propisuje da mesto nastanka štete može biti tačka vezivanja na osnovu koje se uspostavlja međunarodna nadležnost domaćeg suda za rešavanje spora o vanugovornoj odgovornosti za štetu (*forum loci delicti commissi)*.

[12] Čl. 44 Zakona o parničnom postupku predviđa elektivnu mesnu nadležnost suda na čijem području je štetna radnja izvršena ili štetna posledica nastupila za suđenje u sporovima o vanugovornoj odgovornosti za štetu. Stav 2 ovog člana propisuje i da se mesna nadležnost suda može uspostaviti po mestu prebivališta tužioca, ali samo ako se traži naknada štete zbog smrti ili teške telesne povrede.

[13] ZOOS, čl. 53–57.

[14] Zakon o obveznim osiguranjima u prometu Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14, čl. 57–61.

zemlje tog osiguravajućeg društva, tj. biro za naknadu štete (*compensation body*) države u kojoj je registrovano vozilo štetnika (Pak, 2009, 466).

Intencija (evropskog) zakonodavca je da preko biroa za naknadu štete oštećenom licu omogući naknadu u izuzetnim slučajevima, dakle supsidijarno. Pokretanje parnice protiv osiguravajućeg društva prema kodifikovanoj direktivi predstavlja formalnu smetnju za obraćanje birou za naknadu štete.[15] Srpski zakonodavac preuzeo je ovo ograničenje iz evropskog propisa. Međutim, naš zakonodavac predvideo je jedno dodatno ograničenje za obraćanje birou za naknadu štete. Odredbom čl. 55, st. 1 ZOOS propisano je da, osim podnošenja tužbe protiv osiguravajućeg društva, pokretanje parničnog postupka protiv štetnika, takođe predstavlja procesnu smetnju za obraćanje birou za naknadu štete.

Očigledni ciljevi uvođenja biroa za naknadu štete u naš pravni sistem, jesu usklađivanje sa pravom Evropske unije i zaštita oštećenog lica. Kodifikovana direktiva zabranjuje državama da obeštećenje iz biroa za naknadu štete ograniče nekim uslovima koji nisu predviđeni u toj direktivi.[16] Komunitarni propisi Evropske unije dozvoljavaju državama članicama da donesu (ili zadrže) zakone koji oštećeno lice stavljaju u povoljniji položaj od položaja koje oštećeno lice mora imati prema kodifikovanoj direktivi. Međutim, nacionalni propis koji oštećenom nameće ograničenja koja nisu predviđena evropskim propisom o osiguranju motornih vozila, nije prihvatljiv sa stanovišta prava Evropske unije (Slavnić, 2011, 16).

Zakonska odredba koja isključuje mogućnost oštećenog lica da se obraća birou za naknadu štete, zbog toga što je radi naknade štete tužilo štetnika, odstupa od komunitarnog prava Evropske unije. Takva odredba ne doprinosi cilju zakona. Ona oštećeno lice stavlja u položaj koji je nepovoljniji od položaja koji mu pripada po evropskom pravu. Izgleda kao da je pisac zakona u čl. 55, st. 1 ZOOS učinio grešku.

Postupak pred biroom za naknadu štete treba obustaviti, ako u toku tog postupka odgovorno društvo za osiguranje ili njegov predstavnik, oštećenom licu isplate naknadu štete, odnosno daju obrazloženu ponudu za naknadu štete ili mu daju obrazloženi odgovor na odštetni zahtev.[17]

5. REGRESNO PRAVO BIORA ZA NAKNADU ŠTETE

Teret snošenja štete prouzrokovane motornim vozilom trebalo bi da se prebacuje na lica koja od upotrebe motornog vozila imaju neku korist ili ostvaruju određene pogodnosti (Ilkić, 2012, 508). Domaći biro za naknadu štete zbog toga ne bi trebalo da bude krajnji platilac odštete koja je stranim motornim vozilom prouzrokovana u inostranstvu. Pravila o regresiranju (refundaciji) koja su utvrđena u kodifikovanoj direktivi i preuzeta u ZOOS, prebacuju teret odštete sa biroa za naknadu štete iz zemlje oštećenog lica.

Po isplati naknade štete formira se regresni lanac. Na početku tog lanca je oštećeno lice, koje se može naplatiti od biroa za naknadu štete u svojoj zemlji. Biro za naknadu štete iz zemlje oštećenog lica, nakon što isplati obeštećenje, ima pravo da se regresira od biroa za naknadu štete države iz koje je vozilo štetnika.[18] Na kraju regresnog lanca mora biti ili štetnik ili osiguravajuće društvo koje je zaključilo ugovor o osiguranju od autoodgovornosti za vozilo kojim je štetnik upravljao. Oni ostvaruju korist, odnosno imaju pogodnost od upotrebe vozila, pa bi teret snošenja štete na kraju trebalo da padne na njih. Stoga biro za naknadu štete iz štetnikove zemlje ima pravo regresa prema štetniku ili prema osiguravaču kod koga se štetnik osigurao od autoodgovornosti.[19]

„Bez obzira na to što je zakonom ustanovljena dužnost zaključenja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti, što su propisane kazne za lica koja ne ispune ovu dužnost, što se registracija motornog vozila ne može izvršiti ako nije izvršeno osiguranje – ima slučajeva kada se posle saobraćajne nezgode ustanovi da je šteta prouzrokovana vozilom koje nije obuhvaćeno osiguranjem" (Jankovec, 1996, 200). Takvi slučajevi mogu se dogoditi i posetiocima iz stranih zemalja. Moguće je da šteta u inostranstvu bude prouzrokovana motornim vozilom za koje nije zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti ili da vozilo kojim je prouzrokovana šteta ostane nepoznato.

Naknada štete prouzrokovane motornim vozilom za koje nije zaključen ugovor o obaveznom osiguranju i naknada štete prouzrokovane nepoznatim motornim vozilom, jesu poslovi za koje je po evopskom pravu nadležan Garantni fond (Slavnić, 2010a, 9).

Kada je vozilo neosigurano ili nepoznato, nema osiguravajućeg društva, odnosno nije poznato osiguravajuće društvo, koje bi naknadilo štetu. Tada ne postoji

[15] Kodifkovana direktiva,, čl. 24, st. 1, tač. 3.

[16] Kodifkovana direktiva, čl. 24, st. 1, tač. 6.

[17] Kodifkovana direktiva, čl. 24, st. 1, tač. 4 i ZOOS, čl. 54, st. 1.

[18] Kodifkovana direktiva, čl. 24, st. 2, tač. 1 i ZOOS, čl. 55, st. 3.

[19] Kodifkovana direktiva, čl. 24, st. 2, tač. 2.

ni ovlašćeni predstavnik za likvidaciju štete u zemlji oštećenog lica. Po komunitarnim propisima oštećeni tada može ostvariti odštetu od biroa za naknadu štete u svojoj zemlji, a ne samo od Garantnog fonda u inostranstvu.

Čl. 25 kodifikovane direktive uređuje pravo na odštetu u zemlji oštećenog lica i regresne odnose, ako je šteta van zemlje oštećenog lica prouzrokovana neosiguranim ili nepoznatim motornim vozilom. Biro za naknadu štete, nakon što rezidentu isplati naknadu štete koja je u inostranstvu prouzrokovana neosiguranim ili nepoznatim vozilom, ima pravo na regres (refundaciju) prema Garantnom fondu države u kojoj je došlo do nezgode (Terzić, 2006, 106).

Regres se ostvaruje od Garantnog fonda države članice Evropske unije ukojoj je štetnikovo neosigurano motorno vozilo uobičajeno stacionirano, tj. države članice čiju registarsku oznaku vozilo nosi. Ako je štetnik upravljao neosiguranim vozilom koje je uobičajeno stacionirano (*normally based*) van Evropske unije, biro za naknadu štete regres ostvaruje od Garantnog fonda države u kojoj se nezgoda dogodila. Pravo biroa za naknadu štete na regres prema Garantnom fondu zemlje u kojoj se nezgoda dogodila, postoji i ako je reč o nezgodi usled upotrebe nepoznatog vozila.[20]

Regres prema Garantnom fondu načelno je isključen. Po shvatanju koje je izneo Dragiša Slijepčević, sudija najvišeg suda Republike Srbije, ne postoji pravni osnov za regresni zahtev prema Garantnom fondu (Slijepčević, 2004, 322–323). Vrhovni sud Srbije u presudi Pzz. 5/04 od 1. aprila 2004. godine utvrdio je stav da pravno lice koje oštećenom naknadi štetu prouzrokovanu neosiguranim motornim vozilom, nema regresno potraživanje prema Garantnom fondu. Pravna i fizička lica, koja su na bilo koji način neposredno oštećenom naknadila štetu prouzrokovanu neosiguranim ili nepoznatim vozilom, po domaćoj sudskoj praksi ne mogu imati pravo regresa prema Garantnom fondu.[21]

Stav da se od Garantnog fonda ne može naplatiti regresno potraživanje, koje je prvo u pravnoj literaturi zastupao Dragiša Slijepčević, a posle potvrdila sudska praksa, prihvatio je i naš zakonodavac. Opšte pravilo o isključenju prava regresa prema Garantnom fondu uneto je u odredbu čl. 77 ZOOS.

Odredbe čl. 56, st. 2 istog zakona utvrđuju neka posebna pravila o pravu regresa u slučaju kada biro za naknadu štete u zemlji oštećenog lica isplati odštetu. Dilemu da li se strani biro za naknadu štete može regresirati iz sredstava domaćeg Garantnog fonda, trebalo bi rešiti primenom principa *lex specialis derogat legi generali*. Opšte pravilo o isključenju prava regresa prema Garantnom fondu, u izuzetnom slučaju kada je regresni poverilac neki strani biro za naknadu štete, isključeno je posebnim pravilom iz čl. 56, st. 2 ZOOS po kome se biro za naknadu štete može regresirati iz sredstava Garantnog fonda.

Ovakvo tumačenje u skladu je i sa evropskim pravom. Kodifikovana direktiva izričito traži od članica da propišu mogućnost da u slučaju saobraćajne nezgode van zemlje oštećenog lica, biro za naknad štete ima pravo regresa prema Garantnom fondu zemlje u kojoj je došlo do nezgode, odnosno zemlje u kojoj je uobičajeno stacionirano štetnikovo vozilo.

Detaljna procedura po kojoj se biroi za naknadu štete različitih evropskih zemalja refundiraju jedni od drugih i od garantnih fondova, uređena je multilateralnim sporazumom, odnosno Izvršnim pravilima za Sporazum između biroa za naknadu štete i između biroa za naknadu štete i garantnih fondova od 29. aprila 2002. godine. Na osnovu tog akta određuje se i visina provizije koju biro za naknadu štete ima pravo da naplati od inostranog biroa za naknadu štete ili od Garantnog fonda.[22]

6. STATUS BIROA ZA NAKNADU ŠTETE

Telo koje vrši funkciju biroa za naknadu štete, tj. koje služi kao garant naknade štete pretrpljene u inostranstvu, po propisima Evropske unije mora postojati u svakoj državi članici. Čl. 6, st. 1 četvrte direktive, koji je suštinski identičan čl. 24, st. 1 kodifikovane direktive, obavezao je države članice da osnuju novog subjekta, ili da ovlaste već postojećeg subjekta, koji će biti nadležan da oštećenom naknadi štetu pretrpljenu u državi u kojoj nema prebivalište. Komunitarni propisi ostavili su nacionalnim zakonodavcima da u svakoj državi odrede koji će ti subjekti biti.

Biro za naknadu štete u smislu navedenih odredaba, u uporednim pravnim sistemima nikad nije posebno pravno lice, niti državni organ. Biro za naknadu štete posluje ili u okviru udruženja osiguravajućih društava –

[20] Kodifkovana direktiva, čl. 25, st. 1 i ZOOS, čl. 56.

[21] Taj stav sudske prakse, utvrđen presudom Vrhovnog suda Srbije Pzz. 5/04 od 1. aprila 2004. godine, potvrđen je na sednicama Odeljenja za privredne sporove Višeg trgovinskog suda od 5. i 25. oktobra i 7. i 14. novembra 2006. godine, kao i u presudama Višeg trgovinskog suda Pž. 2557/03 od 9. juna 2004. godine i Pž. 5817/02 od 7. novembra 2007. godine, presudi Vrhovnog suda Srbije Gzz. 7/05 od 16. juna 2005. godine, presudi Apelacionog suda u Kragujevcu Gž. 1200/13 od 18. jula 2013. godine i presudi Apelacionog suda u Beogradu Gž. 77/16 od 8. marta 2017. godine.

[22] Council of Bureaux, *Implementing regulation for the Agreement between Compensation Bodies and between Compensation Bodies and Guarantee Funds of 29 April 2002.*

nacionalnog biroa osiguranja (kod nas je to Udruženje osiguravača Srbije) ili u okviru Garantnog fonda. Na primer, u Nemačkoj jedna organizacija (*Verkehrsopferhilfee. V.*), koja je organizaciono odvojena od nemačkog nacionalnog biroa osiguranja (*Deutsches Büro Grüne Kartee. V.),* obavlja funkciju Garantnog fonda i biroa za naknadu štete. Biro za naknadu štete u Francuskoj posluje u okviru Garantnog fonda (*Fonds de Garantie des assurances obligatoires de dommages*) (Tomadini, 2003, 5).

U Austriji ni biro za naknadu štete ni Garantni fond nisu posebna pravna lica. U toj zemlji oba navedena instituta funkcionišu u okviru austrijskog nacionalnog biroa osiguranja, tj. u okviru Udruženja društava za osiguranje Austrije (*Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs*).[23] Po mađarskom pravu poslove biroa za naknadu štete obavlja Udruženje mađarskih osiguravača (*Magyar Biztosítók Szövetségét*) (Kálmán, 2003, 12). Hrvatski zakonodavac propisao je da se u Republici Hrvatskoj biro za naknadu štete uspostavlja u okviru Hrvatskog ureda za osiguranje.[24] Bugarski Zakonik o osiguranju propisuje da biro za naknadu štete u Bugarskoj funkcioniše u okviru bugarskog nacionalnog biroa osiguranja (*Националното Бюро на Българските Автомобилни Застрахователи).*[25]

Srpski zakonodavac predvideo je da će biro za naknadu štete u Srbiji, u budućnosti kada bude osnovan, funkcionisati u okviru Udruženja osiguravača Srbije.[26] Udruženje osiguravača Srbije, kao jedno od svojih javnih ovlašćenja, vodi biro za naknadu štete.[27] Takvo zakonsko rešenje ne izlazi iz okvira koji su postavljeni komunitarnim propisima. Pored toga, takvo rešenje je identično rešenju koje je prihvaćeno u državama koje su po pravnoj tradiciji slične Srbiji, a i u državama koje su po stepenu društvenog razvoja slične našoj zemlji.

Ažurnost isplate štete iz sredstava Garantnog fonda, koji u Srbiji funkcioniše u okviru Udruženja osiguravača Srbije, je na visokom nivou. Odštetni zahtevi se rešavaju efikasno i u zakonskom roku (Lapčić, 2017). S obzirom na to da je Udruženje osiguravača Srbije do sada uspešno postupalo po odštetnim zahtevima, kao i na evropski pravni okvir i rešenja u uporednom pravu, naš zakonodavac ispravno je postupio kada je odlučio da poslove biroa za naknadu štete poveri Udruženju osiguravača Srbije.

7. ZAKLJUČAK

Lice sa prebivalištem u zemlji članici Evropske unije, u slučaju da usled saobraćajne nezgode van svoje države pretrpi štetu, po povratku u svoju zemlju moći će da ostvari pravo na odštetu. Sistem zaštite posetilaca, ustanovljen na osnovu odredaba četvrte direktive koje su prihvaćene i u kodifikovanoj direktivi, omogućava da se šteta pretrpljena u inostranstvu efikasno naknadi u zemlji oštećenog lica. Srpski zakonodavac pokazao jenameru da stepen zaštite naših sugrađana za slučaj saobraćajne nezgode van Srbije, bude podjednak stepenu zaštite koju države članice Evropske unije pružaju svojim građanima u analognim situacijama. Ta namera jeste očigledna, zbog toga što je domaći zakon preuzeo relevantne odredbe četvrte direktive, odnosno kodifikovane direktive.

Primena zakonskih odredaba o zaštiti domaćih rezidenata u slučaju saobraćajne nezgode van naše zemlje, odložena je na neodređeno vreme, tj. do dana kada Srbija postane punopravni član Evropske unije. Zbog toga nivo ekonomske zaštite lica sa prebivalištem u Srbiji za slučaj saobraćajne nezgode u inostranstvu, još uvek nije izjednačen sa nivoom zaštite koju države članice Evropske unije pružaju svojim rezidentima.

Institut koji bi trebalo dau krajnjoj liniji garantuje da će oštećeni dobiti naknadu u slučaju kad štetu pretrpi usled saobraćajne nezgode koja se desi izvan teritorije Srbije, jeste biro za naknadu štete. Uspostavljanje biroa za naknadu štete je u interesu evropskih integracija Republike Srbije. S obzirom na to da biro za naknadu štete služi zaštiti lica sa prebivalištem u našoj zemlji, evropske integracije nisu jedini razlog zbog koga bi taj pravni institut trebalo uspostaviti. Standarde zaštite naših sugrađana trebalo bi podizati zbog naših sugrađana, a ne samo zbog zahteva Evropske unije.

Način na koji materijalne odredbe domaćeg zakona uređuju biro za naknadu štete, prihvatljiv je i sa stanovišta evropskih integracija i sa stanovišta zaštite lica sa prebivalištem u Republici Srbiji. Odredbe ZOOS o birou za naknadu štete i o ovlašćenom predstavniku osiguravajućeg društva, suštinski su slične odgovarajućim odredbama komunitarnih propisa Evropske unije. Primena tih odredaba domaćeg zakona omogućila bi efikasnu naknadu štete iz saobraćajne nezgode koja se dogodila u inostranstvu.

Odredba čl. 55, st. 1 ZOOS, u delu u kome predviđa da se oštećeno lice ne može obraćati birou za naknadu štete ako je pokrenulo sudski postupak protiv lica koje

[23] Council of Bureaux, *Austria,* доступно на URL: https://www.cobx.org/search-organisation?countryCode=AT, 10. 3. 2019.

[24] Zakon o obveznim osiguranjima u prometu Republike Hrvatske, čl. 57, st. 1.

[25] Zakonik o osiguranju Republike Bugarske, *Državni glasnik*, br. 102/15 od 29. 12. 2015, čl. 506, st. 3.

[26] ZOOS, čl. 53, st.1.

[27] ZOOS, čl. 70, st. 1, tač. 3.

je štetu prouzrokovalo (štetnika), nije u skladu sa propisima Evropske unije. Navedeno ograničenje prava žrtve saobraćajne nezgode, nije opravdano. Tužba protiv štetnika ne bi trebala da bude prepreka za podnošenje odštetnog zahteva birou za naknadu štete.

Bez obzira na grešku učinjenu u čl. 55, st. 1 ZOOS, domaćem zakonu ne mogu se uputiti oštre kritike. Zakonodavac je, ugledajući se na pravo Evropske unije, zaštitu lica iz Srbije koja su u inostranstvu pretrpela štetu, normirao na odgovarajući način. Ipak, ekonomska zaštita naših sugrađana, koji su van Srbije pretrpeli saobraćajnu nezgodu, nije jednaka ekonomskoj zaštiti lica sa prebivalištem u državama Evropske unije u analognim situacijama. Uzrok te nejednakosti ne treba tražiti u nedostacima domaćih odredaba materijalnog prava. Nejednakost između lica sa prebivalištem u Srbiji i lica koja žive u Evropskoj uniji, postoji jednostavno zbog toga što se u Srbiji odgovarajuće norme ne primenjuju. Primena normi koje bi omogućile da se u Srbiji efikasno naknadi šteta iz saobraćajne nezgoda koja se desila u inostranstvu, odložena je do neutvrđenog budućeg dana – dana kada će Srbija postati punopravna članica Evropske unije.

Zakonodavac je ispravno uočio da domaći biro za naknadu štete ne bi trebalo da bude krajnji platilac odštete u slučaju kada je inostranim vozilom u inostranstvu prouzrokovana šteta. Pravila o regresu omogućavaju da se teret naknade štete na kraju prevali na strano osiguravajuće društvo ili na lice koje je štetu prouzrokovalo.

Dileme se mogu javiti u slučaju regresnog zahteva biroa za naknadu štete jedne zemlje prema Garantnom fondu druge zemlje. Regresni zahtev prema domaćem Garantnom fondu, po izričitoj zakonskoj odredbi i duboko ukorenjenoj sudskoj praksi, ne može se ostvarivati. Međutim, imajući u vidu izričite odredbe evropskog propisa i domaćeg zakona o pravu biroa za naknadu štete na regres (refundaciju) prema Garantnom fondu, te dileme treba rešiti primenom principa *lex specialis derogat legi generali*. Biro za naknadu štete po specijalnim odredbama, koje će se primenjivati kad Srbija pristupi Evropskoj uniji, može imati pravo da se regresira od Garantnog fonda.

Poslovi biroa za naknadu štete zakonom su povereni Udruženju osiguravača Srbije. Takvo zakonsko rešenje nesumnjivo jeste u okviru koji je postavljen komunitarnim propisima Evropske unije. Zakonodavac je postupio u skladu sa rešenjima koja su prihvaćena u pravima država koje su po pravnoj tradiciji slične našoj zemlji. Efikasno postupanje Udruženja osiguravača Srbije u praksi po odštetnim zahtevima, takođe je jedan od razloga zbog kojih izgleda opravdano da se poslovi biroa za naknadu štete povere Udruženju osiguravača Srbije.

Milos RADOVANOVIC, LLM
Halkbank, Belgrade

Compensation body

UDC: 368.214(4-672EU)
Systematic scientific paper

SUMMARY

European Union laws have established legal institutes responsible for providing protection for visiting victims. Injured party from a Member State of European Union, under certain conditions, is entitled to submit a claim for compensation in its own country, even if traffic accident has occurred outside that party's Member State of residence. Compensation body guarantees compensation to injured party in its own State, even if a damage has occurred in some other State.

Author in this paper analyzes certain provisions of European Union Directives and provisions of Serbian Law on Compulsory Traffic Insurance. Attention is concentrated on provisions regulating compensation body as legal institute. Author compares provisions of Serbian Law and provisions of European Union Directives regulating protection of visiting victims. Starting from this comparison, author concludes that the provisions of Law on Compulsory Traffic Insurance are in compliance with European Union law. Substantial provisions of Law on Compulsory Traffic Insurance, regulating compensation of a damage caused in traffic accident occurred outside Serbian territory, prescribes adequate protection for injured party. Substantial provisions of Law on Compulsory Traffic Insurance receive positive assessment from the author, but author emphasizes that application of these provisions is delayed until the day Serbia's accession to the European Union.

Key words: motor third party liability insurance, protection for visiting victims, compensation body, claims representative, green card

LITERATURA (*REFERENCES)*

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.*

Council of Bureaux, *Interactive map,* dostupno na: https://www.cobx.org/highcharts-maps, 11. 2. 2019.

Council of Bureaux, *Internal Regulations*, dostupno na: https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/17-internal-regulations-helsinki-en.pdf, 17. 2. 2019.

Council of Bureaux, *EU MID Bodies,* dostupno na a: https://www.cobx.org/article/49/eu-mid-bodies, 10. 3. 2019.

Council of Bureaux, Implementing regulation for the Agreement between Compensation Bodies and between Compensation Bodies and Guarantee Funds of 29 April 2002, dostupno na: http://www.verkehrsopferhilfe.de/wp-content/uploads/2016/06/Abkommen_ von_ Rotterdam.pdf,9. 3. 2019.

Ćurković, M. (2013). *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*. Zagreb: Inženjerski biro.

Čolović, V. (2009). Kritski sporazum – opšta pravila (sistem zelene karte), Babić, B. (ur.) u: *Vodič kroz pravo Evropske unije*, (493–499). Beograd: Institut za međunarodnu politiku i privredu, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, JP Službeni glasnik.

Čolović, V. (2007). *Međunarodno osiguranje autoodgovornosti*. Beograd: Dosije.

Elvers, R. (2003). Implementing the Forth Motor Insurance Directive in Germany, *AIDA - Motor Insurance Working Group Bulletin*, November 2003, dostupno na: http://www.aida.org.uk/pdf/motorinsbulletin_nov03.pdf, 9. 3. 2019.

González Estévez, E., A., Badillo Arias, J., A. (2014). Out-of-Court dispute resolution mechanisms in the insurance sector, *Consor seguros – revista digital*, no. 1, dostupno na: http://www.consorsegurosdigital.com/en/numero-01/front-page/out-of-court-dispute-resolution-mechanisms-in-the-insurance-sector, 17. 2. 2019.

Ivančević, K. (2014). Obavezna osiguranja u saobraćaju, Radojević, M. (ur.) u: *Pravo osiguranja*, (302–352). Beograd: Pravni fakultet Univerziteta Union, JP Službeni glasnik.

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

Jankovec, I. (1996). Zakon o osiguranju imovine i lica – komentar čl. 73–108, Vujović, R. (ur.) u: *Zakon o osiguranju imovine i lica – komentar* (165–206). Beograd: Dunav Preving.

Kálmán, K. (2003). The Effects of EU Insurance Directives on Motor Third Party Liability Legislation in Hungary, AIDA - Motor Insurance Working Group Bulletin, November 2003, dostupno na: http://www.aida. org.uk/pdf/motorinsbulletin_nov03.pdf, 9. 3. 2019.

Lapčić, V. (2017). Srpsko tržište osiguranja se menja na bolje – Intervju Duška Jovanovića Generalnog sekretara Udruženja osiguravača Srbije, *Svjet osiguranja* – izdanje za Srbiju, Crnu Goru i Makedoniju, 7, 2017, dostupno na: http://svijetosiguranja.eu/sr/clanak/2017/7/srpsko-trziste-osiguranja-se-menja-nabolje,1623,21305.html, 10. 3. 2019.

Marson, J., Ferris, K. (2017). Motor Vehicle Insurance Law: Ignoring the Lessons from King Rex, *Business Law Review,* dostupno na: http://shura.shu.ac.uk/15752/3/Marson-Motor%20Insurance%20and%20King%20Rex%20%28AM%29.pdf, 14. 2. 2019.

Merkin, R., Stuart-Smith, J. (2004). *The Law of Motor Insurance*. London: Sweet & Maxwell.

Nemeth, K. (2001). *European Insurance Law – A Single Insurance Market?* San Domeniko: European University Institute Florance.

Pak, J. (2009). „Direktive Evropske unije u oblasti osiguranja od odgovornosti za štete od motornih vozila", Babić, B. (ur.) u: Vodič kroz pravo Evropske unije, (448–472). Beograd: Institut za međunarodnu politiku i privredu, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, JP Službeni glasnik.

Pak, J. (2013). *Pravo osiguranja*. Beograd: Univerzitet Singidunum.

Petrović, N. (2006). Međunarodno osiguranje od autooodgovornosti, *Pravo i privreda*, 1-4, 84–102.

Petrović Tomić, N. (2017). Evropski okvir vansudskog rešavanja sporova iz osiguranja od odgovornosti imalaca motornih vozila i srpsko pravo, Jovanović, S., Marano, P. (urednici) u: *Srazmernost i pravna izvesnost u osiguranju*, (68–86). Palić: Udruženje za pravo osiguranja, Udruženje osiguravača Srbije.

Petrović, Z., Čolović, V., Mrvić-Petrović N. (2010). *Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete*. Beograd: JP Službeni glasnik.

Slavnić, J. (2010a). Nedostaci u načinu organizovanja garantnog fonda i propisanim merama nadzora u novom Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Revija za pravo osiguranja*, 9(3), 9–19.

Slavnić, J. (2010b). Pogled na neka nova zakonska rešenja neprimerena obaveznom osiguranju od autoodgovornosti, *Pravni život*, 11, 611–626.

Slavnić, J. (2011). Gubitak prava iz osiguranja od autoodgovornosti prema novom Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, *Revija za pravo osiguranja*, 10(1), 15–22.

Slijepčević, D. (2004). Mogućnost ostvarenja regresnog prava osiguravača iz sredstava garantnog fonda, Petrović, Z. (ur.) u: *Aktuelni problemi naknade štete i osiguranja*, (317–326). Budva: Udruženje za odštetno pravo.

Terzić, N. (2006). Primena Četvrte Direktive EU o osiguranju od autoodgovornosti, Slavnić, J., Šulejić, P. (ur.) u: *Osiguranje u susret procesu pridruživanja SCG EU*, (93–111). Palić: Udruženje za pravo osiguranja Srbije i Crne Gore.

Tomadini, A. (2003). France Implements Fourth European Directive, *AIDA - Motor Insurance Working Group Bulletin*,

November 2003, доступно на: http://www.aida.org.uk/pdf/motorinsbulletin_nov03.pdf, 9. 3. 2019.

Šulejić, P. (2005). *Pravo osiguranja*, Beograd: Dosije.

Verkehrsopferhilfe E. V, *Compensation Body*, dostupno na: http://www.verkehrsopferhilfe. de/en/entschaedigungsstelle,10. 3. 2019.

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

Zakon o rešavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja, *Službeni list SFRJ*, br. 43/82 i 78/82 i *Službeni list SRJ*, br. 46/96.

Zakon o parničnom postupku, *Službeni glasnik RS*, br. 72/11, 49/13, 74/13 i 55/14.

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14.

Zakonik o osiguranju Republike Bugarske, *Državni glasnik*, br. 102/15 od 29. 12 2015.