**УНИВЕРЗИТЕТ СИНГИДУНУМ**
**Департман за последипломске студије**

ПОСЛОВНА ЕКОНОМИЈА
МАСТЕР СТУДИЈСКИ ПРОГРАМ

**МАСТЕР РАД**

# ПРИМЕНА ПРОПИСА У ОСИГУРАЊУ МОТОРНИХ ВОЗИЛА

Ментор:
Проф. др Љиљана Јеремић

Студент:
Ивана Рајичић
Бр. индекса: 400850/2011

Београд, 2013.

## САДРЖАЈ

УВОД ..... 7

Развој друмског саобраћаја ..... 9

МЕТОДОЛОГИЈА РАДА ..... 11

Полазиште предмета истраживања ..... 11

Значај и актуелност истраживања ..... 12

Циљеви истраживања ..... 12

Хипотезе истраживања ..... 13

Методе истраживања ..... 14

Структура рада ..... 14

ДЕФИНИСАЊЕ И ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ОСИГУРАЊА ..... 16

Настанак осигурања ..... 16

Дефиниција осигурања ..... 17

Значај осигурања ..... 17

ОСИГУРАЊЕ ОД АУТО-ОДГОВОРНОСТИ ..... 19

Елементи осигурања ..... 19

Значај осигурања од ауто-одговорности ..... 19

Функција осигурања од ауто-одговорности ..... 21

СТУДИЈА СЛУЧАЈА: АУТО-ОДГОВОРНОСТ НА ПРИМЕРУ КОМПАНИЈЕ “ДУНАВ ОСИГУРАЊЕ” ..... 23

Понуда осигурања ауто-одговорности у Компанији “Дунав осигурање” ..... 23

Бонус-малус систем ..... 24

Европски извештај о саобраћајној незгоди ..... 25

СТУДИЈА СЛУЧАЈА: АУТО-КАСКО НА ПРИМЕРУ КОМПАНИЈЕ “ДУНАВ ОСИГУРАЊЕ” ..... 26
Понуда ауто-каско осигурања у Компанији “Дунав осигурање” ..... 26
Делимично каско осигурање ..... 28
Осигурање од ауто-незгоде ..... 28
Примери цена каско осигурања у Компанији “Дунав осигурање” ..... 30
Примери цена каско осигурања без укљученог допунског ризика крађе ..... 30
Примери цена каско осигурања са укљученим допунским ризиком крађе ..... 31
Мини каско осигурање ..... 32
ФИНАНСИЈСКИ ИЗВЕШТАЈ КОМПАНИЈЕ “ДУНАВ ОСИГУРАЊЕ” ..... 33
Основни идентификациони подаци ..... 33
Биланс стања актива ..... 34
Биланс стања пасива ..... 36
Биланс успеха ..... 38
Зграде и земљиште у поседу Компаније “Дунав осигурање” ..... 41
Подаци о хартијама од вредности ..... 43
Анализа Финансијског извештаја ..... 44
Анализа Годишњих извештаја о пословању Народне банке Србије – сектор осигурања 45
МАРКЕТИНГ МЕНАЏМЕНТ НА ПРИМЕРУ КАСКО ОСИГУРАЊА ..... 47
Улога маркетинг комуникације ..... 47
Брендирање, принципи и улога ..... 48
Модел комуникационог процеса ..... 49
Развој ефективних комуникација ..... 50
Анализа рекламе за ауто-каско Компаније “Дунав осигурање” ..... 52
Маркетинг данас ..... 54

ЕВРОПСКО ОСИГУРАЊЕ У ПОСЛЕДЊЕ ДВЕ ГОДИНЕ ..... 55
Животно осигурање се враћа позитивном расту ..... 55
Раст неживотног осигурања релативно стабилан ..... 56
Стање на путевима Европе ..... 59
ПРАВО ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ ..... 62
ЕВРОПСКИ ИЗВЕШТАЈ О САОБРАЋАЈНОЈ НЕЗГОДИ ..... 66
Историја Европског извештаја о саобраћајној незгоди ..... 67
Шта је Европски извештај о саобраћајној незгоди? ..... 67
ДИРЕКТИВЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ О ОБАВЕЗНОМ ОСИГУРАЊУ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТЕ ОД МОТОРНИХ ВОЗИЛА ..... 69
Прве четири директиве ..... 69
Пета директива ..... 70
Промене одредби Прве директиве ..... 71
Промене одредби Друге директиве ..... 72
Промене одредби Треће директиве ..... 73
Промене одредби Четврте директиве ..... 74
Пета директива и Европски извештај о саобраћајној незгоди ..... 74
Предности Европског извештаја ..... 77
Законодавна регулатива ..... 77
Примена Европског извештаја у Републици Србији ..... 78
ЗАКЉУЧАК ..... 80
ЛИТЕРАТУРА ..... 81

**Табеле**

Табела 1 - Динамика броја аутомобила у свету у одабраним годинама..... 9

Табела 2 - Степен моторизације и развијеност земље..... 10

Табела 3 - Каско осигурање, примери цена..... 30

Табела 4 - Каско осигурање, примери цена са допунским ризиком крађе..... 31

Табела 5 - Основни подаци о Компанији “Дунав осигурање” а.д.о..... 34

Табела 6 - Биланс стања актива у Копанији “Дунав осигурање” а.д.о. ..... 35

Табела 7 - Биланс стања пасива у Компанији “Дунав осигурање” а.д.о. ..... 37

Табела 8 - Биланс успеха..... 40

Табела 9 - Функционалне зграде Компаније “Дунав осигурање” ..... 42

Табела 10 - Инвестиционо и функционално земљиште Компаније “Дунав осигурање”... 42

Табела 11 - Подаци о акцијама Компаније “Дунав осигурање” на дан 12.06.2013..... 43

Табела 12 – Кључне цифре и раст у европским осигурањима 2010-2012. године ..... 57

Табела 13 – Број аутомобилских несрећа по земљама Европе..... 60

Табела 14 – Преглед броја саобраћајних незгода и настрадалих лица у Србији 2001-2012. године..... 63

**Слике**

Слика 1 - Преглед стања осигуравајућих друштава у протеклих пет година ..... 46

Слика 2 - Модел комуникационог процеса ..... 49

Слика 3 - Развој ефективних комуникација ..... 50

Слика 4 - Каско - јастуци ..... 53

Слика 5 - Приказ промена у кључним делатностима неживотног осигурања у Европи 2010-2012. године ..... 58

Слика 6[45]– Број фаталних саобраћајних несрећа по годинама у Европи ..... 59

Слика 7 – Графички приказ броја повређених и настрадалих лица у Србији 2001 – 2012. године ..... 64

Слика 8 – Образац Европског извештаја о саобраћајној незгоди ..... 76

# УВОД

Глобална економска криза снажно је утицала на развијене земље и земље у развоју преко смањења кредита и свих капиталних прилива и преко смањења домаће и извозне тражње, са негативним последицама на производњу, извоз, инфлацију и девизни курс. Ефекти кризе испољавали су се различитим интензитетом на финансијски и реални сектор.[1] У Србији је криза много више пореметила реални него финансијски сектор. Иако је започела 2008. године, већ 2009. је била година последица, због слома финансијског тржишта.

Глобална финансијска криза довела је до проблема ликвидности финансијских институција, пре свега банака, али није мимоишла ни тржиште осигурања, које је осетило турбулентност. У таквим временима, компаније осигурања биле су принуђене да се прилагоде, нудећи тржишту понуде које су не само прихватљиве, већ примамљиве.

Безбедност превоза робе и путника је једна од најважнијих економско-експлоатационих карактеристика.[2] Сам процес обављања превоза манифестује се у кретању саобраћајног средстава и преношењу робе односно путника са једног места на

[1] Бошњак др М. (2011), *Глобална финансијска и економска криза и њен утицај на привреду и финансије Србије*, Министарство финансија Републике Србије, Београд, Студија за сајт Министарства финансија, http://mfin.gov.rs/UserFiles/File/dokumenti/GLOBALNA%20FIN_i%20ek_kriza%20i%20njen%20uticaj%20na%20priv_Srbije_17_2_2011_.pdf

[2] http://www.motorna-vozila.com/wp-content/myuploads/2011/01/Vidovi-Saobracaja-i-Transporta.pdf на дан 21.10.2013.

друго, па је са тим у вези и појава извесних опасности. Та опасност се може појавити у облику оштећења или уништења робе, повреде или смрти путника. Зато је обезбеђење сигурности како робе тако и путника, један од основних задатака сваког превозника.

Закон о осигурању Републике Србије донет је 2004. године, са задатком да створи боље услове за функционисање тржишта осигурања.[3] То се односило како на функционисање самих осигуравајућих друштава, тако и на заштиту осигураника. Но, оно што је најбитније, овај Закон треба да створи услове за стварање већег поверења у систем осигурања, које је пољуљано, ако не и изгубљено, нарочито, у последње две деценије.[4]

Отежавајућа околност је што овај Закон има и своје лоше стране. На првом месту, то се односи на чињеницу да је његовим доношењем и ступањем на снагу велики број осигуравајућих друштава изгубио дозволу (разлог томе је била немогућност испуњења услова који су се тицали оснивачког капитала), а друго, овај Закон није регулисао многе институте који су неопходни за неометано функционисање поменутог тржишта осигурања.[5]

[3] Чоловић, проф. др Владимир, Осигуравајућа друштва, Законодавство Србије, право ЕУ, упоредно право, Институт за упоредно право, Београд, 2010., стр. 11
[4] Исто
[5] Исто

## Развој друмског саобраћаја

Основу развоја друмског саобраћаја представља проналазак мотора са унутрашњим сагоревањем и његова примена у производњи превозних средстава. Од 30-их година XX века, када почиње увођење овог вида транспорта, започиње његов интензиван развој који се данас огледа у водећој позицији у задовољавању потреба превоза, како роба тако и путника, у односу на поједине видове транспорта.

Брзина развоја друмског саобраћаја је јасно видљива у Табели 1, која показује пораст броја аутомобила по годинама у свету.

| Година | Број аутомобила у милионима |
|---|---|
| 1940 | 46,1 |
| 1955 | 96 |
| 1973 | 295 |
| 1990 | 500 |
| 2000 | 700 |

**Табела 1**[6] **-** Динамика броја аутомобила у свету у одабраним годинама

Уколико се настави овакав темпо развоја друмског саобраћаја предвиђања су да ће се за 20 година број аутомобила удвостручити.[7] Фактори који су допринели развоју друмског

[6] http://www.motorna-vozila.com/vidovi-saobracaja/ на дан 21.10.2013. године
[7] http://www.motorna-vozila.com/vidovi-saobracaja/ на дан 21.10.2013. године

саобраћаја су: ниска цена погонске енергије (све до 1973. године), промена у структури привреде (развој прерађивачке индустрије и раст потреба за превозом мале количине производа на већи број одредишта), подршка државе у развоју аутомобилске индустрије као и њеној бризи за развој путничке мреже.

Степен развијености друмског саобраћаја по појединим земљама и регионима је у директној вези са степеном укупне привредне развијености. Управо то је разлог значајне неравномерности размештаја капацитета друмског саобраћаја. У високо развијеним земљама достигнут је степен моторизације од 2-4 становника на један путнички аутомобил, у средње развијеним земљама се креће од 4-12 становника на један путнички аутомобил док је код неразвијених земаља овај распон знатно шири и креће се од неколико десетина до више од хиљаду становника на један путнички аутомобил. Ниво сатурације се достиже при степену моторизације од 1,6-2 становника на један аутомобил и велики број развијених земаља се приближио том нивоу.[8]

| Земља | Број аутом. на 1.000 становника (2009) | Развијеност земље (број аутомобила на 1.000 становника) |
|---|---|---|
| Италија | 605 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| Словенија | 517 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| Немачка | 510 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| Француска | 500 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| Велика Британија | 470 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| Хрватска | 346 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| Бугарска | 331 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| Мађарска | 301 | Висока (1 аутом. на 2-4 становника) |
| **Србија** | **220** | **Средња (1 аутом. на 5-12 становника)** |
| Румунија | 198 | Средња (1 аутом. на 5-12 становника) |
| Македонија | 137 | Средња (1 аутом. на 5-12 становника) |

**Табела 2**[9] **-** Степен моторизације и развијеност земље[10]

[8] Исто

[9] http://www.nspm.rs/ekonomska-politika/saobracajni-koridori-srbije-gde-smo-danas-i-kako-dalje.html?alphabet=l на дан 19.10.2013. године

[10] Интерпретација: 1 аутомобил на 2 до 4 становника – високо развијена земља;
1 аутомобил на 5 до 12 становника – средње развијене земље;
1 аутомобил на преко 12 становника – ниско развијене земље.

У Табели 2 приказан је број аутомобила на 1000 становника у земљама Европе, које сведоче о развијености наведених земаља. Према том приказу, Србија се сврстава у средње развијене земље.

# МЕТОДОЛОГИЈА РАДА

## Полазиште предмета истраживања

Предмет истраживања у овом раду је приказ модела осигурања моторних возила у Републици Србији, са посебним нагласком на примере таквог осигурања у Компанији "Дунав осигурање". Ова тема посебно је важна када се узме у обзир да је стање тржишта у Републици Србији у прошлости било прилично заостало, у односу на свет. Тек последњих година, тржиште и тржишни принципи у Србији почињу да се развијају, што важи и за област осигурања, где су до тада владали принципи монопола.

Модел управљања ризицима у области осигурања моторних возила има за циљ да:

- олакша доношење одлука управљачким органима осигуравајуће компаније, везане за процесе управљања ризицима у области осигурања моторних возила,
- омогући менаџменту компаније лакше препознавање оптималног пута за примену модела примереног тренутном стању и степену развоја тржишта осигурања у Србији,
- унапреди риск менаџмент у сфери каско осигурања моторних возила, с обзиром на потешкоће које су везане за ову врсту осигурања (опадање потражње), смањен рад лизинг компанија, неповољности везане за кредите и друге отежавајуће околности за грађане).

Теоријско одређивање предмета

Разматрање постојећих сазнања о тржишту моторних возила и осигурања, подразумева научне постулате, судове и закључке на којима ће се заснивати ставови о предмету истраживања. Теоријска анализа предмета истраживања биће поткрепљена подацима из међународне, домаће научне и стручне литературе.

Садржај предмета истраживања односи се на одређене области тржишта осигурања моторних возила, до којих се дошло анализом базичних теоријских извора и приказом досадашњих напора научника у дефинисању ове области. Такође, бавићемо се истраживањем експлицитних садржаја о питањима која са собом доноси овај модел.

Операционално одређивање предмета

1. Чиниоци садржаја предмета истраживања: Истраживање се фокусира на сектор осигурања, који је врло важна финансијска институција сваке привреде.
2. Временско одређивање предмета истраживања: Са освртом на ранији период, фокус рада је на актуелном стању у осигурању моторних возила и понуди у 2013. години.
3. Просторно одређивање предмета истраживања: У раду истражујемо концепт осигурања моторних возила у Републици Србији, конкретно на примеру Компаније "Дунав осигурање". Дисциплинарно одређивање предмета истраживања: Спроведено истраживање има мултидисциплинарни карактер, пошто су анализирани финансијски, технички, маркетиншки и правни аспекти осигурања.

## Значај и актуелност истраживања

Светска економска криза, која је почела 2008. и наставила да и 2009. потреса свет, није заобишла ни Западни Балкан и Србију, која још увек пролази кроз транзициони период. Економско стање у земљи је нестабилно, али Србија се суочава са домино ефектом глобалне економске кризе, која је била узрок банкротства многих финансијских институција у свету. Посматрајући искуства држава које су прошле транзициони период, уочавамо генезу развоја финансијског система, у којој сектор осигурања има све већи значај и раст.

На пољу осигурања има више могућности и простора на тржишту за стране инвеститоре, што се огледа у великом интересовању страних осигуравајућих компанија и професионалних инвеститора. Спор, али ипак постепен раст сектора осигурања у Србији, сугерише да је период који долази, веома важан за развој индустрије осигурања у нашој земљи.

## Циљеви истраживања

Научни циљ ове студије је истраживање и дескрипција савремених процеса примене модела осигурања моторних возила, као и научни опис функција, односа и веза присутних у сфери моторних возила. Такође ћемо се бавити описом квалитативних и квантитативних својстава ове врсте осигурања на моделу Компаније "Дунав осигурање".

С обзиром на значај који возила имају у животу савременог човека, друштвени циљ овог рада је указивање на општи значај развоја новог приступа осигурању моторних возила. Циљ је истражити шта заправо нуди тржиште осигурања моторних возила осигуравајућим компанијама, с обзиром на кризу, ниво техничке опремљености возила и технички резултат осигурања.

Резултати истраживања треба да укажу на питања утврђивања потребног нивоа управљања пословним ризиком у сфери осигурања моторих возила, која свакодневно решава менаџмент компаније за осигурање. Анализира се понуда осигурања моторних возила на тржишту осигурања у Србији, а конкретно на примеру понуде и услова Компаније "Дунав осигурање".

Истраживање тежи бољем разумевању и сагледавању улоге и значаја осигурања моторних возила на домаћем тржишту, у контексту будућих развојних потреба и могућности и иновација на овом пољу. Такође се испитују финансијски показатељи на пољу осигурања моторних возила Компаније "Дунав осигурање", како би се омогућило унапређење делатности и пословање сектора осигурања моторних возила.

Друштвена оправданост истраживања произилази из чињенице да се сектор осигурања сусреће са бројним проблемима, који су добрим делом последица глобалне економске кризе, али и са изазовима, које је потребно благовремено истражити, моделовати и адекватно на њих одговорити.

## Хипотезе истраживања

❖ Полази се од генералне претпоставке да осигурање моторних возила у Србији има значајно учешће у сектору осигурања и да ће и у будућности имати раст и поред последица економске кризе, које још увек имају негативан утицај на привреду и финансијски систем.

Из ове, изводи се низ посебних хипотеза:

❖ Постојећи финансијски систем у Србији може се окарактерисати као недовољно развијен, нарочито у сфери осигурања.

❖ Законом о осигурању и подзаконски акти створили су повољније институционалне услове за развој сектора осигурања у Србији.

❖ Народна банка Србије је преузимањем надзора успоставила ефикасну и интегрисану супервизију банкарског сектора и осигурања.

❖ На раст осигурања моторних возила и све већи број склопљених уговора и тржишног учешћа на укупном тржишту осигурања, утиче развој свести код власника моторних возила. Појава лизинга, као начина финансирања куповине нових моторних возила, обавезује купца на обавезно потписивање полисе каско осигурања, што све увећава број склопљених уговора о осигурању моторних возила, на годишњем нивоу у Србији.

❖ Последице глобалне економске кризе још увек су присутне у Србији и имају негативан утицај на привреду. Такође, неповољни ефекти осећају се и на тржишту осигурања, што се у сектору осигурања моторних возила огледа у паду просечне премије осигурања и расту издатака за плаћање надокнаде штета.

❖ У будућности, очекује се раст сектора осигурања, а нарочито осигурања моторних возила.

## Методе истраживања

У складу са постављеним циљем и хипотезама овог истраживања, одабране су научне методе, које ће својом комбинацијом чинити методику рада. Желећи да задовољим основне методолошке захтеве (објективност, поузданост, општост и систематичност), а имајући у виду специфичности проучаваног предмета истраживања, користила сам у раду следеће методе:

Основне методе: анализа и синтеза, индуктивна и дедуктивна метода, дескрипција, апстракција, конкретизација и компарација.

Општенаучне методе: компаративна, статистична и хипотетичко-дедуктивна метода.

Методе прикупљања података: статистичка метода у функцији прикупљања података, методе студије случаја, анализе докумената.

Посебне научне методе: класификација, структурализација, дијалектички метод.

## Структура рада

Уводни део рада базиран је на предмету истраживања, његовом значају и актуелности. Установљени су циљеви и постављене хипотезе, потом дефинисане методе истраживања и дат кратак опис структуре рада.

У другом делу рада описана је историја настанка осигурања, затим дефинисани основни термини. Описане су карактеристике, функције и обележја осигурања, са акцентом на развоју осигурања у Србији.

У трећем делу описане су карактеристике ауто-осигурања. Нарочито су акцентовани значај и функција осигурања моторних возила.

Четврти део описује студију случаја ауто-осигурања на примеру Компаније “Дунав осигурање”, док пети део описује студију случаја ауто-каско осигурања исте компаније.

У шестом делу обрађена је финансијска анализа пословања Компаније “Дунав осигурање”.

У седмом поглављу дат је пример примене маркетинг менаџмента на телевизијској реклами за ауто-каско осигурање.

Након тога следи закључак и списак коришћене литературе. Закључак је изнет у складу са полазним хипотезама и подацима до којих се дошло током теоријског и практичног истраживања и писања овог рада.

# ДЕФИНИСАЊЕ И ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ОСИГУРАЊА

Осигурање представља удруживање свих који су изложени истој опасности, с циљем да заједнички поднесу штету која ће се задесити само неке од њих. Основа осигурања лежи у начелу узајамности и солидарности. преко осигурања изједначавају се ризици на лако подношљивом, много нижем нивоу, атомизирају се. Атомизирање ризика подразумева и распоређивање на мноштво осигураника. Тако се крупне штете уситњавају на безброј малих, па се њихово нивелисање врши на много нижем нивоу.

Од настанка света, па до данас, човеков живот и имовина угрожавани су разним ризицима, било стихијским догађајима или несрећним случајевима. Са овим недаћама, човек се са оваквим недаћама борио на разне начине. Како се развијало људско друштво, развијао се и пут и систем одбране од невоља које су га сналазиле. По логици ствари, сматра се да је појава приватне својне условила организовану заштиту имовине, што је била претеча делатности осигурања.[11]

## Настанак осигурања

Зачетницима осигурања сматрају се Вавилонци[12] који су пре четири миленијума примењивали један облик осигурања: у случају губитка брода, његовом власнику би се надокнађивала штета, али у случају да брод сретно стигне на одредиште, власник је био дужан да исплати одређени део своје добити. На елементе осигурања наилазимо још у пракси кинеских трговаца који су пре 5000 година, превозећи робу преко реке Јанг-це, имали обичај да је поделе у више чамаца, како би на тај начин поделили ризик при превозу преко опасних места.[13] Потонућем чамца био би уништен само један део робе, док би остатак био спашен. Поред тога, они су заједнички сносили штету пропасти појединих чамаца.

Прва сачувана полиса осигурања потиче из Ломбардије и датирана је 1182. Године. У периоду између XII и XV века сачувано је преко 400 полиса[14], и овај податак је својеврсно

[11] Маровић др Б., Кузмановић др Б., Његомир др В. (2009), *Основи осигурања и реосигурања* Princip Press, Београд, стр. 20.
[12] Исто
[13] Исто
[14] Маровић др Б., Кузмановић др Б., Његомир др В. (2009), *Основи осигурања и реосигурања* Princip Press, Београд, стр. 21.

сведочанство високог степена развоја поморског осигурања. Нажалост, због недовољно развијеног пословног морала, полиса осигурања тада није обавезно била гаранција да ће се добити надокнада у случају губитка брода.

## Дефиниција осигурања

Осигурање представља сложен економско-техничко правни систем, па је и предмет интереса различитих научних дисциплина. Суштину осигурања треба тражити у технички организованом предузећу, које израчунава адекватну премију за преузете ризике и њима управља. У суштини, осигурање представља удруживање свих оних који су изложени истој опасности, с циљем да заједнички поднесу штету, која ће задесити само неке од њих.[15]

## Значај осигурања

Својим радом, човек ствара материјална добра која су врло често угрожена изненадним нежељеним дејставом природе или грешаком људи. Унапред процењујући могућност настанка нежељеног догађаја, осигуравајуће друштво ублажава или анулира негативан утицај штете коју трпи појединац или друштво.

За обнову уништених добара потребна су новчана средства. Зато се унапред намењују средства потребна за обнову онога што може бити уништено у несрећним случајевима или временској непогоди. У економском смислу, то значи да се за свако произведено добро одређује премија осигурања, која ће обезбедити економску репарацију у случају оштећења или уништења.

Суштина осигурања је да се власници имовине која је изложена одређеним опасностима удружују ради заједничког подношења штете која би евентуално могла задесити некога од њих услед остварења неког ризика. За потпуно разумевање управљања

[15] Лисов М., Жарковић Н. (2010), *Економске и техничке основе осигурања*, Универзитет у Новом Саду, Факултет у Новом Саду, Нови Сад, стр. 52

ризиком, осигурање треба посматрати са становишта појединца и са становишта друштва. Према томе, за појединца је осигурање економски механизам којим он надокнађује трошак у случају великог неизвесног финансијског губитка. Са друштвеног становишта, осигурање је економски механизам који умањује и елиминише ризик путем комбиновања довољног броја хомогених излагања ризику, у групи, чиме се губици преводе у предвидиве за групу као целину. Другим речима, осигурање обезбеђује оптималније коришћење капитала.

Статистика је од великог значаја за осигурање. Калкулације у осигурању темеље се на сакупљању података и њиховој анализи. Због тога, статистика треба да даје податке који су нужни за израчунавање тарифа премија, као што су таблице смртности, статистика о штетама и њиховој структури, о величини и структури портфеља. Такође су неопходни и подаци који говоре о капацитету осигуравајућих организација, као што су резерве осигурања и самопридржај.

Међународна организација за стандардизацију (ISO)[16] дефинисала је ризик као комбинацију вероватноће догађаја и његових последица. Присуство ризика се не може неутралисати, па појединци и предузећа траже начине да смање штету која може настати. Иако у многим областима друштво може да помогне у превенцији, ипак постоје ризици за које су одговорни појединци. Постојање ризика изазива код највећег броја људи осећање нелагодности, а пратећа неизвесност ствара страх и забринутост. Пошто је ризик непожељан и непријатан, рационална природа наводи човека да нешто учини по том питању. Последице ризика се решавају на неколико начина, а неки од њих су: избегавање, задржавање, пренос, подела, умањење, превентива и репресива.

[16] http://upravljanjerizicima.com/definicija-rizika/1.2 на дан 18.07.2013.

# ОСИГУРАЊЕ ОД АУТО-ОДГОВОРНОСТИ

## Елементи осигурања

У осигурању важе посебни принципи, другачији него у било којој другој грани привреде (нпр. у банкарству или трговини). Осигурање има своју посебну методологију, а њени најважнији елементи су:

- ризик,
- премија осигурања,
- накнада из осигурања (одштета).

Ова три елемента осигурања увек су саставни део сваког осигурања, тачније без једног од ова три елемента нема ни осигурања. Под ризиком се подразумева "наступање једног економски штетног догађаја". То је основна и уједно најшира дефиниција ризика. Али ризик је само догађај који доводи до примене обавезе осигуравача да изврши исплату, тј. накнаду настале штете покривене условима осигурања. У ствари, овде се има у виду опасност која угрожава предмет осигурања у квалитативном и квантитативном погледу.

## Значај осигурања од ауто-одговорности

Последњих двадесетак година остаће забележене у историји као период у којем су саобраћајне несреће однеле више живота и проузроковале више повреда него, у истом периоду, епидемије разних болести, па чак и ратови. „Према статистичким подацима за Европу, у аутомобилским удесима годишње гине око 50.000 људи, скоро 150.000 остају инвалиди, а око 1.600.000 се повређује са значајним трошковима лечења.[17] У току 2005.

[17] Ацин Ђ., Цвејић Ђ. (1996), *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, Financing centar, Нови Сад,стр. 402.

године у Европској Унији су саобраћајне несреће однеле 41.600 живота.[18] Извештај Светске Здравствене Организације (СЗО) објављен 7. априла 2008. године, на Светски дан здравља, који је те године био посвећен безбедности на путевима, објављује да скоро 1,2 милиона људи у свету сваке године изгуби живот на путевима и овај број ће да расте за више од 65% у прве две деценије овог века. Највећи број овог пораста десиће се у земљама у развоју. СЗО процењује да је број повређених годишње можда и већи од 50 милиона.

Часопис "Injuri Prevention"[19] је објавио како је смрт узрокована аутомобилским несрећама 390 пута већа од броја погинулих у терористичким нападима. Аутори су поредили број погинулих узрокован интернационалним тероризмом и број смртних случајева који се догоди због аутомобилских несрећа. У истраживање је укључено 29 земаља чланица Организације за Економску сарадњу и развој (OECD) између 1994. и 2001. године. У 2001. години, приликом напада 11. септембра, погинуло је толико људи колико погине сваких 26 дана на путевима у Сједињеним Америчким Државама.[20]

Према подацима Одељења за безбедност саобраћаја[21], у периоду од 2002. до 2009. године број погинулих лица на јавним путевима је варирао у границама од 800 до 960 погинулих. У току 2010. године, након усвајања новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима, дошло је до значајнијег смањења броја погинулих лица. Број погинулих лица у 2010. години је био најнижи од када се у Републици Србији статистички прати стање безбедности саобраћаја – 660 погинулих. У 2011. години се бележи пораст броја погинулих лица у саобраћајним незгодама – 728 погинулих, што се најчешће објашњава као слабљење ефеката Закона због немогућности примене појединих законских одредби, кашњења у погледу доношења подзаконских аката и др. У 2012. години забележено је смањење броја погинулих лица у односу на 2011. годину – погинула су 684 лица.[22]

Економска заштита повређених и оштећених људи разлог је што је у свим модерним државама уведено обавезно осигурање од ауто-одговорности, јер у супротном, штету из саобраћајних удеса не би било могуће отклонити средствима "кривца". У најбољем случају, исплата штете оштећеном угрожава личну или породичну егзистенцију возача или власника аутомобила којим је проузрокован удес. Жртви је сигурно лакше да у одређеном обиму штету наплати од осигуравајуће организације, која је и имућније и солвентнија од лица које је штету проузроковало, односно које је за њу материјално одговорно. Осигуравајућа организација која осигурава власнике аутомобила од одговорности је, значи, законски јемац да ће штета оштећеном бити надокнађена, па се отуда ово осигурање веома често и назива осигурање ауто-јемства.

[18] Dieter Pscheidl, Ненад Р. Терзић, *Отворена питања осигурања од аутоодговорности у Европској Унији*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, Саветовање Палић, април 2007, стр. 277, фн.1.
[19] http://injuryprevention.bmj.com/ на дан 02.09.2013.
[20] injuryprevention.bmj.com/content/11/6/332.full.pdf на дан 02.09.2013.
[21] http://www.putevi-srbije.rs/index.php?lang=sr&Itemid=250 на дан 05.09.2013.
[22] Исто

## Функција осигурања од ауто-одговорности

Осигурање сопственика, односно корисника моторних возила, од одговорности за штете које настају употребом моторног возила трећим лицима, данас је најчешћи облик обавезног осигурања и оно је, за разлику од каско осигурања законом условљено. Осигуравајући однос настаје закључењем уговора (потписивањем полисе). Поред законом одређених права и обавеза осигуравача и осигураника, саставни део Уговора чине Услови осигурања (правила за осигурање ауто-одговорности). Регистрација моторног или прикључног возила не може се извршити док се уз остале документе не поднесе и полиса осигурања ауто-одговорности. Власници превозних средстава имају обавезу да закључе уговор о обавезном осигурању са неком од регистрованих организација за осигурање. Постоји, дакле, обавеза закључивања осигурања власника моторних возила и прикључних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима, и то пре него што се превозно средство стави у саобраћај. Власник моторног и прикључног возила обавезан је да закључи уговор о осигурању за штету коју употребом моторног или прикључног возила причини трећим лицима услед:

- смрти,
- повреде тела,
- нарушавања здравља,
- уништења или оштећења ствари (осим за штете на стварима које је примио на превоз).

„Регистрација моторног или прикључног возила не може се извршити док се уз остале документе не поднесе и полиса осигурања ауто-одговорности.“[23] Право на накнаду штете, по основу осигурања ауто-одговорности, немају:

[23] Ацин Ђ., Цвејић Ђ. (1996), *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, Financing centar, Нови Сад, стр.407

- власник, односно корисник, сувласник и други ималац моторног возила чијом је употребом причињена штета, без обзира да ли је управљао возилом у моменту настанка штете;

- возач моторног возила чијом је употребом причињена штета и који је одговоран за штету;

- лице које је учествовало у противправном одузимању моторног возила чијом је употребом проузрокована штета.[24]

Сви други су трећа лица и имају право на накнаду штете. Трећим лицима је дато право директног обраћања осигуравачу од ауто-одговорности, а осигуравачу је ускраћено право да оштећеном трећем лицу истиче приговоре које по уговору о осигурању може истицати свом осигуранику у регресном поступку. То значи да, на пример, штету од алкохолисаног возача осигуравач мора надокнадити у целости, али до висине уговорене полисом осигурања, па тек потом осигуранику приговорити алкохолисаност у поступку регресног потраживања штете.

Обавезно осигурање од ауто-одговорности регулисано је код нас Законом о осигурању из 2004. године. Закон утврђује и лица која су обавезна да осигурају своју одговорност из употребе моторних возила, као и лица која су искључена из права на накнаду штете. Пропуштање обавезе осигурања кажњава се новченом казном и правом регреса осигуравача или фонда обавезног за исплату штете. Обавеза накнаде штете, значи, постоји и за неосигурана возила, али само она која подлежу обавези осигурања. Власници иностраних возила такође морају или бити осигурани у држави која своје осигураваче обавезује на исплату штете причињене од њиховог осигураника у Србији (имати зелену карту важећу у Србији), или на граници закључити осигурање ауто-одговорности код српског осигуравача за период боравка у Србији. Дејство осигурања се везује за возило, а не за лице које њиме управља. Уколико се у току трајања осигурања промени власник моторног возила, права и обавезе из уговора о осигурању ауто-одговорности прелазе на новог власника и трају до истека текућег периода осигурања.

Осигурањем ауто-одговорности су обухваћене и штете проузроковане употребом моторног возила које је користило, односно којим је управљало лице које за то није имало овлашћење. Када у том случају организација за осигурање надокнади штету, тада ступа у право оштећеног лица које је одговорно за штету, и то за исплаћени износ надокнаде штете, камату и трошкове.

[24] Петровић Н., Петровић З., Филиповић А. (2002), *Обавезно осигурање од ауто-одговорности и накнада штете*, Глосаријум, Београд

# СТУДИЈА СЛУЧАЈА: АУТО-ОДГОВОРНОСТ НА ПРИМЕРУ КОМПАНИЈЕ “ДУНАВ ОСИГУРАЊЕ”

## Понуда осигурања ауто-одговорности у Компанији “Дунав осигурање”

Приликом регистрације моторних возила, законски је обавезно закључити осигурања од ауто-одговорности. Овом врстом осигурања покривена је одговорност власника, односно корисника, када употребом моторног возила причини штету трећим лицима (услед смрти, телесне повреде, нарушавања здравља, уништења или оштећења ствари), осим за штете које су примљене на превоз. У случају да се осигурање уговори у Компанији “Дунав осигурање”, биће надокнађене све материјалне и нематеријалне штете које претрпе трећа лица, ако до саобраћајне несреће дође кривицом уговарача осигурања.

Возач се, при томе, обавезује на следеће регулативе:

- користиће моторно возило у складу са његовом наменом;
- управљаће само моторним возилом за које поседује возачку дозволу одговарајуће категорије;
- неће седати за управљач моторног возила, ако му је одузета возачка дозвола, или му је изречена заштитна мера забране управљања моторним возилом;
- неће управљати моторним возилом које је технички неисправно;
- сваку намерно проузроковану штету сносиће сам;
- неће управљати моторним возилом под утицајем алкохола или других опојних средстава;
- неће напустити место догађаја после саобраћајне незгоде, ако није оставио своје личне податке и податке о осигурању.

Уколико не поштује наведене регулативе, осигураник ризикује да изгуби права, која су му гарантована полисом осигурања од ауто-одговоности. Овом полисом не покрива се штета на сопственом возилу. Такве штете покрива каско осигурање.

## Бонус-малус систем

Од 01. септембра 2011. године, у Компанији "Дунав осигурање"[25], примењује се бонус-малус систем на уговоре о осигурању. То значи да се премија осигурања на одређено возило утврђује применом одговарајућег премијског степена у зависности од тога да ли је осигураник у претходном периоду имао пријављену штету за коју је одговоран. На овај начин, осигураник који у претходном периоду није имао штете, приликом закључења осигурања, може очекивати умањење премије осигурања, односно, осигураник који је у претходном периоду имао штете може очекивати увећање премије осигурања.

Осигураници који у раније периоду нису имали штете по основу обавезног осигурања од ауто-одговорности, остваривање право умањења основне премије (бонус) од 5%.

Пажљиви возачи, који у наредне три године не начине ниједну штету, биће разврстани у најнижи, први премијски степен и награђени максималним умањењем основне премије (бонусом) у износу од 15%. Свака година пажљиве вожње доноси попуст по 5% и умањење премијског степена.

Мање пажљиви возачи, са једном штетом направљеном између две регистрације, морају да плате 50% скупљу полису и бивају премештени у седми премијски степен.

Непажљиви возачи, који су начинили две штете у претходном периоду, биће разврстани у десети премијски степен и плаћаће 110% вишу цену осигурања, а за три и више начињених штета, осигураник ће плаћати 150% већу премију обавезног осигурања од ауто-одговорности и биће разврстану у дванаести премијски степен. Додатна казна таквим возачима је и далеко спорије враћање на полазни, четврти премијски степен. Да би се возач који је дошао до максималног, дванаестог премијског степена вратио на цену такозване основне премије осигурања, треба да протекне осам година и то без иједне учињене штете. Дакле, враћање иде сваке године за по један степен, под условом да осигураник између две регистрације није имао штету.

Право на премију одговарајућег премијског степена бонус-малус система односи се само на власника возила. Променом возила не губи се стечено право на бонус или малус, јер се оно везује за власника. Овај систем односи се и на лица која имају овлашћење држања и коришћења возила, по основу уговора о лизингу, и то се обавезно наводи у полиси.

[25] http://www.dunav.com/rs/ne%C5%BEivotna-osiguranja/osiguranje-motornih-vozila/auto-odgovornost на дан 12.06.2013.

## Европски извештај о саобраћајној незгоди

Према новом Закону о обавезном осигурању у саобраћају[26], сви возачи моторних возила, поред полисе од ауто-одговорности, дужни су да у возилу имају примерак Европског извештаја о саобраћајној незгоди и да га покажу на захтев овлашћеног службеног лица. Сви клијенти који закључе полису ауто-одговарности у Компанији "Дунав осигурање", уз полису добијају и бесплатно Европски извештај о саобраћајној незгоди. То је стандардни образац, који се користи у целој Европи и валидан је уместо полицијског извештаја, у случају мањих материјалних штета у саобраћајном незгодама, где нема повређених лица, и где су се учесници сагласили о одговорности за настанак незгоде.

Учесници саобраћајне незгоде су у наведеним случајевима дужни, у складу са упутством, да попуне и потпишу Европски извештај о саобраћајној незгоди. Попуњен образац служи за утврђивање идентитета учесника, али не представља признавање одговорности.

Уколико је незгоду направио осигураник "Дунав осигурања", потребно је да оба учесника у незгоди, са својим возилима и неопходном документацијом, у што краћем року и без вршења поправки на возилима, дођу у пословницу "Дунав осигурања" у којој се пријављује штета, врши процена и упоређивање возила и дају изјаве оба учесника о незгоди.

[26] Закон о обавезном осигурању у саобраћају, Асоцијација потршача Србије, http://www.apos.org.rs/files/zakoni/Zakon_o_obaveznom_osiguranju_u_saobra'aju.PDF на дан 15.07.2013.

# СТУДИЈА СЛУЧАЈА: АУТО-КАСКО НА ПРИМЕРУ КОМПАНИЈЕ “ДУНАВ ОСИГУРАЊЕ”

## Понуда ауто-каско осигурања у Компанији “Дунав осигурање”

Полиса каско[27] покрива много већи обим могућих штета, у односу на основну полису ауто-осигурања. Уговарањем ове врсте осигурања, осигуранику се обећава потпуна заштита у случају сваке материјалне штете настале на његовом возилу у земљи и иностранству, као и у случају нестанка возила. Каско осигурање решава мноштво свакодневних ситуација, које се могу претворити у велики проблем, у случају да нисмо припремљени на њих.

За разлику од осигурања од ауто-одговорности, ауто-каско није обавезно осигурање, већ је врста добровољног осигурања од штета причињених на сопственом возилу. Пријава штета насталих по полиси каско осигурања врши се код осигуравајућег друштва са којим је закључен основни уговор о осигурању, док се за накнаду штете по полиси осигурања од ауто-одговорности, оштећени обраћа осигуравајућем друштву чији је осигураник крив за настанак штете. На тржишту ауто-каска, Компанија “Дунав осигурање” је лидер, сигуран партнер са дугогодишњим искуством и највећим учешћем у укупном броју исплаћених штета.

Тек са каско осигурањем, осигураник има потпуну заштиту од свих штета које могу настати на његовом возилу. Овом врстом осигурања покривене су штете настале у следећим ситуацијама:

- саобраћајне незгоде (чак и ако је осигураник кривац),
- пада или удара неког предмета,
- пожара, експлозије или поплаве,
- обести трећих лица.

Каско осигурање важи у Републици Србији и географским границама Европе, укључујући целу територију Турске.

[27] http://www.dunav.com/rs/ne%C5%BEivotna-osiguranja/osiguranje-motornih-vozila/auto-kasko на дан 02.06.2013.

Важно је нагласити да се права која гарантује полиса ауто-каско осигурања могу изгубити[28] у случају да:

- је возилом управљала особа без одговарајуће дозволе,
- особа под утицаје алкохола или наркотика,
- ако је несрећа настала услед проласка на црвено светло,
- ако возач прекрши било коју одредбу из Закона о безбедности саобраћаја.

Иако се чини да је плаћање ауто-каско осигурања скупо, статистика показује да су најчешћа оштећења последица судара малог интензитета, а да се дешавају при паркирању или у свакодневним градским саобраћајним гужвама. Штете настале у оваквим нежељеним ситуацијама представљају ненадан трошак од неколико хиљада динара. Уколико се погледа листа са ценама делова које је потребно заменити након просечног удеса, уз цену замене и поправке возила, лако се дође до закључка да је поправка аутомобила веома скупа. Када се на то додају и могућа већа оштећења, постаје јасно да је каско осигурање врло исплативо.

Власнике моторних возила од ове врсте осигурања често одбија предрасуда да је каско осигурање привилегија добростојећих и оних који имају нове и скупе аутомобиле. С обзиром на то да се осигуранику пружа могућност избора обима покрића, односно ризика који су обухваћени осигурањем, као и различитих модалитета учешћа у штети и начина плаћања премије осигурања, свако може сходно својим финансијским могућностима и потребама одабрати прихватљив пакет заштите. Компанија "Дунав осигурање" нуди неколико опција, а стручна помоћ запосленог може олакшати одлучивање за ону која одговара сваком појединцу. У понуди је опредељивање за осигурање са релативним учешћем у штети (5%, 10%, 20%), или без учешћа у штети.

Компанија "Дунав осигурање" нуди различите попусте, који се могу остварити, али и допунске каско ризике. Тако се, као допунски каско ризици, могу закључити[29]:

- крађа возила (осим мотоцикала),
- крађа стакала на возилима,
- утаја возила.

Крађе аутомобила се свакодневно дешавају. У свету се сваке године украде преко милион возила, а у Србији се свакога дана, према статистици, украде по седам возила. Осигураници који су корисници допунске услуге при којој је покривен ризик крађе, у таквим случајевима су у великој предности. "Дунав осигурање" не прави ограничење кад је у питању каско осигурање скупих возила и модела који, због своје атркативности, представљају велики ризик од крађе. Без обзира на то да ли је реч о ретким маркама и

[28] Исто
[29] Исто

моделима, или не, свако моторно возило може да буде каско осигурано у “Дунав осигурању”. Модели који имају статус такозваних “ризичних возила”, након навршених 4 или 6 година старости се сврставају у неризичну категорију.

За каско осигурање возила која су набављена путем лизинга, постоје посебне погодности у “Дунав осигурању”. Осигураник може у склопу ауто-каска уговорити и осигурање радног уређаја на возилу од ризика лома.

Постоје и додатна осигурања, која се могу закључити уз каско:

- осигурање пртљага у аутобусима
- рекламни и други натписи на возилу.

Оштећење стакала је једно од најчешћих оштећења на возилу. Закључивањем делимичног каско осигурања, обезбеђена је осигуравајућа заштита за сва стакла која су стандардно уграђена на возилу, осим стакала (пластике) на светлима и огледалима.

## Делимично каско осигурање

При закључењу или обнови полисе делимичног каско осигурања, осигураник мора да има закључену важећу полису осигурања од ауто-одговорности у Компанији “Дунав осигурање”. Делимично каско осигурање може се закључити на период од годину дана или на краћи период, уз услов да се истек осигурања поклапа са истеком осигурања полисе ауто-одговорности. Делимично каско се закључује на суму осигурања првог ризика, која је назначена на полиси, а која се исцрпљује исплатом сваке појединачне штете. Ово важи за каско осигурање од лома стакла, као и на полисе Осигурање возача и путника од незгоде.

## Осигурање од ауто-незгоде

Овим осигурањем осигуравају се сва лица, која имају својство возача или путника у возилу, од следећих ризика:

- смрти настале у возилу услед несрећног случаја,
- трајног инвалидитета као последице повреде у возилу.

Осигурање возача и путника од незгоде се осигурава на изабрану осигурану суму, нарочито за случајеве инвалидитета и смрти, а у складу са Општим условима за осигурање лица од последица несрећног случаја (незгоде) и Допунским условима за осигурање возача, путника и радника од последица несрећног случаја (незгоде) Компаније “Дунав осигурање”.

## Примери цена каско осигурања у Компанији “Дунав осигурање”

### Примери цена каско осигурања без укљученог допунског ризика крађе

Преглед оријентационих цена каско осигурања на годишњем нивоу, дат је према групама путничких возила стандардне намене, са обавезним апсолутним учешћем у штети од 0,5% од новонабавне вредности возила.[30] Новонабавне цене су узете оквирно.

| Група | Марка и тип возила | Новонабавна цена (EUR) | Премије осигурања са релативним учешћем у штети (EUR) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0% | 5% | 10 % | 20 % |
| I (до 10.000 €) | Dacia Sandero 1.6 | 8.766 | 263 | 237 | 210 | 184 |
| II (10.001-20.000) | Fiat Bravo 1.4 | 13.521 | 419 | 377 | 335 | 293 |
| III (20.001-30.000) | Ford Mondeo 1.8 TDCI | 20.460 | 696 | 626 | 557 | 487 |
| IV (30.001-50.000) | SAAB 9-5 2.0 | 30.938 | 1.268 | 1.142 | 1.015 | 888 |
| V (50.001-70.000) | Volvo XC90 D5 | 59.750 | 2.749 | 2.474 | 2.199 | 1.924 |
| VI (преко70.000) | Lexus LS 460 | 91.578 | 5.495 | 4.945 | 4.396 | 3.846 |

**Табела 3** - Каско осигурање, примери цена

[30] Табела је копирана са интернет странице: http://www.dunav.com/rs/ne%C5%BEivotna-osiguranja/osiguranje-motornih-vozila/auto-kasko на дан 27.03.2013.

**Примери цена каско осигурања са укљученим допунским ризиком крађе**[31]

| Група | Марка и тип возила | Новонабавна цена (EUR) | Премије осигурања са релативним учешћем у штети (EUR) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0% | 5% | 10 % | 20 % |
| I (до 10.000 €) | Dacia Sandero 1.6 | 8.766 | 329 | 296 | 263 | 230 |
| II (10.001-20.000) | Fiat Bravo 1.4 | 13.521 | 524 | 472 | 419 | 367 |
| III (20.001-30.000) | Ford Mondeo 1.8 TDCI | 20.460 | 870 | 783 | 696 | 609 |
| IV (30.001-50.000) | SAAB 9-5 2.0 | 30.938 | 1.903 | 1.712 | 1.522 | 1.332 |
| V (50.001-70.000) | Volvo XC90 D5 | 59.750 | 4.123 | 3.710 | 3.298 | 2.886 |
| VI (преко70.000) | Lexus LS 460 | 91.578 | 8.242 | 7.418 | 6.594 | 5.769 |

**Табела 4 -** Каско осигурање, примери цена са допунским ризиком крађе

Новонабавне цене су, за обе табеле, узете оријентационо, и укључују царину и ПДВ. У цене осигурања у Табели нису укључени бројни попусти које одобрава Компанија "Дунав осигурање", као што су они на уређај за заштиту од крађе, на број возила која има осигураник, старост возила, бонус који се одобрава возачима који нису имали штете на возилу у претходном периоду. Такође није обрачунат порез од 5%.

[31] Табела је копирана са интернет странице: http://www.dunav.com/rs/ne%C5%BEivotna-osiguranja/osiguranje-motornih-vozila/auto-kasko на дан 27.03.2013.

## Мини каско осигурање

У жељи да одржи позицију лидера на пољу осигурања, а и да своје осигуранике награди, нудећи повољнија закључивања полиса, а која покривају широк спектар ризика, Компанија "Дунав осигурање" на 51. Међународном салону аутомобила у Београду, представила је нови производ. Поводом салона, који се одржавао од 22. до 31. марта 2013. године, Компанија "Дунав осигурање" креирала је нов производ: Дунав МИНИ каско. Том приликом, "Дунав осигурање" је понудило и сајамске погодности за закључивање и обнову уговора ауто каско и МИНИ ауто каско.

Дунав МИНИ каско осигурање намењено је осигурању путничких возила старијих од четири године. Ова врста осигурања пружа следеће погодности:

- покривеност свих ризика као код каско осигурања,
- осигурање аутомобила под повољнијим условима уз избор суме осигурања, која може износити 50%, 70% или чак 90%, од новонабавне вредности возила умањене за проценат амортизације. Та сума представља изабрану исцрпиву суму осигурања "на први ризик",
- 5% попуста за лојалност осигураницима који имају полису ауто-одговорности у "Дунав осигурању",
- при закључењу МИНИ каско осигурања, одобрава се и попуст "добар возач", у процентуалном износу претходно стеченог бонуса у каско осигурању,
- постоји могућности уговарања и допунског ризика крађе, без обзира на ризичност возила, уз одговарајућу доплату на премију и без условљавања уградње заштитног уређаја,
- годишња премија осигурања већ од 35 евра у динарској противвредности.

Већ у току сајамских дана, забележена је велика посета и позитиван одзив посетилаца салона. Као потврда квалитета иновативности и година стабилног рада, у оквиру 51. Међународног салона аутомобила и 7. Међународног сајма мотоцикала, Компанији "Дунав осигурање" додељено је признање "Оскар" у категорији "Осигурање године 2013." Одабир добитника и доделу награда организовао је "Аутомобилски форум", асоцијација домаћих новинара и стручњака за српски и инострани аутомобилизам.

## ФИНАНСИЈСКИ ИЗВЕШТАЈ КОМПАНИЈЕ “ДУНАВ ОСИГУРАЊЕ”[32]

### Основни идентификациони подаци

У табели 5 дати су основни подаци о Компанији “Дунав осигурање”. Поред имена генералног директора и адресе седиште, наведен је и датум оснивања, као и име контакт особе и назив корпоративног агента.

| | |
|---|---|
| **Пун назив издаваоца** | Компанија “Дунав осигурање” а.д.о. Београд |
| **Пун статус издаваоца** | Активно привредно друштво |
| **Адреса** | Македонска 4.<br>Београд<br>Србија |
| **Веб адреса** | www.dunav.com |
| **Датум оснивања** | 30.06.1963. |
| **Број решења уписа у судски регистар** | БД 1992 – Агенција за привредне регистре |
| **Матични број** | 07046898 |
| **PIB – порески идентификациони број** | 100001958 |
| **Текући рачуни и банке код којих се воде** | Дунав банка а.д Београд 360-00880426010 1-41<br>Комерцијална банка а.д Београд 205-9413-76 |
| **Шифра делатности** | 06512 |
| **Основна делатност, опис предмета пословања уз навођење значајних производа које продаје и услуга које пружа** | неживотно осигурање |
| **Име и презиме директора** | Др Марко Ћулибрк |
| **Име и презиме особе за контакт** | Андрија Павловић |
| **Телефон** | 011/3224-001 |
| **Факс** | 011/2633-753 |

[32] Табеле су копиране са интернет странице: http://www.belex.rs/trgovanje/informator/DNOS на дан 12.06.2013.

| | |
|---|---|
| **e-mail** | andrija.pavlovic@dunav.com |
| **Назив корпоративног агента** | BDD "Dunav Stockbroker" a.d. Београд |

**Табела 5 -** Основни подаци о Компанији “Дунав осигурање” а.д.о.

## Биланс стања актива

| **АКТИВА:** | 31.12.2007. | 31.12.2008. | 31.12.2009. | 31.12.2010. | 31.12.2011. | 31.12.2012. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **УКУПНА АКТИВА** | 20.226.453 | 23.767.434 | 24.184.316 | 25.508.753 | 26.551.449 | 29.864.898 |
| **СТАЛНА ИМОВИНА – УЛАГАЊА** | 8.791.122 | 11.544.495 | 12.069.700 | 13.483.608 | 13.342.506 | 14.546.389 |
| **НЕУПЛАЋЕНИ УПИСАНИ КАПИТАЛ** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **НЕМАТЕРИЈАЛНА УЛАГАЊА (ИМОВИНА)** | 301.787 | 403.881 | 569.223 | 657.489 | 866.094 | 733.649 |
| **ГУДВИЛ (GOODWILL)** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **НЕКРЕТНИНЕ, ПОСТРОЈЕЊА, ОПРЕМА И БИОЛОШКА СРЕДСТВА** | 5.022.606 | 9.277.851 | 9.160.700 | 9.261.919 | 9.310.747 | 10.417.903 |
| **Некретнине, постројења и опрема који служе за обављање делатности** | 3.879.096 | 6.990.658 | 7.039.018 | 6.703.649 | 6.528.350 | 7.036.307 |
| **Биолошка средства** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Инвестиционе некретнине** | 1.143.510 | 2.287.193 | 2.121.682 | 2.558.270 | 2.782.397 | 3.381.596 |
| **ДУГОРОЧНИ ФИНАНСИЈСКИ ПЛАСМАНИ** | 3.466.729 | 1.862.763 | 2.339.777 | 3.564.200 | 3.165.665 | 3.394.837 |
| **Учешћа у капиталу** | 3.449.055 | 1.861.165 | 2.229.026 | 3.442.350 | 2.987.616 | 2.936.030 |
| **Зависних правних лица** | 1.313.906 | 1.026.154 | 1.280.814 | 2.606.245 | 2.632.011 | 2.632.011 |
| **Осталих повезаних (придружених) правних лица** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Осталих правних лица** | 2.135.149 | 835.011 | 948.212 | 836.105 | 355.605 | 304.019 |
| **Остали дугорочни финансијски пласмани** | 17.674 | 1.598 | 110.751 | 121.850 | 178.049 | 458.807 |
| **У повезана правна лица – матична и зависна** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 148.971 |
| **У остала повезана правна лица** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Остали дугорочни финансијски пласмани** | 17.674 | 1.598 | 110.751 | 121.850 | 178.049 | 309.836 |
| **ОБРТНА ИМОВИНА – ПОТРАЖИВАЊА** | 11.435.331 | 12.222.939 | 12.114.616 | 12.025.145 | 13.208.943 | 15.318.509 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ЗАЛИХЕ** | 4 | 15.678 | 4 | 27.154 | 4 | 27.697 | 7 | 26.399 | 9 | 25.925 | 5 | 30.780 |
| **СТАЛНА СРЕДСТВА НАМЕЊЕНА ПРОДАЈИ И СРЕДСТВА ПОСЛОВАЊА КОЈЕ СЕ ОБУСТАВЉА** | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |
| **КРАТКОРОЧНА ПОТРАЖИВАЊА, ПЛАСМАНИ И ГОТОВИНА** | 6.574 | 11.306 | 5.781 | 12.195 | 6.922 | 12.086 | 8.748 | 11.998 | 3.014 | 13.183 | 7.724 | 15.287 |
| **Потраживања** | 891 | 2.348.583 | 771 | 3.108.771 | 591 | 1.785.591 | 591 | 2.693.591 | 424 | 4.291.424 | | 5.805.066 |
| **Потраживања за више плаћен порез на добитак** | 9 | 80.559 | | 6.045 | | 1.433 | | 2.487 | 4 | 45.764 | 3 | 89.383 |
| **Краткорочни финансијски пласмани** | 564 | 5.728.419 | 100 | 5.920.100 | 204 | 5.964.204 | 501 | 6.787.501 | 063 | 6.324.063 | | 4.776.570 |
| **У повезана правна лица – матична и зависна** | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |
| **У остала повезана правна лица** | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |
| **Остали краткорочни финансијски пласмани** | 564 | 5.728.419 | 100 | 5.920.100 | 204 | 5.964.204 | 501 | 6.787.501 | 197 | 6.324.197 | | 4.205.570 |
| **Готовински еквивалент и готовина** | 695 | 2.771.585 | 828 | 2.650.828 | 897 | 4.047.897 | 826 | 1.882.826 | 215 | 1.673.215 | | 3.954.570 |
| **Порез на додатну вредност** | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |
| **Активна временска разграничења** | 1 | 10.111 | 4 | 6.450.134 | 9 | 13.904.119 | 6 | 11.196.236 | | 23.346 | | 8.031.570 |
| **Унапред плаћени трошкови прибаве осигурања** | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |
| **Преносна премија саосигурања и реосигурања која пада на терет саосигуравача и реосигуравача** | 23 | 148.320 | 5 | 158.445 | 35 | 93.470 | 24 | 180.435 | 81 | 438.724 | | 394.381 |
| **Резервисане штете реосигурања и саосигурања које падају на терет саосигуравача и реосигуравача** | 31 | 218.479 | 11 | 345.211 | 35 | 180.435 | 62 | 440.962 | 27 | 385.227 | | 260.231 |
| **ОДЛОЖЕНА ПОРЕСКА СРЕДСТВА** | 83 | 113.083 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |
| **ПОСЛОВНА ИМОВИНА** | 6.453 | 20.226 | 7.434 | 23.767 | 4.316 | 24.184 | 8.753 | 25.501 | 1.449 | 26.551 | 4.898 | 29.864 |
| **ГУБИТАК ИЗНАД ВИСИНЕ КАПИТАЛА** | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 |
| **ВАНБИЛАНСНА АКТИВА** | 75 | 140.775 | 74 | 129.974 | | 1.462 | 75 | 707.875 | 13 | 706.413 | 95 | 744.495 |

**Табела 6 -** Биланс стања актива у Копанији “Дунав осигурање” а.д.о.

## Биланс стања пасива

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **ПАСИВА:** | 31.12.2007. | 31.12.2008. | 31.12.2009. | 31.12.2010. | 31.12.2011. | 31.12.2012. |
| **УКУПНА ПАСИВА** | 20.226.453 | 23.767.434 | 24.184.316 | 25.508.753 | 26.551.449 | 29.864.898 |
| **КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЕ** | 7.278.601 | 9.638.973 | 9.882.817 | 9.920.687 | 10.034.325 | 10.719.215 |
| **ОСНОВНИ И ОСТАЛИ КАПИТАЛ** | 5.953.275 | 5.953.275 | 5.953.275 | 5.953.275 | 5.953.275 | 5.953.275 |
| **Акцијски капитал** | 313.607 | 313.607 | 313.607 | 313.607 | 313.607 | 313.607 |
| **Државни и друштвени капитал** | 5.508.247 | 5.508.247 | 5.508.247 | 5.508.247 | 5.508.247 | 5.508.247 |
| **Улози друштва за узајамно осигурање** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Удели и остали капитал** | 131.421 | 131.421 | 131.421 | 131.421 | 131.421 | 131.421 |
| **НЕУПЛАЋЕНИ УПИСАНИ КАПИТАЛ** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **РЕЗЕРВЕ** | 485.289 | 485.289 | 420.257 | 420.257 | 420.257 | 420.257 |
| **РЕВАЛИЗАЦИОНЕ РЕЗЕРВЕ** | 2.099.312 | 2.931.571 | 2.884.685 | 2.661.020 | 2.560.124 | 3.195.667 |
| **НЕРЕАЛИЗОВАНИ ДОБИЦИ ПО ОСНОВУ ХОВ РАСПОЛОЖИВИХ ЗА ПРОДАЈУ** | 0 | 514.272 | 556.685 | 479.901 | 330.325 | 86.240 |
| **НЕРЕАЛИЗОВАНИ ГУБИЦИ ПО ОСНОВУ ХОВ РАСПОЛОЖИВИХ ЗА ПРОДАЈУ** | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.426 | 0 |
| **НЕРАСПОРЕЂЕНА ДОБИТ** | 99.314 | 1.904.246 | 859.006 | 406.234 | 775.770 | 1.063.776 |
| **Нераспоређена добит ранијих година** | 0 | 0 | 712.406 | 183.050 | 506.964 | 991.760 |
| **Нераспоређена добит текуће године** | 99.314 | 1.904.246 | 146.600 | 223.184 | 268.806 | 72.016 |
| **ГУБИТАК ДО ВИСИНЕ КАПИТАЛА** | 1.358.589 | 2.149.680 | 791.091 | 0 | 0 | 0 |
| **ОТКУПЉЕНЕ СОПСТВЕНЕ АКЦИЈЕ** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **РЕЗЕРВИСАЊА И ОБАВЕЗЕ** | 12.947.852 | 14.128.461 | 14.301.499 | 15.588.066 | 16.517.124 | 19.145.683 |
| **ДУГОРОЧНА РЕЗЕРВИСАЊА** | 994.697 | 1.248.305 | 1.719.356 | 2.156.789 | 2.933.110 | 3.454.795 |
| **Математичка резерва животних осигурања** | 513.028 | 728.462 | 939.622 | 1.250.836 | 1.707.023 | 2.319.242 |
| **Резервисања за учешће у добити** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Резервисања за изравнање ризика** | 70.518 | 53.274 | 497.681 | 602.596 | 916.114 | 840.718 |
| **Резервисања за бонусе и попусте** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Друга дугорочна резервисања** | 411.151 | 466.569 | 282.053 | 303.357 | 309.973 | 294.835 |
| **ДУГОРОЧНЕ ОБАВЕЗЕ** | 2.773 | 0 | 0 | 0 | 115.080 | 0 |
| **Према матичним и зависним правним лицима** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Према осталим повезаним правним лицима** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Остале дугорочне обавезе** | 2.773 | 0 | 0 | 0 | 115.080 | 0 |
| **КРАТКОРОЧНЕ ОБАВЕЗЕ** | 802.840 | 1.011.709 | 820.525 | 1.239.459 | 2.305.111 | 2.808.585 |
| **Краткорочне финансијске обавезе** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 57.5 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Према матичним и зависним правним лицима** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 0 |
| **Према осталим повезаним правним лицима** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Остале краткорочне финансијске обавезе** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 57.540 |
| **Обавезе по основу сталних средстава намењених продаји и средстава пословања које се обустављa** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Обавезе по основу штета и уговорених износа** | 31.090 | 38.389 | 15.443 | 15.636 | 31.616 | 358.710 |
| **Обавезе за премију, зараде и друге обавезе** | 766.191 | 972.112 | 802.394 | 1.173.924 | 2.208.771 | 2.373.857 |
| **Обавезе за порез из резултата** | 5.559 | 1.208 | 2.688 | 49.899 | 64.724 | 18.478 |
| **ПАСИВНА ВРЕМЕНСКА РАЗРАНИЧЕЊА** | 11.147.542 | 11.579.909 | 11.407.449 | 11.863.028 | 10.839.469 | 12.255.059 |
| **Преносне премије** | 4.598.384 | 4.601.005 | 4.646.634 | 4.649.744 | 4.856.162 | 5.746.176 |
| **Животних осигурања** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.303 |
| **Неживотних осигурња** | 4.534.421 | 4.524.200 | 4.645.445 | 4.590.978 | 4.837.189 | 5.702.304 |
| **Саосигурања, реосигурања и ретроцесија** | 63.963 | 76.805 | 1.189 | 58.766 | 18.973 | 42.569 |
| **Резервисане штете** | 6.046.536 | 6.443.801 | 6.103.626 | 6.479.091 | 5.144.945 | 6.220.213 |
| **Животних осигурања** | 10.828 | 9.800 | 9.695 | 13.591 | 13.625 | 25.841 |
| **Неживотних осигурања** | 6.035.708 | 6.434.001 | 6.086.873 | 6.464.017 | 5.129.849 | 6.189.349 |
| **Удели у штетама саосигурања, реосигурања и ретроцесија** | 0 | 0 | 7.058 | 1.483 | 1.471 | 5.023 |
| **Друга пасивна временска разграничења** | 502.622 | 535.103 | 657.189 | 734.193 | 838.362 | 288.670 |
| **Одложене пореске обавезе** | 0 | 288.538 | 354.169 | 328.790 | 324.354 | 627.244 |
| **Ванбилансна пасива** | 140.775 | 129.974 | 1.462 | 707.875 | 706.413 | 744.495 |

**Табела 7 -** Биланс стања пасива у Компанији “Дунав осигурање” а.д.о.

## Биланс успеха

| ПРИХОДИ И РАСХОДИ: | 31.12.2007. | 31.12.2008. | 31.12.2009. | 31.12.2010. | 31.12.2011. | 31.12.2012. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) ПРИХОДИ | 13.242.728 | 14.720.066 | 14.555.781 | 14.109.703 | 14.429.881 | 16.262.997 |
| Приходи од премија осигурања и саосигурања | 12.555.763 | 13.099.960 | 12.920.630 | 12.587.191 | 13.247.785 | 14.923.496 |
| Обрачуната премија животних осигурања и саосигурања | 364.494 | 469.606 | 594.481 | 698.284 | 802.610 | 1.096.513 |
| Обрачуната премија неживотних осигурања и саосигурања | 13.446.259 | 14.225.097 | 14.083.526 | 13.957.389 | 14.632.511 | 16.776.767 |
| Премија пренета у саосигурање - пасивна | 16.614 | 81.150 | 90.912 | 370.702 | 330.522 | 410.365 |
| Премија пренета у реосигурање | 1.102.468 | 1.510.973 | 1.620.835 | 1.694.671 | 1.650.395 | 1.649.405 |
| Повећање преносних премија осигурања и саосигурања | 135.908 | 2.620 | 45.630 | 3.109 | 206.419 | 890.014 |
| Смањење преносних премија осигурања и саосигурања | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Приходи од премија реосигурања и ретроцесија | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обрачуната премија реосигурања и ретроцесија | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Провизије из послова реосигурања и ретроцесија | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Премија пренета ретроцесијом реосигурања и ретроцесија | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Повећање преносних премија реосигурања и ретроцесија | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Смањење преносних премија реосигурања и ретроцесија | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Повећање преносних премија осигурања, саосигурања, реосигурања и ретроцесија за неистекле ризике | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Приходи од послова непосредно повезаних с пословима осигурања | 121.495 | 108.355 | 124.783 | 136.597 | 180.826 | 187.743 |
| Приходи од депоновања и улагања (инвестирања) средстава техничких резерви осигурања, реосигурања и ретроцесија | 530.126 | 1.443.050 | 1.361.105 | 1.362.192 | 941.985 | 1.117.110 |
| Остали пословни приходи | 35.344 | 68.701 | 149.263 | 23.723 | 59.285 | 34.648 |
| ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) РАСХОДИ | 8.823.036 | 8.433.649 | 7.851.511 | 7.882.790 | 7.631.851 | 9.014.544 |
| Расходи за дугорочна резервисања и функционалне доприносе | 550.435 | 561.066 | 1.111.642 | 1.011.221 | 1.312.203 | 1.883.538 |
| Математичка резерва животних осигурања, осим добровољног пензијског осигурања | 106.157 | 119.501 | 222.704 | 330.867 | 464.321 | 612.973 |
| Математичка резерва добровољног пензијског осигурања | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Допринос за превентиву | 211.475 | 233.465 | 227.037 | 238.740 | 277.653 | 314.499 |
| Ватрогасни допринос | 20.394 | 67.338 | 103.574 | 17.791 | 22.826 | 17.032 |
| Допринос Гарантном фонду | 170.611 | 108.485 | 109.945 | 155.557 | 213.587 | 281.939 |
| Резервисања за изравнања ризика | 41.798 | 32.277 | 448.382 | 268.266 | 333.816 | 369.654 |
| Остали расходи за дугорочна резервисања и | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 287. |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **функционисања доприноса** | | | | | | | 441 | |
| **Расходи накнада штета и уговорених износа** | 6.799.252 | 7.508.506 | 6.769.894 | 6.745.745 | 7.272.802 | 7.505.210 | | |
| **Ликвидиране штете и уговорени износи животних осигурања** | 201.344 | 266.014 | 247.515 | 199.092 | 146.089 | 191.580 | | |
| **Ликвидиране штете неживотних осигурања** | 6.337.899 | 7.249.644 | 6.466.938 | 6.876.265 | 6.911.487 | 7.051.291 | | |
| **Ликвидиране штете – удели у штетама саосигурања** | 5.335 | 22.073 | 18.736 | 15.897 | 10.516 | 12.418 | | |
| **Ликвидиране штете – удели у штетама реосигурања и ретроцесија** | 0 | 0 | 0 | 32.367 | 18.227 | 486.549 | | |
| **Расходи извиђаја, процене, ликвидације и исплате накнада штета и уговорених износа** | 579.239 | 619.824 | 688.908 | 658.745 | 764.764 | 709.854 | | |
| **Приходи од учешћа саосигурања у накнади штета** | 1.625 | 5.081 | 7.718 | 114.029 | 99.543 | 236.781 | | |
| **Приходи од учешћа реосигурања и ретроцесија у накнади штета** | 322.940 | 643.968 | 644.485 | 922.592 | 478.738 | 709.701 | | |
| **Резервисане штете – повећање** | 1.231.859 | 270.417 | 0 | 114.939 | 0 | 1.200.304 | | |
| **Резервисане штете – смањење** | 0 | 0 | 175.306 | 0 | 1.278.472 | 0 | | |
| **Резервисане штете животних осигурања** | 4.051 | 6.589 | 2.680 | 6.745 | 9.351 | 17.739 | | |
| **Резервисане штете животних осигурања** | 740 | 7.617 | 2.785 | 2.850 | 9.317 | 5.522 | | |
| **Резервисане штете неживотних осигурања** | 1.552.830 | 1.900.278 | 1.469.087 | 1.684.988 | 1.352.954 | 2.561.629 | | |
| **Резервисане штете неживотних осигурања** | 321.467 | 1.628.833 | 1.644.766 | 1.574.949 | 2.631.448 | 1.373.273 | | |
| **Резервисане штете саосигурања, реосигурања и ретроцесија** | 0 | 0 | 7.058 | 8.063 | 1.091 | 4.771 | | |
| **Резервисане штете саосигурања, реосигурања и ретроцесија** | 2.815 | 0 | 6.580 | 7.058 | 1.103 | 5.040 | | |
| **Повећање резервисаних штета – удела саосигураваоца, реосигураваоца и ретроцесионара у штетама** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| **Смањење резервисаних штета – удела реосигурања, односно ретроцесионара у штетама** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| **Регрес – приходи по основу регреса** | 234.594 | 275.932 | 306.973 | 238.636 | 298.227 | 960.288 | | |
| **Повећање осталих техничких резерви - нето** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| **Смањење осталих техничких резерви - нето** | 16.138 | 56.193 | 16.027 | 183.295 | 28.873 | 1.071.177 | | |
| **Расходи за бонусе и попусте** | 472.296 | 361.895 | 373.927 | 316.914 | 308.744 | 373.897 | | |
| **Расходи по основу депоновања и улагања (инвестирања) средстава техничких резерви** | 19.926 | 63.890 | 94.354 | 115.902 | 343.674 | 83.060 | | |
| **Остали пословни расходи** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| **ДОБИТ – БРУТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ** | 4.419.692 | 6.286.417 | 6.704.270 | 6.226.913 | 6.798.030 | 7.248.453 | | |
| **ГУБИТАК - БРУТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| **ТРОШКОВИ СПРОВОЂЕЊА ОСИГУРАЊА** | 4.487.575 | 4.943.237 | 5.783.560 | 6.246.871 | 7.231.889 | 8.121.845 | | |
| **Трошкови прибаве** | 2.767.096 | 3.270.205 | 3.964.366 | 4.410.258 | 5.172.936 | 5.613.132 | | |
| **Провизије** | 319.829 | 332.344 | 317.335 | 365.745 | 351.645 | 461.037 | | |
| **Остали трошкови прибаве** | 2.447.267 | 2.937.861 | 3.647.031 | 4.044.513 | 4.821.291 | 5.152.095 | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Промена разграничених трошкова прибаве - повећање** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Промена разграничених трошкова прибаве - смањење** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Трошкови управе** | 3.544 | 1.630.125 | 1.561.259 | 1.707.885 | 1.935.078 | 2.285.861 | 2.651.259 |
| **Амортизација** | 175 | 246.075 | 278.998 | 389.916 | 418.728 | 494.011 | 574.998 |
| **Трошкови материјала, енергије, услуга и нематеријални трошкови** | 157 | 409.718 | 356.856 | 391.800 | 395.077 | 513.184 | 569.856 |
| **Трошкови зарада, накнада зарада и остали лични трошкови** | 349 | 777.619 | 850.590 | 897.4.539 | 1.048.757 | 1.194.684 | 1.441.590 |
| **Остали трошкови управе** | 863 | 200.13 | 74.715 | 21.830 | 78.616 | 78.582 | 67.915 |
| **Остали трошкови спровођења осигурања** | 35 | 86.907 | 112.935 | 117.427 | 120.003 | 139.824 | 144.935 |
| **Провизије од реосигурања и ретроцесија** | 0 | 0 | 0 | 699 | 221.128 | 365.972 | 291.699 |
| **ПОСЛОВНА ДОБИТ – НЕТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ** | 0 | 3.180.710 | 1.341.920 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **ПОСЛОВНИ ГУБИТАК - НЕТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ** | 83 | 67.80 | 0 | 0 | 58 | 19.9859 | 433.392 | 873. |
| **ФИНАНСИЈСКИ ПРИХОДИ, ОСИМ ФИНАНСИЈСКИХ ПРИХОДА ПО ОСНОВУ СРЕДСТАВА ТЕХНИЧКИХ РЕЗЕРВИ** | 594 | 221.639 | 480.106 | 284.095 | 216.412 | 304.370 | 704. |
| **ФИНАНСИЈСКИ РАСХОДИ, ОСИМ ФИНАНСИЈСКИХ РАСХОДА ПО ОСНОВУ СРЕДСТАВА ТЕХНИЧКИХ РЕЗЕРВИ** | 88 | 37.8624 | 205.30 | 77.1075 | 123.681 | 148.826 | 210. |
| **ПРИХОДИ ОД УСКЛАЂИВАЊА ВРЕДНОСТИ ИМОВИНЕ И ОСТАЛИ ПРИХОДИ** | 7.230 | 1.768.025 | 3.299.608 | 1.443.675 | 2.228.597 | 2.436.675 | 2.28 |
| **РАСХОДИ ПО ОСНОВУ ОБЕЗВРЕЂЕЊА ИМОВИНЕ И ОСТАЛИ РАСХОДИ** | 9.287 | 1.449.704 | 2.893.640 | 2.403.729 | 2.006.141 | 1.807.340 | 1.55 |
| **ДОБИТАК ИЗ РЕДОВНОГ ПОСЛОВАЊА ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА** | 766 | 433.6.516 | 2.01654 | 173.008 | 293.328 | 354.487 | 349. |
| **ГУБИТАК ИЗ РЕДОВНОГ ПОСЛОВАЊА ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **НЕТО ДОБИТАК ПОСЛОВАЊА КОЈЕ СЕ ОБУСТАВЉА** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **НЕТО ГУБИТАК ПОСЛОВАЊА КОЈЕ СЕ ОБУСТАВЉА** | 58 | 23.13 | 5.0988 | 20.511 | 23.51 | 9.7303 | 67.2 |
| **ДОБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА** | 608 | 410.1.423 | 2.01066 | 153.497 | 269.597 | 344.284 | 282. |
| **ГУБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **ПОРЕЗ НА ДОБИТАК** | | | | | | | |
| **Порез на добитак** | 9 | 5.558 | 1.208 | 2.6899 | 49.824 | 64.778 | 18.4 |
| **Добитак по основу креирања одложених пореских средстава и смањења одложених пореских обавеза** | 0 | 0 | 0 | 3.586 | 3.580 | 0 | 0 |
| **Губитак по основу смањења одложених пореских средстава из претходних година и креирања одложених пореских обавеза** | 16 | 18.3969 | 105.8 | 3.770 | 11.067 | 191.790 | |
| **НЕТО ДОБИТАК** | 733 | 386.4.246 | 1.90600 | 146.184 | 223.806 | 268.16 | 72.0 |
| **НЕТО ГУБИТАК** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Табела 8 -** Биланс успеха

## Зграде  и земљиште у поседу Компаније “Дунав осигурање”

| Назив објекта | Локација | Намена | Површина м$^2$ |
|---|---|---|---|
| ГФ Београд | све локације | Функционалне зграде | 16.513,91 |
| ГФ Младеновац | све локације | Функционалне зграде | 443,88 |
| ГФ Обреновац | све локације | Функционалне зграде | 717 |
| ГФ Лазаревац | све локације | Функционалне зграде | 637,49 |
| ГФ Ниш | све локације | Функционалне зграде | 3.258,4 |
| ГФ Врање | све локације | Функционалне зграде | 1.307,09 |
| ГФ Лесковац | све локације | Функционалне зграде | 1.046 |
| ГФ Зајечар | све локације | Функционалне зграде | 2.697,65 |
| ГФ Пирот | све локације | Функционалне зграде | 822 |
| ГФ Панчево | све локације | Функционалне зграде | 1.749,82 |
| ГФ Нови Сад | све локације | Функционалне зграде | 1.605,94 |
| ГФ Сомбор | све локације | Функционалне зграде | 2.452,74 |
| ГФ Срем | све локације | Функционалне зграде | 715,47 |
| ГФ Зрењанин | све локације | Функционалне зграде | 627 |
| ГФ Пожаревац | све локације | Функционалне зграде | 1.397,92 |
| ГФ Краљево | све локације | Функционалне зграде | 2.319,91 |
| ГФ Крагујевац | све локације | Функционалне зграде | 1.933,51 |
| ГФ Смедерево | све локације | Функционалне зграде | 2.639,58 |
| ГФ Јагодина | све локације | Функционалне зграде | 1.633,8 |
| ГФ Чачак | све локације | Функционалне зграде | 1.693,62 |
| ГФ Крушевац | све локације | Функционалне зграде | 1.748,47 |
| ГФ Шабац | све локације | Функционалне зграде | 2.279,57 |
| ГФ Ужице | све локације | Функционалне зграде | 2.102,96 |
| ГФ Ваљево | све локације | Функционалне зграде | 1.941,07 |
| ГФ Београд | све локације | Инвестиционе зграде | 3.348,49 |
| ГФ Шабац | све локације | Инвестиционе зграде | 270,12 |
| ГФ Крушевац | све локације | Инвестиционе зграде | 3.142,43 |
| ГФ Ваљево | све локације | Инвестиционе зграде | 244 |
| ГФ Ужице | све локације | Инвестиционе зграде | 4.176,43 |
| ГФ Чачак | све локације | Инвестиционе зграде | 42 |
| ГФ Јагодина | све локације | Инвестиционе зграде | 1.066,63 |
| ГФ Смедерево | све локације | Инвестиционе зграде | 1.166,97 |
| ГФ Крагујевац | све локације | Инвестиционе зграде | 299,5 |
| ГФ Краљево | све локације | Инвестиционе зграде | 2.066,36 |
| ГФ Пожаревац | све локације | Инвестиционе зграде | 606,9 |
| ГФ Зрењанин | све локације | Инвестиционе зграде | 495,86 |
| ГФ Срем | све локације | Инвестиционе зграде | 284 |
| ГФ Сомбор | све локације | Инвестиционе зграде | 828,22 |
| ГФ Нови Сад | све локације | Инвестиционе зграде | 247,11 |
| ГФ Панчево | све локације | Инвестиционе зграде | 434,8 |
| ГФ Пирот | све локације | Инвестиционе зграде | 1.212,73 |

| Назив објекта | Локација | Намена | Површина м$^2$ |
|---|---|---|---|
| ГФ Зајечар | све локације | Инвестиционе зграде | 3.128,52 |
| ГФ Лесковац | све локације | Инвестиционе зграде | 572 |
| ГФ Врање | све локације | Инвестиционе зграде | 734,96 |
| ГФ Ниш | све локације | Инвестиционе зграде | 2.592,23 |
| ГФ Обреновац | све локације | Инвестиционе зграде | 315,25 |
| ГФ Младеновац | све локације | Инвестиционе зграде | 58,83 |

**Табела 9 -** Функционалне зграде Компаније “Дунав осигурање”

| Локација | Намена | Површина ха |
|---|---|---|
| ГФ Зајечар - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,64 |
| ГФ Ниш - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 3,66 |
| ГФ Ужице - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 1,08 |
| ГФ Смедерево - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,61 |
| ГФ Јагодина - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,43 |
| ГФ Крушевац - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 1,39 |
| ГФ Врање - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,25 |
| ГФ Сомбор - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,27 |
| ГФ Обреновац - укупно све локације | Инвестиционо земјиште | 0,09 |
| ГФ Шабац - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,24 |
| ГФ Лесковац - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,23 |
| ГФ Пирот - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 1,86 |
| ГФ Панчево - укупно све локације | инвестиционо земљиште | 0,12 |
| ГФ Зрењанин - укупно све земљиште | Инвестиционо земљиште | 0,14 |
| ГФ Краљево - укупно све земљиште | Инвестиционо земљиште | 1,47 |
| ГФ Ваљево - укупно све локације | Инвестиционо земљиште | 0,11 |
| ГФ Београд - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,05 |
| ГФ Ниш - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,07 |
| ГФ Сомбор - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,09 |
| ГФ Пожаревац - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,12 |
| ГФ Крагујевац - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,05 |
| ГФ Смедерево - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,11 |
| ГФ Јагодина - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,07 |
| ГФ Крушевац - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,08 |
| ГФ Шабац - укупно све локације | Функционално земљиште | 0,04 |

**Табела 10 -** Инвестиоционо и функционално земљиште Компаније “Дунав осигурање”

## Подаци о хартијама од вредности

| | |
|---|---|
| **Број издатих хартија** | 259.179 |
| **ЦФИ код** | ЕСВУФР |
| **Врста и класа хартије** | Обичне акције |
| **Права из акција** | Право на управљање. део добити. део стечајне масе. ликвидационе масе |
| **ИСИН број** | РСДНОСЕ74915 |
| **Номинална вредност хартије** | 1.210 |
| **Обрачунска вредност акције** | 2.227,85 |

**Табела 11 -** Подаци о акцијама Компаније “Дунав осигурање” на дан 12.06.2013.

## Анализа Финансијског извештаја

У складу са Одлуком о начину процењивања билансних и ванбилансних позиција друштва за осигурање Народне банке Србије, потраживања по основу премије осигурања и регресна потраживања прецењена су за износ од РСД 1.404.142 хиљада на дан 31. децембар 2012. године, а расходи по основу усклађивања вредности имовине у 2012. години су потцењени за исти износ. Поред тога, Друштво је у оквиру потраживања исказало потраживања од Републике Србије у износу од РСД 1.340.857 хиљада која су формирана на основу Закључка Владе Републике Србије од 15. децембра 2011. године, према којем Република Србија преузима ненаплаћена потраживања Друштва од предузећа под већинском државном контролом. Друштво није формирало исправку вредности ових потраживања у складу са Одлуком о начину процењивања билансних и ванбилансних позиција друштва за осигурање Народне банке Србије на дан 31. децембар 2012. године, те су потраживања по том основу прецењена за износ од РСД 1.340.857 хиљада на дан 31. децембар 2012. године, а расходи по основу усклађивања вредности имовине у 2012. години потцењени за исти износ. Као ефекат претходно наведених питања, резултат пре опорезивања Друштва за 2012. годину је прецењен за РСД 2.744.999 хиљада, док је резултат након опорезивања прецењен за РСД 2.726.521 хиљаду. Капитал Друштва, као и гарантне резерве Друштва, су прецењени за РСД 2.726.521 хиљаду на дан 31. децембар 2012. године.

На дан 31. децембар 2012. године Друштво је исказало учешће у зависном правном лицу Дунав осигурање а.д. Бања Лука у износу од РСД 649.836 хиљада, које се у складу са рачуноводственим политикама Друштва води по методу набавне вредности. Процена је да је дошло до материјалног обезвређења овог учешћа, али из практичних разлога није било могуће да са разумним нивоом тачности проценимо износ обезвређења и ефекат на приложене појединачне финансијске извештаје Друштва.

Инвестиционе некретнине у износу од РСД 220.753 хиљаде не испуњавају дефиницију инвестиционих некретнина у складу са рачуноводственим прописима Републике Србије на дан 31. децембар 2012. године, јер их Друштво користи у сврхе обављања сопствене делатности. Поред тога, Друштво на дан 31. децембар 2012. године за улагање техничких резерви користи инвестиционе некретнине које нису уписане у земљишне или друге јавне књиге у укупном износу од РСД 301.852 хиљаде. Услед наведеног, висина и структура улагања средстава техничких резерви нису усклађени са захтевима Одлуке о ограничењима појединих облика депоновања и улагања средстава техничких резерви и о највишим износима појединих депоновања и улагања гарантне резерве друштва за осигурање Народне банке Србије на дан 31. децембар 2012. године.

Друштвени капитал није исказан у акцијама - 94,61%. Надзорни одбор је на седници која је одржана дана 28.02.2013. године усвојио финансијске извештаје. Дана 29.02.2013. финансијски извештаји су предати Агенцији за привредне регистре, а на Редовној седници која је одржана 26. априла 2013. године, Скупштина акционара је усвојила финансијске извештаје Компаније.

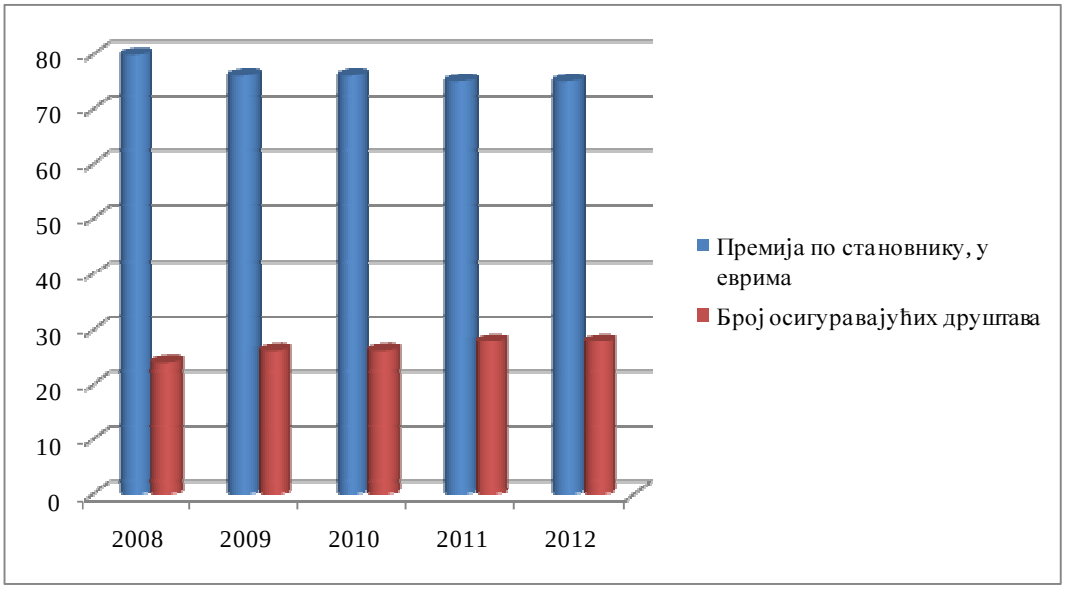
## Анализа Годишњих извештаја о пословању Народне банке Србије – сектор осигурања

Сектор осигурања је важан чинилац стабилности финансијског сектора и значајно утиче на развој економије сваке земље. Иако је тржиште осигурања у Србији мање развијено у поређењу са земљама чланицама Европске уније, оно опстаје у пословању,[33] а посматрајући стање на тржишту осигурања у Србији у претходних пет година, приметан је известан напредак.

У 2008. бележи се пораст броја друштава за осигурање, па их је те године пословало 24, за разлику од 2007. године, када је у Србији пословало 20 друштава за осигурање. У 2012. забележено је чак 28 друштава за осигурање која послују на територији Србије.

Економска криза потресла је цео свет и њени ефекти јасно су се одразили на поље пословања свих грана привреде. У Србији, после 2008. бележи се пад, посматрано по цифри укупне премије по глави становника. Па ипак, с обзиром на околности, тај пад, и стагнација која је уследила наредне године сматрају се остајањем на позитивној нули, јер су осигуравајућа друштва наставила са радом, и чак је њихов број наставио да се увећава у 2009, а потом и у 2011. години. Нестабилна економска ситуација отежава напредак у пословању, али осигуравајућа друштва успевају да опстану на тржишту, чак и поред све веће конкуренције.

[33] http://www.nbs.rs/export/sites/default/internet/latinica/90/90_4/godisnji_izvestaj_2012.pdf на дан 15.04.2013.




Слика 1 - Преглед стања осигуравајућих друштава у протеклих пет година

У структури укупног портфеља, осигурање од аутоодговорности је увек држало примат, у поређењу са другим врстама осигурања. Са друге стране, каско осигурање моторних возила је врста осигурања које је до 2008. године бележила највеће повећање учешћа, у 2012. наставља тренд пада.[34] То сведочи о потреби за стабилизацијом и уређивањем тржишта осигурања, на чему се ради кроз реалније процене тржишних резерви и бољу заштиту осигураника.

[34] http://www.nbs.rs/export/sites/default/internet/latinica/90/90_4/godisnji_izvestaj_2012.pdf на дан 15.04.2013.

# МАРКЕТИНГ МЕНАЏМЕНТ НА ПРИМЕРУ КАСКО ОСИГУРАЊА

Модеран маркетинг захтева више од развоја доброг производа, формирање атрактивне цене и залагања да тај производ буде доступан. Компаније морају комуницирати са постојећим интересним групама, прилагођавајући и сам производ и начин његовог рекламирања потражњама тржишта. Међутим, како је конкуренција све већа и како су визуелни медији почели да доминирају свакодневицом сваког појединца, свака компанија је принуђена да се бори да привуче пажњу потрошача, и тај изазов постаје све већи. Постојање конкуренције само повећава критеријуме, и пошто је све теже доћи до купца, рекламна решења морају бити иновативна. Поруке из рекламних камапања прилагођавају се пажљиво таргетираној групи према полу, финансијској моћи или начину живота потенцијалних купаца.

## Улога маркетинг комуникације

Маркетинг комуникације представљају средства помоћу којих компаније покушавају да информишу, убеде и подсете потрошаче – директно или индиректно – о производима и брендовима које продају.[35] На тај начин успоставља се дијалог са потрошачима.

Помоћу маркетинг комуникације, потрошачима се показује како се и зашто користи производ, коме је намењен, када и где се користи. Потрошачи тако могу да сазнају нешто и о ономе ко производи понуђени производ и шта представљају компанија и бренд. На овај начин, купцима се може понудити и проба или награда за коришћење производа.

[35] Котлер Ф. и Келер К.Л, *Маркетинг менаџмент*, Дата статус, Београд, 2006, стр. 536.

## Брендирање, принципи и улога

Реч бренд (у оригиналу *brand*) је енглеског порекла и значи жиг. Ову реч први су користили каубоји на дивљем западу који су жигосали своје краве како би их разликовали од осталих крава у прерији. Са пословне тачке гледишта, брендирање на тржишту врло је слично брендирању на ранчу. Циљ овог програма је разликовање производа једне компаније од производа осталих на тржишту. Дакле, чак иако већина крава у прерији веома личи међусобно, перцепција о производу једне компаније мора бити другачија.

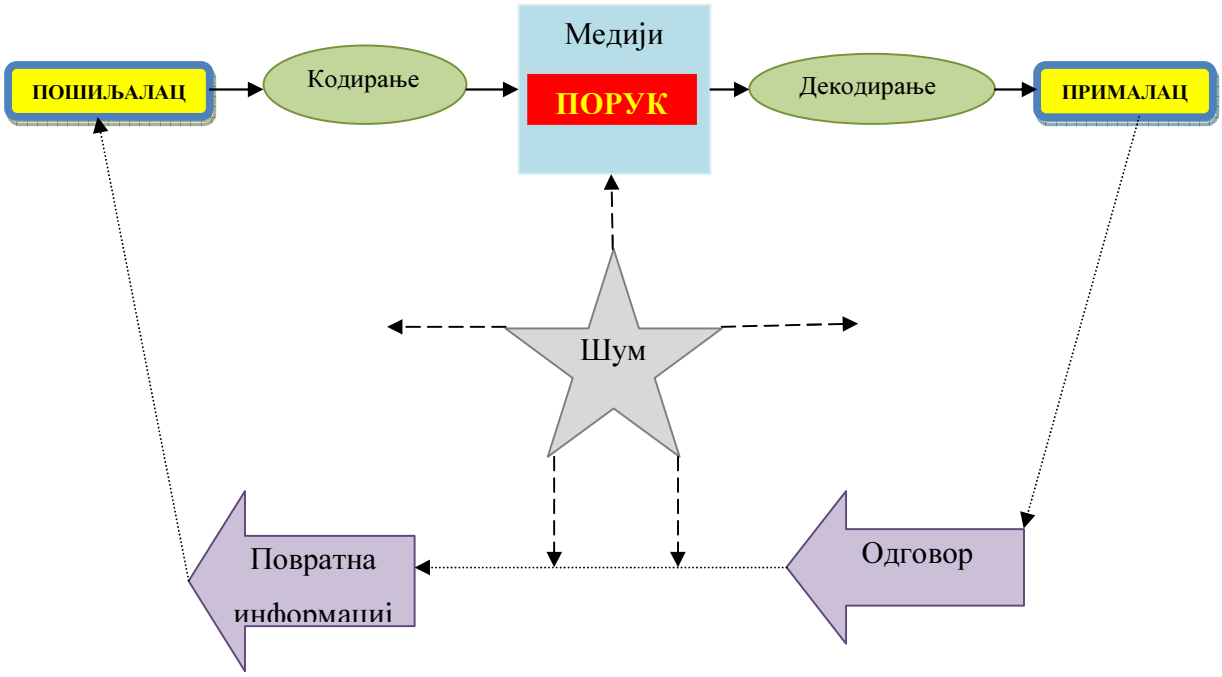
Успешни програми брендирања заснивају се на принципу сингуларитета. Циљ је да се у свести потрошача креира перцепција да на тржишту не постоји ниједан производ као тај, да је он јединствен и да га треба запамтити као нешто потпуно ново и посебно. Међутим, врло је важно запамтити да се процес брендирања (жигосања) не догађа на тржишту производа и услуга, већ искључиво у главама и свести потрошача. Име бренда је само реч или појам у свести потрошача, мада је то посебна реч.

Главна улога брендирања на модерном тржишту је помоћ у доношењу одлуке о куповини много пре него што до самог чина размене добара и новца дође. Та одлука доноси се претходним позиционирањем производа и његовог имена у свести потрошача. Када до тога дође, резултат куповине је већ унапред предодређен. Тако брендирање практично значи пред-продају производа или услуге кориснику. Брендирање је једноставно много ефикаснији начин продаје.

Зато је потребно врло пажљиво осмислити концепт бренда, јер он комуницира вредности за које се залаже компанија која нуди производ. Иако је пропаганда често најупадљивији вид маркетинг комуникације, није једини, а често ни најважнији. Маркетари сваке компаније морају бити свесни и водити рачуна не само о рекламама, већ и о чланцима у новинама, као и коментарима на исте. Интернет је понудио предност преношења и доступности великог броја информација. Лична препорука је најпоузданији вид маркетинга, јер ће највећи проценат људи реаговати на позитивно искуство. Доласком интернета, а тако и масовне комуникације међу корисницима истог производа, коментари и критике су доступнији потрошачима. Мора се пажљиво процењивати која искуства и утицаји ће имати највећи значај и у којој фази куповине. Зато маркетари морају ићи у корак са новим технологијама, пратећи и ослушкујући тржиште, коментаре и савете потрошача, трудећи се да направе производ који је по њиховој мери. Пошто се асоцијације бренда, одговори и везе могу креирати на различите начине, све могуће опције маркетинг комуникације требало би да буду размотрене да би се креирао жељени имиџ бренда и спознаја, односно сазнање о бренду.

## Модел комуникационог процеса

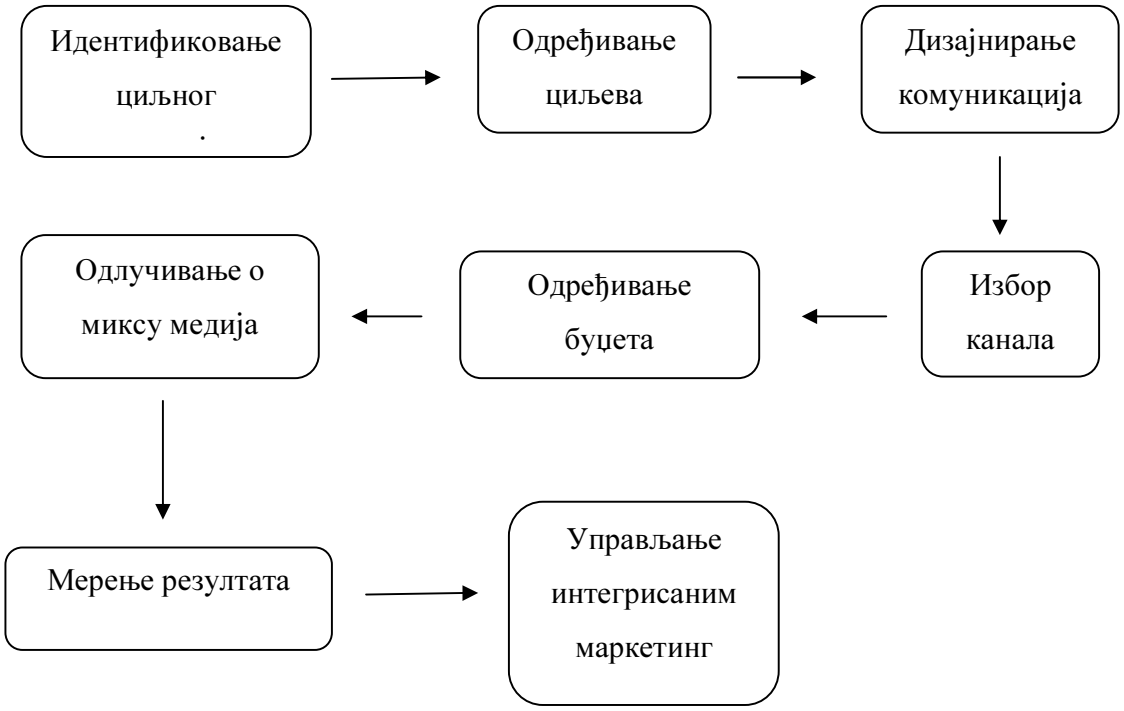
Као што се види на слици 2, приказани модел има девет елемената. Основне стране су пошиљалац и прималац, средства комуникације су порука и медији, а основне функције: енкодирање, декодирање, одговор и повратна информација. Шум је последњи елемент и представља случајне и конкурентске поруке које могу ометати жељену комуникацију. Кључно је да пошиљаоци знају до ког аудиторијума желе да допру и које одговоре желе да добију. Поруке морају бити кодиране тако да циљни аудиторијум може да их декодира. Развијањем канала за повратне информације, могу пратити одговоре. На ефективност поруке утиче и то колико се поља искуства пошиљаоца и примаоца поклапају.




**Слика 2** - Модел комуникационог процеса

## Развој ефективних комуникација

Постоји осам корака у развоју ефективних комуникација, који су приказани на слици 3.




**Слика 3 -** Развој ефективних комуникација

Процес мора започети тако што ће се јасно идентификовати циљни аудиторијум: потенцијални купци, постојећи корисници, појединци, групе или јавност. Важно је одредити и степен коришћења и лојалности, јер ће ови фактори значајно утицати на стратегију комуникације. Главни део анализе аудиторијума је процена тренутног имиџа компаније, њених производа и конкурената. Имиџ је низ уверења, идеја и утисака које нека особа има о неком објекту.[36] Прво се мери сазнање циљног аудиторијума о објекту, а уколико испитаници нису упознати с производом, испитује се скала допадљивости. Имиџ је нешто што дуго остаје чак иако се организација промени. Уколико је већинско мишљење јавности негативно, мора се променити порука која се шаље о произвођачу.

[36] Котлер Ф. и Келер К.Л, *Маркетинг менаџмент*, Дата статус, Београд, 2006, стр. 542.

У одређивању комуникационих циљева, важно је утврдити категорију производа или услуга, како би се ускладило тренутно мотивационо и жељно емоционално стање. Свест о бренду подразумева способност идентификације бренда унутар категорије и основ је за стварање вредности бренда. Став о бренду значи процену бренда према његовој способности да задовољи релевантне потребе у датом тренутку: може имати негативну конотацију (избегавање несрећа, проблема) или позитивну (интелектуална или чулна стимулација). Коначно, инструкцијама или промотивним понудама подстиче се намера куповине бренда, што је коначни циљ произвођача.

Ради добијања жељеног одговора, неопходан корак је дизајнирање комуникација. За то је потребно одговорити на три питања: шта рећи, како рећи и ко треба да каже. При одређивању стратегије поруке, менаџмент трага за темама и идејама које ће допринети позиционирању бренда и помоћи успостављању елемента једнакости и елемента разликовања. Креативним стратегијама маркетари претварају своје поруке у одређену комуникацију. Комуникатори користе негативна осећања страха, кривице и срамоте како би приморали људе да нешто раде (перу зубе, иду на редовне здравствене контроле) или престану нешто да раде (пуше, претерују са алкохолом или храном). Позитивна осећања изазивају порукама које су испуњене хумором, поносом или радошћу. Циљ оглашавања је да се осмишљени концепти пренесу у мисли потрошача. Уколико се порука преноси преко ТВ екрана или лично, сваки покрет тела, интонација и гримаса морају се добро испланирати.

Медији комуникације постају све више фрагментарни и расути, па је избор ефикасних канала комуникације који ће пренети поруку све тежи. Канали могу бити лични и нелични: лични подразумевају две или више особа које директно комуницирају, док су нелични усмерени ка већем броју особа и обухватају медије, догађаје и публицитет. Мада је лична комуникација поузданија, развој мас-медија обликује слику о производу у главама великог броја гледалаца.

Једна од најважнијих маркетиншких одлука је одређивање укупног буџета за маркетинг комуникације, а постоји четири методе. Арбитрарним методом одређује се буџет према томе колико компанија може да приушти, игноришући улогу промоције као инвестиције и доводи до неизвесног годишњег буџета, због чега је дугорочно планирање готово немогуће.

Неке компаније опредељују се за одређени проценат од продаје који ће уложити у маркетинг. На тај начин, менаџмент се подстиче на размишљање о односу између трошка промоције и профита, а подстиче се стабилност уколико и конкурентске фирме улажу исти проценат на продају. Поједини одређују свој буџет за промоцију у односу на конкуренцију. Истина је да се репутација, ресурси и циљеви компанија разликују, да тако одређени буџети не могу бити репер стварног стања на тржишту. Метод циља и задатка захтева од маркетара да одреде буџет за рекламирање дефинисањем циљева и проценом трошкова како би се они створили.

Ради повећања ефикасности продаје, неке компаније одлучују се за микс маркетинг комуникација. Каракретирстике су: пропаганда, унапређење продаје, односи с јавношћу и публицитет, догађаји и искуства, продајна сила и директан маркетинг. Пропаганда се може користити како у изградњи дуготрајног имиџа, тако и у остварењу брзе продаје. За снажнији и бржи одговор купаца, неке компаније опредељују се за коришћење купона, такмичења и премија. Једна од предности публицитета је способност да се купци ухвате

неспремни и да се допре до оних који избегавају продавце и рекламе. Догађаји су одличан начин за маркетинг, јер подразумевају "меку продају", која није заснована на убеђивању, а што многим купцима прија. Директном поштом на адресу или преко интернета остварује се директан маркетинг, који за предности има брз пренос информација и стизање до тражене групације купаца. Лична продаја показала се као најефективније средство у познијим фазама процеса куповине, јер се тако продавац прилагођава купцу у изграђивању његовог убеђења.

У фази мерења резултата комуникације, поред фактора прихода и расхода, важни су и домет и учествалост куповине, подаци о препознавању производа, као и промене у убеђењу купаца. Мере промена у понашању показују реалну исплативост, а такође се бележе и бихејвиоралне мере као што су: колико је људи купило производ, којем броју испитаника се производ допао или су о њему причали са другима.

Према дефиницији Америчке асоцијације пропагандних агенција, инегрисане маркетинг комуникације представљају концепт планирања маркетинг комуникација, који препознаје додатну вредност свеобухватног плана. Тај план процењује улоге бројних дисциплина комуникација (нпр. пропаганде, директног контакта, односи с јавношћу...) и комбинује те дисциплине како би пласирао јасну и концизну поруку са максималним утицајем на аудиторијум.

## Анализа рекламе за ауто-каско Компаније "Дунав осигурање"

Са традицијом пословања старом преко 140 година у Србији, Компанија "Дунав осигурање" одавно је позната великом броју становника. Ова компанија свој имиџ темељи на тој традицији, а о својој вредности сведочи великим бројем година у којима се одржала као лидер на тржишту у осигурању. Препознатљиви слоган Компаније *за Ваше добро*, шаље позитивну поруку којом говори да при продаји свог производа (полиса осигурања) ради у најбољем интересу купца. Конкуренција на тржишту осигурања склона је покушају да оствари профит рекламним кампањама које за циљ имају изазивање страха код аудиторијума, од несрећа које се могу десити. Насупрот томе, рекламне кампање Компаније "Дунав осигурање" скрећу пажњу инвентивним решењима појединаца, поручујући купцима полиса да могу да одахну, знајући да су њихове вредности препуштене "сигурним рукама".

Пример који ће бити анализиран у раду је телевизијска реклма за каско-осигурање компаније "Дунав осигурање" под називом: Дунав каско – јастуци[37].

*У првој сцени видимо на тротоару испред зграде чланове породице: мајку, сина, бабу и деду, који у рукама држе ћебад и јастуке и чекају. Пошто се зачује звук аутомобилске*

[37] http://www.youtube.com/watch?v=EzoDnuHZNAs на дан 21.03.2013.

*сирене, пажња прелази на нови аутомобил који испред њих довози човек. На његов изласку знак, цела породица прилази и ефикасно, у тишини, по читавом возилу ређа јастуке, ћебад и чаршафе како би га у потпуности заштитили. По брзо завршеном послу сви одлазе, осим човека који се окреће како би даљински закључао ауто.У следећем тренутку, на тако заштићен ауто пада дрво и укључује се аларм.*

*Тек онда се на екрану се појављује слоган Компаније "Дунав осигурање" уз поруку: "Не можете да заштитите баш све што желите, али ми можемо! ДУНАВ КАСКО ОСИГУРАЊЕ за Ваше добро!"*



**Слика 4 -** Каско - јастуци[38]

На слици 4 приказана је сцена заштићеног аутомобила из описане рекламе. Телевизијска реклама одабрана је како би се порука пренела великом броју гледалаца. Са неким од приказаних чланова породице се највећи број гледалаца може идентификовати. Истовремено, на овај начин су комунициране породичне вредности, јер је власник аутомобила муж, отац и син, који је окупио своју породицу око важног задатка: заштите своје покретне имовине. Возило које је коришћено у реклами примерено је породици просечне економске моћи у Србији, дакле реч је о малом градском ауту. Чињеница да читава породица свесрдно штити ауто говори о куповној моћи и вредности које једно возило за њих има. Дакле, није им лако заменљиво и имају тенденцију да га очувају у што дужем периоду. Пажња гледалаца привучена је и хумористичким елементима као што је

[38] Фотографија из рекламе, извор: https://www.google.rs/search?q=kasko%20jastuci%20dunav&um=1&ie=UTF-8&hl=en&tbm=isch&source=og&sa=N&tab=wi&ei=qDM1UviKMIyg7AbXkoG4Dg&biw=1366&bih=643&sei=rTM1UqTxBYLH0QW8vICIBw#facrc=_&imgrc=NH_TgTZzcTWhuM%3A%3BUqYWwsQ6CBuJRM%3Bhttp%253A%252F%252Fi1.ytimg.com%252Fvi%252FEzoDnuHZNAs%252Fmaxresdefault.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.youtube.com%252Fwatch%253Fv%253DEzoDnuHZNAs%3B1024%3B576 на дан 22.03.2013.

заштита ретровизора гумама на надувавање или точкова аутомобила сунђерима. И баш када су били сигурни да су урадили све што је у њиховој моћи, на аутомобил се руши дрво, што потврђује да никада не можете бити довољно обазриви, иако је вероватноћа да дрво падне само од себе по сунчаном дану веома мала. Порука која се тако шаље јесте да чак иако урадите све, Ви не можете заштитити своју имовину, али постоји компанија која то може и којој треба веровати. Анализирана реклама добар је пример како су маркетинг стручњаци успели да за само 31 секунду пренесу, на духовит начин, вредности за које се компанија залаже, подсећајући купце на поузданост бренда, а у циљу стицања поверења и дугорочног сарађивања.

## Маркетинг данас

*"У последњих педесет година економска база преокренула се од производње ка потрошњи. Гравитирала је из сфере рационалности у царство жеља, са објективног у субјективно, у царство психологије."*[39]

Овај недавно објављени чланак из "Њујорк Тајмса" показује да је данас, више него икада раније, кључ успеха у било којој пословној активности детаљно познавање и разумевање емоционалних жеља и потреба. Корпорације широм света принуђене су да прихвате чињеницу да њихове шансе на тржишту не зависе толико од смањења трошкова производње и повећања профита, колико од развијања потпино нових токова прихода заснованих на новим идејама. Тајна је у изградњи јачих веза и односа са потрошачима, које карактерише више однос партнерства него класични закон понуде и потражње.

Данас, уколико желите да се бавите маркетингом, више ћете баратати психолошким терминима него статистичким формулама и графиконима. Најчешће коришћене речи у савременој маркетиншкој литератури су "позитивна реакција", "емоција", "осећање", пре него "производ", "цена" и "квалитет".

Модели процеса комуникације су од пресудног значаја за продају. Ма колико добар производ био, његову продају ће значајно побољшати квалитетна комуникација са циљном групом.

[39] http://www.nytimes.com/ на дан 21.05.2013.

# ЕВРОПСКО ОСИГУРАЊЕ У ПОСЛЕДЊЕ ДВЕ ГОДИНЕ

У 2012. години, Европско осигурање се опорављало упркос рецесији.[40] Макроекономски услови имали су директан утицај на европска друштва за осигурање, а подаци из ЕУ показали су да је раст реалног бруто домаћег производа (БДП) у ЕУ, након умереног раста од 1,6% у 2011. години, скочио за свега 0,3% у 2012. години.[41] Ово, пре свега указује на погоршање - суверену дужничку кризу до које је дошло у првој половини године на пољу тржишта капитала Европске Уније, а с друге стране, направљен је први корак ка стварању банкарског синдиката, на шта је утицала одлука европских лидера у јуну 2012. да створе један надзорни механизам[42].

Ране процене премије у оба сегмента: животног и неживотног осигурања показују да после више од 2 % пада (у сталним курсу) у 2011. години, укупна бруто премија у Европи порасла је за 1,6% у 2012. на 1.114 милијарди еура. У животном осигурању, које чини скоро 60% свих премија, тренд опадања је преокренут у 2011. години, док је у неживотном осигурању забележено стабилно повећање од скоро 3%.

## Животно осигурање се враћа позитивном расту

Након пада од око 6% у 2011. години, подаци за 2012. годину показују да премија у животном осигурању у Европи указује на благи пораст од готово 1% (у сталним курсевима). Четири премца на тржишту осигурања и даље су Велика Британија, Француска, Немачка и Италија, које заједно имају око 70% укупних премија животних осигурања у Европи. У Великој Британији и Немачкој очекује се позитиван раст од 10% и 0,6%[43] у пољима животног и неживотног осигурања у односу на претходну годину. Процењени раст од 10% у Великој Британији огледа се углавном у расту једног новог пословања и пораст улагања у индивидуални пензијски фонд, док се у Немачкој тај пораст углавном односи на осигуравања пословања. У Француској и Италији, премије животних осигурања су у паду већ другу годину за редом, и то 8% и -5,5% (у односу на -13% и -18%

[40] http://www.insuranceeurope.eu/uploads/Modules/Publications/annual-report-2012-2013-web.pdf на дан 18.10.2013.
[41] Исто
[42] Исто
[43] Исто

у 2011. години). У Француској, кључни покретач за силазни тренд је и даље конкуренција других финансијских производа. У Италији, негативан раст пре свега се одражава на смањење полиса животног осигурања.

## Раст неживотног осигурања релативно стабилан

Према прелиминарним проценама, неживотне премије у земљама Европе порасле су на 459 милијарди еура у 2012. години, у поређењу са 441 милијарди еура, колико су износиле у 2011. години. Година за годином, ово одговара порасту од скоро 3% (у сталним курсевима), што је веома слично стопи раста која је постојала и претходне године. Сва три премца у сегменту неживотног осигурања, односно осигурање моторних возила, здравствено осигурања и имовина показују повећање, с тим што се највећи раст види у сектору имовине.

У оквиру сектора неживотног осигурања, осигурање моторних возила наставља апсолутни примат, заузимајући 30% тржишта. Тренутни подаци ипак указују на успоравање раста премије, од тренутка пораста од 6%, који се десио у 2011. години. У 2012. години забележено је блаже повећање од свега 2 %, у сталним курсевима. Немачка, Велика Британија, Италија и Француска су главни играчи на овом пољу, и заједно представљају готово 65 % од комплетне европске премије у пољу моторних возила. У Немачкој и Француској забележене су стопе раста од 5,4% и 3%, док се у Великој Британији и Италији очекује и пад од око 2%.

Здравствено осигурање остаје друга најпродаванија грана неживотног осигурања, са тржишним учешћем од око 25% премије. Водеће земље у овом сектору су Холандија и Немачка, које заједно обрачунавају више од две трећине европског тржишта. Чини се да је здравствени сектор доживео успоравање раста већ трећу годину заредом, после повећања од 5,8% и 3,2%, која су се десила у 2010. и 2011. години. Наставак овог успона, са повећањем од 2,5% у сталним девизним курсевима, очекује се у 2012. години.

Са премијом која представља скоро 20% укупних премија на пољу неживотних осигурања, осигурање имовине представља трећи најважнији сегмент неживотног осигурања. Процене говоре о повећању од 4% пораста у овој грани осигурања, што је значајан напредак у односу на пораст од 1,6%, које је донела 2011. година. За ово увећање углавном су одговорне Немачка и Француска, које, са тржишним учешћем од по 19%, бележе пораст премије од 3,9% и 4,7%. И у Великој Британији, која има учинак од 20% у пољу осигурања имовине у Европи, очекује се и у будућности стабилан раст премије.

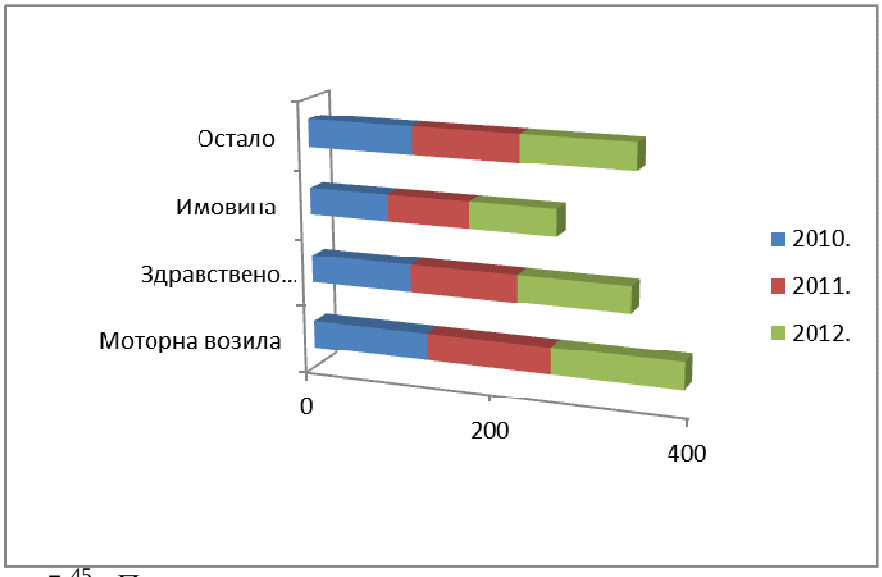
| | 2010. | 2011. | 2012. |
|---|---|---|---|
| **Укупна бруто премија** | 1104 | 1079 | 1114 |
| **Живот** | 677 | 639 | 656 |
| **Неживот** | 427 | 441 | 459 |
| Моторна возила | 124 | 131 | 135 |
| Здравствено осигурање | 108 | 112 | 116 |
| Имовина | 84 | 86 | 90 |
| Остало | 111 | 111 | 117 |
| **Инвестициони портфолио осигуравача** | 7509 | 7654 | 8490 |

* *Напомена: цифре су изражене у милијардама еура*

**Табела 12**[44] – Кључне цифре и раст у европским осигурањима 2010-2012. године

Како се овај рад фокусира на поље осигурања моторних возила, у Табели 12 је дат графички приказ стања неживотног осигурања у Европи у периоду од 2010. до 2012. године. На овај начин јасно се види да осигурање моторних возила узима примат на пољу неживотних осигурања. Потврда за ову тврдњу су цифре приказане на слици 5.

[44] http://www.insuranceeurope.eu/uploads/Modules/Publications/annual-report-2012-2013-web.pdf на дан 20.10.2013.

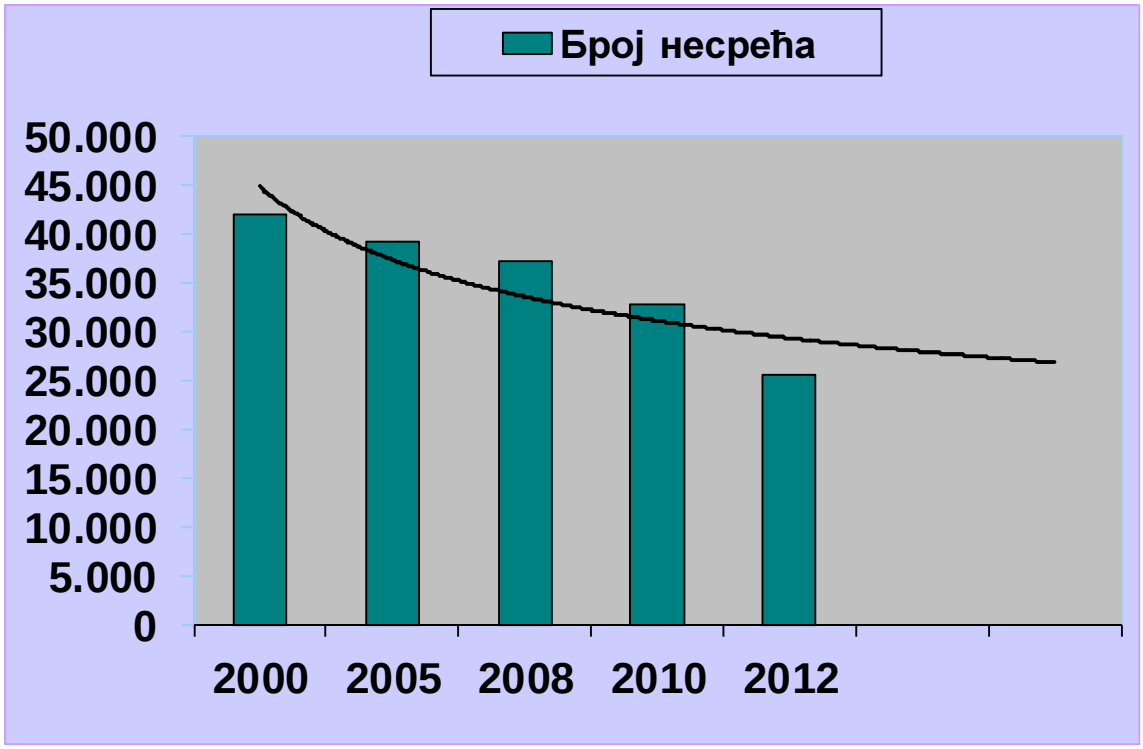



**Слика 5** [45] - Приказ промена у кључним делатностима неживотног осигурања у Европи 2010-2012. године

[45] Графички приказ одабраних података из Слике 6, извор: http://www.insuranceeurope.eu/uploads/Modules/Publications/annual-report-2012-2013-web.pdf на дан 20.10.2013.

## Стање на путевима Европе

Према најновијим подацима које је објавила Европска комисија, током 2012. год. забележен је најмањи број погинулих у саобраћајним несрећама у државама ЕУ од како се овакви подаци прикупљају.[46] Па ипак, посматрајући Слику 6, која приказује број фаталних аутомобилских несрећа по годинама у Европи, почев од 2000. па до прошле године, ти подаци су и даље застрашујуће високи.




**Слика 6[45]– Број фаталних саобраћајних несрећа по годинама у Европи**

Још шире посматрано, Табела 13 доноси преглед података броја саобраћајних несрећа на сваких 5 година почев од 1995. године. Анализирајући приложену табелу, долази се до закључка да је видно смањење броја несрећа. Када се узме у обзир чињеница да број аутомобила непрекидно расте (а што је приказано Табелом 13), може се рећи да уредбе и закони који се доносе ипак чувају грађане Европе од несрећа.

[46] http://www.europa.rs/mediji/vesti_iz_brisela/2168/Bezbednost+na+putevima%3A+EU+izve%C5%A1tava+o+najmanjem+broju+saobra%C4%87ajnih+nesre%C4%87a+sa+smrtnim+ishodom+ikada.html на дан 22.10.2013.

| | 1995. | 2000. | 2005. | 2010. |
|---|---|---|---|---|
| **Белгија** | 50.744 | 49.065 | 49.307 | 39.306 |
| **Бугарска** | 7.435 | 6.886 | 8.224 | 6.610 |
| **Чешка република** | 28.746 | 25.445 | 25.239 | 19.675 |
| **Данска** | 8.373 | 7.346 | 5.413 | 3.498 |
| **Немачка** | 388.033 | 382.949 | 336.618 | 288.297 |
| **Естонија** | 1.644 | 1.504 | 2.341 | 1.347 |
| **Ирска** | 8.117 | 7.749 | 6.533 | 6.615 |
| **Грчка** | 22.798 | 23.001 | 16.914 | 15.032 |
| **Шпанија** | 83.586 | 101.729 | 91.187 | 85.503 |
| **Француска** | 132.949 | 121.223 | 84.525 | 67.288 |
| **Италија** | 182.761 | 229.034 | 240.011 | 211.404 |
| **Кипар** | 3.052 | 2.397 | 1.382 | 1.197 |
| **Летонија** | 4.056 | 4.482 | 9.310 | 3.193 |
| **Литванија** | 4.144 | 5.807 | 6.772 | 3.530 |
| **Луксембург** | 1.145. | 899 | 775 | 787 |
| **Мађарска** | 19.817 | 17.498 | 20.777 | 16.308 |
| **Малта** | 969 | | 848 | 577 |
| **Холандија** | 42.641 | 42.271 | 27.007 | 10.778 |
| **Аустрија** | 38.956 | 42.126 | 40.896 | 35.348 |
| **Пољска** | 56.904 | 57.331 | 48.100 | 38.832 |
| **Португалија** | 48.339 | 44.463 | 37.066 | 35.426 |
| **Румунија** | 9.119 | 7.555 | 19.219 | 25.995 |
| **Словенија** | 6.567 | 8.584 | 10.509 | 7.659 |
| **Словачка** | 8.713 | 7.884 | 7.903 | 8.119 |
| **Финска** | 7.812 | 6.633 | 7.020 | 6.072 |
| **Шведска** | 15.626 | 15.770 | 18.094 | 16.504 |
| **Уједињено Краљевство** | **237.336** | **242.117** | **203.712** | **160.080** |

**Табела 13**[47] – Број аутомобилских несрећа по земљама Европе

Циљ свих закона и уредби која се доносе и иновирају имају за задатак да сачувају грађане на првом месту од смртног исхода или тежих повреда, али такође и да поједноставе процес пријаве штете и надокнаде штету која је покривена полисом

[47] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evol.pdf на дан 22.10.2013.

осигурања. Чињеница је да се живот у градовима убрзава и да је време појединца постало, више него икада раније, вредан ресурс о коме се води рачуна. Због тога су одређене регулативе помогле да се олакша и убрза пријава штете, нарочито у случајевима када нема погинулих или повређених и када је у питању мања материјална штета на возилима.

## ПРАВО ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

У праву Европске уније (ЕУ), регулисање осигурања ауто одговорности, у ствари, представља регулисање најважнијих института ове врсте осигурања и унификацију правила у овој области у чланицама ЕУ. Једно од важних питања, која су у вези са осигурањем аутоодговорности је Европски извештај о саобраћајној незгоди, који је, такође, нашао место у праву Европске уније.[48] Основна сврха регулисања Европског извештаја о саобраћајној незгоди је ефикасна накнада штете. У праву ЕУ осигурање аутоодговорности регулишу Директиве. Свака од Директива ЕУ (до сада је донето пет), начинила је корак напред и у наведеном систему осигурања аутоодговорности. Све Директиве се односе на усаглашавање законодавстава држава чланица у области осигурања од одговорности за штете од моторних возила и о увођењу обавезности осигурања такве одговорности.

Те Директиве су следеће:

1. Прва Директива, донета 24.04.1972. године
2. Друга Директива, донета 29.12.1983. године
3. Трећа Директива, донета 14.05.1990. године
4. Четврта Директива, донета 16.05.2000. године
5. Пета Директива, донета 11.05.2005. године[49]

Основни циљ Директива је уједначавање правила у области осигурања аутоодговорности у земљама чланицама ЕУ. Међутим, ове Директиве су имале утицаја и на остале земље.

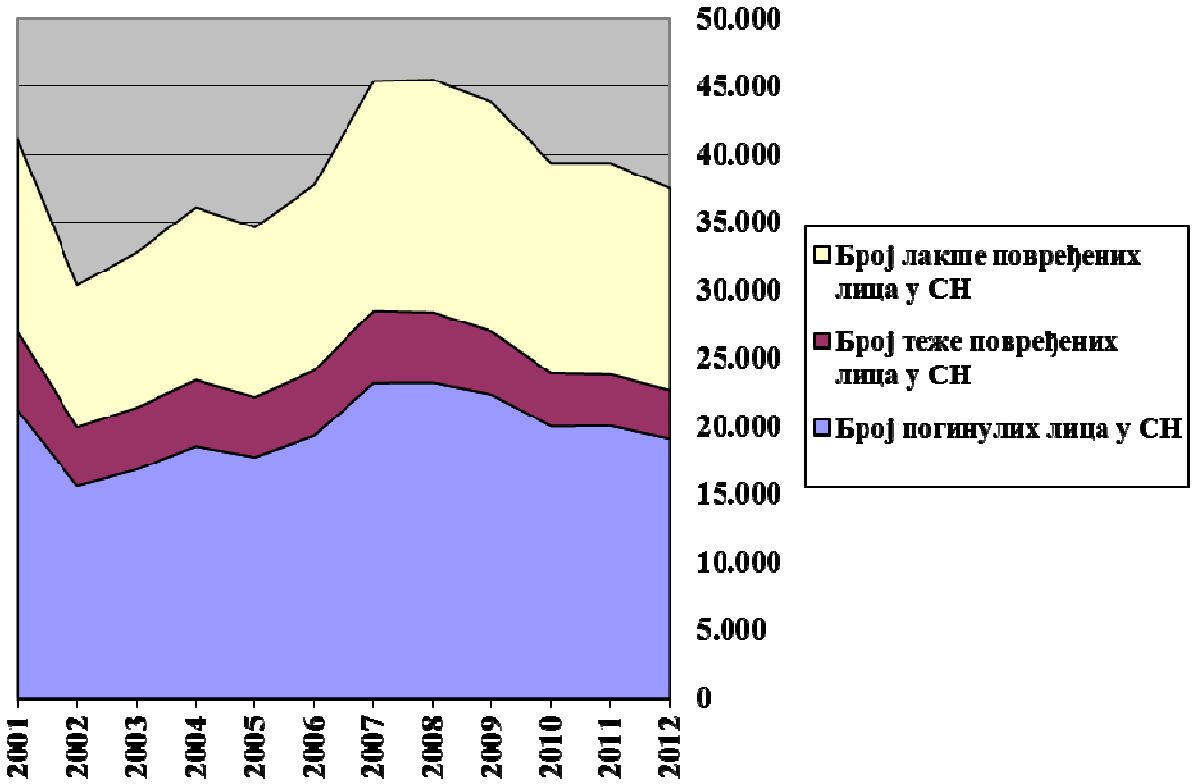
[48] Чоловић, проф. др Владимир, *Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила*, Европско законодавство, бр. 33-34, Београд, 2010. године, стр. 43
[49] Исто, стр. 44

| Godina | Ukupan broj SN | SN sa mat. štetom | SN sa nas. licima | Ukupno nastradalo | Poginulo | Teško povređeno | Lako povređeno |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2001. | 61.711 | 46.612 | 15.099 | 21.181 | 1.275 | 5.777 | 14.129 |
| 2002. | 52.178 | 40.592 | 11.586 | 15.614 | 854 | 4.314 | 10.446 |
| 2003. | 55.662 | 43.246 | 12.416 | 16.822 | 868 | 4.551 | 11.403 |
| 2004. | 62.434 | 49.037 | 13.397 | 18.533 | 960 | 4.864 | 12.709 |
| 2005. | 62.039 | 49.270 | 12.769 | 17.734 | 843 | 4.401 | 12.490 |
| 2006. | 63.952 | 50.029 | 13.923 | 19.322 | 911 | 4.778 | 13.633 |
| 2007. | 70.789 | 54.195 | 16.594 | 23.177 | 968 | 5.318 | 16.891 |
| 2008. | 67.786 | 51.114 | 16.672 | 23.202 | 905 | 5.197 | 17.100 |
| 2009. | 64.897 | 49.084 | 15.813 | 22.320 | 809 | 4.638 | 16.873 |
| 2010. | 47.806 | 33.609 | 14.197 | 20.006 | 660 | 3.883 | 15.463 |
| 2011. | 42.438 | 28.319 | 14.119 | 20.038 | 728 | 3.777 | 15.533 |
| 2012. | 37.559 | 24.226 | 13.333 | 19.090 | 684 | 3.545 | 14.861 |

**Табела 14**[50] – Преглед броја саобраћајних незгода и настрадалих лица у Србији 2001-2012. године

У Табели 14 приказан је преглед укупног броја саобраћајних незгода, незгода са материјалном штетом, незгода са настрадалим лицима у Србији, у периоду од 2001. до 2012. године. Приказан је број теже и лакше повређених, као и настрадалих лица, а црвеном бојом истакнут број погинулих лица по годинама, од 2001. до 2012. године. Поредећи стање ствари у протеклих дванаест година, приметно је да се укупан број саобраћајних несрећа значајно смањио, са скоро 62.000 на скоро 38.000 несрећа, и што је најважније, да се број погинулих лица смањио дупло у периоду од дванаест година. Па ипак, број повређених лица није смањен тако драстично. Приметно је да се број тешко повређених, који је далеко највиши у 2001. годиним смањио за око 35%, али се мора напоменути да је овај број значајно варирао, те да је у 2007. и 2008. години био мањи у односу на 2001. за свега неколико процената. Али оно на шта се мора скренути посебна пажња, а што је приказано у Табели 1, јесте и број несрећа са лаким телесним повредама. У 2001. години забележено је чак 14.129 лакше повређених лица. Овај број је смањен наредне године, али је потом наставио раст, тако да је 2008. године забележено чак 17.100 лакше повређених лица у саобраћајним несрећама на путевима у Србији. Од те године, број повређених се смањује, па 2012. година бележи 14.861 лакше повређено лице. Тај пад се не може сматрати напретком, када имамо јасан преглед по годинама у последњих дванаест година, као и цифру од пре дванаест година, која је у 2012. мада мало, ипак надмашена. У табели испод текста, истакнуте су посебно стваке о којима је овде било речи.

[50] http://www.putevi-srbije.rs/index.php?lang=sr&Itemid=250 на дан 19.10.2013. године




**Слика 7[51] – Графички приказ броја повређених и настрадалих лица у Србији 2001 – 2012. године**

Статистички подаци опомињу колико је важно увести све мере којима се може заштити људски живот и здравље, али и допринети смањењу штета. Зато се годинама уводе и побољшавају регулативе којима се покушава постићи већа заштита и сигурност грађана.

Директиве које су уведене у право Европске Уније од аутоодговорности, допринеле су заштити оштећених лица у саобраћајним незгодама, не само у земљама чланицама ЕУ, већ и шире. Ове Директиве имају велики значај, с обзиром на број земаља, које су у ЕУ. Морамо, такође, рећи да је период, у коме су донесене ове Директиве, релативно дуг (период између доношења Прве и Пете директиве дуг је преко 30 година – прва је донесена 1972, а пета 2005. године), што говори и о осетљивости свих питања и проблема везаних за осигурање аутоодговорности, као и о постепености у прилагођавању националних законодавстава овим правилима. Па ипак, приказ из претходне две табеле јасно показује да се број жртава годинама ипак смањује.

[51] Графички приказ је направљен на основу података из Табеле 17, извор: http://www.putevi-srbije.rs/index.php?lang=sr&Itemid=250 на дан 19.10.2013. године

Правни поредак Европске Уније организован је и структурисан скуп правних норми који има сопствене изворе, органе и процедуре прилагођене томе да правне норме стварају, тумаче и констатују кршење норми, те у том случају санкционишу починиоце дотичних преступа.

Једнострани акти институција ЕУ представљају други извор права (дериватно комунитарно право). Овде се не ради о уговорном, већ о делегираном праву, тј. скупу правила која је заједница сама донела. Доношење правних правила институционализовано је и поверено одређеним органима. Ради се о нормативној власти која се може поредити са законодавном влашћу.

Парламент ЕУ, заједно са Европским Саветом и Европском комисијом, усваја уредбе и директиве. Уредба је основни извор комунитарног права, општи акт који у свим својим елементима обавезује и директно се примењује у свим државама чланицама. Будући да је уредба обавезујућа, државама чланицама забрањена је њена непотпуна или делимична примена.

Директива (упутство) представља законодавни метод. Увођење ове врсте правних аката (директива) у номенклатуру резултат је хтења редактора уговора да институцијама, поред уредби, понуде инструмент правне хармонизације који почива на подели задатака и сарадњи између комунитарног и националног нивоа.[52] Овај инструмент је флексибилнији, узима у обзир националне посебности и помаже приближавању националних законодавстава. Директива обавезује све државе чланице којима је упућена у погледу резултата које треба постићи, остављајући националним инстанцијама надлежност у погледу избора форме и средстава извршења овог акта. Директиве немају општу, али имају обавезну примену, уз то да нису увек непосредно применљиве. Државе чланице морају их унети у своје прописе у роковима одређеним у самим директивама, а Комисија је задужена да надгледа њихову примену.[53]

[52] Радовић, др Зоран Д, *Регулисање осигурања кроз ЕУ директиве*, Токови осигурања, Број 1, Дунав осигурање, Београд 2013., стр. 62
[53] Исто, стр. 63

# ЕВРОПСКИ ИЗВЕШТАЈ О САОБРАЋАЈНОЈ НЕЗГОДИ

Брз развој саобраћаја и повећање броја саобраћајних незгода захтевали су нова решења, пре свега због боље и брже заштите жртава, али и због повећања безбедности и отклањања застоја у саобраћају.[54] У међувремену, за случајеве када нема повређених ни погинулих лица у саобраћајној незгоди, створен је Европски извештај о саобраћајној незгоди, као замена за бројне доказе који су се морали користити при подношењу захтева за накнаду штете. У нашој земљи, његова употреба ограничена је на случајеве када је штета сразмерно мала. Овај документ је у почетку изазивао различите ставове и понашање осигуравача, али и судова.[55]

У свим европским земљама, осигурање моторних возила заузима прво место у укупној премији свих врста неживотних осигурања, као и по броју и износу исплаћених одштета и великом броју других показатеља о пословању осигуравајућих друштава.[56] За грађане сваке земље посебно је значајно обавезно осигурање од грађанске одговоности приликом употребе моторних возила, без обзира на то да ли су уједно власници моторног возила и осигураници од одговорности за штете причињене трећим лицима или су у питању трећа оштећена лица. Свака држава је заинтересована да, на њеној територији, осигурање од ауто-одговорности буде обавезно и да се осигуравајућа друштва, у складу са делатношћу коју обављају, што више укључе у активности и мере државних органа којим се обезбеђује слободно кретање лица и моторних возила.[57] Европска унија пружа напоре да се прошири, појача и учвртсти унутрашње тржиште моторних возила. То се постиже доношењем директива о усклађивању закона држава чланица ЕУ у области осигурања од ауто-одговорности. Због решења, која подижу квалитет осигурања од ауто-одговорности, унапређују безбедност, олакшавају и убрзавају саобраћај, директиве брзо постају стандард и у земљама у којима је пракса била до сада другачија.[58] Европски извештај о саобраћајној незгоди (*European accident statement*) је олакшао и убрзао друмски саобраћај и омогућио право на накнаду штете, што скраћује цео поступак пријаве и наплате штете.

[54] Церовић, др Милан. Б, *Европски извештај о саобраћајној незгоди*, Токови осигурања, Дунав осигурање, Београд 2013/Број 1, стр. 18
[55] Исто
[56] Исто, стр. 19
[57] Исто
[58] Исто

## Историја Европског извештаја о саобраћајној незгоди

Европски извештај је почео да се употребљава пре више од четрдесет година, прво у Француској, убрзо потом у Белгији, Немачкој, Италији и другим земљама.[59] Захваљујући првим позитивним резултатима, посебна комисија Европског одбора за осигурање израдила је образац и препоручила га свим европским осигуравачима.[60] Тада утврђен, и данас се користи у истом облику и са истим садржајем, као стандардизовам образац Европског осигурања (Insurance Europa – CEA). Састоји се од оригинала и једне копије на језику сваке земље у којој се употребљава. Препоручен је свим чланицама CEA, али је неопходно да пре почетка употребе, репрезентативно национално удружење друштава за осигурање прибави сагласност CEA да његов изглед и садржај одговарају стандардизованом обрасцу. Удружење осигуравача Србије је 2009. године, пре почетка примене Закона о безбедности саобраћаја на путевима и Закона о обавезном осигурању, обезбедило потребну сагласност.

## Шта је Европски извештај о саобраћајној незгоди?

Европски извештај о саобраћајној незгоди је документ сличан зеленој карти, који садржи све податке који су стајали и у зеленој карти, с тим да је важећи у свим државама чланицама Европске Уније, а користе га и многе државе које нису чланице.

Европски извештај о саобраћајној незгоди је стандардан образац који се користи у целој Европи и валидан је уместо полицијског извештаја у случају мањих материјалних штета у саобраћајним незгодама где нема повређених лица, а где су се учесници сагласили о одговорности за настанак незгоде.[61]

Учесници саобраћајне незгоде су у наведеним случајевима дужни да:

- попуне и потпишу Европски извештај о саобраћајној незгоди у складу са упутством на полеђини извештаја (попуњен образац не представља признавање одговорности, већ једино утврђивање идентитета учесника);
- након попуњавања Европског извештаја о саобраћајној незгоди, потребно је да оба учесника у незгоди, са својим возилима и неопходном документацијом (у што краћем року, без вршења било каквих поправки на возилима) дођу у најближу пословницу свог осигуравајућег друштва ради давања изјава, пријављивања штете,

[59] Исто, стр. 20

[60] Ћурковић, Марјан, *Накнада штете из прометне несреће с возилом иноземске регистрације*, Информатор, бр. 19-20, Загреб, 1982, стр. 47

[61] http://www.dunav.com/rs/ne%C5%BEivotna-osiguranja/osiguranje-motornih-vozila/auto-odgovornost на дан 15.10.2013.

процене и упоређивања возила, или да за све неопходне информације позову Контакт центар осигуравајућег друштва у ком имају полису од ауто-одговорности.

Уколико је саобраћајна незгода узроковала повреду или смрт физичких лица, без обзира на вредност материјалне штете на возилима (до или преко 500 еура), потребно је:

- одмах обавестити полицију и хитну помоћ (у случају потребе) и сачекати да облашћено лице изврши увиђај саобраћајне незгоде;
- остати на лицу места и предузети законом прописане радње о обезбеђењу места назгоде.[62]

Уколико се учесници не могу сагласити око настале материјалне штете или нису сигурни да је висина вредности процењене материјалне штете мања од 500 еура, потребно је обавестити полицију ради сачињавања записника. Са записником полиције и потребном документацијом, оштећено лице пријављује штету у осигуравајућем друштву код које је осигурано возило проузроковало незгоду.

Европски извештај о саобраћајној незгоди текстуално се попуњава подацима о незгоди, о једном и другом возилу, и означавају се одговори о околностима које су довеле до саобраћајне незгоде и оштећеним местима на возилима. Уписују се следећи подаци:

1) датум, време и место саобраћајне незгоде, подаци о повређеним лицима, о штети на возилима и другим стварима, као и подаци о сведоцима;

2) подаци о оба возила, подаци о осигуранику, о возилу, осигурању, возачу, месту иницијалног удара, видљивим оштећењима и напомене сваког возача;

3) околности које су довеле до незгоде и скица незгоде у тренутку њеног настајања;

4) потпис оба возача.

Уколико у удесу учествују два возила, Европски извештај попуњава се у два примерка, с тим да оригинал задржава возач који има право на накнаду штете, а копију возач који је проузроковао саобраћајну незгоду. У случају да у незгоди учествују три возила, попуњавају се два обрасца у по два примерка, дакле један образац мање од броја возила која су учесници у незгоди, без обзира на то да ли су оштећена.

Важна карактеристика Европског извештаја о саобраћајној незгоди је чињеница да попуњавањем и потписивањем, ниједан возач не признаје одговорности у вези са настанком саобраћајног удеса, што је јасно наведено на обрасцу. Образац служи искључиво за утврђивање идентитета и околности које помажу бржем регулисању накнаде штете, али није документ на онову кога се покреће било какав поступак против возача који је изазвао незгоду.[63]

[62] http://www.steptravel.co.rs/osiguranje/osiguranje-motornih-vozila/87 на дан 14.10.2013.

[63] Церовић, др Милан. Б, *Европски извештај о саобраћајној незгоди*, Токови осигурања, Број 1, Дунав осигурање, Београд 2013., стр. 21

# ДИРЕКТИВЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ О ОБАВЕЗНОМ ОСИГУРАЊУ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТЕ ОД МОТОРНИХ ВОЗИЛА

## Прве четири директиве

Европско право заштите оштећених у саобраћају кроз обавезно осигурање од одговорности власника и корисника моторних возила прилично је усаглашено захваљујући директивама које су у тој области донете од 1972. до данас.[64] Директиве су, за разлику од уредби, акти Европског савета и Европског парламента, који утврђују циљ који се у одређеном року мора постићи. Директиве намећу државама чланицама обавезу имплементирања одредби директиве у национално законодавство у предвиђеном року, који је најчешће између 18 и 24 месеца.

Прва директива је за циљ имала да уреди питање граничне контроле постојања одговарајућег осигуравајућег покрића на границама између држава чланица, односно држава чланица и нечланица ЕУ.[65] Овом Директивом прописана је обавеза државама чланицама да на међусобним границама укину контролу постојања одговарајућег осигуравајућег покрића, а да истовремено пребаце ту контролу на спољне границе ЕУ, уз задржавање права на спорадичну контролу постојања одговарајућег осигурања. Као резултат ове Директиве, укинута је контрола зелене карте на граничним прелазима између земаља чланица и прихваћено је постојање регистарских таблица као доказа постојања одговарајућег осигурања од одговорности на подручју свих земаља чланица ЕУ.[66] Допунским споразумом, који је потписан 12. децембра 1973. године,[67] цело подручје Европске Уније је постало јединствено, а укидање контроле зелена карте на границама допинело је убрзању међународног копненог саобраћаја.

Другом директивом покушало се подизање, до тада минималног степена осигуравајуће заштите у саобраћајним незгодама, на виши ниво.[68] Због тога су прописане минималне суме осигурања, које државе чланице морају унети у национално законодавство, остављајући могућност избора између неколико понуђених варијанти:[69]

– за штете на лицима 350.000 еура по оштећеном лицу, за штете на стварима 100.000 еура по једном штетном догађају;

– за штете на лицима по једном штетном догађају 500.000 еура, за штете на стварима 100.000 еура по једном штетном догађају;

---

[64] Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005., стр. 1
[65] Исто
[66] Исто
[67] Исто
[68] Исто
[69] Исто, стр. 2

– јединствену суму осигурања по једном штетном догађају укупно за штете на лицима и штете на стварима 600.000 еура.

Ова Директива прописује обавезно осигурање и за штете на стварима, што до тада нису имале све државе чланице (нпр. Велика Британија), и у круг трећих лица увршатава чланове породице, који су до тада били искључени из осигурања.[70]

Трећом директивом се уводи право свих путника на потпуну накнаду штете у оквиру минималних сума осигурања, с тим да остају искључени једино возач и лица која су била у украденом возилу, а знала су да је украдено.[71] По овој Директиви, важи начело јединствене премије, што значи да нема доплатка за покриће ризика, ако се штета деси у иностранству. На овај начин, државе чланице ЕУ предузимају мере како би се олакшало и убрзало утврђивање одговоног осигуравача.

Четврта директива своју пажњу усмерава на заштиту права потрошача услуга осигурања, решавајући проблем накнаде штете, и то онај који се односи на накнаду штете у иностранству, у подручју држава чланица ЕУ.[72] Може се рећи да је ова Директива комплементарна са Првом директивом: Прва директива обезбеђује оштећенима накнаду штете коју им страно возило проузрокује у земљи у којој имају пребивалиште, а Четврта накнаду штете коју су претрпели за време боравка у иностранству, на подручју државе чланице ЕУ, а коју им је проузроковао возач возила регистарске ознаке неке од земаља чланица ЕУ.

## Пета директива

Европски Парламент је на седници, одржаној 12. јануара 2005. године прихватио нову, пету по реду, Директиву о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете узроковане употребом моторних возила.[73] Нови акт носи пуни назив „Директива бр. 2005/14/CE Европског парламента и Савета од 11. маја 2005, којом се мењају Директиве 72/166, 84/5 и 90/232 и Директива 2000/26 Европског парламента и Савета о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила”[74] (даље: Пета Директива). Пета Директива је, практично, наставак, четири, претходно поменуте, Директиве, односно, она представља њихову модификацију, која је довела до одређених побољшања и уједначавања у регулисању овог система. Ипак, за разлику од претходне четири, Пета директива није хомогени текст и не бави се решавањем једног проблема.[75] Напротив, она

[70] Исто
[71] Исто
[72] Исто
[73] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:263:0011:0031:EN:PDF на дан 18.10.2013. године
[74] Чоловић, проф. др Владимир, *Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила*, Европско законодавство, бр. 33-34, Београд, 2010. године, стр. 45
[75] Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005., стр. 3

се одонси на двадесетак мера, које нису директно повезане међусобно, осим што им је заједничка брига за права оштећених лица.[76]

Европска комисија је већ 1999. године, након широке консултације с националним властима, осигуравачима и удружењима за заштиту потрошача и оштећених лица констатовала да је неопходна ревизија и унапређење претходних директива, а што је потврђено резолуцијом Парламента од 07.06.2001. године, када је од Комисије тражено да изради предлог нове директиве.[77] Овом директивом допуњене су претходне четири директиве.

## Промене одредби Прве директиве

Према Првој директиви, под редовним стаништем возила, подразумева се подручје државе чију регистарску таблицу носи. У пракси се показало, да се проблем јавља јер није дефинисано да ли је регистрација привремена или трајна, па је овом директивом исправљена та грешка.[78] Овде није реч о ситничарењу, јер је са редовним стаништем возила повезана и одговнорност за штету.

Заокрет је направљен и у случају илегално регистрованог возила или фалсификоване регистарске ознаке. Према Петој директиви, ако је у питању возило које је без регистрације или у случају да регистарске таблице не одговарају возилу, његовим стаништем се сматра тло државе у којој се догодила незгода.[79]

Првом директивом укинута је контрола осигурања на унутрашњим границама ЕУ, али је остављена могућност спорадичне контроле.[80] У пракси је било злоупотребе ове могућности, па су државе контролисале постојање одговарајућег осигурања и за возила из других држава чланица, тј. возила других држава која су на њихово подручје ушла с подручја друге државе чланице, чиме се изигравала сврха забране контроле осигурања.[81] Због тога, Пета директива забрањује државама вршење контроле,[82] иако им оставља

[76] Bruyr, Bertrand, La *cinequieme directive sur l'assurance automobile: un pas en avant*, Le monde de l'assurance, бр. од 16-30, 2005., str. 1
[77] Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005., стр. 3, фуснота 16
[78] Исто, стр. 3
[79] Bruyr, Bertrand, La *cinequieme directive sur l'assurance automobile: un pas en avant*, Le monde de l'assurance, бр. од 16-30, 2005., стр. 2
[80] Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005., стр. 4
[81] Исто
[82] Исто

слободу спорадичне контроле, али она не сме бити стална, дискриминишућа и само у циљу провере осигурања.[83]

Државе чланице ЕУ добиле су Првом директивом право да ослободе нека правна и физичка лица обавезе од осигурања од одговорности. Такве могућности остају и даље, после усвајања Пете директиве, с тим да су државе које су изузеле одређена лица у возила сада дужне да Комисији и осталим државама доставе податке о телима која одговарају за штету од таквих возила.[84] Наиме, жртве таквих возила морају бити обештећене потпуно исто као и жртве осигураних возила, без обзира на то где се незгода догодила. Такође је уведено да државе које су дозволиле такве изузетке сваких пет година морају обавештавати Комисију, која ће потом одлучивати уколико има потребе за променама одредба Директиве.

## Промене одредби Друге директиве

Минималне суме осигурања које су биле прописане Другом директивом, у пракси нису биле задовољавајуће. У прилог томе иде чињеница да се прописане минималне суме нису мењале скоро двадесет година.[85] Догађало се све чешће да те суме не могу да обезбеде потпуну накнаду штете оштећеном лицу. Петом директивом државама је дато право избора:

- минималне суме за штете на лицима 1.000.000 еура по лицу или 5.000.000 еура по штетном догађају, без обзира на број оштећених лица;
- за штете на стварима 1.000.000 еура по штетном догађају, без обзира на број оштећених лица.[86]

Пета директива подразумева и редовно ажурирање сума осигурања, на нивоу кретања петогодишњег индекса европотрошачких цена.[87] Пошто државе чланице имају минималне суме мање од оних које су прописане овом Директивом, оставља им се максимално пет година за прилагођавање.

Због спречавања превара и намештања штета, Друга директива је оставила могућност државама чланицама да искључе из осигурања покриће штета на стварима проузрокованим од непознатих или неидентификованих моторних возила.[88] У случају да не сумња у превару неоправдана, неправедно је такво искључење. Зато Пета директива доноси услове у којима осигураник има право накнаде штете: да је некој жртви саовраћајне незгоде плаћена накнада због тешке телесне повреде. Пошто је тешка телесна повреда термин који изазива много нејасноћа, Петом директивом је одређено да се овај термин дефинише према националном праву државе чланице.

[83] Исто
[84] Исто
[85] Исто
[86] Исто
[87] Исто, стр. 5
[88] Исто

Другом директивом била је предвиђена могућност увођења франшизе до 500 еура на штету оштећеног у случају штете од неосигураног моторног возила. Оваквим решењем дискриминисане су жртве осигураних возила, па је Пета директива забранила увођење франшизе.[89]

## Промене одредби Треће директиве

У неким земљама чланицама, честа је пракса искључења из права на накнаду штете путника који су претрпели штету у возилу којим је управљао возач под утицајем алкохола или дроге, ако су за то знали или морали знати.[90] Пета директива забрањује искључење из осигурања сапутника, пошто сапутник често није у стању да правилно оцени степен омамљености возача, и што својим знањен не може утицати на понашање возача.

Предлагачи Директиве инсистирали су на посебној заштити пешака и бициклита, тј. свих немоторизованих учесника у саобраћају, сматрајући да су они нарочито осетљива група учесника у саобраћају.[91] Ово питање донело је много спорова[92], а решење које је прихваћено јесте да бициклисти, пешаци и други немоторизовани учесници саобраћају имају право на накнаду штете у сакладу са одредбама националног градског права.

Примећено је да се, у случајевима продаје возила и његове испоруке из једне у другу државу чланицу, често дешава да у пракси да таква возила нису осигурана.[93] Пета директива донела је нову одредбу, која подразумева да је, у раздобљу од тридесет дана од дана испоруке возила, за штете које би то возило могло да проузрокује, одговорна држава у коју се возило увози.

Мислећи о заштити интереса потрошача, Пета директива увела је обавезу држава чланица ЕУ, да се омогући осигуранику да у сваком тренутку затражи, и у року од 15 дана и добије, информацију о кретању штета по његовом уговору о осигурању од одговорности, за последњих пет година.[94] На овај начин, у случају да жели да закључи нови уговор о осигурању, осигураник може да докаже да није имао штета, те да има права на бонус.

---

[89] Исто

[90] Bruyr, Bertrand, La *cinequieme directive sur l'assurance automobile: un pas en avant*, Le monde de l'assurance, бр. од 16-30, 2005., стр. 4

[91] Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005., стр. 5

[92] О чему се може прочитати више у: Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005., стр. 5

[93] Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005., стр. 6

[94] Исто

### Промене одредби Четврте директиве

Пета директива проширује одредбе Четврте директиве о роковима за решавање одштетних захтева на све штете.[95] Дакле, рокови за решавање одштетних захтева из Четврте директиве, која се односила само на штете настале у иностранству, вреди и за штете у домаћој земљи. Осигуравачи ће морати да реше одштетни захтев у року од три месеца од дана предавања. То у пракси значи да морају дати образложену разумну понуду или правно заснован одговор зашто се захтев не може решити.

Из истог разлога, Пета директива проширује одредбе Четврте о информационим бироима и њиховој надлежности за скупљање информација о регистрацији и осигурању моторних возила.[96] Сад би те информације требало да буду доступне свим оштећенима, без обзира на то где се десила незгода.

Пета директива успоставља и право оштећеног да тужи осигуравача штетника у држави чланици у којој има пребивалиште.[97] Тужба мора бити усмерена против осогуравача који има седиште у некој држави чланици, а не против њеног представника у земљи у којој оштећени има пребивалиште.

Оштећени, осигуравачи и њихови пуномоћници имају право приступа информацијама које су потребне за обраду и исплату одштетног захтева, а ови подаци би требало да су им доступни и у електронском облику, на њихов захтев.

Пета директива је ступила на снагу 11. јуна 2005. године[98], а државама чланицама је остављено тачно две године за примену овог права. Наравно, излазећи у сусрет осигураницима, државе чланице имају право да примене решења која су у бољем интересу оштећених лица, од оних које садрже одредбе Пете директиве.

## Пета директива и Европски извештај о саобраћајној незгоди

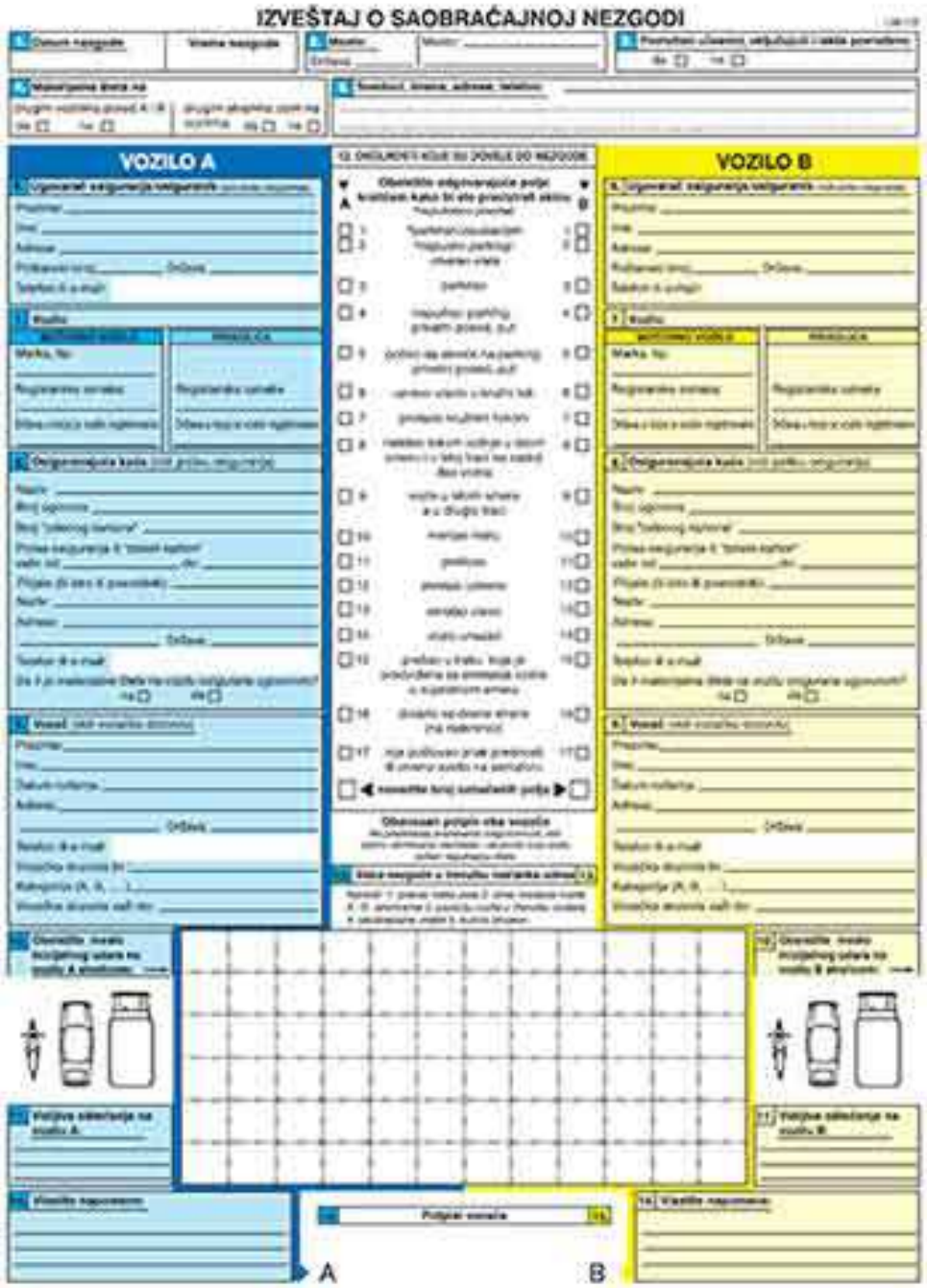
Уколико се догоди осигурани случај, односно, ако настане штета у једној саобраћајној незгоди, најважније питање за учеснике те незгоде је накнада штете. Акт који може убрзати процену штете, као и њену накнаду, ако се испуне одређени услови се зове Европски извештај о саобраћајној незгоди. Петом Директивом је уведена обавеза за осигуравајућа друштва да својим осигураницима предају образац тзв. „Европског

[95] Исто
[96] Исто
[97] Исто, стр. 7
[98] Исто, стр. 7

извештаја о саобраћајној незгоди". Тиме би се убрзао поступак обраде штета и њена исплата. Једнообразност овог акта омогућава ефикаснији пренос обавештења о подацима везаним за саобраћајну незгоду и износ штете.[99] Морамо рећи да ће овај образац морати да замени записник полиције о саобраћајној незгоди или ће се издавати упоредо са тим записником. – Европски извештај је извештај о саобраћајној незгоди који се користи код свих саобраћајних незгода, а који је сачињен у складу са моделом који је издао Европски комитет осигурања *(Comitie Europeen des Assurances – CEA).* У случају саобраћајне незгоде, учесници су дужни да попуне, потпишу и међусобно размене Европски извештај о саобраћајној незгоди, сагласно закону којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима. Европски извештај о саобраћајној незгоди *(European Accident Report)* је документ који у случају саобраћајне незгоде поједностављује процедуру добијања одштете. Садржи својеручну скицу и спецификацију оштећења, и што је најважније, изјаве учесника којима се потврђује чија је одговорност за удес. Попуњавају га и потписују сами учесници, а осигурања га прихватају као основ за исплату штете, пошто има исту важност као полицијски записник. Уредно попуњен Европски извештај о саобраћајној незгоди оштећено лице и осигураник могу користити као одштетни захтев по основу обавезног осигурања од аутоодговорности. Европски суд правде усвојио је став према коме ће директива, у случају да је нека држава не спроведе у прописаном року, и поред тога имати правни учинак. [100]

[99] Чоловић, проф. др Владимир, *Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила*, Европско законодавство, бр. 33-34, Београд, 2010. године, стр. 46

[100] Радовић, др Зоран Д, *Регулисање осигурања кроз ЕУ директиве*, Токови осигурања, Број 1, Дунав осигурање, Београд 2013., стр. 63




**Слика 8**[101] – Образац Европског извештаја о саобраћајној незгоди

[101] http://ltablice.com/novosti-za-vozace/56-evropski-izvestaj-o-saobracajnoj-nezgodi на дан 15.10.2013.

## Предности Европског извештаја

Европски извештај показао се веома корисним у остваривању више циљева којима се постиже да:

1) олакшава и убрзава саобраћај;
2) смањује посао саобраћајне полиције, тужилаштва и судова;
3) омогућава оштећеним лиицима да лакше, јефтиније и брже прибаве доказе и остваре право на накнаду штете;
4) убрзава поступка за накнаду штете код друштва за осигурање.

Коришћење Европског извештаја помаже да се оштећена возила брже уклањају са коловоза и да се не зауставља саобраћај, што у знатној мери повећава безбедност на путу, олакшава и убрзава промет возила.

Могућност да полиција не мора да изађе на увиђај саобраћајне незгоде без повређених, односно погинулих лица, када је причињена само мања материјална штета, знатно смањује посао саобраћајне полиције, а тиме се избегавају додатни административни послови у вези са писањем извештаја, израдом скице места удеса, покретањем прекршајног или судског поступка и других послова, у складу са догађајем.

Због једноставности употребе и вишеструке користи, Европски извештај се проширио на већи број европских земаља, међу којима је све више земаља које нису чланице ЕУ. Прописима о безбедности саобраћаја на путевима се уводи обавеза употребе овог извештаја, као и обавеза осигуравајућих друштава да уз полису од ауто-одговорности, осигуранику уручи и образац Европског извештаја, као и да га обавести да је обавеза возача да извештај има код себе за време коришћења возила.[102]

## Законодавна регулатива

На просторима бивше Југославије, Европски извештај је почео да се употребљава почетком осамдесетих година прошлог века, али се са употребом престало деведесетих година прошлог века.[103] У Србији је поново уведен 2009. године. Употреба Европког извештаја о саобраћајној незгоди уређена је двама законима:

[102] Церовић, др Милан. Б, *Европски извештај о саобраћајној незгоди*, Токови осигурања, Број 1, Дунав осигурање, Београд 2013., стр. 24
[103] Исто, стр. 25

1) Законом о безбедности саобраћаја на путевима, којим се прописује да је службено лице дужно да изађе на место саобраћајне незгоде с повређеним или погинулим лицима, или када наступи велика материјална штета; да том приликом сачини увиђајну документацију; возач или учесник у саобраћајној незгоди у којој је настала само мања материјална штета, дужан је да попуни Европски извештај и остави податке о себи и возилу возачу оштећеног возила или држаоцу друге оштећене ствари у незгоди.[104] Осигуравајуће друштво је дужно да води евиденцију о саобраћајних незгодама за које је сачињен Европски извештај и да те податке месечно доставља Министарству унутрашњих послова и Агенцији за безбедност саобраћаја.[105]

2) Закон о обавезном осигурању у саобраћају, којим се обавезује лице које управља моторним возилом, да за време употребе возила у саобраћају, код себе држи полису осигурања од ауто-одговорности или други доказ о овом осигурању и Европски ивештај, под претњом новчане казне.[106] Према овом Закону, возач превозног средства је дужан да свим учесницима у незгоди који имају право подношења одштетног захтева да личне податке и податке о осигурању од ауто-одговорности, као и Европски извештај, те да их предочи на захтев овлашћеног службеног лица, под претњом казне за возаче.[107]

## Примена Европског извештаја у Републици Србији

Доношењем Закона о обавезном осигурању у саобраћају Републике Србије (даље: ЗООС), прописано је обавезно поседовање Европског извешатаја о саобраћајној незгоди.[108] Значи, по одредбама ЗООС, осигуравајуће друштво је дужно да уговарачу осигурања, уз полису обавезног осигурања од аутоодговорности, уручи Европски извештај о саобраћајној незгоди. За време употребе моторног возила у саобраћају, возач је дужан да има Европски извештај о саобраћајној незгоди и да га предочи на захтев овлашћеног службеног лица (члан 31). Европски извештај о саобраћајној незгоди је стандардан образац који се користи у целој Европи и, као што смо рекли, валидан је уместо полицијског извештаја, у случају малих штета, односно, мањих саобраћајних незгода (где нема повређених и погинулих, а материјална штета је мања од 500 евра), где није потребно позвати полицију на увиђај. У складу са ЗООС, осигураници који су полису осигурања аутоодговорности закључили од 10. децембра 2009. године, уз њу ће аутоматски добијати овај формулар, али они које су закључили осигурање, пре ступања

[104] Исто
[105] Исто, стр. 26
[106] Исто
[107] Исто
[108] Чоловић, проф. др Владимир, *Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила*, Европско законодавство, бр. 33-34, Београд, 2010. године, стр. 49

закона на снагу, морају да га преузму у осигуравајућем друштву код којег су се осигурали. ЗООС, између осталог, посебно дефинише и „малу“ штету, односно, штету малог износа, која износи до 1000 евра у динарској противвредности. ЗООС предвиђа и рок за исплату штете који износи осам дана од дана пријема захтева за накнаду.

Значи, штете које износе до 1000 евра сматрају се малим штетама (члан 27[109]). Интересантно је да ЗООС и у прелазним одредбама, које ће се примењивати до приступања наше земље у Европску унију, садржи одредбу која се односи на малу штету. Она је идентична поменутој, осим што се разликује и висини износа који представља малу штету, а то је 500 евра (члан 106). Значи, до уласка наше земље у ЕУ, мала штета износи до 500 евра.

Када су у питању поступци учесника у саобраћајној незгоди, након попуњавања европског извештаја о саобраћајној незгоди, они морају да са својим возилима у што краћем року, без вршења било каквих поправки на возилу или возилима, дођу у осигуравајуће друштво, код којег је осигурано возило које је проузроковало штету ради пријаве штетног догађаја и упоређивања и процене штете на возилу. Учесници у саобраћајној незгоди морају да доставе целокупну документацију која се, по стандардној процедури, доставља при подношењу одштетног захтева по полиси аутоодговорности, осим полицијског записника. Та документација је следећа:

1) копија личне карте оштећеног лица, односно, подносиоца пријаве;

2) копија саобраћајне дозволе оштећеног возила;

3) копија возачке дозволе возача оштећеног возила;

4) копија полиса осигурања учесника у саобраћајној незгоди;

5) овлашћење за наплату штете, ако подносилац пријаве није власник оштећеног возила; 6) копија текућег рачуна на који се врши уплата штете, ако сервис не поправља возило, односно, ако се уплата не врши, директно, сервису;

7) оригинал рачун поправке или предрачун.

Оно што је битно за оштећено лице у саобраћајној незгоди, јесте да оно не врши поправку штете на возилу, пре снимања штете од стране овлашћеног лица осигуравача. И Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије прописује казне за непоседовање и непопуњавање Европског извештаја о саобраћајној незгоди.[110] Но, довољно је да један од учесника саобраћајне незгоде поседује Европски извештај о саобраћајној незгоди. У супротном полиција ће извршити увиђај и пријава штете ће се извршити по стандардном поступку.

[109] Исто, стр. 50

[110] Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије (*Службени гласник Републике Србије*, бр. 41/09, 53/10).

# ЗАКЉУЧАК

Темпо живота утиче на то да се време све више вреднује, као незаменљив ресурс, па самим тим вредност скаче и свему што олакшава и увећава квалитет живота. Моторна возила постала су незаменљив део свакодневице живота у граду. Повећањем броја возила, повећан је и број незгода. Осигуравајућа друштва се труде да повољним понудама олакшају исплату насталих штета у свим сферама. Као што је у раду већ приказано, осигурање моторних возила узима примат на пољу неживотних осигурања.

Правни поредак је неопходан алат за уређење државе, а његове законске регулативе су написане да тумаче и кажњавају преступ, санкционишући њихове починиоце. Директиве су законодавни методи којима се прави мост између комунитарног и националног нивоа, а које допуњавају друге законске уредбе.

Законске регулативе доносе се са циљем уређења државе и поштовања правила и права, као и обавеза институција и појединаца. Па ипак, закон не може остати крут и неприлагођен савременом животу. Такође је важно да се избегну нејасноће и вишезначности одређених аката. Због тога је потребно допуњавати га, а Пета директива, о којој је било речи у овом раду, доказ је потребе да се исправе и унапреде претходно донете директиве, све у циљу боље заштите потрошача, као и прецизног дефинисања њихових права. Такође се инсистира на ажурности, што опет резултира унапређењем односа између институција и појединаца.

Уколико могу лакше и боље да остваре корист од осигурања које су уплатили, осигураници ће чешће поклонити своје поверење и свој новац осигуравајућим друштвима, што ће опет ићи у корист билансу државе, јер је познато да су осигуравајућа друштва важан економски чинилац привреде сваке државе.

Због тога се овај рад бавио студијом случаја осигурања моторних возила на примеру Компаније “Дунав осигурање” и иновацијом у Законику на пољу осигурања моторних возила и појашњењем Пете директиве, која је донета у Европској Унији. Поред тога, објашњене су олакшице које доноси коришћење Европског извештаја о саобраћајној незгоди, за све штете на моторним возилима, за које се процењује да је штета мала (испод 500 еура) и у ситуацијама у којима нема повређених или погинулих лица, а који се користи и у границама Републике Србије.

Последице глобалне економске кризе још увек су присутне у Србији и имају негативан утицај на привреду. Због тога се, као што је у хипотезама рада наведено, постојећи финансијски систем у Србији може окарактерисати као недовољно развијен, нарочито у сфери осигурања. Па ипак, Закон о осигурању и подзаконски акти створили су повољније институционалне услове за развој сектора осигурања у Србији. На раст осигурања моторних возила утицао је и развој свести код власника моторних возила, а такав тренд се очекује и у будућности, нарочито у сфери осигурања моторних возила. Због свега наведеног, закључује се да су хипотезе из уводног дела рада доказане.

## ЛИТЕРАТУРА


- Ацин Ђ., Цвејић Ђ. (1996), *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, Financing centar, Нови Сад
- Бијелић др М. (2002), *Осигурање и реосигурање*, Tectus, Загреб
- Бошњак др М. (2011), *Глобална финансијска и економска криза и њен утицај на привреду и финансије Србије*, Министарство финансија Републике Србије, Београд
- Bruyr, Bertrand, La *cinequieme directive sur l'assurance automobile: un pas en avant*, Le monde de l'assurance, бр. од 16-30, 2005
- Dieter Pscheidl, Ненад Р. Терзић, *Отворена питања осигурања од аутоодговорности у Европској Унији*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, Саветовање Палић, април 2007
- Ћурковић, доц. др Марјан, *Накнада штете из прометне несреће с возилом иноземске регистрације*, Информатор, бр. 19-20, Загреб, 1982.
- Ћурковић, доц. др Марјан, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете одмоторних возила*, Ревија за право осигурања, број 3-4, Београд, 2005.
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима *Службени гласник Републике Србије*, бр. 41/2009, 53/2010
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају *Службени гласник Републике Србије*, бр.51/2009
- Закон о осигурању *Службени гласник Републике Србије*, бр. 55/04, 70/04, 61/05, 85/05, 101/07, 63/09 и 107/09)
- Јанковец др И. (1968), *Уговор о реосигурању* са предговором проф. др Владимира Јовановића, Институт за упоредно право, Београд

- Јеремић др Љ. (2010), *Истраживање тржишта и продаја осигурања*, Универзитет
- Сингидунум, Београд
- Котлер Ф., Келлер К. Л. (2006), *Маркетинг менаџмент*, Дата Статус, Београд
- Laster, D. i Schmidt, C. (2005), *Innovating to insure the uninsurable*, Sigma No 4/2005, Swiss Reinsurance Company, Zurich, Switzerland
- Лисов М., Жарковић Н. (2010), *Економске и техничке основе осигурања*, Универзитет у Новом Саду, Факултет у Новом Саду, Нови Сад
- Маровић др Б., Кузмановић др Б., Његомир др В. (2009), *Основи осигурања и реосигурања* Princip Press, Београд
- Миљевић, М. (2007), *Методологија научног рада*, електронско издање, Универзитет у Источном Сарајеву, Филозофски Факултет, Пале
- Одлука о основним критеријумима бонус малус система, *Службени гласник Републике Србије*, бр. 24 од 16. априла 2010.
- Петровић Н., Петровић З., Филиповић А. (2002), *Обавезно осигурање од аутоодговорности и накнада штете*, Глосаријум, Београд
- Радовић, др Зоран Д, *Регулисање осигурања кроз ЕУ директиве*, Токови осигурања, Број 1, Дунав осигурање, Београд 2013.
- Hess T. Karl K. Wong C. (2008), *Global Insurance Review 2008 and Outlook 2009: Weathering the storm*, Swiss Re Sigma
- Церовић, др Милан. Б, *Европски извештај о саобраћајној незгоди*, Токови осигурања, Број 1, Дунав осигурање, Београд 2013.
- Чоловић, проф. др Владимир, *Осигуравајућа друштва*, Законодавство Србије, право ЕУ, упоредно право, Институт за упоредно право, Београд, 2010.
- Чоловић, проф. др Владимир, *Европски извештај о саобраћајној незгоди – Пета директива ЕУ о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила*, Европско законодавство, бр. 33-34, Београд, 2010. године

## Електронски извори


- Бизнис и финансије - www.bcifonline.rs
- Делегација Европске Уније у Републици Србији - http://www.europa.rs/
- Европски потрошачки центар Немачка - http://www.eu-verbraucher.de/uploads/tx_sbdownloader/Car_accident.pdf
- EUR-Lex.europa.eu - http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:263:0011:0031:EN:PDF
- European Commission - http://ec.europa.eu/
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају - http://www.apos.org.rs/files/zakoni/Zakon_o_obaveznom_osiguranju_u_saobra'aju.PDF
- Insurance Europe - http://www.insuranceeurope.eu/
- Компанија Дунав осигурање - www.dunav.com
- Ltablice.com - http://ltablice.com/novosti-za-vozace/56-evropski-izvestaj-o-saobracajnoj-nezgodi
- Моторна возила - http://www.motorna-vozila.com/
- Народна банка Србије - www.nbs.rs
- Њујорк Тајмс - http://www.nytimes.com/
- Портал Практична Пословна Знања - http://www.poslovnaznanja.com/Путеви Србије - http://www.putevi-srbije.rs/index.php?lang=sr&Itemid=250
- Саобраћајни коридори Србије - http://www.nspm.rs/ekonomska-politika/saobracajni-koridori-srbije-gde-smo-danas-i-kako-dalje.html?alphabet=lwww.google.rs
- Српски Економски Форум - http://www.sef.rs/makroekonomija/svetska-ekonomska-kriza-uzroci-posledice-i-politike-za-prevazilazenje.html
- Степ Травел - http://www.steptravel.co.rs/osiguranje/osiguranje-motornih-vozila/87
- Централни регистар - http://crhov.rs/

- United Nations Economic Commission for Europe - www.unece.org
- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles - www.oica.net
- Wikipedia - http://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page
- YouTube - http://www.youtube.com/watch?v=EzoDnuHZNAs
- Injuri Prevention - http://injuryprevention.bmj.com/
- Одељење за безбедност саобраћаја - http://www.putevi-srbije.rs/
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају - http://www.apos.org.rs/files/zakoni/Zakon_o_obaveznom_osiguranju_u_saobra'aju.PDF
- Управљање ризицима (Enterprise Risk Management) - http://upravljanjerizicima.com/definicija-rizika/1.2