

УНИВЕРЗИТЕТ СИНГИДУНУМ
Департман за последипломске – мастер студије



Студијски програм: Менаџмент у осигурању

Значај система зелене карте осигурања

- Мастер рад –

Ментор:
Проф. др Јасна Пак

У Београду, 2013. године

Кандидат:
Јована Ђукић
Број индекса:
401098/2010

Садржај:

I.	Увод	4
1.1	Аутономност зелене карте	7
1.2	Украдене и фалсликована зелене карте.....	8
1.3	Систем зелене карте као део осигурања одговорности аутомобилиста	8
1.4	Функционисање система	12
1.5	Гранично осигурање	12
1.6	Савет бироа.....	13
II.	Елемент иностраности и осигурање од одговорности аутомобилиста	16
2.1	Уопште о елементу иностраности.....	16
2.2	Возило (регистр.возила) као критеријум за одређивање меродавног права	17
2.3	Лица – учесници саобраћајне незгоде и систем зелене карте	17
2.4	Ствари – критеријум за одређивање меродавног права	17
2.5	Накнада штета са елементом иностраности.....	17
III.	Појам и развој система зелене карте.....	19
3.1	Препорука УН бр. 5	19
3.2	Систем плаве карте	20
3.3	Резолуција о олакшању друмског саобраћаја	21
3.4	Лондонски споразум.....	21
3.4.1	Основне карактеристике Лондонског споразума	22
3.4.2	Регулисање система зелене карте путем Лондонског споразума	22
3.5	Исправа о осигурању – зелена карта.....	27
3.6	Мултилатерални гарантни споразум.....	29
3.6.1	Дефинисање основних института Гарантног споразума	30
3.6.2	Сврха примене Гарантног споразума	30
3.6.3	Обрада захтева за накнаду штете	31
3.6.4	Овлашћење за обраду захтева за накнаду штете	32
3.6.5	Исплата накнаде Обрађивачком бироу	33
3.6.6	Потпис Гарантног споразума	33
IV.	Општа правила Критског споразума	35
4.1	Регулисање односа између Националних бироа путем Критског споразума	35
4.2	Основни институти система зелене карте регулисани у Критском споразуму .	36
4.3	Примена Критског споразума – садржина мера	38
4.3.1	Обрада одштетних захтева	39
4.3.2	Улога кореспондената у обради одштетног захтева	39
4.3.3	Рефундација	40
4.3.4	Гаранције Бироа.....	41
4.4	Билатерални споразуми.....	42
4.5	Најважније карактеристике Критског споразума	43
V.	Регулисање система међународног осигурања одговорности аутомобилиста у домаћем законодавству	45
5.1	Ранији положај наше земље у систему зелене карте.....	45
5.2	Југословенски биро у функцију услужног бироа	47
5.2.1	Генерална дирекција ДОЗ-а.....	47
5.2.2	Југословенска заједница осигурања	48

5.3	Југословенски биро у функцији обрађивачког бироа	48
5.3.1	Удружење осигуравајућих организација Југославије	48
5.3.2	Југословенски биро према одредбама Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године.....	49
5.4	Регулисање система зелене карте у ЗОИЛ из 1996. године.....	50
5.4.1	Накнада штете проузрокована домаћим возилом (са домаћим таблицама у иностранству).....	50
5.4.2	Накнада штете проузроковане возилом са иностраном регист.ознаком	50
5.5	Регулисање система зелене карте у Закону о обавезном осигурању	52
5.5.1	Накнада штете коју проузрокује домаће возило	52
5.5.2	Образац међународне исправе о осигурању одговорности аутомобилиста.....	52
5.5.3	Накнада штете проузроковане страним возилом на домаћој територији.....	53
5.6	Нека кретања на домаћем тржишту осигурања одговорности аутомобилиста у претходном периоду.....	54
5.6.1	Плаћене штете по домаћој зеленој карти	56
5.6.2	Удружење осигуравача Србије – у чијем се оквиру обављају послови зелене карте	60
VI.	Мултилатерални гарантни споразум	67
6.1	Мултилатерални гарантни споразум у нашој земљи	68
VII.	Студија случаја	70
VIII.	Значај система међународне карте за развој прекограничног саобраћаја.....	74
8.1	Увод.....	74
8.2	Кретања саобраћаја у Европи	75
8.3	Туризам у региону и друмски саобраћај	78
8.4	Туризам у региону данас	79
8.5	Транзитни туризам на коридору Е-75 кроз Бачку	82
8.6	Подаци о прекограничном саобраћају у нашој земљи	85
8.7	Значај зелене карте приказан кроз економ.исплативост на домаћем примеру..	90
IX	Закључак.....	93
X	Литература:	96

I. Увод

Настанком аутомобила и његовим наглим и масовним коришћењем и развојем, настају и стално се повећавају потребе урбанизације, развоја, изградње и усавршавања саобраћајне инфраструктуре, регулисања саобраћаја и предузимање превентивних, репресивних и репаративних мера. Аутомобил доноси огромне предности, постаје свакодневна потреба, побољшава и олакшава живот људи, али истовремено наноси огромне недаће у вези са штетама које се употребом моторних возила причињавају лицима и њиховој имовини. Убрзани развој индустрије моторних возила перманентно повећава њихове техничке карактеристике, снагу, брзину, удобност, безбедност и сл. Што захтева улагање огромних финансијских средстава за изградњу и развој инфраструктуре за брзо одвијање и регулисање саобраћаја. Паралелно са овим напретком повећава се број, структура и посебно висина штета, које све више постају проблем о коме почиње да се брине и води рачуна свака држава. Према подацима Европског бироа AIT & FIA (Alliance Internationale de Tourisme & Federation Internationale de l'Automobile), која преко националних аутомобилских клубова заступа интересе преко 40 милиона возача у Европској унији, годишње се у Европи догађа око 500.000 саобраћајних незгода у којима учествују возила иностране регистрације.¹ То је неминовно довело до појаве осигурања одговорности власника моторних возила за штете причињене трећим лицима, најпре као добровољно, а затим врло брзо на обавезној основи.² Друмски саобраћај постаје све интензивнији што је утицало на његово све веће успоравање, како у границама сваке земље појединачно, исто тако и још израженије када треба прећи преко границе у другу земљу, посебно у суседне земље са којима је доста развијен друмски саобраћај и које су међусобно блиско повезане. То је указало на потребу да се тражи решење како би се обезбедили услови који ће уклонити што је могуће више препрека, које представљају успоравање кретања моторних возила приликом уласка и изласка из других земаља.³

Тридесетих година, двадесетог века, земље између којих постоји интензивнији саобраћај моторних возила договориле су се како да поједноставе формалности при преласку граница моторним возилом.⁴ Корен механизма који је створен на ширем међународном плану да би осигурање закључено у једној земљи пружило осигуравајућу заштиту жртвама саобраћајних незгода и другој земљи складу са њеним прописима о грађанској одговорности и осигурању, датирају дакле из времена пре Другог светског рата. Скандинавске земље су закључиле споразум на основу кога осигурање закључено у једној земљи потписници споразума важи и у другој, ако власник возила поседује исправу која према споразуму представља доказ о осигурању. Овакав споразум је био потребан јер је у земљама потписницама већ тада постојало обавезно осигурање од одговорности ималаца моторних возила. Лица која су улазила другу земљу морала су да на граници закључе осигурање, што је значајно успоравало саобраћај а тиме и привредни и туристички промет. У почетку је као доказ о осигурању била једнообразна исправа (зелене боје), да би се касније отишло и корак даље;

¹ Basku H., Splitter B. - "Накнада штете у прометној незгоди у иноземству", Билтен Хрватског уреда за осигурање бр. 35/2000, стр 11.

² Обавезно осигурање аутоодговорности уведено је у Финској 1925., у Француској 1925., у Норвешкој 1926., у Данској 1927., у Шведској 1929. године.

³ Церовић М. - «Усклађивање осигурања аутоодговорности с европским стандардима», Интеграција права осигурања Србије у европски (ЕУ) систем осигурања, Зборник радова, 2007. године, стр. 86.

⁴ Ибидем.

регистарска ознака је постала довољан доказ да је закључено осигурање и издата зелена карта, што је знатно олакшало саобраћај између ових земаља.⁵

Тако су се четири нордијске земље (Норвешка, Шведска, Финска и Данска) споразумеле о томе да уговор о осигурању закључен у било којој од њих има важност и на подручју свих тих држава.⁶ Формирале су национална удружења осигуравача која су обављала послове осигурања одговорности аутомобилиста, преко којих су закључивали међусобни споразум, најпре о проширивању територијалне важности полисе осигурања од одговорности, а затим је регистарска ознака моторног возила била доказ о постојању осигурања одговорности аутомобилиста. Удружења осигуравача су гарантовала својој влади да ће бити плаћене штете које би на њиховој територији причинила возила из земаља које су закључиле споразум. Власницима возила се издавао посебан документ зелене боје (међународна карта осигурања) по овлашћењу националног бироа земље у којој је возило регистровано. Приликом уласка у другу земљу карта је морала да се покаже и на основу ње као доказа о осигурању штете проузроковане возилом за које је карта издата накнађивао је национални биро посећене земље.⁷ Корисници моторних возила из других, ненордијских земаља, приликом уласка у ове земље, морали су закључити уговор о осигурању одговорности аутомобилиста (гранично осигурање). Овај модел међународног система осигурања одговорности аутомобилиста у потпуности био је узор међународног система зелене карте који је успостављен после Другог светског рата у Европи. Стални развој осигурања одговорности аутомобилиста и његов међународни значај заинтересовало је Друштво народа да потражи решење које ће бити јединствено за све земље. Задужен је Међународни институт за изједначавање приватног права⁸ да пропреми модел Закона о одговорности за штету насталу употребом моторног возила и Закона о обавезном осигурању од аутомобилске одговорности према коме би државе чланице донеле своје законе. Закони су припремљени у периоду од 1935. до 1937. године, али државе нису донеле националне законе по предложеном моделу и овај покушај унификације и изналагања јединственог решења за успостављање међународног система осигурања није успео. За већину држава није било неприхватљиво мењање традиционалних решења у националном грађанском праву, што је произилазило на основу припремљених предлога.

Значај и све већа потреба за увођењем међународног система осигурања одговорности аутомобилиста временом се постепено повећавала. Проблеми у међународном саобраћају постају све озбиљнији, тако да Организација Уједињених нација приступа тражењу решења. Економска комисија Уједињених нација за Европу, преко Пододбора за друмски саобраћај, оснива посебну Радну групу 1947. године, чији је задатак да утврди предлог за решавање све сложенијих питања осигурања

⁵ Пак Ј. – «Право осигурања», Београд, 2011. године, стр. 277.

⁶ Ђурковић М. – «Међународна карта осигурања моторног возила», Загреб, 1990. године, стр. 53.

⁷ Национална удружења осигуравача су штампала посебан образац, који је представљао доказ о постојању осигурања одговорности аутомобилиста, којим су снабдевали своје осигураваче, а они су их издавали својим осигураницима са којима су имали закључено осигурање одговорности аутомобилиста. Овај образац је служио као доказ о постојању осигуравајућег покрића од одговорности аутомобилиста на основу издате полисе осигурања у земљама чија су удружења осигуравача потписала споразум о међусобном проширивању важности осигурања одговорности аутомобилиста. Образац је био зелене боје због чега је и добио име «зелена карта» које се задржало до данашњих дана, тако да се данас целокупан систем међународног осигурања одговорности аутомобилиста у Европи, у који је укључено по неколико земаља из Африке и Азије, назива општим именом «Систем зелене карте». Церовић М. – «Усклађивање осигурања аутоодговорности с европским стандардима», Интеграција права осигурања Србије у европски (ЕУ) систем осигурања, Зборник радова, 2007. године.

⁸ Институт је основан у Риму 1926. године, где му је и седиште, зато се назива «Римски институт».

одговорности аутомобилиста. На предлог осигураваача⁹ и Радне групе из 1948. године, Пододбор за друмски саобраћај на седници одржаној у Женеви, 25. октобра, 1949. године, усваја и објављује Резолуцију о олакшању друмског саобраћаја, Препоруку о осигурању одговорности аутомобилиста, познату под скраћеним називом “Препорука број 5”, којом су ударени темељи међународном систему осигурања одговорности аутомобилиста.¹⁰ Седници Радне групе као посматрачи присуствовали су представници осигураваача, Међународног института за изједначавање приватног права и представници држава Аустрије, Белгије, Чехословачке, Данске, Француске, Холандије, Италије, Сједињених Америчких Држава, Швајцарске, Шведске и Велике Британије.

Систем међународне карте осигурања установљен је на принципима утврђеним у Препоруци број 5 коју је 1949. године израдила радна група формирана од стране Економске комисије УН за Европу, која је била задужена за друмски саобраћај.¹¹ Препорука број 5 значајно је унапредила, олакшала и убрзала међународни друмски саобраћај и међународни систем осигурања одговорности аутомобилиста. У Европи су образована два паралелна система међународне карте осигурања одговорности аутомобилиста, *систем зелене карте* у западним, капиталистичким и *систем плаве карте* у источним, социјалистичким земљама.

У почетку постојала је велика подвојеност ова два система, која се временом смањивала, тако да су се поједине земље укључивале у оба система, као што је био случај са Југославијом. Распад социјалистичког блока доводи до нестанка система плаве карте и убрзаног просторног ширења система зелене карте, укључивањем бивших социјалистичких земаља. До 2009. године у Европи само Русија није била чланица система зелене карте.¹²

Стална потреба за постизањем што бољих решења, промене које су се догодиле стварањем Европске економске заједнице и јединственог тржишта, пораст броја моторних возила, развој мреже аутопутева и магистралних путева, укидање царинске контроле између појединих држава и сл., довела је до даљег побољшања и усавршавања олакшица за брже одвијање међународног саобраћаја. Препорука број 5, замењена је Резолуцијом о олакшању друмског саобраћаја 1984. године, у суштини остала је основ свих принципа на којима функционише међународни систем осигурања одговорности аутомобилиста, што у уводним одредбама потврђује тзв. Критски споразум који је данас у примени а заменио је Лондонски споразум односно Интер-биро споразум између бироа.¹³

Анекс II Консолидоване Резолуције о олакшању друмског саобраћаја, Радне групе за друмски саобраћај, Економске комисије Уједињених Нација за Европу, усвојен је 29. јуна 1984. године, потврђује и модернизује одредбе женевске Препоруке број 5 о међународном систему осигурања, исправи о осигурању, уређује делатност Савета бироа, што до тада није било дефинисано, званично признаје систем регистарске ознаке, не укидајући постојећи систем зелене карте и систем граничног осигурања, тако да сва три система функционишу истовремено као подсистеми система зелене карте у зависности од опредељења појединачног Бироа сваке земље.

Анекс II Консолидоване Резолуције о олакшању друмског саобраћаја, Међународни систем осигурања одговорности аутомобилиста (систем зелене карте),

⁹Церовић М. – „Усклађивање осигурања аутоодговорности с европским стандардима“, у Зборнику радова „Интеграција права осигурања Србије у европски (ЕУ) систем осигурања“, Палић, 2007.године.

¹⁰Insurance of motorists against third party risks – recommendation No 5”, UN Restrictied E/ECE/TRANS/134/ i E/ECE/TRANS/1/39.

¹¹Пак Ј., *op. cit.*, стр 278.

¹²www.cobx.org, приступљено 20. маја, 2011. године.

¹³Критски споразум усвојила је 36. Генерална скупштина Савета бироа 30 – 31. маја 2002. године на Криту у Грчкој, са почетком примене од 1. јула 2003. године.

усвојен 16. новембра 2000. године, поново потврђује, у појединим деловима модернизује одредбе Препоруке број 5, односно Анекса II Консолидоване Резолуције о олакшању друмског саобраћаја из 1984. године и дефинише неколико новина:

- 1) У свакој земљи, Влада званично признаје једну организацију коју су основали овлашћени осигуравачи као свој Национални Биро,
- 2) Сви осигуравачи се удружују у Биро и учествују у његовом финансирању, тако да Биро буде у могућности да исплати своје финансијске обавезе и
- 3) Владе земаља где је осигурање одговорности аутомобилиста обавезно које имају намеру да усвоје ову Препоруку морају обавестити секретаријат Радне групе:
 - a. да су овлашћени осигуравачи осигурања одговорности аутомобилиста основали или намеравају да оснују Биро који је овлашћен да издаје зелене карте њиховим осигураницима који путују у иностранство,
 - b. да је Биро опремљен, или ће бити опремљен да обрађује штете по основу зелене карте,
 - c. да Биро има финансијска средства да исплаћује своје обавезе,
 - d. да ће прихватити зелене карте као доказ о осигурању одговорности аутомобилиста у складу са Законом своје земље, и
 - e. да Влада неће постављати никакве препреке на промет девизних средстава да би се исплатиле међународне обавезе проистекле из Споразума о систему зелене карте. Влада ће Економској комисији за Европу доставити писмени доказ да предузима мере у ту сврху.

Треба имати у виду ове одредбе када се доноси нови, мењају постојећи прописи или у другим случајевима, као што је оснивање новог, припајање и раздвајање постојећег Бироа и сл.

И у другим деловима света настала су и даље се развијају и усавршавају слична решења међународног система организације, убрзања, олакшања друмског саобраћаја и осигурања корисника моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима. У Африци функционише међународни систем наранџасте, у Азији систем смеђе и у Јужној Америци систем жуте карте. У савременим условима светских кретања, укупног развоја и повезивања све удаљенијих делова света, у оквиру појединих и између поједних континената појављује се потреба за повезивањем ових међународних система посебно на додирним просторима поједних земаља Африке, Азије и Европе. Потврда ових тенденција је укључивање појединих земаља из Африке и Азије у Европски међународни систем зелене карте (Ирак, Иран, Израел, Мароко и Тунис).

1.1 Аутономност зелене карте

Међународну карту осигурања, чији је изглед (боја, величина и садржина) исти у свим земљама,¹⁴ издаје биро земље у којој је седиште осигуравајуће организације са којом је држалац возила закључио уговор о осигурању (у функцији исплатног бироа). Зелену карту издаје осигуравач са којим је лице коме је карта издата закључило уговор

¹⁴ Зелена карта је првобитно била 148мм ширине и 210 мм дужине, а од 1979. године форма је измењена ради лакшег коришћења и лакше обраде података (избачене су корице, смањен је формат, другачије уређен текст). Данас су у употреби две варијанте зелене карте, вертикална и хоризонтална.

о осигурању, али може и други осигуравач са којим уговор није закључен.¹⁵ Зелена карта која је издата независно од уговора о осигурању обавезује осигуравача који ју је издао и национални биро чији је он члан. Јасно је да за обавезе по основу проузроковања штета у иностранству одговара осигуравач који је издао зелену карту; осигуравач са којим је осигураник закључио основни уговор о осигурању нема обавезе према иностраном бироу који је евентуално платио штету по основу тако издате зелене карте. Осигуравач који је издао зелене карте осигураницима другог осигуравача, може са овим да закључи споразум о међусобним правима и обавезама у вези са издавањем тог документа власницима возила, који нису његови осигураници. Зелена карта која је издата, иако није закључен уговор о осигурању или је закључен код другог осигуравача, а не код оног који је издао зелену карту, доказ је да је закључен нови уговор који пружа осигуравајућу заштиту само у иностранству.¹⁶

1.2 Украдене и фалсификоване зелене карте

Зелена карта којој је истекао рок или која не одговара исправи „моделу“ није ваљана исправа. Ако је фалсификована или је украдена обавезује се национални биро који је наведен као њен издавач, под претпоставком да је зелене боје, да има облик и садржину који одговарају моделу те исправе. Уколико се деси да гранични орган неким случајем прихвати документ који не одговара ваљаним димензијама и изгледу зелене карте, биро који обрађује штете у посећеној земљи неће прихватити да на основу њега регулише штету. Радиће се о неосигураном возилу, и штету од таквог возила у већини случајева накнађује гарантни фонд. Међутим, зелена карта која је изгледала као исправна основ је за обраду и исплату штете од возила за које је наведено да је издата. Обрађивачки биро има право на рефундацију исплаћеног износа, а инострани биро не може да се ослободи обавезе позивом на то да је реч о исправи која није издата по његовом овлашћењу.¹⁷

1.3 Систем зелене карте као део осигурања одговорности аутомобилиста

Осигурање од одговорности аутомобилиста, обезбеђује накнаду штета које су последица саобраћајних незгода. Значај осигурања од одговорности аутомобилиста је велики, с обзиром на развој саобраћаја, велики број возила на путевима. Настанак саобраћајних незгода не може се избећи и поред разних превентивних мера и зато је брза и одговарајућа накнада штета веома важна како за оштећена лица тако и за државу јер су последице саобраћајних незгода значајан социјалан проблем. С обзиром на развој међународног саобраћаја штете из употребе возила настају и на територији других земаља и оне такође треба да буду накнађене као и штете које настану у земљи у којој је возило регистровано. Безбедност саобраћаја, који се одвија у више земаља, као и правичну накнаду штете из саобраћајних незгода, обезбеђује систем међународног карте путем проширења осигуравајућег покрића по основу осигурања од одговорности

¹⁵ Ђурковић М. – „Међународна карта осигурања моторног возила“, *op. cit.*, стр. 66.

¹⁶ Пак Ј., *op. cit.*, стр. 280.

¹⁷ Ибидем, стр. 281.

аутомобилиста и на штете настале у иностранству. Да би систем могао да функционише донета су посебна правила, која су дужна да поштују осигуравајућа друштва из земаља, које су потписале споразум, који регулише наведени систем. Та правила треба да обезбеде ефикасну накнаду штета насталих од иностраних возила на домаћој територији. Иако имају основ у осигурању од одговорности аутомобилиста, она имају и своје посебности, с обзиром на то да се ради о саобраћајним незгодама у којима су учествовала возила и лица из различитих земаља, као и о накнади штете, која се, такође, одвија по посебним правилима.

Основни циљ међународне карте осигурања, тј. система зелене карте, како се најчешће зове овај систем, јесте да гарантује накнаду штете од возила иностране регистрације, које настану као последица саобраћајне незгоде у посећеној земљи. Осигуравајуће покриће се пружа у било којој земљи, која је чланица система зелене карте и која је прихватила правила тог система. То се обезбеђује путем мреже националних бироа који имају овлашћење да издају потврду о закљученом осигурању – зелену карту- и да исплаћују штете од иностраних возила. Односи између бироа се регулишу тзв. интер-биро споразумима који се закључују на основу униформног (модел) споразума који заинтересовани бирои потписују. Униформни споразум се временом мењао, с обзиром на то да је основни циљ стварање система, који ће ефикасно функционисати. Сада је на снази тзв. Критски споразум, односно који регулише односе између националних бироа на основу нових правила којима су измењена и допуњена правила из ранијег униформног споразума. Систем међународне карте осигурања се заснива на обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста које је закључено у земљи чију регистарску ознаку возило носи. Чињеница је да су међународни споразуми детаљно регулисали ову материју, а нарочито се то односи на Критски споразум, али су и у националним прописима који се односе на обавезно осигурање аутомобилиста садржана правила која се односе на обавезе националног бироа и осигуравача као његових чланова у погледу накнаде штета са елементом иностраности. Код нас је у Закону о осигурању имовине и лица, који је донет 1996. године, као и у Закону о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године посвећена одређена пажња систему зелене карте.

Систем међународног осигурања од одговорности (систем зелене карте) не би се могао разумети без дефинисања основних појмова о осигурању од одговорности аутомобилиста, уопште. Систем зелене карте се заснива на обавезном осигурању од одговорности аутомобилиста чија је садржина одређена прописима земље у којој је обавезно осигурање закључено. Зато су сва правила обавезног осигурања аутомобилиста од значаја за накнаду штетеа од иностраних возила за која је осигурање закључено у земљи која је чланица система међународне карте осигурања.

Осигурање возача моторних возила од одговорности према трећим лицима, за штете, које настају у саобраћајним незгодама, односно осигурање од одговорности аутомобилиста је, најзначајнија врста обавезног осигурања. Ова врста осигурања је обавезна, иако велики број саобраћајних незгода представља велики ризик и проблем за осигурање, односно за осигураваче. Значи да се возило не може регистровати, уколико његов власник не закључи уговор о осигурању од одговорности према трећим лицима. Осигурање одговорности аутомобилиста је специфично, иако има све карактеристике имовинског осигурања. Оно као и друга осигурања одговорности има своју социјалну функцију. Лице које је, на првом месту, покривено обавезним осигурањем од одговорности аутомобилиста је власник возила. Ради се о одговорности за штету, коју је он дужан надокнадити, по општим правилима о одговорности, а која произлази из употребе моторног возила. Одговорност власника возила је ризик, који се покрива овом врстом осигурања. Без одговорности власника и употребе возила не би могао да се

оствари осигурани случај. У лица чија је одговорност, такође, покривена обавезним осигурањем од одговорности аутомобилиста, спадају и држалац возила, који има фактичку контролу над возилом, као и возач моторног возила, који мора поседовати овлашћење.

Да би дошло до исплате штете од стране осигуравача оштећеном лицу, мора доћи до наступања осигураног случаја употребом моторног возила, и то директно. Но, могуће је да до осигураног случаја дође и индиректном употребом моторног возила, када се, исто тако, поставља захтев за накнаду штете. Оштећене особе, правна или физичка лица, поред накнаде за претрпљену штету, стичу право и на накнаду за индиректну штету насталу као губитак због немогућности обављања делатности.¹⁸ У случају саобраћајне незгоде, која овде представља осигурани случај, а за коју је одговоран осигураник, у однос са осигуравачем (осигуравајућим друштвом) ступају и трећа – оштећена лица, која не постају осигураници, већ стичу своје сопствено право. Оштећена лица ступају у директан однос са осигуравачем и могу захтевати накнаду штете, која се утврђује, али само до износа осигуране суме, која је одређена Законом. Оштећено лице може захтевати накнаду материјалне и накнаду нематеријалне штете. Материјалне штете су имовинске и настају на стварима. Ове штете настају на возилу и на стварима у возилу и ван возила. Материјалне штете могу бити потпуне (тотална штета) и делимичне. На лицима материјалне штете настају услед повреде тела, нарушавања здравља или смрти, као последице повреда задобијених у саобраћајној незгоди. Нематеријалне (неимовинске моралне штете) су поледица претрпљеног страха, бола, губитка животне способности или наружености. Сви штетни догађаји не представљају осигуране случајеве, односно основ за исплату штете. Но, и у случајевима када се ради о штетама које су искључене из осигурања, осигуравач је по закону дужан да их накнади трећем оштећеном лицу али има право да се регресира од осигураника.

¹⁸ http://prf.unze.ba/v2/docs/anali/godina_4_broj_7/12%20Kurtovic.pdf, Куртовић Х. – „Увођење неких нових обавеза за осигуравајућа друштва по основу обавезног осигурања моторних возила“, приступљено 14. октобра, 2011. године.

Табела 1: Табела јединствених критеријума за накнаду нематеријалне и неких видова материјалне штете у Бироу зелене карте Србије (2004. година) гласи:

Р.бр.	Видови накнаде	Износи накнаде у РСД
01	02	03
1.	Умањење опште животне способности (100%)	1.800.000 - 2.000.000
2.	Претрпљени бол	
	Јаки	30 %
	Средњи	15 %
	Лаки	5 %
3.	Претрпљени страх	
	Јаког интензитета	20 %
	Средњег интензитета	10 %
	Слабог интензитета	2,5%
4.	Душевни болови због наружености	
	Наружење јачег степена са изменом људског лика	50 %
	Наруженост највишег степена	30 %
	Наруженост средњег степена	15 %
	Наруженост лаког степена	5 %
5.	Душевни болови због смрти блиске особе	
	Малолетном детету због смрти оба родитеља	
	Малолетном детету због смрти једног родитеља	300.000 - 400.000
	Родитељу због смрти јединца-јединице	400.000 - 500.000
	Родитељу због смрти једног детета	300.000 - 400.000
	За смрт родитеља пунолетног детета	250.000 - 300.000
	За смрт брата или сестре	250.000 - 300.000
	За смрт брачног или ванбрачног друга	200.000 - 250.000
6.	Душевни болови за тешки инвалидитет блиске особе	
	Родитеља	150.000 -300.000
	Детета	250.000 - 350.000
	Брачног или ванбрачног друга	200.000 - 300.000
7.	Одевни предмети	
	Паушално одређени одевни предмети	14.000
8.	Сахрана	
	Сахрана и подизање надгробног споменика	80.000 -100.000

Извор: Удружење осигураваача Србије

1.4 Функционисање система

Систем функционише тако што осигуравачи који спроводе осигурање од одговорности оснивају централну организацију, национални биро осигурања, коју признаје влада државе у којој је њено седиште. Национални биро снабдева своје чланове, осигуравајуће организације, који имају дозволу за обављање послова обавезног осигурања аутомобилиста исправом зелене боје, која је доказ о постојању осигурања. Тај документ мора да има исти изглед и елементе у свим државама чланицама система и у том циљу уз препоруку је приложен његов узорак. Она се штампа на језику издавачког бироа, осим самог назива „Међународна карта осигурања“ који се штампа и на енглеском и на француском језику. Осигуравајућа организација попуњава зелену карту тако што у одговарајуће рубрике уноси следеће податке: назив исправе, назив националног бироа који је издаје, време њене важности, ознаку земље према међународним правилима о државној припадности моторних возила, број исправе, број полисе осигурања, податке о моторном возилу за које се издаје зелена карта (регистарски број, број шасије или број мотора), врсту возила (аутомобил, мотоцикл, теретно возило).

Штете које проузрокује инострано возило обрађује и исплаћује национални биро који има седиште у земљи у којој је штета настала (обрађивачки биро). Све износе које је на име накнаде штете платио тај биро, као и све трошкове које је имао наплаћује биро који је издао зелену карту осигурања (исплатни биро). Сваки национални биро има функцију исплатног и обрађивачког бироа јер регулише и исплаћује штете које инострана возила проузрокују у домаћој земљи, издаје зелене карте својим члановима и одговара за обавезе у случају настанка незгоде у другој земљи од возила за које је карта издата. Савет бироа, са седиштем у Лондону (основан 1951. године) је централна организација која координира рад националних бироа.¹⁹

1.5 Гранично осигурање

Проблем осигурања од одговорности за штете настале употребом моторних возила иностране регистрације данас је углавном решен кроз механизам међународних исправа о осигурању. Но, још увек се догађа да возачи иностраних возила, приликом доласка у неку земљу немају ваљану исправу о осигурању. Таква возила, с обзиром на прописе о обавезности осигурања не могу да уђу у земљу. Ипак, да би се возачима олакшао положај, пружа им се могућност да се на самом граничном прелазу осигурају од одговорности и тако добију исправу о осигурању која ће бити доказ да постоји осигуравајуће покриће.

Темељ граничног осигурања у оквиру међународног система осигурања одговорности аутомобилиста налазимо у тачки 5., Препоруке број 5, Пододбора за саобраћај Економске комисије ОУН за Европу, од 25. јануара 1949. године према којој: „Лица које улазе моторним возилом у земљу у којој је обавезно осигурање, а немају предвиђену, важећу типску исправу биће обавезне да:

¹⁹ Пак Ј., *op. cit.*, стр. 283.

- закључе краткорочно осигурање (А) према правилима утврђеним од стране бироа те земље,
- или, у оквиру законских могућности те земље, да закључе осигурање по редовном поступку(Б), или пак да положи одређени износ према систему гаранције за жртве саобраћајних незгода(Ц).

У случајевима (А) и (Б) заинтересоване особе биће позване да овласте биро посећене земље да у њихово име прима сва саопштења правне природе.“

На темељу цитиране одредбе национална законодавства готово свих земаља које су чланице система зелене карте, увеле су обавезу закључивања осигурања на граници ако за возило иностране регистрације не постоји међународна исправа која је у домаћој земљи призната као доказ о осигурању од аутомобилске одговорности. Према компаративно утврђеним карактеристикама гранично осигурање почива на следећим, главним начелима:

- 1) то осигурање је **изузетак**, до кога долази када не функционише систем зелене карте,
- 2) оно је привремено, као што је – претпоставља се – привремен и боравак возача иностраног возила у посећеној земљи. Због тога му је **трајање краткорочно**,
- 3) оно је и **просторно ограничено** на подручје посећене земље,
- 4) гаранције које возачу пружа такво осигурање **у складу су са одредбама законодавства посећене земље**. Најчешће се пружа покриће до висине минималних осигураних сума предвиђених законодавством посећене земље, и
- 5) такво осигурање, премда представља изузетак у међународном осигурању, ипак није изван њега, већ чини саставни **део међународног система осигурања одговорности аутомобилиста**. Због тога је за његово спровођење задужен – по правилу – национални биро.²⁰

1.6 Савет бироа

Да би систем зелене карте у пракси могао функционисати, било је потребно опште поставке Препоруке број 5 оживети оснивањем централне организације која ће координирати рад националних бироа. То је учињено у новембру 1951. године када су представници четрнаест земаља основали Савет бироа (Council of bureaux) са седиштем у Лондону. Савет бироа је основан на иницијативу британског бироа Motor insurers bureau. У Савет бироа обавезно се удружују национални бирои. Функције Савета бироа су:

- израда, измене и допуне типског споразума;
- обрада свих питања у вези са применом и тумачењем типског споразума;
- регистрације билатералних споразума које склапају национални бирои по узору на типски споразум;
- информисање националних бироа о развоју и стању законодавства које се односи на обавезно осигурање од одговорности за штете од моторних возила у земљама које су чланице Савета; и
- суделовање у раду Пододбора за друмски саобраћај Економске комисије ОУН за Европу (Савет бироа је придружени члан Пододбора).

²⁰ Ђурковић М. – „Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету“, Загреб, 1989. године, стр. 116.

Табела 2: Списак земаља чланица Савета бироа са којима је тренутно на снази Споразум о међусобном признавању осигурања одговорности аутомобилиста (зелена карта)

1.A - Austria: 1954
2.AL - Albania: 1992
3.AND - Andorra: 1996
4.B - Belgium: 1949
5.BG - Bulgaria: 1971
6.BIH - Bosnia and Herzegovina: 1996
7. BY - Belarus: 2003
8.CH - Switzerland: 1949
9. CY - Cyprus: 1996
10. CZ - Czech Republic: 1949
11.D - Germany: 1951
12. DK - Denmark: 1949
13. E - Spain: 1953
14. EST - Estonia: 1992
15. F- France: 1949
16. FIN - Finland: 1949
17. GB - United Kingdom: 1949
18. GR - Greece: 1949
19. H - Hungary: 1960
20. HR - Croatia: 1992
21. I - Italy: 1953
22. IL - Israel: 1968
23. IR - Islamic Republic of Iran: 1976
24. IRL - Ireland: 1949
25. IS - Iceland: 1970
26. L - Luxembourg: 1949
27. LT - Lithuania: 2003
28. LV - Latvia: 1998
29. M - Malta: 1985
30. MA - Morocco: 1969
31. MD - Moldova: 1997
32. MK - F.Y.R.O.M.: 1994
33. N - Norway: 1949
34. NL - The Netherlands: 1949
35. P - Portugal: 1953
36. PL - Poland: 1958
37. RO - Romania: 1965
38. RUS - Russia: 2009
39. S - Sweden: 1949
40. SK - Slovak Republic: 1949 ²¹
41. SLO - Slovenia: 1992
42. SRB - Serbia: 1954 ²²
43.TN - Tunisia: 1969
44.TR - Turkey: 1964
45. UA - Ukraine: 1997

Извор: www.cobx.org

Овде треба напоменути да су чланови Европског Комитета за осигурање (*Comite Europeen des Assurances*) - СЕА различити у односу на чланове Бироа зелене карте. Земље које су чланице Бироа зелене карте су у систему признавања зелене карте,

²¹ Словачка је била у саставу Чехословачке, која је примљена 1949.године, тако да су те године наведене и за раздвојене државе.

²² Србија је ушла у чланство Савета Бироа као део СФРЈ.

као потврде о постојању осигуравајућег покрића, док се код чланица СЕА примењује систем регистарских таблица, дакле, није потребна посебна потврда. Напред смо навели чланове Бироа зелене карте, а чланови СЕА који нису чланови Бироа су: Лихтенштајн, Сан Марино (Косово?). Чланови Бироа зелене карте који нису чланови СЕА су: Албанија, Андора, Босна и Херцеговина, Белорусија, Израел, Иран, Литванија, Мароко, Молдавија, Македонија и Тунис.²³

Иако је Косово наведено као члан СЕА, на званичном сајту Бироа зелене карте постоји информација да Косово није члан система Зелене карте у овом моменту, с обзиром да чланство у систему зелене карте може да добије држава која је призната од стране Уједињених Нација. Моторна возила која прелазе границу Косова упућена су да закључе гранично осигурање.²⁴

²³ www.cea.org

²⁴ <http://cobx.org/en/index-module-orki-page-view-id-301.html>

II. Елемент иностраности и осигурање од одговорности аутомобилиста

2.1 Уопште о елементу иностраности

Осигурање од одговорности аутомобилиста је специфично када се ради о саобраћајним незгодама са страним елементом. Зелена карта се може издати само ако је закључено осигурање од одговорности аутомобилиста за возило које је учествовало у саобраћајној незгоди. Страни елемент постоји када је у незгоди учествовало возило са иностраном регистраском ознаком. Но, у једној саобраћајној незгоди, елемент иностраности може бити везан и за место саобраћајне незгоде, као и за лица, која су била учесници незгоде.

Елемент иностраности можемо још назвати и релевантном чињеницом или „тачком везивања“. Када тако назовемо елемент иностраности, значи да је он подобан за одређивање меродавног права. Елемент иностраности се може појавити у три облика, и то у:

- I субјекту,
- II објекту, и
- III месту настанка права и обавеза.

Када је везан за лица, учеснике саобраћајних незгода, онда кажемо да се појављује у субјекту. Уколико је страни елемент везан за возило, онда се појављује у објекту. И, најзад, када је страни елемент везан за место настанка права и обавеза примењује се меродавно право с обзиром на ту тачку везивања (ако је нпр. домаћи држављанин у страној земљи проузроковао штету а захтев за њену накнаду се поставља у домаћој земљи. Суд ће полазећи од чињенице да је штета настала у иностранству применити меродавно право).²⁵

У случајевима саобраћајних незгода са иностраним елементом накнада штете остварује се применом тзв. „Лондонског споразума“ (или Интер – биро) споразума о зеленој карти осигурања. Овом споразуму Југославија је приступила 1963. године. Такође, од посебног значаја за решавање колизије примене националних права за случајеве деликтне одговорности код саобраћајне незгоде са иностраним елементом јесте састанак у Хагу, 4. маја 1971. године, када је донета Међународна конвенција о праву које се примењује у случају саобраћајних незгода. Југославија је ратификовала ову Конвенцију 17.4.1976. године, те се и у нашем праву на основу домаћих прописа примењује од 24.6.1976. године.²⁶

²⁵ Чоловић В. – «Међународно осигурање аутоодговорности», Београд, 2007. године, стр. 53.

²⁶ Мрвић–Петровић Н., Перовић З., Филиповић А. – „Обавезно осигурање од аутоодговорности и накнада штете“, Београд, 2002. године

2.2 Возило (регистрација возила) као критеријум за одређивање меродавног права

Чињеница регистрације возила има велики значај и за систем зелене карте јер су битни елементи тог система полиса, односно образац зелене карте као и регистрација. Међутим, и код неких других врста осигурања од одговорности аутомобилиста, као што је нпр. гранично осигурање и систем регистарских ознака, регистрација возила представља елемент иностраности, који одваја ово осигурање од осталих.²⁷

2.3 Лица – учесници саобраћајне незгоде и систем зелене карте

У једној саобраћајној незгоди, лица – учесници исте, могу бити различита, односно може се радити о власнику возила, односно о возачу, затим о путницима, као и о лицима, која се налазе ван возила, а која, такође, могу бити учесници незгоде. Субјекти саобраћајне незгоде, односно њихово домаће или страно држављанство, од значаја је када се у овој области, примењују општа правила међународног приватног права. Основ функционисања система зелене карте, јесте образац зелене карте или неки други акт или знак, који представља доказ да је обезбеђено осигуравајуће покриће, по закљученим споразумима.²⁸

2.4 Ствари – критеријум за одређивање меродавног права

Штета се може догодити и на стварима, које су се налазиле у возилу или ван возила. Потребно је да штета, настала на стварима, буде у вези са саобраћајном незгодом. Хашка конвенција, о којој ће касније бити речи, одређује посебна правила, када је у питању постављање захтева за накнаду штете, настале на стварима, без обзира да ли су се налазиле у возилу или ван њега. Када је у питању меродавно право, примењују се обе тачке везивања, и место незгоде и место регистрације возила.²⁹

2.5 Накнада штета са елементом иностраности

Накнада штета са елементом иностраности обезбеђују се у поступку који зависи од тачке везивања за:

1. Накнада штета када је страни елемент место настанка незгоде и регистарска ознака возила:

²⁷ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 55.

²⁸ Ибидем.

²⁹ Ибидем.

IV штета настала у Србији, штетник страно возило;

V штета настала у иностранству, штетник страно возило.

2. Накнада штете по основу домаће одговорности:

VI штета настала у иностранству, штетник српско возило, оштећено страно возило, лица или ствари,

VII штета настала у Србији, штетник српско возило, а оштећено страно возило, лица или ствари.

3. Услужне штете:

VIII штета настала у Србији, оштећени странац (тражи се услуга процене, прибављање полицијског записника, кривичне пресуде, пружање правне помоћи и сл.).³⁰

³⁰ Љиљак В. – „Нека питања везана за накнаду штете са елементима иностраности“, у Зборнику радова “Моторна возила – иновације, безбедност и осигурање“, Београд, 2003. године

III. Појам и развој система зелене карте

3.1 Препорука УН бр. 5

Систем међународне карте осигурања установљен је на принципима утврђеним у Препоруци бр. 5 коју је 24. јануара 1949. године израдила радна група формирана од стране Економске комисије УН за Европу, која је била задужена за друмски саобраћај. Препорука је упућена владама европских земаља са циљем да утичу на осигураваче у својој земљи да закључе споразуме са осигуравачима других. На основу тих споразума, осигурање закључено у земљи у којој је возило регистровано пружио би осигуравајуће покриће у посећеној земљи са којом је закључен споразум. Полазећи од начела која су утврђена у Препоруци, представници националних бироа у земљама чланицама система међународне карте израдили су типски споразум по чијем узору су закључивани интер-биро споразуми.³¹

Два основна циља је поставио Пододбор приликом доношења акта, који означава настанак система зелене карте. Први циљ је изједначење саобраћајних незгода са елементом иностраности (у којој је учествовало више возила са регистрацијама из различитих земаља) са саобраћајним незгодама без тог елемента, значи са домаћим, у смислу накнаде штете, која произилази из такве саобраћајне незгоде. Са друге стране, морамо разликовати саобраћајне незгоде са елементом иностраности од незгода, без тог елемента, јер је и наведени главни циљ – накнада штета и поступак накнаде – другачији, у зависности, да ли је елемент иностраности присутан или не. Исто тако, кад говоримо о заштити имаоца или возача моторног возила у страниј земљи, као одговорног лица, морамо говорити и о његовој заштити, као оштећеног лица. Према Препоруци бр.5, Споразум је требало да се базира на следећим принципима:

- 1) осигуравачи оснивају националну организацију – Биро, коју ће влада признати. Биро одговара за функционисање система зелене карте, као и за испуњавање обавеза својих чланица – осигуравајућих организација (осигуравача). Правилно одређивање улоге Бироа зелене карте, у унутрашњем законодавству државе – чланице, од изузетне је важности за извршавање обавеза у систему зелене карте;
- 2) Бирои својим члановима, осигуравајућим организацијама, обебеђују исправу о осигурању, а они је издају својим осигураницима. Биро предузима мере према својим члановима, уколико они не поштују правила у овој области;
- 3) исправа о осигурању потврђује да је њен ималац закључио осигурање од одговорности аутомобилиста и она му обезбеђује онакво покриће, које има у матичној земљи, односно земљи регистрације возила. Практично, образац зелене карте представља доказ о постојању осигурања од одговорности аутомобилиста и постојању обавезе покрића евентуалне штете;
- 4) штете, које ималац међународне карте осигурања причини у посећеној земљи, исплаћује Биро те земље, а тако исплаћене износе рефундира од Бироа, који је издао наведену исправу. Правила о исплати штета, као и о рефундирању, су се мењала самим променама Интер биро споразума у области међународног осигурања од одговорности аутомобилиста;

³¹ Пак Ј., *op. cit.*, стр. 278.

- 5) затим, владе држава чланица система, морају да омогуће слободан трансфер девизних средстава, како би, несметано, Национални бирои могли да извршавају своје обавезе према другим Бироиома, а по предметима саобраћајних незгода;
- 6) државе, које нису, у својим националним законодавствима, предвиделе обавезно осигурање од одговорности аутомобилиста, не могу да од возача страних регистрација, траже закључење било каквог осигурања, у том смислу. Но, државе, које предвиђају такав вид осигурања, а возачи возила страних регистрација немају осигуравајуће покриће, могу да од њих траже закључење, пре свега, граничног осигурања. Препорука предвиђа три вида закључења оваквог осигурања. Међутим, пре свега се та одредба односи на закључење граничног осигурања, као вида краткорочног осигурања.

Препорука бр. 5 представља основу система зелене карте, на основу које су, касније, закључивани споразуми, који су омогућавали функционисање овог система. Овај акт, као основни, спомиње и Критски споразум, који је садашњи основ функционисања система зелене карте, али, који се базира на Препоруци бр. 5. Препорука је била основа и касније донете Резолуције о олакшању друмског саобраћаја из 1984. године. Иначе. На бази Препоруке бр. 5 се у Лондону, 1953. године, образовао Савет бироа, који чине национални бирои, а који сачињава типски споразум, који представља конкретизацију принципа садржаних у Препоруци. Од настанка Лондонског споразума, њему су се прикључиле све западноевропске земље, као и већи број источноевропских, а наша земља (тадашња СФРЈ) је постала пуноправни члан 1976. године.

3.2 Систем плаве карте

За разлику од система зелене карте, који су створиле западноевропске земље, земље источне Европе створиле су систем плаве карте, који је предвидео и институт пружања каско помоћи, тако да осигураник може у посећеној земљи од осигураваача да наплати трошкове поправке свог возила, затим шлеповање, као и друге трошкове, настале у саобраћајној незгоди. Многе земље, које су биле чланице система плаве карте, биле су, истовремено и, чланице система зелене карте. Систем плаве карте је настао 1963. године у Будимпешти потписивањем Типског споразума о «регулисању штета, које су настале у међународном друмском саобраћају». Иако има доста сличности, систем плаве карте се разликовао од система зелене карте. У систему плаве карте није постојао Савет бироа, већ Конференција експерата. Чланови Конференције експерата су били представници свих осигураваача земаља овог система.. Систему плаве карте су припадале следеће земље: СССР, Бугарска, ДР Немачка, Пољска, Румунија, Чехословачка, Мађарска и СФРЈ Југославија.³²

Битна разлика између система зелене карте и система плаве карте је у положају обрађивачког бироа: док је у систему зелене карте обрађивачки биро код обраде и исплате штете потпуно самосталан, у систему плаве карте обрађивачки биро има то својство само ако штета не прелази одређене споразумом између бироа договорене износе.³³ Ако висина штете прелази договорене износе обрађивачки биро мора пре закључења нагодбе са оштећеном странком консултовати издавача плаве карте и тек

³² Ђурковић М. – „Уговори о обвезном осигурању у цестовном промету“, *op. cit.*, стр. 112.

³³ Ти износи су различити и мењају се с времена на време.

кад добије његову писану сагласност, може оштећеном исплатити штету. Исто тако, за разлику од система зелене карте код које обрађивач штете није дужан уз регресни захтев издавачком бироу приложити никакву документацију, у систему плаве карте наводи се које све документе обрађивач мора доставити издавачу уз пријаву, односно уз обрачун штете.³⁴

Такође, битна разлика између система зелене карте и система плаве карте јесте у томе што је системом плаве карте обухваћено и пружање помоћи каско осигураницима уговорних страна.³⁵ Но, и код ове врсте осигурања строго су лимитирани износи до којих се та помоћ може пружити без претходне сагласности осигураваача.

3.3 Резолуција о олакшању друмског саобраћаја

Напред поменута Препорука Пододбора економске комисије при УН, замењена је Другим анексом јединствене Резолуције о олакшању друмског саобраћаја, која је донета од стране Одбора за друмски саобраћај УН 29. јуна 1984. године, тј. “Женевским препорукама”, којима се омогућило оперативно спровођење система зелене карте. Разлог доношења наведене Резолуције био је у променама, које су се догодиле у Европи, нарочито оне везане за развој ЕЕЗ и јединственог тржишта.

Главни закључак Резолуције се базира на следећим системима:

- 1) Систем зелене карте, који подразумева контролу образаца зелених карата на граничним прелазима;
- 2) Систем регистарске таблице, чији је основни принцип укидање контроле обрасца зелене карте; и
- 3) Систем граничног осигурања. Гранично осигурање се може предвидети у три облика: као краткорочно осигурање; као осигурање, које се закључује у редовном поступку; и као уплата доприноса у фонд заштите оштећених лица у саобраћајним незгодама

3.4 Лондонски споразум

Систем зелене карте није могао да се формира без акта, који је имао основ у Препоруци бр. 5 УН. Тај акт је требало сачинити у форми споразума, што је и учињено, када је четрнаест држава основало Савет бироа са седиштем у Лондону и када је израђен типски споразум, који је и назван «Лондонски споразум». Прави назив тог споразума је «Типски споразум између Бироа». Иначе тај споразум је и основ за закључење билатералних споразума између држава чланица Савета бироа. Касније је, тачније 15. јуна 1952. године донета Резолуција за друмски саобраћај, тако да је систем зелене карте ступио на снагу 1. јануара 1953. године, а први чланови тог система су били Аустрија, Белгија, Француска, Холандија, СР Немачка, Велика Британија, Шведска и Швајцарска. Касније су приступиле и четири скандинавске земље.³⁶

³⁴ Члан 5., тачка 1. уговора о плавој карти.

³⁵ Члан 6.

³⁶ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 74.

Лондонски споразум је настао на иницијативу поменутих држава у жељи да се осигура правна заштита штетницима и оштећенима. Препорука број 5, на темељу које је настао састав међународне карте осигурања, прихваћена је од стране представника и упућена је владама држава. Национални бирои осигурања, установљени темељем те препоруке, могу обављати функцију Националног бироа само ако их за то овласти њихова влада. Незамисливо је функционисање система без слободног трансфера валуте у циљу извршавања обавезе бироа из Лондонског споразума. Важење зеленој карти могу дати само прописи земље у коју се улази моторним возилом.

Из наведених чињеница изводи се закључак да је Лондонски споразум, споразум међународног јавног права. Међутим, истина је да Лондонски споразум потписују национални бирои осигурања не као представници држава већ као представници својих чланова – осигураваача који се баве пословима осигурања одговорности. Странке Лондонског споразума су само национални бирои, а то значи субјекти приватног права. Лондонски споразум се не ратификује од стране државних органа и не објављује у службеним гласницима. Према томе, неминовно је закључити да је Лондонски споразум ипак само грађанско правни уговор са елементима иностраности.³⁷

3.4.1 Основне карактеристике Лондонског споразума

Лондонски споразум је закључен од стране Националних бироа за осигурање. Надзор над његовом применом врши орган основан од стране тих Бироа. Лондонски споразум је класичан међународни уговор, који обрађује питање елемента иностраности у саобраћајним незгодама.

Основне карактеристике Лондонског споразума су:

- IX Лондонски споразум је уговор међународног приватног права и он регулише присутност елемента иностраности у саобраћајним незгодама и одштетним захтевима;
- X Лондонски споразум није уговор међународног јавног права, иако су државе, односно владе тих држава, заинтересоване за његово закључење и извршавање; и
- XI иако је Лондонски споразум уговор међународног приватног права, он има свој основ у правилима унутрашњег права националних законодавстава земаља чланица овог система.³⁸

3.4.2 Регулисање система зелене карте путем Лондонског споразума

- Основни институти који се регулишу Лондонским споразумом

Оно што је карактеристично за скоро све изворе у систему зелене карте, јесте да на почетку дефинишу све важније појмове, који се појављују у односном акту.

Лондонски споразум дефинише основне појмове на следећи начин:

³⁷ Ђурковић М., - „Уговори о обвезном осигурању у цестовном промету“, *op. cit.*, стр. 100.

³⁸ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 75.

- 1) Под појмом ЧЛАНА, Лондонски споразум подразумева осигуравајуће друштво или групу осигураваача, који су чланови једног Националног бироа. Када кажемо Национални биро, мислимо на организацију, која је, званично, призната од стране државних органа, најчешће владе, у једној земљи;
- 2) Под појмом ОСИГУРАНИК подразумева се лице, које поседује полису осигурања од одговорности аутомобилиста или које поседује било коју другу исправу о том осигурању. Из наведеног могло би се закључити да се осигураником сматра само онај корисник моторног возила, који кумулативно испуњава оба услова, дакле, да има полису осигурања и исправу осигурања (зелену карту). Но, јасно је да је довољно испунити овај други услов, дакле, да постоји зелена карта. Своје право на добијање зелене карте од свог осигураваача осигураник стиче темељем изворног уговора о осигурању (ако услови уговора признају осигуравајуће покриће и изван националног подручја) али и на одредби 2. члана, ст 1. Лондонског споразума³⁹;
- 3) Под ВОЗИЛОМ се подразумева свако возило на моторни погон, које је означено у полиси;
- 4) ИСПРАВА О ОСИГУРАЊУ је међународна карта (зелена карта) о осигурању која је сачињена према јединственом обрасцу, по поменутој Препоруци из јуна 1952. године.⁴⁰ Она је неопходна за функционисање система зелене карте. Уколико та исправа не постоји – нема ни односа између осигураника и Обрађивачког бироа, нити односа између Издавачког и Обрађивачког бироа. Исправа о осигурању је кључ којим се покреће механизам овог система. Национални бирои дужни да издају исправе о осигурању својим члановима, који их попуњавају и предају осигураницима. Обрађивачки биро у случају настанка незгоде и штете поступа као да је сам издао полису осигурања, уз услов да постоји ваљана исправа о осигурању; национални бирои су дужни признати ваљанима исправе о осигурању издате од других као да су их издали њихови властити чланови; осигураник може тражити заштиту Обрађивачког бироа или Услужног бироа само ако предочи доказ о постојању исправе о осигурању итд.;
- 5) Под ПОЛИСОМ ОСИГУРАЊА се подразумева исправа или уговор о осигурању од одговорности аутомобилиста, коју осигуравајуће друштво, члан, издаје осигуранику ради покрића штете, која може настати употребом моторног возила. Осигурање од одговорности аутомобилиста и покриће за штету се регулишу унутрашњим прописима, што дефинише и Лондонски споразум;
- 6) НЕЗГОДА је саобраћајна незгода, која доводи до истицања одштетног захтева према одговорном лицу, односно осигуравајућем друштву, које пружа покриће за то лице, односно штетника.⁴¹ Незгода поводом које није постављен одштетни захтев, било због тога што нема трећих оштећених особа, било због тога што оне не постављају одштетни захтев према штетнику – осигуранику, није незгода у смислу одредби Лондонског споразума⁴²;
- 7) Под ОДШТЕТНИМ ЗАХТЕВОМ, Лондонски споразум подразумева захтев за накнаду штете, који је покривен осигурањем од одговорности аутомобилиста једне државе, у којој је издата полиса.⁴³ Но, ни сваки одштетни захтев није

³⁹ Ибидем.

⁴⁰ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 77.

⁴¹ Ибидем.

⁴² Ђурковић М., - „Уговори о обезном осигурању у цестовном промету“, *op. cit.*, стр. 100.

⁴³ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 77.

предмет Лондонског споразума. Одредба упућује на примену прописа о обавезном осигурању земље Обрађивачког бироа. Покриће се мора односити како на круг особа које имају право на накнаду штете, тако и на обим, врсту и висину настале штете⁴⁴;

- 8) ИЗДАВАЧКИ БИРО је институција, односно биро, који је издао исправу о осигурању члану, односно осигуравајућем друштву, а које је, са друге стране, ту исправу уручило осигуранику. Национални биро је овлашћен за издавање зелених карата својим члановима, који их уручују својим осигураницима. Такође, једна од основних функција Издавачког бироа, јесте давање овлашћења Обрађивачком бироу да може да обрађује и исплаћује штету. Издавачки биро то чини у име својих чланова, односно осигуравајућих друштава. Исто тако, Издавачки биро је гарант Обрађивачком бироу за исплату штета;
- 9) Када је у питању појам ОБРАЂИВАЧКОГ БИРОА, Лондонски споразум дефинише тај појам као „биро земље у којој је дошло до незгоде“. То је биро, који је овлашћен за обраду предмета по једној саобраћајној незгоди и који може издавати та овлашћења другим лицима, која испуњавају услове. Обрађивачки биро испитује све околности у вези настанка саобраћајне незгоде, као и у вези одговорности учесника исте. Он може да се договара са оштећеним лицима у вези исплате штете, евентуалног поравнања и сл. Оно што је битно, Обрађивачки биро се, по одредбама Лондонског споразума, понаша као осигуравач, односно, као да је он издао полису; и
- 10) Обрађивачки биро може имати улогу и УСЛУЖНОГ БИРОА, ако у његовој земљи не постоји обавеза постојања или закључења осигурања од одговорности за возила са страном регистрацијом. У том случају, наведени Биро може имати само функцију Услужног, који, на захтев осигураника или Издавачког бироа, може да обради захтев за накнаду штете, у смислу испитивања околности настанка саобраћајне незгоде, као и у смислу ступања у контакт са оштећеним лицима, али, пре исплате штете или евентуалног поравнања, мора да добије сагласност Издавачког бироа.

- Овлашћења Обрађивачког бироа након настанка саобраћајне незгоде

Обрађивачки биро, када се саобраћајна незгода догоди, у земљи његовог седишта, има право да прима сва саопштења, која имају за последицу плаћање штете, у вези са том незгодом. Он то чини у име осигураника. Обрађивачки биро је овлашћен да обрађује захтев за накнаду штете, али уз услов да је у тренутку настанка штете, осигураник имао ваљану исправу о осигурању за ту земљу. Издавачки биро може да овласти Обрађивачки биро да прима сва саопштења у вези са незгодом против осигураника, као и да регулише све одштетне захтеве, до висине, која је предвиђена, укључујући и ограничења. Наравно, потребно је да осигураници имају ваљану исправу о осигурању. Издавачки биро неће бити обавезан на плаћање казни за извршено дело саобраћајне незгоде, односно на плаћање било каквих износа, који произилазе из кривичних прописа земље незгоде. Наравно, на то ће бити обавезано одговорно лице по насталој саобраћајној незгоди.

⁴⁴ Ђурковић М. – „Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету“, *op. cit.*, стр. 100.

- Обрада и исплата захтева за накнаду штете

Уколико је Издавачки биро, у земљи Обрађивачког бироа, овластио неку организацију за обраду захтева за накнаду штете, у његово име, тада ће се Обрађивачки биро замолити да предмет уступи тој организацији. Потребно је да се наведена организација бави пословима обавезног осигурања. Лондонски споразум садржи и факултативну клаузулу, која се односи на могућност члана Издавачког бироа да захтева од Обрађивачког бироа, уступање предмета по саобраћајној незгоди кореспонденту (који ће обрадити тај предмет). Кореспондент може бити или члан Обрађивачког бироа (осигуравајуће друштво), или друга организација у земљи Обрађивачког бироа, која се бави пословима осигурања од одговорности аутомобилиста (па чак и која се бави осигурањем других ризика), или организација у земљи Обрађивачког бироа, која је специјализована за обраду захтева за накнаду штете по саобраћајним незгодама. Из одредаба Лондонског споразума произлази да Обрађивачки биро може прихватити захтев Издавачког бироа за уступање предмета, али то и не мора учинити. Међутим, ако прихвати, Обрађивачки биро мора дати овлашћење наведеном кореспонденту. У сваком случају, Издавачки биро даје гаранције за правилну обраду захтева за накнаду штете од стране кореспондената.

Када се именује наведени кореспондент, члан Издавачког бироа ће се обавезати да се том кореспонденту достављају сви предмети по саобраћајним незгодама, које су се догодиле у земљи седишта Обрађивачког бироа, као и да му се упућују сва обавештења, која се односе на те захтеве. Исто тако, Обрађивачки биро, када прихвати захтев за уступање предмета кореспонденту, мора, такође, достављати сва обавештења, која се тичу захтева за накнаду штете. Кореспондент је одговоран Обрађивачком бироу за правилну и квалитетну обраду захтева за накнаду штете, наравно, уз гаранцију Издавачког бироа. Међутим, може се десити да, у посебним случајевима, Обрађивачки биро овласти кореспондента за обраду само једног предмета, иако тај кореспондент нема опште пуномоћје (за обраду свих предмета). Лондонски споразум не наводи, који су то посебни случајеви. Исто тако, Лондонски споразум не наводи када ће Обрађивачки биро моћи да преузме обраду захтева за накнаду штете од кореспондената, односно, када ће моћи да му одузме пуномоћје, иако га овлашћује на то. Обрађивачки биро не мора образложити наведену одлуку.

Међутим, наведено именовање кореспондената, као и уступање предмета истом од стране Обрађивачког бироа, другачије се регулише, када Обрађивачки биро има статус Придруженог бироа, односно, када се саобраћајне незгоде догоде ван Европе. То значи да се, напред наведене, одредбе не могу примењивати, ако се саобраћајне незгоде догоде у Европи, а Обрађивачки биро је Придружени биро. Тада ће тај Биро имати обавезу да прихвати именовање кореспондената, односно, моћи ће да одбије то именовање, ако наведе ваљане разлоге за одбијање. Исто тако, Обрађивачки – Придружени биро не сме да опозове кореспондента, без сагласности Издавачког бироа. У случају настанка спора, који настане у вези са наведеним, Савет бироа ће именовати Пододбор, који ће решавати тај спор. Видимо да је ограничена примена одредаба, у вези именовања кореспондената, када се ради о саобраћајним незгодама, које се догоде ван територије европских земаља.

Лондонски споразум је водио рачуна и о могућности да у земљи Обрађивачког бироа, послове осигурања од одговорности аутомобилиста обавља само једна организација, која је под контролом државе. Тада се, на захтев Издавачког бироа или његовог члана, предмет уступа, на обраду, неком независном органу, који је и основан,

за те послове, од стране Обрађивачког бироа. Наравно, ако не дође до оснивања такве организације, онда ће се предмет или предмети уступити квалификованом лицу за ове послове, који је именован од стране Издавачког бироа, али који има пребивалиште и седиште у земљи Обрађивачког бироа. Наравно, и овде се може радити о обради свих захтева за накнаду штете, та обрада мора бити у складу са правилима земље Обрађивачког бироа, односно Издавачки биро мора гарантовати за извршење тих послова. Иначе, однос Обрађивачког и Издавачког бироа не можемо дефинисати, као неки од постојећих, типичних, грађанскоправних односа, већ као специфичан, *sui generis*, однос.

Након што Обрађивачки биро обради захтев за накнаду штете, Издавачки биро ће исплатити исту. Издавачки биро исплаћује следеће износе по насталој штети:

- a. износ, који је Обрађивачки биро платио трећим оштећеним лицима, на име настале штете у саобраћајној незгоди, као и трошкове судске таксе, које су та лица платила. Уколико је дошло до вансудског поравнања, тада ће се платити договорени износ по поравнању, укључујући и трошкове;
- b. трошкови Обрађивачког бироа, које је он имао у вези са обрадом предмета по насталој штети; и
- c. обрађивачку таксу, која се исплаћује у САД доларима, како се наводи у Лондонском споразуму.

Обрађивачки биро може овластити било којег свог члана, да врши радње у његово име и он је одговоран за деловање тих чланова. Исто тако, Обрађивачки биро мора радити у интересу члана, који је издао зелену карту. Он може одштетни захтев решити и поравнањем или другом врстом нагодбе. Обрађивачки биро не сме, без претходне, писмене, сагласности да уступи на обраду предмет осигуравачу, који је, на било који начин, финансијски заинтересован за наведени предмет. Уколико то, ипак, учини, неће имати право да од Издавачког бироа тражи више од половине износа по штети, која је настала у саобраћајној незгоди.⁴⁵

- Положај оштећеног према одредбама Лондонског споразума

Већ смо рекли да је првенствени циљ Лондонског споразума пружање потпуне грађанскоправне заштите осигуранику – штетнику у земљи настанка саобраћајне незгоде.⁴⁶ Пружање те заштите постиже се уговарањем обавезе Обрађивачког бироа да штетнику – осигуранику да потребну заштиту. Међутим, сам Лондонски споразум не регулише положај оштећених особа! То значи да Лондонски споразум никако не може бити споразум у корист треће особе – оштећеника. И даље, оштећена особа своје право на накнаду штете не може темељити на Лондонском споразуму. Какав ће бити однос између оштећеног и штетника, односно његовог осигуравача, зависи искључиво од воље законодавца државе у којој се незгода догодила. Укључивање Националног бироа у однос штетник – оштећеник могуће је само ако такво укључивање предвиђа правни систем зелене карте, кроз гаранцију које пружа осигуранику – штетнику, и тако на посредан начин појачава и правни положај оштећених особа.⁴⁷

⁴⁵ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 79.

⁴⁶ У преамбули Лондонског споразума стоји: «Будући да је врло пожељно остварити, колико је то могуће, типске споразуме који ће омогућити власницима и возачима моторних возила прикладно осигуравајуће покриће ризика грађанске одговорности према трећим особама, кад улазе у земље у којима је осигурање тих ризика обавезно...»

⁴⁷ Ђурковић М. – „Уговори о обвезном осигурању у цестовном промету“, *op. cit.*, стр. 103.

- Положај осигураника према одредбама Лондонског споразума

Један од циљева стварања међународног система зелене карте био је и потпуна (грађанскоправна) заштита штетника, дакле осигураника чији је осигуравач члан Издавачког бироа. Низ одредби Лондонског споразума изричито одређује обавезе Обрађивачког и издавачког бироа према штетнику – осигуранику. Поред већ цитиране одредбе члана 2. ст. 1. Лондонског споразума, који одређује да Издавачки биро осигуранику изда зелену карту, чланом 10. Лондонског споразума предвиђена је обавеза Обрађивачког бироа да штити интересе осигураника чак и пре добијања формалног одштетног захтева од стране оштећеног. Чланом 16, т. 11. Лондонског споразума даје се овлашћење осигуранику да од Услужног бироа тражи заштиту, коју му је Услужни биро дужан дати у облику потребних гаранција (тачка 111. истог члана), које од штетника – осигураника траже оштећени или суд. Према томе, можемо рећи да је Лондонски споразум закључен између Националних бироа у корист треће особе, а та трећа особа је осигураник – ималац ваљане зелене карте. Због тога осигураник има право непосредног обраћања Обрађивачком бироу са захтевом да му пружи потребну грађанскоправну заштиту.⁴⁸

Да би Обрађивачки биро могао да изврши своју обавезу према осигуранику – штетнику, и штетник мора извршити своје обавезе. Прво, он мора Обрађивачком бироу дати доказ о постојању ваљане зелене карте, и друго, предати му сву документацију потребну ради утврђивања одговорности за штету, висине и обима штете. Једном речју, осигураник – штетник и Обрађивачки биро морају бити у сталном контакту.⁴⁹

Лондонски споразум садржи одредбе и о обавези сваке странке (Бироа) да остане или постане чланица Савета бироа, као и да свака од њих мора дати доказе о идентичности споразума, који је она закључила, са примерком (узорком, како га назива Лондонски споразум), који је добијен од стране Савета бироа. Наравно, сви Бирои су дужни да обавесте Савет бироа, чим потпишу споразум, као и о чињеници отказивања истог.

Лондонски споразум представља основ функционисања система зелене карте. Он је основ свих, касније донетих, извора, у овој области. Основни институти, који се појављују у систему зелене карте, дефинисани су Лондонским споразумом и остали извори, у овој области, су следили тај пример. Видећемо, кроз анализу, касније донетих извора у систему зелене карте, да су њихове одредбе више или мање сличне са одредбама Лондонског споразума, што говори о значају тог Споразума, са једне стране, док, са друге, говори о постепеном развоју овог система, односно о прихватању свих квалитетних решења у претходно донетим актима.

3.5 Исправа о осигурању – зелена карта

Исправа о осигурању је темељ остваривања права у систему међународне осигуравајуће заштите. Она је неопходна за функционисање тог система. Уколико та

⁴⁸ У неким земљама, ради омогућавања тог сталног контакта, води се да је штетниково пребивалиште на адреси Обрађивачког бироа (чл. 6 Италијанског Закона).

⁴⁹ Ђурковић М. – „Уговори о обвезном осигурању у цестовном промету“, *op. cit.*, стр. 109.

исправа не постоји – нема ни односа између осигураника и обрађивачког бироа, нити односа између издавачког и обрађивачког бироа.⁵⁰

Исправа о осигурању није посебно дефинисана Лондонским споразумом. Под исправом о осигурању, у Лондонском споразуму, подразумева се «међународна карта осигурања возила према обрасцу уговореном у Препоруци из 1952. године». Скраћено можемо рећи да се под исправом о осигурању подразумева зелена карта.

Зелене карте, по овлашћењу свог бироа, издају осигуравачи и предају их својим осигураницима. Обавеза издавања зелених карата за националне бирое произилази из потписаног Лондонског споразума⁵¹. Из тога, пошто је Лондонски споразум и уговор у корист осигураника произилази и право осигураника да тражи и добије зелену карту. Наравно, то право од свог осигуравача стиче и темељем уговора о осигурању, ако услови уговора пружају осигуравајуће покриће и изван националног подручја. У тим случајевима зелена карта је једини доказ који осигураник може пружити у иностранству и доказати да има ваљано осигуравајуће покриће од одговорности аутомобилиста и за иностранство. Зелена карта потврђује постојање ваљаног осигуравајућег покрића одговорности и за штете настале употребом моторног возила у иностранству и то према одредбама правног система земље у коју улази⁵². Због тога се зелена карта може дефинисати као «међународна потврда издата од овлашћеног осигуравача којом се потврђује постојање уредног осигурања за штете настале употребом моторног возила настале у једној или више држава које су у њој наведене....». Из ове дефиниције произилази битна карактеристика зелене карте. Она није уговор о осигурању, већ само потврда о постојању осигуравајућег покрића. Према Лондонском споразуму «полиса осигурања представља уговор о осигурању предан осигуранику ради покрића његове одговорности». Но, без обзира на то што се, најчешће, на темељу таквог уговора (полисе) издаје зелена карта, зелена карта доказује постојање управо оног покрића које прописује правни систем земље у коју носилац зелене карте улази моторним возилом. Значи да се конкретно осигуравајуће покриће из уговора мења од границе до границе. Неки у томе виде *аутономност зелене карте*, њено одвајање од уговора о осигурању, њено стварање новог односа осигурања. Може се рећи да је то тачно, али само делимично и то са становишта оштећенога, ког се не тиче изворни уговор о осигурању. Он познаје (и признаје) само зелену карту, коју прописи његове земље траже као доказ постојања покрића. Без тога би зелена карта за оштећеног била папир без посебне вредности. Међутим, што се тиче самог осигураника, аутономност зелене карте не значи да она није повезана са основним уговором о осигурању од одговорности. Уколико уговор о осигурању пружа покриће од одговорности и за штете у иностранству, онда зелена карта не пружа никакво ново јемство. Она је само међународно договорени доказ постојања јемства и у иностранству, са темељем већ склопљеног уговора о осигурању од одговорности. То што се опсег осигуравајуће заштите мења не значи да се константно мења и садржај уговора о осигурању. Јер, та променљивост опсега заштите предвиђена је баш одредбама уговора о осигурању и у складу је са вољом уговорних страна. Међутим, ако темељни уговор о осигурању одговорности не предвиђа покриће изван националног подручја, онда је узимање зелене карте и плаћање додатне премије са гледишта уговорних страна нови уговор о осигурању, а сама зелена карта не само доказ о постојању покрића и у иностранству већ и доказ о склопљеном уговору о осигурању. У њој је уговор о осигуравајућем покрићу у иностранству инкорпориран.

⁵⁰ Ђурковић М. – „Међународна карта осигурања морног возила“, *op. cit.*, стр. 65.

⁵¹ Члан 2. Лондонског споразума.

⁵² Тачка 2. Препоруке број 5.

Но, догађа се да зелена карта може постојати и без постојања темељног уговора о осигурању. Издавање и узимање такве зелене карте има свој разлог у посебном односу између издавача карте и онога коме се издаје или пак његовог осигуравача (нпр. издавање зелених карата за осигуранике другог осигуравача). Заштита жртава саобраћаја и потреба чврстог поверења у међународни систем зелене карте тражи максималну објективизацију зелене карте. Један пут издата зелена карта следи властиту судбину све до истека рока важења који је у њој наведен. Оштећеног се не тиче однос између осигураника и осигуравача. Накнадне промене у уговору о осигурању (нпр. губитак осигуравајућег покрића због неплаћања доспеле премије) не могу утицати на обавезе издавача зелене карте. У истом циљу, дакле да би зелена карта могла вршити улогу потврде постојања осигуравајућег покрића за моторно возило у њој наведено, нужно је ригорозно поштовање њене форме и садржаја. Издавачу није допуштено било какво мењање.

Период важења зелене карте означава се данима, месецима и годинама. Ради правне сигурности оштећених, за разлику од одредаба многих националних закона и на њима утемељених уговора о осигурању о почетку и завршетку осигуравајуће заштите, код зелене карте осигурање покрива у целости оба наведена дана, дакле и дан који је наведен као почетак и дан који је наведен као истек осигуравајуће заштите. То је још једна одлика аутономности зелене карте.⁵³

3.6 Мултилатерални гарантни споразум

У складу са Препоруком бр. 5 УН, као и у складу са „Женевским препорукама“, односно Резолуцијом о олакшању друмског саобраћаја, потписан је 15. марта 1991. године, Мултилатерални гарантни споразум (даље: Гарантни споразум). Због решавања саобраћајних незгода у систему зелене карте, односно, захтева за накнаду штете, проистеклих из тих незгода, Национални бирои су, међусобно, склапали споразуме. Ти споразуми су се односили на возила, која су уобичајено стационирана у тим земљама. Појавила се потреба за обједињавањем тих споразума, па је склопљен Гарантни споразум, који се примењује у земљама, наведеним у том акту. Систем, који је успостављен, закључењем Гарантног споразума, дефинисао је, као доказ о постојању осигуравајућег покрића, приликом уласка возила у другу земљу – чланицу овог система, регистарску таблицу. Доношењем Гарантног споразума, односи између држава чланица уређени су на јединствен начин. Значи донесен је јединствени текст Гарантног споразума, који је узимао у обзир све, напред наведене, акте, као и Лондонски споразум. Гарантни споразум регулише следеће:

- 1) Дефинисање основних института;
- 2) Сврху примене;
- 3) Обраду захтева за накнаду штете;
- 4) Овлашћења за обраду захтева за накнаду штете;
- 5) Исплату накнаде Обрађивачком бироу;
- 6) Поступак арбитраже;
- 7) Суспензију, раскид и отказ Гарантног споразума; као и
- 8) Потпис Споразума.

⁵³ Ђурковић М. – „Уговори о обвезном осигурању у цестовном промету“, *op. cit.*, стр. 103.

3.6.1 Дефинисање основних института Гарантног споразума

Као и Лондонски, односно Критски споразум, тако и Гарантни споразум уређује основне институте, који се дефинишу у том акту. Гарантни споразум дефинише следеће институте:

- а) Под ЧЛАНОМ, Гарантни споразум подразумева осигуравајуће друштво или групу осигуравајућих друштава, који су чланови Националног бироа земље потписнице;
- б) ВОЗИЛО означава свако моторно возило, које се креће по путу, као и приколицу, без обзира да ли је спојена или не, а за које је обавезно закључење осигурања од одговорности аутомобилиста. Гарантни споразум није дефинисао појам пута;
- в) ЗАХТЕВ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ је захтев, који се подноси након настанка саобраћајне незгоде, у вези које је настала штета на лицима и на стварима. Може се радити и о више захтева за накнаду штете, али они морају бити у вези исте (једне) саобраћајне незгоде. Одговорност, у вези односне саобраћајне незгоде, мора да буде покривена осигурањем од одговорности аутомобилиста, по закону земље у којој је *lex loci delicti commissi*;
- г) НАЦИОНАЛНИ БИРО ЗЕМЉЕ ПОТПИСНИЦЕ је организација, која је основана у складу са „Женевским препорукама“ и она мора да укључи сва осигуравајућа друштва, која имају дозволу да се баве делатношћу осигурања одговорности аутомобилиста у земљи потписници по правилима закона те земље;
- д) ОБРАЂИВАЧКИ БИРО је Биро, који је овлашћен за обраду и исплату захтева за накнаду штете по саобраћајној незгоди. Та незгода треба да буде проузрокована од стране возила, које је уобичајено стационирано у земљи другог Бироа земље потписнице, наравно у складу са правилима Гарантног споразума, као и националног закона;
- е) ИСПЛАТНИ БИРО је Биро, који гарантује исплату штете, односно то је Биро земље потписнице, на чијој је територији уобичајено стационирано возило, које је учествовало у саобраћајној незгоди у другој земљи потписници. Исплатни биро је Биро јемац према Обрађивачком бироу; и
- ж) ЗЕМЉА У КОЈОЈ ЈЕ ЈЕДНО ВОЗИЛО УОБИЧАЈЕНО СТАЦИОНИРАНО је држава потписница, у којој је једно возило регистровано, односно, које носи регистарску таблицу те земље, односно у којој ималац (власник) возила има пребивалиште, ако у односној земљи не постоји обавеза регистрације возила.

3.6.2 Сврха примене Гарантног споразума

Гарантни споразум, пре свега, дефинише, да је сваки Национални биро дужан да представља и да врши послове у име осигуравајућих друштава у земљи потписници, која су овлашћена за обављање делатности осигурања од одговорности аутомобилиста. Један од основа Гарантног споразума су и директиве ЕЕЗ из 1972, 1983. и 1990. године. Но, у време закључења Гарантног споразума, неке од земаља потписница нису биле чланице тадашње ЕЕЗ. За њих важе само оне одредбе наведених директива ЕЕЗ, које се

односе на међународни саобраћај моторних возила. Возило, које је уобичајено стационирано у једној од земаља потписница, сматраће се осигураним, иако нема валидну полису осигурања, и ако у тој земљи подлежу обавезном осигурању одговорности аутомобилиста. Сваки Обрађивачки биро, који је овлашћен за обраду и исплату захтева за накнаду штете, по саобраћајној незгоди, која се догодила у земљи тог Бироа, мора да сноси одговорност за исти и да примењује правила националног закона, односно уговора о осигурању. У таквом случају, саобраћајну незгоду су проузроковала возила, која су уобичајено стационирана у земљи Исплатног бироа и која подлежу обавези осигурања од одговорности аутомобилиста. Све земље потписнице, сматрају се, по одредбама Гарантног споразума, једним јединственим подручјем. Иначе, Гарантни споразум је закључен на неодређено време.

3.6.3 Обрада захтева за накнаду штете

У делу, који се односи на обраду захтева за накнаду штете, Гарантни споразум регулише улогу Обрађивачког бироа земље потписнице, у случају саобраћајне незгоде, у којој је учествовало возило из друге земље потписнице. У том случају, када на територији државе Обрађивачког бироа, у једној саобраћајној незгоди учествује возило, које је уобичајено стационирано на подручју друге државе чланице Гарантног споразума, Обрађивачки биро ће, пре пријема захтева о накнади штете, преиспитати све околности у вези те саобраћајне незгоде, како би тај захтев, касније, могао да се реши. Обрађивачки биро ће бити дужан да обавести Исплатни биро, односно његовог члана (осигуравајуће друштво) о сваком поднесеном захтеву за накнаду штете. Но, може се десити да Обрађивачки биро то не учини, чиме се Исплатни биро не може ослободити обавезе по саобраћајној незгоди, односно, по наведеном захтеву. Када Исплатни биро прими обавештење о саобраћајној незгоди од обрађивачког бироа, он ће овластити тај Биро да прима обавештења о свим поступцима и поравнањима (судским и вансудским), која могу да доведу до накнаде штете по постављеном захтеву.

Уместо Обрађивачког бироа, један предмет по саобраћајној незгоди, може да решава и његов обрађивач, који има овлашћење тог Бироа. Обрађивачки биро је одговоран за рад наведеног овлашћеног обрађивача. Обрађивач, који има финансијски интерес у једном предмету по саобраћајној незгоди, не сме тај предмет решавати. У супротном, биће одговоран Исплатном бироу, који ће, тада, дуговати само половину износа Обрађивачком бироу. Ради се о „колизији интереса“ о којој је било речи. Но, уз сагласност Исплатног бироа, Обрађивачки биро може поверити обраду једног таквог предмета, обрађивачу, који има одређени интерес у вези тог предмета. Потребна је писмена сагласност Исплатног бироа.

Обрађивачки биро мора да поступа, пре свега, и интересу Исплатног бироа. Гарантни споразум наводи речи «у најбољем интересу». Обрађивачки биро мора решавати један предмет по саобраћајној незгоди у складу са правилима закона своје државе, као и у складу са одредбама уговора о осигурању, односно полисе. Тумачење наведених правила је у искључивој надлежности Обрађивачког бироа. То је и разумљиво, с обзиром на то да се ради о тумачењу правила земље тог Бироа. Обрађивачки биро је ограничен у решавању захтева за накнаду штете, на тај начин, што се мора консултовати са Исплатним бироом, пре коначног решења захтева и одређивања износа за исплату. Иако Гарантни споразум не предвиђа ту обавезу, из односа ова два Бироа се може закључити да се, ипак, ради о обавези. Може се десити, да износ по захтеву за накнаду штете прелази лимит осигурања, ако је он уређен

законом у земљи Обрађивачког бироа, односно полисом осигурања од одговорности аутомобилиста. Тада ће се Обрађивачки биро договорити са Исплатним бироом у вези накнаде дела износа, који прелази лимит. Гарантни споразум наводи да ће Обрађивачки биро моћи, наведено да учини, ако то дозвољавају национална правила земље Обрађивачког бироа. Значи да се, овде, ради о императивној одредби, када је у питању консултовање са Исплатним бироом.

Улога Обрађивачког бироа у решавању захтева за накнаду штете по саобраћајној незгоди је ограничена, како националним правилима, тако и учешћем Исплатног бироа у обради тог захтева. Три најважнија елемента улоге Обрађивачког бироа у обради захтева за накнаду штете су:

- а) хитно утврђивање околности у вези настанка саобраћајне незгоде;
- б) поштовање правила, која се тичу «колизије интереса»; и
- с) обавештавање Исплатног бироа.

3.6.4 Овлашћење за обраду захтева за накнаду штете

Гарантни споразум предвиђа да овлашћење за обраду захтева за накнаду штете, може бити дато, посредно, Исплатном бироу, као и Обрађивачком бироу. Када је у питању давање овлашћења Исплатном бироу, мисли се на ситуацију, када он, у земљи Обрађивачког бироа, има филијалу или пословницу, која је регистрована за обављање делатности осигурања одговорности аутомобилиста. Тада ће Обрађивачки биро, на посебан захтев, уступити решавање предмета тој филијали, односно пословници.

У Гарантном споразуму се појављује термин «кореспондент», који се појављује и у Критском споразуму, али са другим значењем. Наиме, Гарантни споразум предвиђа факултативну клаузулу, која се односи на захтев Исплатног бироа, који може, у име свог члана, да затражи од стране Обрађивачког бироа, да повери на решавање предмет по саобраћајној незгоди, тачно одређеном, кореспонденту, који може бити или члан Обрађивачког бироа или регистрована организација у држави Обрађивачког бироа за послове обраде захтева за накнаду штете по саобраћајним незгодама.

Та организација мора вршити наведене послове у име осигуравача. Из одредбе Гарантног споразума, може се закључити, да Обрађивачки биро не мора прихватити такав захтев Исплатног бироа. У случају прихватања, он мора уступити комплетан предмет наведеном кореспонденту, заједно са свом расположивом документацијом. Уступање предмета мора бити праћено давањем овлашћења за решавање захтева за накнаду штете кореспонденту. Иначе, кореспонденту, од стране Обрађивачког бироа, може бити дато, како опште овлашћење, тако и посебно, за решавање одређеног захтева за накнаду штете. Исто тако, Обрађивачки биро ће бити обавезан да, о уступању предмета, обавести сва оштећена лица из предметне саобраћајне незгоде. Кореспондент је, након добијања овлашћења за обраду предмета, одговоран Обрађивачком бироу за решавање захтева за накнаду штете. Он мора да узме у обзир сву достављену документацију, као и сва упутства, која му је дао Обрађивачки биро.

Иако Исплатни биро може захтевати да затев за накнаду штете решава кореспондент, уместо Обрађивачког бироа, члан Исплатног бироа мора гарантовати, да ће се обрада предмета извршити по праву државе Обрађивачког бироа. Наиме, кореспондент мора решити и исплатити захтев за накнаду штете по правилима о осигурању од одговорности аутомобилиста земље, у којој се налази Обрађивачки биро. Исплатни биро мора гарантовати за наведено. Но, Гарантни споразум је предвидео да Обрађивачки биро, може да преузме обраду или свих захтева за накнаду штете или

тачно одређеног од кореспондента, коме је дао овлашћење. Значи, Обрађивачки биро може да опозове своје овлашћење у било ком моменту и без навођења разлога. Тиме је дата једна врста заштите Обрађивачком бироу од евентуалног непоштовања правила, приликом решавања захтева за накнаду штете, а, исто тако, пружена је заштита и оштећеним лицима. Гарантни споразум није посветио ни једну одредбу евентуалном пристанку на решавања захтева за накнаду штете од стране кореспондената, на наведени начин.

3.6.5 Исплата накнаде Обрађивачком бироу

Када Обрађивачки биро решава, по одређеном предмету, он може након обраде, да тражи исплату штете од Исплатног бироа, односно од члана Исплатног бироа, који је издао полису осигурања, али мора доставити доказе о висини износа. Обрађивачки биро има право на следеће износе:

- 1) цео износ, који је исплатио оштећеним лицима, по основу накнаде штете, укључујући и трошкове, на које то лице има право или на основу пресуде или на основу поравнања;
- 2) износ, који се састоји из плаћања услуга од стране Обрађивачког бироа, које су везане за испитивање околности настанка саобраћајне незгоде, укључујући и трошкове, које је имао у вези са судским поступком. Наравно, то су трошкови и накнаде, које би имао и осигуравач регистрован у земљи, у којој се догодила саобраћајна незгода;
- 3) обрађивачке таксе, које су обрачунате по стопи од 15% плаћеног износа, уз минимални и максимални придржај, који је прописан од стране Савета бироа; и
- 4) наведени минимални и максимални придржај су били изражени у немачким маркама (ДЕМ), а обрачунавају се по курсу, важећем на дан подношења првог захтева за накнаду штете.

3.6.6 Потпис Гарантног споразума

Гарантни споразум, у свом тексту, наводи имена свих земаља потписница, односно имена свих Бироа у тим државама. Иначе Гарантни споразум је сачињен у три изворна примерка на енглеском језику и исто толико изворних примерака на француском језику. Предвиђено је да се један такав примерак достави, као и да се налази у Секретаријату Савета бироа, други у Главном секретаријату Европске комисије за осигурање, а трећи у органима Комисије Европских заједница. Генерални секретар Савета бироа је обавезан да достави сваком Бироу земље потписнице, оверену копију Гарантног споразума. Земље које су првобитно потписале Гарантни споразум 15. марта 1991. године у Мадриду, уз име Бироа у тим земљама су:

- 1) Аустрија – Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
- 2) Белгија - Bureau Belge des Assureurs;
- 3) Чехословачка – Bureau of Compulsory Motor Insurance for the Territory of CSFR;
- 4) Данска (са Фарским острвима) – Dansk Forening for International Motorkoretojsforsikring;
- 5) Финска – Liikennevakuutusyhdistys;

- 6) Француска (са Монаком) – Bureau Central Français des Sociétés d'Assurances contre les Accidents d' Automobiles;
- 7) Грчка – Motor Insurers' Bureau – Greece;
- 8) Ирска - Irish Visiting Motorists' Bureau Ltd.;
- 9) Италија (са Сан Марином и Ватиканом) - Ufficio Centrale Italiano;
- 10) Луксембург – Bureau Luxembourgeois des Assureurs contre les Accidents Automobiles;
- 11) Мађарска – Hungaria Biztosító;
- 12) Холандија – Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars;
- 13) Норвешка – Trafikkforsikringsforeningen;
- 14) Немачка – HUK – Verband;
- 15) Португал – Gabinete Portugues de Carta Verde;
- 16) Шведска – Trafikförsäkringsföreningen;
- 17) Швајцарска (са Лихтенштајном) – Swiss Group of Motor Insurers;
- 18) Шпанија – Oficina Espanola de Aseguradores de Automoviles;
- 19) Уједињено краљевство Велике Британије и Северне Ирске (са Гибралтаром) – Motor Insurers' Bureau.

Наведени називи, на страним језицима, су називи Бироа у службеној, званичној употреби. Неки од Бироа (као што су чешки, грчки, швајцарски) користе истовремено и енглески назив.

IV. Општа правила Критског споразума

4.1 Увод

Критски споразум ступио је на снагу у јулу 2003. године. За Критски споразум се користи и назив Интерне Регулације⁵⁴. Циљ Критског споразума је да се остваре одредбе Препоруке број 5. из 1949. године и Резолуције о олакшању друмског саобраћаја из 1984. године. Обзиром да је циљ тих докумената да се обезбеди несметан саобраћај моторних возила у међународном друмском саобраћају и заштити жртве тог саобраћаја, може се рећи да је циљ Критског споразума управо то.⁵⁵ Критском споразуму, у овом раду, посвећен је значајан простор. Разлог за то је чињеница да је то важећи правни акт у систему зелене карте на коме се темеље међународна меродавна права и обавезе.

4.2 Регулација односа између Националних бироа путем Критског споразума

Савет бироа је на Скупштини, која је одржана 30. маја 2002. године на грчком острву Крит, усвојио тзв. Критски споразум, односно Општа правила, која ће се примењивати у систему зелене карте. Основна сврха овог споразума је уређивање односа између Националних бироа, а у складу са садржином поменуте Препоруке бр. 5.⁵⁶ С обзиром на то да Споразум садржи општа, односно интерна правила за функционисање система зелене карте, та правила не подразумевају друге институције за спровођење овог споразума, сем Националних бироа. Значи, само Национални бирои за осигурање имају директна права из Споразума. То значи да члан Бироа (осигуравач) или кореспондент (обрађивач штете на моторним возилима) могу остварити своја права из Споразума само преко Националног бироа земље, у којој су регистровани. Што се тиче измена правила споразума, таква могућност је у искључивој надлежности Генералне скупштине Савета бироа. Овим је предвиђен једноставнији поступак измена у односу на Лондонски споразум или Мултилатерални гарантни споразум из 1991. године, код којих је за измену било потребно поновно потписивање истих од стране Бироа, што је одуговлачило прихватање Споразума. Иначе, Споразум је ступио на снагу 01. јула 2003. године. Од тада се Споразум примењује уместо, наведена два, раније важећа, споразума.

Критски споразум предвиђа неке нове институте, док, са друге стране, није предвидео постојање Исплатног, Обрађивачког и Услужног бироа. Међутим, кроз друге институте, који се појављују у Споразуму, препознаћемо послове, које су обављали Исплатни, Услужни и Обрађивачки биро.

⁵⁴ Internal Regulations.

⁵⁵ Ђурковић М., Луи А. – „Нови сустав зелене карте осигурања“, Загреб, 2003. године, стр. 23.

⁵⁶ Internal Regulations adopted by the General Assembly in Crete on 30 May 2002 and revised in Lisbon on 29 May 2008

4.3 Основни институти система зелене карте регулисани у Критском споразуму

Одредбе Критског споразума дају објашњење за поједине институти и појмове, који су од велике важности за примену Споразума и функционисање система зелене карте. Практично, помоћу њих се може потпуно дефинисати систем зелене карте, односно они су основни елементи тог система. То су следећи институти:

- 1) **Национални биро за осигурање.** Национални биро за осигурање је професионална организација, која је у својој земљи основана у складу са Препоруком бр. 5 и која је члан Савета бироа. Услови, које Национални биро за осигурање мора да испуни, а који су предвиђени поменутом Препоруком бр. 5 су следећи: а) да је Национални биро за осигурање службено признат од стране владе своје земље, као организација, коју су основали осигуравачи; б) да је чланство у Бироу ограничено на оне осигураваче, који се баве осигурањем од одговорности аутомобилиста; ц) да је чланство свих осигуравача, који се баве осигурањем одговорности аутомобилиста, обавезно; и д) да мора бити дефинисана обавеза свих, напред наведених, осигуравача да испуњавају финансијске обавезе према Бироу, како би Биро могао да функционише. Сви Национални бирои, односно владе њихових земаља, морају дати писмену гаранцију, да ће се омогућити слободан трансфер девизних средстава, која су потребна за испуњавање свих обавеза по саобраћајним незгодама. Исто тако, мора постојати и писмени доказ о томе да наведени Бирои располажу са тим средствима;
- 2) **Осигуравач.** Осигуравач или осигуравајућа организација је члан Националног бироа, који врши делатност осигурања одговорности аутомобилиста. Осигуравач мора бити регистрован за обављање послова осигурања одговорности аутомобилиста. То не значи да се осигуравајућа организација не може бавити неком другом врстом осигурања, али је важно да постоји дозвола за обављање напред наведене врсте осигурања. Што се тиче облика у којем једна осигуравајућа организација може да обавља делатности, по Критском споразуму, дозвољен је било који, законом дозвољени облик, али, који дозвољава обављање делатности осигурања одговорности аутомобилиста. То је ствар унутрашњег законодавства земље чланице система;
- 3) **Члан Бироа.** Већ смо рекли, да је члан Бироа осигуравајућа организација, која се може бавити пословима осигурања одговорности аутомобилиста. Међутим, тражи се да ове осигуравајуће организације имају међународно покриће, што значи да се могу бавити пословима осигурања одговорности аутомобилиста са елементом иностраности. Иначе, у складу са Препоруком бр. 5, не чини се разлика између осигуравача, који се могу бавити овом врстом осигурања и имају међународно покриће од оних осигуравача, који немају међународно покриће, односно могу се бавити осигурањем одговорности аутомобилиста у оквиру једне земље (имају тзв. национално покриће). Но, то је ствар законодавца у свакој држави, чији је Национални биро члан Савета бироа. Сваки осигуравач мора да испуни услове, по законодавству своје земље, за обављање послова међународног осигурања одговорности аутомобилиста.
- 4) **Кореспондент.** Кореспондент је осигуравач или лице, које обрађује и исплаћује одштетне захтеве из саобраћајних незгода. Кореспондент мора да

испуни три услова: а) да је именован од стране једног или више осигуравача преко Националног бироа, чији су наведени осигуравачи чланови; б) да је добио сагласност Националног бироа земље у којој је регистрован; и ц) да је у могућности да обради и исплати штете по захтевима постављеним по основу осигурања одговорности аутомобилиста. Услове за стицање могућности бављења пословима кореспондента, прописује Национални биро, али се, такође, више Бироа, могу договорити око заједничке примене услова. Кореспондент може бити и агенција, која обрађује и решава одштетне захтеве, као и адвокат. Значи, само Национални биро може одредити, ко може бити кореспондент;

- 5) **Возило.** Под возилом Споразум подразумева свако моторно возило, које се креће на копну. Појам возила треба тумачити по правилима, која важе у посећеној земљи. Земљи, у које возило улази, а не по правилима земље порекла возила. Појам возила ће се тумачити када настане саобраћајна незгода, па се може рећи да ће се и овде, код тумачења појма возила, применити правило *lex loci delicti commissi*. Међутим, мора се узети у обзир и критеријум регистарске таблице возила;
- 6) **Незгода.** Незгода је догађај из ког је произашла штета или телесна повреда. Мисли се наравно, на саобраћајну незгоду. Овом дефиницијом обухваћене су све врсте незгода, без обзира на број возила, који је у њој учествовао, као и број лица. Унутрашње законодавство земље у којој се незгода догодила регулише незгоду, нарочито што се место незгоде може дефинисати на више начина. Сам појам штете, узрок и последице се, такође, тумаче по месту штетног догађаја, односно месту саобраћајне незгоде;
- 7) **Оштећено лице.** Лице, које има право да захтева накнаду штете за проузроковану материјалну и нематеријалну штету. По Критском споразуму, сматра се да жртва саобраћајне незгоде и оштећено лице, могу бити два различита лица, као на пример, када по једној саобраћајној незгоди, рођаци и наследници жртве, постављају захтев за накнаду штете, у случају смртне последице или инвалидитета одређеног степена;
- 8) **Одштетни захтев.** Захтев за накнаду штете у коме је дефинисана и којим се тражи накнада материјалне и нематеријалне штете. Захтев за накнаду штете обухвата један или више захтева, али под условом да произилазе из истог штетног догађаја, којим је проузрокована штета на стварима и лицима, што је покривено осигурањем одговорности аутомобилиста. Потребно је, такође, да захтев за накнаду штете поднесе оштећено лице, па ће се, тек онда, активирати правила Критског споразума, која се односе на исти. Наравно захтев за накнаду штете, као и под 7) могу поднети и рођаци и наследници жртве саобраћајне незгоде;
- 9) **Полиса осигурања.** Исправа или уговор о осигурању. Издаје је, односно закључује са странком, осигуравајућа организација, тј. члан (под 3), који покрива одговорност у систему зелене карте. Полиса осигурања је осигуравајуће покриће и доказ је да систем зелене карте почива на систему осигурања одговорности аутомобилиста, регулисаног правилима сваке од држава чланица;
- 10) **Осигураник.** Лице чија је одговорност покривена полисом осигурања – одговорно лице, с обзиром на то да се ради о осигурању одговорности аутомобилиста према трећим (оштећеним) лицима. Но, у складу са националним законодавством и у складу са одредбама уговора о осигурању, то лице не мора бити лице, које је закључило уговор. Значи, овде могу доћи у

обзир општа правила о закључењу осигурања одговорности аутомобилиста. Али, осигурање одговорности аутомобилиста се закључује с обзиром на возило;

- 11) **Зелена карта.** Зелена карта је међународна исправа о осигурању, која одговара обрасцима, које је прописао и одобрио Савет бироа. У зеленој карти морају бити наведени сви подаци о возилу, као и о његовом кориснику. Она је доказ о постојању осигурања. Радна група за друмски саобраћај Одбора за унутрашњи саобраћај Економске комисије Уједињених нација за Европу, даје сагласност на јединствену форму и садржај обрасца зелене карте, односно та институција има коначну надлежност у одобравању тог обрасца. Национални биро издаје својим члановима – осигуравачима обрасце зелене карте и врши контролу над њиховом употребом; и
- 12) **Савет бироа.** Савет бироа је организација, којој припадају сви национални Бирои. Она је одговорна за спровођење система зелене карте – међународног осигурања одговорности аутомобилиста. У оквиру Савета бироа се доносе и акти неопходни за функционисање тог система. И Савет бироа се дефинише као основни појам у систему зелене карте, с обзиром на то да, без те организације, он не би могао да функционише. Споразум Савету бироа посвећује посебну пажњу, као основном институту.

4.4 Примена Критског споразума – садржина мера

Споразум садржи одређена правила, која имају обавезну примену. Та правила се односе на све радње, које су повезане са саобраћајном незгодом. Главна улога у свим пословима, који се тичу саобраћајних незгода у систему зелене карте, припада Националном бироу.

Радње, које је неопходно обавити, како би се могла исплатити штета су:

- 1) пре свега, прва радња се састоји у обради одштетног захтева. Главна улога у обради одштетних захтева припада Националном бироу, који одређује ко их може обрађивати, на који начин, а, исто тако, он гарантује за све штете, по саобраћајним незгодама, за које су одговорни његови чланови. Посебни услови се одређују за могућност бављења обрадом захтева за накнаду штете;
- 2) велика улога у обради одштетног захтева припада коресподентима. Но, они морају бити овлашћени и именовани од стране Националног бироа. Биро прописује услове за давање сагласности и за опозив коресподентима;
- 3) затим, Споразум регулише послове око рефундације од стране Бироа, који је издао образац зелене карте, односно, који је издао полису осигурања. Чињеница је да систем зелене карте мора функционисати беспрекорно. То значи, да накнаде произашле из одштетних захтева морају бити плаћене на време;
- 4) у вези са тачком 3), поставља се питање јемства, односно гаранција. Национални биро ће, увек, морати да гарантује за своје чланове – осигуравајућа друштва;
- 5) Споразум садржи и посебне одредбе, које ће се примењивати у случајевима, када се односи између Бироа заснивају на другим чињеницама, односно када се заснивају или на постојању зелене карте или на постојању претпостављеног осигуравајућег покрића;

- 6) исто тако; Споразум садржи и одредбе о могућности да Национални бирои између себе закључе билатерални споразум; и
- 7) Споразум анализира и решавање спорова у овој области, предвиђајући арбитражно решавање спорова и примену Арбитражних правила UNCITRAL, као и посебну измену одредаба споразума, што је другачије регулисано него раније. Најважније питање је питање накнаде штете, па тако и Споразум посвећује највише пажње обради предмета по саобраћајној незгоди.

4.4.1 Обрада одштетних захтева

Када се догоди саобраћајна незгода, и ако је у тој незгоди учествовало возило из друге земље, обавештава се Биро (надлежан за ту територију), а он обавештава осигуравача, који је издао зелену карту, односно полису осигурања, као и Биро, који гарантује исплату штете (Биро јемац). Чињеница је да је неопходно да наведени Бирои буду одмах обавештени о саобраћајној незгоди од Бироа, на чијој се територији догодила иста, али то не значи да тиме, територијално надлежни биро, наводи на истицање одштетног захтева, већ се његова улога састоји у хитном обавештавању о самом догађају. Осим тога, Биро испитује све околности, под којима се догодила саобраћајна незгода.

Уколико осигуравач, који је издао зелену карту или полису осигурања, има кореспондента, Биро ће њему проследити одштетни захтев, који се формира комплетирањем документације о саобраћајној незгоди и процени штете. Целокупна документација треба да буде достављена кореспонденту. Ако осигуравач нема кореспондента, Биро ће послати обавештење осигуравачу или Бироу јемцу о прослеђивању одштетног захтева обрађивачу.

Биро је овлашћен да решава одштетни захтев и вансудским путем, односно може закључивати поравнања и вршити друге радње у судском и вансудском поступку. Биро ће поступати у складу са правилима земље незгоде, значи по правилима *lex loci delicti commissi*, што је логично, јер смо, већ, констатовали, да се у систему зелене карте, примењују и правила међународног приватног права. Међутим, треба дефинисати поступке Бироа у том случају.

Ако износ накнаде штете прелази износ покрића, који је утврђен законом, тада ће се Биро морати консултовати са осигуравачем у погледу износа, који прелази покриће. Тада је потребна сагласност осигуравача. Сагласност није потребна ако меродавно право налаже Бироу узимање у обзир уговорних гаранција, које предвиђају исплату већег износа од ограничења (покрића). Оно што је веома битно, јесте да Биро не сме да повери обраду одштетног захтева обрађивачу, који има финансијски интерес у том одштетном захтеву. Уколико то, ипак учини, без сагласности осигуравача или Бироа јемца, тада ће се исплатити педесет процената утврђеног износа одштетног захтева.

4.4.2 Улога кореспондента у обради одштетног захтева

Национални бирои су слободни да одређују услове, које морају да испуне кандидати за кореспонденте, као и да одузму право кореспондентима на обраду одштетних захтева. Сваки Биро би требао, због тога, да изради документ, коме могу да

приступе сви кандидати за кореспонденте, регистровани у земљи тог Бироа. Тај документ (акт) би садржао све потребне квалификације и услове, који се траже за стицање звања - кореспондент. Наведени документ мора, такође, да се бави и питањем опозива сагласности на избор. Важно је споменути да се сваки од Бироа мора држати начела равноправности, односно недискриминације, када је у питању избор кореспондента. Иако је дефинисање услова за давање и опозив сагласности кореспондентима, унутрашња ствар сваког Бироа, Споразум даје могућност да Бирои, заједнички договоре те услове, што би довело до закључења билатералног или вишестраног споразума. Ова слобода је, ипак, ограничена (када је у питању утврђивање услова за давање сагласности), у случају, када Биро једне земље затражи сагласност од Бироа друге земље за филијалу (пословницу) кореспондента (члана првог Бироа) за обављање послова обраде одштетних захтева на територији другог Бироа. Једини услов за добијање такве, аутоматске сагласности, јесте да та филијала или пословница има дозволу за обављање послова осигурања одговорности аутомобилиста.

Кореспондент ће обављати послове обраде одштетних захтева и у име Бироа, који је дао сагласност за његово именовање и у име осигураваача, који је тражио његово именовање. Тада се тај осигураваач означава као главни дужник рефундације накнаде штете. Ако накнада штете, односно накнада, која се очекује, прелази услове и ограничења, прописана законом о обавезном осигурању од грађанске одговорности у земљи саобраћајне незгоде, али је, са друге стране, покривена полисом, тада се именованом кореспонденту прописује иста обавеза, коју има и Биро земље незгоде. Ако се кореспондент не буде продржавао наведеног, тада неће имати право на јемство. Оно што је битно јесте да је кореспондент искључиво надлежан за обраду одштетних захтева на територији националног Бироа, који је дао сагласност за његово именовање. Биро је, у вези са тим, дужан да обавести све оштећенике, али, у изузетним случајевима, Биро може преузети одштетне захтеве и сам их обрадити. Који су то изузетни разлози, не наводи се у Споразуму.

Ако се појави неки разлог, због којег се јави потреба да Биро изврши исплату, уместо кореспондента, тада ће исплаћени износ бити рефундиран том Бироу, директно од Бироа, који је послао захтев за именовање кореспондента. Захтев се директно шаље том Бироу, чији је осигураваач члан, а то значи да ће се дуговани износ рефундирати у року од два месеца од дана пријема захтева за рефундацију. Биро, који је исплатио накнаду, обавестиће Биро, од којег је тражио рефундацију, који су разлози за то.

Споразум регулише и опозив сагласности за именовање кореспондента, односно престанак функције кореспондента. Биро ће, тада, само утврдити датум престанка функције кореспондента. Споразум предвиђа три различита случаја, када долази до отказа или опозива сагласности:

- када осигураваач жели да откаже уговор са кореспондентом;
- када кореспондент жели да откаже уговор са осигураваачем; и
- у случају када Биро одлучује о опозиву сагласности кореспонденту.

4.4.3 Рефундација

Споразум регулише и рефундацију, када су Биро или обрађивач, којег је тај Биро овластио, после обраде одштетног захтева једне саобраћајне незгоде или свих одштетних захтева, који произлазе из те незгоде, дужни да доставе цео предмет (одштетни захтев) или Бироу, који је издао зелену карту или Бироу јемцу. Рефундација или регрес исплаћених износа је обавеза тог Бироа (Националног бироа). Предвиђен је

и рок од годину дана од дана последње исплате оштећенику, за доставу тог предмета. Споразум предвиђа и услове за слање захтева за рефундацију. Они су следећи:

- 1) да су плаћени сви одштетни захтеви, који произилазе из исте незгоде. Те захтеве може поставити или једно или више лица;
- 2) да је временски период између датума задње исплате у корист оштећеног лица и захтева за рефундацију годину дана или краћи;
- 3) да је захтев послат факсом или електронском поштом;
- 4) да су у захтеву тачно одређени износи, који су плаћени по основу накнаде штете оштећеним лицима, затим, који су плаћени за услуге вештацима, на име трошкова судског поступка (које би, иначе, у земљи незгоде, сносио и осигуравач), као и таксе за обраду предмета (обрађивачке таксе), као и други трошкови, који су обрачунати према правилима Савета бироа.

У случају да нису исплаћене штете по основу постављеног одштетног захтева, тада се може потраживати накнада износа, који су плаћени за услуге вештацима, трошкове судског поступка и сл., као и поменута обрађивачка такса. Осим тога, у захтеву за рефундацију треба навести и следеће:

- 1) да су дуговани износи Бироу, које поставља захтев, плативи у националној валути његове земље;
- 2) да ће Биро, који поставља захтев, добити наведени износ без сношења трошкова, који представљају трошкове преноса средстава на рачун и сл.;
- 3) да је дуговани износ платив у року од два месеца, као што је речено; и
- 4) да ће се на уплате, које су примљене, након истека двомесечног рока за исплату, зарачунати камате по стопи од 12% годишње, од датума пријема захтева до датума прјема обавештења о преносу средстава на рачун банке.

Захтев за рефундацију се може исказати и у еврима. Мора се рећи, да се новчане казне, које су изречене осигуранику, на име извршења прекршајних и кривичних дела у вези са саобраћајном незгодом, односно у области безбедности саобраћаја, а које нису покривене осигурањем, не могу регресирати у складу са одредбама Споразума, па, самим тиме, не могу бити предмет рефундације.

Биро, који захтева рефундацију, није дужан да, заједно са захтевом, пошаље сву документацију, сачињену у вези незгоде. Он то може учинити и касније, на захтев. То значи да пратећа документација у вези са штетом, није услов, ни део захтева за рефундацију. Али, Биро, који потражује рефундацију, дужан је да достави тражену документацију, ако то друга страна затражи. У сваком случају, рефундација мора бити извршена и евентуална немогућност слања или кашњење у достављању наведене документације, не сме довести до неплаћања.

4.4.4 Гаранције Бироа

Споразум је утврдио и правила у вези гаранције, односно јемства Бироа. Наиме, ако члан Бироа не исплати одштетни захтев, тј. ако не рефундира износ по захтеву рефундације, тада ће Биро гарантовати наведену исплату, коју потражује Биро земље, у којој се догодила саобраћајна незгода или обрађивач, којег је тај Биро овластио. Захтев за рефундацију мора бити постављен у складу са чланом 5. Споразума. Члан Бироа (осигуравач) мора да исплати одштетни захтев у року од два месеца од добијања истог. Уколико то не учини, Биро јемац ће извршити рефундацију износа

одштетног захтева по пријему захтева за активацију гаранције, који поставља или Биро земље, у којој се догодила незгода или обрађивач, којег је овластио.

Биро јемац ће исплатити потраживани износ, уместо напред наведеног Бироа, у року од месец дана од дана пријема захтева за активирање јемства. У том случају, потребно је да Биро јемац обавести свог члана о извршеном плаћању након активирања јемства. Затим ће осигуравач, који дугује првобитну рефундацију, платити дуг свом Бироу. Уколико Биро јемац не исплати захтев у року од 30 дана, урачунаваће се затезна камата од 12% на годишњем нивоу. Камата се обрачунава од дана пријема захтева за активирање гаранције до дана пријема дознаке о плаћању од стране банке корисника (Бироа који је поставио захтев).

4.5 Билатерални споразуми

Споразум предвиђа и могућност да Национални бирои могу закључивати билатералне споразуме, с тим што ће се обавезати да се, у оквиру тих споразума, придржавају одредаба Споразума. Такви билатерални споразуми се закључују у три примерка, од којих сваки од Бироа задржава по један, а трећи примерак се доставља Савету бироа. Савет бироа одлучује о ступању на снагу наведеног билатералног споразума о чему обавештава сваки од Бироа потписница. Споразум предвиђа и основну садржину билатералних споразума. Одредбе билатералних споразума морају садржати следеће:

- a) називе Бироа потписница, као и статус тих Бироа у чланству Савета бироа. Такође се морају навести и државе, на чијој територији наведени Бирои имају седиште;
- b) обавезу Бироа потписница да ће се продржавати правила Споразума – Општих правила;
- c) обавезу Бироа потписница да ће се придржавати свих факултативних одредби, о којима су постигли споразум (одредбе које се односе на регулисање односа између Бироа на основу зелене карте или на основу претпостављеног покрића);
- d) обавезу за узајамно давање овлашћења, које један Биро даје другом, за решавање предмета по саобраћајним незгодама вансудским путем, као и за вођење судских и вансудских поступака у циљу реализације захтева за накнаду штете;
- e) одредбу о неограниченом трајању билатералног споразума, с тим да сваки од Бироа може исти отказати уз отказни рок од дванаест месеци, уз обавезу обавештавања и другог Бироа, као и Савета бироа. Споразум не наводи могуће разлоге за отказ билатералног споразума, што значи да је то ствар самих странака;
- f) одредбу о аутоматском отказу или суспензији, ако један од Бироа потписника престане да буде члан Савета бироа или буде суспендован. Споразум је овом одредбом одредио и јединствен изглед билатералног споразума, који закључују национални Бирои, као и његове битне елементе. Савет бироа има потпуну контролу над закључивањем билатералних споразума, с обзиром на то да постоји обавеза обавештавања о сваком сегменту тог поступка.

4.6 Најважније карактеристике Критског споразума

Споразум је основ за функционисање система зелене карте. Сва законска решења, која се тичу овог система, морају бити у складу са одредбама Споразума. Уколико би законска решења била у супротности са одредбама Споразума, примењивао би се Споразум, пре свега, због правила о хијерархији извора, а, исто тако, због функционисања система зелене карте, јер без поштовања правила Споразума, Национални бирои не би могли да имају потребан статус у овом систему. Значи, унутрашњи извори права морају бити у складу и морају се позивати на одредбе Споразума. Споразум дефинише сва правила система зелене карте, али постоје и одређене новине у односу на раније изворе, споразуме, у овој области. Најважнији елементи, који представљају садржину, садржани у Критском споразуму су следећи:

- 1) Основ Критског споразума су, раније донети документи, у овој области. То се односи и на Препоруку бр. 5, и на Лондонски споразум, као и на Мултилатерални гарантни споразум. Систем зелене карте се развијао и логично је да су многа раније дефинисана правила, део Критског споразума. Међутим, поједина правила су другачија, а нека су и нова, што је, опет, последица ранијег регулисања система зелене карте;
- 2) Дефинисање најважнијих инструмената, који се помињу и анализирају у Споразуму, што је од изузетне важности за само разумевање система зелене карте. И ранији акти овог система су дефинисали најважније инструменте, који су се појављивали у тим актима. То је потребно, нарочито, када се ради о новим институтима;
- 3) Регулисање обраде захтева за накнаду штете. Када је у питању обрада захтева, нарочито треба обратити пажњу на тзв. «колизију интереса», која се односи на субјекта, који може обрађивати захтев за накнаду штете. Наравно, обавештавање је, такође, битно за правилну обраду штета по саобраћајним незгодама;
- 4) Одређивање кореспондента као обрађивача захтева за накнаду штете. Овај институт је сада раније регулисан, имајући у виду различито регулисање Исплатног, Обрађивачког и Услужног бироа. Можемо закључити да је проширен појам субјекта, који могу обрађивати захтев за накнаду штете, као и вршити друге радње у вези са штетом;
- 5) Специфичности код рефундације износа одштетног захтева и гаранција у вези са рефундацијом. Веома важне одредбе Критског споразума су и у вези са рефундацијом износа по насталој штети. Рефундација не обухвата само износ штете, већ и обрађивачку таксу, као и друге трошкове, настале у вези са предметом зелене карте;
- 6) Предвиђање посебних правила за регулисање односа између Бироа на другачијим основама. Посебне одредбе се односе на образац зелене карте, односно ове одредбе Критског споразума јединствено регулишу сам образац зелене карте као и његово издавање и важење. Исто тако, посебне одредбе се односе и на претпостављено осигуравајуће покриће, односно на појам уобичајеног стационирања возила на територији држава чланица;
- 7) Предвиђање правила за регулисање односа између Бироа путем билатералних споразума. Чланице, односно национални Бирои могу закључивати споразуме, које морају достављати и Савету бироа. Но, и када закључују такве споразуме,

- државе, тј. национални Бирои, морају да поштују обавезне одредбе Критског споразума, односно Општих правила;
- 8) Решавање спорова путем арбитраже, уз примену општих правила о арбитражном поступку, али, ипак, уз присутност елемената из овог система. Критски споразум, нарочито, предвиђа примену арбитражних правила донетих од стране UNCITRAL –а; и
- 9) Поступак за измену одредаба Споразума. Генерална скупштина Савета бироа има искључиву надлежност у овој области, уз одређене изузетке.

Чињеница је да ће се систем зелене карте развијати и даље, пре свега кроз прилагођавање и доношење нових и другачијих правила. Унификација и хармонизација правила система зелене карте су два елемента, чије испуњење не зависи од националних законодавстава и надлежних органа. Наведена два елемента зависе, пре свега, од самог система зелене карте, односно од највишег органа тог система, Савета бироа. Разлог за то налазимо у неопходности функционисања система зелене карте, као и у обезбеђивању ефикасног система санкционисања за оне чланице, које не поштују наведена правила.

V. Регулисање система међународног осигурања одговорности аутомобилиста у домаћем законодавству

5.1 Ранији положај наше земље у систему зелене карте

Из Препоруке број 5.⁵⁷ произилази обавеза влада да захтевају од осигуравача своје земље закључивање споразума са осигуравачима других земаља. Ради остварења те обавезе оне су дужне тражити од осигуравача да организују централну организацију, признату од владе, која ће се звати биро.⁵⁸ Својство и функција бироа зависе искључиво од стања интерног законодавства које регулише делатност обавезног осигурања од одговорности за штете настале употребом моторног возила. Ако ти прописи прописују обавезу осигурања и за моторна возила иностране регистрације за време боравка у земљи, национални биро има – према одредбама Лондонског споразума – функцију обрађивачког бироа. Он у том случају може имати само функцију издавачког (исплатног) и услужног бироа.⁵⁹

Са тог аспекта, положај наше земље у систему зелене карте, можемо одредити у четири временска периода. Први период је везан за време од формирања система зелене карте до пријема наше земље у чланство тог система. Други период се везује од тог момента до тренутка распада заједничке државе СФРЈ. Трећи је везан за формирање СР Југославије и траје до 2000. године. Наравно, можемо издвојити и четврти период, који је везан за доношење новог Закона о обавезном осигурању у саобраћају 2009. године.

Први период је, већ, анализиран. Он је везан за настанак и развој система зелене карте. СФРЈ је постала члан система зелене карте 1959. године. Тадашњи Савезни секретаријат за финансије је дао овлашћење Народној банци Југославије за доношење одлуке о слободном трансферу девиза, за извршавања обавеза по саобраћајним незгодама, а што је, неопходна претпоставка за пријем у овај систем. Функцију Националног бироа вршио је Државни осигуравајући завод (ДОЗ), тачније речено, Генерална дирекција ДОЗ. Овај орган је потписао Лондонски споразум и био примљен у чланство Савета бироа. Када је уведено обавезно осигурање од одговорности аутомобилиста у нашу земљу (1965. године), тада је југословенски Биро, односно Југословенска заједница осигурања, добила статус Обрађивачког бироа. Међутим, одредба о обавезном осигурању одговорности аутомобилиста за возила стране регистрације, укинута је неколико месеци касније, тако да је Југословенска заједница осигурања изгубила наведени статус, али задржавајући при том статус Издавачког и Услужног бироа. Иначе, све до 11.6.1976. године, Удружење осигуравајућих организација је имало статус Услужног, а не Обрађивачког бироа. Доношењем Закона о основама система осигурања имовине и лица 1976. године, поново је уведена обавеза осигурања одговорности аутомобилиста за сва возила, па тако и за она са страном регистрацијом. По том Закону, основано је и Удружење осигуравајућих организација Југославије, које су основале заједнице осигурања, тј. осигуравачи. То Удружење добија статус Националног бироа, као и статус

⁵⁷ Тачка 1.

⁵⁸ Тачка А.

⁵⁹ Ђурковић М. – «Међународна карта осигурања моторног возила», *op. cit.*, стр. 103.

Обрађивачког бироа. Такву ситуацију дефинише и Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године. Међутим, овај Закон детаљније дефинише улогу Удружења осигуравајућих организација Југославије, тј. дефинише статус Удружења, као Услужни, Издавачки и Обрађивачки биро, али дефинише и улогу Удружења, као гаранта за штете, које на подручју наше земље проузрокују возила са страном регистрацијом. То је, касније, довело до многих проблема по нашу земљу у овом систему. Истовремено, СФРЈ је била чланица система плаве карте. СФРЈ је закључивала билатералне споразуме са чланицама тог система. Ти споразуми су, на другачији начин, регулисали одређене институте у односу на сам типски споразум. То се односило на појединачно обрачунавање штете, укидање контроле плаве карте, итд. Иначе возила са иностраном регистрацијом су се изједначавала, без обзира да ли су долазила из земаља, које су биле чланице система зелене карте, односно земаља, које су биле чланице система плаве карте.

Положај наше земље је у претходних петнаест година, нарочито у периоду од 1992. до 2000. године, био променљив и незавидан. Ради се о другом временском периоду, након распада СФРЈ. Дешавало се да наша земља у одређеним периодима не буде чланица система зелене карте, што је последица, не само положаја наше земље, уопште, већ и неизвршавања обавеза, према том систему, од стране домаћих осигураваача. Након доношења Резолуције о санкцијама против СР Југославије бр. 757 1. јуна 1992. године, више земаља је раскинуло или суспендовало Интер биро споразум са нашом земљом. Радило се о 19 земаља, док је 13 и даље сарађивало са нашом земљом, у овом систему. О проблему наше земље више пута се расправљало пред Одбором комитета за саобраћај и Економском комисијом УН за Европу, као и у Савету бироа. Након укидања санкција нашој земљи, на Генералној скупштини Савета бироа, која је одржана у Казабланци 30 и 31. маја 1996. године, донета је Одлука о обавезивању осигуравајућих друштава СР Југославије да све своје дугове иностраним осигуравајућим организацијама, исплати у четири једнаке рате и то у року од две године. Но, обавезе нису извршаване.

С обзиром на то да је тадашња, СР Југославија неколико пута, одлуком Савета бироа, искључивана и примана у систем зелене карте, наметао се проблем, како, другачијег регулисања ове материје у домаћем законодавству, тако и у извршавању обавеза од стране наших осигураваача према иностраним бироима. Проблем везан за унутрашње законодавство се изражавао, такође, и у неким недоследностима и недоумицама, које су везане за начин регулисања материје међународног осигурања одговорности аутомобилиста као и на део ЗОИЛ-а који се односи на овлашћења Удружења осигуравајућих организација. Иначе, због неизвршавања обавеза од стране наших осигуравајућих организација, уведена је привремена суспензија Удружења осигуравајућих организација у чланству Савета бироа. Морамо рећи да је наша земља у том периоду, примењивала и систем «жуте карте» са следећим земљама: Босна и Херцеговина, Македонија, Бугарска и Мађарска. Наиме, са тим земљама је потписан споразум, којим се утврдило да возила, регистрована у нашој земљи, могу ући у наведене земље (без закључивања граничног осигурања), ако поседују образац «жуте карте», као доказ о постојању осигурања одговорности аутомобилиста. Након суспензије која је трајала две године, 1.11.2001. године у систем зелене карте поново је враћено наше Удружење.⁶⁰

Дакле, раније суспензије Интер биро споразума са многим земљама, били су последица увођења економских санкција према нашој земљи, као и целокупне политичке ситуације. Но, након укидања истих, поставило се питање измирења обавеза,

⁶⁰ Љиљак В. – „Нека питања везана за накнаду штете са елементима иностраности“, у Зборнику радова „Моторна возила – иновације, безбедност и осигурање“, Београд, 2003. године

односно, накнада штета по саобраћајним незгодама са елементом иностраности, а према земљама, са којима није раскинут или суспендован Интер биро споразум. Наша земља је 1997. и 1998. године, извршавала део обавеза, што је и утврђено у одлуци 32. Генералне скупштине Савета бироа, која је одржана у Хагу 4. и 5. јуна 1998. године. Те обавезе су извршаване у ратама, тако да је наша земља испунила део својих обавеза према страним Националним бироима. Но, касније је, још, било проблема у вези са испуњавањем обавеза по предметима зелене карте.

Удружење је тада морало платити штете осигуравача са Косова и Метохије по основу зелене карте да би суспензија била укинута. Те штете, и поред више покушаја на различитим нивоима утицаја ни до данас нису рефундиране (2013. година).

Проблеми, које је наша земља имала, у систему међународног осигурања одговорности аутомобилиста, били су последица не само неизвршавања обавеза наших осигуравајућих друштава према иностраним бироима, већ и положаја у којем се наша земља налазила, у економском и финансијском смислу, према осталим развијенијим европским државама.⁶¹ Укидањем суспензије нашој земљи уведен је одређени период мониторинга у систему зелене карте. То је обавезивало осигураваче и Удружење на висок степен одговорности, обазривости и толеранције у односима који су успостављани у систему зелене карте да би се избегло враћање суспензије.

5.2 Југословенски биро у функцију услужног бироа

5.2.1 Генерална дирекција ДОЗ-а

Уредба о организацији и пословању Државног осигуравајућег завода (ДОЗ), донесена је давно пре појаве зелене карте и предвидела је да ће ДОЗ имати Генералну дирекцију са седиштем у Београду. Том одредбом утемељена је централна организација осигурања. ДОЗ је био под руководством Министарства финансија ФНРЈ и тако је био испуњен у други услов потребан за признавање централне организације – бироа, а то је признање обезбеђено од стране владе. Међутим, за практично функционисање зелене карте неопходно је омогућавање слободног трансфера девиза ради испуњења обавеза из Лондонског споразума. Због тога је 29. априла 1959. године Савезни секретаријат за финансије дао упут Народној банци Југославије⁶² о извршавању послова око преноса девиза потребних ради извршавања обавеза националног бироа, а то је била Генерална дирекција ДОЗ-а. Исте године 28. јула, Секретаријат за финансије дао је сагласност ДОЗ-у да приступи Савету бироа⁶³. Тиме је југословенском бироу било омогућено потписивање Лондонског споразума, што је биро и учинио исте године.

Међутим, пошто у Југославији није постојало обавезно осигурање од одговорности за штете причињене моторним возилима, како оних регистрованих у земљи тако ни оних регистрованих у иностранству, национални биро је могао обављати само функцију издавачког (исплатног) и услужног бироа. У функцији издавачког (исплатног) бироа Генерална дирекција ДОЗ-а издавала је зелене карте оним осигураницима који су моторним возилима одлазили у иностранство. Она је те карте издавала преко већих филијала ДОЗ-а. За возаче који су тако путовали у иностранство,

⁶¹ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 133.

⁶² Акт број 09-10863/1.

⁶³ Акт број 09/10863/4.

одређивани су већи износи осигураних сума. За повећање осигураних сума плаћала се и допунска премија, док се сама зелена карта издавала бесплатно.

5.2.2 Југословенска заједница осигурања

Закон о осигуравајућим организацијама и заједницама осигурања⁶⁴ није донео ништа битније ново што се тиче положаја националног бироа. По њему функцију бироа обављала је Југословенска заједница осигурања са седиштем у Београду. Међутим, члан 24. Закона о обавезном осигурању имовине и лица⁶⁵, који је проширио обавезу обавезног осигурања и на моторна возила иностране регистрације, био је на снази само од 6. априла до 25. јула 1965. године. Након тога његова примена је одгођена, а 17. марта 1966. био је коначно укинут. Разлози укидања члана 24. углавном су били приговори туристичке привреде, која се бојала да би контрола постојања осигуравајућег покрића, тј. зелене карте, могла негативно утицати на одлуку иностраних моторизованих туриста да посете нашу земљу и усмерити их у суседне, нама туристички конкурентне земље, првенствено Грчку и Италију. Тако је југословенски биро и даље остао само услужни биро.

Но, са порастом броја моторизованих иностраних туриста (и наших грађана на привременом раду у иностранству), проблем накнаде штете проузроковане употребом моторног возила иностране регистрације постаје све већи. Оштећени су дошли у неравноправан положај у односу на оне који су оштећени од моторних возила домаће регистрације. Правило је било да се штета оштећеном исплати тек кад инострани осигуравач дозначи потребна средства. Инострана друштва користила су се таквим стањем, постављала су приговоре о непостојању осигуравајућег покрића упркос ваљаној зеленој карти (као разлог најчешће су наводили да осигураник није платио премију осигурања, да је управљао моторним возилом под утицајем алкохола итд.). Због несигурности у наплати нанесене им штете приликом употребе зелене карте, су све чешће прибегавали класичним средствима осигурања и наплате својих потраживања: пленили су странцима имовину (посебно моторна возила и готов новац), задржавали пасош, тражили депозит итд. Тако се показало да је укидање обавезног осигурања одговорности за употребу моторних возила иностране регистрације штетило управо штетницима – страним туристима, а то значи и самој туристичкој привреди, која се упорно залагала за укидање обавезног осигурања за возила иностране регистрације!

5.3 Југословенски биро у функцији обрађивачког бироа

5.3.1 Удружење осигуравајућих организација Југославије

Негативне последице укидања обавезног осигурања отклоњене су доношењем Закона о основама система осигурања имовине и лица 1976. године који је предвидео увођење обавезног осигурања, али само у саобраћају, чиме су створени услови да национални биро обавља функцију обрађивачког бироа.

⁶⁴ «Службени лист ФНРЈ», број 24/47.

⁶⁵ «Службени лист СФРЈ», број 15/65.

Југословенски Национални биро је обављао послове у оквиру Удружења осигуравајућих организација Југославије које самоуправним споразумом оснивају заједнице осигурања, и чије је седиште било у Београду.

Осим оснивања Удружења, законодавац прописује обавезу закључења уговора о осигурању од одговорности за штету причињену трећим лицима употребом моторног возила, на граници, ако за то моторно возило не постоји исправа о међународном осигурању која важи и на територији СФРЈ. Погранични органи контролишу да ли су испуњени ови услови.

Тако је југословенски биро коначно постао равноправан и пуноправан члан система међународне карте осигурања – зелене карте. Након тога, биро је закључио допунске споразуме о укидању контроле зелене карте са бироом Аустрије 1.априла 1969. године, Швајцарске 1.августа 1975. године, те споразум са Шведском, Норвешком и Финском, који је ступио на снагу 01. јануара 1990. године.

Овим је учињен значајан корак у унапређењу ефикасности прекограничног протока аутомобилског саобраћаја, људи и роба, обезбеђењем јединственог и модерног осигуравајућег покрића од одговорности аутомобилиста. Поједностављивањем осигурања одговорности аутомобилиста, успостављањем јединственог система зелене карте, повећана је безбедност свих учесника у саобраћају што је неминовно повећало број учесника чиме су обезбеђене огромне економске предности, директне и индиректне користи за учеснике и за државе чланице.

5.3.2 Југословенски биро према одредбама Закона о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године

За послове осигурања са елементом иностраности ЗОСОИЛ предвиђа формирање националног бироа. Биро оснивају организације осигурања. Он је правно лице, уписан у судски регистар. Начин његовог финансирања уређује се уговором између бироа и организације осигурања - чланица.⁶⁶ Његова функција је да представља југословенске осигураваче у међународним организацијама осигурања, вођење послова око међународних споразума из области обавезног осигурања од одговорности за употребу моторног возила⁶⁷, важну улогу има и у ликвидацији штета које на подручју Југославије проузрокују возила иностране регистрације⁶⁸.

Закон предвиђа обавезу возача иностраних возила да при уласку у Југославију морају имати «међународну исправу о осигурању или неки други ваљан доказ о осигурању». Новост у односу на ранији закон је у томе што такву исправу морају имати и возила које се у Југославији допремају «неким превозним средством»⁶⁹, осим ако се «не намеравају користити» на подручју Југославије.

Уколико возач нема међународну исправу или други веродостојан доказ о осигурању – мора склопити тзв. гранично осигурање⁷⁰.

Осим наведеног, потписан је споразум са Албанијом, која није била члан ни зелене а ни плаве карте, 13.маја 1979. године.

⁶⁶ Члан 82.

⁶⁷ Члан 81.

⁶⁸ Члан 105.

⁶⁹ Члан 102, став 2.

⁷⁰ Члан 104.

5.4 Регулисање система зелене карте у ЗОИЛ из 1996. године

Закон регулише материју међународног осигурања одговорности аутомобилиста у члановима 90. до 96., а и у другим одредбама се бави елементом иностраности у саобраћајним незгодама. С обзиром на то да је накнада штете, основни циљ кад наступи осигурани случај поделићемо излагање о регулисању система зелене карте у два дела:

- 1) први, који ће се односити на накнаду штете, за саобраћајну незгоду, за коју је одговорно домаће возило, са домаћим регистарским таблицама, и
- 2) други, који се односи на накнаду штете, коју проузрокује страно возило са страним регистарским таблицама.

5.4.1 Накнада штете проузрокована домаћим возилом (са домаћим таблицама у иностранству)

Члан 90. ЗОИЛ регулише накнаду штете, која је настала употребом домаћег возила у иностранству. У овом члану се наводи, да је осигуравајуће друштво дужно да надокнади штету, која је изазвана употребом моторног возила, које је оно осигурало, и то трећем лицу у иностранству на основу примене права о грађанској одговорности и осигурању те државе. Законодавац не помиње у члану 90. да се ради о домаћем возилу, односно о возилу, које је регистровано у нашој земљи. Свако наше возило, које прелази границу, мора имати исправу о осигуравајућем покрићу (зелена карта), а уколико је не поседује, власник или корисник тог возила, мора на граници земље, у коју улази, која је чланица система зелене карте, да закључи уговор о осигурању са осигуравајућим друштвом из те земље (гранично осигурање).

Одговорност за штету насталу у саобраћајној незгоди, као и висина те штете, процењује се по праву места где је штета настала, осим у случајевима када постоји тесна веза са неком другом земљом (због регистрације возила и држављанства оштећених лица). Домаће осигуравајуће друштво, код кога је закључено осигурање за возило чији је власник одговоран за незгоду надокнадиће штету до висине одређене у законодавству односне државе (лимит осигурања).

5.4.2 Накнада штете проузроковане возилом са иностраном регистарском ознаком

Посебан одељак Закона посвећен је материји накнаде штете која је проузрокована страним моторним возилом. Наиме, у члану 91. одређује се да власник или корисник страног моторног возила мора имати ваљану исправу о осигуравајућем покрићу, приликом уласка у нашу земљу. Та исправа је зелена карта, мада се признају и друге исправе и докази о осигуравајућем покрићу, а ту се мисли на регистарску таблицу (систем међународног осигурања се развијао и кроз Допунски споразум о регистарској таблици, односно, касније, кроз Мултилатерални гарантни споразум).

Исправа, коју мора да поседује лице, које управља страним возилом, приликом уласка у нашу земљу, мора бити важећа за нашу земљу, односно, уколико то лице не поседује такву исправу или уколико наша земља није закључила Интер биро споразум са земљом, чије таблице има возило, оно је дужно, да на граници са нашом земљом закључи гранично осигурање са неким од наших осигуравајућих друштава, која су овлашћена за издавање полиса о граничном осигурању.⁷¹ Улазак возила са страним таблицама и ваљаност исправа о осигуравајућем покрићу, које њихови власници и корисници поседују контролише Републичко министарство унутрашњих послова на самој граници, а по обавештењу Удружења, о исправама, које се признају у нашој земљи⁷², као и о изменама, које се тичу тих исправа. Функционисање система зелене карте зависи од међусобних односа Националних бироа, односно од уједначавања правила о међународном осигурању одговорности аутомобилиста, облика исправа о осигуравајућем покрићу, па до извршавања обавеза, а што се дефинише у Интер биро споразуму.

У члану 94. одређени су рокови у којима је осигуравајуће друштво, односно Удружење дужно да накнади насталу штету проистеклу употребом возила стране регистрације. Наиме, за осигуравајуће друштво се одређује рок од 60 дана од дана пријема захтева, а уколико оно у том року не плати штету, оштећено лице може тада поднети захтев Удружењу, које је дужно да исплати штету у року од 30 дана од дана подношења захтева. Ако Удружење не исплати штету у том року, може поднети тужбу против осигуравајућег друштва и Удружења.

Код дефинисања рока за исплату штете, ЗОИЛ је неодређен. У члану 94, ставу 2, наводи се да се рок рачуна од дана пријема захтева, док се у ставу 3 наводи, да се рок рачуна од дана подношења захтева, што може створити забуну.

Члан 95. закона одређује да се и возила са страном регистрацијом могу осигурати код домаћих осигураваача и да ће се, у таквим случајевима, примењивати правила, као и код осигурања одговорности аутомобилиста возила са домаћом регистрацијом. Овде треба напоменути, да није у питању гранично осигурање, које се закључује на граници са домаћим осигуравајућим друштвом за одређени период, када се издаје посебна полиса. Ипак, поставља се питање, у којим случајевима се страно возило може осигурати код домаћег друштва, односно поставља се питање важења осигуравајућег покрића. Чињеница је да страна возила, која се кратко задржавају на територији наше земље или су на пропутавању кроз нашу земљу. Исто тако, осигуравајуће покриће, у оваквим случајевима, треба да важи само за територију наше земље.

Штете настале употребом страног возила које није осигурано надокнађује Гарантни фонда. И овде се изједначавају возила са страном и домаћом регистрацијом, јер се упућује на примену чланова 99-107. Закона који се односе на Гарантни фонд. Пре свега, упућује се на примену члана 99., као и на примену члана 104. ЗОИЛ. Износ штете се надокнађује у истом обиму, као и да је закључен уговор о осигурању, а што се тиче регресног захтева, он се поставља према лицу, које није закључило осигурање од одговорности.

⁷¹ Члан 93 ЗОИЛ.

⁷² Члан 92, ст. 1 и 2 ЗОИЛ.

5.5 Регулисање система зелене карте у Закону о обавезном осигурању

Закон о обавезном осигурању⁷³ регулише систем зелене карте на сличан начин. Наиме, у једној одредби се регулише проузроковање штете у иностранству, домаћим возилом, регистрованим у нашој земљи⁷⁴, а у посебном делу⁷⁵ се регулише проузроковање штете, која је настала употребом моторног возила иностране регистрације. У том делу Закон регулише и гранично осигурање, као и исплату штете из Гарантног фонда, када штету проузрокује неосигурано страно моторно возило. Такође, важно је споменути да тако чини исту грешку, као и ЗОИЛ. Друго, систем зелене карте у нашој земљи, мора бити усклађен и са одредбама Интер биро споразума, односно Критског споразума, што није у потпуности случај.

5.5.1 Накнада штете коју проузрокује домаће возило

Закон о обавезним осигурањима у саобраћају предвиђа да је одговорно друштво за осигурање дужно да накнади штету која је употребом моторног возила проузрокована на територији држава чланица Европске уније и територији држава чланица Система међународне карте осигурања или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума, до висине одређене прописима о осигурању одговорности аутомобилиста државе у којој је штета настала. Уколико је најнижа сума осигурања те државе нижа од суме осигурања предвиђене овим законом, штета ће се накнадити до износа из тог члана.

У случају да одговорно друштво за осигурање, не исплати накнаду штете, штету ће накнадити Удружење.

За штету коју проузрокује возач неосигураног моторног возила које се уобичајено налази на територији Републике Србије на територији држава чланица Европске уније или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума или државе у којој регистарска таблица замењује важећу међународну исправу о осигурању одговорности аутомобилиста, одговара Гарантни фонд, у складу са закљученим међународним споразумима.⁷⁶

5.5.2 Образац међународне исправе о осигурању одговорности аутомобилиста

У делу Закона о обавезном осигурању у саобраћају, који регулише проузроковање штете возилом стране регистрације, на нејасан начин се регулише ова материја. У одредби, која се односи на образац међународне исправе о осигурању одговорности аутомобилиста, дефинише се да возило које има ваљану, наведену, исправу, може ући на територију наше земље, односно да та исправа, покрива штете,

⁷³ Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 51/2009)

⁷⁴ Члан 34 Закона о обавезном осигурању у саобраћају

⁷⁵ Чланови од 36. до 41. Закона о обавезном осигурању у саобраћају

⁷⁶ Члан 34 Закона о обавезном осигурању у саобраћају.

најмање до висине износа, који је предвиђен у Закону.⁷⁷ У Закону је предвиђен лимит суме осигурања за материјалну и нематеријалну штету на лицима, као и за штету, која настане на имовини (возилу и стварима).⁷⁸ Поставља се питање неопходности постојања овакве одредбе. Опште је правило да ће се, у случају саобраћајне незгоде, коју изазове страном возило, исплатити сума осигурања предвиђена у домаћем законодавству, ако је оштећено лице домаћи држављанин. У овој одредби се дефинише, да ће ваљаност међународне исправе контролисати надлежни орган за унутрашње послове, како приликом уласка тог возила на територију наше земље, тако и приликом контроле саобраћаја, на територији наше земље. Исто тако, предвиђено је да исто правило важи и за возило, које се другим возилом довози у нашу земљу. Закон одређује и ко проверава ваљаност међународне исправе о осигурању одговорности аутомобилиста. То је домаћи Биро осигурања, који има обавезу да обавештава орган унутрашњих послова, које ће се исправе сматрати важећим зеленим картама, као и о евентуалним изменама, које се тичу те исправе. Осим тога, у овој одредби се понавља опште правило, да је домаћи Биро гарант за извршавање свих обавеза по предметима зелене карте.⁷⁹

5.5.3 Накнада штете проузроковане страним возилом на домаћој територији

Закон о обавезним осигурањима у саобраћају дефинише да оштећено лице, коме је, у саобраћајној незгоди, нанета штета возилом стране регистрације, може поднети захтев за накнаду штете овлашћеном осигуравајућем друштву.⁸⁰ Овлашћено осигуравајуће друштво је оно, које је добило дозволу од домаћег Бироа осигурања за обраду предмета зелене карте, ако испуњава услове. То осигуравајуће друштво има обавезу да обради и исплати штету, у року од 60 дана од дана пријема захтева са комплетном документацијом, а ако то, у наведеном року не учини, онда оштећено лице може поднети захтев Бироу осигурања, који је дужан да предмет реши, као и да исплати штету, у року од 30 дана.

Закон је у овој одредби дефинисао и Обрађивачки и Исплатни биро, односно дефинисао је када ће се рачунати рок за обраду и исплату штете. Чињеница је да само она осигуравајућа друштва, која су испунила услове, могу имати дозволу за исплату одштетних захтева у систему зелене карте. То је веома битно одредити, како због квалитетне и стручне обраде штета, тако и због избегавања «колизије интереса», о којој је било речи. Један од услова за осигуравајуће друштво, да би могло обрађивати предмете зелене карте, односи се на стручни кадар у служби која обавља те послове. Послове у служби зелене карте обављају дипломирани правник са положеним правосудним испитом, дипломирани економиста, саобраћајни инжењер, као и професор енглеског и француског језика. У анализи и обради сваке саобраћајне незгоде, односно сваког одштетног захтева, да је се тзв. саобраћајни и правни основ, затим се мора утврдити износ настале штете, рок и начин њене исплате. Исто тако, због комуникације са иностраним Бироима и осигуравајућим друштвима, потребно је знање два споменута страна језика, на којима се, иначе кореспондира у систему зелене карте. Што се тиче рока за обраду и исплату штета, наведена су два рока, један дужи од 60 дана, који се

⁷⁷ Члан 36 Закона.

⁷⁸ Члан 22. Закона.

⁷⁹ Члан 37 Закона.

⁸⁰ Члан 39 Закона.

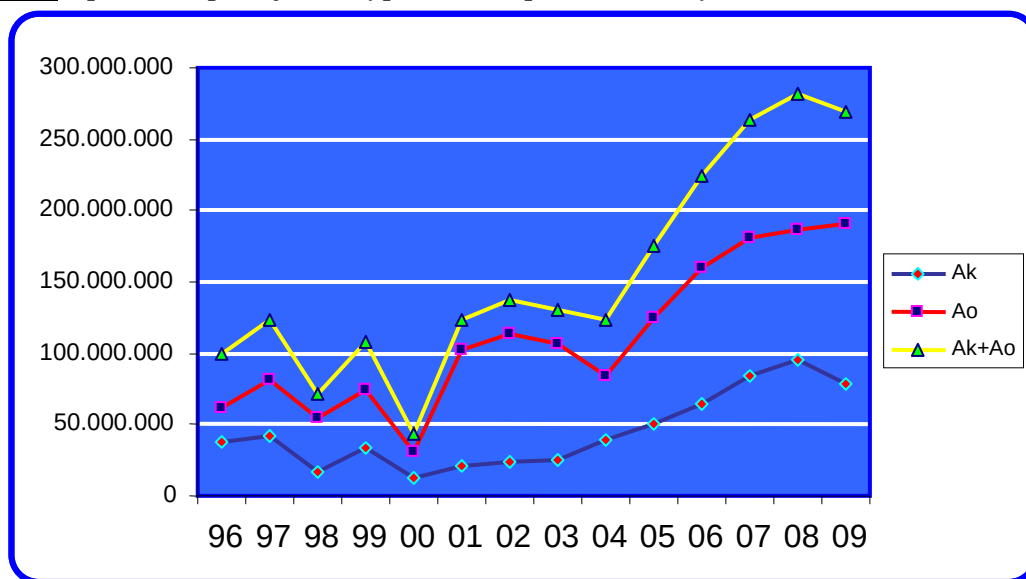
примењује, када штету обрађује и исплаћује овлашћено осигуравајуће друштво, а који се рачуна од комплетирања документације, што значи да је потребно да се достави сва валидна документација, ради обраде предмета. Тек од тог дана ће се рачунати наведени рок. Уколико то осигуравајуће друштво не исплати штету у наведеном року, предмет се доставља Бироу, који има краћи рок од 30 дана, али који се, такође, рачуна од достављања целокупне потребне документације.

5.6 Нека кретања на домаћем тржишту осигурања одговорности аутомобилиста у претходном периоду

По броју осигураника, висини премије и броју и износу штета осигурање власника моторних возила у Србији заузима прво место испред свих других врста осигурања:

- 48,3% укупне премије (56,5% премије неживотних осигурања),
- 40,1% укупног броја пријављених штета (43,1% неживотних осигурања),
- 59,3% укупног износа исплаћених штета (64,4% неживотних осигурања)
- и
- 81,4% укупно резервисаних штета (82,3% неживотних осигурања).

График 1: Кретање премије осигурања моторних возила у €

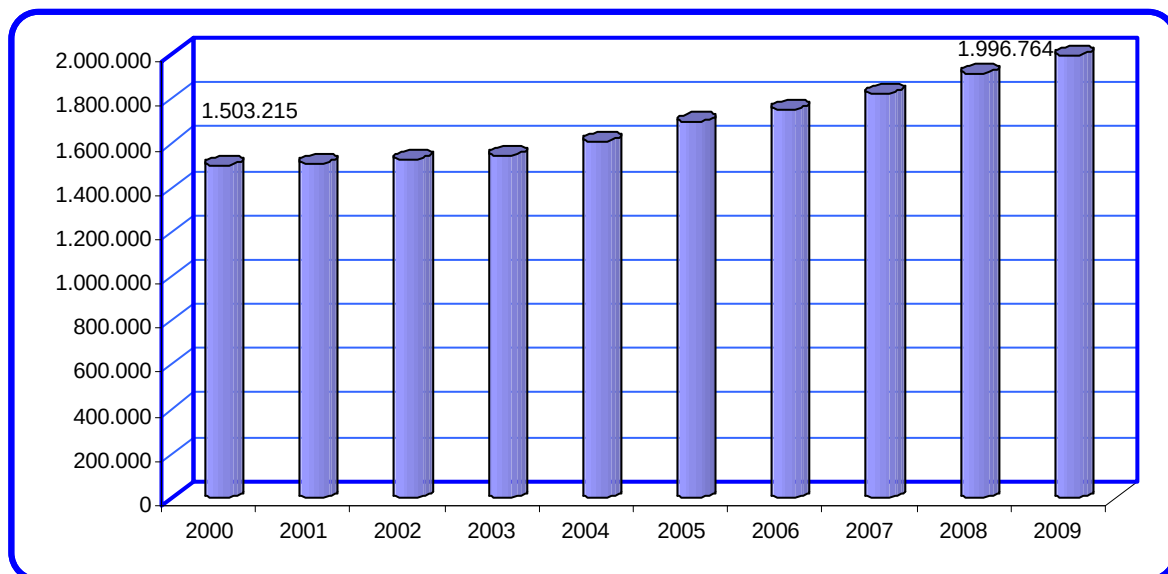


Извор: Удружење осигураваача Србије

У 2009. години дошло је до пада укупне премије осигурања моторних возила за 4,6%, уз раст премије осигурања одговорности аутомобилиста за 1,7% и пад ауто-каска за 16,8%.

Укупна премија моторних возила у 2009. години износила је 269,2 милиона евра, осигурања одговорности аутомобилиста 190,1 или 70,6%, а ауто-каска 79,1 или 29,4%.

График 2: Кретање броја моторних возила



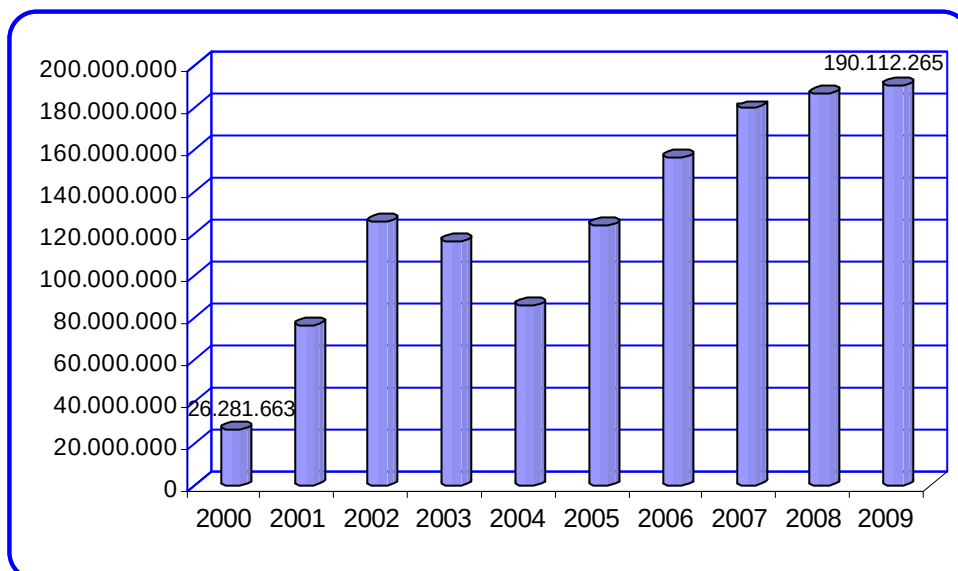
Извор: Удружење осигуравача Србије

Број се повећавао просечно годишње за 2,9%, за 1,0% брже од просечног годишњег раста у свим земљама чланицама СЕА.

У првих 8 месеци 2010. број продатих нових возила у Србији већи је за 2,8% у односу на исти период 2009. године.

Према подацима АСЕА (European Automobile Manufacturers Association) у истом периоду број продатих нових возила у земљама чланицама ЕУ+ЕФТА пао је за 3,0%.

График 3: Кретање премије осигурања одговорности аутомобилиста у €



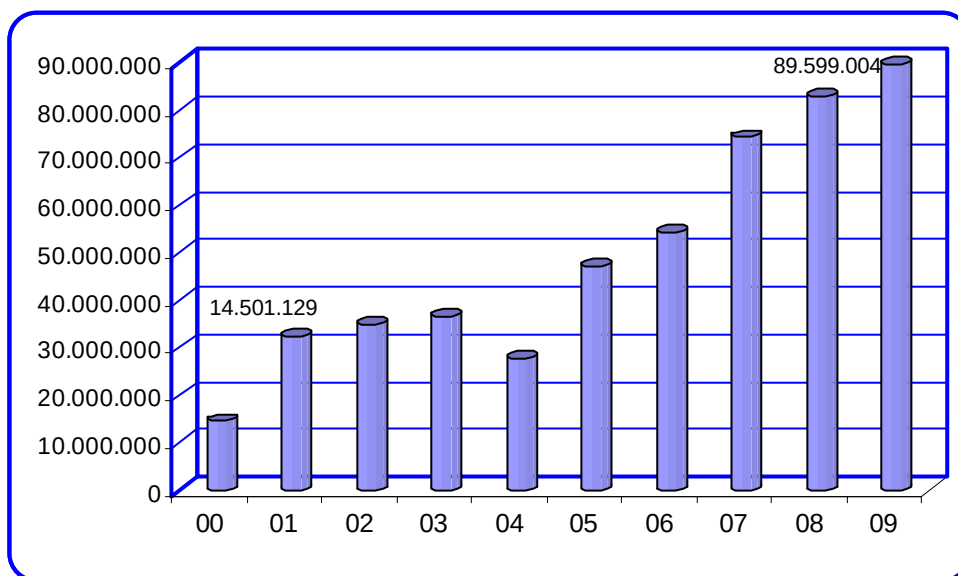
Извор: Удружење осигуравача Србије

Забележен је висок изузетно висок просечан раст од 21,9% годишње. Овако висок раст резултат је, највећим делом, Уредбе Владе Републике Србије којом су власници, који су грађани Републике Србије, возила са регистрацијама из Републике

Црне Горе, били обавезани да своја возила до 30.06.2009. године региструју у Републици Србији.

Премија АО износила је 34,1% од укупне (живот + неживот), а 39,9% од премије свих других врста неживотних осигурања.

График 4: Кретање износа исплаћених штета осигурања одговорности аутомобилиста у €



Извор: Удружење осигуравача Србије

Износ плаћених штета повећавао се просечно годишње 20,0%.

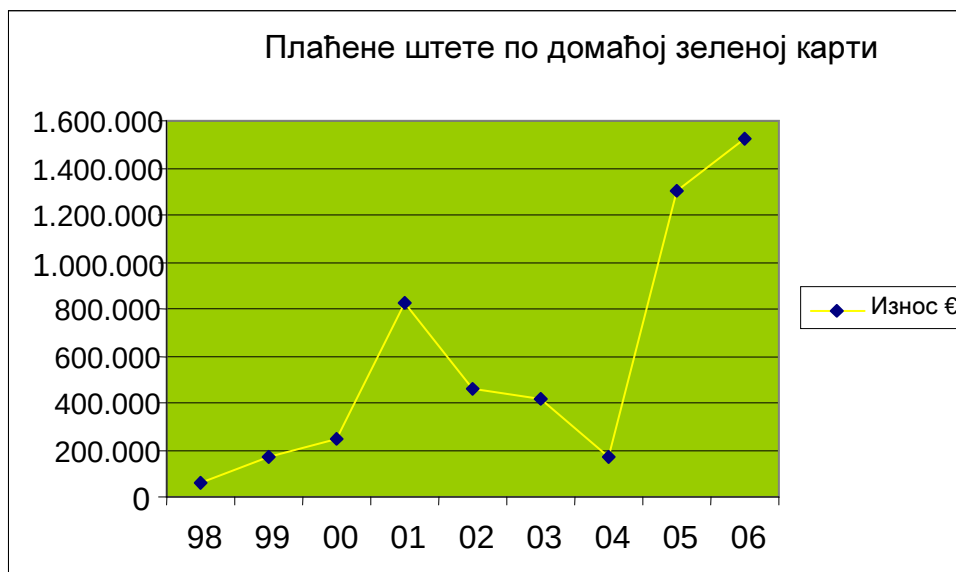
Очекивања на нашем тржишту осигурања одговорности аутомобилиста су:

- даље повећање броја моторних возила,
- повећање броја и износа штета,
- повећање минималних лимита покрића,
- повећање висине накнаде штета за лица,
- улазак у подсистем регистарске ознаке (од 01.01.2012),
- либерализација тржишта осигурања одговорности аутомобилиста и
- знатно повећање премије осигурања.

5.6.1 Плаћене штете по домаћој зеленој карти

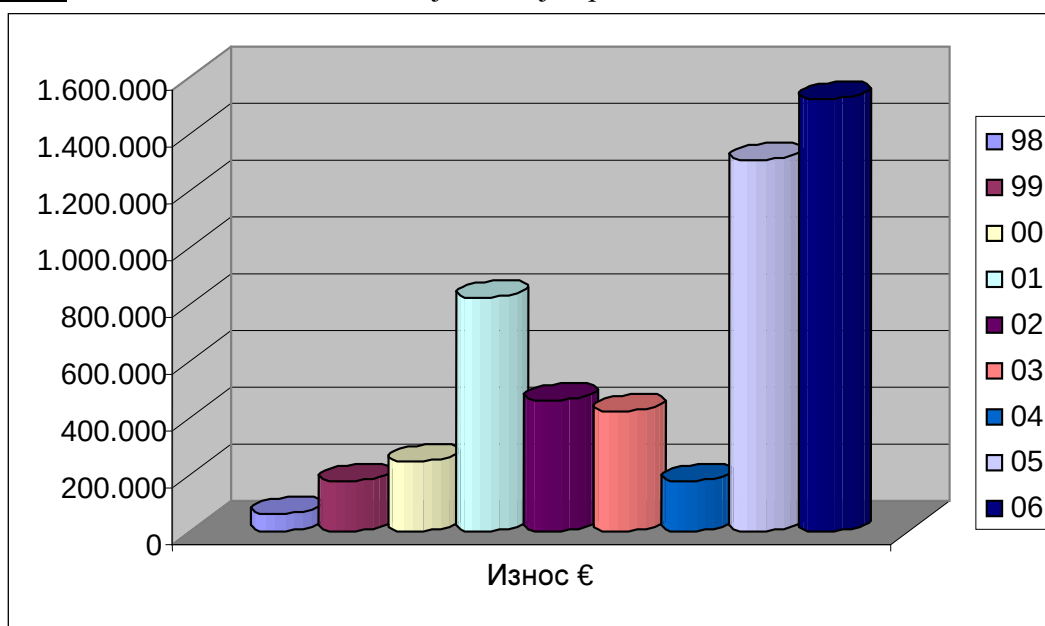
За потребе овог рада, веома је значајно приказати и динамику плаћања штета у оквиру наше зелене карте последњих неколико година.

График 5: Плаћене штете по домаћој зеленој карти



Извор: Удружење осигуравача Србије

График 6: Плаћене штете по домаћој зеленој карти



Извор: Удружење осигуравача Србије

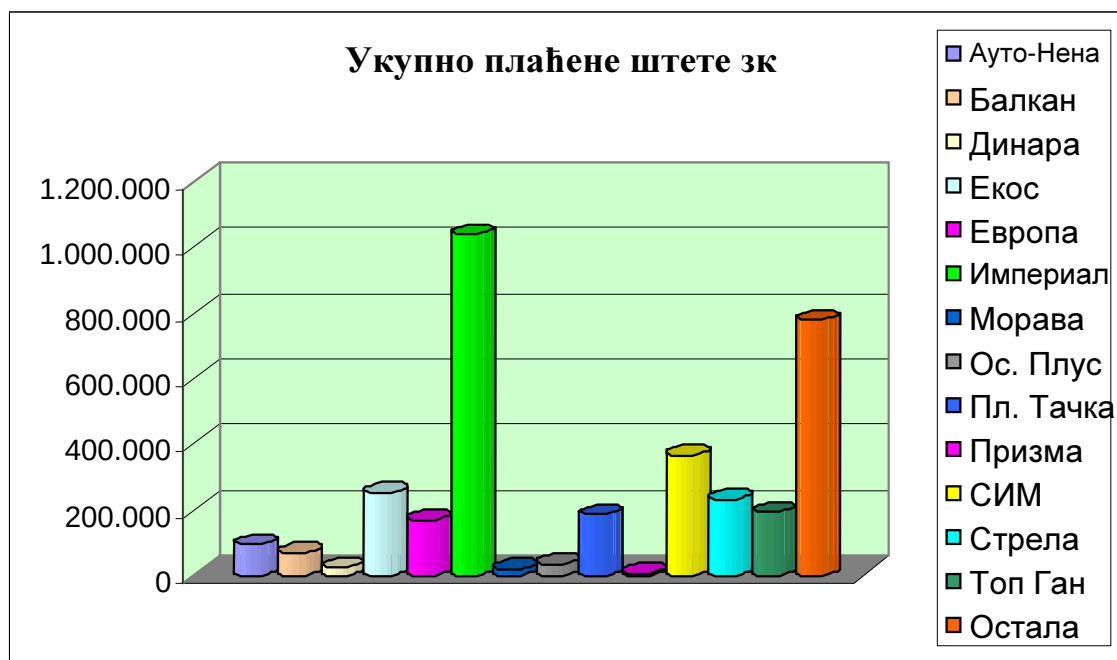
Динамика плаћања по основу зелене карте када се ради о појединим осигуравајућим друштвима приказана је у табелама које следе.

Табела 1: Плаћене штете зелене карте

Плаћене штете зк			
Друштво	2004-2005	2006	2004-2006
Ауто-Нена	39.388	54.307	93.695
Балкан	53.120	14.904	68.024
Динара	20.326	3.289	23.615
Екос	103.494	146.282	249.776
Европа	122.762	46.010	168.772
Имperiал	612.094	423.873	1.035.967
Морава	15.431	2.320	17.751
Ос.Плус	7.897	27.043	34.940
Пл.Тачка	56.625	128.812	185.437
Призма	0	7.995	7.995
Сим	23.799	342.705	366.504
Стрела	123.275	108.469	231.744
Топ Ган	129.275	62.944	192.219
Остала	621.154	154.553	775.707
Свега	1.928.640	1.523.506	3.452.146

Извор: Удружење осигуравача Србије

График 7: Укупно плаћене штете зелене карте



Извор: Удружење осигуравача Србије

Табела 2: Резервисане штете зелена карта 2006. године

Резервисане штете ЗК-06	
Друштво	2006
АМС	101.394
ДДОР	1.196.183
Делта-Ђен.	85.365
Дунав	1.356.904
Копаоник	184.298
Миленијум	83.140
Сава	18.850
Таково	10.935
Wien.St.	39.944
УОС	2.580.962
Свега:	5.657.975

Извор: Удружење осигуравача Србије

График 8. Резервисане штете зелена карта 2006 године



Извор: Удружење осигуравача Србије

5.6.2 Удружење осигураваача Србије – у чијем се оквиру обављају послови зелене карте

Удружење осигуравајућих организација Југославије, (сада, Удружење осигураваача Србије), основано је уговором о оснивању закљученим 9. фебруара 1968. године, и први пут регистровано код Окружног Привредног суда у Београду.

Удружење је непрофитна организација. Има својство правног лица и уписује се у судски регистар и у правном промету учествује у своје име и за свој рачун, у своје име и за туђ рачун и у туђе име и за туђи рачун. Испред Удружење иступа генерални секретар. Пун назив ове организације, при оснивању, гласио је: "Удружење осигуравајућих организација Југославије", односно на енглеском: "Association of Yugoslav insurance organizations". Данас, измењени назив гласи: "Удружење осигураваача Србије" или "Association of Serbian insurers". Седиште Удружења је у Београду, Булевар Деспота Стефана 68 б.

Чланом 70. Закона о обавезном осигурању у саобраћају Удружењу осигураваача Србије (у даљем тексту: Удружење) поверено је да врши следећа јавна овлашћења:

- 1) обавља послове националног бироа осигурања који произлазе из међународног споразума о осигурању власника моторних возила од одговорности за штете настале употребом моторних возила у земљи или иностранству;
- 2) прописује и штампа обрасце и врши контролу употребе међународне карте осигурања власника моторних возила од одговорности за штете настале употребом моторних возила у земљи или иностранству, као и обраду одштетних захтева у вези с тим осигурањем (зелена карта);
- 3) води Информациони центар, Биро за накнаду штете и Регистар штетних догађаја;
- 4) прикупља, обрађује, чува, доставља, односно објављује на свом веб сајту податке од значаја за обављање послова поверених овим законом, укључујући и податке о постављеним одштетним захтевима по свакој полиси осигурања за примену бонус-малус система, које су друштва за осигурање дужна да достављају Удружењу;
- 5) представља друштва за осигурање пред државним и другим надлежним органима у земљи и међународним организацијама за осигурање;
- 6) утврђује висину доприноса који уплаћују друштва за осигурање ради обезбеђивања средстава за извршење послова Удружења поверених овим законом;
- 7) доноси кодекс о понашању у пословима обавезног осигурања и
- 8) обавља друге послове утврђене Законом.⁸¹

Послове међународне зелене карте осигурања одговорности аутомобилиста Удружење врши, као пуноправан члан у складу са Статутом Савета бироа.

У функцији **Исплатног Бироа** Удружење гарантује исплату (рефундацију) штета, које власници моторних возила са валидном зеленом картом издатом по овлашћењу Удружења проузрокују у иностранству, а за Републику Црну Гору по основу

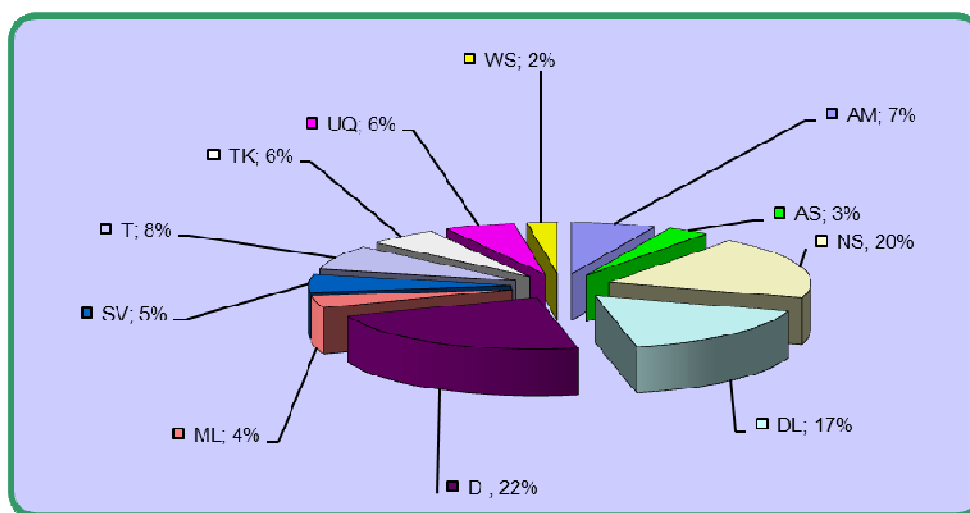
⁸¹ Извештај УОС о вршењу јавних овлашћења у 2010. години, Београд, фебруар 2011. године

регистарске ознаке, до висине одређене прописима о обавезном осигурању држава у којима те штете настану.

Прописивање и штампање образаца међународне зелене карте осигурања врши се сагласно инструкцијама Подкомитета за друмски саобраћај Комитета за унутрашњи транспорт Економске комисије Организације Уједињених нација за Европу и Савета бироа из Брисела.

Удружење снабдева друштва за осигурање обрасцима међународне зелене карте одговорности аутомобилиста, а ради контроле њихове употребе води одговарајућу евиденцију. У 2010. години издато је 533.000 образаца зелене карте.

График 9: Издати образци зелене карте по АД у 2010. години



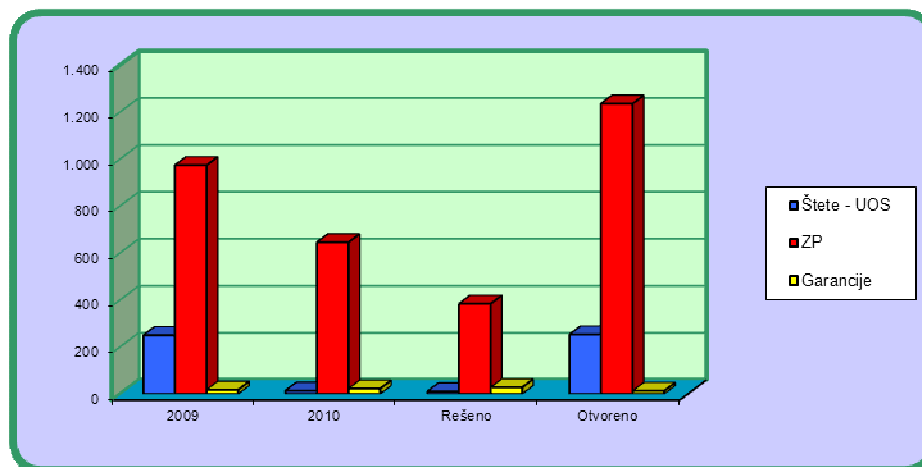
Извор: Удружење осигуравача Србије

У складу са Споразумом закљученим 2.11.2006. године на који је сагласност дало Министарство финансија Републике Србије бр. 423-00-14/2006-1 Удружење врши послове зелене карте одговорности аутомобилиста и за друштва регистрована у Републици Црној Гори. Друштва регистрована у Црној Гори преузела су 60.400 образаца зелене карте.

Удружење обрађује захтеве за накнаду штете по основу зелене карте друштава која су изгубила дозволу за рад, као и захтеве за покриће и позиве на гаранцију за сва друштва. Из 2009. године пренето је 250 нерешених штета и 974 захтева за покриће.

У 2010. години пријављено је 14 штета, 646 захтева за покриће и 28 позива на гаранцију. Решено је 11 штета, 384 захтева за покриће и 28 позива на гаранцију. На крају године остало је нерешено 253 штета и 1.236 захтева за покриће.

График 10: Број предмета Исплатног бироа–СРБ зелене карте пренетих из 2009, пријављених, решених и отворених у 2010.

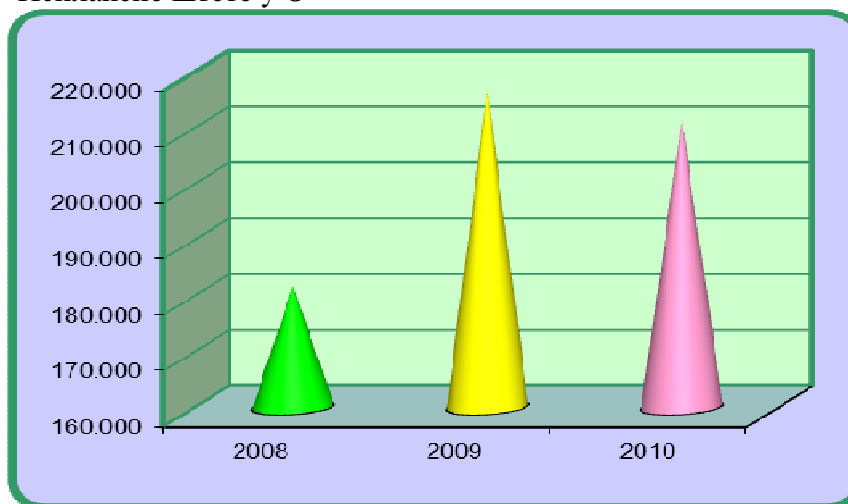


Извор: Удружење осигуравача Србије

Извршено је реосигурање вишка штета по зеленој карти на самопридржај од 300.000€. Премија је износила 2.018.520€ коју су плаћала друштва преко Удружења сразмерно броју преузетих образаца зелене карте.

Исплаћене штете које је Удружење, као гарант, платило ино Бироима или ино друштвима по захтевима за рефундацију од друштава која су престала са радом износе 212.759€. У току 2008. и 2009. године та исплата је износила 181.671€, односно, 216.470€.

График 11: Исплаћене штете у €



Извор: Удружење осигуравача Србије

Удружење потражује од друштава у ликвидацији и стечају износ од 1.481.703€.

Табела 3: Потраживања од друштава у стечају по основу зелене карте

Р.бр.	АД	Број	Износ у €
1.	Балкан	9	22.223
2.	Европа	77	273.715
3.	Имperiјал	300	1.185.765
	СВЕГА	386	1.481.703

Извор: Удружење осигураваача Србије

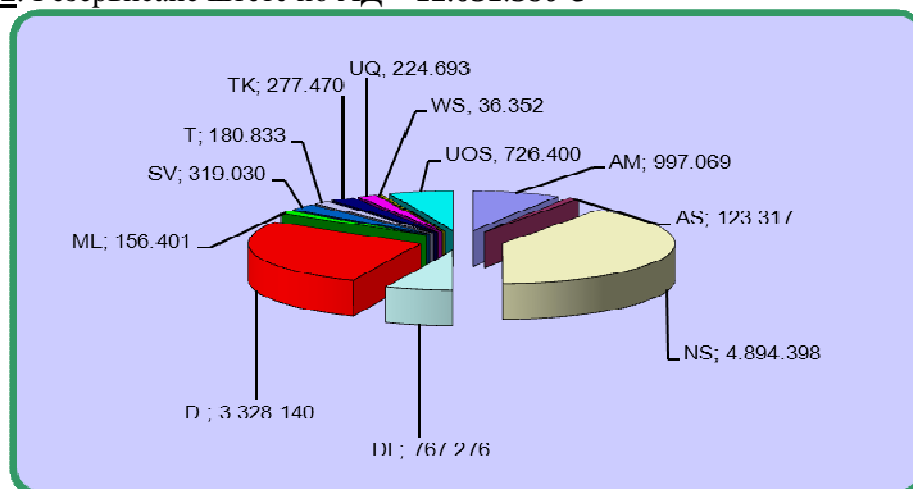
Резервисане штете, друштава и Удружења, према ино Бироима износе 12.031.380€.

Табела 4: Резервисне штете по Бироима – СРБ ЗК – 31.12.2010.

Р.бр.	Биро	Број	Износ у €	Ред. бр.	Биро	Број	Износ у €
1.	A	151	1.430.075	17.	HR	95	880.729
2.	AL	4	17.172	18.	I	233	1.829.440
3.	B	24	324.156	19.	IS	1	94
4.	BG	20	89.262	20.	L	4	782.297
5.	BIH	119	804.016	21.	MK	26	206.631
6.	BY	2	4.700	22.	N	1	3.792
7.	CH	6	465.676	23.	NL	14	82.867
8.	CZ	17	93.152	24.	PL	8	48.634
9.	D	176	1.415.972	25.	RO	63	239.054
10.	DK	4	10.926	26.	RUS	16	57.480
11.	E	3	5.300	27.	S	4	13.911
12.	F	42	183.206	28.	SK	6	52.957
13.	FIN	1	1.004	29.	SLO	37	184.459
14.	GB	16	656.031	30.	TR	11	42.334
15.	GR	127	620.918	31.	UA	6	34.221
16.	H	144	1.450.910	Свега		1.381	12.031.380

Извор: Удружење осигураваача Србије

График 12: Резервисане штете по АД – 12.031.380 €



Извор: Удружење осигураваача Србије

Резервисане штете за друштва у ликвидацији и стечају износе 726.400€.

Табела 5: УОС - Резервисане штете по АД у ликвидацији

Р.бр.	АД	Број	Износ у €
1.	Балкан	1	5.900
2.	Европа	10	50.200
3.	Имperiјал	43	205.500
4.	УОС*	70	447.900
	СВЕГА	128	726.400

* за друштва: Ауто Нена, Динара, Екос, Морава, НС, Панонија, Плава Тачка, Призма, Србос, Стари Град, Стрела и Топ Ган.

Извор: Удружење осигураваача Србије

У функцији **Обрађивачког Бироа** Удружење гарантује накнаду штета, које причине моторна возила иностране регистрације са валидном зеленом картом ино Бироа на територији наше земље, у року и до висине утврђене нашим прописима. Захтев за накнаду штете подноси се Удружењу или друштвима.

Обраду одштетних захтева, послове пријема, процене, ликвидације и исплате захтева за накнаду штета и рефундације од ино Бироа или њихових чланова, вршило је Удружење и друштва овлашћена за обављање тих послова.

За територију Републике Србије:

- | | |
|--------------------------|---------------------------------|
| 1. „АМС осигурање“ | 6. „Сава осигурање“ |
| 2. „Делта Ђенерали“ | 7. „Таково осигурање“ |
| 3. „ДДОР Нови Сад“ | 8. „Триглав Копаоник“ |
| 4. „Дунав осигурање“ | 9. „Wiener Städtische“ |
| 5. „Миленијум осигурање“ | 10. „Uniqa неживотно осигурање“ |

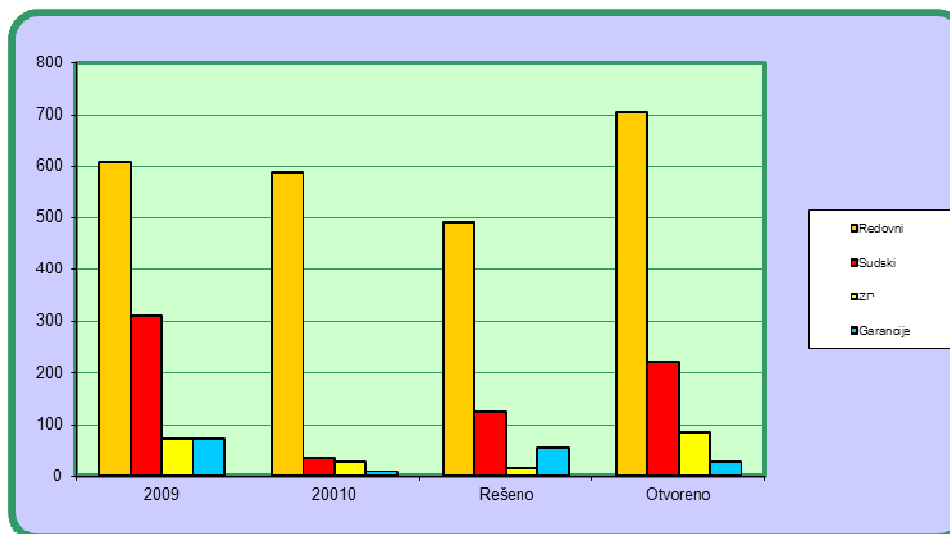
За територију Републике Црне Горе

- | | |
|-----------------------|--------------------------------|
| 1. „Ловћен осигурање“ | 2. „Сава Монтенегро осигурање“ |
|-----------------------|--------------------------------|

Из 2009. године пренето је 917 штета, 607 у мирном и 310 у судском поступку, 74 захтева за покриће и 74 позива на гаранцију.

Током 2010. године пријављено је 589 штета у мирном и 36 у судском поступку, 30 захтева за покриће и 9 гаранција. Решено је 492 предмета у мирном и 126 у судском поступку и 17 захтева за покриће. Наплаћено је 55 позива на гаранцију. На крају 2010. године пописане су 924 штете, 704 у мирном и 220 у судском поступку, 87 захтева за покриће и 28 позива на гаранцију.

График 13: Број предмета у Обрађивачком бироу – ИНО зелене карте пренетих из 2009, пријављених, решених и отворених у 2010.



Извор: Удружење осигураваача Србије

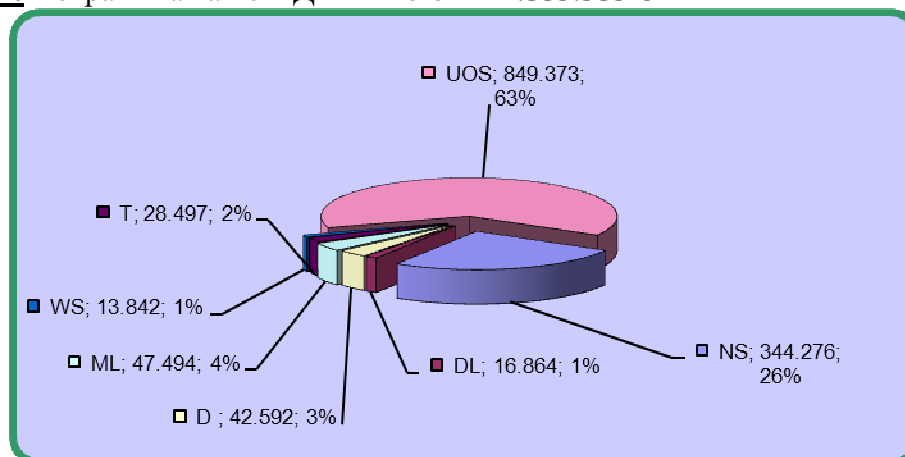
У складу са чланом 19. Интерних регулатива, Удружење је покренуло арбитражу код Савета бироа за 8 предмета у укупном износу од 45.538€. Сви предмети су завршени у корист Удружења и наплаћени са припадајућом казненом каматом.

Укупна потраживања друштава и Удружења од ино Бироа износе 1.339.939€.

Табела 6: Потраживања по Бироима – ИНО зк 31.12.2010.

Р.бр.	Биро	Број	Износ у €	Р.бр.	Биро	Број	Износ у €
1.	A	34	95.930	16.	I	32	60.461
2.	AL	1	2.023	17.	L	3	3.847
3.	B	2	16.161	18.	LT	2	34.721
4.	BIH	53	135.619	19.	MD	1	30.058
5.	BG	29	79.790	20.	MK	12	65.210
6.	CH	11	62.402	21.	NL	11	44.227
7.	CZ	4	1.396	22.	PL	5	3.596
8.	D	26	80.179	23.	RO	12	35.544
9.	E	1	425	24.	RUS	1	22.687
10.	F	39	181.357	25.	S	5	18.866
11.	GB	6	23.740	26.	SK	2	3.548
12.	GR	2	25.093	27.	SLO	11	63.731
13.	H	21	30.192	28.	TR	8	94.004
14.	HR	17	96.699	29.	UA	5	28.433
СВЕГА						356	1.339.939

Извор: Удружење осигураваача Србије

График 14: Потраживања по АД – ИНО зк – 1.339.939 €

Извор: Удружење осигураваача Србије

Представљање организација за осигурање пред државним и другим надлежним органима у земљи и међународним организацијама за осигурање врши се, а вршено је и у 2010 години, по питањима од заједничког интереса за делатност осигурања у целини, у сарадњи са надлежним државним и другим органима и организацијама надлежним за осигурање и међународну сарадњу у овој области.

Удружење је члан Савета бироа, који координира функционисање система међународне зелене карте осигурања од аутоодговорности за 45 чланица са којима Удружење има закључене споразуме.

Представници Удружења су учествовали у раду 44-те Генералне скупштине, Комисије Савета бироа за Интерне регулативе (зелена карта), Радне групе за заштиту личних података Савета бироа, 21-вом сусрету осигураваача и реосигураваача – СОРС у Сарајеву и били су домаћини 11-тог Регионалног састанка Бироа Југоисточне Европе у Београду. Удружење су посетили представници Италијанског бироа, ради разрешења питања ненаплаћених дугова.⁸²

⁸² Извештај о вршењу јавних овлашћења у 2010. години, Београд, фебруар 2011.године

VI. Мултилатерални гарантни споразум

Мултилатерални споразум је споразум закључен између националних бироа осигурања држава чланица Европског привредног простора и других придружених држава, према коме сваки национални биро осигурања гарантује за штете које настану на његовом подручју употребом моторног возила које се уобичајено налази на територији друге државе потписнице споразума, без обзира да ли су та возила осигурана или не.⁸³

Прва директива донета је 24. априла 1972. године.⁸⁴ Њеним доношењем укида се контрола зелене карте (важности обрасца) на граничним прелазима држава, које су, у то време, биле чланице ЕЕЗ (Европске економске заједнице). Ова Директива је, касније, омогућила и укидање контрола важности зелене карте и на граници других држава (нечланица) чији су Бирои, касније, потписали Допунски споразум, односно Мултилатерални гарантни споразум.⁸⁵ За возило из треће земље која није чланица система међународне карте осигурања морало је да закључи осигурање на граници (гранично осигурање). Доказ претпостављеног осигурања одговорности аутомобилиста, за возило из државе чланице на подручју свих земаља чланица, после укидања контроле осигурања, јесте регистарска ознака возила.

Да би систем међународног осигурања на основу допунских споразума националних бироа о укидању контроле зелене карте као доказа о закљученом осигурању држава чланица могао да дејствује, и онда је инострано возило неосигурано, неопходно је било увођење обавезног осигурања одговорности аутомобилиста у свим државама чланицама.

Национални бирои су током година закључивале неколико споразума у циљу задовољавања прописа ове Директиве, да би накнадно одлучили да их замене са једним јединственим споразумом који је познат као Мултилатерални гарантни споразум. Овај споразум потписан је у Мадриду 15. марта 1991. године између Националних бироа.

На Генералној скупштини одржаној у месту Ретимно (Крит), 30. маја 2002. године Савет бироа је одлучио да обједини билатералне споразуме по унифицираном моделу (званом Интербиро споразум) између појединих бироа и оних бироа који су потписали «Мултилатерални гарантни споразум» у један документ познат као Интерне регулативе.

Национални бирои⁸⁶, потписници Мултилатералног гарантног споразума су се усагласили око следећег:

- **Члан 1:** Бирои који су потписали споразум су се усагласили да се, у контексту одржавања реципроцитета, поштују обавезне одредбе предвиђене Секцијом II и III Интерних регулатива. Ово је усвојено од стране Савета

⁸³ Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 51/2009)

⁸⁴ Прва директива 72/166 од 24.04.1972. године о усаглашавању прописа држава чланица о осигурању од грађанске одговорности за штете настале из употребе моторних возила и обавезу осигурања те одговорности, ОЈ Л 103 од 02.05.1972. године

⁸⁵ Чоловић В., *op. cit.*, стр. 133.

⁸⁶ Аустрија, Андора, Белгија, Бугарска, Швајцарска, Чешка Република, Кипар, Немачка, Данска, Шпанија, Естонија, Француска, Финска, Велика Британија (и Северна острва), Грчка, Мађарска, Хрватска, Италија, Ирска, Исланд, Луксембург, Литванија, Летонија, Малта, Норвешка, Холандија, Португал, Пољска, Румунија, Шведска, Словачка, Словенија – потписнице Мултилатералног Гарантног споразума у месту Ретимно, Крит 30. маја 2002 који је измењен у Лисабону, Португал 29. маја 2008. године.

- бироа 30. маја 2002. године документом који је у прилогу овог споразума (Додатак 1)⁸⁷.
- **Члан 2:** Бирои потписници гарантују реципроцитет, у своје и име својих чланова, другим потписницима, у циљу споразумног решавања сваког захтева и прихватања услуга обраде било судског или вансудског процеса који води до плаћања или поравнања по основу настале штете, у складу са Интерним регулативама.
 - **Члан 3:** Након одржане Генералне Скупштине у Ретимну, 2002. године, садржај **Члана 1** ступио је на снагу за 24 Бироа потписника 1. јула, 2003. године. На тај датум, престали су са важењем билатерални споразуми по унифицираном моделу између Бироа и Мултилатерални гарантни споразум између Националних бироа.
 - 30. априла 2004. године за Естонију, Летонију, Литванију, Малту и Пољски Национални биро;
 - 1. јануара 2006. године за Национални биро Андоре;
 - 1. августа 2007. године за Бугарску и Румунију.
 - **Члан 4:** Овај Споразум је закључен за неограничен временски период. Међутим, сваки Биро потписник може одлучити да се повуче из Споразума дајући писмено обавештење о тој одлуци Генералном секретару Савета, који ће, заузврат о томе информисати остале Бирое потписнике и Комисију Европске уније. Овакво повлачење ступа на снагу по истеку периода од дванаест месеци од дана подношења обавештења. Биро потписник који се одлучио на овај корак, биће и даље одговоран према овом Споразуму и његовим Анексима, како би надокнадио све захтеве за накнаду штете из саобраћајних незгода које су се десиле пре истека наведеног рока.
 - **Члан 5:** Овај Споразум је закључен између наведених Бироа потписника, у односу на територије за које је сваки од њих надлежан, у три примерка на енглеском и француском језику. Сваки примерак је поднет Секретару Савета Бироа, Генералном Секретаријату Европског Комитета осигурања (СЕА). Генерални секретар Савета Бироа је дужан да достави сваком Бироу потписнику оверене копије Споразума.⁸⁸

6.1 Мултилатерални гарантни споразум у нашој земљи

На основу Критског споразума који је потписан 30. маја 2002. године, у његовом проширењу⁸⁹ и наша земља је потписала Мултилатерални гарантни споразум.

Мултилатерални споразум је познат и као Систем (под-систем) регистарске ознаке, представља формални договор једног броја земаља о међусобном проширивању територијалног важења осигурања одговорности аутомобилиста, који за основ има признавање да је регистарска ознака доказ о постојању осигурања одговорности аутомобилиста приликом уласка моторног возила које се уобичајено налази на територији једне од земаља потписница споразума на територију посећене земље, такође потписнице Мултилатералног споразума.

⁸⁷ Appendix 1 - http://www.cobx.org/modules/doc/public/get.php?id_doc=52, приступљено 20. јануара 2012. године.

⁸⁸ Сачињено у Лисабону, 29. маја, 2008. године.

⁸⁹ Addendum No.1 - <http://www.cobx.org/en/index-module-orki-page-view-id-277.html>, приступљено 20. јануара 2012. године.

На састанку Савета бироа зелене карте одржаном у Дубровнику, у мају 2011. године, представници Удржења осигуравача Србије су потписали Мултилатерални споразум са представницима 32 национална бироа осигуравача земаља Европског привредног простора и придружених земаља. Објавом у Службеном гласнику Европске уније од 22.11.2011. године, комплетиран је процес приступања Републике Србије овом систему и Споразум је ступио на снагу 01.01.2012. године.

Потписивањем Мултилатералног споразума и приступањем систему регистарске ознаке, престаје обавеза да моторна возила која се уобичајено налазе на територији Републике Србије поседују међународну карту осигурања одговорности аутомобилиста – зелену карту, приликом уласка на територију неке од земаља потписница Мултилатералног споразума.

Земље потписнице Мултилатералног споразума у којима више није обавезно поседовање зелене карте су: Аустрија, Бугарска, Белгија, Чешка република, Кипар, Немачка, Данска, Шпанија, Естонија, Француска, Финска, Уједињено Краљевство Велике Британије и Северне Ирске (укључујући Каналска острва и острво Ман), Грчка, Мађарска, Италија, Ирска, Луксембург, Литванија, Летонија, Малта, Холандија, Португалија, Пољска, Румунија, Шведска, Словачка, Словенија, Хрватска, Швајцарска, Андора, Норвешка и Исланд.

Поседовање зелене карте обавезно је када се улази на територију неке од следећих земаља: Русија, Белорусија, Украјина, Молдавија, Турска, Израел, Иран, Македонија, Албанија, БиХ, Тунис, Мароко.

Што се Црне Горе тиче, као и до сада зелени картон није неопходан за путовање на основу споразума о међусобном признавању полиса обавезног осигурања између Србије и Црне Горе.

Према нашем Закону о обавезном осигурању у саобраћају⁹⁰ одговорно друштво за осигурање дужно је да накнади штету која је употребом моторног возила проузрокована на територији држава чланица Европске уније и територији држава чланица Система међународне карте осигурања или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума, до висине одређене прописима о осигурању од аутоодговорности државе у којој је штета настала. Ако је најнижа сума осигурања те државе нижа од суме осигурања из нашег закона⁹¹, штета ће се накнадити до износа из тог члана. Уколико одговорно друштво за осигурање не исплати накнаду штете, штету ће накнадити Удружење. За штету коју проузрокује возач неосигураног моторног возила које се уобичајено налази на територији Републике Србије на територији држава чланица Европске уније или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума или државе у којој регистарска таблица замењује важећу међународну исправу о осигурању од одговорности аутомобилиста, одговара Гарантни фонд, у складу са закљученим међународним споразумима.⁹²

⁹⁰ Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 51/2009).

⁹¹ Члан 22 Закона о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 51/2009).

⁹² Ибидем.

VII. Студија случаја

Захваљујући љубазности запослених у Националном бироу - Зеленој карти, при Удружењу осигураваача Србије, успели смо да дођемо до докумената везаних за један интересантан случај из праксе зелене карте у нашој земљи. На овом примеру ћемо проћи кроз један део теорије који смо имали у раду, како би показали како изгледа примена правних решења у нашој пракси.

Љ. С. из Г., радник предузећа «Ауто транспорт» претрпео је тешке телесне повреде у саобраћајној незгоди која се догодила у Ираку у возилу регистарских ознака КВ 495-56. Возило је регистровано на дан 1.10.1982. године код осигуравајућег друштва «Дунав». Оштећени је у поменутој саобраћајној незгоди претрпео тешке телесне повреде у виду потреса мозга, прелома кичменог пршљена 6 и 8 грудног дела, прелома грудне кости, прелома трећег ребра са леве стране, прелома чунасте кости у десном доручном злобу, посекотина на вратном делу, посекотина на десној потколеници, убодну рану изнад десног скочног зглоба и ожиљка испод Адамове јабучице који је остао као последица хируршке интервенције ради убацивања каниле.

Како је наведено, саобраћајна незгода се догодила у Ираку. Био је то директан, чеони судар између теретног возила - камиона марке мерцедес, бугарских регистарских ознака ЗА 8035, којим је управљао бугарски држављанин Јован Петров Кокиф, са другим теретним возилом регистарске ознаке КВ 495-56, којим је управљао Милорад Петровић, у коме се налазио оштећени Љубомир, као путник. У наведеној саобраћајној незгоди, оштећени је поред нематеријалне штете, која се због наведених повреда огледа у претрпљеним физичким боловима, умањењу опште животне активности и наружености, претрпео и материјалну штету у виду разлике између припадајуће зараде и зараде која му је исплаћивана са умањењем, док је био на боловању. Такође, оштећеном је умањена и пензијска основица у том периоду, па он има право на надокнаду те разлике у односу на зараду коју би добијао да није био на боловању, односно да није био виновник поменуте незгоде.

Како би остварио своја права по основу уговора о осигурању оштећени Љубомир Стевановић је тужио Удружење осигураваача Југославије (тада, ради се о 1982. години), затим компанију «Дунав» и бугарско друштво за осигурање и реосигурање «Булстрад» из Софије. («Дунав» и «Булстрад» су солидарно носили одговорност за штету обзиром да се није могло утврдити које возило је одговорно за настанак саобраћајне незгоде). У питању је случај тзв. подељене одговорности.

Удружење је на тужбу одговорило тако што је навело да је више пута покушало да помогне свом члану ЗОИЛ «Дунав» кроз комуникацију са бугарским бироом зелене карте. Све у циљу настојања да се потврди осигурање за бугарско возило ПЗА 8305. Такође, наводи се да Удружење не може бити у обавези да регулише ову штету нити, пак, да заступа бугарски биро или пружа било какву помоћ у погледу прикупљања или достављања документације, обзиром да се саобраћајна незгода догодила у Ираку, а не у Југославији. У складу са наведеним Удружење је предложило суду да, у односу на Удружење, одбије тужбени захтев. Према пресуди број 46930/2010 од 30.11.2011, тужба, у односу на Удружење Осигуравајућих Организација Југославије, чији је правни следбеник Удружење Осигураваача Србије, је повучена.

Осигуравајуће друштво «Дунав», које је такође тужено од стране оштећеног Љубомира Стевановића, у одговору на тужбу истиче да делимично оспорава тужбене

наводе, а тужбени захтев оспорава у целисти. Наиме, неоспорно је да је корисник моторног возила број КВ 495-56 дана 1.10.1982. године био осигуран од одговорности за штете причињене трећим лицима код ЗОИЛ «Дунав»-а. Међутим, како уз тужбу нису достављени докази означени у истој «Дунав» је оспорио захтев у целисти. Навео је да уколико се утврди основаност тужбеног захтева оштећени има право на камату за нематеријалну штету само од дана подношења тужбе, а за материјалну штету од дана настанка исте, а не од дана када се саобраћајни удес догодио. Такође, «Дунав» је оспорио и тражену камату. Надаље, током поступка, поднесцима и усмено на рочиштима, Дунав је оспорио пасивну легитимацију наводећи да је за удес одговоран возач возила које је било осигурано код «Булстрад»-а, а удес се догодио на територији стране државе (Ирак) те је с тога предложио да суд одбије тужбени захтев у целисти као неоснован.

Бугарско осигуравајуће друштво «Булстрад» је поднесцима и усмено на рочиштима истицало да није у обавези да накнади штету, без обзира што се у овом случају ради о лицу и возилу – камиону који је изазвао предметну саобраћајну незгоду са бугарским таблицама, и без обзира на то што је Република Бугарска била у систему зелене карте у време настанка штетног догађаја 1.10.1982. године, те да на конкретан случај треба применити прописе земље где се догодила саобраћајна незгода, а то је Ирак. Такође, треба напоменути да у случају примене законодавства Републике Србије, односно члана 178. Закона о облигационим односима⁹³ предвиђа се да уколико је саобраћајна незгода настала кривицом једног имаоца моторног возила примењују се правила о одговорности по основу кривице. Док, уколико постоји обострана кривица сваки ималац одговара за укупну штету сразмерно, према степену своје кривице. У нашем случају не постоји никаква одлука која би указала на то ко је заправо крив за настанак незгоде. Постоји вештачење вештака саобраћајно техничке струке које је извршено 12.3.1988. године и оно не може бити поуздан основ - докази на основу кога би се могла утврдити кривица било ког возача, јер вештак није имао параметре потребне за давање оваквог мишљења. Иако је вештак у свом налазу и мишљењу користио одређена сазнања из списка предмета, исто вештачење свело се само на покушај да се једном од возача прикажу одређени пропусти, па самим тим и део кривице. Међутим, таква одговорност није утврђена на поуздан, доказив и правно разумљив и прихватљив начин.

Читањем записника полиције с места незгоде можемо закључити да се судар догодио 1.10.1982. године, у 21 час, након чега је на лице места изашла полиција и уверила се у истинитост судара. Судар се догодио у месту Ал-Хадар, северно од бензинске пумпе, 10 км од скретања за Хадар према Мосулу, на путном правцу север-југ, између бугарског камиона мерцедес и југословенског камиона мерцедес. Утврђено је да је возило бугарске регистрације долазило из правца Багдада и кретало се ка Мосулу. Северно од наведене бензинске пумпе, удаљене 10 км, дошло је до директног, чеоног судара, при чему је учињена велика материјална штета и разбацан је терет из првих кола. Лица која су били путници оба возила задобила су телесне повреде, док је возач из возила бугарске регистрације подлегао повредама. У полицијском записнику се даље наводи да полицајци, који су изашли на лице места, нису били у могућности да сазнају или утврде ко је крив за настанак удеса. Према извештају центра полиције Ал-Хадар од 9.10.1982. године, и како је суд утврдио, обе стране не траже ништа једна од друге и стога су им предата документа. Такође, одлучено је да се привремено затвори

⁹³ Закон о облигационим односима ("Сл. лист СФРЈ, бр. 29/78, 39/85, 45/89 и 57/89 и "Сл. лист СРЈ", бр. 31/93)

возач југословенске националности на основу предмета ирачког закона број 25. о саобраћајним прописима у трајању до 12.10.1987. године.

Из налаза и мишљења судског вештака саобраћајно – техничке струке, Милисави Алексића, од 12.3.1988. године, произилази да је возач Јован Петров Кокић возио камион марке «Мерцедес», бугарских регистарских ознака ПЗА 8035 путем од Мосула ка Багдаду када се нашао 10 км од бензинске пумпе и од скретања за Хадар према Мосуду. Тада је прешао у леву коловозну траку на свом правцу вожње, где му је у сусрет долазио камион КВ 495-56 југословенске регистрације којим је управљао Милорад Петровић. Утврђено је да је дошло до извесних пропуста над управљањем камионом бугарске регистрације. Пропусти возача Јована Петрова садржани су у томе што је он довео камион у леву коловозну траку на свом правцу вожње када му је у сусрет наишао југословенски камион. Према расположивим подацима произилази да је југословенски камион био у својој, десној траци - гледано по правцу његовог кретања. Дакле, не би се могао наћи било какав пропуст у управљању над југословенским камионом, а и уколико постоји неки мањи пропуст он се не би могао довести у везу са насталим удесом. Према подацима са места удеса може се закључити да су се возила кретала брзином у границама до 50 км на час. Узимајући у обзир ту брзину, камиони су се могли засутавити на дужини од 28м (14м+14м) за време од 3 секунде. Према положају и оштећењу камиона може се извести закључак да камиони нису кочили – успоравали тј. смањивали брзину кочењем па се судар истих догодио у време реаговања, односно за време психичке секунде, пре него што су возачи притисли кочницу и започели успоравање.

Спорно, а за анализу у овом раду значајно, питање било је које меродавно право применити у овом случају. Да ли је то право Републике Ирака или право бивше Југославије обзиром да се штетни догађај десио 1.10.1982. године? У овом раду било је речи о Хашкој конвенцији из 1971. године, која се примењује како би се одредило меродавно право у конкретном случају, а која се у нашем праву примењује још од 1976. године. Према Хашкој конвенцији примарна тачка везивања права је према месту настанка незгоде, то јест примењује се закон земље у којој се несрећа догодила (*lex loci delicti commissi*). Уколико се територија на којој је до незгоде дошло не поклапа са оном на којој су наступиле последице (*locus delicti*), локализација догађаја се врши применом такозване теорије државе по којој се примењује оно **право које је у конкретном случају повољније за оштећеног**. Домаће право би било примењено и по принципима међународног приватног права, које за тачку везивања узима држављанство, домицил и уобичајено право. Такође, треба имати у виду и одредбе Закона о решавању сукоба надлежности са прописима других земаља (Сл. лист СФРЈ бр 43/82 и 72/82, Сл. лист СРЈ бр. 46/96 и Сл. гласник РС бр. 46/2006)⁹⁴. Дакле, меродавно је право Републике Србије, будући да је последица наступила у бившој Југославији, односно сада у Републици Србији.

У судском поступку, који је водио Љубомир Стевановић против Удружења осигуравача СФРЈ, бугарског осигуравајућег друштва Булстрад и компаније Дунав уследио је низ примедби на вештачења судског вештака финансијске струке у погледу процењивања изгубљене зараде оштећеног. Примедбе су изнете на рачун саме методологије које је примењена у валоризацији изгубљене зараде и законске затезне камате. Ово неслагање значајно је продужило судски поступак, а није аналитички посебно значајно за предметни изучавани случај (*study case*).

⁹⁴ Чланом 28 ст 1 прописано да је за вануговорну одговорност за штету меродавно право места где је радња извршена или право места где је последица наступила, зависно од тога које је од та два права повољније за оштећеника. У ставу 3 истог члана наводи се да је за противност радње меродавно право места где је радња извршена или где је последица наступила.

Суд је даље, одлучујући о примени материјалног права на конкретну правну ситуацију, а имајући у виду истакнут приговор недостатка пасивне легитимације од стране «Дунав» осигурања, истакао да има места примедби из одредбе члана 178. ст. 4 Закона о облигационим односима којим је прописано да према трећем оштећеном лицу имаоци моторних возила одговарају, независно од кривице и то солидарно, што значи да и компанија «Дунав», као и бугарско осигуравајуће друштво «Булстрад» трећем лицу дугују накнаду штете, без обзира да ли је ималац другог возила искључиво или делимично крив за удес. С тога тужиоцу, Љубомиру Стевановићу, припада право на накнаду штете од оба тужена, а наведени имају право да евентуално касније у регресном поступку траже правично обештећење један од другог.⁹⁵

Одлучујући о висини нематеријалне штете, суд је имао у виду одредбу чл. 200 ст. 1 Закона о облигационим односима, којом је предвиђено, да ће за претрпљене физичке болове, претрпљене душевне болове због умањења животне активности, наружености, повреда угледа и части, слободе и права личности, смрти блиског лица као и страх, суд уколико нађе да околности случаја, а нарочито јачина болова и страха и њихова јачина то оправдава, досудити правичну новчану накнаду независно од накнаде материјалне штете, као и у њеном одсуству. Ставом 2 је предвиђено да приликом одлучивања о захтеву за накнаду нематеријалне штете, као и о висини њене накнаде, суд ће водити рачуна о значају повређеног добра и циљу коме служи та накнада, али и о томе да се њоме не погодује тежњама које нису спојиве са њеном природом и друштвеном сврхом.

Што се тиче дела тужбеног захтева који се односи на накнаду материјалне штете, треба применити одредбе Закона о облигационим односима које си тичу накнаде материјалне штете у виду разлике између изгубљене зараде. Наиме, одредбом чл. 185. ст. 1 и ст. 2. Закона о облигационим односима прописано је да је одговорно лице дужно успоставити стање које је било пре него што је штета настала. Ставом 2. истог члана предвиђено је да уколико успостављање ранијег стања не уклања штету потпуно, одговорно лице је дужно за остатак штете дати накнаду у новцу. Конкретни циљ је да се успостави стање као да штетног догађаја није ни било, а то је у овом случају разлика у зарадама које је оштећени требао да добије, и оних које је добио док је био на боловању.

⁹⁵ Примењена одредба чл. 178 ст. 1 и ст. 2 Закона о облигационим односима који уређује међусобне односе ималаца моторних возила по начелу скривљене одговорности.

VIII. Значај система међународне карте за развој прекограничног саобраћаја

8.1 Увод

Првих година двадесетог века, слободном међународном друмском саобраћају моторних возила, која додуше и нису била тако многобројна⁹⁶, стајало је на путу низ административних и других препрека. Државе су затварале своје границе за робу из иностранства, а изузетак нису била ни моторна возила, чак ни онда када су требала да се „привремено“ увезу у земљу. При преласку државне границе власници, односно корисници – возачи моторних возила иностране регистрације, морали су плаћати царину. С појавом повећане опасности од штете из саобраћаја за моторна возила иностране регистрације поставља се још једна препрека: државе су тражиле да возачи при преласку њихове границе поставе одређени износ новца као гаранцију да ће штете које би тим возилом могли нанети трећим лицима на подручју државе коју су посетили бити оштећенима заиста и надокнађене. Јасно, такве су баријере отежавале међународни саобраћај, а потпуно су онемогућавале интензивнији саобраћај до којег је дошло због повећања броја моторних возила⁹⁷. Због тога се настојало да се пронађе начин како би се те препреке уклониле или смањиле: уместо плаћања увозне царине уводе се тзв. пограничне карте које издају овлашћени ауто – мото клубови, а залог као кауција за евентуалне штете замењује склапање уговора о осигурању од одговорности, који се закључује приликом преласка преко границе (почеци тзв. граничног осигурања). Но, и ово је било недовољно за бржи прекогранични саобраћај. Захтевало је наиме задржавање на граници - прекидање путовања ради сређивања административних формалности или располагање одређеним износом новца, на граничном прелазу, ради плаћања премије за осигурање од одговорности, или депоновање залоге - кауције, а то је све заједно стварало гужве на граничним прелазима и незадовољство међу возачима моторних возила и њиховим сапутницима. То задржавање изазивало је, директно, значајно трошење времена и новца. Индиректно гледано, штетне последице су тешко сагледиве.

Зато је било потребно пронаћи решење и поједноставити формалности, скратити време потребно при преласку граница моторним возилима, смањити директне и индиректне трошкове. Прве су решење пронашле развијене и блиско повезане нордијске земље и то захваљујући чињеници да је у њима већ постојало обавезно осигурање од одговорности за штете нанесене трећим лицима употребом моторних возила, али и сличности правних система у материји одговорности за штете. Кад су узеле у обзир споменуте чињенице сам од себе наметнуо се закључак да нема никаквог разлога да се у једној земљи не призна уговор о осигурању од одговорности склопљен у некој другој земљи. Отишло се и корак даље: ако су сва моторна возила осигурана од одговорности у земљи у којој су регистрована, онда је регистарска ознака возила довољан доказ о постојању ваљаног уговора о осигурању. Тако су четири нордијске земље (Норвешка, Шведска, Финска и Данска) успоставиле међусобно признавање уговора о осигурању склопљеног у било којој од њих.

⁹⁶ 1910. године у свету је постојало 350.000 аутомобила.

⁹⁷ Већ 1923. године тај се број попео на око 3.900.000 возила.

Међутим, власници моторних возила који су у те земље долазили из било које друге земље и даље су морали при преласку преко границе склапати уговор о осигурању од одговорности, на темељу којег им је издавана исправа о осигурању ваљана за земљу у коју су улазили. Од склапања тог уговора могли су бити ослобођени само они возачи возила иностране регистрације, који су били осигурани код осигураваача који су са удружењем осигураваача земље у коју су улазили, склопили посебан споразум, према ком је то удружење гарантовало својој влади за штете које би могли проузроковати возачи тих возила за време задржавања у земљи. Таква су возила имала посебну карту осигурања, коју је издавао њихов осигураваач. Та карта је била зелене боје и показивала се на граници приликом уласка у земљу.⁹⁸ Отуда и данас одомаћени и коришћени назив – зелена карта.

Осим тога што је уз употребу зелене карте био омогућен нормалан проток прекограничног саобраћаја, обезбеђена је и економска оправданост осигурања јер путници више нису морали да за осигурање своје одговорности према трећим лицима плаћају два пута за осигуравајуће покриће истог ризика. Осигуравајуће покриће важило је у оквиру граница државе у којој је осигурање прибављено, али и ван њених граница. Дакле, на граници се више није морало толико задржавати, администрирати и закључивати гранично осигурање, већ је било довољно имати потврду о постојању осигуравајућег покрића - зелену карту.

Зелена карта је обезбедила смањивање времена потребног за прелаз границе, трошкова осигурања и других трошкова путовања, па је повољно утицала на развој саобраћаја и туризма. Путницима је обезбеђена и одређена врста сигурности, јер су знали да у случају настанка саобраћајне незгоде имају одговарајуће материјално покриће, као и ефикасност у погледу обезбеђења заштите и коришћења својих права из осигурања и остваривања тих права и у другој земљи. На тај начин олакшавање протока саобраћаја на границама, изостанак административних формалности пре доласка на границу, смањењем времена потребног за прелазак и смањењем трошкова (избегавањем двоструког осигуравања истог ризика у истом времену), као и повећањем степена сигурности у погледу остваривања права на евентуалну накнаду, повећањем степена сигурности у заштити трећих оштећених лица, смањењем трошкова и времена потребног за остваривање накнаде штете, утицало је позитивно и подстицајно на развој прекограничне размене роба и услуга, капитала и људи, што је од изузетног значаја. Самим тиме, можемо да закључимо да је увођење зелене карте осигурања имало вишеструки повољан утицај на разне привредне сфере код правних и физичких лица.

8.2 Кретања саобраћаја у Европи

Како се развијао саобраћај и колико је томе допринела узајамно повратна спрега са стварањем, развојем и унапређењем система зелене карте. Поред ваздушног, железничког и воденог саобраћаја и даље је најдоминантнији вид транспорта у Европи друмски саобраћај. Превоз путем путничких аутомобила чинио је чак 83,3% унутрашњег саобраћаја ЕУ у 2008. години, заједно са аутобусима (9,4%), затим железницом, трамвајима и метроом (7,3%)⁹⁹.

⁹⁸ Ђурковић М. – «Међународна карта осигурања моторног возила», *op. cit.*, стр. 53.

⁹⁹ Заједно чине десетину укупног обима саобраћаја, мерено бројем путник-километар (пкм).

Табела бр. 7:

	2000			2008		
	Путнички аутомобили	Аутобуси	Железница, траваји и метро	Путнички аутомобили	Аутобуси	Железница, трамваји и метро
EU-27	83,1	9,8	7,1	83,3	9,4	7,3
Белгија	83,4	10,5	6,1	78,4	14,4	7,2
Бугарска	59,8	32,4	7,7	75,9	20,0	4,1
Чешка	73,2	18,5	8,3	76,0	16,9	7,1
Данска	79,8	11,6	8,6	79,4	11,1	9,4
Немачка	85,2	7,1	7,7	85,1	6,3	8,6
Естонија	:	:	:	79,4	18,5	2,1
Ирска	83,7	13,3	3,0	83,8	12,8	3,4
Грчка	72,8	25,1	2,2	80,8	17,9	1,3
Шпанија	81,5	13,5	5,0	80,1	14,4	5,5
Француска	86,1	5,3	8,6	84,2	5,7	10,1
Италија	83,8	10,8	5,4	82,4	11,9	5,7
Кипар	:	:	0,0	:	:	0,0
Летонија	:	:	:	80,6	14,1	5,3
Литванија	:	:	:	90,9	8,2	1,0
Луксембург	85,5	9,5	5,1	84,2	11,4	4,3
Мађарска	62,1	25,0	12,9	62,1	25,7	12,3
Малта	:	:	0,0	:	:	0,0
Холандија (2)	86,0	4,6	9,4	86,5	3,8	9,7
Аустрија(3)	79,2	11,0	9,8	78,6	10,2	11,1
Пољска	72,8	15,4	11,7	85,5	8,4	6,2
Португал	81,9	13,6	4,4	85,2	10,7	4,1
Румунија	72,5	10,9	16,5	77,2	15,2	7,6
Словенија	82,9	14,3	2,9	86,2	10,9	2,9
Словачка	67,9	23,9	8,1	74,9	18,6	6,5
Финска	83,4	11,5	5,1	84,5	10,1	5,4
Шведска	83,7	8,7	7,6	83,3	7,4	9,3
Велика Британија	88,2	6,4	5,3	86,8	6,4	6,8
Исланд	87,0	13,0	0,0	88,6	11,4	0,0
Норвешка	87,0	7,7	5,3	87,6	7,3	5,1
Хрватска	81,4	13,6	5,1	82,2	12,5	5,4
Македонија	83,2	13,3	3,5	78,3	19,4	2,3
Турска	45,9	50,7	3,4	51,0	46,8	2,2

(1) Без двоточкаша са моторним погоном.

(2) Прекид у серији.

Извор: Eurostat¹⁰⁰

Преглед не садржи унутрашњи друмски и прекогранични промет теретним моторним возилима – камионима на којима се остварују, практично, директно и индиректно, највеће користи – уштеде у систему зелене карте.

Код путничког саобраћаја, према приказу, ослањање на аутомобиле као вид путничког саобраћаја било је посебно изражено у Литванији, Великој Британији, Холандији и Словенији, где је процентуално износио чак 86% укупног односа путник – километар¹⁰¹ у 2008. години, аналитички посматрано. Најмање 20% унутрашњег

¹⁰⁰ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdtr210>, приступљено у јулу 2012. године

¹⁰¹ Статистика унутрашњег саобраћаја базирана је на кретању возила у земљама које учествују у статистичком извештају без обзира на територијално порекло возила. Из тог разлога се сматра да је однос путник-километар поузданији, јер смањује могућност дуплирања података нарочито када се ради о међународном саобраћају. Ипак, долази до извесног одступања, нарочито када се ради о мањим земљама због неусаглашености статистичких извештаја.

саобраћаја (мерено односом путник-километар) ка Мађарској и Бугарској одвијао се аутобусом.

Између 2000. и 2008. године,¹⁰² дошло је до повећања употребе путничког аутомобила у многим европским државама, нарочито оним које су се придружиле ЕУ у 2004. и 2007. години. Ово повећање било је веома изражено у Бугарској и Пољској, док је Мађарска била изузетак у овој промени. Насупрот повећању, у чак десет земаља чланица дошло је до пада у значају путничких возила као средства превоза. Највеће смањење у значају путничких возила између 2000. и 2008. године уочено је у Луксембургу (где је учешће аутомобила у укупном унутрашњем саобраћају опало за 1.3 процента), Италији, Шпанији и Великој Британији (-1.4), Француској (-1.9) и Белгији (-5.)

Претходна анализа показује значајне промене у односу на 2000-те. Два су основна разлога за те промене. То су велика светска финансијска и економска криза и формирање јединственог европског саобраћајног простора – простора без граница, односно простора без граничних контрола. Први разлог није потребно посебно коментарисати а односио би се на потребу за штедњом, а други разлог је развој система међународне зелене карте осигурања, тј. увођење система регистарске таблице, односно налепнице (вињете). Предуслов за ефикасан проток саобраћаја који лежи у другом разлогу, резултат је унапређења система зелене карте. Наиме, чланице Европске Уније и друге земље, да би увеле систем регистарских таблица, као систем идентификовања постојања осигурања од одговорности аутомобилиста морале су претходно испунити одређене услове и постати чланице СЕА. Тако је и наша земља од 1.1.2011. године постала практично чланица СЕА система. Током 2011. године вршена је поступна замена регистарских таблица динамиком истека периода претходног осигурања од одговорности аутомобилиста (регистрације), заменом новим стандардизованим регистарским таблицама и стављањем одговарајућих налепница на прописано место на ветробрану моторног возила. Систем регистарских таблица и налепница у нашој земљи регулисан је и уведен је на основу Правилника о регистрацији моторних и прикључних возила¹⁰³.

Подаци приказани у претходној табели показују различите резултате од земље до земље или прецизније од регије до регије. Карактеристично је да веома развијене земље више карактерише штедња, на пример Луксембург, док мање развијене земље, нарочито релативно нове чланице Европске Уније (Бугарска и Румунија), бележе раст протока саобраћаја путничким моторним возилима, што је резултат наслеђених различитих историјских и привредних околности, као и нивоа друштвене свести о потреби за заштитом човекове околине.

Нашу земљу карактерише изузетно висок раст прекограничног саобраћаја, што се може видети у наредним табеларним приказима, који је резултат укидања виза почев од 1.1.2010. године.

¹⁰² Употребљен је, из аналитичких разлога, овај период до 2008. године, када је наступила велика светска финансијска и економска криза, која је допринела паду продаје нових моторних возила, а тај пад траје и данас.

¹⁰³ „Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила“, Службени гласник РС, бр 69/2010, 101/2010, 53/2011, 22/2012 и 121/2012.

8.3 Туризам у региону и друмски саобраћај

Туризам је најприсутнији разлог за прекогранични промет путника моторним возилима. Што је уско повезано и зависно од успостављености и функционисања система зелене карте. Без сумње, туризам је био, и још увек је, главна активност у неким земљама овог дела Балкана¹⁰⁴ и веома је тешко квантификовати га користећи неке конвенционалне параметре. Проблеми са којима су се неке земље региона суочавале у периоду од 1990-2000. године, деструктивни унутрашњи грађански и међународни конфликти, утицали су на дезинтеграцију система у ком је креиран оригинални модел «колективног туризма» (раднички, синдикални, конгресни и сл.). Неадекватност инвестиција у сектору туризма довела је до постепеног пропадања многих туристичких објеката, до кризе која је погодила авио индустрију итд. Са изузетком неколико области у региону, које су већ у великом броју посећивали туристи из Западне Европе (Далмација, обала Црног мора, Грчка, у последње време све чешће и више Турска, па и Албанија), систем је скоро потпуно пропао. Тиме је дошло до промена у интересовањима и могућностима туриста, у односима понуде и тражње у овој привредној грани, што је значајно изменило правце и динамику прекограничног промета и оставило утицала на место и улогу зелене карте. Промене и утицаји нису се у тој мери осетили у транзитном саобраћају и у транзитном туризму.

Земље које смо навели, дакле бивше републике Југославије, заједно са Албанијом, Румунијом и Бугарском, су земље великих етничких разлика. Границе су наглашено изоштрене географским и неким другим карактеристикама (Дунав, планински венци, као што су они који се налазе између Македоније и Албаније), али и, што је вероватно значајније, историјом од две хиљаде година и линијом која води директно до Византије¹⁰⁵, затим дипломатским преговорима који су одржани између два светска рата, а од недавно и одређеним сукобима и колапсом социјалистичког система. Ове географске поделе рефлектовале су се кроз стил живота људи, језик, религију, фолклор итд. У време мира, ове разлике су фасцинирале и привлачиле туристе, док су их у време сукоба удаљавале од региона. Свакако, једна од сталних атракција, чак и у нестабилним периодима, под условом да није било прекида у саобраћају и да су ваздушне линије биле отворене, је скуп активности на мору. За време шездесетих година «колективни туризам» је развијен у земљама региона, као компонента система у коме је послодавац плаћао одмор својим запосленима, или је то било по повлашћеним ценама у односу на комерицијалне, у одмаралиштима која су била под управом државе или друштва. Запослени у бившој Републици Југославији могли су да проведу одмор у другим републикама, на пример, велики број Срба и Словенаца посећивали су хрватско приморје или обале македонских језера. Такође, одмаралишта на обалама Црног мора угостила су многе Русе, Немце, Чехе и Мађаре. Ова одмаралишта су била државна или друштвена својина.

¹⁰⁴ Под појмом Балкан мисли се на земље бивше Југославије до 1990. године уз Албанију, Бугарску и Румунију. Стриктно говорећи Грчка би требало да буде укључена у регион, а Румунија не би. Израз «земље Југоисточне Европе» се такође користи када се мисли на наведене земље.

¹⁰⁵ Важно је напоменути разноликост мишљења по питању кохабитације различитих заједница и ова тема је укључена у све националне уставе. Неки људи, а нарочито туристички оператери, виде ову карактеристику као веома позитивну за развој туризма, док је други сматрају акутним проблемом. Сматра се да класичан туриста не би направио грешку тиме што би посетио Дубровник, Тетово или Мостар али, са друге стране, исти не мора обавезно да се сматра модерним туристом.

Табела бр 8:

	Број страних туриста 1999. године у хиљадама ¹⁰⁶	Број страних туриста 1990. године у хиљадама	Приход од туризма – страни туристи у милионима долара	Трошкови у иностранству – домаћи туристи у милионима долара	Туристички објекти на мору
Албанија	39	30	5,4	5	*
Босна и Херцеговина	89	1	13	?	-
Бугарска	2 472	1 586	930	524	***
Хрватска	3 443	7 049	2 502	712	****
Македонија ¹⁰⁷	181	562			-
Румунија	3 209	3 009	254	395	***
Југославија	152	1 186	17	?	-

Туристи који су на летовање долазили са својим путничким возилима, у Југославију стизали су из различитих праваца преко одређених граничних прелаза: кроз Италију, преко Рјеке или кроз Аустрију преко Љубљане и/или преко Загреба, преко Новог Сада из Будимпеште, Варшаве, Прага, док су неки настављали до Грчке, Бугарске или Турске, преко Београда, Софије и Скопља. У зависности од доба године или од структуре и правца прилива учесника обављане су административне формалности, које су биле сведене на минимум, осим оних које су биле неопходне за посетиоце из Пољске, Чехословачке, Мађарске или Румуније¹⁰⁸, односно за оне који нису поседовали зелену карту.

Од 1959. године Југославија је чланица Система зелене карте. Наиме, те године је Савезни секретаријат за финансије дао упутства Народној банци Југославије¹⁰⁹ којим је омогућио слободан трансфер девиза у извршавању обавеза југословенског Националног бироа зелене карте. Функцију Националног бироа у то време обављала је Генерална дирекција ДОЗ—а.¹¹⁰ Самим тиме, учесници друмског саобраћаја могли су несметано да путују кроз и до бивших земаља у СФРЈ.

8.4 Туризам у региону данас

Смештен између туристичких «тешкаша» као што је Мађарска на северу (13 милиона туриста), Чешка Република (16 милиона) и Пољска (18 милиона), затим медитеранска обала, Грчка (12 милиона) и Турска (7 милиона), регион са земљама

¹⁰⁶ Статистика Светске Туристичке организације (она може да се разликује од оне која свака земља израђује за своје потребе).

¹⁰⁷ Извор: Статистички завод Македоније (Светска Туристичка организација не даје никакве информације везано за Македонију)

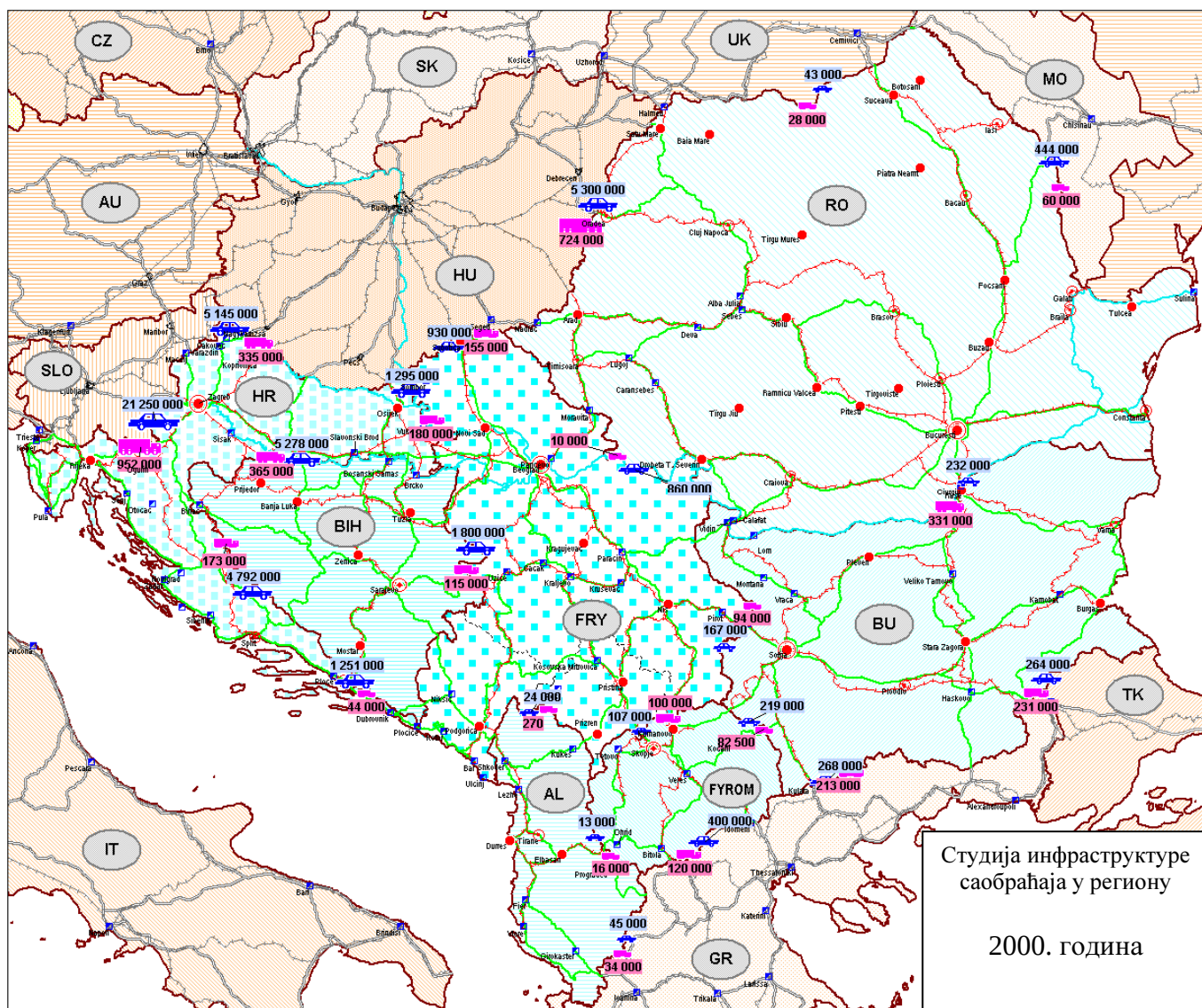
¹⁰⁸ Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans / Final Report, <http://www.irfnet.org/>, приступљено у јулу 2012. године

¹⁰⁹ Државни акт број 09-10863/1, Ђурковић М., Луи А. – „Нови сустав зелене карте осигурања“, *op. cit.*, стр. 15.

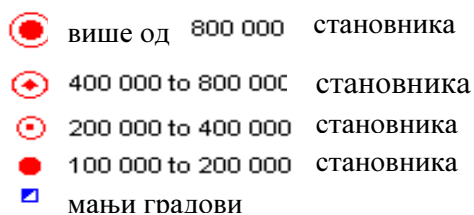
¹¹⁰ Ибидем.

бивше Југославије, Бугарском и Румунијом има посебне одлике које нису статистички праћене у правој мери.

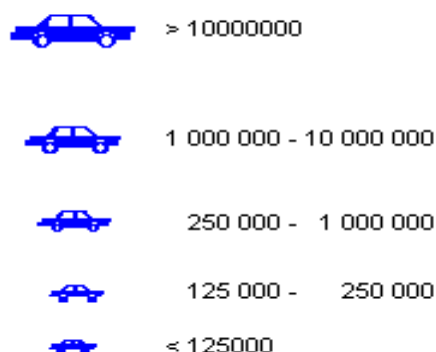
Слика 1: Студија инфраструктуре саобраћаја у региону 2000.година



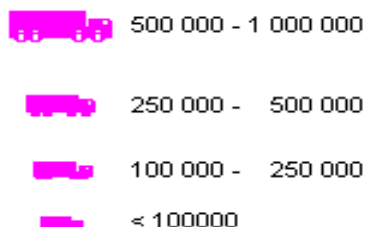
Главни градови на Балкану



Прекогранични саобраћај путничких возила у 2000. години



Прекогранични саобраћај камиона у 2000. години



Извор: <http://www.irfnet.org/>

Као резултат лоше статистике и густине прекограничног саобраћаја, многи туристи који путују својим аутомобилом нису правилно регистровани. Чак и када буду регистровани на граничним пунктовима, резултати не стигну до статистичког завода нетакнути. Све наведене земље треба да достигну стандарде које од њих захтева Европска унија (EUROSTAT) и Светска туристичка организација (WTO), и то не само када се ради о прикупљању статистичких података већ и стандарде везане за класификацију хотела, туристичких агенција, туристичких оператера итд. Све наведено заправо оумгућава конзистентност и упоредивост прикупљених статистичких података која у овом тренутку није могућа.¹¹¹

У будућности се¹¹², што ће оставити значајног утицаја на прекогранични промет у земљама региона, предвиђа раст од 4% (за земље са излазом на море чији се

¹¹¹ Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans / Final Report, <http://www.irfnet.org/>, приступљено у јулу 2012. године.

¹¹² Мисли се на раст туризма до 2015. године

смештајни капацитети налазе у граници засићења), 5% за земље које буду направиле свеже изборе и диверсификују туристичке услуге које нуде и 8% за земље (Албанија и Босна и Херцеговина) које почињу од веома ниске туристичке основице али могу да постигну одговарајући раст уз предузимање пратећих поступака.¹¹³

Табела 9:

Доласци и ноћења страних туриста - годишњи упоредни подаци 2011/2005

	РЕПУБЛИКА СРБИЈА
	Страни
Доласци туриста - годишњи подаци ¹¹⁴	
број	
2005	452679
2011	764167
Извор података: Републички завод за статистику ¹¹⁵	

8.5 Транзитни туризам на коридору Е-75 кроз Бачку

Као посебан и илустративан пример фреквентног прекограничног друмског саобраћаја анализиран је коридор кроз Бачку. Већи број граничних прелазака кроз нашу земљу односи се на транзит, условљава транзитни туризам, што је даље условљено раније објашњеном туристичком понудом. Дакле, највећи део транзитног кретања кроз нашу земљу нема туристички карактер, јер највећи део транзитних путника током године, не путује ради задовољавања културних и рекреативних потреба, с једне стране, а и понуда за задовољење транзитних потреба није одговарајућа. Транзитни туризам у нашој земљи има највећи потенцијал у Бачкој, због чињенице да међународни друмски (Е-75), железнички (Е-10) и речни коридори пролазе Бачком или је уоквирују (Дунав и Тиса). Друмски саобраћај, свакако, има највећи обим протока возила и путника, где се посебно истиче аутопут Е-75 који повезује највеће градове у Бачкој, односно Војводини (свако ко из Мађарске иде према југу мора проћи преко Бачке, а исто важи и за оне који са југа иду према Мађарској, Аустрији, Чешкој, Словачкој, те Пољској). Поред тога, понуда туристичких услуга путницима у транзиту је на нешто вишем нивоу у овој подручју односу на друге регионе у Србији. Како би

¹¹³ Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans / Final Report, <http://www.irfnet.org/>, приступљено у јулу 2012. године.

¹¹⁴ Под појмом доласци подразумева се број гостију који бораве једну или више ноћи у смештајном објекту у посматраном периоду. Обухватају се и деца, без обзира на узраст. Број долазака не одговара броју туриста.

¹¹⁵ <http://webzrs.stat.gov.rs/WebSite/Public/ReportResultView.aspx?rptKey=indId%3d2201IND01%266%3d1%262%3d200500%2c201100%26102%3dRS%2634%3d2%26sAreaId%3d2201%26dType%3dName%26lType%3dSerbianCyrillic>, Републички завод за статистику, приступљено у августу 2012. године

добили реалну слику о броју прекограничних прелазака, у наставку су подаци о промету путничких возила по врстама на граничном прелазу Хоргош – улаз у периоду од 1996 – 2005. године. Хоргош је гранични прелаз, који је, по броју прекограничних прелазака, по коришћењу и улози зелене карте – најбројнији и најзначајнији.

Табела бр. 10: Промет возила по врстама на граничном прелазу Хоргош – улаз (1996-2005)

Хоргош	Укупно	Путнички аутомобили	Аутобуси	Мотоцикли	Сви преласци
1996	547.168	534.669	12305	194	1.343.357
1997	669.048	653.097	15761	190	1.583.194
1998	316.580	306.818	9700	62	815.471
1999	175.785	170.880	4905	0	242.708
2000	436.971	423.389	13371	210	900.717
2001	445.030	429.975	14437	618	901.338
2002	498.531	479.983	18052	496	858.991
2003	410.459	393.108	17184	167	741.180
2004	450.035	434.916	14988	129	833.934
2005	420.102	407.054	13010	38	786.284
2006	628.648	608.960	19.334	354	976.493
2007	735.040	712.110	22.208	722	1.047.505
2008	769.010	745.893	22.669	448	1.099.821
2009	756.413	731.275	24.867	271	1.127.237
2010	758.714	733.070	25.445	199	1.120.871
2011	788.029	760.634	26.946	449	1.188.353
2012	829.187	660.078	16.891	191	1.171.827

Извор: Републички завод за статистику¹¹⁶

На основу табеле бр. 10 може се говорити о промету путничких возила, дакле путничких аутомобила, аутобуса и мотоцикала за десетогодишњи период од 1996 – 2005. године., који улазе у Републику Србију. Годишње преко граничног прелаза Хоргош у Бачку (Србију) је улазило просечно 436.971 путничко возило. Од тог броја 96,9% представљају путнички аутомобили, а свега 3,1% отпада на аутобусе, док се број мотоцикала може изразити само у промилима. Када се упореди број улазака преко граничног прелаза Хоргош и свих других прелаза према Мађарској, добиће се податак да је готово половина, односно 48,5% путничких возила из ове суседне Републике у Србију ушло, управо, преко граничног прелаза Хоргош. То упућује на значај међународног коридора Е-75 и могућности уређења и коришћења њега и његове

¹¹⁶ Републички завод за статистику (Билтен, 1996 – 2003. године), Републички завод за статистику (Саопштења 2004, 2005.)

гравитационе зоне у туристичке и друге грађанске и привредне сврхе. У томе, свакако, поред уштеда, значајну сигуросну улогу игра неизоставни међународни систем зелене карте.

Табела бр. 11: Промет возила по врстама на граничном прелазу Хоргош – излаз (1996-2005. године)

Хоргош	Укупно	Путнички аутомобили	Аутобуси	Мотоцикли	Сви преласци
1996	425.850	412.775	12.892	183	1.114.602
1997	465.604	448.889	16.509	206	1.398.270
1998	255.239	245.381	9.824	34	703.509
1999	164.387	158.798	5.589	0	237.841
2000	370.253	356.594	13.462	197	812.792
2001	378.800	364.673	13.408	719	815.454
2002	414.252	396.825	17.059	368	773.212
2003	335.873	319.360	16.383	130	650.759
2004	548.040	532.375	15.558	107	923.682
2005	344.232	330.272	13.934	26	697.802
2006	577.879	557.478	19.992	409	914.598
2007	662.698	640.430	21.515	753	986.794
2008	674.203	651.624	22.189	390	1.074.322
2009	585.699	563.919	21.533	247	952.123
2010	633.109	609.136	23.739	234	1.028.782
2011	724.799	698.212	26.052	535	1.081.130
2012	716.145	594.554	121.395	196	1.064.065

Извор: Републички завод за статистику¹¹⁷

Табела бр. 11 даје приказ промета путничких возила по врстама на граничном прелазу Хоргош, која излазе из Србије. Може се уочити да је просечан број путничких возила, на годишњем нивоу који је током периода од 1996 – 2005. године преко Хоргоша изашао у суседну Мађарску износио 370.253 возила. Од тога, 96,3% представљају путнички аутомобили, 3,6% аутобуси, док занемарљивих 0,1% чине мотоцикли. Када се упореди просечан број излазака из земље на граничном прелазу Хоргош, са просечним бројем излазака, преко свих граничних прелаза према Мађарској, доћи ће се до закључка да је 45,6% свих путничких возила из Србије изашло преко Хоргоша, што опет потврђује, претходно поменути значај међународног магистралног правца кроз Бачку.

¹¹⁷ Ибидем.

Технички Секретаријат Коридора 10 у Солуну даје податке о промету теретних возила, тако да из Србије изађе 100.000 до 110.000 камиона, а из Мађарске уђе 50.000-100.000, што укупно значи 150.000 до 210.000 теретних возила и најмање исто толико путника, односно возача тих возила.¹¹⁸

Годишњи ток саобраћаја путничких возила варира и до 50% од просечне вредности, што указује на значајан утицај појединих нетуристичких фактора на ову врсту привредне делатности. Реч је о карактеристичним годинама 1998. и 1999. године, које се одликују политичком нестабилношћу и предратним и ратним стањем из чега је простор Србије био означен као несигуран. Година 1998. издваја се као период у коме почиње полицијско-војна акција на Косову и Метохији, због које је цела земља, гледано споља, била проглашена за нестабилно подручје кроз које није пожељно путовати. У обе табеле, уласци и изласци, били су најмањи 1999. године, за време НАТО бомбардовања.

Наведени Секретаријат је у истом периоду мерио и саобраћај на делу пута Е-75 од Новог Сада до Београда, где је утврђено да је дневни саобраћај на овој деоници 6.000-10.000 возила. То значи да се просечан годишњи саобраћај креће од 2.000.000 – 3.500.000. Тек се овде види значај и прави саобраћај возила, јер су укључена и домаћа возила која не прелазе државну границу.

8.6 Подаци о прекограничном саобраћају у нашој земљи

На територији Републике Србије постоји 71 гранични прелаз, од којих су њих 60 у оквиру међународног саобраћаја (36 путем, 11 железницом, 3 аеродрома и 10 речних прелаза), 8 граничних прелаза су намењени за локални прекогранични саобраћај, 2 гранична прелаза су за међудржавни саобраћај и 1 гранични прелаз је за ванредне саобраћајне прилике. Међутим гранични прелази могу бити подељени према више критеријума, што можемо видети у табели 12.

¹¹⁸ <http://www.turizmologija.com/clanak/tranzitni-turizam-na-koridoru-e-75-kroz-backu/>, Гарача. В. - „Транзитни туризам на коридору Е-75 кроз Бачку“, приступљено децембра 2012. године

Табела 12: Врсте граничних прелаза у Србији

Тип саобраћаја		Категорија саобраћаја	
Гранични прелаз	Број граничних прелаза	Гранични прелаз	Број граничних прелаза
Друмски саобраћај	44	Међународни саобраћај	59
Железнички саобраћај	11	Међудржавни саобраћај	2
Речни саобраћај	10	Прекогранични саобраћај	9
Ваздушни саобраћај	3	Ванредни саобраћај	1
Трајекти	3		
УКУПНО:	71	УКУПНО:	71

Извор: Влада Републике Србије¹¹⁹

¹¹⁹ http://www.srbija.gov.rs/uploads/documents/strategy_border.pdf, приступљено у јулу 2012. године.

Табела 13: Гранични промет путничких моторних возила – Република Србија у 2002/3. години

Земља регистрације возила	2002. година		2003. година	
	Улаз	Излаз	Улаз	Излаз
Укупно	2944582	2747769	2769182	2597497
Домаће регистрације	1060710	1043492	800385	800859
Стране регистрације	1883872	1704277	1968797	1796638
Аустрија	95264	77743	97329	70748
Б и Х	674643	639927	671578	648487
Бугарска	114121	102986	115568	101008
Италија	20253	15358	19279	16207
Мађарска	111736	114880	189465	83466
Немачка	100924	76424	102077	84793
Македонија	30130	29932	31952	28682
Румунија	93997	91942	94869	82541
Холандија	10176	6300	16987	9213
Хрватска	100720	97446	130252	123444
Швајцарска	40283	25097	42230	28147
Остало	491625	426242	457211	519902

Извор: Статистички завод Републике Србије¹²⁰

Укупан број путничких моторних возила која су ушла у Србију током 2003. године, мањи је за 5,9 % у односу на претходну годину. Домаћих возила је мање за 24,1%, док је страних више за 4,5 %. Од страних возила највише их је са регистрацијом Босне и Херцеговине 33,4 %, а затим Хрватске 6,5 % и Бугарске са учешћем од 6,1 %.

Излаз путничких моторних возила мањи је за 5,3 % у односу на 2002. годину. Возила са регистрацијом Србије и Црне Горе у излазу мање је за 22,8 %, док је у истом периоду излаз возила са страном регистрацијом већи за 5,5 %. Возила са регистрацијом

¹²⁰ <http://pod2.stat.gov.rs/ObjavljenePublikacije/G2004/pdf/G20041105.pdf>, Републички завод за статистику, приступљено у августу 2012. године

Босне и Херцеговине са учешћем од 35,2 % су најбројнија, а затим следе возила са регистрацијом Хрватске 6,7 % и Бугарске са учешћем од 5,9 % у односу на укупан излаз путничких превозних средстава са страном регистрацијом.

Највећи број возила је ушао преко граничних прелаза са Босном и Херцеговином 35,5 %, а затим преко граничних прелаза са Мађарском 25,5 %. Највећи број возила у улазу у Србију, ушао је преко граничног прелаза Батровци 15,3 %, а затим преко Хоргоша 14,1 % и Келебије 8,3 %.

Преко граничних прелаза са Босном и Херцеговином је изашао највећи број путничких превозних средстава 37,0 %, а затим преко граничних прелаза са Мађарском 23,8 %. Три прелаза са највећим прометом путничких превозних средстава у излазу из Србије су Хоргош са 12,3 %, а затим Батровци са 11,8 % и Градина са 8,4 %.

Укупан број путника, који су свим врстама путничких превозних средстава ушли у Србију током 2003. године, је за 1,8 % мањи у односу на претходну годину. Број путника у возилима са регистрацијом Србије и Црне Горе је мањи за 22,3 %, а у возилима са страном регистрацијом већи за 10,0 %. Укупан број путника изашлих из Србије током 2003. године је за 0,4 % већи у односу на претходну годину. Путника у домаћим возилима је мање за 21,6 %, а путника у страним возилима више за 14,1 %.

Табела 14: Гранични промет путничких моторних возила – Република Србија у 2010/11. година

Земља регистрације возила	2010. година		2011	
	Улаз	Излаз	Улаз	Излаз
Укупно	6371342	6115136	6223566	6043963
Домаће регистрације	2348052	2413802	2246525	2357182
Стране регистрације	4023290	3701334	3977041	3686781
Аустрија	139923	127959	131974	127391
Б и Х	624061	667657	522472	566528
Бугарска	67872	60810	111760	64204
Италија	8923	8096	7027	5996
Грчка	32793	34463	32729	27540
Мађарска	248024	251677	266977	266415
Македонија	109402	113798	77968	66163
Немачка	137275	118676	187753	116673
Румунија	196835	184148	221328	209708
Хрватска	163630	153954	154266	142836
Црна Гора	340127	356372	340331	384598
Швајцарска	127434	65478	91197	69212
Остало	1859784	1592709	1831259	1639517

Извор: Статистички завод Републике Србије

Иако је број моторних возила и број прелазака државне границе у 2011. скоро удвостручен, у односу на 1996, укупан број путничких моторних возила која су ушла у Србију током 2011. године, према табели 14. мањи је за 2,3% у односу на 2010. годину. У исто време број путника је повећан. Домаћих возила је мање за 4,3%, док је страних возила мање за 1,1%. Од возила са страном регистрацијом, највише их је са регистрацијом Босне и Херцеговине, 13,0 %, затим Црне Горе, 8,6%, и Мађарске, са учешћем од 6,7%. Излаз путничких моторних возила из Србије мањи је за 1,2% у односу на 2010. годину. Број возила с домаћом регистрацијом у излазу смањено се за 2,4%, док је у истом периоду излаз возила са страном регистрацијом мањи за 0,4%. Најбројнија су возила са регистрацијом Босне и Херцеговине, са учешћем од 15,2%, а затим следе возила са регистрацијом Црне Горе, са учешћем од 10,4%, и Мађарске, са

учешћем од 7,2% у укупном излазу. Највећи број возила ушао је преко граничних прелаза с Босном и Херцеговином, 28,9%, а затим преко граничних прелаза са Хрватском, 21,7%, и Мађарском 19,0%. Највећи број возила у улазу ушао је у Србију преко граничног прелаза Батровци, 15,3%, а затим преко Хоргоша, 12,6%, и преко граничног прелаза Трбушница, 8,7%. Преко граничних прелаза с Босном и Херцеговином изашао је највећи број путничких превозних средстава, 30,2%, а затим преко граничних прелаза с Хрватском, 20,9%. Три прелаза с највећим прометом путничких превозних средстава у излазу из Србије јесу Батровци, са 14,6%, затим Хоргош, са 11,9%, и Трбушница, са 9,2%.

Укупан број путника који су свим врстама путничких превозних средстава ушли у Србију током 2011. године већи је за 2,6% у односу на претходну годину. Број путника у возилима с домаћом регистрацијом већи је за 1,7%, док је у возилима са страном регистрацијом већи за 3,0%. Укупан број путника изашлих из Србије током 2011. године, већи је за 1,4% у односу на претходну годину. Путника у домаћим возилима било је за 2,5% више, а путника у страним возилима за 0,8% више.

8.7 Значај зелене карте приказан кроз економску исплативост на домаћем примеру

Користи од функционисања система зелене карте могле би се једноставно поделити на директне и индиректне. Директне користи се релативно лакше доказују док је индиректне тешко квантитативно и вредносно утврдити а тиме и доказати. Управо такав приступ учињен је и у овом раду: непосредне користи су делимично квантификоване док су посредне описане.

Како би се доказале евидентне директне користи од успостављања и функционисања система зелене карте, кроз значајно смањење директних трошкова осигурања моторних возила од одговорности за штете које могу нанети трећим лицима, приликом преласка државне границе на територији других земаља, даје се приказ прекограничног промета моторних возила: улаз, излаз и транзит теретних моторних возила (улаз = излаз).

Табела 15: Гранични промет моторних возила – улаз, 2005–2010. године¹²¹

	Путничка превозна средства						Теретни аутомобили			
	Путнички аутомобили		Аутобуси		Мотоцикли		Улаз		Транзит - улаз	
	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС
2005	3996892	1331052	145133	60644	2735	1119	229017	123636	469243	23452
2006	4092271	1405683	134561	55288	2503	1223	276108	130473	573903	20534
2007	5063690	1715230	155520	71200	3664	1970	307844	189747	371182	12237
2008	5401948	1964443	151979	67444	4985	2280	333903	196896	394373	13235
2009	5971178	2002988	141844	60616	5437	2867	214406	129600	224685	9604
2010	6371342	2348052	145611	61045	9221	4737	284561	177703	375394	12894

Извор: Републички завод за статистику

¹²¹ Билтен Републичког завода за статистику – «Саобраћај и телекомуникације у Републици Србији», Београд, 2012. године
http://webbrzs.stat.gov.rs/WebSite/repository/documents/00/00/59/16/SB_549_Saobracaj_2010.pdf,
 приступљено у априлу 2013. године

Табела 16: Гранични промет моторних возила – излаз, 2005-2010. године¹²²

	Путничка превозна средства						Теретни аутомобили			
	Путнички аутомобили		Аутобуси		Мотоцикли		Улаз		Транзит - излаз	
	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС	Укупно	Регистрација РС
2005	3751768	1268152	145869	61170	3001	1198	249253	140860	469243	23452
2006	3857291	1406328	134716	56029	2593	1243	355784	186563	573903	20534
2007	4812843	1720674	153725	71070	3821	2033	414367	264742	371182	12237
2008	5338571	1981232	154466	71128	5426	2555	456028	267325	394373	13235
2009	5344913	2008837	140043	60679	5260	2870	286974	168344	224685	9604
2010	6115136	2413802	144352	62594	9149	4670	411851	237710	375394	12894

Извор: Републички завод за статистику

Табела бр 17: Број осигураних моторних возила, износ премије осигурања, број издатих образаца зелене карте за сва друштва, према подацима Удружења осигураваача Србије, и израчунати износи уштеда – претпостављеног граничног осигурања, од 1996 до 2012.

Осигурање одговорности аутомобилиста					
Година	Број возила	Бруто премија у 000 дин	Просечна премија по возилу 03/02	Број издатих ЗК	Износ претпостављеног граничног осигурања
01	02	03	04	05	06
1996	1.379.249	399.324	289,56	203.310	58.870.443
1997	1.382.484	525.513	380,12	157.959	60.043.375
1998	1.418.074	646.969	456,23	130.605	59.585.919
1999	1.420.144	873.197	614,86	118.125	72.630.337
2000 ¹²³	1.472.297	1.768.661	1.201,29	200.980	241.435.264
2001	1.487.993	6.092.424	4.094,39	209.332	857.086.847
2002	1.670.577	6.988.919	4.183,53	103.549	433.200.347
2003	1.549.095	7.268.555	4.692,12	360.901	1.693.390.800
2004	1.664.331	6.646.897	3.993,73	342.640	1.368.411.647
2005	1.694.961	10.698.586	6.311,99	367.120	2.317.257.768
2006	1.755.873	12.647.220	7.202,81	373.546	2.690.580.864
2007	1.822.997	14.288.178	7.837,74	456.089	3.574.706.998
2008	1.919.158	16.564.973	8.631,37	499.500	4.311.369.315
2009	1.996.764	18.229.635	9.129,58	455.500	4.158.523.690
2010	2.050.245	18.812.888	9.175,92	533.000	4.890.765.360
2011 ¹²⁴	2.026.133	18.516.510	9138,84	/	/
2012	2.141.187	19.567.971	9.138,84	/	/

Извор: Удружење осигураваача Србије¹²⁵

У табели 17 приказане су изведене директне користи које су резултат примене и функционисања система зелене карте осигурања на примеру Републике Србије.

¹²² Ибидем.¹²³ За осенчене године подаци о броју возила и бруто премији недостају поуздани, проверени подаци за поједина друштва¹²⁴ У 2011. и 2012. години број продатих зелених карата је драстично смањен због преласка на систем регистарских таблица.¹²⁵ Једним делом подаци су преузети из Удружења осигураваача Србије, док је остатак прорачун настао за потребе овог рада

Посматран је период од 1996. до 2012. године, уз одређене претпоставке. Упоредан је број осигураних моторних возила са бројем издатих зелених карата, на годишњем нивоу. Предпостављено је да једно моторно возило због поседовања зелене карте штеди само једно гранично осигурање. Уштеде су приказане у колони 6 (шест) табеле. Те уштеде се крећу од 59 милиона динара, 1996, до 4,890.765.360 колико су износиле 2010. године. Систем регистарских таблица и налепница, почев од 01. јануара 2011. године, променио је само формално утицај зелене карте новим унапређењем. Користи су само увећане изостајањем трошкова за куповину потврде – зелене карте. Тако се поред директних уштеда, које су од 2011, поред замене трошкова граничног осигурања, увећане и за трошак зелене карте (цена се кретала од 1.200,00 до 2.000,00 динара, а у последње време и 3.000,00 динара). Рачунато по истом принципу, домаћи аутомобилисти, уштедели су на име система зелене карте, у 2012, преко 5 (пет) милијарди динара (5,107.703.208) само по основу једносмерних прелазака државне границе без поновног плаћања осигурања од истог ризика од кога су осигурани у нашој земљи. Исто се односи и на аутомобилисте из других земаља који долазе у нашу земљу или су у транзиту. Ако се погледа број прелазака државне границе, улази и излази заједно са домаћим моторним возилима, дати у претходним табелама овога рада, добија се представа о значајним директним уштедама које се обезбеђују посредством система зелене карте. Предности зелене карте, о којима говоре претходни редови, најбоље се практично очитују кроз доласке грађана бивше Југославије, који сада живе у САД или у Канади, а дођу сопственим аутомобилом до луке Бар. Земље из којих та возила долазе нису у систему зелене карте тако да њихови власници или корисници морају, при уласку у Црну Гору, платити гранично осигурање, затим поново, при уласку у Србију или БиХ, морају платити ново гранично осигурање за одређену територију. Исто би било код доласка у луку Солун, моторним возилом које је доведено бродом из поменутих земаља. Морало би се платити гранично осигурање за Грчку, Македонију и за Србију.

Посредне користи које пружа систем зелене карте могле би се описати као олакшице или као лагодности које аутомобилистима обезбеђује међународна исправа о осигурању аутомобилиста од одговорности приликом преласка границе посећене земље. Те лагодности започињу на граници. Аутомобилиста више нема потребе да се задржава на граници због осигурања. Довољан је само један поглед на маркицу – налепницу на ветробрану моторног возила. Ту почињу користи: од брзине преласка, тј. потребног времена задржавања, разних трошкова администрирања (попуњавања папира, овера, провера, остављање депозита и сл), ефикасности, опште лагодности и др. При чему треба имати у виду прекогранични превоз лакокварљивих производа, меса, млека, воћа и поврћа, сировина, материјала, затим делова, склопова, репроматеријала, на које чека процес производње, итд. Предности које имају туристи и транзит, који журе на одређене дестинације поштујући уговорене рокове. Огромне посредне предности система зелене карте, које није једноставно сагледати, односе се на заштиту права штетника и посебно на заштиту права трећих оштећених лица. Код штетника права се реализују кроз покриће ризика од одговорности који могу да наступе у посећеној земљи. Трећа оштећена лица у својој, или као нерезиденти у посећеној земљи, такође су заштићени. И једни и други имају уређена и прецизно разрађена правила у систему зелене карте која им омогућују и обезбеђују ефикасност и лакоћу у заштити и остваривању њихових права на целој територији успостављеног система зелене карте.

IX Закључак

У раду су посредством историјског прегледа хронолошки приказани извори права за настанак, успостављање и развој система међународне карте осигурања, од почетака, од настајања идеје, преко имплементације кроз време, па све до данашњих дана. Коришћене су историјске чињенице и правне основе изградње и функционисања система зелене карте. Приказ је извршен уз поштовање хронологије настајања и доношења појединих извора права, анализу развоја и сталног унапређивања и прилагођавања нових регулаторних решења потребама прекограничних кретања растућег броја аутомобилиста. Свака фаза правног и формалног развоја међународног система зелене карте осигурања пропраћена је одговарајућим освртом на циљеве и предности које тај систем обезбеђује. Основни циљ стварања, изградње и примене међународног система зелене карте јесте организација, убрзање, ефикасност, економска оправданост, олакшање и лагодност у прекограничном друмском промету робе, услуга, капитала и људи, коришћењем моторних и прикључних возила. Циљ се остварује, пре свега кроз потпуну (грађанскоправну) заштиту штетника, дакле осигураника од одговорности за штете које могу изазвати моторним и прикључним возилом, и то штете на лицима и имовини у иностранству. Истовремено, то је посредна правна заштита трећих оштећених лица – жртава друмског саобраћаја. Реализација права из основа осигурања са елементима иностраности остварује се у систему и посредством исправе познате под прихваћеним и одомаћеним називом – зелена карта.

У данашњем модерном свету проток робе, капитала и људи је све интензивнији. И поред других врста саобраћаја (ваздушни, железнички, морски, речни) најчешће се људи и роба превозе друмским саобраћајем коришћењем моторних и прикључних возила. Економски све богатије друштво омогућило је готово сваком појединцу да су му превозна средства све лакше доступна. Примат је преузео породични, а може се с правом рећи, у последње време све више, и лични аутомобил. За разлику од недавне прошлости, када је поседовање аутомобила било изузетак, редак луксуз, данас је готово немогуће замислити породицу без једног возила, а све чешће их поседују и више. Овакав убрзани раст броја возила на путевима, отварање граница, изградња нових и модерних саобраћајница има и другу, тамну страну, а то су чешће и бројније саобраћајне незгоде, којих је, пропорционално свим утицајним факторима, све више. Узимајући у обзир да људи све чешће путују ван граница својих држава, на путевима се налази све већи број моторних возила са страним регистарским таблицама, којима управљају особе које имају пребивалиште изван територије на којој се налазе, то неминовно долази, и све више, до саобраћајних незгода са елементом иностраности.

Док за разлику од незгода, које се решавају у редовном поступку или су ограничене на домаће судове, а везано за утврђивање и решавање питања грађанске вануговорне одговорности за штету и одређивање меродавног права, код којих се не појављују већи правни проблеми, то није случај са незгодама које су међународног типа. Решавање овог проблема почело је с одредбама Хашке конвенције о меродавном праву за саобраћајне незгоде, још из 1971. године. Систем зелене карте је покушај да се пронађе могуће ефикасно решење и да се обезбеди јединствен одговор на питања накнаде штете у ком је присутан елемент иностраности.

Систем зелене карте се стално развија и унапређује, прилагођава се новонасталој ситуацији наметнутој потребама и захтевима учесника на међународном плану. Промене су врло честе и уочљиве. Динамичност промена посебно је уочљива ширењем Европске Уније на све већи број земаља. То је даље наметнуло потребу обезбеђења

одређених мериторних стандарда у дефинисању обавеза и у вршењу мериторног права за све учеснике у прекограничном промету. Чињеница је да ће се систем зелене карте развијати и даље, пре свега кроз прилагођавање и доношење нових и другачијих правила. Унификација и хармонизација правила система зелене карте су два елемента, чије испуњење не зависи од националних законодавстава и надлежних органа. Наведена два елемента зависе, пре свега, од самог система зелене карте и његових интерактивних утицаја, односно од највишег органа тог система, Савета бироа.

Република Србија је сада већ на извесном путу да постане члан Европске уније. Ово чланство би требало донети промене које ће се рефлектовати на све сегменте нашег друштва, па тако и на осигурање и на систем зелене карте. Србија ће бити део јединственог тржишта, али ће при том, као и остале земље чланице, имати посебну регулативу у оквирима оне која је прописана Директивама. Код нас се већ дуже време врши хармонизација са законодавством ЕУ, у циљу што боље припреме за улазак у ЕУ. Усаглашавање са прописима ЕУ управо је у нашем општем интересу, с обзиром на то да је европска пракса, и достигнуте проверене правне тековине као њена основа, веома значајна.

Зелена карта, или међународна исправа о осигурању од одговорности аутомобилиста, као елеменат система, је исправа о осигурању која представља основу за доказивање и остваривање права у систему прекограничне, међународне осигуравајуће заштите. Под исправом о осигурању, у Лондонском споразуму, подразумева се међународна карта осигурања моторних возила према обрасцу уговореном још у Препоруци из 1952. године. То је међународно договорени и признати доказ постојања јемства и у иностранству, са основом у већ склопљеном уговору о осигурању од одговорности у матичној земљи. Да би зелена карта могла вршити ту своју прекограничну улогу, потврде постојања осигуравајућег покрића за моторно возило које је у њој наведено, нужно је ригорозно поштовање њене прописане и потписане форме и садржаја. Није правно допуштено било какво мењање.

То је исправа која је неопходна за функционисање система зелене карте. Уколико та исправа не постоји – нема ни односа између осигураника и обрађивачког бироа, нити односа између издавачког и обрађивачког бироа, а тиме нити прекограничне заштите права осигураника, корисника осигурања и трећих оштећених лица.

Значај овога рада је у изучавању, анализи и изношењу уочених предности и користи које међународни систем зелене карте пружа аутомобилистима и трећим оштећеним лицима. Систем зелене карте својим функционисањем обезбеђује значајне користи и предности. Оне се могу грубо поделити на директне и индиректне. Директну корист, која се може и квантификовати, представља свакако избегавање двоструког осигурања. То је директна уштеда коју чини износ премије осигурања који би се морао платити за покриће истих ризика (одговорност аутомобилиста), приликом посете другој земљи преласком њене државне границе. Индиректне користи и предности су огромне и значајне. Тешко се могу квантификовати. Огледају се у уштеди времена (задржавање на граници), избегавању сложеност администрирања, лагодности којом зелена карта – у последње време посредством регистарске таблице, налепница – обезбеђује на путовању „брисањем“ граница, лагодношћу у остваривању права штетника и права оштећених лица из основа осигурања. Уштедама и олакшицама које имају штетници - осигураници од одговорности на територији посећене земље, као и лагодности оштећених лица у остваривању права на штету и на накнаде из основа осигурања и др.

Поред широких привредних користи треба истаћи посебан значај, место и улогу, као и доприносе зелене карте, који се односе на туризам, затим на транзит (изузетно значајан за нашу земљу) и на, транзитом условљени, транзитни туризам.

Трајање и стално усавршавање и развој система зелене карте упућује на закључак о предностима, користима и све већој потреби постојања и функционисања овог система. То су препознали органи и организације друмског саобраћаја и у другим деловима света.

Тако су и у другим деловима света настала, и даље се развијају и усавршавају, слична решења међународног система организације, убрзања, олакшања друмског саобраћаја и осигурања корисника моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима. У Африци функционише међународни систем наранџасте, у Азији систем смеђе и у Јужној Америци систем жуте карте. У савременим условима светских кретања, укупног развоја и повезивања све удаљенијих делова света, у оквиру појединих и између поједних континената појављује се потреба за повезивањем ових међународних система посебно на додирним просторима поједних земаља Африке, Азије и Европе. Потврда ових тенденција је укључивање појединих земаља из Африке и Азије у Европски међународни систем зелене карте (Турска, Ирак, Иран, Израел, Мароко и Тунис).

Х Литература:

[1] Књиге

- Љиљак В. – „Нека питања везана за накнаду штете са елементима иностраности“, у Зборнику радова “Моторна возила – иновације, безбедност и осигурање“, Београд, 2003. године;
- Мрвић–Петровић Н., Перовић З., Филиповић А. – „Обавезно осигурање од аутоодговорности и накнада штете“, Београд, 2002. године;
- Миљевић М. - „Методологије научног рада,, - Скрипта, Филозофски факултет, Пале, 2007. година.
- Пак Ј. – «Право осигурања», Београд, 2011. године;
- Ћурковић М. – „Међународна карта осигурања моторног возила“, Загреб, 1990. године;
- Ћурковић М., Луи А. – „Нови сустав зелене карте осигурања“, Загреб, 2003. године;
- Ћурковић М. – „Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету“, Загреб, 1989. године;
- Чоловић В. – „Међународно осигурање аутоодговорности“, Београд, 2007. године.

[2] Чланак у часопису

- Васки Н., Splitter Н. - „Накнада штете у прометној незгоди у иноземству“, Билтен Хрватског уреда за осигурање, бр. 35/2000.

[3] Чланак у зборнику

- Пак Ј. - „Директиве Европске уније у области осигурања од одговорности за штете од моторних возила“, у „Водичу кроз Право Европске уније“, Београд, 2009. године;
- Терзић Н. - „Примена четврте директиве ЕУ о осигурању од аутоодговорности“, у Зборнику радова "Осигурање у сусрет процесу придруживања Србије и Црне Горе Европској унији“, Палић 2006. године;
- Церовић, М. - „Усклађивање осигурања ауто-одговорности са стандардима међународног система зелене карте“, у Зборнику радова „Право осигурања у транзицији“, Палић, 2006. године;

- Церовић М. – „Усклађивање осигурања аутоодговорности с европским стандардима“, у Зборнику радова „Интеграција права осигурања Србије у европски (ЕУ) систем осигурања“, Палић, 2007.године.

[4] Правни извори

- Annex 1 of the Revised Consolidated Resolution on the Facilitation of Road Transport (R.E.4.) adopted at the sixty-sixth session (17-19 February 2004) of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe;

- Annex 2 of the consolidated Resoulution on the Facilitation Of Road Transport adopted at 74th (Special) Session of the Working Party on 25th – 29th June, 1984;

- Annex 2 of the Consolidated Resolution on the Facilitation of Road Transport (R.E.4.) adopted at the 94th Session of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe of the 14th - 16th November 2000;

- Extract of Recommendation No.5 adopted by the Sub-Committee on Road Transport on 25th January, 1949;

- Internal Regulations adopted by the General Assembly in Crete on 30 May 2002 and revised in Lisbon on 29 May 2008

- Прва директива 72/166 од 24.07.1973. године о усаглашавању прописа држава чланица о осигурању од грађанске одговорности за штете настале из употребе моторних возила и обавезу осигурања те одговорности, ОЈ Л 103 од 02.05.1972. године;

- Друга директива 84/5/ЕЕЗ од 30.12.1983. године о усаглашавању прописа држава чланица о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, ОЈ Л 8 од 11.01.1984. године, осигурање од одговорности за штете у саобраћају;

- Трећа директива 90/232/ЕЕЗ од 14.05.1990. године о усаглашавању прописа држава чланица од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, ОЈ Л 129 од 19.05.1990. године;

- Четврта директива 2000/26 од 16.05.2000. године о усаглашавању прописа држава чланица о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, ОЈ Л 181 од 20.07.2000. године;

- Пета директива 2005/14 од 11.05.2005/ЕЗ од 11.06.2005. године о измени директива о осигурању грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила, Л 149 од 11.06.2005. године;

- Закон о основама осигурања имовине и лица из 1990. године;

- Закон о осигурању имовине и лица, „Сл.лист СРЈ“, бр.30/1996;

- Закон о осигурању ("Сл. гласник РС", бр. 55/2004, 70/2004 - испр. и 61/2005);

- Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 51/2009);
- Правилник о начину и поступку издавања, употреби и контроли међународне карте осигурања аутоодговорности и обради штета, донет на XIII седници дана 12.06.2002. године и на XV седници одржаној 11.12.2002.године;
- Извештај о пословању за 2005. годину, Удружење осигуравача Србије;
- Извештај о вршењу јавних овлашћења у 2010. години, Београд, фебруар 2011.године.
- „Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила“, Службени гласник РС, бр 69/2010,101/2010, 53/2011, 22/2012 и 121/2012.

[5] Интернет извори

- <http://www.irfnet.org/>, Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans / Final Report
- www.cobx.org;
- <http://cobx.org/en/index-module-orki-page-view-id-301.html>;
- www.cea.eu;
- <http://www.mib.org.uk/NR/rdonlyres/56EFE61A-D2BF-41ED-8E5F-87EABE073BC0/0/GenevaRecommendationsJanuary1949.pdf>;
- <http://www.mib.org.uk/NR/rdonlyres/91410EB3-2503-491A-8498-0ECFDD8B8D15/0/GenevaRecommendationsJune1984.pdf>;
- <http://www.mib.org.uk/NR/rdonlyres/D5CCC07F-CDBD-4888-9994-F4AAD9AA8340/0/GenevaRecommendationsNovember2001.pdf>;
- <http://www.mib.org.uk/NR/rdonlyres/5E210430-B93B-4906-9810-551950895B09/0/GenevaRecommendations2004.pdf>;
- <http://www.mib.org.uk/NR/rdonlyres/54131867-0444-4DB0-9FF5-9817876CE8DB/0/08UpdatedInternalRegulationsadoptedinLisbonfinal.pdf>;
- http://prf.unze.ba/v2/docs/anali/godina_4_broj_7/12%20Kurtovic.pdf, Куртовић Х. – „Увођење неких нових обавеза за осигуравајућа друштва по основу обавезног осигурања моторних возила“;
- <http://www.vps.ns.ac.rs/nastavnici/Materijal/mat5573.ppt>, Лазић Ј. – «Научно истраживање».
- http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Passenger_transport_statistics, Статистички извештаји, Еуростат.

- http://www.srbija.gov.rs/uploads/documents/strategy_border.pdf, “Integrated Border Management Strategy in Republic of Serbia”, Влада Републике Србије.
- Гарача В. – «Транзитни туризам на коридору Е-75 кроз Бачку», приступљено у септембру 2012. године <http://www.turizmologija.com/clanak/tranzitni-turizam-na-koridoru-e-75-kroz-backu/>
- Билтен Републичког завода за статистику – «Саобраћај и телекомуникације у Републици Србији», Београд, 2012. године
http://webzs.stat.gov.rs/WebSite/repository/documents/00/00/59/16/SB_549_Saobracaj_2010.pdf, приступљено у априлу 2013. године
- Пирошки М. – „Србија моторизована изнад светског просека“, часопис Вреле Гуме, <http://www.vrelegume.rs/test/broj-vozila-u-srbiji/> , приступљено у априлу 2013. године.