

**УНИВЕРЗИТЕТ СИНГИДУНУМ**  
**Департман за постдипломске студије**

**МАСТЕР РАД**

**Осигурање моторних возила као инструмент  
заштите жртава саобраћајних незгода**

**Ментор:**  
**Проф. др Јасна Пак**

**Студент:**  
**Горица Грујић**  
**Број индекса 400770/2009**

**Београд 2010.**

# САДРЖАЈ

стр.

|                                                                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. УВОД .....</b>                                                                                                                    | <b>4</b>  |
| 1. 1. Предмет и полазиште истраживања .....                                                                                             | 5         |
| 1. 2. Значај и актуелности истраживања .....                                                                                            | 6         |
| 1. 3. Циљеви истраживања .....                                                                                                          | 6         |
| 1. 4. Хипотетички оквир истраживања.....                                                                                                | 7         |
| 1. 5. Метод истраживања .....                                                                                                           | 7         |
| 1. 6. Структура рада.....                                                                                                               | 7         |
| <b>2. НАСТАНАК МОТОРНОГ ВОЗИЛА .....</b>                                                                                                | <b>9</b>  |
| <b>3. ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА .....</b>                                                                                               | <b>12</b> |
| 3. 1. Подела и врсте осигурања моторних возила .....                                                                                    | 13        |
| 3. 2. Каско-осигурање моторних возила .....                                                                                             | 13        |
| 3. 2. 1. Врсте каско-осигурања моторних возила .....                                                                                    | 14        |
| 3. 2. 1. 1. Основно каско-осигурање .....                                                                                               | 15        |
| 3. 2. 1. 2. Делимично каско-осигурање .....                                                                                             | 17        |
| 3. 2. 1. 3. Допунско каско-осигурање .....                                                                                              | 18        |
| 3. 2. 2. Искључење обавезе осигураваача .....                                                                                           | 19        |
| 3. 2. 3. Бонус и малус .....                                                                                                            | 20        |
| 3. 2. 4. Добровољно осигурање моторних возила у свету .....                                                                             | 23        |
| <b>4. ОСИГУРАЊЕ ОД АУТОМОБИЛСКЕ ОДГОВОРНОСТИ.....</b>                                                                                   | <b>28</b> |
| 4. 1. Разлике између Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године и Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године..... | 35        |
| 4. 2. Гарантни Фонд.....                                                                                                                | 39        |
| 4. 2. 1. Накнада штете проузрокована употребом неосигураног моторног возила .....                                                       | 42        |
| 4. 2. 2. Накнада штете проузрокована употребом непознатог моторног возила .....                                                         | 43        |
| 4. 2. 3. Накнада штете у случају отвореног стечајног поступка над осигуравајућим друштвом .....                                         | 45        |
| 4. 2. 4. Елемент иностраности у Гарантном фонду .....                                                                                   | 46        |
| 4. 2. 5. Економски показатељи система Гарантног фонда 1997-2008. године .....                                                           | 48        |
| 4. 3. Систем зелене карте – међународно осигурање од аутомобилске одговорности.....                                                     | 54        |
| 4. 3. 1. Настанак система зелене карте .....                                                                                            | 54        |

|                                                                                                                                                                              |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4. 3. 2. Међународне конвенције у осигурању од аутомобилске одговорности.....                                                                                                | 57        |
| 4. 3. 3. Регулатива Европске Уније у осигурању од аутомобилске одговорности.....                                                                                             | 58        |
| 4. 3. 4. Критски споразум.....                                                                                                                                               | 62        |
| 4. 4. Регулисање система зелене карте у домаћем законодавству .....                                                                                                          | 66        |
| 4. 4. 1. Регулисање система зелене карте у ЗОИЛ из 1996. године.....                                                                                                         | 68        |
| 4. 4. 2. Регулисање система зелене карте у Закону из 2009. године.....                                                                                                       | 69        |
| <b>5. ЦИЉЕВИ ОСИГУРАЊА МОТОРНИХ ВОЗИЛА .....</b>                                                                                                                             | <b>70</b> |
| 5. 1. Улога осигуравајућих друштава у заштити осигураника и других оштећених лица у саобраћају.....                                                                          | 70        |
| 5. 2. Каско-осигурање у заштити осигураника .....                                                                                                                            | 72        |
| 5. 3. Осигурање од аутомобилске одговорности у заштити осигураника и других оштећених лица (систем зелене карте и осигурање од аутомобилске одговорности у нашој земљи)..... | 75        |
| <b>6. ЗАКЉУЧАК.....</b>                                                                                                                                                      | <b>77</b> |
| <b>ЛИТЕРАТУРА .....</b>                                                                                                                                                      | <b>79</b> |

## 1. УВОД

Моторно возило спада у једно од новијих изума човечанства. Оно је у многоме олакшало човеков живот и пружио му је нешто што до тада није било могуће, а то је прелажење великих раздаљина у веома малом року. Најважније од свега је то да се данас производе моторна возила која су доступна човеку са просечним месечним примањима, не само људима са примањима изнад просека, тако да се може рећи да је данас моторно возило направљено да удовољи свим људима, без обзира на њихов друштвени положај.

Када кажемо моторно возило, обично помислимо на путнички аутомобил, али поред путничких аутомобила постоји велики број моторних возила која имају различиту намену. Одређена превозе људе, друга терет, трећа робу, а нека обављају специјализоване услуге и све то у сврху олакшавања човековог свакодневног живота.

С обзиром на то да су моторна возила све савршенија и све вреднија, њихов власник мора бити упознат са чињеницом како да заштити своје моторно возило, самим тим и себе, а и људе око себе са којима свакодневно долази у интеракцију када управља моторним возилом и тиме сноси део одговорности као и сви учесници у саобраћају.

Начини на који власник може заштитити своје моторно возило су многобројни, а један од њих је осигурање. Вредност моторних возила може бити сачувана уколико су власници упознати о начину очувања моторних возила и уколико им тржиште осигурања то омогућује. Када се испуне ова два наведена услова, настаје могућност закључивања уговора о каско-осигурању, које спада у добровољна осигурања.

Поред каско-осигурања које је добровољно, постоји обавезно осигурање које је увела држава да би заштитила трећа оштећена лица. Реч је о о осигурању власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима (осигурање од аутомобилске одговорности).

Данас се праве све боља и напреднија моторна возила, а штетних догађаја је све више. Велика пажња се мора посветити људском фактору јер он утиче на већину штетних догађаја, а остварење многих осигураних случаја се може предупредити. Тако се стварају услови да, уколико дође до осигураног случаја, све буде решено на обострано задовољство, како осигураника и трећих оштећених лица, тако и друштва за осигурање, а све набројано помаже јачању привреде и економије земље у којој живимо.

## 1.1. ПРЕДМЕТ И ПОЛАЗИШТЕ ИСТРАЖИВАЊА

Предмет истраживања је осигурање моторних возила и његова улога у заштити жртава саобраћајних незгода. Осигурање је делатност која штити човека и његову имовину, а на тај начин обезбеђује сигурност у привреди и друштву у целини.<sup>1</sup> Осигурање моторних возила има за циљ да заштити све учеснике у саобраћају и да пружи неопходну финансијску помоћ својим осигураницима ако дође до штетних догађаја.

Истраживање се састоји из шест делова:

- Обухвата теоријски део о настанак и развоју моторних возила и његовом значају за комплетну индустрију, привреду, економију и осигурање сваке земље у свету
- Обухвата теоријски део који садржи: осигурање моторних возила, настанак осигурања моторних возила, поделу осигурања моторних возила на каско-осигурање моторних возила и осигурање од аутомобилске одговорности и детаљно објашњење сваке од наведених врста осигурања моторних возила. Такође, у овом делу упоређујемо наше осигурање моторних возила са осигурањем моторног возила у свету (првенствено Европи)
- Обухвата део у коме анализирамо Закон о осигурању имовине и лица из 1996. године и упоређујемо га са новим Законом о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године
- Обухвата део у коме анализирамо институцију Гарантног фонда, његову намену и успешност пословања у нашој земљи
- Обухвата део у коме објашњавамо међународно осигурање од аутомобилске одговорности (систем зелене карте) – његов настанак, развој и допринос директива осигурању од аутомобилске одговорности
- У завршном делу посвећујемо се правим циљевима осигурања моторних возила и кроз каско-осигурање и осигурање од аутомобилске одговорности анализирамо напредак заштите осигураника и других оштећених лица у саобраћајним незгодама. Такође, у овом делу анализирамо и начине којима осигуравајућа друштва настоје да смање број саобраћајних незгода.

---

<sup>1</sup> Предраг Шулетић, Ратко Вујовић, Драган Мркшић, Небојша Жарковић, Јован Рашета, Јова Милорадић, *Основи осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд, 2008. стр. 3.

## **1.2. ЗНАЧАЈ И АКТУЕЛНОСТИ ИСТРАЖИВАЊА**

Значај овог истраживања је да се приближи и појасни делатност осигурања онима који нису упознати чиме се осигурање, заправо, бави. Актуелност се огледа у томе што је веома мали проценат људи у нашој земљи обавештено о пословима осигурања и како оно може помоћи човеку и у многоструком му олакшати живот, те осигуравајуће организације стављају акценат на проширење како животног, тако и не-животног осигурања.

Осигурање моторних возила спада у једно од најпопуларнијих осигурања. Осигурање од аутомобилске одговорности је обавезно за све власнике моторних возила јер штити трећа оштећена лица уколико дође до штетног догађаја. Каско-осигурање моторних возила је добровољно и покрива штете на самом осигураном возилу, без обзира на то ко је крив за саобраћајну незгоду.

Систем зелене карте обезбеђује заштиту осигуранику у другим земљама чланица система уколико он изазове незгоду у иностранству или уколико на територији своје земље изазове незгоду, а оштећено лице је грађанин стране земље чланице система зелене карте.

Гарантни фонд покрива штете настале од стране непознатог, неосигураног возила или возила које је имало закључено осигурање са осигуравајућим друштвом које је отишло под стечај.

Значај овог истраживања је, такође, објаснити зашто је осигурање моторних возила веома битно не само за власника возила, већ и за све учеснике у саобраћају, јер сви учесници у саобраћају, па и пешаци, подједнако су изложени ризику које носи свако моторно возило.

## **1.3. ЦИЉЕВИ ИСТРАЖИВАЊА**

Научни циљ је научна дескрипција свих или скоро свих елемената и функција осигурања моторних возила. Друштвени циљ у истраживању је конкретно приказати делатност осигурања моторних возила које штити своје осигуранике и пружа им финансијску или неку другу врсту помоћи уколико дође до настанка штете. Делатност осигурања карактерише узајамно поверење осигураника и осигуравача и циљ истраживања је како да се поврати изгубљено поверење потенцијалних осигураника у делатност осигурања. Такође, циљ је и упоредити делатност осигурања моторних возила у Србији са осигурањем у неким развијеним земљама и из тога извући нова сазнања. Нова сазнања до којих се долази у раду везана за осигурање моторних возила могу се користити у осигуравајућој пракси.

#### **1.4. ХИПОТЕТИЧКИ ОКВИР ИСТРАЖИВАЊА**

Основна хипотеза нашег истраживања је: „Осигурање моторних возила у битном помаже осигураницима и трећим оштећеним лицима уколико дође до штетног догађаја.“ Тако осигурање пружа сигурност свима који су изложени ризику и покушава да смањи број оштећених лица својим пословањем. Нашу генералну хипотетичку тврдњу операционализујемо преко следећих ставки:

- осигурање моторних возила надокнађује штете и помаже у спречавању штета
- осигурање моторних возила пружа сигурност оштећеним лицима којима је лакше када знају да ће штету наплатити од организације која је имућна и солвентна
- профит остварен у делатности осигурања се у одређеном проценту улаже и тако јача економију земље

#### **1.5. МЕТОД ИСТРАЖИВАЊА**

Узимајући у обзир специфичности проучаваног предмета истраживања користимо различите методе како бисмо задовољили основне методолошке захтеве науке – објективност, поузданост, општост и систематичност. У истраживању ћемо користити основне аналитичке и синтетичке методе, од опште научних хипотетичку, дедуктивну и употребну, а у прикупљању података статистичку анализу. Од техника истраживања користи се анализа садржаја на нивоу изворне и секундарне грађе.

#### **1.6. СТРУКТУРА РАДА**

Структура рада се заснива на шест аспеката анализиране теме:

- настанак осигурања моторног возила и његова подела
- опис и главне карактеристике каско-осигурања моторног возила и осигурања од аутомобилске одговорности и поређење домаћег осигурања моторних возила са страним осигурањем моторних возила
- упоређивање Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године и Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године
- настанак и функција Гарантног фонда и његова важност у осигурању од аутомобилске одговорности

- настанак, развој и значај међународног осигурања од аутомобилске одговорности (система зелене карте)
- циљеви осигурања моторних возила, напредак заштите осигураника и других оштећених лица у саобраћајним незгодама и начини којима осигуравајућа друштва настоје да смање број саобраћајних незгода

Након Увода у коме се поставља истраживање, **први део** рада објашњава како је настало моторно возило, како се развијала аутомобилске индустрија и у којој мери она има утицај на делатност осигурања моторних возила.

**Други део** рада објашњава шта значи осигурање моторног возила, као и шта се подразумева под каско-осигурањем моторних возила и осигурањем од аутомобилске одговорности. Објашњавају се и упоређују Услови по којима послују осигуравајуће организације на нашем тржишту осигурања, а такође се упоређује домаће и страно осигурање моторних возила. Упоредићемо наше каско-осигурање са страним (првенствено европским) осигурањем. Затим ћемо се осврнути на проблеме са којима се сусреће Британско удружење осигуравача и начин на који они решавају своје проблеме везане за осигурање моторног возила и такође ћемо упоредити наше осигурање моторних возила са осигурањем земаља у околини.

**Трећи део** рада се састоји од упоређивања Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године са Законом о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године да бисмо видели која нова решења даје Закон из 2009. године и да ли се може рећи да је успешан у заштити како трећих оштећених лица, тако и лица која су грађанскоправно одговорна за саобраћајне незгоде.

**Четврти део** рада анализира институцију Гарантног фонда, његову функцију, начин пословања и успешност рада Гарантног фонда који је табеларно исказан у раду. У табелама се налазе статистички подаци пословања Гарантног фонда у нашој земљи од 1997-2008. године.

**Пети део** рада представља анализу међународног осигурања од аутомобилске одговорности (система зелене карте) – његов настанак, регулисање и значај директива Европске Уније за овај систем.

**Шести део** рада представља завршни део у коме анализирамо циљеве осигурања моторних возила, напредак заштите осигураника у каско-осигурању и осигурању од аутомобилске одговорности и начине помоћу којих осигуравајућа друштва покушавају да смање број саобраћајних незгода. Након овог дела износимо закључак истраживања у коме се говори о новим сазнањима до којих смо дошли у овом мастер раду.

## 2. НАСТАНАК МОТОРНОГ ВОЗИЛА

Од настанка цивилизације људи су тежили да себи олакшају живот. Користећи своје способности направили су велике изуме који се и данас користе и који су помогли да се направе друга, напреднија средства која помажу човеку и олакшавају му свакодневни живот.

Одавно су људи схватили да им је потребно превозно средство које користи сопствени мотор који ради без помоћи људске или животињске снаге.<sup>2</sup> Прве идеје о таквом возилу могу се наћи у делима Роџера Бејкона око 1250. године и Леонарда да Винчија око 1500. године. Међутим, тек када је направљена парна машина, могло се озбиљније приступити идејама које су изнели Роџер Бејкон и Леонардо да Винчи.<sup>3</sup>

Прво возило на парни погон направљено је 1769. године од стране Француза Н. Ј. Кињо-а, а развој аутомобилизма почео је тек 1885. и 1886. године. Прве аутомобиле са унутрашњим сагоревањем конструисали су Далмер и Бенц.<sup>4</sup>

Серијска продаја аутомобила кренула је 1867. године и од тада се аутомобил користи као превозно средство. Прву фабрику која је производила аутомобиле, данас најраспрострањенија превозна средства, основали су инжињери Ото и Дајц, тако да се може рећи да су моторна возила релативно млад проналазак.<sup>5</sup>

Моторна возила убрзо су постала најраспрострањеније превозно средство јер се већ 1957. године на свим путевима света кретало преко сто милиона возила, 1976. године број моторних возила износи 316 милиона, док 1996. године број моторних возила премашује пола милијарде.<sup>6</sup>

У нашој земљи производња моторних возила кренула је 1947. године и тада је произведено 229 камиона. Касније се наша аутомобилска индустрија развила и број моторних возила у нашој земљи се нагло повећавао.

Моторно возило је раније био луксуз који је човек тешко могао себи да приушти. Када је настао аутомобил, он није могао прелазити велике раздаљине нити је могао ићи брзином већом од 20 километара на час. Са развитком моторних возила, људи су почели да прелазе веће раздаљине, посећују друге градове и државе и све то за веома кратак временски период. Данас живимо у времену где је моторно возило потреба и без њега би свет у коме живимо био незамислив.

---

<sup>2</sup> Ивица Јанковец, *Обавезно осигурање за штете од моторних возила*, Београд, 1985, стр. 3.

<sup>3</sup> Ђурица Аџин, Ђорђе Цвејић, *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, „ДДОР Нови Сад“, Нови Сад, 1996, стр. 401.

<sup>4</sup> Исто.

<sup>5</sup> Исто.

<sup>6</sup> Исто.

Данас је аутомобилска индустрија једна од најразвијенијих индустријских грана у свету која производи све савршенија и све вреднија моторна возила. Индустрија моторних возила, посебно аутомобилска индустрија, једна је од водећих грана на пољу научног, техничког, технолошког и организационог истраживања. Ова индустријска грана има велики утицај како на развој светске, тако и на развој сваке националне индустрије понаособ. Развој аутомобилске индустрије утиче на развој економије сваке земље, у њој се запошљавају милиони људи и тако она позитивно утиче на економију сваке земље јер утиче на пораст запослених људи широм света.

Посебно место у развоју аутомобилске индустрије припада индустријским земљама као што су САД, Немачка, Велика Британија, Француска, Италија, а од пре неколико деценија и Јапан, Шпанија, Аустралија итд.<sup>7</sup> Аутомобилска индустрија је и по степену производње и по степену развоја заузела водеће место међу индустријским гранама.

Улога и значај развоја моторних возила је од огромне важности за читаву друштвену заједницу. Земље са развијеном аутомобилском индустријом су и земље са најразвијенијом економијом у свету јер је развој аутомобилске индустрије у директној вези са развојем других специјализованих индустрија као што су: црна металургија, хемијска, текстилна и електронска индустрија итд.

Међутим, моторна возила су савременом човеку донела и недаће, а оне су сагледане у уништењу материјалних добара, људских живота, несносној буци и загађивању животне средине. Број саобраћајних незгода се повећава, на путевима је свакодневно на хиљаде мртвих, унакажених и за цео живот неспособних људи. Моторна возила имају у себи огромну снагу и стварају једну од највећих опасности које данас прете човеку. Тим опасностима које стварају моторна возила су изложени и они који користе моторно возило као превозно средство, али и они који се налазе изван возила. Тако је свако од нас, у већој или мањој мери, угрожен од стране моторних возила.

Настале штете, материјалне и телесне, имају велики утицај на развој људског друштва. Институција која превентивно спречава и надокнађује настанак штета јесте осигурање.

Реч „осигурање“ у себи садржи реч „сигурност“, а асоцира на заштиту.<sup>8</sup> Осигурање представља једну од најважнијих економских институција која је постојала у свим друштвено-економским формацијама, али се развила у тржишној економији.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Борис Маровић, *Место и улога тржишта осигурања путничких возила у систему друштвене репродукције*, Нови Сад, 1980, стр. 60.

<sup>8</sup> Маријан Ђурковић, *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, Загреб, 1989, стр. 13.

<sup>9</sup> Јелена Кочовић, Предраг Шулејић, *Осигурање*, Економски факултет у Београду, Београд, 2002, стр. 3.

Човеку и његовој имовини прете разне опасности, а када се оне остваре, имају за последицу штету коју веома често појединац не може сам надокнадити. Још у првобитној заједници човек је делио свој ризик на друге чланове те заједнице. У почетку је то било добровољно дељење, а касније је постало професионална уговорна организација где су права и обавезе чланова строго одређене.

Осигурање је институција која надокнађује штете настале у друштву, његовој привреди или код људи услед дејства природних рушилачких сила или несрећних случајева и оно представља удруживање оних који су изложени истој опасности.

У зависности од предмета осигурања, осигурање се дели у неколико врста. Уколико су предмет осигурања људи, њихов живот, говоримо о осигурању лица, а ако је предмет осигурања човекова имовина или неки имовински интерес, говоримо о имовинском осигурању.<sup>10</sup> Свака од ових врста осигурања има и своје подврсте, а оне се такође одређују предметом осигурања или ризиком који се осигурава.

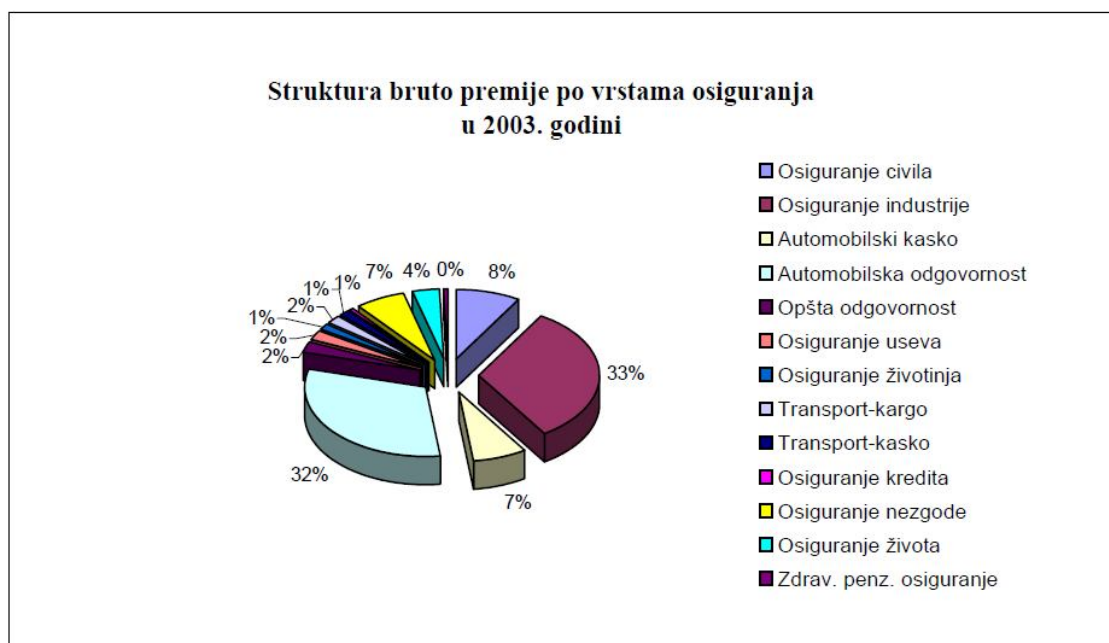
---

<sup>10</sup> Маријан Ћурковић, *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, стр. 13.

### 3. ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА

Осигурање моторних возила и код нас и у свету представља једну од новијих грана осигурања. Осигурање аутомобила се раније спроводило као јединствено осигурање. Истим условима и једном полисом осигурања пружана је осигуравајућа заштита и за штете настале на осигураном возилу и за штете причињене трећим лицима. Ово осигурање је било добровољно и имало је мали број осигураника. У интересу оштећених почело је издвајање осигурања од одговорности сопственика или корисника моторних возила за штете причињене трећим лицима као посебна врста осигурања у Европи и у другим државама чланица Уједињених нација. Овај процес се у Европи завршио седамдесетих година прошлог века, док на неким континентима још увек траје. Код нас је овај поступак окончан 1967. године када су донети Закон о обавезном осигурању у саобраћају<sup>11</sup> и Закон о обавезном осигурању у саобраћају<sup>12</sup> из 1968. године.

Подаци Народне банке Србије говоре о томе колико је ово осигурање садржано у бруто премији за 2003. годину, а они се могу видети у следећем приказу бруто премије по врстама осигурања у 2003. години<sup>13</sup>:



Извор: Народна банка Србије

Дакле, из приложеног можемо закључити да осигурање моторних возила (каска-осигурање и осигурање од аутомобилске одговорности) чине 39% укупне бруто премије осигурања за 2003. годину што ово осигурање доводи на прво место у структури бруто премије у 2003. години.

<sup>11</sup> Службени лист СФРЈ 7/67.

<sup>12</sup> Службени лист СФРЈ 11/68.

<sup>13</sup> <http://www.nbs.rs> - Интернет страна Народне банке Србије.

### 3.1. ПОДЕЛА И ВРСТЕ ОСИГУРАЊА МОТОРНИХ ВОЗИЛА

Као што је већ наведено, осигурање се може поделити на осигурање имовине и лица. У осигурања имовине спадају и осигурања везана за моторна возила која се деле на две врсте осигурања:

- Каско-осигурање моторних возила
- Осигурање од одговорности власника и овлашћених корисника моторних и прикључних возила за штете причињене трећим лицима (осигурање од аутомобилске одговорности)

Према начину настанка, каско-осигурање спада у добровољна осигурања, док осигурање од аутомобилске одговорности спада у обавезна осигурања.

### 3.2. КАСКО-ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА

Назив каско-осигурање води порекло од шпанске речи „каска“ која значи труп брода.<sup>14</sup> Повезаност се може наћи у томе што су превозна средства, која су у прошлости имала највећи значај, била управо бродови. Поморско осигурање које је било најразвијеније и најважније допринело је томе да се из њега развију све остале познате врсте осигурања. Од трупа брода каско-осигурање се развило и данас се тај појам односи на све врсте превозних средстава било да је то копнено, ваздушно или водено средство превоза.

Као што је већ споменуто, каско-осигурање је, према начину настанка, добровољно осигурање што значи да зависи од воље странака да ли ће закључити уговор о осигурању. Међутим, добровољност каско-осигурања је, у последње време, доведена у питање појавом финансијских институција као што су друштва за лизинг која се на нашем тржишту баве финансирањем набавке моторних возила, те се може употребити појам „квази добровољност“ јер ниједно возило не може бити узето на лизинг, а да нема закључену полису каско-осигурања. Разлог за овако нешто је веома једноставан, друштво за лизинг мора да заштити своја средства која су уступљена кориснику лизинга за набавку моторних возила ако дође до остварења могућих ризика. У последње време, заступљена је понуда друштва за лизинг да, када се купи аутомобил на лизинг, каско-осигурање је урачунато у цену, те се „добија бесплатно“. На овај начин, ова друштва су допринела развоју каско-осигурања.

Каско-осигурањем су покривени ризици који се односе на опрему, уређаје и прибор превозног средства од оштећења, уништења или нестанка. Треба истаћи да је каско-осигурање посебна грана у односу на поморско, речно и ваздухопловно каско-осигурање. Поморско и речно каско-осигурање покривају превозна средства за пловидбу морима, рекама, језерима и каналима, а ваздухопловно

---

<sup>14</sup> *Основи осигурања*, група аутора, стр. 12.

каска-осигурање обухвата осигурање разних врста летелица. Поморско, речно и ваздухопловно каска-осигурање спадају у групу осигурања превоза, а каска-осигурање моторних возила (путничких и теретних) чини посебну грану.<sup>15</sup>

Предмет каска-осигурања моторних возила су, како наводе услови за каска-осигурање друштва за осигурање, све врсте моторних возила на копну и њихови саставни делови.

Поред осигурања моторног возила и његове опреме, ако се посебно уговори, могу се осигурати и пртљаг, путне колекције возача и путника у моторном возилу, као и путници у возилу и возач од последица несрећног случаја. Поред наведене стандардне опреме, може се посебно уговорити осигуравајуће покриће радио-апарата, телевизора или алата који није добијен у стандардној опреми.<sup>16</sup>

### **3.2.1. ВРСТЕ КАСКА-ОСИГУРАЊА**

Постоји више врста каска-осигурања у зависности од обима покрића:

- 1. основно каска-осигурање**
- 2. делимично каска-осигурање**
- 3. допунско каска-осигурање**

Битно је напоменути да осигураник, односно уговарач осигурања, може да закључи уговор о каска-осигурању без обавезе закључивања делимичног или допунског каска-осигурања, али не постоји могућност закључивања делимичног или допунског каска-осигурања без основног каска-осигурања.

Висина премије код каска-осигурања зависи од врсте и намене возила (да ли се ради о путничком аутомобилу, теретном возилу, аутобусу, специјалним возилима, мотоциклима, радним возилима, приколицама или возилима са иностраним регистрацијама), техничких карактеристика возила, вредности возила (на основу које се израчунава сума осигурања), врсте и висине обима осигуравајућег покрића, трајања осигурања и слично.<sup>17</sup> Премијска стопа је увек процентуално изражена, а одређена на основу елемената из Тарифе. Она се множи са сумом осигурања и добија се премија осигурања која пружа покриће за период од годину дана. Уколико је закључен уговор о каска-осигурању на период краћи од годину дана (краткорочно осигурање), годишња премија ће се смањити, у одређеном проценту (*pro scala*), у зависности од трајања краткорочног осигурања.

---

<sup>15</sup> Борис Маровић, Небојша Жарковић, *Лексикон осигурања*, „ДДОР Нови Сад“, Нови Сад, 2002, стр. 109.

<sup>16</sup> Борис Маровић, *Осигурање*, Нови Сад, 1997, стр. 204.

<sup>17</sup> Посебан премијски систем за Х-АК за комбиновано осигурање моторних возила, компанија „Дунав осигурање“ а.д, Београд, издање Б, септембар, 2003, стр. 5.

Такође, премија за каско-осигурање моторних возила зависи и од попушта и доплатака на премију као и у зависности од франшизе<sup>18</sup> (учешће у штети).

Уговор се може закључити са учешћем осигураника у штети и то са релативним или апсолутним осигураниковим учешћем или без учешћа осигураника у штети.

Релативно учешће осигураника у штети подразумева одређени уговорени постотак који осигураник плаћа приликом сваке појединачне штете. Може износити, рецимо, 5%, 10%, 20% или 30% од сваке штете.

Апсолутно учешће осигураника у штети подразумева да се осигуранику не надокнађује штета чији је износ мањи или једнак износу франшизе, а ако је износ штете већи од франшизе, од износа штете се одбија износ уговорене франшизе.

Моторно возило се осигурава највише до набавне вредности новог возила у моменту закључивања уговора о осигурању, а уколико настане осигурани случај, меродавна је набавна цена новог возила на дан утврђивања висине штете умањена за амортизовану вредност (време које је прошло од тренутка куповине возила које услед коришћења вреди мање) уколико другачије није уговорено. Дакле, максимална обавеза осигуравача по штетном догађају је сума осигурања која не може бити већа од стварне вредности возила на дан ликвидације штете. Суму осигурања одређује сам осигураник.

Када настане осигурани случај, ако се ради о делимичној штети, возило остаје осигурано до уговорене суме осигурања. У случају уништења и крађе возила осигурање престаје.

### **3.2.1.1. ОСНОВНО КАСКО-ОСИГУРАЊЕ**

Основним каско-осигурањем обухваћена је осигуравајућа заштита од уништења или оштећења осигураног возила, заштита његових саставних делова и других делова који су осигурани уз плаћање премије, као и остварење изненадних и од воље уговарача осигурања независних догађаја као што су.<sup>19</sup>

- 1. саобраћајне незгоде<sup>20</sup>** – судар, удар, преврнуће, исклизнуће, сурвавање и др. Уколико би се овај ризик остварио вољом осигураника или возача, осигуравач не би био у обавези да надокнади штету.

<sup>18</sup> *Лексикон осигурања*, група аутора, стр. 477.

<sup>19</sup> Посебни услови за комбиновано осигурање моторних возила на суму осигурања (ауто-каска) Акционарског друштва за осигурање „АС Осигурање“.

<sup>20</sup> Под саобраћајном незгодом се подразумевају остала уништења или оштећења возила проузрокована изненадним догађајем под дејством механичке силе независно од воље осигураника или возача, укључујући штете од дивљачи и домаћих животиња (Извор: Посебни услови за комбиновано осигурање моторних возила на суму осигурања (ауто-каска) Акционарског друштва за осигурање „АС Осигурање“).

- 2. пожар, олуја, град, снежне лавине, експлозија, удар грома, пад летелица и сл,**
- 3. трошкови настали приликом спасавања возила, трошкови вуче хаварисаног возила и др,**
- 4. обест трећег лица, манифестације и демонстрације,**
- 5. намерно проузроковане штете ради спречавања веће штете, као и оштећење тапацирунга приликом помоћи повређеним лицима у саобраћајној незгоди,**
- 6. поплаве, бујице, високе воде, као и потапање возила.**

Из наведеног спектра обухваћених ризика гарантује се да ће, уколико дође до остварења неког од наведених ризика, власници бити адекватно обештећени.

Услови друштава којима се одређује покриће каско-осигурања моторних возила махом садрже исте одредбе и веома су уједначени, али постоје и делови који су различити. Код основног каско-осигурања, поред бројних истих покривених ризика, има неких који су искључени код једног, а укључени код неког другог осигуравача.

Код „Дунав осигурања“ а. д. о. и „Миленијум осигурања“ а. д. о. укључен је ризик земљотреса ако је сеизмографски регистрован. Подручје наше земље није карактеристично по земљотресима, мада постоје подручја која су труснија и где овај ризик постоји, тако да, у складу са овим сазнањем уговарач осигурања, односно осигураник може да препозна укључивање овог ризика као квалитетнију понуду и определи се за закључивање уговора баш са тим осигуравајућим друштвом.

„Uniqa“ а. д. о. не укључује ризик земљотреса, као и многе друге ризике који су код осталих осигуравача осигурани. Ти ризици су: пад летелице, манифестације или демонстрације, али зато укључује штете код паркирања које нису покривене условима ниједног другог осигуравача. Штете код паркирања су веома честе и то што су обухваћене условима друштва „Uniqa“ може за то друштво бити предност.

Управо ове наведене разлике наводе уговарача осигурања, односно осигураника да се одлучи за једно или друго осигуравајуће друштво на српском тржишту.

### 3.2.1.2. ДЕЛИМИЧНО КАСКО-ОСИГУРАЊЕ

Код делимичног каско-осигурања, у зависности од избора осигураника, могу бити обухваћени следећи ризици:<sup>21</sup>

1. пожар, удар грома, експлозија, олуја, град, снежна лавина, пад ваздушних летелица, манифестације и демонстрације и то се односи само на путничка возила било где да се возило налази,
2. штете на путничком возилу непосредно проузроковане од дивљачи и домаћих животиња.
3. лом и оштећење стакала на моторним возилима, осим огледала, стакала (пластике) на светлосно-сигналним уређајима и крову.
4. трошкови вуче или превоза путничког аутомобила до места пребивалишта, или места где ће се поправити моторно возило.
5. лом и оштећење фарова<sup>22</sup>,
6. рекламни и други натписи на возилу,
7. пртљаг у аутобусима.

Делимична каско-осигурања доносе новину у понуду осигуравајућих друштава и обогаћују постојећи производ каско-осигурања. Што их је више, осигураник може на основу својих сазнања да одлучи шта ће уговорити, у зависности од сопствених потреба, на пример, да ли осигураник често путује у подручја где има много дивљачи па да прихвати понуду која покрива и тај ризик.

Делимична каско-осигурања се посебно уговарају и посебно плаћају, а погодности се могу очекивати у виду бонуса што доводи до знатног умањења премије осигурања. За разлику од основног каско-осигурања, делимично осигурање је код нас слабо развијено, иако пружа низ погодности. Те погодности се огледају у флексибилности и разноврсности понуде осигуравајућих друштава, а и у томе да је делимично у односу на основно осигурање много јефтиније, а пружа веома велику заштиту јер покрива велики број осигуравајућих ризика.

Као што се може видети из наведеног, код делимичног каско-осигурања постоји низ комбинација приликом закључивања уговора о осигурању, а те комбинације су прилагођене осигураницима. Наш осигуравач „Дунав“ нуди само осигурање стакала свих врста и категорија возила без разлике, а „ДДОР Нови Сад“

---

<sup>21</sup> Услови за каско-осигурање Акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР Нови Сад“, Предузећа „Дунав осигурање“ и Акционарског друштва „АС Осигурање“.

<sup>22</sup> Овај ризик се обично односи на путнички аутомобил.

а. д. има већи избор тзв. допунских осигурања (стакла, дивљач, вуча, фарови итд.) који се односе на путничка, теретна возила и аутобусе. У будућности би осигуравајуће организације требало да направе већи избор делимичног каско-осигурања и прошире покриће овог осигурања како би привукли осигуранике да закључе делимично каско-осигурање.

Друштва за осигурање располажу статистичким подацима о насталим штетним догађајима. Њиховом анализом могу да утврде који ризици могу бити обухваћени делимичним каско-осигурањем, па су у стању да направе што више разноврсних комбинација где ће се препознати будући осигураник. Самим тим ће осигуравачи проширити понуду и довести до повећања прихода осигуравајућег друштва.

### **3.2.1.3. ДОПУНСКО КАСКО-ОСИГУРАЊЕ**

Као допунска осигурања могу се закључити осигурања која покривају следеће ризике:<sup>23</sup>

#### **1. Крађе<sup>24</sup> и утаје<sup>25</sup>**

Код ризика крађе возила, осигурани случај настаје по истеку рока од 30 дана од дана када је возило украдено, уз доказ да возило није пронађено. Уколико су кључеви били у возилу приликом крађе, осигуравајућа организација није обавезна надокнадити штету јер остављање кључева у возилу или остављање откључаног возила представља грубу непажњу осигураника.

Путничка возила која се осигуравају од допунског ризика крађе на суму осигурања већу од 10.000 евра у динарској противвредности обавезно морају имати уграђен посебан уређај за заштиту од крађе. За моторна возила која имају сателитски систем праћења GPS, плаћа се за 80% умањен доплатак за уговорени ризик крађе.

Развојем мобилне телефоније све је актуелније сателитско праћење возила на коме осигуравајућа друштва могу да инсистирају, па чак и да преузму обавезу да о свом трошку уграде уређаје да би возило било додатно заштићено од крађе.

Допунски ризик крађе возила може се закључити до стварне вредности возила у моменту закључења уговора, али не више од уговорене суме за каско-осигурање. Може се уговорити и на нижу вредност суме осигурања, али у полиси

<sup>23</sup> Услови за каско-осигурање Акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР Нови Сад“, осигуравајућег друштва „Дунав осигурање“ и осигуравајућег друштва „АС Осигурање“.

<sup>24</sup> Под крађом се подразумевају: провална крађа, разбојничка крађа и разбојништво (Извор: Услови за каско-осигурање Акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР Нови Сад“).

<sup>25</sup> Под утајом се подразумева намера да се изнајмљено возило присвоји или да се прибави нека друга противправна корист (Извор: Услови за каско-осигурање Акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР Нови Сад“).

мора стајати да је возило подосигурано, што значи да, уколико дође до осигураног случаја, исплатиће се мањи износ од вредности моторног возила.

Допунски ризик крађе закључује се уз осигурање потпуног каска у трајању од најмање једне године са важењем на територији Републике Србије, Републике Црне Горе и држава чланица Европске Уније.

Код допунског каско-осигурања, ризик крађе је на првом месту. На пример, у понуди „АС осигурања“ а. д. о, може се проширити територијално важење потпуног каско-осигурања уз доплатак на премију. Такође, код овог осигуравајућег друштва може се закључити допунско каско-осигурање које покрива штете на возилу које учествује у тркама.

Допунско каско-осигурање је веома различито код свих осигуравача на тржишту осигурања, самим тим и разноврсно, тако да осигураник има велику могућност да изабере најприступачније и то оно допунско каско-осигурање које му највише одговара.

Што се тиче путничких моторних возила, која су данас све вреднија, крађа је ризик са којим се свакодневно највише сусрећемо. Друштва за осигурање морају овом питању посветити много више пажње јер је све више вредних аутомобила на улицама, а крађе аутомобила су све заступљеније, па би, ако се не обрати пажња на ову област осигурања, тј. на обрачун премије каско-осигурања (у који улази много различитих фактора о којима је било речи), могло доћи до пословања са губитком. Треба образовати младе стручњаке у области осигурања који ће се упустити у изазове у комбинацији са искусним кадровима у друштвима за осигурање и тако допринети унапређењу видова покрића. Осигуравајућа друштва увелико образују своје потенцијалне заступнике осигурања у виду курса који траје 3 месеца. Оваква врста образовања младих кадрова треба се проширити и на остале запослене у осигуравајућем друштву, а образовање би требало да буде везано за функцију коју тај запослени обавља и требало би да буде усклађено тако да старији и искуснији запослени уче своје наследнике, а све наведено у циљу побољшања послова осигурања.

### **3.2.2. ИСКЉУЧЕЊЕ ОБАВЕЗЕ ОСИГУРАВАЧА**

Осигуравач није у обавези да надокнади штету и трошкове који су настали: услед кvara за време погона возила, замрзавања течности у хладњаку или блоку мотора, губитка погонског материјала због остваривања осигураног случаја, стављања у погон оштећеног возила или технички неисправног возила, умањења вредности возила, крађе од стране лица које живи са осигураником, сродника по крви или брачног друга, управљања возилом под дејством алкохола, дроге и других опијата или управљање возилом лица без одговарајуће возачке дозволе, учествовања возила на тркама, од товара и на товару који се превози осигураним

возилом или који се утоварује и истоварује, на возилу које је у нелегалном поседу осигураника, од ратних операција итд.<sup>26</sup>

Искључења из осигурања су бројна јер не постоји могућност осигурати све, нарочито не нешто што је извесно да ће се десити и што у великој мери зависи од осигураника. Премије би биле превисоке, а такав случај већ постоји са возилима која су стара између пет и осам година. Њих осигуравачи нерадо осигуравају и са веома неповољним условима јер су амортизована и мора се пронаћи равнотежа и разлика између делимичних штета (када уговор остаје на снази до истека осигурања) и остварења ризика крађе или тоталне штете (што доводи до престанка уговора о осигурању). Разлог због чега се старији аутомобили тешко осигуравају је управо тај што се њихова права вредност не може проценити. Може се десити приликом настанка осигураног случаја да осигуравач не може проценити да ли је реч о делимичној штети или о тоталној штети због амортизованог аутомобила.

Што се тиче вожње осигураника под дејством алкохола, наркотика и других опијата, ниједно друштво за осигурање неће осигурати овај ризик. Искључење је везано за морал и јавни поредак, тј. противно је моралу и јавном поретку да се пружи осигуравајуће покриће лицима која су се довела у друштвено неприхватљиво стање.

### **3.2.3. БОНУС И МАЛУС**

Карактеристично за каско-осигурање је да се код њега инсистира на непроменљивости осигураника да би уговор остао пуноважан. Један од разлога за овакво инсистирање је институција бонуса<sup>27</sup> и малуса.<sup>28</sup> Бонус и малус налазе своју пуну примену код каско-осигурања.

Бонус је ставка у условима осигуравача која највише интересује потенцијалне осигуранике. Тај интерес је толики да, уколико је бонус већи код других осигуравача, осигуравач ризикује да изгуби осигураника или будућег осигураника. Домаћа осигуравајућа друштва имају све више проблема у конкуренцији са осигуравајућим друштвима са страним капиталом управо због тога што та друштва нуде нову понуду у осигурању, самим тим и веће попусте од домаћих осигуравајућих друштава. Ово све изискује да је данашњи осигураник све мање веран једном осигуравајућем друштву и предност имају друштва која нуде највећи попуст, била она домаћа или страна.

---

<sup>26</sup> Услови за каско-осигурање Акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР Нови Сад“, друштва за осигурање „Дунав осигурање“ и друштва за осигурање „АС Осигурање“.

<sup>27</sup> Умањење премије осигурања у виду поуста код следеће обнове осигурања уколико осигураник није имао штету.

<sup>28</sup> Казнени доплатак на премију због насталих штета који се примењује код следеће обнове осигурања.

Код каско-осигурања ако је возило било непрекидно осигурано годину дана, и ако у том периоду осигуравач није исплатио штету, односно у тренутку продужења или обнове осигурања није било штете у поступку ликвидације, осигураник стиче право на смањење премије. Смањење премије се разликује од осигуравача до осигуравача, али најчешће износи 10% по години и укупно не може прећи 50% основне премије осигурања.

Уколико је осигураник у претходном периоду осигурања имао пријављену штету, губи право на бонус и у следећем периоду осигурања плаћа премију као да први пут закључује осигурање, изузев ако је штета настала при спасавању унесрећених, кад постоји основ за регрес целокупног износа исплаћене накнаде штете, или је одштетни захтев решен без права на накнаду.

Осигураник може на разне начине стећи право на попусте приликом каско-осигурања, и то у случају:

- уградње уређаја за заштиту од крађе у возило,
- закључења вишегодишњег осигурања,
- осигурања већег броја возила.

Ова питања су углавном решена премијским системом осигуравача у циљу подстицања уговарања осигурања да закључи уговор код њега. Што се тиче осигуравача на нашем тржишту, „Uniq“ је увела супербонус<sup>29</sup> који важи само за путничка возила, а то је право осигураника да се у случају једне пријављене штете у години осигурања та штета не сматра пријављеном (слободна штета). Ово важи само за осигураника коме је одобрен бонус од 50%, а то значи да у последње четири узастопне године није била пријављена штета од стране осигураника. С друге стране, „ДДОР“ у прве две године награђује осигураника за пажњу са 10% бонуса више. Такође, ако је осигураник остварио бонус од 50% у трајању од најмање две године узастопно, код прве штете не губи стечени бонус. К томе, „ДДОР“ даје попуст на дужину возачког стажа од 3% до 10%.

Дешава се да, ако штета није велика, осигураници поправе возило о свом трошку, јер им се не исплати да изгубе право на смањење премије због штете коју могу сами надокнадити, што је, донекле, циљ осигуравача.

Бонус остварен у оквиру исте премијске групе се може пренети у тренутку закључења или обнове уговора о осигурању, и то када је осигурано возило:

- уништено,
- одјављено,
- отуђено.

---

<sup>29</sup> Члан 25 Улова за комбиновано осигурање моторних возила (ауто-каска) друштва за осигурање „Uniq“ а. д. о.

Треба поново споменути да се каско-осигурање односи на лице, тако да право бонуса осигураник може пренети на новонабављено возило у истом проценту које је имало отуђено возило. Пренос или проширење возила врши се са једног на друго возило истог власника – осигураника или чланова уже породице који живе с њим у домаћинству. Такође, пренос бонуса се врши и на примаоце – кориснике лизинга физичка лица. Проширење бонуса врши се у истом износу бонуса које је возило са кога се бонус преноси остварило у претходном периоду.

Уколико се бонус преноси са скупа возила истог осигураника на новонабављено једно или више возила, бонус се остварује у висини средње вредности бонуса свих возила осигураних по основу потпуног каско-осигурања.

У зависности од осигуравача до осигуравача, бонус се може пренети две до четири године од тренутка истека последње обнове осигурања возила са кога се врши пренос бонуса. Бонус се може преносити само код вишегодишњег трајања осигурања, не код осигурања које је закључено са роком трајања краћим од годину дана.

Малус је један од фактора где може доћи до сукоба између осигураника, односно уговарача осигурања и осигуравача. Уговарач осигурања мора се добро упознати са појмом „малус“ да не би дошло до забуне приликом закључења уговора о осигурању. Корисници осигурања често имају погрешно мишљење да, када закључе каско-осигурање, могу имати неограничен број делимичних штета без икаквих последица.

Осигураник који у току годишњег периода осигурања оствари више штета на осигураном возилу обавезан је да плати доплатак на премију каско-осигурања приликом исплате накнаде штете. Од осигуравача до осигуравача се разликује висина доплатака, као и после колико штета у току годишњег периода је осигураник дужан да плаћа доплатак на премију.

Доплатак се обрачунава на премију осигурања за важећу суму осигурања на дан утврђивања права на накнаду штете.

Упоређујући услове осигуравача на нашем тржишту, дошли смо до закључка да „ДДОР“ има најстроже доплатке на премију осигурања – код треће штете она износи 150%, док код пете износи чак 200%. Код других осигуравача („Дунав“, „Миленијум“, „АС“ и „Uniq“) код пете штете доплатак на премију није већи од 100%).

Иако каско-осигурање пружа апсолутну сигурност накнаде штете уколико се деси осигурани случај, оно није популарно у нашој земљи. Разлози за то су многобројни. Када је настало каско-осигурање, оно се код нас развијало упоредо са каско-осигурањем других земаља у свету. Међутим, разни потреси у нашој економији који су се десили деведесетих година прошлог века довели су до инфлације. У то време је трпело и осигурање, нису биле исплаћиване одштете, те је

изгубљено поверење у делатност осигурања. Каско-осигурање је још увек неразвијено у нашој земљи и на веома незавидном нивоу у поређењу са другим развијеним земљама у свету. Због појаве лизинг компанија оно је код нас почело да се развија и у благом је порасту.

Компанија „ДДОР Нови Сад“ бележи висок профит који у 2008. години износи 30% више закључених уговора о каско-осигурању на подручју Београда. Запослени у тој компанији се руководе принципима – „задовољан клијент и висок профит“. Задатак запослених и руководства у главној филијали у Београду је да препознају карактеристике тржишта на коме делују, формулишу своју стратегију уважавајући захтеве и специфичне потребе тржишта. Резултат наведеног је да је портфељ главне филијале у последње три године (2006, 2007 и 2008. године) био увећан чак 8 пута.<sup>30</sup>

Из наведеног се може видети да каско-осигурање доноси добитак осигуравајућим друштвима и њима је у интересу да га стално развијају, уводећи нове производе које ће комбиновати са већ постојећим производима и тако их прилагодити осигураницима. У будућности се може очекивати динамичан и брз развој каско-осигурања у циљу пружања адекватне осигуравајуће заштите све савршенијим моторним возилима.

#### **3.2.4. ДОБРОВОЉНО ОСИГУРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА У СВЕТУ**

За разлику од наше земље, у свету је осигурање моторних возила веома популарно и развијено.

У Европи је добровољно осигурање моторних возила веома развијено мада Европски комитет осигурања<sup>31</sup> бележи мали пад закључивања уговора о каско-осигурању због светске економске кризе. У Немачкој је забележен пад просечне премије осигурања који је 2005. износио 230,60 евра, а 2008. премија је била 206,50 евра по једном закљученом уговору у осигурању. Премија прикупљена од добровољног осигурања моторних возила по години је пала са 21.8 милијарде евра на 20 милијарди евра што је једнак износу прикупљене премије пре 25 година.<sup>32</sup>

Европски комитет осигурања сматра да је потребно да европски осигуравачи побољшају осигурање моторних возила путем што више нових производа јер осигураници постају све захтевнији.

---

<sup>30</sup> Гордана Стаменковић, *Основни циљеви – тржиште и профит*, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР НОВИ САД“ Нови Сад, број 272, јул-октобар 2008.

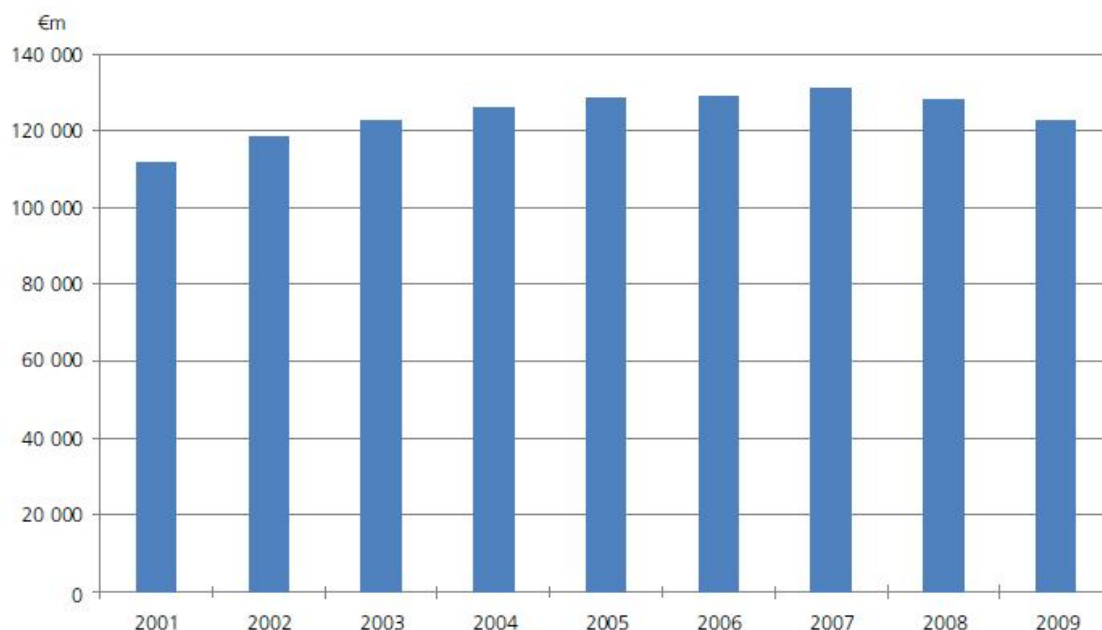
<sup>31</sup> То је удружење националних удружења осигуравача земаља Европе. Основано је са намером да подигне свест осигуравача и реосигуравача као и да побољша њихове улоге у пружању осигуравајуће заштите и тако да допринесе расту и развоју економије држава чланица Европске Уније. Бави се разним стручним питањима из области свих врста осигурања, даје мишљења о изрази и примени прописа, ради извештаје на нивоу европског осигурања и др.

<sup>32</sup> Karel Van Hulle, *Better customer service through innovation*, CEA Motor Insurance Conference, 4 March 2010.

Осигурање моторних возила у Европи има највећи удео у не-животном осигурању и чини скоро 30% укупне премије не-животног осигурања у Европи. Укупна премија осигурања моторних возила у Европи се мењала током година, те је од 2001. године до 2007. године била у константном порасту, док је у паду последње две године (2008-2009. године) што се може видети из приложене табеле.<sup>33</sup>

(Укупна премија осигурања моторних возила – 2001-2009 (у милионима евра)

**Chart 8 | European motor insurance premiums — 2001–2009 (€m)**



Извор: Европски комитет осигурања

На тржишту осигурања моторних возила у Европи доминирају Италија, Француска, Немачка и Велика Британија чија премија заједно чини 60% премије целокупног осигурања моторних возила у Европи.<sup>34</sup> Дакле, оно што се може видети у понудама ових земаља треба бити узор за остале осигураваче у Европи.

На пример, једно од добровољних осигурања моторних возила у Великој Британији покрива повреде нанете путницима у осигураном возилу, штете нанете туђој имовини, штете нанете од стране приколице која је прикачена за осигурано возило, штете настале од пожара и/или крађе, у случају смрти, повреде или инвалидитета осигураника или његовог члана породице ће се исплатити одређена сума осигуранику или члану породице осигураника, а покривени су и трошкови лечења као и губитак личних ствари у возилу и то до одређене уговорене суме.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> <http://www.csa.eu> - Интернет страна Европског комитета осигурања.

<sup>34</sup> Исто.

<sup>35</sup> <http://www.abi.org.uk> - Интернет страна Британског удружења осигуравача.

Британско удружење упозорава осигуранике да обратe пажњу приликом закључења уговора о осигурању како би знали шта и колико покрива њихова полиса осигурања. Такође, осигураници се морају договорити са осигуравачима око тога ко је покривен полисом осигурања, јер аутомобил могу возити само одређене особе које су покривене полисом. Те особе бира осигураник и оне имају дозволу од њега да возе аутомобил и буду покривени осигурањем као и сам осигураник. Осигуравачи желе да знају ко управља аутомобилом посебно због година, искуства, броја претходних штета и броја казни те особе, ако постоје.

Што се тиче попушта на премију услед доброг владања осигураника, они такође постоје и у страним земљама. Попуст на премију у Великој Британији су блажи него у нашој земљи и крећу се од 30% попушта на премију после годину дана без пријављене штете, до 60% и више попушта на премију после више од четири или пет узастопних година без пријављене штете. Као што је већ споменуто, код нас попуст на премију не могу прећи 50%. А уколико осигураник у Великој Британији три до пет година није пријавио штету, дозволиће му се две одштете које му неће умањити попуст на премију који је до тада добрим владањем зарадио.

У развијеним земљама се добровољно осигурање моторних возила може закључити путем интернета и тако добити 10% попушта на премију осигурања.<sup>36</sup> Код нас продаја путем интернета још увек није заживела ни у другим областима, а ни у осигурању. Преко интернет стране се, такође, може пријавити штета, а посматрана компанија из Велике Британије нуди још много погодности ако се код њих закључи осигурање. На пример, ако је аутомобил стар до 12 месеци сваки оштећени део ће заменити потпуно новим.

Такође, неке стране компаније нуде заједничко закључивање осигурања живота и осигурања моторних возила уз одређене попусте и погодности. Што се тиче младих возача, њихова премија је скупља јер немају довољно искуства у вожњи, а статистика је показала да су млади возачи више склони саобраћајним незгодама у току прве две године вожње него касније када стекну неко одређено искуство. Темом осигуравања младих осигураника се активно бави и Британско удружење осигуравача. Они су направили анкету да би лакше приступили проблему осигуравања моторног возила чији власник има између 18 и 24 године. Од 1408 испитаника 1% не вози аутомобил јер не могу наћи повољну осигуравајућу заштиту.<sup>37</sup>

У Швајцарској осигуравач „АКСА Винтертур“ нуди једно сасвим другачије, занимљиво и веома корисно решење. Млади возачи (од 18 до 25 година) који уграде црну кутију испод седишта имају 15% попушта на осигурање од одговорности и каско. Наиме, овај апарат бележи при судару све важне податке о удесу. Ова понуда је ограничена само на младе возаче, а на њих црна кутија има и превентивно дејство: пилот-програм је показао да возачи са уграђеном црном

<sup>36</sup> <http://www.abi.org.uk> - Интернет страна Британског удружења осигуравача.

<sup>37</sup> Dimitri Gunawardena and David O'Neill, *Young drivers and car insurance*, Research Department, ABI, March 2010.

кутијом пажљивије возе. Уколико дође до незгоде, њен ток се може лакше исконструисати на основу података које је регистровала црна кутија. Тако се повећава и сигурност правног основа јер се питање кривице може лакше разјаснити.<sup>38</sup>

Земље у нашем окружењу, такође, детаљно разрађују добровољно осигурање моторних возила. У Хрватској, на пример, основно каско-осигурање покрива штете уништења, оштећења или нестанка моторног возила као последице изненадног догађаја.<sup>39</sup> Код нас се нестанак моторног возила не покрива основним каско-осигурањем, већ допунским. Хрватско осигурање моторних возила карактерише и закључивање добровољног осигурања путника и возача у моторном возилу у „пакету“ са осигурањем од аутомобилске одговорности. Једно од осигуравајућих покрића делимичног каско-осигурања које се разликује од нашег је могућност осигурања возила за време мировања у гаражи. Што се тиче институције бонуса, она је иста као код нас, бонус не може прећи више од 50% премије осигурања. Неке осигуравајуће организације нуде попусте на готовинско плаћање од 5%<sup>40</sup>, док неке захтевају да осигурање од аутомобилске одговорности и каско-осигурање буду закључени баш код њих и тако ће осигураници стећи право додатних попушта на премију осигурања.

У Босни и Херцеговини каско-осигурање се може закључити као: потпуно каско-осигурање, потпуно каско-осигурање са укључењем допунских ризика, делимично каско-осигурање и посебни облици каско-осигурања.<sup>41</sup>

Потпуно каско-осигурање покрива ризике као и код нас, осим поплава бујица и високих вода. У неким друштвима у БиХ се ова три ризика могу закључити као потпуно осигурање са укључењем допунских ризика. Делимично каско-осигурање, као и код нас, постоји у различитим комбинацијама, а ово осигурање у неким друштвима у БиХ покрива, између осталог, ризик крађе који је код нас регулисан допунским каско-осигурањем. У посебне облике каско-осигурања спада осигурање возила за време пробних вожњи и вожњи и боравка у складиштима, осигурање возила за време мобилизације од стране власти и др.<sup>42</sup>

Битно је споменути да се у Хрватској и Босни и Херцеговини делимично каско-осигурање, или нека друга врста каско-осигурања код неких друштава може закључити без обавезе закључивања основног каско-осигурања, што није случај код нас. Као што је већ речено, код нас се основно каско-осигурање може закључити без обавезе закључивања делимичног и допунског осигурања, али се делимично или допунско каско-осигурање не могу закључити без основног каско-осигурања. Начин закључивања које имају поменуте земље је много боље решење

---

<sup>38</sup> Избор из страних часописа, чланак из часописа *Vorsorge* 01/08, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР НОВИ САД“ Нови Сад, број 272, јул-октобар 2008.

<sup>39</sup> <http://www.sunce.hr>

<sup>40</sup> <http://www.kvarner-wiener.com>

<sup>41</sup> <http://www.camelija-osiguranje.com>

<sup>42</sup> Исто.

јер потенцијални осигураници можда немају довољно средстава да закључе и основно и делимично каско-осигурање. По правилу, делимично каско-осигурање је много јефтиније од основног, а покрива велики број осигураних ризика које могу одговарати потенцијалном осигуранику. На овај начин се покривају одређени осигурани ризици за много мање новчаних средстава, а долази и до развитка каско-осигурања због јефтинијег начина закључивања једне врсте делимичног каско-осигурања наспрам основног пакета каско-осигурања.

Осигурање возача и путника за случај незгоде још једно је у низу важних осигурања које се обично закључује кад се закључи каско-осигурање моторних возила. Код нас, корисник осигурања, односно осигураник, када настане незгода при вожњи или управљању возилом има право на: осигурану суму за случај смрти ако је услед незгоде наступила смрт осигураника, проценат од осигуране суме који одговара проценту инвалидитета који је настао услед саобраћајне незгоде, накнаду трошкова лечења које осигураник плати, а не спадају у здравствено осигурање, а настали су као последица незгоде, уговорени износ дневне накнаде ако незгода има за последицу осигураникову пролазну неспособност за рад. Покривени осигурањем су возач и четири путника, а осигуране суме су 100.000 динара за смрт, а 200.000 динара за инвалидитет за возача и путнике у аутомобилу.<sup>43</sup>

У Босни и Херцеговини осигуравајуће покриће за ову врсту осигурања је обимније него код нас. Оно покрива ризике настале за време вожње или управљања моторним и другим возилима, приликом утовара и истовара робе с теретног возила или приколице, при раду на прикључном строју, при манипулацији с возилом које је у непосредној вези са прометом.<sup>44</sup> Овим осигурањем у Босни су, као и код нас, осигурани ризици смрт, инвалидитет и трошкови лечења. Можемо закључити да се ова врста осигурања у Босни и Херцеговини разликује од наше по обиму осигуравајућег покрића.

Дакле, осигурање моторних, односно путничких возила, првенствено у Европи, веома је развијено упркос светској економској кризи. Стално се састају челници осигуравајућих компанија и разматрају шта би било потребно данашњим осигураницима. Све је то обogaћено анкетама које помажу да се дође до одређених статистичких података који ће играти велику улогу у даљем развоју осигурања моторних возила. Првенствено теже олакшати потенцијалном осигуранику закључивање уговора о осигурању и потенцијални осигураници могу закључити уговор из своје фотеле. Невероватно је то колико је све транспарентно и колико се потенцијални осигураници могу информисати о свему што их интересује путем интернет страна које су многобројне и веома јасне и прилагођене различитим нивоима образовања људи.

Нажалост, наша земља је у великом заостатку за земљама из региона и питање је када ће достићи успех светских осигуравајућих компанија, не само на пољу осигурања моторних возила, него уопште у целој делатности осигурања.

---

<sup>43</sup> <http://www.dunav.com>

<sup>44</sup> <http://www.bosna-sunce.ba>

## 4. ОСИГУРАЊЕ ОД АУТОМОБИЛСКЕ ОДГОВОРНОСТИ

Последње деценије двадесетог века остаће у историји забележене као период у коме су саобраћајне незгоде однеле више живота него епидемије болести, па чак и ратови који су се водили у истом периоду.

Аутомобил је давно престао бити средство превоза којим се само имућни људи служе. Како се развијају моторна возила, тако се свуда у свету све више дешавају саобраћајне незгоде које односе много људских живота. Штету је немогуће отклонити средствима кривца за незгоду јер исплата одшете трећем лицу угрожава егзистенцију возача или власника аутомобила којим је изазван удес.<sup>45</sup>

Према статистичким подацима за Европу, у аутомобилским удесима годишње гине око 50.000 људи, око 150.000 остају особе са инвалидитетом, а око 1.600.000 се повреди и мора да се подвргне болничком лечењу.<sup>46</sup> Само у 2005. години у Европској унији је у саобраћајним незгодама смртно настрадало 41.600 људи, а предвиђа се да ће 2010. године број бити око 25.000 људи.<sup>47</sup>

Осигурање од аутомобилске одговорности има веома широку примену јер се њиме успоставља равнотежа поремећена проузроковањем штете. У овом осигурању успостављају се правни односи између три лица: осигуравача, осигураника и трећег оштећеног лица.<sup>48</sup>

Ова врста осигурања је првобитно била добровољна али, као таква, била је веома скупа јер ју је ретко ко закључивао. Међутим, врло брзо се показало да би било неправично ако би надокнада трећим лицима зависила од тога да ли је лице одговорно за штету закључило овакав уговор.

Да би се заштитила лица која су повређена у саобраћајној незгоди, у свим модерним државама је уведено обавезно осигурање од аутомобилске одговорности. Осигуравајућа организација код које је осигуран кривац за саобраћајну незгоду је она која ће надокнадити штету оштећеном лицу коју је проузроковао осигураник. Жртвама саобраћајних незгода је лакше када знају да ће штету наплатити од организације која је имућна и солвентна.

Осигурање од аутомобилске одговорности уведено је код нас 1976. године, док је у неким другим земљама Европе уведено знатно раније (у Немачкој 1939.

---

<sup>45</sup> Приручник за праксу у осигурању и реосигурању, група аутора, стр. 403.

<sup>46</sup> Исто, стр. 402.

<sup>47</sup> Dieter Pscheidl, Ненад Р. Терзић, *Отворена питања осигурања од аутоодговорности у Европској Унији*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, Саветовање Палић, април, 2007, стр. 277, фн. 1.

<sup>48</sup> Војислав Сокал, *Осигурање у корист трећег*, Савремена администрација, Београд, 1976, стр. 152.

године, у Француској 1959. године, а у Великој Британији 1930. године).<sup>49</sup> У Еворпи је данас осигурање од аутомобилске одговорности усклађено у свим земљама чланицама Европске Уније и све те земље су ускладили своје законодавство у области осигурања од аутомобилске одговорности са директивама<sup>50</sup> које су надлежни органи ЕЕЗ/ЕУ донели у овој области. Данас у земљама чланицама Европске Уније је потпуно регулисано и уједињено осигурање од аутомобилске одговорности, а друге земље које нису чланице такође користе поједине одредбе из директива и имплементирају их у своје законодавство. Ово је случај и са нашом земљом и о томе ће бити речи у наставку рада.

Обавезно осигурање од аутомобилске одговорности је код нас до скоро било регулисано Законом о осигурању имовине и лица из 1996. године.<sup>51</sup> Скупштина Србије је 8. јула 2009. године усвојила нов Закон о обавезном осигурању о саобраћају.

Аутомобилска одговорност је, као што је већ речено, обавезно (законско) уговорно осигурање. Законске одредбе о обавезном осигурању су углавном императивног карактера.<sup>52</sup> Међутим, иако је осигурање обавезно, оно је уговорно, јер правни односи не настају аутоматски него закључивањем уговора о осигурању.<sup>53</sup> Обавезно осигурање је и у интересу оштећених (стварање сигурних могућности обештећења) и у интересу лица које је направило штету (спречавање осиромашења појединаца и стварање социјалних проблема). Из ових разлога се сматра да је обавезно осигурање најбоље средство заштите које је прихватљиво за све чланове друштва.<sup>54</sup>

Права и обавезе осигураваача и осигураника у осигурању од аутомобилске одговорности су регулисана законом, а саставни део уговора о осигурању су и услови осигурања (правила за осигурање аутомобилске одговорности). Закон утврђује и лица која су обавезна да осигурају своју одговорност, као и лица искључена из права за накнаду штете. Уколико се деси да осигураник пропусти обавезу осигурања, казниће се новчаном казном и правом регреса осигураваача или фонда који је исплатио штету.<sup>55</sup> Дакле, не може се избећи обавеза осигураника која је законом веома прецизно утврђена.

Овим осигурањем покривена је одговорност за штету насталу употребом моторног возила. Веома је важно истаћи да се дејство осигурања од аутомобилске одговорности везује за возило, а не за власника или лице које њиме управља, за разлику од каско-осигурања где се осигурање везује за власника, а не за возило.

---

<sup>49</sup> Јасна Пак, *Обавезно осигурање аутомобилиста (ООА)*, power point презентација, Београд, мај 2009.

<sup>50</sup> Акти Европске Уније који имају за циљ уједињавање правила у области осигурања од аутомобилске одговорности у чланицама Европске Уније. До сада је донето пет директива.

<sup>51</sup> Службени лист СРЈ 30/96.

<sup>52</sup> Предраг Шулејић, *Право осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд, 2006, стр. 287.

<sup>53</sup> Исто.

<sup>54</sup> Маријан Ђурковић, *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, стр. 15.

<sup>55</sup> *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, група аутора, стр. 403.

Уколико се деси да се власник аутомобила у току периода трајања осигурања промени, права и обавезе из уговора аутоматски прелазе на новог власника.

Осигурањем од аутомобилске одговорности на основу Закона из 1996. године била су обухваћена сва возила на моторни погон (осим шинских возила) која су намењена за превоз лица или ствари или која служе за вучу возила ако су регистрована за саобраћај и имају дозволу која се продужује у роковима не дужим од 12 месеци.<sup>56</sup> Штете настале од стране возила војске надокнађује Република Србија.

Моторно возило дефинишу и многи други закони о обавезном осигурању од одговорности. Одредба Европске конвенције у Стразбуру гласи: “Подразумевају се као моторна возила она чија је намена да се крећу по земљи, механичком снагом, а да нису везана за шине, као и приколице спојене или не са возилом, ако су конструисане да буду привезане за возило, а намењене за превоз лица или ствари.”<sup>57</sup> Из наведеног могу се уочити елементи који чине појам моторног возила у смислу осигурања који се појављују у одређивању појма моторног возила и у другим земљама.

Возила која не подлежу регистрацији возила на сваких 12 месеци (на пример mopеди) су се могла добровољно осигурати од аутомобилске одговорности како би се њихови власници заштитили од издатака за штете причињене трећим лицима. Нажалост, ово није било популарно код власника мотора, а требало је да буде, јер је број мотора на путевима у порасту, самим тим и све више штета од стране оваквих возила.

У новом Закону из 2009. године даје се другачије решење. Не користи се термин „моторно возило“ већ термин „превозно средство“ и оно обухвата моторно возило, ваздухоплов, чамац и друго превозно средство и прикључно возило.<sup>58</sup> Дакле, сва возила, она која редовно подлежу регистрацији, као и она која не подлежу редовно регистрацији, морају имати уговор о закљученом осигурању од аутомобилске одговорности.<sup>59</sup> Ово је много боље решење у односу на Закон из 1996. године јер обавезује све власнике превозних средстава да закључе уговор о обавезном осигурању од аутомобилске одговорности. Из наведеног можемо закључити да за свако возило које се покреће снагом сопственог мотора мора бити закључено осигурање од одговорности за штете за које се по закону одговара те возило које се покреће снагом сопственог мотора мора бити осигурано. Законодавац у новом закону није оставио простора да власници mopеда, мотора, трактора, радних машина и др. сами одлуче да ли ће закључити осигурање од аутомобилске одговорности. Оно је постало обавезно за све власнике моторних возила осим за шинска возила. Било је неопходно овакво решење јер је све више штета од стране оваквих возила. Доношењем овакве одредбе у многа места ће помоћи

<sup>56</sup> Члан 84 Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године.

<sup>57</sup> Предраг Шулејић, *Право осигурања*, стр. 300, фн. 174.

<sup>58</sup> Члан 3 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

<sup>59</sup> Члан 20 Закона.

свима који учествују у саобраћајној незгоди коју је изазвало једно од наведених моторних возила.

Осигурање ступа на снагу од тренутка када возило почне да се користи. Из овога можемо закључити да је обавеза осигураника да закључи уговор о осигурању пре него што се возило укључи у саобраћај. Оно покрива штете настале на домаћој територији јер се и обавезно осигурање уводи као накнада штете настале у домаћој земљи. Уколико возило саобраћа у страним државама, осигуравачи ће пружити покриће ако је штета настала на територији земље са којом је наша земља потписала споразум о зеленој карти или у другим земљама на основу посебне одредбе о проширењу територијалног покрића. Такође, уколико возила стране регистрације улазе у нашу земљу, морају имати доказ о закљученом осигурању од аутомобилске одговорности која важи на територији наше земље. Ако лица немају ваљану исправу или доказ о постојању осигуравајућег покрића, дужна су закључити гранично осигурање од аутомобилске одговорности са домаћом осигуравајућом организацијом.

У једном су Закон из 1996. године и Закон из 2009. године сагласни, а то је покриће законске одговорности за штете причињене трећим лицима услед.<sup>60</sup>

- **Смрти**
- **Повреде тела или здравља**
- **Оштећења или уништења ствари, осим ствари примљених на превоз**

Веома је важно напоменути да су осигурањем покривене и штете које су последица употребе моторног возила (узрочно-последична веза може постојати не само код судара или удара пешака, већ и код заслепљивања фаровима, у случају пожара, експлозије, пада предмета са возила итд.).

Право за накнаду штете, по основу осигурања од аутомобилске одговорности, немају власник, држалац<sup>61</sup> или возач<sup>62</sup> моторног возила и онда кад нису управљали моторним возилом које је изазвало штету.<sup>63</sup> У случају кад превозним средством управља возач који није власник тог превозног средства, власник превозног средства дужан је да возачу омогући да за време употребе превозног средства има полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању.

---

<sup>60</sup> Члан 83 Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године и члан 18 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

<sup>61</sup> Власник моторног возила је на држаоца пренео возило са овлашћењем да се са њиме служи, те држалац има право да користи возило у свом интересу.

<sup>62</sup> За разлику од држаоца, возач нема право да користи возило у свом интересу. Обично су то блиски сродници власника моторног возила.

<sup>63</sup> Борис Маровић, *Осигурање*, стр. 211.

Осигурање од аутомобилске одговорности покрива само штете причињене трећим лицима што значи да треће оштећено лице има право да тражи накнаду штете без обзира на то ко је управљао моторним возилом, било да је то власник возила или неко друго лице. Из овога можемо закључити да су „трећа лица“ сва лица осим власника, држалаца и возача моторних возила. „Треће лице“ није ни лице које је учествовало у противправном одузимању возила које је проузроковало штету.<sup>64</sup>

Што се тиче штета које су искључене из осигурања, оне према трећем лицу могу бити само на основу закона. Искључења према осигуранику су бројнија, а осигуравач не може оштећеном лицу да истиче приговоре које има према осигуранику због непридржавања уговора или закона (на пример, неплаћање премије, вожња без возачке дозволе итд.). **Ова искључења су: штете проузроковане у нарочито опасним околностима** (аутомобилске трке), **намерно проузроковане штете, штете проузроковане под дејством алкохола** (између стања алкохолисаности и штете мора постојати узрочно-последична веза), **штете проузроковане вожњом без возачке дозволе** (у ова лица се не убрајају особе које уче да возе и имају инструктора вожње поред себе у току начињене штете).

Ако је штету направило неосигурано возило и ако постоји доказ да је штета направљена од стране возила које би по закону требало да буде осигурано, оштећени ће добити накнаду штете. Исто важи и за накнаду штете (али само телесне штете) из удеса проузрокованих непознатим возилом. Овакве врсте штета се надокнађују из гарантног фонда који је наменски направљен да служи оваквој сврси.

Минимална сума на коју се мора закључити осигурање утврђена је законом. Осигуравач ће штету надокнадити до висине уговорене суме. Сума се може уговорити на већи износ од оног што стоји у закону. Уколико је штета по једном штетном догађају већа од суме осигурања, за њу одговара корисник, односно сопственик моторног возила. Такође, уколико је сума мања од минималне суме која је прописана законом, штету ће надокнадити осигуравач од износа суме из закона, а ако је штета изнад те суме, надокнађује је лице које је одговорно. Важно је споменути да, уколико најнижи осигурани износи нису довољни да се надокнади сва штета проузрокована истим штетним догађајем, тада се првенствено надокнађује штета на лицима.

Да би се избегли ефекти инфлације, у нашем закону, суме осигурања су утврђене у страниј конвертибилној валути (у Закону осигурања имовине и лица из 1996. године је у САД доларима, а у новом Закону о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године је изражена у еврима). Страна валута се користи само као обрачунска вредност јер је динар домаћа валута.

---

<sup>64</sup> Члан 21 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

Као што се може видети, осигурање од аутомобилске одговорности је строго регулисано законом и ништа није препуштено случају. Правила су строга, како за осигуранике, тако и за осигураваче.

Обавеза да прихвати закључивање обавезног осигурања постоји и на другој страни, јер је друштво за осигурање које се бави овом послом обавезно да закључи уговор о обавезном осигурању под условима под којима обавља то обавезно осигурање.<sup>65</sup>

Уколико се деси да осигуравајућа организација код које је осигураник закључио осигурање престане са радом, он мора у року од 8 дана од дана објављивања престанка друштва у средствима јавног информисања да закључи уговор са другим друштвом за осигурање које се бави пословима осигурања од аутомобилске одговорности.

Као што је већ речено, осигуравач не може оштећеном лицу да истиче приговоре које има према осигуранику због непридржавања уговора или закона (на пример, неплаћање премије, вожња без возачке дозволе итд.). Осигуравач је дужан да надокнади штету оштећеном лицу без обзира на то како се понашао осигураник у њиховом уговорном односу. Ово значи да, на пример, штету од алкохолисаног возача осигуравач мора надокнадити, али до висине уговорене полисом осигурања, а онда има право на регрес од осигураника на основу одредаба из услова осигурања о искључењу из покрића штета које су проузроковане у алкохолисаном стању.

Пословање у складу са економским начелима организације за осигурање која се бави осигурањем од аутомобилске одговорности обезбеђује се прописивањем:

- **Структуре премијских стопа** - висина премије осигурања произилази из многих субјективних и објективних чинилаца који опредељују степен ризика – субјективни су: дужина возачког стажа, број саобраћајних прекршаја итд.; објективни чиниоци су карактеристике возила: врста моторног возила, техничке карактеристике итд. Премија подлеже и попустима и доплатцима. Доплатци постоје за такси возила, возила за обуку, возила која се изнајмљују, а попусти постоје за инвалидска возила, возила предвиђена за градски саобраћај итд.<sup>66</sup>
- **Услова под којим се нове премијске стопе могу уводити, а постојеће мењати**
- **Износа провизија које се могу плаћати за обављање послова посредовања и заступања у осигурању од аутомобилске одговорности**

<sup>65</sup> Предраг Шулерић, *Право осигурања*, стр. 288.

<sup>66</sup> *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, група аутора, стр. 412.

На основу поменутих чинилаца возила се распоређују у тарифне групе и подгрупе и за свако возило се израчунава висина премије. На њену висину утичу и бонус и малус као и наведени субјективни и објективни чиниоци. Српски осигуравачи су извршили разврставање возила по тарифним групама на следећи начин: путничка возила, теретна возила, аутобуси, вучна возила, специјализована моторна возила, мотоцикли и слична возила, прикључна возила, радна возила, моторна возила иностране регистрације и шинска возила.<sup>67</sup>

Унутар тарифних група се формирају подгрупе засноване према:<sup>68</sup>

- снази мотора у KW (код путничких возила и трактора)
- носивости (код теретних аутомобила и приколица)
- запремини мотора (код мотоцикала и сличних возила)
- начину, месту и врсти експлоатације (код специјалних и радних возила)
- начину и врсти експлоатације (код аутобуса)

Сва ова израчунавања изводе се методама актуарске математике уз коришћење статистичких података. Када се израчуна премија, установљени су односи између тарифних група, а распоређивање висине премије унутар сваке групе врши се на бази наведених критеријума.<sup>69</sup> Овако израчуната премија подлеже процентуалним доплатцима или попустима о којима је већ било речи у оквиру структуре премијских стопа.

И Закон из 1996. и нови Закон из 2009. године регулишу пословање организација за осигурање које се баве пословима обавезног осигурања од аутомобилске одговорности. Ово је једини начин да се на тржишту овог осигурања уведе ред и спречи нелојална конкуренција која се раније испољавала на штету савесних осигураника и трећих оштећених лица.<sup>70</sup> Код нас у земљи не постоје посебни закони о конкуренцији који се односе на осигурање. Тежња за усаглашавањем нашег права конкуренције са европским правом резултирала је доношењем Закона о заштити конкуренције<sup>71</sup> који се примењује на све привредне субјекте који учествују на тржишту, те и на друштва за осигурање и посредовање у овој области. Наведеним законом није обухваћена нелојална конкуренција, иако је она озбиљан проблем на нашем тржишту осигурања. Због тога је потребно радити на доношењу прописа којима би се стимулисала сарадња учесника на тржишту осигурања. Ово би од велике користи било за развој не само у осигурања од

<sup>67</sup> Премијски систем Х-АО, компанија „Дунав осигурање“ а.д, Београд, издање Б, мај 2003, стр. 4.

<sup>68</sup> Исто, стр. 23-39.

<sup>69</sup> *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, група аутора, стр. 412.

<sup>70</sup> Исто, стр. 411.

<sup>71</sup> Службени гласник РС 79/05.

аутомобилске одговорности већ целе делатности осигурања, а такође би заштитило кориснике осигурања.<sup>72</sup>

#### **4.1. РАЗЛИКЕ ИЗМЕЂУ ЗАКОНА О ОСИГУРАЊУ ИМОВИНЕ И ЛИЦА ИЗ 1996. ГОДИНЕ И ЗАКОНА О ОБАВЕЗНОМ ОСИГУРАЊУ У САОБРАЋАЈУ ИЗ 2009. ГОДИНЕ**

У претходном делу истакли смо поједине разлике између два наведена закона, овде ћемо навести још нека решења ових закона и прокоментарисати их.

Закон о осигурању имовине и лица из 1996. године осигурању власника, односно корисника моторних и прикључних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима посвећује свега неколико чланова (од 83. члана закључно са 96. чланом), те је било нужно да се донесе нови закон који ће се детаљније позабавити овим осигурањем.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају Скупштина Србије усвојила је 8. јула 2009. године. Дуго се чекало на нови закон који ће заменити Закон из 1996. године и право је чудо како је делатност осигурања у споменутој области до сада функционисала.

Наша земља тежи уласку у Европску Унију. Један од корака који се мора направити да би наша држава постала чланица Европске Уније је и усклађивање постојећих закона и доношење нових који су у складу са прописима Европске Уније. Закон о обавезном осигурању у саобраћају је типичан пример усклађивања нашег са законодавством Европске Уније. Законом о обавезном осигурању у саобраћају се подиже квалитет обављања делатности обавезног осигурања у саобраћају у складу са стандардима Европске Уније и обезбеђује његово функционисање у интересу осигураника и трећих оштећених лица.

Разлог за доношење овог закона је, поред већ набројаних, већа заштита оштећених лица у саобраћају, заштита финансијског и социјалног положаја осигураника као и обезбеђење већег степена стабилности и дисциплине у извршавању обавеза друштва за осигурање утврђених законом.

Овим законом се уређује не само осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима, већ и осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, као и осигурање власника ваздухоплова и чамаца од одговорности за штету причињену трећим лицима.

Такође, законом је регулисано и формирање органа и тела чија је делатност усмерена на заштиту трећих оштећених лица, стварање института и информационих система који ће омогућити већу заштиту и брже остваривање

---

<sup>72</sup> Јасна Пак, *Право конкуренције у осигурању*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, саветовање, Палић, април 2007, стр. 99.

права лица која имају право на накнаду штете причињене употребом превозног средства. Тако се постиже ниво заштите сигурности правног промета кроз обезбеђивање минималног стандарда функционисања унутрашњег тржишта.

Нови закон доноси много новина, а једна од њих је и увођење европског извештаја, односно формулара који се попуњава у случају саобраћајне незгоде. Овај документ возачи су дужни да носе уз полису осигурања која увек мора бити уз осигураника док управља моторним возилом и учествује у саобраћају. Од 10. децембра 2009. године у Србији сви возачи морају имати европски извештај о саобраћајним незгодама у својим аутомобилима. Казне за неношење европског извештаја су веома велике. Казне за неношење полисе и европског извештаја за правна лица крећу се од 100.000 динара до 3.000.000 динара, за предузетнике од 10.000 динара до 300.000 динара, а за физичка лица казне се крећу од 10.000 динара до 50.000 динара. На овај начин законодавац мотивише осигуранике да поступају по закону.

Увођење европског извештаја има вишеструку корист. На пример, у случају саобраћајне незгоде у којој нема повређених и у којој је причињена мала материјална штета, возачи неће морати да зову саобраћајну полицију како би на основу њиховог записника наплатили штету од осигуравајућег друштва. Мањом материјалном штетом, за коју није потребно присуство полиције да би се извршио увиђај, сматра се штета на оба возила која је прелази суму од 200.000 динара.

Кривац за незгоду само треба да попуни формулар у коме је навео и описао шта се догодило, возачи који су учествовали у саобраћајној незгоди треба да га потпишу и онда оштећени може однети формулар код свог осигуравача. Уколико се деси да један од возача одбије да потпише извештај, сносиће трошкове изласка полиције на место догађаја и обезбеђење протока саобраћаја.

Увођењем европског извештаја се у многоне растерећује саобраћајна полиција, а смањују се и гужве на путевима које се направе док се чека да полиција дође и обави увиђај. Овај образац је исти у свим европским државама, а код нас се даје на српском и на енглеском језику. Европски извештај има снагу званичног државног документа и осигураници на основу њега могу да подносе захтеве за накнаду штете.

Новина у закону је и да је лице које је одговорно за саобраћајну незгоду дужно да догађај пријави у року од 15 дана.<sup>73</sup>

Предвиђена су издвајања новца од премије осигурања за различите намене. На пример, 1,2% од премије осигурања за техничке прегледе ће ићи у фонд за увођење видео надзора, како у Београду, тако и у другим градовима Србије. На овај начин се лакше санкционишу саобраћајни прекршаји и на основу видео записа казне се шаљу на кућне адресе.

---

<sup>73</sup> Члан 23 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

Износ најниже суме осигурања је у новом закону промењен како у валути тако и у износу. Валута је промењена у евро због усклађивања са европским земљама. Износ не може бити нижи од 1.000.000 евра за штету на лицима, по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица и нижи од 200.000 евра за штету на стварима, по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица.<sup>74</sup> Важно је споменути да се штете до 1000 евра сматрају малим штетама. Такође, новина у закону је и да је обавеза друштва за осигурање по основу осигурања од аутомобилске одговорности ограничена сумом осигурања важећом на дан настанка штетног догађаја.<sup>75</sup> Будући да у току трајања осигурања може доћи до промене суме осигурања (на пример услед инфлације) ова одредба је од посебног значаја самим тим што дефинише износ обавезе друштва за осигурање.<sup>76</sup>

Осигурање од аутомобилске одговорности покрива штете настале на територији држава чланица Европске Уније и територији држава чланица система међународне карте осигурања или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума, без плаћања додатне премије осигурања.<sup>77</sup>

Треба споменути да се законски одређује у осигурању од аутомобилске одговорности бонус-малус систем. Основне критеријуме овог система утврђује Народна банка Србије.

Продају полиса осигурања од аутомобилске одговорности могу обављати и правна лица која су у складу са прописима о безбедности саобраћаја на путевима овлашћена за вршење техничког прегледа возила. Продаја полиса осигурања од аутомобилске одговорности од стране техничких прегледа не сматра се пословима заступања у осигурању.<sup>78</sup>

Лице са новим овлашћењима које се појављује у осигурању од аутомобилске одговорности је овлашћени представник. Овлашћени представник у име и за рачун одговорног друштва за осигурање прикупља информације, предузима мере потребне за одлучивање о одштетном захтеву или у држави пребивалишта оштећеног лица, или уколико се штета догодила на територији Европске Уније или у трећим државама чији је национални биро осигурања члан система међународне карте осигурања. Он има сва потребна овлашћења за заступање друштва за осигурање у односу на оштећено лице и државне органе, исплаћује одштете и може радити за више друштава за осигурање. Овлашћени представник, као и информациони центар и биро за накнаду штете о којима ће бити речи, преузети су из Четврте директиве коју су Европски Парламент и Савет ЕУ усвојили 16. маја

---

<sup>74</sup> Члан 22 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

<sup>75</sup> Члан 7 Закона.

<sup>76</sup> Предраг Шулерић, *Нови прописи у обавезном осигурању у саобраћају*, Осигурање у светлу новог законодавства, Зборник радова, Саветовање, Палић, април 2005. године, стр. 79.

<sup>77</sup> Члан 33 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

<sup>78</sup> Члан 44 Закона.

2000. године.<sup>79</sup> Ова директива се сматра најзначајнијом од преостале четири директиве јер она у први план ставља оштећено лице и накнаду штете. Наш законодавац је увидео колики значај има ова директива, па је њу преузео и имплементирао у нови Закон из 2009. године. Осим нашег законодавца, ову директиву су преузеле и друге државе које нису чланице ЕУ као што су Норвешка, Исланд, Лихтенштајн и Швајцарска као и Албанија, Хрватска, Босна и Херцеговина и Македонија.<sup>80</sup>

Друштво за осигурање које на територији Србије спроводи послове осигурања од аутомобилске одговорности, мора у свим другим државама чланицама Европске Уније да именује своје представнике.

Институције којима су у новом закону регулисане делатности којима се баве су Информациони центар и Биро за накнаду штете.

Информациони центар прикупља податке од значаја за остваривање одштетних захтева и води регистар тих података, омогућује увид у податке и пружа помоћ оштећеним лицима при прикупљању података из регистра. Регистар садржи разне податке као што су: број возила на територији Републике Србије, број закључених полиса од аутомобилске одговорности, трајању осигуравајућег покрића, личне податке сваког осигураника, списак власника на територији Србије који су изузети од закључивања осигурања од аутомобилске одговорности итд. Информациони центар чува податке најмање 10 година од дана одјаве регистрације моторног возила или престанка важења полисе. Податке му достављају друштва за осигурање и орган надлежан за евиденцију регистрованих моторних возила у Републици Србији и он је дужан да свим оштећеним лицима или учесницима у саобраћајној незгоди омогући увид у податке, као и коришћење тих података у складу са законом. Информациони центар сарађује са другим информационим центрима других држава чланица Европске Уније.

Захтев законодавца да информациони центар прикупља податке има велики значај за осигуранике и оштећена лица (ради остваривања из права осигурања)<sup>81</sup> али и ради бољег увида органа надзора над радом осигуравајућих организација.

Биро за накнаду штете одговоран је само ако друштво за осигурање није испунило своје обавезе прописане законом или ако се приликом увиђаја не може утврдити које друштво за осигурање је дужно да исплати накнаду штете. Средства потребна за рад Бироа за накнаду штете формирају се из доприноса друштава за осигурање која обављају послове осигурања од аутомобилске одговорности.

За само неколико месеци, откако је нов Закон о обавезном осигурању о саобраћају ступио на снагу, могу се видети његови добри резултати. Власт је

---

<sup>79</sup> Владимир Чоловић, *Међународно осигурање од аутоодговорности (систем зелене карте)*, Београд 2007. стр. 101.

<sup>80</sup> Исто.

<sup>81</sup> Предраг Шулерић, *Нови прописи у обавезном осигурању у саобраћају*, стр. 81.

учинила све што је потребно да информише осигуранике о члановима Закона, тако да није било власника моторног возила који није чуо да је нов закон ступио на снагу. Осигураници су озбиљно схватили и казне које су наведене за непридржавање прописа, па су се створиле невиђене гужве на местима на којима се могао узети европски извештај о незгоди, тако да су сви власници моторних возила испунили задате рокове да набаве све што им је потребно како би избегли новчану казну.

Још увек је рано рећи колики успех има европски извештај, али једно је сигурно - он је исти као и у државама чланицама Европске Уније. Од 19. децембра 2009. године становници наше земље могу само уз пасош и, ако путују аутомобилом, уз зелену карту, путовати земљама Европске Уније, тако да уколико се деси саобраћајна незгода, због европског извештаја, лакше ће се споразумети са страним држављанима и тиме допринети лакшој исплати накнаде штете из осигурања.

Валута је са САД долара промењена у евре за износ најниже суме осигурања и тим усклађивањем нашег закона са законима Европске Уније смо за један корак ближе уласку у Европску унију.

Србија је једна од саобраћајно најнебезбеднијих земаља у Европи. У просеку, свакога дана се на путевима Србије догоди 164 удеса у којима настрадају три особе. У 2007. години у Србији се десило 60.000 саобраћајних незгода у којима су највише страдали млади људи између 20 и 28 година.<sup>82</sup>

Доношење новог закона било је преко потребно, јер је стари закон садржао веома мало одредби о овом веома важном обавезном осигурању. Од великог значаја за власнике моторних возила је да су им возила увек у исправном стању и циљ сваког власника је да веома брзо прими накнаду штете од осигураваача од аутомобилске одговорности другог моторног возила.<sup>83</sup> Сада можемо рећи да је нови закон побољшан у односу на стари и верује се да ће донети успех у решавању одштетних захтева и тиме повећати поверење осигураника у делатност осигурања и довести до њеног развоја на нашем тржишту.

#### 4.2. ГАРАНТНИ ФОНД

Гарантни фонд је код нас релативно нова институција која постоји тек петнаест година. Пре настанка Гарантног фонда, штете које он сада регулише надокнађивала су друштва за осигурање наше земље. Та врста надокнаде штете била је компликована и непропорционална јер су обично најјача друштва за осигурање била та која су покривала већи део штете. Институција Гарантног фонда

---

<sup>82</sup> Синиша Огњановић, *Какво је осигурање од аутомобилске одговорности потребно у Србији*, „Европски пут“ права осигурања Србије посебно уговора у осигурању, Зборник радова, Саветовање, Палић, април 2008. године, стр. 238-239.

<sup>83</sup> Исто, стр. 242.

први пут је споменута у директивама<sup>84</sup> Европске Уније које ће бити детаљније објашњене у наставку рада.

Гарантни фонд је код нас уведен Законом о осигурању имовине и лица из 1996. године. На њега се односе чланови почев од 99. члана, а закључно са чланом 107. Ови чланови почињу да се примењују од 6.7.1997. године, годину дана након ступања на снагу Закона. Све до прошле године ЗОИЛ је регулисао Гарантни фонд, а сада га регулише Закон о обавезном осигурању у саобраћају. Скупштина Србије усвојила је овај закон 8. јула 2009. године. Дуго се чекало на нови закон који ће заменити Закон из 1996. године, а један од разлога је и тај што Закон из 1996. године Гарантном фонду посвећује свега неколико чланова, а у појединим члановима морало је доћи до корених промена. Нови закон се у многоме разликује од старог закона јер Гарантном фонду посвећује много више чланова од 73. члана закључно са 96. чланом. Може се рећи да је нови закон видно побољшање у односу на Закон из 1996. године.

Гарантни фонд је добијао на значају у нашој земљи од настанка па до данас. Донети законски прописи допринели су развоју нашег Гарантног фонда. Једна од новина у Закону из 2009. године у односу на Закон из 1996. године је правни положај (статус) Гарантног фонда. Гарантни фонд је постао правно лице, а тај статус није имао у Закону из 1996. године. Он се уписује у регистар и седиште му је у Београду.<sup>85</sup> Има директора и управни одбор.

Из наведеног произилази да Гарантни фонд функционише као самостални правни субјект, а до доношења новог закона њиме је управљало Удружење осигуравајућих организација. Фонд као самостални правни субјект има надзорни орган. Он може бити субјект у спору, али такође за свој рад одговара Народној банци Србије. Она даје сагласност на статут Фонда, а Гувернер именује и разрешава председнике, чланове и директора Фонда. Гарантни фонд је дужан да доставља годишњи извештај о пословању Народној банци Србије, а она даје сагласност на висину средстава коју уплаћују осигураници.<sup>86</sup>

Законом из 1996. године било је уређено да средства Гарантног фонда свако друштво за осигурање појединачно уплаћује Удружењу осигуравајућих организација. Удружење је одређивало колика су средства обавеза сваког осигуравача, а оно је и располагало тим средствима, користило их, примало одшетне захтеве, вршило њихову процену и ликвидацију, надокнађивало штете и регресирало се од лица која су одговорна за насталу штету. Законом из 2009. године регулисано је да се средства Фонда формирају из доприноса које плаћају осигураници. Дакле, читав терет финансирања Гарантног фонда пребацује се на власнике моторних возила.

---

<sup>84</sup> Директиве су акти Европске Уније које су допринеле развоју система зелене карте. До сада је донето пет директива у овој области, а њихов циљ је уједначавање правила у области осигурања од аутомобилске одговорности у земљама чланицама Европске Уније.

<sup>85</sup> Члан 73 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

<sup>86</sup> Предраг Шулерић, *Нови прописи у обавезном осигурању у саобраћају*, стр. 89.

Доприноси друштва за осигурање исказују се у процентуалном износу у односу на бруто премију обавезних осигурања остварену у претходној години.<sup>87</sup> Овакав начин прикупљања средстава је пропорционално одредио улагање средстава сваког осигураника понаособ и осигураници су изложени знатним давањима кроз додатни допринос.

Што се тиче накнаде и остваривања права на накнаду из Гарантног фонда, оштећени се мора придржавати одређеног редоследа у поступку накнаде штете. Трећа директива<sup>88</sup> усавршила је регулисање Гарантног фонда на основу две најбитније одредбе – он не може условљавати исплату штете претходним обраћањем лица штетнику, па тек ако у томе не успе да се обрати Гарантном фонду, а друга одредба је да се штете плаћају без одлагања.

У Закону из 2009. године стоји да се прво оштећено лице обраћа Гарантном фонду, па уколико он не одговори у року од 90 дана, оштећени може поднети тужбу против Гарантног фонда. Оштећено лице, такође, мора приложити доказе о насталој штети.<sup>89</sup> Нажалост, прикупљање доказа од стране оштећеног лица представља терет за то лице јер се одређена документација може тешко, или готово немогуће, прибавити (на пример документација МУП-а). Из наведеног можемо закључити да прикупљање доказа од стране оштећеног лица није баш најбоље решење новог Закона из 2009. године.

У нашој земљи функција Гарантног фонда у осигурању од аутомобилске одговорности остала је иста и у Закону из 2009. године, а она је да надокнади штете оштећеном лицу:

- уколико саобраћајну незгоду проузрокује неосигурано возило<sup>90</sup>,
- уколико саобраћајну незгоду проузрокује непознато возило и
- уколико саобраћајну незгоду проузрокује возило које има закључено осигурање од аутомобилске одговорности али је над осигуравајућим друштвом код кога је закључено то осигурање отворен стечајни поступак.

Уколико се деси да је оштећено лице страни држављанин, а штета је настала на територији Републике Србије на један од ова три наведена начина, он има право на исплату одштете према одредбама закона земље у којој је настала штета, тј. према одредбама закона наше земље.

---

<sup>87</sup> Члан 75 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

<sup>88</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 100.

<sup>89</sup> Члан 94 Закона.

<sup>90</sup> Друга директива уводи обавезу осинвања Гарантног фонда чији је задатак да надокнади штете оштећеним лицима уколико су оне настале од стране непознатог или неосигураног возила (Извор: Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 99.).

Што се тиче других земаља, скоро све имају потпуну или делимичну заштиту трећих оштећених лица од стране возача који користе неосигурана возила. Сва решења су постављена преко организовања Гарантног фонда, само што постоје различити називи за те фондове, али је у суштини слично покриће. У Грчкој је то Помоћни фонд за осигурање одговорности која проистиче из саобраћајних незгода<sup>91</sup>, у Француској Гарантни фонд против удеса у саобраћају и лову који је установљен пре увођења обавезе осигурања аутомобила од грађанске одговорности<sup>92</sup>, у Немачкој Фонд за обештећење<sup>93</sup>, а у Великој Британији Споразум министра за саобраћај и Бироа осигуравача моторних возила којим се гарантује накнада трећим лицима жртвама саобраћајних незгода у случају када је починилац непознато лице.<sup>94</sup>

Има доста разлике у покрићу осигурања у поменутих земљама. На пример, у Грчкој, Француској и Немачкој Гарантни фонд покрива штете које су покривене и нашим Гарантним фондом, док у Великој Британији Гарантни фонд покрива штете само од непознатих возила. Интересантно је то да у Француској поред основног покрића накнада из употребе моторних возила овај фонд је обухватао и штете у лову, а касније се покриће проширило и на штете саобраћајног удеса које је проузроковала животиња.<sup>95</sup>

Код нас, као што је већ споменуто, Гарантни фонд има три задатка када он надокнађује штету и сваки од њих ће бити детаљно објашњен у следећем делу рада.

#### **4.2.1. НАКНАДА ШТЕТЕ ПРОУЗРОКОВАНА УПОТРЕБОМ НЕОСИГУРАНОГ МОТОРНОГ ВОЗИЛА**

Као што је поменуто, нажалост, у држави постоје власници моторних возила који не закључују обавезно осигурање од аутомобилске одговорности.

Када је штету проузроковало возило које није имало закључено обавезно осигурање од аутомобилске одговорности, Гарантни фонд ће надокнадити штету оштећеном лицу. Треће оштећено лице има иста права као да је био закључен уговор о обавезном осигурању од аутомобилске одговорности.

Када Гарантни фонд исплати накнаду штете која је проузрокована употребом неосигураног моторног возила, он се регресира од власника моторног возила који је начинио штету, а није имао закључено обавезно осигурање од аутомобилске одговорности.

---

<sup>91</sup> Ненад Р. Терзић, *Директно регулисање штета у осигурању од аутоодговорности*, Право осигурања у транзицији, Зборник радова, Удружење за право осигурања Југославије, Палић април 2003, стр. 167, фн. 2.

<sup>92</sup> Исто, стр. 167, фн. 3.

<sup>93</sup> Исто, стр. 167, фн. 4.

<sup>94</sup> Исто, стр. 167, фн. 5.

<sup>95</sup> Исто.

Регресни захтев обухвата износ који је исплаћен средствима Гарантног фонда, затезну камату од дана исплате до дана остваривања регреса и трошкове остваривања регресног захтева.

Поједини власници моторних возила и даље не закључују уговор о обавезном осигурању. Гарантном фонду се годишње, у протеклих неколико година, пријављује око 1000 захтева за накнаду штете по основу одговорности власника, односно корисника моторног возила, које није било осигурано од аутомобилске одговорности.<sup>96</sup> Овај број неосигураних возила није занемарљив, посебно ако имамо у виду да постоји још много неосигураних моторних возила која нису изазвала саобраћајну незгоду, те нису доспела у статистичке податке Гарантног фонда.

Да би се смањио број неосигураних моторних возила и да би се смањиле обавезе Гарантног фонда, потребна је боља контрола полисе осигурања власника моторних возила од стране саобраћајне полиције. На тај начин овај проблем није нерешив.

#### **4.2.2. НАКНАДА ШТЕТЕ ПРОУЗРОКОВАНА УПОТРЕБОМ НЕПОЗНАТОГ МОТОРНОГ ВОЗИЛА**

Једно од најинтересантнијих питања је управо овај задатак Гарантног фонда. Још увек није извесно да ли постојећи Закон из 2009. који је на снази и Закон из 1996. године имају право решење за накнаду штете која је проузрокована од стране непознатог моторног возила.

Веома су значајна питања која се постављају у вези са штетама које проузрокују непозната моторна возила. Наиме, то могу бити ситне штете (оштећења на паркингу) или крупне штете (возило које је слетело са пута због тога што при ноћној вожњи друго возило није смањило дуга светла приликом мимоилажења).<sup>97</sup>

Непознато возило је оно возило чија регистарска ознака није позната оштећеном лицу или ознака коју он није могао да утврди, као и ознака код које су делимично познати бројеви, али недовољно за идентификацију.<sup>98</sup>

Уколико се деси штета која је проузрокована употребом непознатог моторног возила, Гарантни фонд ће надокнадити само штете које су настале на лицима, тј. само телесне штете (штете настале због смрти, повреде тела или

---

<sup>96</sup> Владимир Ковчић, *Гарантни фонд у новом законодавству о обавезном осигурању од аутоодговорности у саобраћају и нека решења из области осигурања од аутоодговорности*, Привреда и право осигурања у транзицији, Зборник радова, Удружење за право осигурања Србије и Црне Горе, Саветовање Палић, април 2004, стр. 309.

<sup>97</sup> Ивица Јанковец, оп. цит. стр. 156.

<sup>98</sup> Исто, фн. 369.

нарушавања здравља). Дакле, материјалне штете тј. штете на стварима се не надокнађују.

Закон из 2009. године даље предвиђа да ће се надокнадити штета на стварима ако је неки учесник у саобраћајној незгоди накнадио штету због тешке телесне повреде које су захтевале болничко лечење, уз учешће оштећеног лица у штети од 10%, а то учешће не може бити веће од 500 евра.<sup>99</sup> Ово је новина у односу на Закон из 1996. године у коме изричито стоји да се само штете због смрти, повреде тела или нарушавања здравља надокнађују уколико је штета проузрокована употребом непознатог моторног возила.<sup>100</sup>

Из наведеног можемо закључити да је само једна ставка промењена у новом Закону из 2009. и да се материјалне штете на возилу још увек не надокнађују. С једне стране, овакав начин регулисања накнаде штете проузроковане од стране непознатог моторног возила је разумљив, почев од принципа заштите лица али се, с друге стране, поставља питање накнаде материјалне штете на возилу јер може доћи и до материјалне штете (осим ако оштећено лице није пешак) за коју је одговорно непознато моторно возило. Нажалост, као што је већ речено закон нуди само покриће телесне штете. Међутим, за овакво решење постоји оправдање, јер је каско-осигурањем обезбеђено покриће телесне штете.

Оштећено лице има право на накнаду телесне штете само уколико докаже да је штета проузрокована употребом непознатог моторног возила. То значи да оштећено лице нема право на накнаду штете уколико не може да докаже околности под којима је настала штета, тј. не може доказати да је за настану штету крив возач моторног возила.<sup>101</sup> Наравно, са наведеним доказивањем повезано је и деловање овлашћених службених лица, увиђај и записник о увиђају саобраћајне незгоде, а такође и изјава једног или више сведока. Овакво утврђивање околности може изазвати и додатне трошкове, а и изјаве сведока као доказног средства могу изазвати велике потешкоће. Пета директива<sup>102</sup> доноси још једну одредбу везану за Гарантни фонд – уколико је штета настала употребом непознатог моторног возила, оштећено лице које је претрпело тешке телесне повреде има право и на накнаду штете на стварима. Међутим, ова одредба још увек није имплементирана у наше законодавство.

Закон из 1996. и Закон из 2009. штите оштећено лице, али ограничено.<sup>103</sup> Оно мора доказати да је возач непознатог моторног возила одговоран за настали удес, а може добити одштету само за телесну штету.

Уколико се касније утврди које возило је одговорно за настану штету, Гарантни фонд има право да постави регресни захтев према осигуравачу, тј.

<sup>99</sup> Члан 92 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

<sup>100</sup> Члан 105 Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године.

<sup>101</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 46.

<sup>102</sup> Исто, стр. 103.

<sup>103</sup> Исто, стр. 46.

осигуравајућем друштву, који је осигурао наведено моторно возило. С обзиром да се надокнађују само телесне штете које су настале од непознатог моторног возила, ако се касније пронађе кривац за штету, оштећеник има право да затражи и исплату материјалне штете на возилу. Тада он има право на накнаду целог износа штете, јер је кривац за саобраћајну незгоду пронађен.

Надокнађивање само телесне штете уколико је починилац непознато возило није најбоље решење у закону, али сматра се да би било превише превара у осигурању уколико би се накнада штете проширила и на надокнађивање материјалне штете, тј. штете на возилу. Требало би да се успостави строжи начин провере одштетних захтева и тада би функционисала надокнада како телесне штете, тако и материјалне штете од стране Гарантног фонда уколико је кривац за саобраћајну незгоду непознато моторно возило.

#### **4.2.3. НАКНАДА ШТЕТЕ У СЛУЧАЈУ ОТВОРЕНОГ СТЕЧАЈНОГ ПОСТУПКА НАД ОСИГУРАВАЈУЋИМ ДРУШТВОМ**

Као што је већ наведено, Гарантни фонд надокнађује штете оштећеном лицу уколико је отворен стечајни поступак над друштвом за осигурање код кога се кривац за саобраћајну незгоду осигурао.

Да би се накнада штете остварила из средстава Гарантног фонда, морају бити испуњена три услова:<sup>104</sup>

- да је штета проузрокована употребом моторног возила за које је на дан штете био закључен уговор о осигурању,
- да се ради о уговору са организацијом за осигурање над којом је отворен стечајни поступак и
- да се ради о штети или делу штете, која је благовремено пријављена и прихваћена као потраживање, али није накнађена из стечајне масе.

У Закону из 2009. године стоји да се штета која је проузрокована моторним возилом које је било осигурано код осигуравајуће организације над којом је отворен стечајни поступак надокнађује из средстава Гарантног фонда. Гарантни фонд исплаћује одштету оштећеном лицу и тако на њега прелазе права оштећеног лица према стечајној маси. Гарантни фонд има право да пријави ово потраживање до окончања стечајног поступка друштва.<sup>105</sup> Дакле, да би Гарантни фонд оправдао своје постојање, он постаје стечајни поверилац у односу на стечајну масу друштва за осигурање над којим је отворен стечајни поступак и то уместо оштећеног лица.

<sup>104</sup> Радица Галић Димитријевић, *Обавезе Гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације*, Ревизија за право осигурања, година 1, број 3/4, Београд, март 2002, стр. 39.

<sup>105</sup> Члан 93 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године.

Овакво решење има своје добре и своје лоше стране. Добра страна је та што се оштећеном лицу одмах исплаћује одштета, те оно не мора да буде стечајни поверилац у односу на стечајну масу друштва за осигурање. Оштећеник би морао као поверилац да прати ток стечајног поступка и сносио би ризик да се штета неће исплатити у целости. Пошто је стечајни поступак дуготрајан, може се догодити да износ који се потражује за накнаду штете изгуби своју вредност. Зато је боље решење да Гарантни фонд исплати одштету оштећеном лицу и он постане поверилац у односу на стечајну масу. Овако је оштећеник заштићен и сигуран јер му се одмах исплаћује целокупан износ одштете. Опет, са друге стране, ово није најбоље решење јер, ако се уступи потраживање Гарантном фонду, постоји опасност да Гарантни фонд буде оштећен за цео износ или његов део уколико не би могао да се наплати из стечајне масе.

Дакле, ниједно решење није идеално, али је свакако бољи начин заштите оштећених лица тако што Гарантни фонд исплаћује износ одштете и долази на место повериоца у односу на стечајну масу. Требало би донети посебан закон или подзаконски акт којим би положај Гарантног фонда као повериоца стечајне масе осигуравајућег друштва био повољнији у односу на друге повериоце.

На пример, могла би да се повећа обавеза издвајања доприноса од стране осигуравајућих друштава или би надлежни државни орган могао да донесе посебне мере које би се примењивале у случају стечајног поступка над осигуравајућим друштвом, а у случају да се Гарантни фонд не намири из стечајне масе друштва за осигурање.<sup>106</sup>

У данашње време, због веома строгог надзора Народне банке Србије, ретко кад осигуравајућа друштва падају под стечајни поступак. Међутим, то се догађа и треба размислити о наведеним решењима о заштити Гарантног фонда јер су веома перспективна и није их тешко остварити, а допринела би бољем пословању у области осигурања.

#### 4.2.4. ЕЛЕМЕНТ ИНОСТРАНOSTИ У ГАРАНТНОМ ФОНДУ

Примена норми Међународног приватног права долази у обзир уколико један чињенични однос показује елемент иностраности.<sup>107</sup> Тај елемент је у Гарантном фонду изражен у субјекту.

Друга директива, осим оснивања Гарантног фонда и постављања његових циљева, уводи и елемент иностраности у Гарантном фонду. Дакле, Гарантни фонд мора функционисати и у случају присутности елемента иностраности.<sup>108</sup>

<sup>106</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 48.

<sup>107</sup> Јасна Пак, *Значај и улога Гарантног фонда у заштити жртава саобраћајних незгода*, Одговорност за штету и накнада штете, Глосаријум, Београд 2000, стр. 64-84.

<sup>108</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 100.

Лица која нису домаћи држављани имају право надокнаде штете из средстава Гарантног фонда у нашој земљи уз услов реципроцитета: уколико наши држављани у страним земљама имају исти третман као и држављани те државе у истим случајевима, тада ће страни држављани моћи надокнадити штете из средстава Гарантног фонда. Ово регулисање је различито од законодавства до законодавства.

Реципроцитет може бити утврђен законом као и споразумом (билатералним или мултилатералним) између Удружења осигураваача (који има статус националног бироа) и националног бироа стране земље.<sup>109</sup> У Закону из 1996. године изричито је речено да ће бити реципроцитета уколико наши држављани имају исти третман као држављани те стране земље (домаћи држављани) у истим случајевима. Дакле, реципроцитет ће постојати ако наши држављани имају национални третман у страни држави. Међутим, реципроцитет који је утврђен законом није толико битан колико је битна примена реципроцитета у самој пракси. Општа правила Међународног приватног права одређују да је важнији реципроцитет који се примењује у пракси али у случајевима када није потписан споразум између две државе. Пракса је да се права странаца не условљавају реципроцитетом, тј. претпоставља се постојање реципроцитета. Накнада штете из Гарантног фонда претпоставља реципроцитет због неопходности сарадње двеју држава у овој области. Такође, може се десити да се у односима са неким државама признаје реципроцитет, али се он у пракси не користи. Уколико се реципроцитет само претпоставља, Гарантни фонд мора тражити мишљење надлежног органа. Са друге стране, постоје државе које сарађују одлично са нашом државом по питању реципроцитета, али нема посебног споразума између њих.

Уколико се утврди да се у одређеној земљи не признају права нашим држављанима, ни наша држава не би требало да признаје права држављанима дате земље. Неопходна је сарадња у овој области јер је наша држава дуго била изолована и сада тежи да се успостави сарадња са што већим бројем држава.

Закон из 2009. године посвећује веома мало пажње регулисању елемента иностраности у Гарантном фонду. Законодавац је пошао од претпоставке уједначавања правила у осигурању од аутомобилске одговорности као и од другачијег дефинисања Гарантног фонда, о чему је већ било речи. У поменутом закону нема речи о дефинисању реципроцитета, нити о којој врсти реципроцитета се ради, а ни према којој држави се примењује принцип реципроцитета: да ли према земљи регистрације возила или земљи држављанства лица које подноси захтев за накнаду штете. Дакле, можемо закључити да је ова област боље обрађена у Закону из 1996. године, што је неуспех, јер је Закон из 2009. требало да буде потпунији, јаснији и одређенији, не само по питању реципроцитета, већ и по многим другим питањима.

Осим свега наведеног, треба уједначити и судску праксу јер може постојати проблем приликом досуђивања накнаде штете и требало би утврдити критеријуме

---

<sup>109</sup> Члан 107 Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године.

који доводе до једнаке накнаде штете. Наведено би било од велике важности за остваривање улоге Гарантног фонда.

#### **4.2.5. ЕКОНОМСКИ ПОКАЗАТЕЉИ СИСТЕМА ГАРАНТНОГ ФОНДА 1997-2008. ГОДИНЕ**

Гарантни фонд наше земље од почетка рада био је у другачијим околностима у односу на фондове осталих европских земаља. Док су друге европске земље имале проблема у накнади штета по основу неосигураних возила (што их карактерише и у садашњости), наша земља је карактеристична по томе што се рад Гарантног фонда односи највише на покриће захтева за накнаду штете по основу стечаја друштава за осигурање.

**Средства Гарантног фонда**, као што је раније речено, чине допринос осигураваача из премије обавезних осигурања, као и средства остварена од регреса. Друштва за осигурање врше обрачун и уплату доприноса Гарантном фонду. Висина доприноса није увек фиксна, већ се прилагођава у зависности од износа средстава који је био потребан за исплату одштета у претходном периоду, као и у зависности од висине обрачунатог доприноса за тај претходни период.

Удружење осигуравајућих организација Србије је до скоро управљало средствима Гарантног фонда јер он није био правно лице, али овом променом није се утицало на битну одлику Гарантног фонда, а она је да Гарантни фонд има непрофитни карактер, што је одлика гарантних фондова свих европских земаља.

Сврха пословања Гарантног фонда није да остварује добит, већ се вишак прихода над расходима преноси у наредну годину и да се урачунава при одређивању доприноса за наредни период, а вишак расхода над приходима доводи до повећања доприноса друштава за осигурање за наредни период.

Први захтеви за накнаду штете поднети су после 6. јула 1997. године када су ступиле одредбе ЗОИЛ-а донетог 1996. године.

У 12 година пословања Гарантног фонда поднето је 18.923 захтева за накнаду штете, од тога 10.139 у редовном, а 8.784 у судском поступку. У структури поднетих захтева највећи број захтева је по основу стечаја друштава за осигурање 10.179, а најмањи по основу кривице возача непознатог моторног возила – 1.621 захтев.<sup>110</sup>

Све наведено може се видети у табели у којој НН значе штете од непознатог или неосигураног возила, НС су штете настале од стране корисника превозног средства који није закључио осигурање од одговорности у саобраћају, а СТ су штете причињене од стране возила које је имало закључено обавезно осигурање,

---

<sup>110</sup> Милан Церовић, *Дванаест година рада Гарантног фонда при Удружењу осигураваача Србије*, Токови осигурања, Часопис за теорију и праксу осигурања, бр. 4/2009, година 15, стр. 7-8.

али је над друштвом код кога је то осигурање закључено отворен стечајни поступак. Наведене скраћенице ће се користити даље у тексту, као и у наредним табелама.

**BROJ PODNETIH ZAHTEVA ZA NAKNADU ŠTETE IZ GARANTNOG FONDA 1997–2008.**

| Godina       | REDOVNE    |              |              |               | SUDSKE     |              |              |              | UKUPNO       |              |               |               |
|--------------|------------|--------------|--------------|---------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
|              | NN         | NS           | ST           | Svega         | NN         | NS           | ST           | Svega        | NN           | NS           | ST            | Svega         |
| 97           | 5          | 68           | 37           | 110           | 12         | 87           | 59           | 158          | 17           | 155          | 96            | 268           |
| 98           | 29         | 332          | 68           | 429           | 24         | 121          | 118          | 263          | 53           | 453          | 186           | 692           |
| 99           | 23         | 279          | 23           | 325           | 36         | 210          | 174          | 420          | 59           | 489          | 197           | 745           |
| 00           | 39         | 399          | 37           | 475           | 38         | 227          | 309          | 574          | 77           | 626          | 346           | 1.049         |
| 01           | 29         | 422          | 42           | 493           | 60         | 339          | 779          | 1.178        | 89           | 761          | 821           | 1.671         |
| 02           | 32         | 310          | 86           | 428           | 53         | 219          | 851          | 1.123        | 85           | 529          | 937           | 1.551         |
| 03           | 52         | 403          | 391          | 846           | 72         | 267          | 694          | 1.033        | 124          | 670          | 1.085         | 1.879         |
| 04           | 78         | 525          | 341          | 944           | 67         | 263          | 536          | 866          | 145          | 788          | 877           | 1.810         |
| 05           | 92         | 486          | 775          | 1.353         | 99         | 228          | 600          | 927          | 191          | 714          | 1.375         | 2.280         |
| 06           | 95         | 358          | 815          | 1.268         | 90         | 192          | 483          | 765          | 185          | 550          | 1.298         | 2.033         |
| 07           | 131        | 459          | 238          | 828           | 128        | 186          | 373          | 687          | 259          | 645          | 611           | 1.515         |
| 08           | 189        | 529          | 1.922        | 2.640         | 148        | 214          | 428          | 790          | 337          | 743          | 2.350         | 3.430         |
| <b>Svega</b> | <b>794</b> | <b>4.570</b> | <b>4.775</b> | <b>10.139</b> | <b>827</b> | <b>2.553</b> | <b>5.404</b> | <b>8.784</b> | <b>1.621</b> | <b>7.123</b> | <b>10.179</b> | <b>18.923</b> |

*Izvor: Izveštaj o poslovanju sa obračunom prihoda i rashoda Garantnog fonda, Udruženje osiguravača Srbije.*

Први захтеви за накнаду штете ликвидирани су (решени и исплаћени) у 1998. години. Статистички подаци приказани су у табели испод.

**LIKVIDIRANE ŠTETE GARANTNOG FONDA 1997–2008.**

| Godina       | Broj         |              |              |               | Iznos u €        |                   |                   |                   |
|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|              | NN           | NS           | ST           | Svega         | NN               | NS                | ST                | Svega             |
| 97           | 0            | 0            | 0            | 0             | 0                | 0                 | 0                 | 0                 |
| 98           | 18           | 137          | 61           | 216           | 14.218           | 140.076           | 16.392            | 170.685           |
| 99           | 33           | 307          | 64           | 404           | 73.237           | 340.980           | 48.557            | 462.775           |
| 00           | 39           | 297          | 86           | 422           | 56.173           | 160.939           | 86.573            | 303.685           |
| 01           | 63           | 447          | 287          | 797           | 170.745          | 403.209           | 252.110           | 826.064           |
| 02           | 54           | 544          | 218          | 816           | 172.358          | 786.891           | 451.709           | 1.410.957         |
| 03           | 114          | 688          | 605          | 1.407         | 407.373          | 1.066.211         | 823.619           | 2.297.202         |
| 04           | 111          | 766          | 971          | 1.848         | 406.183          | 1.414.644         | 1.693.968         | 3.514.794         |
| 05           | 116          | 708          | 833          | 1.657         | 349.298          | 1.517.249         | 3.441.670         | 5.308.218         |
| 06           | 222          | 814          | 1.557        | 2.593         | 594.509          | 1.744.798         | 5.199.127         | 7.538.434         |
| 07           | 176          | 750          | 947          | 1.873         | 604.402          | 1.893.333         | 3.883.626         | 6.381.361         |
| 08           | 275          | 735          | 1.603        | 2.613         | 821.983          | 1.691.617         | 5.243.765         | 7.757.365         |
| <b>Svega</b> | <b>1.221</b> | <b>6.193</b> | <b>7.232</b> | <b>14.646</b> | <b>3.670.480</b> | <b>11.159.947</b> | <b>21.141.115</b> | <b>35.971.541</b> |

*Izvor: Udruženje osiguravača Srbije, Garantni fond*

У редовном поступку ликвидирано је 8.853 захтева од укупног броја решених предмета по основу штете од непознатог или неосигураног возила (НН) 668, по основу штете настале од стране корисника превозног средства који није закључио осигурање од одговорности у саобраћају (НС) 4.231 и по основу штете причињене од стране возила које је имало закључено обавезно осигурање, али је над друштвом код кога је то осигурање закључено отворен стечајни поступак (СТ) 3.954. Дакле, у редовном поступку исплаћено је 14.049.950 евра, по НН 1.073.378, НС 4.224.172, СТ 8.752.400 евра.<sup>111</sup>

У судском поступку ликвидирана су 5.793 захтева, по основу НН 553, НС 1.962 и СТ 3.278 директних тужби. Дакле, у судском поступку исплаћен је износ од 21.921.591 евра, по НН 2.597.102 евра, НС 6.935.774 евра, а по СТ 12.388.714 евра.<sup>112</sup>

Из наведеног можемо закључити да број захтева у редовном поступку бележи позитиван раст и доводи до смањења директних тужби.

Осим ликвидираних штета, постоје и резервисане штете<sup>113</sup> којих је у редовном поступку било 666 просечно годишње, тј. толико захтева је годишње просечно резервисано (НН – 34, НС – 316 и СТ – 316).<sup>114</sup>

У судском поступку просечно је годишње резервисан 1.981 предмет (НН – 133, НС – 501 и СТ – 1.347).<sup>115</sup>

---

<sup>111</sup> Милан Церовић, оп. цит. стр. 11.

<sup>112</sup> Исто, стр. 12.

<sup>113</sup> Резервисане штете представљају збир оних штета које нису до краја пословне године исплаћене било у целини или делимично, па ће се то урадити у наредној пословној години или у следећим пословним годинама (Извор: *Лексикон осигурања*, група аутора).

<sup>114</sup> Милан Церовић, оп. цит. стр. 17.

<sup>115</sup> Исто, стр. 18.

У табели испод се може видети и износ у еврима резервисаних штета за сваку посебну врсту накнаде штете.

**REZERVISANE ŠTETE GARANTNOG FONDA 1997 - 2008.**

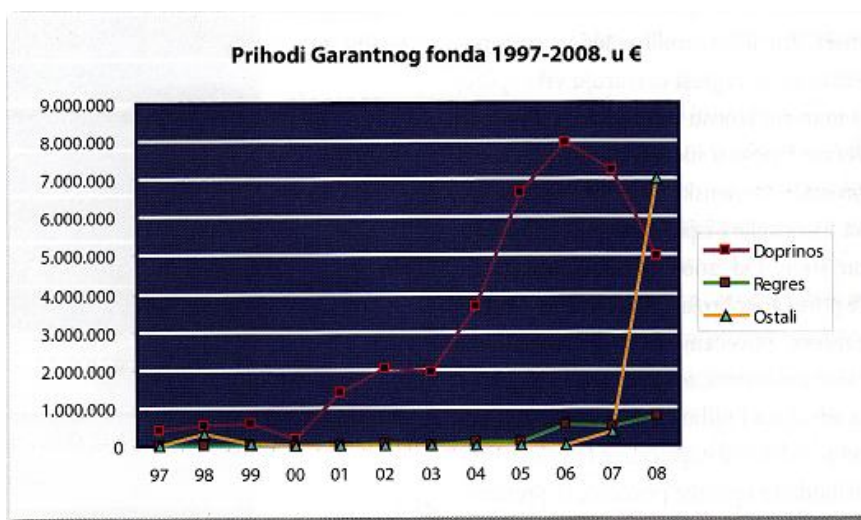
| Godina       | Broj predmeta |              |               |               | Rezervisani iznos u evrima |                   |                   |                    |
|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|----------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
|              | NN            | NS           | ST            | Svega         | NN                         | NS                | ST                | Svega              |
| 1997         | 17            | 144          | 105           | 266           | 22.852                     | 188.020           | 281.773           | 492.645            |
| 1998         | 46            | 292          | 273           | 611           | 191.446                    | 437.686           | 560.365           | 1.189.497          |
| 1999         | 65            | 588          | 345           | 998           | 389.007                    | 2.148.693         | 768.997           | 3.306.698          |
| 2000         | 103           | 811          | 652           | 1.566         | 192.518                    | 1.059.624         | 879.075           | 2.131.217          |
| 2001         | 186           | 1.112        | 1.223         | 2.521         | 388.481                    | 1.408.142         | 2.590.848         | 4.387.470          |
| 2002         | 132           | 1.101        | 1.501         | 2.734         | 854.566                    | 2.554.896         | 4.561.751         | 7.971.213          |
| 2003         | 154           | 1.273        | 2.381         | 3.808         | 750.839                    | 3.404.104         | 7.432.162         | 11.587.104         |
| 2004         | 187           | 1.207        | 2.432         | 3.826         | 969.726                    | 3.869.776         | 8.783.658         | 13.623.160         |
| 2005         | 260           | 1.181        | 2.975         | 4.416         | 1.339.170                  | 4.559.448         | 10.122.214        | 16.020.832         |
| 2006         | 204           | 671          | 2.624         | 3.499         | 1.361.975                  | 3.916.202         | 12.893.015        | 18.171.191         |
| 2007         | 289           | 688          | 2.318         | 3.295         | 1.821.087                  | 4.520.915         | 12.942.274        | 19.284.276         |
| 2008         | 361           | 735          | 3.121         | 4.217         | 2.931.834                  | 6.333.087         | 20.692.125        | 29.957.046         |
| <b>Svega</b> | <b>2.004</b>  | <b>9.803</b> | <b>19.950</b> | <b>31.757</b> | <b>11.213.499</b>          | <b>34.400.592</b> | <b>82.508.257</b> | <b>128.122.348</b> |

Izvor: Udruženje osiguravača Srbije, Garantni fond

У току 2004. и 2005. године знатно је био повећан број захтева за исплату штета по основу завршених стечајних поступака над више друштава, па и поред повећања редовни допринос није био довољан за исплату доспелих обавеза. Од почетних 60 динара колико се плаћало 1997. године по једном осигураном путничком возилу, допринос је био повећан неколико пута, а у току 2004. и 2005. године износ доприноса је премашао висину од 6% укупног износа техничке премије осигурања од аутомобилске одговорности свих друштава у земљи. Поред повећања доприноса расположива средства Гарантног фонда и даље нису била довољна за исплату накнаде штете искључиво због обавеза по основу стечаја. Савезно министарство финансија је интервенисало и захваљујући њему ситуација је савладана. Начин на који су они помогли је обезбеђивање додатног доприноса, а касније и повећање постојећег доприноса за чак три пута. У другој половини 2007. године смањен је износ доспелих обавеза Гарантног фонда, те се и износ доприноса смањио за једну трећину. Висина доприноса је данас веома задовољавајућа, међутим спадамо у ред европских земаља које имају велике обавезе по основу стечаја друштва за осигурање. Докле год се не заврше стечајеви акционарских друштава за осигурање којима је одузета дозвола за рад у периоду од 2004. до 2007. године, износ доприноса се неће смањити. Увођењем Закона о осигурању 2004. године настао је и наведени проблем, али у будућности ће се ситуација знатно побољшати због обухватнијег надзора и контроле над обављањем делатности осигурања јер је све ређи случај да неко друштво изгуби дозволу за рад, па

Гарантни фонд може из постојећих доприноса покрити неисплаћене штете и друге настале обавезе.<sup>116</sup>

**Приходе Гарантног фонда** сачињавају доприноси осигуравача из премије обавезног осигурања од одговорности у саобраћају, приходи од регреса и остали приходи. Укупно образована средства за 12 година рада Гарантног фонда износила су 47.409.848 евра, а просечно годишње 3.950.821 евра.<sup>117</sup> На графикону су приказани приходи Гарантног фонда у еврима по годинама пословања.



Izvor: Udruženje osiguravača Srbije, Garantni fond

Према висини издвајања средстава забележена су три раздобља:<sup>118</sup>

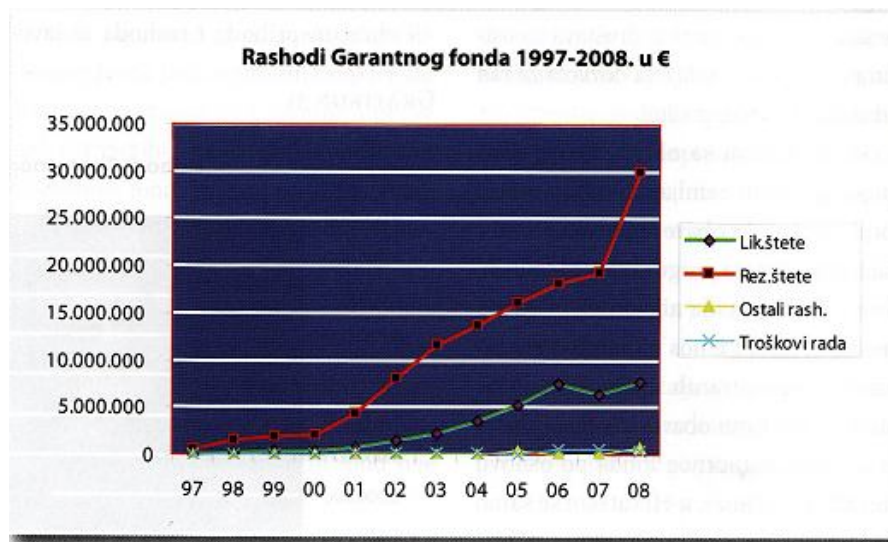
- 1998-2003. године издвајано је мање од два милиона евра годишње,
- 2004-2006. године издвајано је преко 3,5 до осам милиона евра и
- после 2006. године доприноси су смањени са осам на пет милиона евра годишње.

<sup>116</sup> Милан Церовић, оп. цит. стр. 24-25.

<sup>117</sup> Исто.

<sup>118</sup> Исто.

**Расходи Гарантног фонда** су свих 12 година били већи од прихода. Укупно су износили 166.452.483 евра, а просечно годишње 13.871.040 евра.<sup>119</sup> На графикону су приказани расходи Гарантног фонда у еврима по годинама пословања.



Izvor: Udruženje osiguravača Srbije, Garantni fond

У расходима Гарантног фонда највеће је учешће резервисаних штета. 126.956.255 евра или 76,3% од износа свих расхода. Ликвидиране штете износиле су 35.971.541 евра или 21, 6% свих расхода. Трошкови рада били су 2.484.802 евра или 1,5% свих расхода, а остали трошкови (исправка вредности регреса, судски трошкови, судске таксе и други расходи) износили су 1.039.885 евра или 0,6% свих расхода.

Непокривени губитак Гарантног фонда је на крају 2008. године износио 23,2 милиона евра. Очекује се да ће се губитак повећавати у наредних неколико година док се не заврше стечајни поступци.

Без обзира на многобројне проблеме, укупни приходи Гарантног фонда били су сасвим довољни за плаћање свих доспелих обавеза по захтевима за накнаду штете, тако да Гарантни фонд никада није био неликвидан.

Из свега можемо закључити да је основна функција Гарантног фонда заштита трећих оштећених лица када осигуравајуће организације нису у могућности да исплате одштету тим оштећеним лицима, било да је то због тога што је возило које је изазвало штету неосигурано, непознато или је имало осигурање од аутомобилске одговорности, али је осигуравајућа организација под стечајним поступком. Ова заштита се не односи само на домаће држављане, већ и на стране држављане који посећују нашу земљу. Циљ је третирати стране држављане као да

<sup>119</sup>Милан Церовић, оп. цит. стр. 26.

су домаћи. На овај начин пружа се потпуна сигурност оштећеним лицима и продубљује се поверење у делатност осигурања.

#### **4.3. СИСТЕМ ЗЕЛЕНЕ КАРТЕ - МЕЂУНАРОДНО ОСИГУРАЊЕ ОД АУТОМОБИЛСКЕ ОДГОВОРНОСТИ**

Основни циљ осигурања од аутомобилске одговорности је заштита свих трећих оштећених лица, без обзира да ли су у саобраћајној незгоди учествовала домаћа или страна возила али и заштита самих осигураника, односно лица која су одговорна за саобраћајну незгоду. Уколико у једној саобраћајној незгоди учествују возила са страним регистарским таблицама, тада се поставља питање примене правила система зелене карте, односно система међународног осигурања од аутомобилске одговорности. Услов за примену овог система је да су земље регистрације тог возила чланице система зелене карте.

Систем зелене карте већ преко педесет година изврсно обавља свој задатак. Он задивљује својом виталношћу и једноставношћу решења, као и прилагодљивошћу. Он омогућава слободан проток возила, али и заштиту жртава тог протока. У систему зелене карте годишње се решава на стотине хиљада одштетних захтева насталих у саобраћају преко 300 милиона моторних возила.<sup>120</sup>

Дакле, у систему зелене карте присутан је елемент иностраности који је везан за возило које је учествовало у саобраћајној незгоди, тј. за регистрацију тог возила.<sup>121</sup> Систем зелене карте гарантује возачима возила иностране регистрације покриће евентуалне штете као што би имали домаћи возачи те посећене земље. Наведено је могуће уз сарадњу националних бироа које се огледа кроз закључење Интер биро споразума.<sup>122</sup>

##### **4.3.1. НАСТАНАК СИСТЕМА ЗЕЛЕНЕ КАРТЕ**

Обавезно осигурање од одговорности за штете причињене трећим оштећеним лицима употребом моторних возила прво је било уведено као средство заштите потенцијалних жртава промета на путевима. Ово осигурање је у педесетак година од свог појављивања било прихваћено у скоро свим европским земљама, што сведочи о његовом великом успеху у заштити трећих оштећених лица. Међутим, ово осигурање има изразито национални карактер.

Са појавом повећане опасности од штете из саобраћаја, за моторна возила иностране регистрације државе су тражиле од возача да, при преласку њихове границе, положи одређени износ новца као гаранцију да ће штете, које би се могле

---

<sup>120</sup> Мирослав Мишкић, *Управљање и вођење система зелене карте*, Ревиза за право осигурања, година 7. број 1-2, Београд, 2008, стр. 74.

<sup>121</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 53.

<sup>122</sup> Исто, стр. 67, фн. 75.

десити, заиста и надокнадити оштећеним лицима.<sup>123</sup> Овај начин полагања новца за евентуалне штете замењује уговор о осигурању од аутомобилске одговорности који се закључује приликом преласка границе. Ово су уједно и корени граничног осигурања.

Овакав начин решавања проблема постао је велика сметња слободном промету робе и људи преко државних граница, те су све земље дошле на идеју да се национални уговори о осигурању од аутомобилске одговорности под одређеним условима интернационализују. Наведено је прво постигнуто у земљама које су имале уведено обавезно осигурање од аутомобилске одговорности и које су имале сличне правне системе у области осигурања од одговорности.<sup>124</sup>

Настанак система зелене карте везује се за скандинавске земље које су двадесетих година двадесетог века омогућавале превоз возила преко границе без неких одређених формалности.<sup>125</sup> Норвешка, Данска и Шведска су у то време имале обавезно осигурање од аутомобилске одговорности. Управо оне су биле земље у којима су настали корени за развитак система зелене карте. Наиме, оне су признавале полису осигурања од аутомобилске одговорности, која је закључена у другим наведеним земљама, као покриће приликом преласка границе.

Када се овај систем развио, била је довољна само регистарска таблица неке од наведених земаља. Уведена је и посебна карта осигурања – зелена карта која је имала два облика:<sup>126</sup>

- карта А – служила је за возаче који су на граници закључивали гранично осигурање и
- карта Б – служила је за возаче који су имали полису осигуравајућег друштва које је склопило споразум са надлежним органом посећене земље.

Из приложеног се може видети да је међународно осигурање постојало још пре деведесет година и може се рећи да је овај систем настао у скандинавским земљама и био је корен за каснији настанак и развој система зелене карте који је кренуо по завршетку Другог светског рата.

Стални развој међународне робне размене као и туризма, који је уследио после Другог светског рата, отворио је питање заштите жртава саобраћајних незгода које проузрокују возила стране регистрације, али и питање заштите самих криваца за саобраћајну незгоду.<sup>127</sup>

---

<sup>123</sup> Мирослав Мишкић, *Правне претпоставке система зелене карте*, Лист акционарског друштва за осигурање „ДДОР Нови Сад“, година 35, број 268, август-новембар 2007, стр. 46.

<sup>124</sup> Маријан Ђурковић, *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, стр. 100.

<sup>125</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 67.

<sup>126</sup> Исто, стр. 67, фн. 76.

<sup>127</sup> Борис Маровић, *Осигурање*, стр. 216.

Још 24. јануара 1949. године Пододбор економске комисије при Уједињеним нацијама доноси Препоруку УН број 5 која је упућена владама европских земаља. У тој препоруци позивале су се владе европских земаља да од својих осигуравајућих друштава затраже закључење споразума који би возачима моторних возила обезбедио покриће осигурања у посећеној земљи. Према препоруци, споразум је требало да се базира на следећем:<sup>128</sup>

- осигуравајућа друштва оснивају националну организацију (Биро) коју ће влада признати. Он одговара за функционисање система зелене карте;
- Бирои својим чланицама (друштвима за осигурање) обезбеђују исправу о осигурању, а друштва за осигурање је издају својим осигураницима;
- исправа о осигурању потврђује да је њен ималац закључио осигурање аутомобилске одговорности и она обезбеђује покриће какво захтевају прописи посећене земље;
- штете које ималац међународне карте осигурања причини у посећеној земљи исплатиће Биро те земље, а онда ће се рефундирати од Бироа издавача те карте осигурања;
- владе држава чланица система морају да омогуће слободан трансфер девизних средстава како би Бирои извршавали обавезе према другим Бироима;
- државе које нису предвиделе обавезно осигурање од аутомобилске одговорности не могу од возача страних земаља тражити закључење било каквог осигурања, али државе које предвиђају такав вид осигурања, а возачи страних земаља немају закључено наведено осигурање, могу да траже закључење граничног осигурања као вида краткорочног осигурања.

На основу наведених принципа у Препоруци формирао се Савет Бироа у Лондону 1953. године. Њега чине национални бирои, а он представља типски споразум који је конкретизација принципа садржаних у препоруци.

Систем зелене карте почео је да функционише 1.1.1953. године на основу Резолуције пододбора за путнички саобраћај.

Она је свој првобитни изглед имала све до краја 1970. године, међутим, на основу одређених одредби одобрених од овлашћених лица, одбачене су њене корице, смањен је формат и текст је регруписан ради лакшег чувања и обраде података. Зелена карта има девет поља и свако поље има своју намену, на пример, ознака националног бироа који је издао зелену карту, време трајања зелене карте,

---

<sup>128</sup> Борис Маровић, *Осигурање*, стр. 217.

регистарска ознака аутомобила, врста, тип, марка возила, подаци о осигуранику, потпис осигуравача итд.

Првобитно је систем зелене карте био осмишљен као европски систем, међутим, њему су се касније прикључиле и неке ваневропске земље (Тунис, Израел, Мароко, Иран). Данас су на зеленој карти наведене ознаке за 44 земље у којима она вреди, али је тај број већи јер неке земље немају национални биро, па за њих те послове обављају канцеларије неке друге државе (на пример, за Ватикан те послове обавља Италија, а друге земље које немају своје канцеларије су: Лихтенштајн, Андора, Монако и Сан Марино).<sup>129</sup>

#### **4.3.2. МЕЂУНАРОДНЕ КОНВЕНЦИЈЕ У ОСИГУРАЊУ ОД АУТОМОБИЛСКЕ ОДГОВОРНОСТИ**

Односе између осигуравајућих друштава различитих држава и њихових асоцијација европске земље регулисале су кроз три најзначајније међународне конвенције и мноштво билатералних споразума. Конвенције о међународној карти осигурања – зеленој карти представља основни документ на основу којег се у Европи регулишу међусобни односи осигуравача. Најзначајније међународне конвенције су: Лондонска конвенција, Страсбуршка конвенција и Хашка конвенција. (Пештанска конвенција-споразум угасила се распадом „источног“ блока).<sup>130</sup>

**Лондонски споразум** (Интер-биро споразум о зеленој карти осигурања) је основни документ на основу којег се у Европи регулишу међусобни односи осигуравајућих друштава. Донета је на основу поменуте Препоруке из 1949. године. Основни текст „Интер-биро“ споразума донет је и ступио на снагу 1953. године и наша земља је била потписник документа. Допуњена је 1973. године, а од 1991. године се примењује нови Интер-биро споразум који је одабран текст претходна два документа. Национални бирои<sup>131</sup> штампају зелене карте према типском обрасцу који је утврђен од стране Савета бироа и дистрибуирају их својим члановима. Зелена карта се издаје као препис и превод полисе осигурања од аутомобилске одговорности са назнаком у којим државама се пружа осигуравајуће покриће. Штете се решавају према прописима земље у којој се саобраћајна незгода догодила.

**Страсбуршка конвенција** потписана је у Стразбуру 1959. године од стране једанаест западноевропских држава, а касније су јој приступиле још неке државе. Њен циљ је био поједностављење граничне контроле и сигурност оштећеног у

<sup>129</sup> Мирослав Мишкић, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР Нови Сад“, стр. 49.

<sup>130</sup> Борис Маровић, *Осигурање*, стр. 220.

<sup>131</sup> Они представљају гаранте да ће њихов члан измирити обавезе из осигурања од аутомобилске одговорности свог осигураника али и да ће санкционисати понашање свог члана у случају неизмирења обавезе (Извор: *Лексикон осигурања*, група аутора).

реализацији обештећења. Она предвиђа оснивање националног бироа за штету од неосигураних возила, а оштећеном је дато право директне тужбе против националног бироа, с тим што је осигуравачима ускраћено право на истицање приговора које по основу уговора о осигурању могу истицати у својој земљи (наша земља је сличне билатералне уговоре имала са неким суседним земљама као и Швајцарском до увођења санкција од стране Уједињених нација).<sup>132</sup>

**Хашка конвенција** донета је 1971. године са циљем унификације међународног приватног права у законима који регулишу област саобраћајних удеса на путевима. Њоме је предвиђена примена закона места штете и како се превазилази проблем уколико долази до сукоба закона земље из које је возило са конвенцијом. Ова конвенција је још увек недоречена због веома осетљиве материје, тако да су могући, али ретко, правно спорни случајеви.<sup>133</sup>

#### **4.3.3. РЕГУЛАТИВА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ У ОСИГУРАЊУ ОД АУТОМОБИЛСКЕ ОДГОВОРНОСТИ**

Систем међународног осигурања од аутомобилске одговорности развијао се и у оквиру Европске Уније. Као што је већ речено у раду, директиве су акти Европске Уније које су допринеле развоју система зелене карте. До сада је донето пет директива у овој области, а њихов циљ је уједначавање правила у области осигурања од аутомобилске одговорности у земљама чланицама Европске Уније. Међутим, ове директиве су имале утицаја и на остале земље (међу којима је и наша земља). Оне су све допринеле заштити оштећених лица у саобраћајним незгодама и то не само у ЕУ него и раније у ЕЕЗ (Европске економске заједнице) јер период доношења директива је преко 30 година. Те директиве су следеће.<sup>134</sup>

- Прва директива донета је 24.4.1972. године,
- Друга директива донета је 29.12.1983. године,
- Трећа директива донета је 14.5.1990. године,
- Четврта директива донета је 16.5.2000. године и
- Пета директива донета је 11.5.2005. године.

Директиве намећу државама чланицама веома строге рокове да имплементирају њихове одредбе у национално законодавство. Најчешћи рокови за имплементирање одредби је од 18 до 24 месеца.<sup>135</sup>

<sup>132</sup> Приручник за праксу у осигурању и реосигурању, група аутора, стр. 418.

<sup>133</sup> Борис Маровић, *Осигурање*, стр. 222. фн. 208.

<sup>134</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 99.

<sup>135</sup> Маријан Ђурковић, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од аутоодговорности за штету од моторних возила*, Ревизија за право осигурања, Година 4, Београд, број 3-4/2005, стр. 1.

Између доношења Прве директиве и последње донете у овој области, Пете директиве, прошло је тридесет и три године и систем зелене карте је веома унапређен, иако се очекује наставак развоја система зелене карте, а самим тим и доношење наредне директиве која ће наћи решења за нове проблеме везане за ову област.

Доношење директива гарантовало је успех јер су оне у први план стављале оштећена лица и њихове потребе када се деси осигурани случај. На самом почетку, 1972. године, прво су решена нека основна питања везана за систем зелене карте. Регулишу се питања из материје зелене карте за земље потписнице.<sup>136</sup> Почело је од захтева да све државе чланице уведу обавезно осигурање и укидањем контроле зелене карте на граничним прелазима свих држава које су у то време биле чланице Европске економске заједнице. Касније се омогућава и контрола зелене карте у државама које нису чланице, али су њихови Бирои потписали Мултилатерални гарантни споразум. Дефинишу се појмови као што су: возило, оштећено лице, национални биро и зелена карта.<sup>137</sup> Уводи се контрола зелених карата (оне морају бити важеће за све земље чланице ЕЕЗ) за возила из земаља које нису биле чланице ЕЕЗ нити су потписале споразум. У том почетном периоду било је најважније дефинисање лимита суме осигурања<sup>138</sup> у свакој чланици ЕЕЗ.

Након дефинисања основних појмова, подиже се минимални ниво осигуравајуће заштите у саобраћајним незгодама на виши степен.<sup>139</sup> Уводи се обавеза оснивања Гарантног фонда за све чланице ЕЕЗ.<sup>140</sup> Гарантни фонд регулишу национална законодавства, а он покрива штете од стране непознатих и неосигураних возила. Елемент иностраности није сметња за функционисање Гарантног фонда и он мора функционисати и у случају елемента иностраности (о овоме је било речи у делу о Гарантном фонду). Такође, даје се извесна слобода чланицама ЕЕЗ код одређивања франшизе, могућности одбијања исплате ако је штета настала на стварима употребом непознатог моторног возила итд.<sup>141</sup> Изједначавају се минимални износи осигурања у свим чланицама ЕЕЗ, регулише износ накнаде штете (на лицима и на стварима/имовини) и посвећује се велика пажња преузимања одредби од стране унутрашњих и националних законодавстава.<sup>142</sup>

Поред наведеног, усавршава се регулисање Гарантног фонда у чланицама ЕЕЗ где Гарантни фонд не може условљавати исплату штете претходним обраћањем оштећеног лица штетнику, па ако не успе у томе да се онда обрати

<sup>136</sup> Синиша Огњановић, *Осигурање од одговорности за штете причињене моторним возилом*, Београд, 2003, стр. 14.

<sup>137</sup> Члан 1 Прве директиве донете 24.4.1972. године (Извор: Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 99, фн. 136.).

<sup>138</sup> Представља минималне износе покрића осигурања од аутомобилске одговорности (Извор: *Лексикон осигурања*, група аутора).

<sup>139</sup> Маријан Ђурковић, Ривија за право осигурања, стр. 1.

<sup>140</sup> Друга директива донета 29.12.1983. године (Извор: Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 100.).

<sup>141</sup> Исто.

<sup>142</sup> Исто.

Гарантном фонду, а и штета се мора платити без одлагања.<sup>143</sup> Државе чланице морају гарантовати да ће брзо утврдити осигураваача одговорног лица, као и важност уговора о осигурању од аутомобилске одговорности на основу јединствене премије на територији сваке државе чланице.

Када је све наведено усклађено, пажња је усмерена ка заштити права потрошача услуга осигурања. У први план ставља се оштећено лице и накнаду штете које је то оштећено лице претрпело у саобраћајној незгоди. Европска Унија има један стални задатак, а то је заштита права оштећених и стварање једнакости између свих грађана ЕУ. Решава се проблем спорости, потешкоћа и немогућности добијања одштете.

Донета је таква одредба да оштећено лице може да се обрати овлашћеном лицу за накнаду штете у својој земљи којег је поставио страни осигуравач. Када му оштећеник поднесе захтев за накнаду штете, овлашћено лице мора да одговори на захтев у року од три месеца и то са износом накнаде штете. Уколико то овлашћено лице не учини, оштећено лице се може обратити Бироу за накнаду штете у својој земљи, а Биро мора у року од два месеца да утврди износ штете и исплати одштету оштећеном лицу. Ако оштећено лице не буде задовољно износом одштете, може подизањем тужбе да захтева накнаду штете пред судом земље у којој се догодила саобраћајна незгода.<sup>144</sup> Из наведеног видимо да је знатно побољшан положај оштећених лица у иностранству и то претежно туриста, а тако и развој туризма између чланица ЕУ.

Осим наведеног, регулишу се и питања која се односе на: постављање директног захтева према осигуравачу у земљама чланицама у којима тај институт није предвиђен, рокове у којима се морају обрадити штете, оснивање Информативног центра, оснивање Бироа за накнаду у случају када није именовано овлашћено лице за обраду штета и именовање овлашћеног лица за обраду штета да би оштећено лице могло да наплати штету у земљи свог пребивалишта.<sup>145</sup> Доношењем оваквих одредби и увођењем нових институција утицало се на измену унутрашњег законодавства у области међународног осигурања од аутомобилске одговорности и у државама које нису чланице Европске Уније. Издваја се оснивање Информационог центра<sup>146</sup> као помоћ оштећеним лицима при реализацији захтева за накнаду штете. Наша држава увела је Информациони центар у своје законодавство Законом из 2009. године.

Да би се систем зелене карте побољшао, одређене одредбе морале су да се промене. Тако је дошло до повећања лимита осигурања јер се сматрало да су

<sup>143</sup> Трећа директива донета 14.5.1990. године (Извор: Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 100.).

<sup>144</sup> Четврта директива донета 16.5.2000. године (Извор: Исто, стр. 101.).

<sup>145</sup> Исто.

<sup>146</sup> Његов основни задатак је проналажење возила које је изазвало саобраћајну незгоду, тј. његовог власника. Он је омогућавао оштећеним лицима да сазнају податке о осигуравачу штетника, овлашћеном лицу тог осигуравача и власника возила. То су: адреса, број полисе, регистарска таблица, број зелене карте итд. (Извор: Члан 50 Закона о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године).

износи покрића прениски.<sup>147</sup> Ускладиле су се одредбе о роковима који се тичу саобраћајних незгода које су се догодиле у домаћој земљи, односно земљи оштећеног лица. Усклађују се и износи за плаћање трошкова заступања од стране оштећених лица.

Осигуравајућа друштва морала су да предају образац „Европског извештаја о саобраћајној незгоди“ својим осигураницима.<sup>148</sup> Тиме су направила јединствен образац који се користи у свакој земљи чланици уколико дође до саобраћајне незгоде и тако се умањује могућност неспоразума када се догоди саобраћајна незгода.

Веома се штите пешаци и бициклисти који имају право на накнаду штете без обзира да ли је возач који је нанео штету одговоран или не. Инсистирало се на посебној заштити пешака и бициклиста, то јест свих немоторизованих учесника у саобраћају јер ова врста учесника у саобраћају је веома рањива.

Код надокнађивања штете из Гарантног фонда усавршава се одредба од раније и уколико је штета настала од стране непознатог моторног возила, оштећено лице које је претрпело тешке телесне повреде у саобраћајној незгоди има право и на накнаду штете на стварима.<sup>149</sup>

Директиве су развиле осигурање од аутомобилске одговорности не само у државама Европске уније и чланицама система зелене карте, већ су многе државе одредбе директива имплементирале у своје законодавство схватајући њихов значај за развој осигурања од аутомобилске одговорности.

Свих пет директива донето је да би се што боље заштитила оштећена лица. било да су она пешаци, бициклисти или други моторизовани учесници у саобраћају. Одредбе које штите оштећена лица тичу се разних области почев од увођења нових институција, преко доношења рокова за исплату накнаде штете, доношења минималних сума осигурања и повећавању истих, укидања франшиза на штету оштећених, па све до састављања јединственог обрасца европског извештаја који важи на целој територији држава чланица система зелене карте.

Систем зелене карте веома добро обавља свој задатак заштите оштећених лица у саобраћајним незгодама. Невероватна је чињеница колико су његова решења једноставна, а колико најбоље функционишу.

На доношење директива утицала су управо оштећена лица у осигурању од аутомобилске одговорности. Шта год се показало као лоше решење, директиве су доношене да би се та решења исправила и помогла оштећеним лицима, али и да би олакшала посао осигуравачима.

---

<sup>147</sup> Пета директива донета 11.5.2005. године (Извор: Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 103.).

<sup>148</sup> Исто.

<sup>149</sup> Исто.

Систем зелене карте је веома осетљиво питање и оно мора бити константно под надзором људи који су задужени за његово функционисање. Само на тај начин ће се спречити потешкоће приликом остваривања права на накнаду штете од стране оштећених лица.

#### 4.3.4. КРИТСКИ СПОРАЗУМ

Савет бироа је 30.5.2002. године усвојио Критски споразум на грчком острву Крит. Споразум је ступио на снагу 1.7.2003. године и од тада се он примењује уместо раније наведених споразума (Лондонски споразум и Мултилатерални гарантни споразум). Основ споразума је била Препорука УН бр. 5 која је означила настанак система зелене карте и допринела доношењу јединствених докумената у овој области.

Критски споразум представљају општа правила која се примењују у систему зелене карте. Једине институције које спроводе овај споразум јесу национални бирои, што значи да члан бироа (осигуравач) или кореспондент (обрађивач штете на моторним возилима) могу остварити своја права само посредством националних бироа земље у којој су регистровани. Одредбе Критског споразума дају објашњење за поједине институте и појмове који су веома важни за примену система зелене карте. Укратко ћемо објаснити институте и одређене појмове који се користе у овом споразуму.<sup>150</sup>

- **Национални биро за осигурање** представља професионалну организацију која мора да испуни следеће захтеве:
  - мора бити признат од стране владе своје земље као организација коју су основали осигуравачи,
  - ти осигуравачи се морају бавити осигурањем од аутомобилске одговорности,
  - чланство свих осигуравача који се баве поменутим осигурањем је обавезно и
  - да би Биро могао да функционише, обавезни су сви наведени осигуравачи да испуњавају финансијске обавезе према Бироу.
- **Осигуравач** је члан националног бироа и он врши делатност осигурања од аутомобилске одговорности. Он мора бити регистрован за обављање послова осигурања од аутомобилске одговорности.
- **Члан Бироа** је осигуравајућа организација која се може бавити пословима осигурања од аутомобилске одговорности, али се од ове организације тражи да имају и међународно покриће што значи да се могу бавити пословима који укључују елемент иностраности.

---

<sup>150</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 107.

- **Кореспондент** обрађује и исплаћује одштетне захтеве из саобраћајних незгода. Он може бити осигуравач или лице, али и агенција која обрађује одштетне захтеве, као и адвокат, а мора да испуни наведене услове:
  - мора бити именован од стране једног или више осигуравача чланова националног бироа,
  - мора добити сагласност националног бироа земље у којој је регистрован и
  - мора обрадити и исплатити штете по захтевима постављеним по основу осигурања од аутомобилске одговорности.
- **Возило** представља свако моторно возило које се креће на копну. Врло је важно истаћи да се појам возила тумачи по правилима посећене земље, а не земље порекла возила.
- **Незгода** представља догађај чији је резултат одређена штета на стварима или телесна повреда. Под незгодом се подразумевају све врсте незгода без обзира на број возила или број лица који је учествовао у њој.
- **Оштећено лице** подразумева лице које има право на накнаду штете, било она материјална или телесна. По овом споразуму подразумева се да жртва незгоде и оштећено лице могу бити два различита лица.
- **Одштетни захтев** је захтев за накнаду штете у коме стоји да се тражи накнада материјалне или телесне штете. Захтев може обухватити један или више захтева, али мора се радити о штети која је проузрокована једним штетним догађајем. Тек када захтев поднесе оштећено лице онда се активирају правила Критског споразума.
- **Полиса осигурања** представља документ, тј. уговор о осигурању. Осигуравајућа организација, тј. члан закључује уговор о осигурању са странком и тако покрива одговорност у систему зелене карте.
- **Осигураник** је лице чија је одговорност покривена закљученим уговором о осигурању и то лице не мора бити исто лице које је закључило споменути уговор.
- **Зелена карта** је међународна исправа о осигурању од аутомобилске одговорности, доказ да је закључено осигурање од аутомобилске одговорности и она мора одговарати обрасцима које је прописао и одобрио Савет бироа. У њој су наведени сви подаци о возилу и о његовом кориснику. Издаје је национални биро својим чланицама и контролише њену употребу.
- **Савет бироа** је организација којој припадају сви национални бирои. Одговоран је за спровођење система зелене карте и доноси акте неопходне за функционисање поменутог система.

Критски споразум посвећује уводни део основним институтима у овом систему. Из дефиниција наведених појмова могу се извести основне карактеристике система зелене карте. Споразум садржи и одређена правила која имају обавезну примену, а главна улога у свим пословима припада националном бироу.

Радње које је неопходно обавити да би се штета исплатила су следеће:

- **Исплата одштетних захтева** – када се догоди незгода, прво се обавештава Биро који је надлежан за територију на којој је настала саобраћајна незгода. Биро даље обавештава осигураваача који је издао зелену карту као и Биро који гарантује исплату штете (Биро јемац).<sup>151</sup> Ако осигураваач који је издао зелену карту има кореспондента, Биро му прослеђује одштетни захтев. Уколико осигураваач нема кореспондента, Биро ће послати обавештење осигураваачу или Бироу јемцу о прослеђивању одштетног захтева обрађивачу. Биро је овлашћен да решава одштетни захтев и вансудским путем.
- **Улога кореспондента у обради одштетног захтева** – Кандидати за кореспонденте морају испунити одређене услове које постављају национални бирои. Такође, Бирои не могу наметати услове одређеним кореспондентима који за друге не важе и који се не траже од свих кореспондентата. Да би одређено лице постало кореспондент, потребна је сагласност националног бироа на којој он послује. Кореспондент је надлежан само за обраду одштетних захтева на територији на којој послује. Може се десити да Биро изврши исплату штете уместо кореспондента, а тада се тај износ рефундира Бироу од Бироа који је послао захтев за именовање кореспондента. Осигураваачи и кореспонденти чије су именовање они тражили, слободно уговарају услове рефундације, али се ти услови не могу примењивати према Бироима. Споразум регулише и опозив сагласности за именовање кореспондента и то у три случаја:
  - када осигураваач жели да откаже уговор са кореспондентом,
  - у обрнутом случају, када кореспондент жели да откаже уговор са осигураваачем и
  - када Биро одлучује о опозиву сагласности и кореспонденту.
- **Рефундација** – Биро или обрађивач којег је тај Биро овластио после обраде одштетног захтева саобраћајне незгоде дужни су да доставе одштетни захтев или Бироу који је издао зелену карту или Бироу јемцу. Рефундација исплаћених износа је обавеза тог националног бироа. Постоје разни услови за слање захтева за рефундацију, а они су, на пример, да је захтев послат факсом или поштом, да је временски период између исплате у корист оштећеног и захтева за рефундацију краћи од годину дана, да су у захтеву

---

<sup>151</sup> Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 112.

тачно одређени износи плаћени по основу накнаде штете итд. Биро који захтева рефундацију није дужан да пошаље целокупну документацију везану за насталу незгоду осим уколико друга страна то изричито не затражи. Овде се појављује и поверење у функционисање система зелене карте и рефундација представља једну од важнијих карика за функционисање поменутог система.

- **Гаранције бироа** – Уколико члан Бироа не рефундира износ по захтеву рефундације, тада ће Биро гарантовати наведену исплату коју потражује Биро земље у којој се догодила саобраћајна незгода. Ако члан Бироа не исплати захтев за рефундацију у року од два месеца од добијања истог, то ће учинити Биро јемац по пријему захтева за активирање гаранције који поставља или Биро земље у којој се догодила незгода или обрађивач којег је Биро овластио. Након тога, осигуравач који дугује првобитну рефундацију исплаћује дуг свом Бироу. Основни циљ гаранција Бироа је исплата штета, као и обрачун одштетних захтева по праву земље у којој се догодила саобраћајна незгода.
- **Билатерални споразуми** – национални бирои их могу закључивати али под условом да се у оквиру њих придржавају правила Критског споразума. Закључују се у три примерка од којих два иду Бироима који су их потписали, а један Савету бироа који одлучује о ступању билатералних споразума на снагу и о томе обавештава потписане стране.
- **Решавање спорова** – Арбитражни начин је начин решавања спорова. Примењују се арбитражна правила Комисије УН за међународно трговачко право. О осталим питањима арбитражног поступка одлучује Савет бироа: трошкови поступка, именовање арбитра итд. Именују се три арбитра, свака страна бира по једног арбитра а они бирају трећег који постаје председник арбитражне комисије. Арбитражни поступак се води на енглеском и француском језику. Ако једна страна не именује арбитра, то ће уместо ње учинити Савет бироа. Одлука се доноси већином гласова арбитра, а инсистира се на објективности доношења одлуке. Она се израђује у писаном облику и обавезујућа је за странке у спору.
- **Поступак за измену Критског споразума** – О свакој измени споразума одлучује Општа скупштина Савета бироа, а измене су у њеној искључивој надлежности. Уколико је у питању измена одредаба које се односе на уговорне односе између Бироа на основу претпостављеног покрића, тада о измени одлучује Одбор.

Систем зелене карте ће се развијати и даље кроз прилагођавање и доношење нових правила. Унификација и хармонизација су два елемента система зелене карте која зависе од највишег органа поменутог система (Савет бироа) и надамо се беспрекорно и добро уиграном систему зелене карте у будућности.

#### 4.4. РЕГУЛИСАЊЕ СИСТЕМА ЗЕЛЕНЕ КАРТЕ У ДОМАЋЕМ ЗАКОНОДАВСТВУ

Према подацима Савета бироа у Бриселу, бивша Југославија је постала чланица система зелене карте 1954. године. Функцију бироа зелене карте прво је вршио ДОЗ (Државни осигуравајући завод), а од оснивања 1968. до 2003. године Удружење осигураваача Југославије, од 2003. до 2006. Удружење осигуравајућих организација Србије и Црне Горе, а од 7. јула 2006. године ову функцију врши Удружење осигураваача Србије који је и пуноправни члан Савета бироа у Међународном систему зелене карте.<sup>152</sup>

Дакле, када је наша земља примљена у чланство система зелене карте, функцију националног бироа је обављао ДОЗ који је потписао Лондонски споразум и био је примљен у чланство Савета бироа. Увођењем осигурања од аутомобилске одговорности за возила стране регистрације 1965. године, југословенски биро добија статус обрађивачког бироа. Али ово осигурање је било укинато након неколико месеци и наша земља је изгубила наведени статус, али је задржала статус Издавачког и Услужног бироа.<sup>153</sup> Статус Услужног бироа било је све до 1976. године.

Закон о основама система осигурања имовине и лица<sup>154</sup> поново је увео обавезу осигурања од аутомобилске одговорности за сва возила, укључујући и она са страном регистрацијом. Законом је основано Удружење осигуравајућих организација Југославије и оно добија статус националног као и Обрађивачког бироа. Закон о основама система осигурања имовине и лица<sup>155</sup> из 1990. године исто дефинише статус Удружења али му додаје улогу гаранта за штете које на територији наше земље проузрокују возила стране регистрације.

У периоду од оснивања до деведесетих година прошлог века, Удружење је редовно измиривало своје обавезе по основу зелене карте.

Након распада СФРЈ долази тежак период за нашу земљу и то не само по питању делатности осигурања, али и овде су се издешавале одређене промене. Наиме, када су уведене санкције против СР Југославије 1992. године, више земаља (тачније деветнаест) је раскинуло или суспендовало интер биро споразум са нашом

---

<sup>152</sup> Милан Церовић, Снежана Сремчевић, *Усклађивање осигурања ауто-одговорности са стандардима у међународном систему зелене карте*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, 8. Саветовање, Палић, април 2007, стр. 328.

<sup>153</sup> Постоје три врсте бироа: издавачки, обрађивачки и услужни. **Издавачки биро** издаје исправу осигуравајућем друштву који је уручује осигуранику и даје овлашћење обрађивачком бироу за обрађивање и исплату штете. **Обрађивачки биро** испитује све околности везане за настану саобраћајну незгоду и исплаћује штете. **Услужни биро** је, у ствари, Обрађивачки ако у његовој земљи нема обавезе закључивања осигурања од одговорности за возила са страном регистрацијом, те он има функцију само Услужног бироа за било какве радње - обрада захтева за исплату штете, испитивања околности настале штете, исплата штете итд. (Извор: Владимир Чоловић, оп. цит. стр. 134.).

<sup>154</sup> Службени гласник СФРЈ, бр. 15/65.

<sup>155</sup> Службени гласник СФРЈ, бр. 17/90.

земљом, док је тринаест земаља наставило сарадњу са нашом земљом у овом систему. Након укидања санкција нашој земљи, на скупштини Савета бироа у Казабланци 30. и 31. маја 1996. године донета је Одлука о обавезивању осигуравајућих друштава СР Југославије да врати дугове иностраним осигуравајућим организацијама тако што ће их исплатити у четири једнаке рате у року од две године. Укупан износ дуговања био је близу 30 милиона немачких марака. Највећи проблем је био тај што се распадом СФРЈ половона овог дуговања односила на друге републике које су биле у саставу СФРЈ. Терет је пао на СР Југославију да врати сва дуговања. Удружење као гарант није имало довољно средстава да подмири тако велике обавезе.

У Казабланци је утврђено да Југославија има велике дугове и због инфлације. Удовољено је захтеву тог бироа да се дуг плати у 4 једнаке рате сваких 6 месеци почев од октобра 1996. године, а за време санкција од тог бироа неће бити тражене затезне камате.<sup>156</sup>

На Седници Генералне скупштине Савета бироа у Оксфорду 3. и 4.6.1999. године од Југословенске канцеларије затражено је да све своје обавезе измири до 30.11.1999. године или ће бити суспендовано чланство Југословенског бироа.

Обавезе нису извршаване јер Удружење као гарант није имало финансијских средстава за плаћање толико великих обавеза. Удружењу је 1.1.2000. године уведена привремена суспензија у чланству система зелене карте и донета је одлука да се настави суспензија Југословенског бироа све до испуњења свих обавеза.

Привремена суспензија укинута је 1.11.2001. године, а уведено је посматрање од тог дана па све до 1.11.2005. године, што је наметало реосигурање обавеза по зеленој карти и држање финансијских гаранција код Савета бироа.

У периоду привремене суспензије наша земља је примењивала систем „жуте карте“ са Босном и Херцеговином, Македонијом, Бугарском и Мађарском. Овим споразумом се регулишу међусобна потраживања осигуравајућих организација за случај да југословенски држављанин, односно држављанин неке друге од наведених земаља проузрокује штету на територији друге државе. Овај систем је помогао нашој земљи као помоћни систем у регулисању међусобних односа у овој области са неким од суседа, а жута карта је функционисала скоро идентично по узору на Лондонски споразум. Укинута је када је СРЈ враћена у систем зелене карте.

Од 1.11.2005. године посматрање је модификовано, престала је обавеза реосигурања финансијске гаранције, али не и обавеза реосигурања али се 50% уговора, са изузетком неограниченог покрића може пласирати код домаћих реосигураваача. А разматрање укидања посматрања је померено за 2007. годину. До тада су испуњени сви критеријуми и створени услови за престанак посматрања.<sup>157</sup>

<sup>156</sup> Мирослав Мишкић, Ревизија за право осигурања, стр. 78.

<sup>157</sup> Милан Церовић, Снежана Сремчевић, оп. cit. стр. 329.

У периоду од 1998. године до 31.12.2006. године Удружење је као гарант платило укупан износ од 5.186.439 евра по захтевима за рефундацију ино Бироа за штете које су настале у иностранству употребом моторних возила осигураних код чланица Удружења које су престале са радом. Осим наведеног, исплаћене су раније обавезе за друштва са територије Косова и Метохије.

Треба споменути да се Косово не рачуна као саставни део територије Србије. Још 15. и 16.6.2000. године на седници Генералне скупштине Савета бироа у Женеви одлучено је да Косово није чланица система зелене карте и да се при уласку на територију Косова закључује гранично осигурање.<sup>158</sup>

Када су Србија и Црна Гора постале две засебне државе, осигурање од аутомобилске одговорности решено је Споразумом између Удружења и Министарства финансија Републике Црне Горе. У Споразуму се наводи да Удружење уз одређене финансијске гаранције од стране друштава из Црне Горе заступа та друштва у систему зелене карте, обезбеђује обрасце зелене карте и гарантује осталим чланицама система зелене карте измиривање њихових обавеза.<sup>159</sup>

Као што се може закључити из приложеног, тадашња Југославија је неколико пута одлуком Савета бироа била привремено суспендована из система зелене карте. Регулисањем унутрашњег законодавства наша земља је успела да превазиђе проблеме у систему међународног осигурања од аутомобилске одговорности. Данас наш национални биро спада међу неколико најуреднијих бироа по основу плаћања својих обавеза у целокупном систему зелене карте, иако је то било тешко замислити пре само неколико година. Измене које су учињене у Закону о осигурању имовине и лица и Закону о обавезном осигурању у саобраћају су први корак ка нормалном функционисању система зелене карте у нашој земљи.

#### **4.4.1. РЕГУЛИСАЊЕ СИСТЕМА ЗЕЛЕНЕ КАРТЕ У ЗОИЛ ИЗ 1996. ГОДИНЕ**

Закон из 1996. године регулише међународно осигурање од аутомобилске одговорности кроз неколико чланова (од 90. до 96. члана), али се бави елементом иностраности и у другом одредбама закона. Одредбе у Закону из 1996. године односе се првенствено на накнаду штете.

**Накнада штете проузрокована домаћим возилом у иностранству** - према Закону из 1996. године штета ће се надокнадити оштећеном лицу од стране осигуравајућег друштва код кога је закључено обавезно осигурање од аутомобилске одговорности. Та накнада штете биће одређена према прописима државе у којој је настао штетни догађај. У закону још стоји да свако возило које прелази границу мора имати зелену карту, а уколико је нема, мора закључити гранично осигурање са осигуравајућим друштвом земље у коју улази.

<sup>158</sup> <http://www.cobx.org> – Интернет страна Савета бироа.

<sup>159</sup> Милан Церовић, Снежана Сремчевић, оп. цит. стр. 329-331.

**Накнада штете проузрокована страним возилом на територији наше земље** - према Закону из 1996. године свако моторно возило које улази на територију наше земље мора имати исправу о осигуравајућем покрићу (зелену карту), а уколико наша земља није закључила Интер биро споразум са земљом чије таблице има возило, власник или корисник моторног возила мора закључити гранично осигурање са нашом земљом.

Законодавац није предвидео многе ствари у закону. На пример, о домаћем возилу се у закону говори само као о штетнику, рокови за исплату штете који су наведени у закону у пракси се не поштују, а ни одредба где Гарантни фонд надокнађује штету насталу употребом страног возила које није осигурано није најбоље регулисана. Због свега наведеног било је неопходно сачинити нови закон који ће се овом тематиком озбиљније позабавити.

#### **4.4.2. РЕГУЛИСАЊЕ СИСТЕМА ЗЕЛЕНЕ КАРТЕ У ЗАКОНУ ИЗ 2009. ГОДИНЕ**

Закон из 2009. регулише систем зелене карте на сличан начин као Закон из 1996. године. У једном делу регулише проузроковање штете у иностранству од стране домаћег возила, а у другом регулише проузроковање штете од стране возила иностране регистрације (у овом делу регулише и гранично осигурање и исплату штете из Гарантног фонда проузроковану од стране непознатог моторног возила).

Нажалост, Закон из 2009. не регулише систем зелене карте на јединствен начин и тако прави грешку као и Закон из 1996. године. Систем зелене карте мора бити у потпуности усклађен са споразумима који су донети од стране челника система зелене карте (првенствено са Критским споразумом) али то није случај.

Али, без обзира на то што Закон из 2009. године има својих недостатака, он је важан корак ка усклађивању нашег права са правом Европске Уније. Наиме, одређене институције су преузете из директива Европске Уније и имплементиране у наш закон (Биро за накнаду штете, Информациони центар и Европски извештај о саобраћајној незгоди) што је допринело бољем и бржем решавању штете, а тако и заштити трећег оштећеног (домаћег или страног лица), па и самог осигураника.

## 5. ЦИЉЕВИ ОСИГУРАЊА МОТОРНИХ ВОЗИЛА

Осигурање, као што је већ речено, асоцира на сигурност, заштиту. Оно постоји да би заштитило потрошаче, то јест осигуранике, али и друга лица којима је причињена штета од стране осигураника.

Осигурање моторних возила је младо осигурање и још увек је у развоју јер осигуравачи настоје да што боље заштите како осигуранике тако и друга оштећена лица стално доносећи измене у својим правилницима, а такође утичући на измене у законима својих држава. Наведено се односи и на обавезна и на добровољна осигурања моторних возила, јер управо њихова комбинација доводи до најсавршеније заштите која постоји у осигурању моторних возила.

Није одувек осигуравајућа заштита била онаква каква је данас. Биле су потребне деценије мењања прописа да би се што боље заштитили сви они који се могу назвати корисницима осигурања као и сва оштећена лица.

У раду је детаљно објашњено каско-осигурање као и осигурање од аутомобилске одговорности, па ће у наставку бити анализирано колико су се ова два осигурања развила од почетка па до данас и то све у циљу заштите осигураника и других оштећених лица. Такође ће бити анализирано како осигуравачи утичу на што бољу заштиту лица и какве све мере предузимају да би се осигурање моторних возила све више развијало. Све наведено ће бити употпуњено статистичком подацима која су веома битна за делатност осигурања и без њих не би било напретка.

### 5.1. УЛОГА ОСИГУРАВАЈУЋИХ ДРУШТАВА У ЗАШТИТИ ОСИГУРАНИКА И ДРУГИХ ОШТЕЋЕНИХ ЛИЦА У САОБРАЋАЈУ

Безбедност саобраћаја на путевима неоспорно је један од најозбиљнијих здравствених, друштвених и економских проблема данашњице и то у свим земљама света. Сваке године на путевима погине око милион људи, неколико милиона постају трајни инвалиди, а преко 20 милиона буде теже или лакше повређено.<sup>160</sup>

Због наведеног, проблему безбедности саобраћаја поклања се све већа пажња у свим срединама и свим нивоима – како националним тако и међународним.

У оквиру Уједињених нација, Комисија за људска права закључила је да је то проблем који значајно ограничава основна људска права, право на живот и слободу кретања.<sup>161</sup>

---

<sup>160</sup> Ратко Вујовић, Љиљана Капицић, *Превентива у осигурању*, Универзитет Сингидунум, Београд 2008, стр. 253, фн. 74.

<sup>161</sup> Исто, стр. 253, фн. 75.

Светска здравствена организација (WHO) је још пре много година прогласила саобраћајне удесе епидемијом која захтева предузимање систематских и добро осмишљених превентивних активности, али и одговарајуће системе збрињавања и лечења повређених.<sup>162</sup> Ова организација оцењује да су у овој области постигнути критични нивои и да су саобраћајни удеси постали други или трећи узрочник смртности људи, а пре двадесетак година су били на 10. месту. Значајни су и програми спречавања саобраћајних удеса у Европи где је усвојен програм превенција који траже да се број погинулих до 2010. године преполови са тадашњих 40.000 на 20.000.<sup>163</sup>

Овакве стратегије дале су резултате – смањује се број саобраћајних удеса, као и број погинулих и повређених лица у саобраћају. Међутим, проблем безбедности још увек постоји и још увек је на нивоу далеко од задовољавајућег.

Нажалост, у нашој земљи још увек не постоји нека општеприхваћена стратегија и програм повећања безбедности саобраћаја на путевима, те ни добро окружење за систематски и добро организован рад у овој области.

Искуство многих земаља показало је да врло значајне подстицаје и подршке безбедности на путевима могу да пруже и комплексне анализе саобраћајних удеса и свих чинилаца који су утицали на њихову појаву.

Поменуто истраживање узрока удеса данас се обавља искључиво на захтев истражних органа или осигуравајућих друштава. Овим истрагама тражи се кривац за настали удес, колика је настала штета и ко трошкове штете треба да плати. Међутим, за потпуно сагледавање свих чинилаца удеса потребно је много форензичког истраживања. Формирање форензичких институција је у свету све популарније јер оне истражују удесе како би до детаља оценили шта је све утицало на појаву удеса и како анализом удеса могу извући поуке органи који уређују и контролишу саобраћај.

Велики допринос развоју овог новог приступа истраживању удеса у саобраћају даје недавно формирана европска асоцијација ЕВУ која окупља више центара у европским земљама. Код нас је недавно формиран овакав центар при Машинском факултету у Београду.<sup>164</sup>

Осигуравајућа друштва играју значајну улогу у заштити осигураника и других оштећених лица у саобраћајним незгодама. Поред најочигледније заштите – продаје полисе осигурања, осигуравајућа друштва имају разне друге начине заштите осигураника и других оштећених лица.

Осигуравајућа друштва много улажу у превентиву, тј. спречавање дешавања саобраћајних незгода и то на разне начине. Један од начина је информисање народа

---

<sup>162</sup> Ратко Вујовић, Љиљана Капицић, оп. цит. стр. 253, фн. 76.

<sup>163</sup> Исто, стр. 253, фн. 77.

<sup>164</sup> Исто, стр. 269.

о опасностима којима су они изложени у саобраћају. Информисање се обично врши преко оглашавања путем телевизије и радија. У сарадњи са другим заинтересованим лицима (Министарством унутрашњих послова) направе кампању у којој се излажу статистички подаци саобраћајних незгода и апелује се на грађане да буду савесни возачи.

Осим емитовања кампања на радиу и телевизији, осигуравајућа друштва стављају статистичке податке и одређене савете на флајере које деле грађанима и тако на други начин покушавају да спрече саобраћајне незгоде. У последње време акценат је стављен на заштиту возача мотора, мотоцикала, скутера и сличних превозних средстава јер су они веома угрожени учесници у саобраћају.

Такође, осигуравајућа друштва се укључују у кампање за образовање младих, а нарочито деце. Циљ оваквих кампања је научити децу како да се понашају на улици, да поштују саобраћајне знаке итд. На овај начин штите се пешаци, а посебно деца, који спадају у најрањивије учеснике у саобраћају.

Дакле, може се закључити да осигуравајућа друштва полажу много средстава у превентиву и то не само код осигурања моторних возила, већ и код осталих грана осигурања. Разлог за овако нешто је веома једноставан – спашени животи грађана и очување имовине истих.

Поред улагања у превентиву, осигуравајућа друштва улажу и у побољшање осигурања моторних возила и то све у циљу заштите осигураника и других оштећених лица.

## **5.2. КАСКО-ОСИГУРАЊЕ У ЗАШТИТИ ОСИГУРАНИКА**

Каско-осигурање спада у добровољна осигурања и може се рећи да у нашој земљи оно и није толико распрострањено, посебно ако га упоредимо са каско-осигурањем европских и других развијених земаља.

Разлози за непопуларност овог осигурања леже у самом друштву. Будући да ово није обавезно осигурање, нико нема обавезу да га закључи, те се каско-осигурање и не закључује онолико колико би требало. Све ово потиче из економије наше државе као и стандарда нашег друштва, али и недовољне информисаности народа о делатности осигурања.

Аутомобили су данас веома распрострањени и готово свако домаћинство са просечним примањима поседује по један аутомобил. Највреднија ствар после имовине (куће или стана) су управо аутомобили, те се поставља питање зашто човек не жели да заштити своје средство превоза. Одговор на овакво питање није нимало једноставан и састоји се из више елемената.

Први разлог за избегавање закључивања каско-осигурања је стандард друштва. Просечна примања грађана су веома мала, толико да он има довољно средстава само за основне потребе које укључују храну и плаћање рачуна или евентуално неку куповину гардеробе. Просечан грађанин штеди за евентуално зимовање или летовање, а осигурање му је негде на дну листе. Наведено је и разумљиво јер премија за каско-осигурање није нимало јефтина и у просеку је већа од једне просечне месечне плате.

Други разлог за незакључивање осигурања је тај што су моторна возила у нашој земљи просечно старија од 10, па чак и 15 година. У Европи је готово немогуће видети ауто на улици који је старији од 10 година, а у нашој земљи имамо аутомобиле старе преко 20 година који су још увек у возном стању и који крше одређена правила о загађењу или правила о основној опреми, а такође су небезбедна како за путнике у аутомобилу тако и за остале учеснике у саобраћају. За пуштање оваквих аутомобила у саобраћај криви су надлежни органи јер скоро свако возило пролази технички преглед, а мноштво њих је веома небезбедно и не би смело да се креће улицама. Самим тим што је вредност оваквих возила веома мала, власницима се не исплати да закључују каско-осигурање јер ће премија бити већа од саме вредности аутомобила.

Трећи разлог је свест становништва о делатности осигурања. Наша економија је претрпела бројне ударе, укључујући и највећи удар деведесетих година, а то је хиперинфлација која се одразила и на делатност осигурања. Тих година осигуравајуће организације нису имале довољно средстава да исплате одштете, те се дешавало да се оне исплаћују у роби (разне конзерве хране). Данас још увек има људи који су то доживели на сопственој кожи и неповерење је и даље присутно мада се ситуација знатно поправља.

Четврти разлог су неспоразуми између осигураника и осигуравача. Дешава се да се закључи осигурање и дође до неке штете која није урачуната условима осигурања, а осигураници су мислили супротно. Тако дође до неспоразума и осигураник сматра да је преварен од стране осигуравача иако то никако не може бити случај и осигураник пренесе своје искуство некоме иако није у праву и ту долази до погрешне представе о делатности осигурања, па самим тим и каско-осигурања.

Узимајући у обзир све наведено може се видети због чега је осигурање код нас мање распрострањено него у другим развијеним земљама. Међутим, има људи који знају шта је осигурање и чиме се бави и може се рећи да се углед делатности осигурања поправља из године у годину највише захваљујући напорима осигуравача и константним унапређивањем осигурања тако што га све више прилагођавају осигураницима и њиховим потребама.

Каско-осигурање наилазило је на бројне промене од увођења овог осигурања па све до данас, а његов развој није завршен.

Код сваког осигурања акценат је стављен на потребе осигураника и жеље осигуравача су да се направи што боља понуда осигурања где ће бити задовољан и осигураник, али и осигуравач.

Ово осигурање представља вечити изазов за осигураваче, с обзиром на то да техника све више напредује, те и оваква врста осигурања мора константно да се мења и прилагођава циљном тржишту.

Моторна возила су релативно млад изум, те је и осигурање моторних возила, а посебно каско-осигурање, веома млада врста осигурања. Каско-осигурање покрива штете на осигураном моторном возилу, без обзира да ли возач крив за саобраћајну незгоду (осим појединих искључења о којима је било речи у раду). Раније су моторна возила била мање развијена него данас и нису имала одређену вредну опрему коју данас имају, те су се и премије израчунавале према вредности возила и биле су ниже него данас. Такође, проширили су се ризици који су покривени осигурањем, а све то је урађено за добробит осигураника. На пример, постоји толики број различитих комбинација каско-осигурања (пored основних) и свако може изабрати ону која му највише одговара. Осим наведеног, осигуравачи могу понудити разне услуге као превентиву да се смањи одређени ризик (бесплатна уградња аларма).

Каско-осигурање је, у поређењу са другим врстама осигурања у нашој земљи, прилично распрострањено. Најверодостојнији су статистички подаци који приказују колико се каско-осигурање развило у нашој земљи у протеклих неколико година. На пример, укупна премија осигурања моторних возила у 2009. години у „Дунав осигурању“ била је изнад две милијарде динара (2.094.575.000 динара), док је 2004. године била скоро duplo мања то јест око једне милијарде динара (1.104.541.000 динара).<sup>165</sup>

Осим пораста закљученог броја осигурања моторних возила, порастао је и број пријављених штета у осигурању моторних возила, 2004. године укупан број пријављених штета каско-осигурања на нивоу свих осигуравајућих друштва у земљи био је 26.080, док је 2009. године тај број био три пута већи 85.086.<sup>166</sup>

Осигураници свих друштвених слојева упознати су са условима овог осигурања и знају шта оно покрива, а шта не што је његова велика предност. Оно је од свог настанка па све до данас у први план стављало осигураника и његове потребе и то и данас чини. Без константног развоја овог осигурања и прилагођавања развиту моторних возила оно не би било оно што јесте, а то је једна врста безбрижности осигураника који зна да уколико се деси осигурани случај може да рачуна на одштету. Наведено је основни задатак целокупне делатности осигурања и свако осигуравајуће друштво првенствено има за циљ

---

<sup>165</sup> <http://www.nbs.rs> - Интернет страна Народне банке Србије, Сектор за послове надзора над обављањем делатности осигурања, Одељење за актуарске послове и статистику.

<sup>166</sup> Исто.

заштиту осигураваача, па онда све остало. Због тога је делатност осигурања јединствена и корисна за све који свој ризик препусте осигуравајућем друштву.

### **5.3. ОСИГУРАЊЕ ОД АУТОМОБИЛСКЕ ОДГОВОРНОСТИ У ЗАШТИТИ ОСИГУРАНИКА И ДРУГИХ ОШТЕЋЕНИХ ЛИЦА (систем зелене карте и осигурање од аутомобилске одговорности у нашој земљи)**

За разлику од каско-осигурања, осигурање од аутомобилске одговорности је обавезно осигурање. Оваква врста осигурања је обавезна јер комбиновано штити интересе осигураника и других оштећених лица, а акценат је стављен на друга оштећена лица и њихово право на накнаду штете. Ово осигурање је најважније осигурање моторних возила и у сталном је развоју толико да је у Европи основан јединствен систем овог осигурања – систем зелене карте о коме је већ било речи у раду.

Захваљујући међународном осигурању од аутомобилске одговорности унапређена је ова врста осигурања, не само у државама које су чланице система зелене карте (у њих спада и наша земља), већ и у многим државама које су препознале значај оваквих правила која се налазе у директивама Европске Уније.

Разлози за интензивно бављење овом области права на нивоу Европске Уније веома су јасни – саобраћајне незгоде су масовни феномен који има веома озбиљне последице на свакодневни живот грађана.<sup>167</sup> Систем зелене карте већ деценијама обавља свој задатак заштите оштећених лица у саобраћајним незгодама.

Дакле, систем зелене карте је успостављен како би се избегле тешкоће којима би оштећени био изложен уколико би после удеса са страним возилом био принуђен да своја права на накнаду штете остварује у иностранству. Поступак накаде штете знатно је олакшан – оштећени се захтевима обраћају домаћим осигураваачима који преко државних надлежних органа те послове обављају у име и за рачун страних осигураваача.<sup>168</sup>

Међутим, као што се може видети из текста, систем међународног осигурања од аутомобилске одговорности се развијао веома дуго да би се добило осигурање какво је данас. Захваљујући директивама Европске Уније оно се развијало и наставиће да се развија да би што боље функционисало и што више олакшало оштећеним лицима накнаду штете из ове врсте осигурања.

Осигурање од аутомобилске одговорности у нашој земљи, као што је већ речено у раду, у почетку је било добровољно, међутим, с обзиром да ово осигурање служи општедруштвеној добити, уведено је као обавезно осигурање.

---

<sup>167</sup> Dieter Pschaidl, Ненад Р. Терзић, оп. цит. стр. 277.

<sup>168</sup> *Лексикон осигурања*, група аутора, стр. 88.

Наше законодавство прати европско законодавство у осигурању од аутомобилске одговорности јер је наша земља чланица система зелене карте, те је обавезна имплементирати у своје законодавство одредбе директива. Тако да смо анализом међународног система осигурања од аутомобилске одговорности анализирали и осигурање од аутомобилске одговорности у нашој држави.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године уноси све потребне промене у осигурању од аутомобилске одговорности – увођење европског извештаја, увођење институција (Информациони центар и Биро за накнаду штете) и лица са новим овлашћењима (Овлашћени представник). Све ово наведено је и анализирано у поглављу о осигурању од аутомобилске одговорности.

Осигурање од аутомобилске одговорности се, као и каско-осигурање, развило у протеклих неколико година на територији наше земље. Животни стандард је бољи, те има и више аутомобила, а с обзиром да је ово обавезно осигурање, има и више закључених уговора о осигурању од аутомобилске одговорности. Према подацима Народне банке Србије, 2004. године премија осигурања од аутомобилске одговорности у „Дунав осигурању“ била је близу две милијарде динара (1.837.469.000 динара) док је 2009. године она била близу 4 милијарде динара (3.781.853.000 динара).<sup>169</sup> Као и код каско-осигурања, премија се удвостручила и то само за 5 година.

Број пријављених штета по основу осигурања од аутомобилске одговорности код свих осигуравајућих друштава у нашој земљи 2004. године био је 34.240, док је тај број 2009. године био 58.152.<sup>170</sup> С обзиром на број аутомобила у нашој држави, овај број није велики, али није ни занемарљив уколико узмемо у обзир да се просечно свакога дана на територији наше земље дешавало око 120 саобраћајних незгода и скоро свакога дана једна особа је губила живот, а неколико особа је било повређено.

Захваљујући новом Закону из 2009. године и новим прописима већ је смањен број саобраћајних незгода, а самим тим и број штета по основу осигурања од аутомобилске одговорности.

Дакле, захваљујући европском законодавству и доношењу директива, наша земља је знатно поправила одредбе које се тичу осигурања од аутомобилске одговорности и тиме омогућила домаћим држављанима много боље и квалитетније осигурање од ранијег. Законом из 2009. године је поштрила казне за све оне који се не придржавају прописа, док су оштећена лица сада много више заштићена, што је и циљ како државе тако и осигуравајућих друштава.

---

<sup>169</sup> <http://www.nbs.rs> - Интернет страна Народне банке Србије Сектор за послове надзора над обављањем делатности осигурања, Одељење за актуарске послове и статистику.

<sup>170</sup> Исто.

## 6. ЗАКЉУЧАК

Тржиште осигурања у Србији је још увек неразвијено, како у поређењу са развијеним земљама, тако и у поређењу са многим земљама у окружењу. Разлози за неразвијено тржиште осигурања у Србији су многобројни: слаба куповна моћ становништва, поступак транзиције у коме се привреда налази, инфлација из деведесетих година XX века због које је становништво изгубило поверење у делатност осигурања итд.

У овом раду поклоњено је највише пажње осигурању од аутомобилске одговорности које спада у обавезна осигурања и каско-осигурању које спада у добровољна осигурања, начин на који се спроводи осигурање, како законом, тако и условима које поставља осигуравач, а која су у складу са законским прописима. У овом раду је, такође, писано о новом Закону о обавезном осигурању у саобраћају из 2009. године и направљена је паралела између његових одредби и одредби Закона о осигурању имовине и лица из 1996. године.

Домаћи осигуравачи би требало много више пажње да посвећују иностраном осигурању, како би били информисани о томе шта би могло да се уведе као новина на наше тржиште осигурања, а да је показало успех у страним развијеним земљама. У раду је објашњено да је први корак за то било усклађивање осигурања од аутомобилске одговорности са законима чланица Европске Уније и то би требало да буде тек почетак реформе осигурања која се наредних година очекује на територији наше земље.

У раду смо обрадили институцију Гарантног фонда која се везује и за осигурање од аутомобилске одговорности, али и има елементе иностраности уколико је штету проузроковало страно лице које није осигурано од наведеног обавезног осигурања. Навели смо све задатке Гарантног фонда, такође и сарадњу са другим земљама (реципроцитет), а упоредили смо и два закона која регулишу рад Гарантног фонда, уочили разлике и навели смо њихове предности и недостатке.

Обавезно осигурање од аутомобилске одговорности једно је од најважнијих осигурања, првенствено због тога што штити оштећено лице. Међутим, више није довољно имати покриће само за земљу у којој је возило регистровано, а разлог за то је велико кретање моторних возила из државе у државу. Видевши наведено, државе су се потрудиле да олакшају једне другима тако што ће направити систем где закључено обавезно осигурање од аутомобилске одговорности важи и када се пређу границе домаће земље. Основни циљ међународног осигурања од аутомобилске одговорности јесте да гарантује возачима иностране регистрације исто покриће за штету коју имају возачи те земље.

У раду смо анализирали међународно осигурање од аутомобилске одговорности од самог настанка тог система као и споразуме који су доношени ради функционисања система зелене карте. Такође смо обрадили и статус наше државе у систему зелене карте кроз дуги низ година и упоредили смо регулисање

система зелене карте у домаћем законодавству и предочили разлике између Закона из 1996. године и Закона из 2009. године.

Међународно осигурање од аутомобилске одговорности стално се развија, почев од уласка држава у систем зелене карте, па до одредби које се морају константно прилагођавати развоју моторних возила. Оно је решење које увек мора пратити осавремењивање возила и прилагођавати своје одредбе тако да никада не испашта оштећено лице. Систем зелене карте један је од најинтересантнијих система у области осигурања. Његов циљ је безбрижност власника, односно корисника моторног возила, његова заштита и заштита оштећених лица. Заштита осигураника огледа се у томе да он не мора да брине о штети коју је скривио у било којој држави уколико има зелену карту под условом да је чланица система зелене карте држава у којој се догодила саобраћајна незгода. Уколико се деси да возило било које државе која је у систему зелене карте направи штету, осигуравачи ће је надокнадити у што краћем року и они ће максимално изаћи у сусрет оштећеном лицу смањујући му тако непријатности које би могле да му се десе да не постоји овако изграђен систем.

Много година било је потребно да се усаврши систем зелене карте и можемо рећи да је он данас на завидном нивоу што се тиче заштите оштећених лица. Наравно, ништа од наведеног не би могло да се оствари да државе нису сарађивале у заједничком интересу да побољшају систем зелене карте стално уводећи нове прописе и потписујући нове споразуме.

У завршном делу рада смо пажњу посветили циљевима осигуравајућих друштава и начину на који они учествују у смањењу саобраћајних незгода кроз развијање осигурања од аутомобилске одговорности, каско-осигурања, али и на разне друге начине (на пример помоћу превентиве).

Сведоци смо сталног раста и развоја осигурања моторних возила, као и свих његових сегмената. Осигурање моторних возила доноси велики добитак осигуравајућим друштвима и њима је у интересу да га стално развијају уводећи нове производе које ће комбиновати са већ постојећим производима и тако их прилагодити осигураницима. У будућности се може очекивати динамичан и брз развој осигурања моторних возила у циљу пружања адекватне осигуравајуће заштите све савршенијим моторним возилима. Тако ће се заштитити и осигураници и трећа оштећена лица и све то ће допринети развоју делатности осигурања.

## ЛИТЕРАТУРА

### Списак књига

1. Ђурица Ацин, Ђорђе Цвејић, *Приручник за праксу у осигурању и реосигурању*, „ДДОР Нови Сад“, Нови Сад 1996.
2. Предраг Шулејић, Ратко Вујовић, Драган Мркшић, Небојша Жарковић, Јован Рашета, Јова Милорадић, *Основи осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд 2008.
3. Борис Маровић, *Осигурање*, Нови Сад 1996.
4. Јелена Кочовић, Предраг Шулејић, *Осигурање*, Економски факултет у Београду, Београд 2002.
5. Предраг Шулејић, *Право осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд 2006.
6. Борис Маровић, Небојша Жарковић, *Лексикон осигурања*, „ДДОР Нови Сад“, Нови Сад 2002.
7. Борис Маровић, *Место и улога тржишта осигурања путничких возила у систему друштвене репродукције*, Нови Сад 1980.
8. Ивица Јанковец, *Обавезно осигурање за штете од моторних возила*, Београд 1985.
9. Никола В. Николић, *Обавезно осигурање од аутоодговорности*, Заједница осигурања имовине и лица „Дунав“, Београд 1977.
10. Владимир Чоловић, *Међународно осигурање од аутоодговорности (систем зелене карте)*, Београд 2007.
11. Маријан Ђурковић, *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, Загреб 1989.
12. Здравко Петровић, Драган Мркшић, Катарина Иванчевић, *Неживотна осигурања*, „Миленијум осигурање“, Београд 2007.
13. Војислав Сокал, *Осигурање у корист трећег*, Савремена администрација, Београд 1976.
14. *Осигурање у светлу новог законодавства*, Зборник радова, Саветовање, Палић, април 2005.
15. *Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније*, Зборник радова, Саветовање, Палић, април 2007.
16. *„Европски пут“ права осигурања Србије посебно уговора о осигурању*“, Зборник радова, Саветовање, Палић, април 2008.
17. Небојша Жарковић, *Економика осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд 2008.
18. Сениша Огњановић, *Осигурање од одговорности за штете причињене трећим лицима*, Београд 2003.
19. Јасна Пак, *Значај и улога Гарантног фонда у заштити жртава саобраћајних незгода*, Одговорност за штету и накнада штете, Глосаријум, Београд 2000.
20. Семинар *„Моторна возила – иновације, безбедност и осигурање“*, Зборник радова, Превинг а. д, Београд 2003.

21. *Привреда и право осигурања у транзицији*, Зборник радова, Удружење за право осигурања Србије и Црне Горе, Саветовање Палић, април 2004.
22. *Право осигурања у транзицији*, Зборник радова, Удружење за право осигурања Југославије, Палић април 2003.
23. *Савремени проблеми осигурања имовине и лица*, Зборник радова, Саветовање, Палић 2001.
24. *Проузроковање штете и њена накнада*, Зборник радова, Будва 1999.
25. Ратко Вујовић, Љиљана Капићић, *Превентива у осигурању*, Универзитет Сингидунум, Београд 2008.

### Интернет референце

1. Британско удружење осигураваача, <http://www.abi.org.uk>
2. Дунав осигурање, <http://www.dunav.com>
3. Интернет страна осигуравајуће компаније у Великој Британији, <http://www.churchill.com>
4. Народна банка Србије, <http://www.nbs.yu>
5. Портал о осигурању и реосигурању у Србији и свету, <http://www.reosiguranje.com>
6. Home Office – Offences relating to motor vehicles England and Wales 2003, <http://www.homeoffice.gov.uk>
7. Сунце Осигурање д. д. Загреб, <http://www.sunce.hr>
8. Босна-Сунце Осигурање д. д. Сарајево, <http://www.bosna-sunce.ba>
9. Kvarner Vienna Insurance Group, <http://www.kvarner-wiener.com>
10. Камелија Осигурање д. д, <http://www.camelija-osiguranje.com>
11. Европски комитет осигурања, <http://www.cea.eu>

### Закони

1. *Закон о осигурању*, Службени гласник Републике Србије, 55, 2004.
2. *Закон о осигурању имовине и лица*, Службени лист СРЈ, 30, 1996.
3. *Закон о облигационим односима*, Службени лист СФРЈ, 29, 1978.
4. *Закон о обавезном осигурању у саобраћају*, Службени гласник Републике Србије, 2009.

### Часописи

1. *Токови осигурања*, Часопис за теорију и праксу осигурања, Дунав осигурање, бр. 4/2007, година XXIII
2. *Токови осигурања*, Часопис за теорију и праксу осигурања, Дунав осигурање, бр. 3-4/2008, година XXIV
3. *Токови осигурања*, Часопис за теорију и праксу осигурања, Дунав осигурање, бр. 3/2009, година XXV
4. „ДДОР НОВИ САД“, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање, Нови Сад, година XXXV, број 266, април 2007.

5. „ДДОР НОВИ САД“, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање, Нови Сад, година XXXVI, број 272, јул-октобар 2008.
6. *Ревизија за право осигурања*, година 7, Београд 1-2 2008.
7. *Ревизија за право осигурања*, година 1, број 3/4 Београд, март 2002.
8. *Ревизија за право осигурања*, година 4, број 3/4 Београд 2005.
9. „ДДОР НОВИ САД“, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање, Нови Сад, година 35, број 268, август – новембар 2007.
10. *Токови осигурања*, Часопис за теорију и праксу осигурања, година 15, бр. 4/2009.

#### Чланци у часописима и Зборницима радова

1. Јасна Пак, *Право конкуренције у осигурању*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, саветовање, Палић, април 2007.
2. Dieter Pscheidl, Ненад Р. Терзић, *Отворена питања осигурања од аутоодговорности у Европској Унији*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, Саветовање Палић, април, 2007.
3. Предраг Шулејић, *Нови прописи у обавезном осигурању у саобраћају*, Осигурање у светлу новог законодавства, Зборник радова, Саветовање, Палић, април 2005.
4. Синиша Огњановић, *Какво је осигурање од аутомобилске одговорности потребно у Србији*, „Европски пут“ права осигурања Србије посебно уговора у осигурању, Зборник радова, Саветовање, Палић, април 2008.
5. Гордана Стаменковић, *Основни циљеви – тржиште и профит*, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР НОВИ САД“ Нови Сад, број 272. јул-октобар 2008.
6. Избор из страних часописа, чланак из часописа Vorsorge 01/08, Лист акционарског друштва за осигурање и реосигурање „ДДОР НОВИ САД“ Нови Сад, број 272, јул-октобар 2008.
7. Јасна Пак, *Оквири извршавања обавеза из Интер-биро споразума*, Правни живот, 11/12.1993, Београд 1993.
8. Јасна Пак, *Национални биро и зелена карта осигурања*, Преглед европског законодавства, 3-4/1999.
9. Јасна Пак, *Накнада штете из саобраћаја коју су претрпела страна лица*, Савремени проблеми осигурања имовине и лица, Зборник радова, саветовање, Палић, 2001.
10. Јасна Пак, *Штете из саобраћајних незгода са страним елементом и њихова накнада у девизама*, Проузроковање штете и њена накнада, Зборник радова, Будва 1999.
11. Радица Галић Димитријевић, *Обавезе Гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације*, Ревизија за право осигурања, година 1, број 3/4, Београд, март 2002.

12. Ненад Р. Терзић, *Директно регулисање штета у осигурању од аутоодговорности*, Право осигурања у транзицији, Зборник радова, Удружење за право осигурања Југославије, Палић април 2003.
13. Владимир Ковчић, *Гарантни фонд у новом законодавству о обавезном осигурању од аутоодговорности у саобраћају и нека решења из области осигурања од аутоодговорности*, Привреда и право осигурања у транзицији, Зборник радова, Удружење за право осигурања Србије и Црне Горе, Саветовање Палић, април 2004.
14. Милан Церовић, Снежана Сремчевић, *Усклађивање осигурања аутоодговорности са стандардима у међународном систему зелене карте*, Усклађивање осигурања Србије са системом осигурања Европске Уније, Зборник радова, 8. Саветовање, Палић, април 2007.
15. Мирослав Мишкић, *Управљање и вођење система зелене карте*, Ревија за право осигурања, година 7, број 1-2, Београд, 2008.
16. Маријан Ћурковић, *Пета директива ЕУ о обавезном осигурању од аутоодговорности за штете од моторних возила*, Ревија за право осигурања, Година 4, Београд, број 3-4/2005.
17. Мирослав Мишкић, *Правне претпоставке система зелене карте*, Лист акционарског друштва за осигурање „ДДОР Нови Сад“, година 35, број 268, август-новембар 2007.
18. Милан Церовић, *Дванаест година рада Гарантног фонда при Удружењу осигураваача Србије*, Токови осигурања, Часопис за теорију и праксу осигурања, година 15, бр. 4/2009.

## Остало

1. Услови за комбиновано осигурање моторних возила на суму осигурања „Дунав осигурање“ а. д. о, Београд, 2005.
2. Услови за каско-осигурање „ДДОР Нови Сад“ а. д. о, Нови Сад 2005.
3. Услови за комбиновано осигурање моторних возила на суму осигурања (ауто-каска), „АС осигурање“ а. д. о, Београд, 2008.
4. Услови за осигурање моторних возила (ауто-каска), „Миленијум осигурање“ а. д. о, Београд 2005.
5. Услови за комбиновано осигурање моторних возила (ауто-каска), „Uniq“ а. д. о, Београд 2008.
6. Премијски систем Х-АО, компанија „Дунав осигурање“ а.д, Београд, издање Б, мај 2003.
7. Посебан премијски систем за Х-АК за комбиновано осигурање моторних возила, компанија „Дунав осигурање“ а.д, Београд, издање Б, септембар 2003.
8. Јасна Пак, *Обавезно осигурање аутомобилиста (ООА)*, power point презентација, Београд, мај 2009.
9. Karel Van Hulle, *Better customer service through innovation*, CEA Motor Insurance Conference, 4 March 2010.
10. Dimitri Gunawardena and David O'Neill, *Young drivers and car insurance*, Research Department, ABI, March 2010.

11. Јасна Пак, *Обавезно осигурање аутомобилиста (ООА)*, power point презентација, Београд, мај 2009.
12. Удружење осигуравача Србије, Гарантни фонд
13. Јасна Пак, *Хармонизација прописа о осигурању са директивама Европске Уније*, Институт за упоредно право, Београд 2004.
14. Јасна Пак, *Водич кроз право Европске Уније (одељак о осигурању)*, Институт за међународну привреду и политику, Београд 2009.