

III – УГОВОР О ОСИГУРАЊУ ОД АУТООДГОВОРНОСТИ / MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE

Проф. др Каролин фон Схауброк*

Анализа европских уједначених правила о осигурању од аутоодговорности

<https://doi.org/10.18485/aida.2022.23.ch10>

Примљено: 18. 2. 2022.

Прихваћено: 1. 3. 2022.

Прегледни научни рад

Апстракт

Директива Европске уније 2009/103/ЕЦ од 16. септембра 2009. године која се односи на осигурање од грађанске одговорности у вези са употребом моторних возила и спровођење обавезе осигурања од те одговорности измењена је Директивом (ЕУ) 2021/2118 Европског парламента и Савета од 24. новембра 2021. Државе чланице морају да усвоје и објаве прописе неопходне да би се ускладиле са овом измењеном Директивом до 23. децембра 2023. године, са изузетком неких мера које треба предузети до 23. јуна 2023. године. У овом раду се истичу основни циљеви усклађених правила ЕУ у вези са осигурањем од одговорности за моторна возила и фокусира се на најважније измене и допуне: (1) дефиницију моторног возила, (2) обим обавезе осигурања и усклађена правила која се односе на осигурање власника моторних возила од одговорности, (3) провере осигурања возила, (4) минимални износи покрића за телесне повреде, (5) стечајосигураваача, (6) преглед историје штета, (7) и алати за поређење цена.

Кључне речи: Директива ЕУ 2009/103/ЕЦ о осигурању од аутоодговорности, Директива ЕУ 2021/2118, возило, обавеза осигурања, минимални износи покрића, провере осигурања, стечај осигуравајућег друштва, алати за поређење цена

1. Увод

Директива Европске уније (даље у тексту: ЕУ) 2009/103/ЕЦ од 16. септембра 2009. године која се односи на осигурање од грађанске одговорности у вези са употребом моторних возила и спровођење обавезе осигурања од те одговорности измењена је Директивом (ЕУ) 2021/2118 Европског парламента и Савета од 24.

* Универзитет у Лувену, Белгија. Имејл: caroline.vanschoubroeck@kuleuven.be.

новембра 2021. Државе чланице морају да усвоје и објаве прописе неопходне за усклађивање са овом Директивом до 23. децембра 2023. године, са изузетком прописа који се односе на неке измене и допуне које треба донети до 23. јуна 2023 (Директива /ЕУ/ 2021/2118, 2021, чл. 2, ст. 1). У склопу програма регулаторне адекватности и учинка, праћење Директиве 2009/103/ЕЦ почело је 2016. године анализом Европске комисије. Предлог који је Комисија ЕУ покренула 2018. године (у даљем тексту: *Proposal for a Directive*, 2018) прошао је дуг процес прегледа, укључујући јавне консултације 2017. и 2018. (видети на пример, процене утицаја два радна документа особља Комисије), пре него што је утврђен компромис између веома различитих ставова.

Ова измењена Директива 2009/103/ЕЦ, 2009 примењује се у државама чланицама Европског економског простора (даље у тексту: ЕЕП), које тренутно чине 27 држава чланица Европске уније, укључујући Исланд, Лихтенштајн и Норвешку.

Добро је познато да Директива 2009/103/ЕЦ, 2009 обједињује пет претходних директива (видети на пример: *Van Schoubroeck*, 2015). Како је то формулисао Суд правде Европске уније (даље у тексту: СПЕУ): „Те директиве су прогресивно дефинисале обавезе држава чланица у погледу обавезног осигурања. Иако је циљ тих директива био да се омогући слободно кретање возила која се обично налазе на територији Европске уније и лица која путују у тим возилима, оне су такође имале за циљ да гарантују да жртве саобраћајних незгода проузрокованих тим возилима добију једнак третман без обзира на то где се у Европској унији деси незгода (видети у том смислу, пресуде CJEU, *Marques Almeida*, C 300/10, 23 October 2012, EU:C:2012:656, ст. 26; CJEU, *Damijan Vnuk*, C-162/13, 4 September 2014, ECLI:EU:C:2014:2146, ст. 50; и CJEU, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade e.a. v José Manuel Proença Salvador*, C-514/16, 28 November 2017, ECLI:EU:C:2017:908, ст. 32). У њима се, у суштини, у преамбулама, бр. 2 и 20 Директиве 2009/103, наводи да директива има исте циље. Осим тога, јасно је из развоја законодавства ЕУ у вези са обавезним осигурањем да се стално тежило и да је законодавац ЕУ појачавао дејство прописа са циљем заштите оштећених у саобраћајним незгодама изазваних тим возилима (пресуде CJEU, *Damijan Vnuk*, C-162/13, 4 September 2014, ECLI:EU:C:2014:2146, ст. 52 до 55 и CJEU, CJEU, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade e.a. v José Manuel Proença Salvador*, C-514/16, 28 November 2017, ECLI:EU:C:2017:908, ст. 33) (CJEU, *José Luis Núñez Torreiro v AIG Europe Limited e.a.*, C-334/16, 20 December 2017, ECLI:EU:C:2017:1007, ст. 25–27; CJEU, *AAS BTA Baltic Insurance Company AS v Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, C-648/17, 15 November 2018, ECLI:EU:C:2018:917, ст. 32–33; CJEU, *Powiat Ostrowski v Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-383/19, 29 April 2021, ECLI:EU:C:2021:337, ст. 56). Ти циљеви који су у основи усклађених правила ЕУ о осигурању од одговорности за моторна возила изражени су у преамбулама, бр. 2 и 20 Директиве 2009/103/ЕЦ и потврђени су Директивом (ЕУ) 2021/2118 о изменама, у којој се наводи: „Осигурање од грађанске одговорности у вези са коришћењем моторних возила („осигурање моторних возила”) је од посебног значаја за европске грађане, било да су осигураници или би могли да постану повређени као последица саобраћајне незгоде. То је такође велика брига за друштва за осигурање, јер чини

важан сегмент тржишта „неживотног” осигурања у Унији. Осигурање аутомобила такође има значајан утицај на слободно кретање лица, робе и возила, а самим тим и на унутрашње тржиште. Јачање и консолидација унутрашњег тржишта осигурања моторних возила би, стога, требало да буде кључни циљ деловања Уније у области финансијских услуга” (преамбуле, бр. 1, 39 и 40).

У овом раду нагласак је на најважнијим изменама и допунама Директиве 2009/103/ЕЦ: (1) дефиницији моторног возила, (2) обиму обавези осигурања и усклађена правила која се односе на осигурање власника моторних возила од одговорности, (3) провери осигурања возила, (4) минималним износима покрића за телесне повреде, (5) стечајаосигуравача, (6) прегледу историје штета, (7) и алатима за поређење цена.

2. Дефиниција „возила”

Прва велика, ако не и најважнија, измена односи се на дефиницију „возила” и сходно томе на обим усклађених правила ЕУ о осигурању од одговорности за моторна возила.

Првобитна верзија Директиве 2009/103/ЕЦ, 2009 дефинише „возило” као: „свако моторно возило намењено за путовање по копну и покретано механичком снагом, али не на шинама, и било која приколица, спојена или не” (чл. 1, ст. 1). Како је потврдила Европска комисија, ова дефиниција такође обухвата (нове) типове лакших и нижих возила на моторни погон, што значи да су она увек била у оквиру ове Директиве (Proposal for Directive, 2018, 8; Commission Staff Working Document, 2018a, 8, 18, 135; Opinion of the Committee, 2018; Report on the proposal for a directive, 2019, 56). Може се приметити да исто важи и за аутономна и полуаутономна возила (Proposal for a Directive, 2018, 7). Државе чланице имају могућност дати у члану 5, ст. 2 Директиве 2009/103/ЕЦ, 2009 да изузму одређена моторна возила из обавезе обавезног осигурања од одговорности за моторна возила, али само под условом да национални гарантни фонд државе чланице у којој је настала незгода надокнађује штете оштећеним лицима проузрокованих возилима чији су власници ослобођени обавезе осигурања на исти начин као и оштећене у незгодама изазваним возилима која нису осигурана од аутоодговорности. Гарантни фонд који исплати штету има право да добије надокнаду од гарантног фонда државе чланице у којој се возило обично налази (видети Листу изузетих возила према чл. 5, ст. 2 ЕУ Директиве о осигурању моторних возила, која није ажурирана¹). Суштински важно је да иако првобитна Директива 2009/103/ЕЦ из 2009. године предвиђа систем могућности ослобођења од обавезе осигурања, на возила која су изузета од те обавезе и даље се примењује поменута Директива, а посебно заштиту коју она пружа оштећеном лицу.

Ова правна ситуација ће се драстично променити новом дефиницијом „возила”, измењеном 2021. године. Нови чл. 1, ст. 1 Директиве 2009/103/ЕЦ (заменен Директивом (ЕУ) 2021/2118, чл. 1, ст. 1, тач. /а) прописује:

¹ Доступно на: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/motor-insurance-list-exempt-5th-dir_en.pdf, 17. 1. 2022.

„возило” означава:

а) свако моторно возило које се покреће искључиво механичком снагом на копну, али не вози се по шинама, при чему:

(I) максимална пројектована брзина је већа од 25 км/х; или

(II) максимална нето тежина је већа од 25 кг и максимална пројектована брзина је већа од 14 км/х;

б) сваку приколицу која се користи са возилом из тачке (а), било спојену или неспојену. Не доводећи у питање тачке (а) и (б), инвалидска колица на моторни погон која су искључиво намењена за употребу од стране лица са телесним инвалидитетом не сматрају се возилима на која се позива ова Директива.”

Према овој новој дефиницији возила, одређена лакша и/или возила са мањим брзинама на моторни погон не само да су изузета од обавезе осигурања, већ су и искључена из делокруга Директиве 2009/103/ЕЦ. Заиста, на основу читања горње дефиниције *a contrario*, следећа возила су искључена из делокруга измењене директиве:

„а) она моторна возила која се не покрећу искључиво механичком снагом на копну, али се возе по шинама;

б) она моторна возила која се покрећу искључиво механичком снагом на копну, али се возе шинама са:

(I) максималном пројектованом брзином која није већа од 25 км/х; или

(II) максималном нето тежином која није већа од 25 кг и максималном пројектованом брзином од највише 14 км/х;

(ц) моторизована инвалидска колица која су искључиво намењена за употребу од стране особа са телесним инвалидитетом, без обзира на њихову тежину или брзину.”

Предлог директиве Комисије ЕУ из 2018. године није изменио или заменио дефиницију „возила.” У току поступка ревизије, међутим, било је снажног лобирања, посебно из индустрије електричних бициклова (Commission Staff Working Document, 2018, 63, 69 и 135), који је тврдио да нека лакша или мања моторна возила као што су електрични бицикли и сегвеји треба потпуно искључити из дефиниције возила. Главне аргументе је утврдио Европски парламент (амандмани које је Европски парламент усвојио 13. фебруара 2019, ЕП 2014-2019) и они су обухваћени преамбулама, бр. 3, 4 и 6 Директиве (ЕУ) 2021/2118. Расправа о тим основним и не нарочито убедљивим аргументима, иако занимљива, не спада у оквире овог рада (Van Schoubroeck, н/а).

Посебно с обзиром на горе цитирани циљ усклађених правила ЕУ о осигурању од одговорности за моторна возила, практичне последице ове нове дефиниције „возила” су значајне. Прво, мора се знати пројектована брзина као и нето тежина сваког појединачног моторног возила да би се проценило да ли постоји обавеза осигурања. Међутим, брза претрага на интернету показује да ове информације нису увек доступне и да се у оквиру једног те истог типа максимална пројектована брзина и нето тежина могу значајно разликовати.

Друго, исход процене је пресудан. Заиста, она возила на моторни погон изузета из дефиниције „возила” више не спадају у делокруг усклађених правила ЕУ

о осигурању од одговорности за моторна возила. Сходно томе, од 23. децембра 2023. године штетник као и оштећено лице биће искључени из заштите коју су до сада уживали према Директиви 2009/103/ЕУ. Према новим правилима, та искључена возила се сматрају „обичним бициклима” или „возилима без моторног погона” за која ће заштита штетника и оштећеног лица зависити од позитивних националних прописа. Одговорност која произилази из незгода изазваних „обичним бициклима” и другим „возилима без моторног погона” могла би бити покривена уговорима о осигурању од опште одговорности (за физичка лица или предузећа) који се регулишу националним уговором о осигурању који се утврђује чл. 7, Уредбе ЕУ, бр. 593/2008 од 17. јуна 2008. о меродавном праву које се примењује на уговорне обавезе (Рим I). Уобичајено, ти уговори о осигурању од одговорности нису обавезни, нити су регулисани посебним обавезним правилима, а оштећени нема право да тражи накнаду из гарантног фонда у случају непостојања осигурања или несолвентности осигуравача. Поред тога, уговор о осигурању од опште одговорности покрива само она лица која имају својство осигураника у том уговору, док према правилима Директиве 2009/103/ЕЦ, 2009 уговор о осигурању од аутоодговорности мора покривати „грађанску одговорност у погледу коришћења возила” (чл. 3, ст. 1) без обзира на то ко је проузроковао незгоду. Такође, док се Директива 2009/103/ЕЦ изричито бави заштитому прекограничним саобраћајним незгодама, територијални опсег уговора о осигурању од опште одговорности захтева посебну пажњу приликом путовања у иностранство.

Прилично је иронично да је законодавац ЕУ свестан овог недостатка и изричито подсећа државе чланице на њихову надлежност да на свој начин регулишу надокнаду штете из саобраћајних незгода проузрокованим тим возилима која су ослобођена од обавезе осигурања, а истовремено указује на важност заштите оштећеног лица у прекограничним незгодама (Directive (EU) 2021/2118, преамбула, бр. 4; Directive 2009/103/ЕС, чл. 28 са изменама и допунама Директиве (ЕУ) 2021/2118, чл. 1, ст. 21).

Под претпоставком да ће неке државе чланице ЕЕП на овај или онај начин обезбедити посебан систем обештећења, узимајући у обзир прекограничне незгоде, извесно је да ће регулисање истог електричног скутера на пример, у вези са обавезом осигурања и надокнадом у случају незгода, бити другачије када путују у, као и кроз различите земље ЕЕП, јер то зависи од важећих националних прописа. На први поглед чини се да систем искључења из дефиниције возила има предност једноставности, јер се чини да спречава појаву пејзажа различитих одлука држава чланица у систему изузећа како је прописано чл. 5, ст. 2 Директиве 2009/103/ЕЦ. Међутим, ово је лажна перцепција, јер ће пејзаж заправо бити исувише различит што ће повећати ризик од правне несигурности и број спорова ће се повећати.

Треће, погођен је међународни систем Бироа за надокнаду штета у саобраћају, познат као систем зелене карте. Није битно да ли се мора показати зелена карта или се претпоставља да је моторно возило осигурано јер се обично налази на територији државе чланице ЕЕП, Андоре, Босне и Херцеговине, Црне Горе, Србије, Швајцарске или Уједињеног Краљевства (Споразум између националних бироа осигуравача држава чланица ЕЕП и других придружених држава – Мултилате-

рални споразум²). Интернаправила која регулишу односе између националних бироа осигуравача, дефинишу у чл. 2, ст. 5 да: „возило”: означава свако моторно возило намењено за путовање по копну и покретано механичком снагом, али не на шинама, као и сваку приколицу без обзира да ли је спојена или не, али само ако су моторно возило или приколица који се користе у земљи у којој се налазе, предмет обавезног осигурања.” Термин „обавезно осигурање” се мора тумачити као обавезно осигурање од одговорности за моторна возила (Internal Regulation, чл. 2, ст. 9; COB, Explanatory Memorandum to the Internal Regulations, 9). Сходно томе, оштећеном лицу у саобраћајној незгоди изазваној моторним возилом које се иначе налази у другој земљи чланице система зелене карте, Национални биро земље у којој се догодила незгода одбиће надокнади штету, због тога што то возило не подлеже обавези осигурања од одговорности за употребу моторног возила, чак и у случају да је одговорно возило покривено уговором о осигурању од одговорности за моторна возила.

3. Обим обавезе осигурања и Директива

Осигурање од аутоодговорности је обавезно од 1972. године и мора да обезбеди покриће, на основу плаћања једне премије, за грађанску одговорност „у вези са коришћењем моторних возила” која се обично налазе на територији државе чланице и које важи за незгоде на целој територији ЕЕП (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 3 и 14(a)). Иако је чл. 1, ст. 2, тач. (а) Директиве (ЕУ) 2021/2118 заменио чл. 3, ст. 1 Директиве 2009/103/ЕЦ, једина измена је да је на енглеском језику од првобитне једнине, изменама о допунама уведена множина израза „моторна возила.”

Међутим, остала је правна неизвесност у погледу специфичног обима ове обавезе осигурања и примене осигурања од одговорности за моторна возила. Прелиминарна одлука СПЕУ у спору *Vnuk* није донела жељену јасноћу у вези са два питања: 1) Да ли обухвата незгоде које су се догодиле када је возило коришћено као машина за обављање послова и 2) да ли је територијални обим ограничен на незгоде на јавном путу или на подручју доступном јавности или обухвата све врсте терена укључујући и приватну својину (*Damijan Vnuk*, Ц-162/13, 4. септембар 2014)? Од случаја *Vnuk*, СПЕУ је јасно изразио своје гледиште у многим споровима (на пример, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade* Ц-514/16, 28. новембра 2017; *José Luis Núñez Torreiro*, С-334/16, 20. децембра 2017; *Fundo de Garantia Automóvel*, Ц-80/17, 4. септембра 2018; *AAS BTA Baltic*, Ц-648/17, 15. новембра 2018; *Línea Directa Aseguradora*, Ц-100/18, 20. јуна 2019; *Powiat Ostrowski*, Ц-383/19, 29. април 2021; Наредба СПЕУ, *HG and TC v Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, Ц-688/20, 29. октобра 2021).

Консолидујући судску праксу СПЕУ, европски законодавац је унео следећу дефиницију „употребе возила”: „употреба возила” означава сваку употребу возила која је у складу са функцијом возила као превозног средства у тренутку незгоде, без обзира на карактеристике возила и без обзира на терен на коме се

² Доступно на: <https://www.cobx.org/article/39/green-card>, 10. 1. 2022.

моторно возило користи и да ли је у стању мировања или у покрету” (Directive 2009/103/EC, чл. 1, ст. 1, тач. (а) како је допуњено Directive (EU) 2021/2118, чл. 1, ст. 1, тач. (б), преамбула, бр. 5). Ово јасно показује да су обавеза осигурања и покриће обавезни (I) када се моторно возило користи у тренутку удеса као средство превоза у ширем смислу, и (II) без обзира на терен на којем се возило користи, укључујући приватну својину (Proposal for a Directive, 2018, 4, 10).

Међутим, обавеза осигурања и Директива неће се примењивати на употребу возила у мото-спортским догађајима и активностима у ширем смислу, које се одвијају у ограниченом и обележеном подручју, под условом да држава чланица обезбеди да организатор активности или неко друго лице закључи алтернативно осигурање или гарантује покриће, што је могуће ближе надокнади прописаној Директивом, за штете нанесене било коме трећем лицу (укључујући гледаоце и друге пролазнике, али не нужно и возаче који учествују и њихова возила) (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 3, нови ст. 2 убачен Directive (EU) 2021/2118, чл. 1, ст. 2, тач. (б), преамбула, бр. 11, 12).

С обзиром на бројне и различите ситуације у државама чланицама, проширена је могућност да државе чланице ослободе власнике возила од обавезе осигурања, али и даље под условом да национални гарантни фонд државе чланице у којој је настала незгода надокнађује штете оштећеним лицима проузрокованих возилима чији су власници ослобођени обавезе осигурања на исти начин као и оштећене у незгодама изазваним возилима која нису осигурана од аутоодговорности. Проширена ограничена листа дозвољених изузећа обухвата возила која су у складу са националним прописима: (I) под одређеним условима привремено или трајно повучена и забрањена за употребу, (II) која се користе искључиво у одређеним областима са ограниченим приступом, или (III) нису дозвољена за употребу на јавним путевима (Directive 2009/103/EU, 2009, чл. 5, ст. 3 – чл. 5, ст. 7) како је допуњено Директивом (EU) 2021/2118, чл. 1, ст. 4, преамбуле, бр. 7–15). За потоња возила, државе чланице такође могу одступити од обавезе надокнаде од стране гарантног фонда за штету коју су та возила проузроковала у областима које нису доступне јавности због правног или физичког ограничења приступа таквим подручјима (Directive 2009/103/EU, 2009, чл. 5, ст. 5 и 6 убачени чл. 1, ст. 4 Directive (EU) 2021/2118, 2021). Чини се да ови изузеци одражавају различите ставове о политици у државама чланицама о наметању обавезе осигурања и покрића одговорности за моторна возила за возила која нису дозвољена на јавним путевима или се возе на одређеним приватним и другим теренима (Directive (EU) 2021/2118, 2021, преамбуле, др. 7–15; Mandate for negotiations with the European Parliament, 2018, 6–8).

4. Провере испуњености обавезе осигурања возила која се редовно налазе у другој држави чланици

Као што је поменуто, тренутно 34 земље које учествују у систему зелене карте замениле су зелену карту појмом „територија на којој се возило иначе налази”, што се уопштено односи на регистарску таблицу коју возило носи, без обзира на то

да ли је таблица стална или привремена (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 1, ст. 4 и 8). Важеће регистарске таблице из тих земаља замењују зелену карту као довољан доказ о постојању најмање минималног покрића обавезног осигурања од аутоодговорности који се захтева по закону земље учеснице у којој се незгода догодила. Национални биро за осигурање те земље ће се бавити одштетним захтевима чак и ако возило није стварно осигурано (Internal Regulations³; De Baere, Bles, 2019).

До сада су дозвољене само несистематске провере осигурања возила која се иначе налазе у другој држави чланици, под условом да нису дискриминаторне и да не служеискључиво за проверу постојања тог осигурања. Забрањене су све систематске провере осигурања, укључујући и оне које не захтевају заустављање возила. Да би се решио проблем неосигуране возње и у светлу новог технолошког развоја, као што је технологија која омогућава аутоматско препознавање регистарских таблица, измењена Директива 2009/103/ЕЦ такође дозвољава провере осигурања возила која се обично налазе на територији друге државе чланице као део општег система провера на националној територији које се такође спроводе у вези са возилима која се иначе налазе у тој држави чланици, ако су недискриминаторне, неопходне и сразмерне и не захтевају да се возило заустави у сврху те провере (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 4, ст. 1 са изменама и допунама у чл. 1, ст. 3, преамбуле 16 и 17 Directive (EU) 2021/2128, 2021; Proposal for a Directive, 2018, 2–3, 10, 13, 15–16). Сасвим сувишно, предвиђено је да обрада личних података неопходних у сврху борбе против неосигуране возње возила која се иначе налазе на територији друге државе чланице мора бити у складу са Уредбом 2016/679, чији су посебни захтеви такође поменути (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 4, ст. 2 измењена чл. 1, ст. 3, преамбуле, бр. 17–18 Directive (EU) 2021/2128, 2021).

5. Минимални износи покрића за повреде лица

У циљу гарантовања минимума заштите у целом ЕЕП, обим губитака и повреда укључује и штету на имовини и личне повреде (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 3, ст. 4). Појам „повреда лица” обухвата било коју врсту штете у оној мери у којој је накнада за такву штету предвиђена националним прописима о одговорности који се примењује на спор и резултат је повреде телесног интегритета, укључујући телесну и психичку патњу (*Petillo v. Unipol*, C-371/12, 23. јануар 2014, ст. 34).

Може се приметити да је израз „жртва” замењен термином „оштећено лице” или „лице оштећена” (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 1, ст. 2 измењена чл. 1, ст. 1, тач. (ц) Directive (EU) 2021/2118, 2021) у искључивом циљу усклађивања терминологије и да то не представља суштинску промену (Directive (EU) 2021/2118, 2021, преамбула, бр. 2).

Због различитих прелазних периода и важних датума за периодично прерачунавање, минимални износи покрића се разликују у зависности од сваке државе чланице. Да би се осигурала једнака минимална заштита оштећених лица широм ЕЕП (Directive (EU) 2021/2118, 2021, преамбула, бр. 19; Proposal for a Directive, 2018, 3), минимални износи су усклађени, а уведена је јединствена клаузула о

³ Доступно на: <https://www.cobx.org/article/3/green-card-system>, 10. 12. 2021.

ревизији и донета процедурална правила (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 9, ст. 2 измењен чл. 1, ст. 5 Directive (EU) 2021/2118, 2021; Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 286) како је допуњено чл. 1, ст. 22 Directive (EU) 2021/2118). Износи покрића су усклађени са највишим обавезним минималним нивоом који се тренутно примењује у државама чланицама (Proposal for a Directive, 2018, 8, 11, 13–14; Notice regarding the adaptation, 2021).

Нови јединствени минимални износи покрића су: (I) за повреде лица, минимални износ од 1.300.000 евра по оштећеном или 6.450.000 евра по незгоди, без обзира на број повређених, и (II) за штету на имовини, 1.300.000 евра по догађају, без обзира на број оштећених (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 9 замењен чл. 1, ст. 5 Directive (EU) 2021/2118, 2021). Пошто се ради о минималним износима, неке државе чланице прописују веће износе (Minimum amounts of insurance coverage, 2020).

6. Стечај осигуравача

Директива 2009/103/ЕЦ тренутно предвиђа да у случају незгоде изазване непознатим возилом или возилом за које није измирена обавеза осигурања, оштећени може добити накнаду штете из гарантног фонда државе чланице у којој је дошло до незгоде (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 10). СПЕУ је одлучио да Директива не обавезује гарантне фондове да покривају обавезе осигуравајућих друштава у стечају (*Csonka and others*, Ц-409/11, 11. јула 2013). Постоји само конвенција између гарантних фондова и компензационог тела одређених држава чланица ЕЕП (*Convention entre organismes d'indemnisation*, 2008). Ово се сматра једним од највећих недостатака Директиве 2009/103/ЕЦ, 2009 (Proposal for a Directive, 2018, 2, 6, 14).

У циљу јачања заштите свих оштећених лица, успостављен је обимно уређен нови систем за брзу и потпуну надокнаду штете када је осигуравајуће друштво лица одговорног за незгоду несолвентно, у стечајном поступку или у поступку ликвидације. Државе чланице би стога требало да оснују или овласте орган који ће исплаћивати надокнаду штете оштећеним лицима која бораве на њиховој територији за незгоде које су се догодиле у држави чланици у којој живе. Овај орган ће имати право да тражи накнаду од органа који је основан или овлашћен у ову сврху у матичној држави чланици несолвентног осигуравајућег друштва које је издало полису осигурања од одговорности за моторна возила (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 10а, убачен чл. 1, ст. 8, преамбуле, бр. 20–26 Directive (EU) 2021/2118, 2021). Пошто неко такође може бити оштећен у саобраћајној незгоди која се догодила у држави чланици која није држава чланица пребивалишта и коју је изазвало возило које је осигурао несолвентни осигуравач, државе чланице такође морају да оснују или овласте орган у држави чланици пребивалишта оштећеног за исплату надокнаде штете овом лицу у случају несолвентности осигуравача од одговорности за моторна возила. И у овом случају орган има право да захтева надокнаду износа који је платио на име одштете од органа који је основан за ову сврху у матичној држави чланици несолвентног друштва за осигурање (Directive

2009/103/EC, 2009, чл. 25а утврђен чл. 1, ст. 18, преамбула, бр. 27 Directive (EU) 2021/2118, 2021). Ти органи морају да обештете оштећено лице у складу са прописима о осигурању од одговорности за моторна возила државе чланице у којој је настала незгода (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 25, ст. 1, чл. 10а, ст. 7, чл. 25а, ст. 7; Agreement between compensation bodies, 2002).

Оштећени може поднети захтев директно поменутом органу и треба да добије образложену понуду за обештећење или образложен одговор у року од три месеца од дана подношења захтева. У случају доспећа накнаде, орган треба да исплати надокнаду штете оштећеном лицу најкасније три месеца након прихватања понуде за обештећење.

Држава чланица мора да обезбеди довољна средства за те органе, али финансијски доприноси могу бити наметнути само друштвима за осигурање којима је та држава чланица дала дозволу за рад.

Ови послови надокнаде штете могу се поверити већ постојећем гарантном фонду (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 10) и/или органу за надокнаду штета (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 24). Ако држава чланица успостави више од једног органа за надокнаду штета, требало би да оштећеним лицима пружи основне информације за идентификацију тела надлежног за решавање њиховог одштетног захтева (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 26а донет на основу чл. 1, ст. 20, преамбула, бр. 28 Directive (EU) 2021/2118).

Да би овај систем био функционалан, потребно је закључити споразум између заинтересованих органа о њиховим функцијама, обавезама и процедурама за надокнаду. Ако овај споразум не буде закључен до 23. децембра 2023. године, Европска комисија је овлашћена да донесе делегиране акте (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 10а, ст. 13, тач. 4, чл. 25а, ст. 13, тач. 4 и чл. 28б; у вези са проценом и ревизијом овог новог система надокнаде, видети: Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 28ц измењен чл. 1, ст. 22 Directive (EU) 2021/2118, 2021, чл. 1, ст. 22).

7. Преглед историје штета

Уговарачи већ имају право да у било ком тренутку затраже преглед историјештета у претходних најмање пет година и морају да га добију у року од петнаест дана од постављања захтева. Оно што је ново је да ће до 23. јула 2023. године Европска комисија усвојити акте за спровођење којима ће, путем стандардизованог шаблона, прецизирати форму и садржај прегледа историје штета (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 16 замењен на основу чл. 1, ст. 15, преамбула, бр. 31, 34 Directive (EU) 2021/2118, 2021). Ово би требало да олакша проверу аутентичности прегледа историје штета од стране осигуравача, посебно оних које је издао осигуравач у другој држави чланици. Поред тога, унета је детаљна одредба којом се забрањује дискриминација на основу националности или пребивалишта уговарача осигурања у случају да осигуравач узима у обзир историју штета при обрачуна премије и примењује систем „бонус-малус” (Proposal for a Directive, 2018, 2, 6, 8).

8. Алати за упоређивање цена

Уведено је ново право држава чланица да одлуче да ли ће сертифициовати алате који омогућавају потрошачима да бесплатно упореде цене, тарифе и покриће у производу осигурања од аутоодговорности осигуравача, само ако се поклапају са усклађеним условима. Ако је тај услов испуњен, такав алат би се могао сматрати „алатом за упоређивање цена независно од осигурања моторних возила” (Directive 2009/103/EC, 2009, чл. 16а донет на сонову чл. 1, ст. 16, преамбула, бр. 33, Directive (EU) 2021/2118, 2021).

9. Закључак

Наведена нова правила доприносе циљевима заштите оштећених лица и обезбеђивању слободног кретања лица, робе и прекограничног саобраћаја који су у основи усклађених правила ЕУ о осигурању од аутоодговорности. Можемо се запитати да ли није претерано наметати и обавезу осигурања за моторна возила која се користе на искључиво приватном поседу, с обзиром на повећан ризик од дослуха. Ова обавеза може објаснити проширену ограничену листу дозвољених изузећа возила под одређеним условима.

Међутим, овај закључак се односи само на она возила која потпадају под нову дефиницију возила. Тамо где је до сада било лако одредити шта се подразумева под моторним возилом, постало је неопходно да се у сваком конкретном случају утврђују брзина и тежина моторног возила које се покреће искључиво механичком снагом. Када се поменуто утврди, заштита одговорног лица и оштећеног ће у потпуности зависити од националног законодавства земље у којој се незгода догодила и / или националног права које се примењује на уговор о осигурању.

*Превео са енглеској језика:
проф. др Слободан Јовановић*

Литература

- Amendments adopted by the European Parliament on 13 February 2019, EP 2014-2019, P8_TA(2019)0110. Доступно на: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0110_EN.pdf, 7. 12. 2021.
- Agreement and the Internal Regulations adopted in Crete on 30 May 2002, revised in Lisbon on 29 May 2008, Istanbul on 23 May 2013, Tallinn on 2 June 2016, Helsinki on 8 June 2017, Marrakesh on 14 June 2019 and Brussels on 24 September 2020, *Council of Bureaux*. Доступно на: https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/Internal-regulations-Brussels-1-January-2021-clean-version.pdf, 15. 1. 2022.
- Agreement between compensation bodies and guarantee funds of 29 April 2002, *Comité Européen des Assurances*, AU 2070/MU 2090 (04/02), 1–22. Доступно на: [https://docs.fcgb-bgwf.be/documents/Agreement_GF-CB_2002_EN\[1\].pdf](https://docs.fcgb-bgwf.be/documents/Agreement_GF-CB_2002_EN[1].pdf), 23. 2. 2015.
- CJEU, *Marques Almeida*, C 300/10, 23 October 2012, EU:C:2012:656.
- CJEU, *Csonka and others*, C-409/11, 11 July 2013, EU:C:2013:512.

- CJEU, *Petillo v. Unipol*, C-371/12, 23 January 2014, ECLI:EU:C:2014:26.
- CJEU, *Damijan Vnuk*, C-162/13, 4 September 2014, ECLI:EU:C:2014:2146.
- CJEU, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade e.a. v José Manuel Proença Salvador*, C-514/16, 28 November 2017, ECLI:EU:C:2017:908.
- CJEU, *José Luis Núñez Torreiro v AIG Europe Limited e.a.*, C-334/16, 20 December 2017, ECLI:EU:C:2017:1007.
- CJEU, *Fundo de Garantia Automóvel*, C-80/17, 4 September 2018, ECLI:EU:C:2018:661.
- CJEU, *AAS BTA Baltic Insurance Company AS v Baltijas Apdrošināšanas Nams AS*, C-648/17, 15 November 2018, ECLI:EU:C:2018:917.
- CJEU, *Línea Directa Aseguradora*, C-100/18, 20 June 2019, ECLI:EU:C:2019:517.
- CJEU, *Powiat Ostrowski v Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-383/19, 29 April 2021, ECLI:EU:C:2021:337.
- CJEU, *HG and TC v Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny*, C-688/20, Order 29 October 2021, ECLI:EU:C:2021:897.
- COB, Explanatory Memorandum to the Internal Regulations. Доступно на: http://www.bbaa-bbav.be/documents/REG_GEN/IR-Exp-Mem-final-eng.pdf, 10. 1. 2022.
- Commission Staff Working Document Impact assessment, *European Commission*, 24.5.2018, SWD(2018)247 final.
- Convention entre organismes d'indemnisation et fonds de garantie en cas d'insolvabilité d'un assureur RC automobile opérant dans le marché unique, 6 November 2008. Доступно на: https://docs.fcgb-bgwf.be/documents/Agreement_GF-CB_2008_-Insolvency_FR.PDF, 10. 2. 2022.
- De Baere, L., Bles, F. (2019). *Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents*. Utrecht, Netherlands: Eleven International Publishing.
- Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, *Official Journal of the European Union*, L263, 7.10.2009, 11–31.
- Directive 2009/138/EC of the European Parliament and of the Council of 25 November 2009 on the taking-up and pursuit of the business of Insurance and Reinsurance (Solvency II) (recast), *Official Journal of the European Union*, L 335, 17.12.2009, 1–155.
- Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2021 amending Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, *Official Journal of the European Union*, L 430, 2.12.2021, 1–23.
- Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability, *European Commission*, 24.5.2018, COM(2018) 336 final - 2018/0168(COD). 1–20. Доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018P0336&from=EN>, 10.12.2021.
- Mandate for negotiations with the European Parliament, *Council of the EU*, 13.12.2019, 2018/0168 (COD). Доступно на: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14645-2019-INIT/en/pdf>, 10.12.2021, 1–29.
- Minimum amounts of insurance coverage reported by Council of Bureaux dd. 30/01/2020. Доступно на: https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/MinimumAmountOfCoverage-2020-01-31-UPDATED.pdf. 10.12.2021.

- Notice regarding the adaptation on line with inflation of minimum amounts of cover laid down in Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (2021/C 423/11), *Official Journal of the European Union*, C 423, 19.10.2021.
- Opinion of the Committee on legal affairs for the Committee on the Internal Market and Consumer Protection on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (COM(2018)0336 – C8 0211/2018 – 2018/0168(COD)), 20.12.2018.
- Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I), *Official Journal of the European Union*, L 177, 4.7.2008, 6–16.
- Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)), *European Parliament, Committee on the Internal Market and Consumer protection*, 28.01.2019, A8-0035/2019.
- Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC, *Official Journal of the European Union*, L 119, 4.5.2016, 1–88.
- Van Schoubroeck, C. (2015). “Compensation of road traffic accidents under the EU Law”, Jovanovic, S., Slavnic, J., Marano, P. (eds), in: *Insurance law, governance and transparency: Basics of the legal certainty* (197–238). Belgrade: Association for insurance law of Serbia, IRZ, GDV.
- Van Schoubroeck, C. (n/a). “Slow-Moving Motor vehicles and Compulsory Motor Vehicle Liability Insurance: back to the future?”, *British Insurance Law Association's Journal*, Special Issue on Dissent in Insurance Law (ed. J. Davey), to be published 2022.