

UDK:614.86:061.1

Bibliid 1451-3188, 9 (2010)

Год IX, бр. 33–34, стр. 43–51

Изворни научни рад

Проф. др Владимир ЧОЛОВИЋ¹

ЕВРОПСКИ ИЗВЕШТАЈ О САОБРАЋАЈНОЈ НЕЗГОДИ – ПЕТА ДИРЕКТИВА ЕУ О ОСИГУРАЊУ ОД ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТЕ ИЗ УПОТРЕБЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА

ABSTRACT

The Fifth Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles regulates the European Accident Report, a document that in the event of an accident simplifies the procedure of obtaining compensation. The European Accident Report completed and signed by the participants of the accident, and insurance companies accept it as a basis for payment of damages and this act has the same importance as the police report. The Act of the Compulsory Insurance in Traffic of the Republic of Serbia, also, regulates the European Accident Report.

Key words: European Accident Report, Fifth Directive, form, traffic accident, insurance against civil liability, small damage, compensation claim, police report.

1) СВРХА

Регулисање осигурања аутоодговорности у праву Европске уније (ЕУ), у ствари, представља регулисање најважнијих института ове врсте осигурања и унификацију правила у овој области у чланицама ЕУ. Једно од важних питања везаних за осигурање аутоодговорности је Европски извештај о саобраћајној незгоди, који је, такође, нашао место у праву Европске уније. Основна сврха регулисања Европског извештаја о саобраћајној незгоди је ефикасна накнада штете. У праву ЕУ осигурање

¹ Виши научни сарадник, Институт за упоредно право Београд.

аутоодговорности регулишу Директиве. Свака од Директива ЕУ (до сада је донето пет), начинила је корак напред и у наведеном систему осигурања аутоодговорности. Све Директиве се односе на усаглашавање законодавстава држава чланица у области осигурања од одговорности за штете од моторних возила и о увођењу обавезности осигурања такве одговорности. Те Директиве су следеће:

1. Прва Директива, донета 24.04.1972. године (72/166/СЕЕ);²
2. Друга Директива, донета 29.12.1983. године (84/5/СЕЕ);³
3. Трећа Директива, донета 14.05.1990. године (90/232/СЕЕ);⁴
4. Четврта Директива, донета 16.05.2000. године (2000/26/ЕЗ);⁵ и,
5. Пета Директива, донета 11.05.2005. године (2005/14/ЕЗ).

Основни циљ Директива је уједначавање правила у области осигурања аутоодговорности у земљама чланицама ЕУ. Међутим, ове Директиве су имале утицаја и на остале земље. Све Директиве су допринеле заштити оштећених лица у саобраћајним незгодама, не само у земљама чланицама ЕУ, односно, раније, ЕЕЗ. Ове Директиве имају велики значај, обзиром на број земаља, које су у ЕУ. Морамо, такође, рећи да је период, у коме су донесене ове Директиве, релативно дуг (преко 30 година – прва је донесена 1972, а пета 2005. године), што говори и о осетљивости свих питања и проблема везаних за осигурање аутоодговорности, као и о постепености у прилагођавању националних законодавстава овим правилима.

² “First Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability”, *Official Journal of the European Communities* L 103 of 02.05.1972.

³ “Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles”. *Official Journal of the European Communities* L 008 of 11.01.1984.

⁴ “Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles”, *Official Journal of the European Communities* L 129 of 19.05.1990.

⁵ “Fourth Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC”, *Official Journal of the European Communities* L 181 of 20.07.2000.

II) МЕРЕ ЕУ

Европски Парламент је на седници, одржаној 12. јануара 2005. године прихватио нову, пету по реду, Директиву о обавезном осигурању од грађанске одговорности за штете узроковане употребом моторних возила. Нови акт носи пуни назив „Директива бр. 2005/14/СЕ Европског парламента и Савета од 11. маја 2005, којом се мењају Директиве 72/166, 84/5 и 90/232 и Директива 2000/26 Европског парламента и Савета о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила” (даље: Пета Директива). Пета Директива је, практично, наставак, четири, претходно поменуते, Директиве, односно, она представља њихову модификацију, која је довела до одређених побољшања и уједначавања у регулисању овог система.

III) САДРЖАЈ

Европски извештај о саобраћајној незгоди

Уколико се догоди осигурани случај, односно, ако настане штета у једној саобраћајној незгоди, најважније питање за учеснике те незгоде је накнада штете. Акт који може убрзати процену штете, као и њену накнаду, ако се испуне одређени услови се зове Европски извештај о саобраћајној незгоди. Петом Директивом је уведена обавеза за осигуравајућа друштва да својим осигураницима предају образац тзв. „Европског извештаја о саобраћајној незгоди”. Тиме би се убрзао поступак обраде штета и њена исплата. Једнообразност овог акта омогућава ефикаснији пренос обавештења о подацима везаним за саобраћајну незгоду и износ штете (члан 4.б). Морамо рећи да ће овај образац морати да замени записник полиције о саобраћајној незгоди или ће се издавати упоредо са тим записником. – Европски извештај је извештај о саобраћајној незгоди који се користи код свих саобраћајних незгода, а који је сачињен у складу са моделом који је издао Европски комитет осигурања (*Comitie Europeen des Assurances – CEA*). У случају саобраћајне незгоде, учесници су дужни да попуне, потпишу и међусобно размене Европски извештај о саобраћајној незгоди, сагласно закону којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима. Европски извештај о саобраћајној незгоди (*European Accident Report*) је документ који у случају саобраћајне незгоде поједностављује процедуру добијања одштете. Садржи својеручну скицу и спецификацију оштећења, и што је најважније, изјаве учесника којима се потврђује чија је одговорност за удес. Попуњавају га и потписују сами учесници, а

осигурања га прихватају као основ за исплату штете, пошто има исту важност као полицијски записник. Уредно попуњен Европски извештај о саобраћајној незгоди оштећено лице и осигураник могу користити као одштетни захтев по основу обавезног осигурања од аутоодговорности.

Предмети накнаде штете по саобраћајним незгодама

Циљ правила које уређује обавезно поседовање Европског извештаја о саобраћајној незгоди се не односи само на лакшу и ефикаснију накнаду штете, већ и на чињеницу да се, тим актом, олакшава рад полиције, осигуравача и суда. Исто тако, правилно коришћење Европског извештаја о саобраћајној незгоди утиче и на лакше одвијање саобраћаја. Но, то се, као што ћемо видети, односи само на „мале“ штете, односно, на штете мањег износа. Међутим, предмети накнаде штете по саобраћајним незгодама су специфични, иако се за њихово решавање користе општа правила парничног поступка. Те специфичности их, делимично, одвајају, по начину решавања и садржини одлука, од осталих предмета накнаде штета. По општим правилима парничног поступка, предвиђена су следећа доказна средства: увиђај, исправе, сведоци, вештаци и саслушање странака. У предметима накнаде штете по саобраћајним незгодама, за доказивање основа тужбеног захтева, односно, одговорности штетника за осигурани случај (саобраћајну незгodu) и за доказивање висине тужбеног захтева суд користи иста, наведена, доказна средства. И поред наведених доказних средстава, које суд у потпуности или делимично користи у поступку доказивања у овим предметима, дешава се да се десе неки пропусти, који се тичу, пре свега, документације, односно, исправа. Често записник о увиђају није комплетан, тако да се подноси тужбени захтев и уз дневни извештај саобраћајне полиције у коме се констатује, само, да се десила саобраћајна незгода, као и ко је учествовао у саобраћајној незгоди. Самим тим, у почетку поступка, губи се доста времена код достављања записника о увиђају од стране полиције. Осим тога, дешава се да се поднесе тужбени захтев уз извештај саобраћајне полиције о незгоди, који је сачињен неколико дана након незгоде, у случају да учесници незгоде нису сачекали саобраћајну полицију да изврши увиђај или је једно лице побегло са лица места незгоде, а друго је након тога отишло (у тим случајевима то лице, углавном наводи сведоке, од којих је узело адресе), такође, не чекајући полицију или, пак, због временских услова, што, такође, може бити случај. У свим тим случајевима, записник о увиђају није комплетан, тако да се не може извршити ни вештачење, а, као што знамо, доказна средства, као што су сведоци и

саслушање странака, нису увек поуздана. Исто тако, уколико су испуњени сви услови за вршење увиђаја, дешава се да записник о увиђају буде без скице лица места или је та скица нејасна, односно, лоше и непрецизно нацртана. Такође, може се догодити, да записник не садржи изјаве или су оне кратке, односно, нејасне. Поставља се питање, шта суд у тим околностима може да уради, а тужбени захтев је поднесен против осигуравајућег друштва, које није исплатило штету, наводећи да је разлог одбијања исплате некомплетна документација. Поступак доказивања путем сведока и странака, једини је корак ка доношењу одлуке, као и одређивањем вештачења, односно, изласком на лице места саобраћајне незгоде.

Ово су само неки од проблема, који се појављују код предмета накнаде штете по саобраћајним незгодама. Европски извештај о саобраћајној незгоди није савршен, односно, и у случајевима, када се користи тај акт, може да дође до, напред наведених, проблема. Ти проблеми се, пре свега, односе, на скицу лица места, опис догађаја и изјаве учесника и сведока које се односе на настанак саобраћајне незгоде. Због тога се његова примена и ограничава до одређеног износа.

Садржина Европског извештаја о саобраћајној незгоди

Садржина Европског извештаја о саобраћајној незгоди не разликује се много од стандардног полицијског записника. Већ смо поменули да обавезну садржину Европског извештаја чине изјаве учесника саобраћајне незгоде и скица лица места. Оно што може представљати проблем, односи се на место на скицу лица места, за коју је, на обрасцу Европског извештаја, предвиђен простор недовољне величине, да би се могао тачно приказати штетни догађај.

Најважнија питања која регулише Пета Директива

Осим Европског извештаја о саобраћајној незгоди, Пета Директива се односи и на друга важна питања, без којих не би могло да ефикасно функционише осигурање аутоодговорности. Поменућемо нека од њих. Пре свега, по одредбама Пете Директиве, другачије се регулишу минимални износи покрића, тако да је дошло до њиховог повећања (лимита осигурања). Сматрало се да су минимални износи покрића превише ниски, тако да су Петом Директивом вишеструко увећани исти.⁶

⁶ Bretton R., Watson W., *Current Issues In European Motor Insurance*, p. 24, Internet: www.org/affiliates/cae/1006/bretton.pdf

Наиме, ако се ради о телесној повреди, минимални износ покрића је 1.000.000 евра, а уколико је у незгоди повређено више лица, онда је износ 5.000.000 евра. У случају штете на стварима, минимални износ је 1.000.000 евра по незгоди. Тиме су измењене одредбе Друге Директиве. Такође, Пета Директива је одредила и прелазни период од пет година за примењивање ове одредбе (члан 2.2, а,б). Затим, Пета Директива усклађује одредбе о поступцима и роковима, који се тичу саобраћајних незгода, које су се догодиле у домаћој земљи, односно, у земљи оштећеног лица. Исто тако, Пета Директива одређује и усклађивање одредаба, које се односе на плаћање трошкова заступања од стране оштећених лица. Пета Директива је овим решењем обухватила и трошкове вештачења, поводом саобраћајне незгоде (члан 4.е). Такође, уводи се и усклађивање одредаба земаља чланица, које се односе на регистрацију моторних возила. Сматра се да би се, тиме, избегли многи проблеми, који се тичу неосигураних возила. Чињеница је да се велики број неосигураних возила налази на путевима, што је карактеристично за све земље, не само за ЕУ (члан 1.а,б); Интересантно је да Пета Директива, посебно, штити пешаке и бициклисте, који, увек, имају право на накнаду штете, без обзира да ли је возач, који им је својим возилом нанео штету, одговоран или не (члан 4.2). Тиме су пешаци и бициклисти заштићени, као лица која су “слабија” у односу на возило, али се мора рећи да и једни и други у многим ситуацијама, могу бити одговорни за настанак саобраћајне незгоде, што је требало бити поменуто у Петој Директиви;⁷ Модификује се одредба о Гарантном фонду, односно, о оштећеном лицу, које не мора поднети доказ овој организацији, о томе, да је безуспешно покушало наплату штете од одговорног лица. То је, по ранјим Директивама, био услов наплате штете од Гарантног фонда. Овим се убрзава наплата штете од Гарантног фонда, као и могућност да Гарантни фонд постави регресни захтев према одговорном лицу (члан 2.4).

Кад је у питању Гарантни фонд, још једна одредба се односи на овај институт. Наиме, ако је штета настала употребом непознатог моторног возила, тада се плаћала само она штета, која је настала на лицима. Сада се одређује да би оштећено лице, које је претрпело тешке телесне повреде, у тако насталој саобраћајној незгоди, имало право и на накнаду штете настале на стварима. До доношења ове одредбе, било је присутно једно неправедно решење, које се, ипак, могло и оправдавати, а то је да, ако је за

⁷ Ćurković Marjan, Lui Ante, *Novi sustav zelene karte*, Zagreb 2003, str. 70.

саобраћајну незгоду одговорно непознато возило, тада се плаћају само штетне последице везане за живот и тело појединца. Морамо рећи, да је ово решење, још увек, присутно и у српском законодавству. Међутим, ако погледамо ову одредбу, видећемо да ће оштећено лице имати право на накнаду штете на стварима, једино, ако је претрпело телесне повреде, што, опет, доводи до питања, због чега оштећена лица немају право на накнаду штете на стварима, ако је очигледно да је штета изазвана од стране непознатог моторног возила (члан 2.6). У складу са одредбама Регулative Савета ЕУ бр.44/2001 о надлежности и признању и извршењу судских одлука у грађанским и трговачким стварима, оштећено лице може повести парнични поступак против осигуравајућег друштва које је издало полису у земљи свог пребивалишта (члан 5.1). Земље чланице могу предузети мере да жртвама незгоде, њиховим осигуравачима, као и заступницима, обезбеде базу података који су потребни за ликвидацију штете. База података би требало да се обезбеди у електронској форми при централном органу у свакој земљи чланице (члан 6.а). Ми смо споменули најважније одредбе ове Директиве, али она обухвата још нека питања, која се тичу рада Информационих центара, статуса оштећеног лица и др. Наиме, циљ Пете Директиве је да олакша примену правила Четврте Директиве, као и појединих одредаба осталих Директива, а што се, нарочито, односи на регистрацију возила, минимални износ покрића, Гарантни фонд и подношење захетва за накнаду штете од стране оштећеног лица. Дошло је до значајних промена у Петој Директиви, чија су решења имала основ у претходно донетим Директивама у овој области.⁸ Решења, која је дефинисала Пета Директива су бројнија у односу на решења из ранијих Директива, тако да по важности не можемо, неке од њих, издвојити.

IV) ДАТУМ СТУПАЊА НА СНАГУ

Пета Директива је ступила на снагу објављивањем у Службеним новинама ЕУ. Земље чланице су дужне да одредбе Пете Директиве укључе у своје законодавство закључно са 11. јуном 2007. године (члан 6).

V) ИЗВОРИ

- Директива бр. 2005/14/СЕ Европског парламента и Савета од 11. маја 2005, којом се мењају Директиве 72/166, 84/5 и 90/232 и Директива 2000/26

⁸ Чоловић Владимир, *Међународно осигурање аутоодговорности (систем зелене карте)*, Београд 2007, стр. 103.

Европског парламента и Савета о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила – *Службени лист Европских заједница* бр. Л 149 од 11.06.2005. стр. 14-21 (Fifth Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles – *Official Journal of the European Communities* L 149 of 11.06.2005, pp. 14-21).

- Bretton R., Watson W., Current Issues In European Motor Insurance, www.casact.org/affiliates/cae/1006/bretton.pdf
- Ћурковић Марјан, Луи Анте, *Novi sustav zelene karte*, Zagreb 2003.
- Ћурковић Марјан, *Obvezna osiguranja u prometu*, Zagreb, 2007.
- Чоловић Владимир., *Међународно осигурање аутоодговорности (систем зелене карте)*, Београд 2007.
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају Републике Србије (*Службени гласник Републике Србије* бр. 51/09).
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије (*Службени гласник Републике Србије* бр. 41/09, 53/10).

У) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

Доношењем Закона о обавезном осигурању у саобраћају Републике Србије (даље: ЗООС),⁹ прописано је обавезно поседовање Европског извештаја о саобраћајној незгоди. Значи, по одредбама ЗООС, осигуравајуће друштво је дужно да уговарачу осигурања, уз полису обавезног осигурања од аутоодговорности, уручи Европски извештај о саобраћајној незгоди. За време употребе моторног возила у саобраћају, возач је дужан да има Европски извештај о саобраћајној незгоди и да га предочи на захтев овлашћеног службеног лица (члан 31). Европски извештај о саобраћајној незгоди је стандардан образац који се користи у целој Европи и, као што смо рекли, валидан је уместо полицијског извештаја, у случају малих штета, односно, мањих саобраћајних незгода (где нема повређених и погинулих, а материјална штета је мања од 500 евра), где није потребно позвати полицију на увиђај. У складу са ЗООС, осигураници који су полису осигурања аутоодговорности закључили од 10. децембра 2009. године, уз њу

⁹ Закон о обавезном осигурању у саобраћају Републике Србије (*Службени гласник Републике Србије*, бр. 51/09).

ће аутоматски добијати овај формулар, али они које су закључили осигурање, пре ступања закона на снагу, морају да га преузму у осигуравајућем друштву код којег су се осигурали. ЗООС, између осталог, посебно дефинише и „малу“ штету, односно, штету малог износа, која износи до 1000 евра у динарској противвредности. ЗООС предвиђа и рок за исплату штете који износи осам дана од дана пријема захтева за накнаду. Значи, штете које износе до 1000 евра сматрају се малим штетама (члан 27). Интересантно је да ЗООС и у прелазним одредбама, које ће се примењивати до приступања наше земље у Европску унију, садржи одредбу која се односи на малу штету. Она је идентична поменутој, осим што се разликује и висини износа који представља малу штету, а то је 500 евра (члан 106). Значи, до уласка наше земље у ЕУ, мала штета износи до 500 евра.

Када су у питању поступци учесника у саобраћајној незгоди, након попуњавања Европског извештаја о саобраћајној незгоди, они морају да са својим возилима у што краћем року, без вршења било каквих поправки на возилу или возилима, дођу у осигуравајуће друштво, код којег је осигурано возило које је проузроковало штету ради пријаве штетног догађаја и упоређивања и процене штете на возилу. Учесници у саобраћајној незгоди морају да доставе целокупну документацију која се, по стандардној процедури, доставља при подношењу одштетног захтева по полиси аутоодговорности, осим полицијског записника. Та документација је следећа: 1) копија личне карте оштећеног лица, односно, подносиоца пријаве; 2) копија саобраћајне дозволе оштећеног возила; 3) копија возачке дозволе возача оштећеног возила; 4) копија полиса осигурања улесника у саобраћајној незгоди; 5) овлашћење за наплату штете, ако подносилац пријаве није власник оштећеног возила; 6) копија текућег рачуна на који се врши уплата штете, ако сервис не поправља возило, односно, ако се уплата не врши, директно, сервису; 7) оригинал рачун поправке или предрачун. Оно што је битно за оштећено лице у саобраћајној незгоди, јесте да оно не врши поправку штете на возилу, пре снимања штете од стране овлашћеног лица осигуравача. И Закон о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије прописује казне за непоседовање и непопуњавање Европског извештаја о саобраћајној незгоди.¹⁰ Но, довољно је да један од учесника саобраћајне незгоде поседује Европски извештај о саобраћајној незгоди. У супротном полиција ће извршити увиђај и пријава штете ће се извршити по стандардном поступку.

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